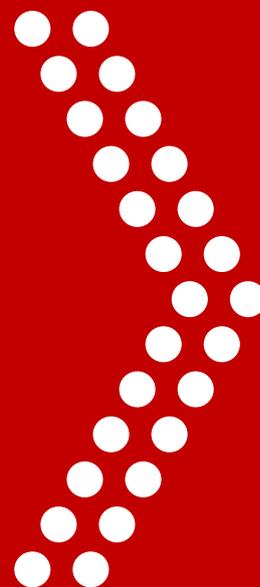


**CENTRO DI MOBILITÀ  
DI CASTEL SAN PIETRO TERME**  
PROGETTO DI FATTIBILITÀ  
TECNICA ED ECONOMICA

**Sintesi Divulgativa**





## INDICE

---

### 1. IL CENTRO DI MOBILITÀ: UN'OPPORTUNITÀ CONCRETA

1.1	L'approccio	6
1.2	L'ambito	8
1.3	Le proposte	9

---

### 2. CASTEL SAN PIETRO TERME: LO SPAZIO URBANO COME RACCONTO DI UNA NUOVA IDENTITÀ

2.1	Scenario di riferimento per una mobilità sostenibile	12
2.2	Il Centro di Mobilità	15
2.3	Il progetto comunicazione	25
2.4	Il processo partecipazione	33

---

### 3. IL PROGETTO IN NUMERI

---

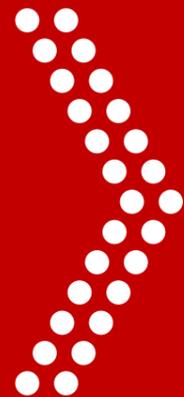


Caste

1

AREA  
VIDEOSORVEGLIATA

Castel S. Pietro T



1.

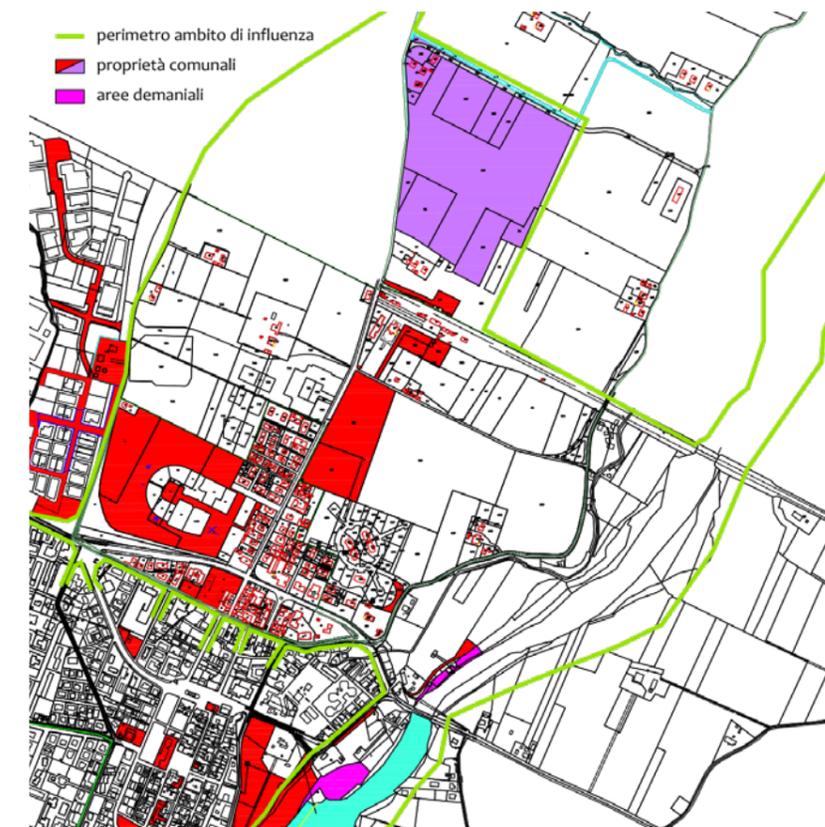
IL CENTRO DI MOBILITÀ  
UN'OPPORTUNITÀ CONCRETA

## 1.1 L'APPROCCIO

Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Centro di Mobilità di Castel San Pietro Terme, elaborato in coerenza con le Linee di Indirizzo per la progettazione dei Centri di Mobilità redatte congiuntamente a RFI, si delinea sugli esiti delle analisi territoriali di tipo urbanistico, economico, sociologico e della mobilità, elaborate dal gruppo eterogeneo dei professionisti coinvolti, con il supporto di un processo di partecipazione ed un piano di comunicazione efficace e continuativo.

