

Co-progettiamo un nuovo accesso da Fidenza al Parco dello Stirone e del Piacenziano

Percorso partecipativo Parco dello Stirone e del Piacenziano, Bene Comune

Report incontro del 5 novembre 2020 – piattaforma zoom

L'incontro si è aperto con i saluti iniziali dell'assessore alla partecipazione, Franco Amigoni, e dell'assessore ai lavori pubblici, Davide Malvisi.

Amigoni ha portato l'attenzione dei partecipanti sul focus centrale dell'incontro: la necessità di dotare il Parco dello Stirone e del Piacenziano, dove è da poco stato inaugurato il nuovo Museo Mare Antico e Biodiversità (MuMab), di un accesso da Fidenza che sia adeguato al valore del parco e del museo. Il progetto della bretella di via Illica, che corre adiacente al parco, rappresenta un'opportunità di ripensare in maniera strategica anche l'accessibilità al parco e l'ingresso da Fidenza. Malvisi sottolinea come il progetto di quest'ultimo tratto della bretella completi un progetto più complessivo, il cui iter è partito già nel 2005, e il cui obiettivo strategico è alleggerire dal traffico il quartiere Luce in primis, e tutto il centro abitato, e di garantire l'infrastruttura viabilistica all'ospedale di Vaio, oltre alla connessione rapida con la A1. Nel portare avanti questo progetto, sottolinea Malvisi, la tutela della ciclovibilità è sempre stata importante.

È seguita la presentazione del tracciato della bretella e delle sue implicazioni sulla ciclovibilità da parte di Alberto Giglioli. Giglioli ha sottolineato come il tracciato della bretella correrà parallelamente a quello ferroviario già esistente e garantirà un percorso ciclopedonale in sede propria, dal lato del parco. RFI ha inoltre già previsto una messa in sicurezza di tutta la tratta urbana del collegamento Fidenza-Salsomaggiore Terme con la progettazione di un muro di contenimento sul lato urbano. Giglioli sottolinea come questo intervento murario possa rappresentare un tema di progettazione che può essere aperto alle proposte che emergono dal confronto con gli abitanti. Si tratterebbe di immaginare un "muro parlante": chi vorrà raggiungere il parco infatti percorrerà quel tratto di viabilità e può diventare quindi uno strumento di comunicazione e di attrazione.

Un secondo tema aperto alla progettazione partecipata è il design dei nuovi spazi di connessione con la città che verranno a crearsi al seguito di una sistematizzazione generale dell'area di accesso. In particolare, da via Tagliamento se si vuole andare dall'altro lato e raggiungere lo Stirone, si percorre un piccolo tunnel: questo tunnel, secondo il progetto attuale, diventerà esclusivamente ciclabile e pedonale e rappresenterà il punto di arrivo della ciclovìa dei parchi che nasce nella piazza della stazione di Fidenza. Occorre quindi riflettere in maniera attenta, con un importante contributo da parte dei cittadini, su come rendere sicuro, facile, bello, il tratto del percorso ciclopedonale che attraversa sia la ferrovia, sia il tratto della bretella. Giglioli sottolinea infine che quest'ultimo non sarà l'unico punto di accesso al Parco: l'intera via Illica sarà

fiancheggiata da un percorso ciclo pedonale in sede propria che sbucherà direttamente all'ingresso del parco.

A conclusione della presentazione, i partecipanti sono stati suddivisi in gruppi di lavoro.

Report Gruppi di Lavoro

Gruppo di lavoro 1

Facilitatore: Niccolò Cerulli

Percorsi cicloturistici. I partecipanti si sono interrogati sul come il nuovo percorso ciclabile di via Illica sarà collegato ai tragitti già esistenti e come verrà collegato al resto del Parco. I collegamenti tra i tracciati esistenti e i nuovi percorsi devono favorire una buona viabilità ciclabile.

Stazione di Vaio. La stazione ha un ruolo strategico che permette l'accesso al parco agli escursionisti che prediligono la mobilità dolce (piedi e bici). Tuttavia, sono pochi i treni che si fermano a Vaio, è necessario potenziare il servizio aumentando il numero di treni.

Percorsi d'ingresso al parco. A partire dai punti di ingresso al parco (stazioni ferroviarie e sottopasso) bisogna creare dei percorsi di accompagnamento per preparare la gente su cosa vedrà nel parco. Ad esempio, è possibile illustrare in questi percorsi le attività fatte con le scuole e preparare sempre con quest'ultime delle attività per decorare le vie d'ingresso (ad esempio usando l'alternanza scuola-lavoro): possiamo pensare alla realizzazione di murali; lavori con bambini per la realizzazione di aree verdi e siepi come verrà fatto a Millepioppi. Possiamo pensare di mettere alberi e casette per gli uccelli. In linea generale possiamo preparare un percorso attrattivo che ti prepara all'ambiente naturale.