Le indagini hanno confermato l'importante ruolo di Castello, riconosciuto anche dagli strumenti della pianificazione (PTM e PUMS di Bologna), quale sistema complesso caratterizzato dalla presenza di un centro abitato dotato di servizi specialistici e da una buona accessibilità, e dall'HUB produttivo San Carlo a nord, che spicca per la classificazione di Hub metropolitano e Polo metropolitano integrato a marcata caratterizzazione commerciale.

Sulla base delle previsioni della pianificazione urbanistica, l'area in cui ricade il Centro di Mobilità è inoltre destinata ad una sostanziale evoluzione che, tuttavia, avverrà con una tempistica molto diversificata a seconda dello specifico ambito.



In relazione al PUMS, il Centro di Mobilità di Castel San Pietro costituisce anche il punto di interscambio tra il SFM, la linea Metrobus (I livello con cadenza 30 minuti) e la linea trasporto bus di III livello potenziato (con cadenza 60 minuti). In relazione alla "carta delle reti ecologiche e del turismo", la stazione si localizza in prossimità del corso del Sillaro, all'interno della "fascia di connessione via Emilia", che si frappona tra i territori di pianura e quelli paesaggistici collinari. Castel San Pietro Terme, in quanto centro di attestazione sulla via Emilia della valle del Sillaro, assume un ruolo di massima rilevanza nella struttura e nell'organizzazione della vallata.

La fruizione turistica consolidata, basata su termalismo e benessere, trova concreta opportunità di valorizzazione e rinnovamento all'interno del processo di rigenerazione degli spazi e dall'organizzazione di servizi dedicati all'interno della progettazione del Centro di Mobilità, che, coerentemente con quanto indicato dagli strumenti di pianificazione territoriale (PTM), è intesa come fondamentale occasione di ripensamento delle strategie di configurazione dello spazio pubblico, nell'ottica della rigenerazione urbana e della riappropriazione di spazi e territori da parte della collettività.

## 1.2 L'AMBITO



Il Piano Territoriale Metropolitano, identifica nelle aree ricomprese entro un raggio di 500 metri dalla stazione del SFM corrispondente al Centro di mobilità, "ambiti prioritari di rigenerazione urbana di rilievo metropolitano", in cui promuovere la formazione di polarità urbane con presenza di servizi ai cittadini, ai pendolari e ai turisti, nonché di attività commerciali, ricettive e ricreative.

Il PUMS ne individua l'ambito di influenza come area il cui raggio sia pari alla distanza percorribile in auto in 10-15 minuti.



Dalle analisi dello specifico contesto in cui si trova la Stazione SFM di Castel San Pietro Terme, condotte sia sulla conformazione del territorio e dell'abitato, sia sulle indicazioni dei riferimenti urbanistici, sia sulla rete di trasporto pubblico esistente e in previsione, con particolare riferimento alla mobilità sostenibile ed ai progetti in corso sulla viabilità ciclabile, sono state accolte le indicazioni degli strumenti pianificatori sulla definizione dell'area di influenza, ma ne sono stati rimodulati i confini, adeguandone il perimetro alla configurazione attuale e superando il limite suggerito dei 500 metri di raggio.

## 1.3 LE PROPOSTE

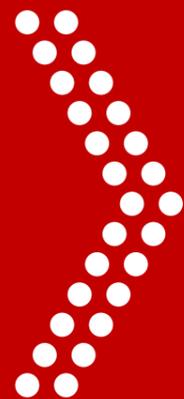
Il Centro di Mobilità di Castel San Pietro Terme si confronta con la previsione di una forte evoluzione, determinata dalla concentrazione tra la via Emilia e la ferrovia, di tutti i principali ambiti di espansione residenziale previsti dalla pianificazione urbanistica vigente. Lo spazio pubblico assume quindi il ruolo determinante di conferire un'identità alla nuova area urbana, attraverso la valorizzazione del rapporto con il paesaggio, la ricerca di qualità urbana e architettonica e di innovative relazioni tra quanto c'è e quanto ci sarà.

Il progetto prevede un insieme organico di interventi di riqualificazione dello spazio pubblico finalizzati ad aumentare l'accessibilità del CdM, a potenziare il sistema di mobilità ciclo pedonale, a promuovere l'utilizzo collettivo dei luoghi, rendendoli confortevoli, luminosi, sicuri e attrattivi, a valorizzare le caratteristiche urbane e paesistico ambientali del territorio attraverso l'apertura di nuove relazioni con il contesto, a rafforzare l'identità locale all'interno di un sistema di riconoscibilità.

In sintesi, le proposte strutturali su cui si innestano le specifiche scelte sono:

- Riqualificazione del tratto di via Gramsci compreso tra la via Emilia e la Stazione ferroviaria;
- Apertura di un sottopasso ciclabile via Gramsci/via S. Carlo;
- Creazione di una connessione ciclabile confortevole e sicura tra la stazione e l'area S. Carlo;
- Qualificazione della sosta, creazione di nuova piazza e nuovo fronte sud della Stazione;
- Recupero di edifici in disuso: riqualificazione dell'ex magazzino ferroviario e creazione di una velostazione nell'area della Stazione;
- Creazione di un nuovo parco urbano e di un percorso naturalistico ciclopedonale lungo il Sillaro;
- Riqualificazione del nodo di intersezione di via Gramsci con la via Emilia;
- Integrazione della rotonda di collegamento stradale prevista tra Via S. Carlo-Via Gramsci con lo schema infrastrutturale del Centro di Mobilità.





## 2.

**CASTEL SAN PIETRO TERME**  
LO SPAZIO URBANO COME RACCONTO  
DI UNA NUOVA IDENTITÀ

## 2.1 SCENARIO DI RIFERIMENTO PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE



Gli elementi ordinatori del territorio dal punto di vista infrastrutturale e riguardano le 3 linee pseudo-parallele costituite dalla via Emilia, dalla linea ferroviaria Adriatica e dall'autostrada A14; vi sono poi il Sillaro ad est e dalla SP19 S. Carlo ad ovest, che intersecano in maniera quasi perpendicolare le 3 parallele, delineando i quadranti di interesse oggetto dello studio.

Castel San Pietro è un centro territorialmente importante e riconosciuto ed in potenziale significativa espansione, in particolare nel quadrante compreso tra ferrovia, via Emilia, Sillaro e SP19 (quadrante ad oggi non urbanizzato) e a nord nell'area S. Carlo, si concentrano alcuni ambiti già pianificati e/o in realizzazione. Dal punto di vista della mobilità la presenza del servizio ferroviario è un elemento importante, ma sconta la localizzazione decentrata rispetto all'abitato; il treno è comunque fruito in maniera significativa e rappresenta un elemento importante per il collegamento con Bologna o con gli altri centri lungo la via Emilia, ma l'offerta ferroviaria si inserisce in una pluralità di altre possibilità: l'auto privata che può utilizzare la via Emilia o l'autostrada e anche il TPL su gomma, che sulla direttrice Imola-Bologna ha un servizio importante.



Dalle ultime indagini effettuate da RFI, risulta che la media quotidiana dei transiti alla stazione è superiore alle 2.000 unità; di questi la maggior parte è costituita da pendolari residenti a Castel S. Pietro o nei comuni contermini, verso Bologna (stimabili in circa il 40% del totale); ad oggi l'unico interscambio modale significativo in senso assoluto riguarda quello treno/auto: i due comodi parcheggi a ridosso della stazione sui due lati, rappresentano dotazioni importanti ed utilizzate per questo tipo di modalità, in contrasto con quelle presenti per gli altri tipi di interscambio.



Il futuro di Castel San Pietro si sosterrà sullo stato di fatto sinteticamente sopra descritto e su uno scenario di sviluppo, come visto, in piena fermentazione, nel quale si prevedono, per quanto riguarda la mobilità, alcuni ulteriori elementi cardine, dei quali i più importanti sono la riorganizzazione e potenziamento del trasporto pubblico individuati nel PUMS della Città metropolitana (raddoppio delle corse giornaliere del servizio ferroviario al 2030 e implementazione di una fermata della linea METROBUS per Bologna) e la realizzazione all'itinerario ciclabile Castel San Pietro-Medicina, itinerario facente parte della rete strategica per la mobilità quotidiana.

La proposta progettuale è partita dunque da questo "ritratto", tinteggiato dopo un'analisi approfondita dei dati raccolti dai soggetti istituzionali, dalle indagini eseguite sul campo e dal percorso di partecipazione; tale proposta, come si vedrà, permetterà di avvicinare la stazione alla città, consentendole di accogliere più utenza, con interventi riferiti al potenziamento delle strutture, delle attrezzature e delle dotazioni di tutte le tipologie dei sistemi di trasporto, con particolare attenzione a quelle riguardanti la mobilità attiva, a cui sarà riservato un corridoio privilegiato di collegamento con la città.





## 2.2 IL CENTRO DI MOBILITÀ



Gli interventi che organicamente concorrono a definire il nuovo Centro di Mobilità di Castel San Pietro Terme, quale concreta opportunità di rigenerazione urbana e di creazione di un territorio accessibile, connesso e fruibile, interessano l'intero ambito di influenza del CdM.