Su via Tagliamento, in corrispondenza all'ingresso tramite il sottopassaggio, c'è il timore che la strada destinata al passaggio delle auto possa creare un effetto barriera per l'ingresso al parco: si potrebbe realizzare un ingresso-piattaforma dove sono le auto che transitano sotto il livello del suolo. In questo modo è possibile valorizzare la porta del parco, dando priorità a chi si muove in bici.

In generale, per tutti i percorsi che portano al parco, è importante trovare delle soluzioni alle classiche strisce pedonali che favoriscano la mobilità dolce da e verso il Parco.

Muro ferroviario. Il muro deve essere eco-friendly e rappresentare simbolicamente di quello che c'è oltre. Inoltre, deve prevedere una serie di dispositivi volti a impedire il passaggio di animali dal parco a via Illica. Una soluzione potrebbe essere la realizzazione di canaline sul modello delle strade tedesche in prossimità delle aree naturali. Queste strutture andrebbero realizzate lungo tutte le strade perimetrali del Parco.

Si potrebbero coinvolgere le scuole, per esempio con percorsi di scuola-lavoro.

Ingresso del Parco. In prossimità dell'ingresso al Parco sarebbe bello realizzare un'area che invita a vivere il Parco. È possibile creare un punto di accoglienza, un'area pic-nic. L'intero progetto deve essere studiato in modo che le opere si adattino al paesaggio circostante.

Cartellonistica. Tutta la cartellonistica del parco ha bisogno di essere potenziata e migliorata; a partire dai punti di partenza presso le stazioni ferroviarie e nel parcheggio Ballotta. La

cartellonistica presente ad oggi viene considerata vecchia, datata e degradata. Bisogna realizzare una cartellonistica che non si rovini nel tempo e individuare una modalità di comunicazione adeguata per i bambini.

- *Cartellonistica percorsi trekking e bici*: deve indicare i tempi di percorrenza e i vari percorsi.
- *Fauna*: si può realizzare uno “zoo di simboli” dove nella cartellonistica i bambini possono vedere tutti gli animali che vivono nel parco.
- *Flora*: cartellonistica poco presente, da potenziare.

La cartellonistica potrebbe riportare un simbolo ricorrente, come ad esempio una mascotte del parco. Questa mascotte potrebbe essere la balena, oppure il gruccione che è molto presente nel parco.

Gruppo di lavoro 2

Facilitatore: Matteo Graldi

I partecipanti al gruppo mettono in evidenza fin dai primi interventi l'importanza dell'accesso, della sicurezza degli esseri umani e degli animali. Proprio rispetto a questo, vengono chieste maggiori garanzie sulla tutela di fauna e flora.

In generale, viene espressa consapevolezza rispetto all'effetto a cascata che la costruzione della bretella potrà avere sulle diverse componenti del parco (orti e fabbricati). Questa attenzione è ribadita in particolare dai partecipanti al gruppo che hanno aziende all'interno del Parco.

Le proposte emerse vertono sulla possibilità di rendere molto verde l'accesso al parco, con la piantumazione di alberi che accompagnino dentro il parco. Strettamente collegato a questo tema di un accesso verde, di una ricca piantumazione, è nata una riflessione sulla necessità di valorizzare la zona del pioppo maestoso.

In merito al muro, le proposte si concentrano sul poterlo trasformare in un muro parlante, in modo da accompagnare gradualmente chi entra al parco, dal tratto per mezzi a motore verso quello ciclo pedonale. L'idea è quella di accogliere in maniera gradevole il visitatore e gradualmente farlo entrare sempre più nell'atmosfera e nella dimensione che caratterizza il parco.

Molta attenzione è stata data anche al tema delle piste ciclabili e pedonali. Si è sottolineato da un lato la necessità di renderli molto visibili, dall'altro, alcuni interventi hanno sottolineato la necessità di distinguere fin da subito i percorsi ciclabili da quelli pedonali: si tratta di un investimento più oneroso, ma che può evitare successive criticità, visto che le diverse tipologie di utenti non sempre convivono serenamente. Per i partecipanti, occorre inoltre valorizzare i collegamenti tra i percorsi, mentre sulle intersezioni con i tratti stradali si ritiene necessario dare la priorità agli utenti più deboli (pedoni e ciclisti) rispetto agli automezzi. A questo proposito, vengono anche portati esempi di altre città in Italia dove la mobilità dolce ha la priorità rispetto alle quattro ruote. In generale, è importante evitare di fare interventi che risultino già vecchi una volta conclusi.

Sempre a questo riguardo, si sottolinea l'importanza di valorizzare la ciclovía che, dalla stazione potrebbe indicare con molta chiarezza - tramite segnaletica apposita - la direzione del parco e le attività del territorio a esso collegate.