Luogo centrale della proposta progettuale è rappresentato dall'**intorno della Stazione Ferroviaria**, verso cui converge il sistema degli interventi previsti e da cui si aprono nuove connessioni con il territorio e si creano opportunità di caratterizzazione del nuovo contesto urbano.



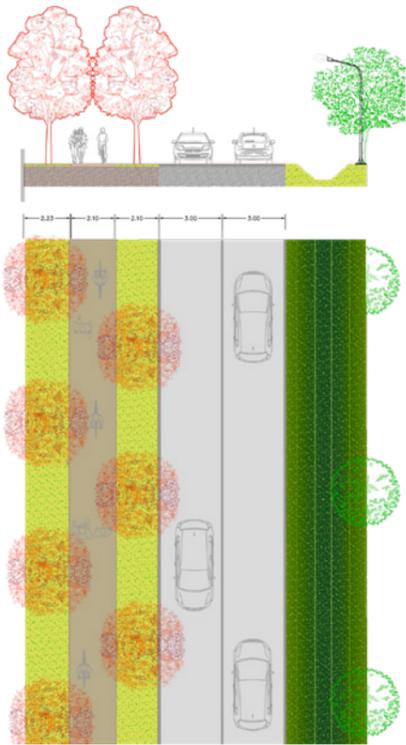
- 2. Attraversamento dei binari ferroviari
- 3. Corridoio privilegiato via Gramsci: piattaforma unica ciclopedonalizzata con accesso carrabile riservato ai residenti
- 4. Riqualificazione della viabilità di via Braglia, nuovo principale itinerario per i mezzi pubblici e metrobus affiancato da percorso
- 5. Nuovi nodi viabilistici
- 6. Nuovo percorso naturalistico dalla stazione all'area delle Terme e del Golf Club, lungo il fiume Sillaro
- 7. Itinerari di accesso veicolare e del trasporto pubblico alla stazione (strade nuove o strade esistenti da adeguare)
- 13. Area sosta TPL e Metrobus e qualificazione della sosta con parcheggio multipiano (green building)
- 14. Riqualificazione dell'area antistante la stazione: percorsi pedonali resi confortevoli dalla presenza di verde e vasche d'acqua (richiamo al riferimento termale).
- 15. Nuova velostazione dotata di servizi per la mobilità ciclabile, da realizzare in sostituzione di fabbricato dismesso di RFI (ex servizi igienici)
- 16. Copertura esistente del parcheggio bici e dell'accesso al sottopasso binari
- 17. Riqualificazione del parcheggio a nord della stazione: dotazione di pavimentazione permeabile e piantumazione di alberature
- 18. Nuovo spazio per la collettività recuperato da edificio dismesso (ex magazzino di RFI)
- 19. Nuovo parco urbano su area verde collocata tra la stazione ferroviaria e l'espansione urbana prevista dagli attuali strumenti urbanistici

Nella definizione degli interventi infrastrutturali che conferiscono un elevato livello di accessibilità al Centro di Mobilità, un ruolo prioritario è assunto da **via Gramsci** che diventerà un corridoio privilegiato per la mobilità attiva, di collegamento tra la città e la stazione, per poi proseguire ancora verso nord in direzione del polo S. Carlo.

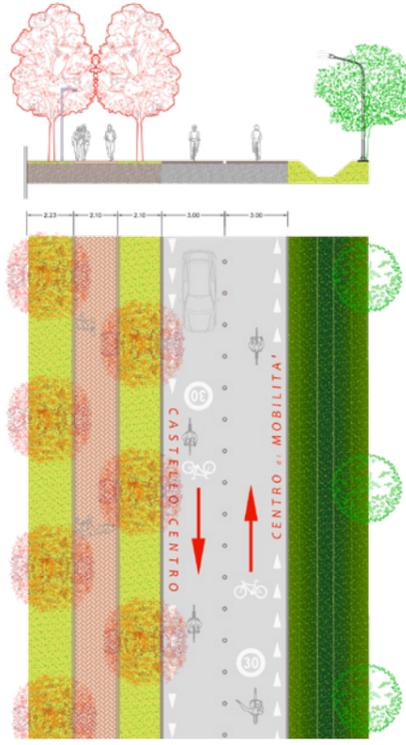


Via Gramsci, oggi occupata prevalentemente dal transito veicolare, sarà oggetto di un ripensamento organico della sua funzione, sarà dedicata alle bici e al traffico privato dei residenti, fino a diventare, nel tratto più vicino alla Stazione, una piattaforma unica con pavimentazione ad hoc, inserimento di arredo urbano con funzione di moderazione del traffico e di creazione di spazi urbani fruibili.

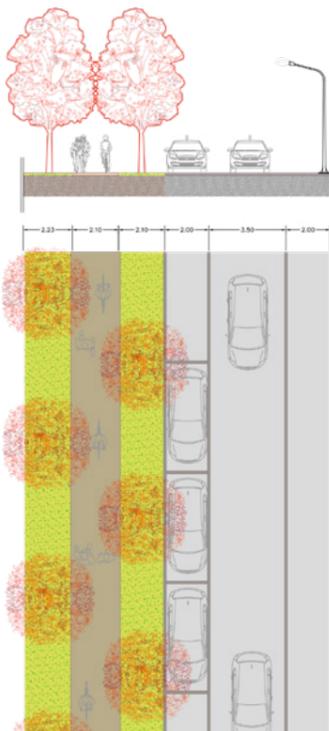
Stato attuale  
Via Gramsci  
tratto "veloce"



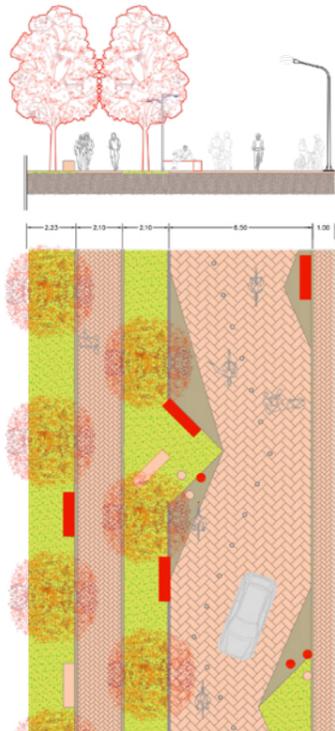
Stato di progetto  
Via Gramsci  
tratto "veloce"



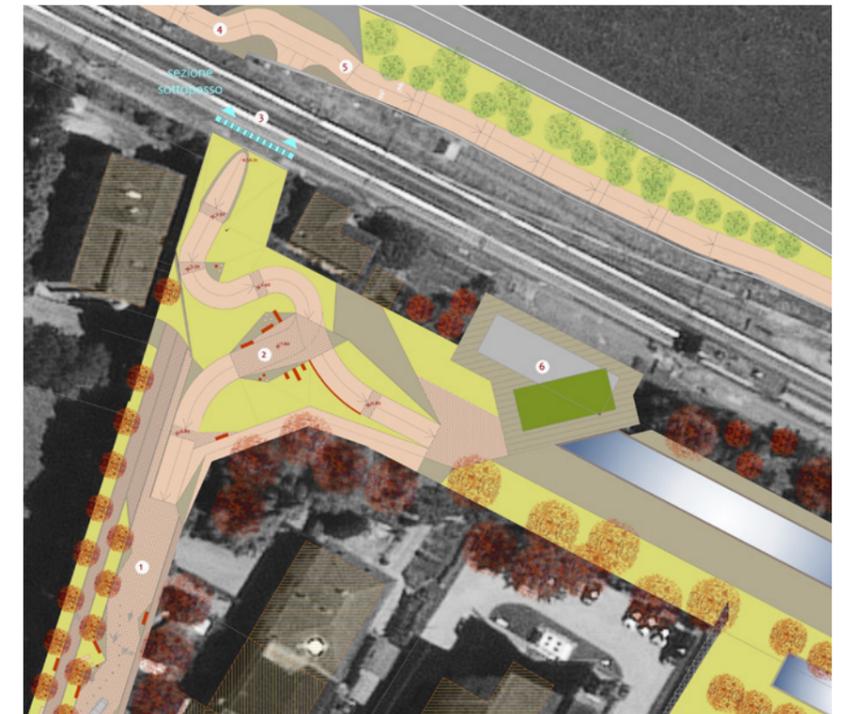
Stato attuale  
Via Gramsci  
tratto "lento"



Stato di progetto  
Via Gramsci  
tratto "lento"



Ulteriore elemento chiave per l'accessibilità alla stazione e per l'assetto infrastrutturale dell'intero territorio, è rappresentato dalla continuità della rete ciclabile, anche in direzione nord-sud, con l'attraversamento del fascio binari. Si prevede di realizzare un **sottopasso ferroviario** che collega via Gramsci con il percorso ciclabile diretto all'area San Carlo, già previsto dagli strumenti urbanistici.