Gruppo di lavoro 3

Facilitatrice: Elena Pivato

I partecipanti al gruppo 3 hanno espresso innanzitutto una serie di questioni rispetto alle quali

sentivano il bisogno di avere maggiori informazioni. In merito al nuovo accesso, per esempio, si voleva comprendere se esistesse una rosa di ipotesi, su cui potersi esprimere, se ci fosse l'idea di creare più accessi al parco (da via Tagliamento e da via Illica), ovvero se fosse previsto un nuovo punto di accesso oltre a quello di Mille Pioppi, se ci fossero dei limiti tecnici, economici o ambientali di cui tenere conto per questo nuovo progetto. Inoltre, le domande riguardavano la previsione di un eventuale parcheggio e le modalità di collegamento tra la stazione e l'ingresso al parco da via Tagliamento; ancora più in dettaglio, i partecipanti si sono chiesti come funzionerà l'accesso pedonale dalla strada di Salso verso via Illica, se l'argine dovrà essere modificato (allargato) e se la carreggiata rimarrà o meno allo stesso livello della ferrovia.

Le domande sono collegate anche ad alcune preoccupazioni legate soprattutto alla sicurezza (attraversamento ciclopedonale rialzato sulla carreggiata) e al timore che l'intervento risulti troppo invasivo. I timori dei partecipanti che hanno attività all'interno del Parco riguardano anche la possibilità di continuare a gestire la propria attività come prima (come esco con il cavallo dalla stalla se lì passa la strada?). Uguale preoccupazione è stata espressa rispetto alla sicurezza degli animali (evitare che finiscano sulla via Emilia).

Dal confronto sono emerse proposte specifiche, relativamente al tema di rendere più visibile l'accesso al parco, ad esempio attraverso cartellonistica illustrativa sulla vegetazione e sulla fauna presente al parco, ma anche sull'implementazione di attrezzatura all'interno del parco stesso (panchine, fontanelle, ecc.). Per quanto riguarda il muro, è stato immaginato come un manifesto del parco (bello e attraente). Per quanto riguarda la viabilità: le proposte riguardavano la realizzazione di un sovrappasso ciclopedonale sulla carreggiata oppure la realizzazione di un cavalcavia per le auto. Un'altra proposta ha sottolineato la necessità di rendere più sicura la congiunzione tra la rotatoria di Vaio con la nuova rotatoria.

Per affrontare tutti questi aspetti, i partecipanti propongono di effettuare un sopralluogo sull'area che consenta di formulare delle proposte.

Plenaria finale

I facilitatori hanno presentato in plenaria una sintesi della discussione avvenuta nei gruppi. Gli assessori e i tecnici sono stati invitati a dare delle prime risposte alle suggestioni e provocazioni presentate.

A queste relazioni, una delle partecipanti all'incontro, Michela Franchi, ha voluto ribadire con chiarezza un aspetto e cioè che comunicare che i passaggi e gli attraversamenti ciclopedonali saranno garantiti non è sufficiente; per Franchi, le scelte che l'amministrazione prende nel realizzare questo percorso ciclopedonale dovrebbero essere come un manifesto, una dichiarazione, da cui emerge chiaramente che l'amministrazione punta su un certo tipo di mobilità, leggera e moderna, e questo progetto dovrebbe diventare un esempio da cui ripartire, anche per cambiare altri tratti ciclopedonali in città.

Franco Amigoni ha voluto sottolineare come possano essere immaginati due tempi diversi di intervento: la realizzazione della bretella ha necessariamente dei tempi lunghi, ma un primo intervento di risistemazione dell'ingresso al parco (in particolare la cartellonistica) può invece essere immaginato già nel 2021. Davide Malvisi ha ribadito l'impegno dell'amministrazione nel realizzare una pista ciclo pedonale di grande qualità progettuale e strutturale, anche perché, sottolinea, il territorio e le sue prerogative turistiche, ambientali e agroalimentari lo richiedono.

Alberto Giglioli ha sottolineato invece l'attenzione dell'amministrazione verso la tutela della sicurezza di flora e fauna, precisando che fin dalla fase iniziale di progettazione, ci si è confrontati con l'Ente Parchi. In merito al tema delle alberature, Giglioli ha dichiarato che nuove alberature sono previste non solo nel nuovo ingresso al parco, ma come elemento sistemico di riconnessione fino al fiume Stirone. Un altro aspetto importante del progetto è la riconnessione dell'argine dello Stirone in un punto in cui presenta una ferita. Il progetto intende dare priorità a pedoni e ciclisti, ma la soluzione più adeguata è da individuare. Ci sono città importanti, anche nelle vicinanze di Fidenza, che hanno realizzato sovrappassi per le bici, ma questa scelta non è risultata efficace e quel tratto non viene di fatto percorso da nessuno. Occorre trovare un equilibrio tra la facilità dell'attraversamento e altri elementi.

L'incontro si è concluso invitando i partecipanti all'Open Space Technology fissato per il 14 novembre alle ore 15.00 su zoom.