- edifici esistenti non oggetto di intervento
- percorsi pedonali
- area verde di progetto
- percorsi ciclo-pedonali
- corridoio mobilità attiva "tratto lento"
- alberature esistenti
- alberature di progetto
- 1 piattaforma unica su via Gramsci
- 2 area attrezzata parkour con parete da arrampicata
- 3 sottopasso ferroviario ciclo-pedonale
- 4 percorso ciclo-pedonale verso Polo San Carlo
- 5 percorso ciclo-pedonale verso ingresso Nord della Stazione Ferroviaria
- 6 velostazione

La scelta di caratterizzare questo attraversamento come ambito urbano, rappresenta l'occasione per creare un ulteriore luogo per la socialità: superfici verdi inclinate raccordano i dislivelli tra il piano stradale attuale e la quota di attraversamento dei binari, creando spazi aperti interessanti. È previsto l'allestimento di aree per attività all'aperto e di una zona parkour, in prossimità della nuova velostazione.



La **velostazione**, ricavata dalla demolizione di un fabbricato ferroviario dismesso (ex servizi igienici), di cui viene recuperata la volumetria, viene dotata di servizi ai ciclisti: oltre al ricovero bici, si prevede l'inserimento di un'officina per bici e una sala d'attesa con spazio lettura dotata di servizi igienici.

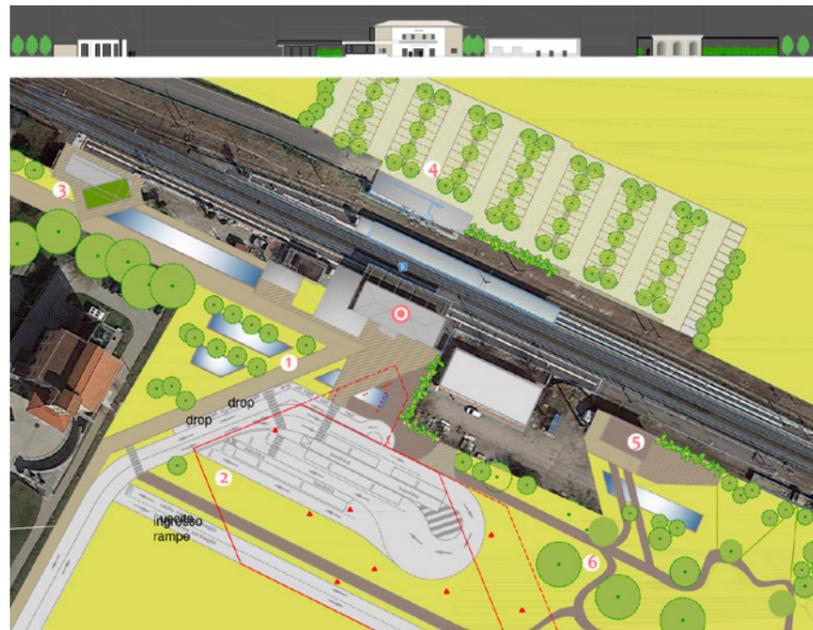


Si crea così un insieme organico di eventi urbani in successione, con un alto livello di densità di relazioni e di integrazione di funzioni, con risvolti sulla percezione della sicurezza degli ambienti.

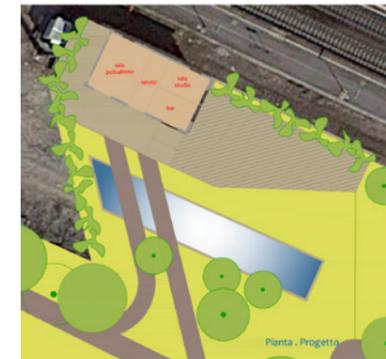


Il sistema di percorsi confluisce nella nuova piazza urbana a sud del Fabbricato Viaggiatori, in sostituzione dell'ampia area asfaltata attuale, il cui utilizzo è strettamente limitato alla funzione della sosta. La piazza è pensata per una fruizione legata non solo all'interscambio, ma anche alla socialità, alla possibilità di trovare nuove funzioni e nuovi servizi: le aree pavimentate si alternano ad aree verdi, vengono inserite vasche d'acqua lungo i percorsi con funzione di mitigazione del microclima, con particolare attenzione al comfort estivo.

1. Riqualificazione dell'area antistante la stazione, con creazione di percorsi pedonali di accesso alla stazione caratterizzati dalla presenza di verde e vasche d'acqua (funzione di mitigazione del microclima e rimando al tema del benessere legato all'acqua, associato al valore della presenza delle Terme nel contesto urbano).
2. Qualificazione della sosta tramite realizzazione di un parcheggio multipiano fuori terra (green building), con piano terra da destinare alla sosta del trasporto pubblico, del Metrobus e al kiss&ride.
3. Utilizzo di fabbricato dismesso di RFI (ex servizi igienici) con recupero dell'esistente o con demolizione e costruzione di nuovo edificio, da destinare a velostazione dotata di servizi per la mobilità ciclabile.
4. Riqualificazione del parcheggio a nord della stazione tramite dotazione di pavimentazione permeabile e piantumazione di alberature.
5. Recupero di edificio dismesso (ex magazzino di RFI) da destinare a servizi e attività legate alla presenza del parco in previsione nell'area adiacente.
6. Realizzazione di parco urbano su area verde che, in uno scenario di medio-lungo periodo, si troverà in posizione strategica, collocandosi tra la stazione ferroviaria e l'espansione urbana prevista dagli attuali strumenti urbanistici.



Gli spazi per la sosta vengono ripensati, e ricollocati all'interno di un sistema integrato che, attraverso la realizzazione di una struttura multipiano, ospita al piano terra, l'area dedicata all'interscambio con i mezzi pubblici, in diretta connessione con i percorsi urbani, con la nuova piazza e con la Stazione ferroviaria, e ai piani superiori, il parcheggio auto. La struttura è concepita come "green building", in cui l'utilizzo del verde tecnologico, ne mitiga l'impatto sul contesto e sottolinea gli intenti di sostenibilità ambientali associati al nuovo sistema di mobilità. Anche il parcheggio a nord della stazione viene ridefinito in termini di aumento delle condizioni di confort microclimatico, attraverso il diverso orientamento dei percorsi e delle alberature e la deimpermeabilizzazione della pavimentazione.



- area verde di progetto
- area permeabile ottenuta da depavimentazione di parcheggio asfaltato
- alberature esistenti
- alberature e arbusti di progetto
  - sistema lineare:
    - filari alberati (Acerò campestre, Carpino Bianco, Ciliegio)
    - siepi arbustive (Ligustro, Nocciolo, Sambuco)
  - impianto areale:
    - fruttiferi dalle ricche fioriture e dai frutti eduli (cotogno, nespolo, ciliegio, fico, melo e susino)
    - antiche varietà di fruttiferi della Regione Emilia-Romagna a rischio di estinzione iscritte nel Repertorio regionale delle risorse genetiche agrarie
  - fascia tampone boscata:
    - alberature (Salice Bianco, Ontano Nero, Frassino, Farnia, Pioppo Bianco, Pioppo Nero, Acerò Campestre)
    - arbusti (Sanguinello, Prugnolo, Nocciolo, Biancospino, Ginestra)
- verde tecnologico
  - copertura a verde pensile (specie erbacee perenni o arbustive)
  - parete verde (rampicanti)



Gli spazi per la collettività si estendono a est della Stazione, attraverso il recupero dell'ex magazzino ferroviario (nuovo spazio polivalente), nell'ottica di privilegiare il riuso e la valorizzazione del patrimonio edilizio esistente a favore del risparmio di suolo disponibile.

Dall'area di stazione, l'intervento prosegue con un **percorso naturalistico** verso il Parco del lungo Sillaro, attraversando un'area verde che in uno scenario di medio-lungo periodo, si troverà in posizione strategica, collocandosi tra la stazione ferroviaria e l'espansione urbana prevista dagli attuali strumenti urbanistici.

Quest'area, oggetto di riqualificazione per la creazione di un **parco urbano**, rappresenta una importante occasione, non solo per mitigare la presenza della linea ferroviaria rispetto alle funzioni urbane, ma anche per creare, oltre a un collegamento diretto, un vero e proprio corridoio ecologico in continuità con il vicino Parco del lungo Sillaro, valorizzando la rete ecologica della fruizione e del turismo.

Con questo intervento è possibile ripristinare anche le connessioni con la passeggiata che, dalle nuove centralità urbane, conduce fino alla zona termale, attraverso un percorso nel Parco del Sillaro, attrezzato con un punto ristoro/ servizi, in una zona vicina all'area camper allestita nel parcheggio del centro storico.

## 2.3 IL PROGETTO DI COMUNICAZIONE

### INTRODUZIONE

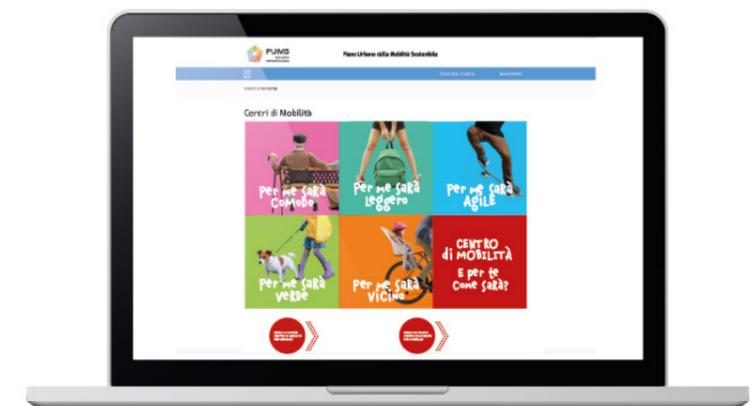
La progettazione partecipata dei **primi due Centri di Mobilità del PUMS** metropolitano di Bologna ha richiesto di sviluppare un programma di comunicazione in divenire, articolato su vari media e costituito da due elementi principali: l'attività di coinvolgimento e informazione della cittadinanza (*la campagna multisoggetto*) e la costruzione del sistema di identità visiva dei futuri Centri di Mobilità (*l'immagine coordinata*).

Un progetto completo, in cui la creatività è al servizio della pubblica utilità. Perché risponde concretamente ad alcune delle esigenze espresse dalle linee guida per la progettazione dei Centri di Mobilità: **partecipazione** e **riconoscibilità**. Il primo obiettivo si è realizzato nel corso del processo partecipato, il secondo guarda al futuro.

### LA CAMPAGNA MULTISOGGETTO

"E per te come sarà?" Le risposte possibili sono tante, diverse come i territori e le loro esigenze: la campagna ne suggerisce alcune, traducendo in parole quotidiane un tema articolato e complesso. E invita la cittadinanza ad aggiungere le proprie parole, prendendo parte al processo di progettazione partecipata. L'icona direzionale e il claim "Verso un nuovo Centro di Mobilità per Castello", che firmano tutti i materiali, segnalano che il Centro di Mobilità è un percorso in costruzione. E anticipano graficamente il progetto dell'immagine coordinata.

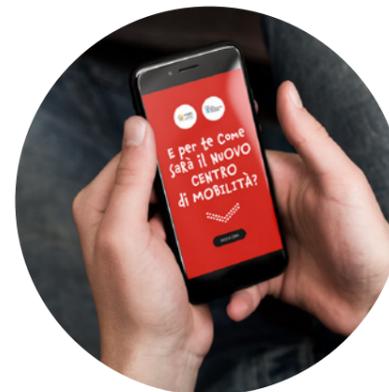
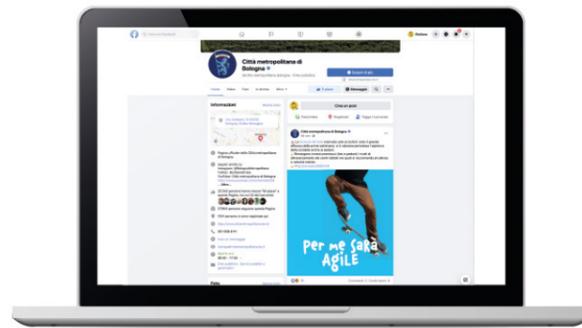
COMODO  
AGILE  
VERDE  
LEGGERO  
VICINO...





I **cinque soggetti** rispecchiano la pluralità dei cittadini e il calendario del processo partecipato. La campagna debutta con l'**allestimento del "cantiere effimero"**: una doppia serie di pannelli viene esposta nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria e diventa il luogo di ritrovo per gli incontri della partecipazione. Sul **sito del PUMS** una sezione dedicata ai Centri di Mobilità racconta passo dopo passo le fasi del progetto con contenuti aggiornati e banner della campagna.





Da maggio a ottobre la campagna per la partecipazione viene diffusa attraverso i **canali web e social** della Città metropolitana di Bologna e del Comune di Castel San Pietro Terme, e con inviti inviati direttamente agli stakeholder. A questi strumenti si aggiungono i **media non convenzionali**. Distribuiti in occasione degli eventi, i flyer appendibili portano i cittadini al test on line del Centro di Mobilità.

### Cambiamento climatico: come cambiamo musica?

	ciclovie	35
	più treni	27
	nuovi bus	9
	aree pedonali	6
	punti di ricarica	5

82 RISPOSTE

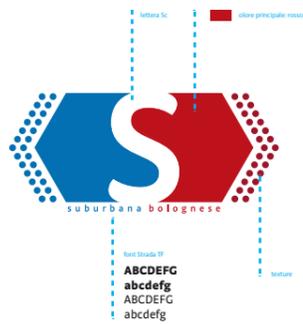
### E per te come sarà il nuovo Centro di Mobilità?

	vicino	29
	verde	18
	agile	17
	comodo	14
	leggero	4

82 RISPOSTE

Veloce, creativo, a misura di smartphone: il **test on line** ha permesso ai cittadini e alle cittadine di Castel San Pietro terme di informarsi e dire la propria anche a distanza, rispondendo a poche domande.

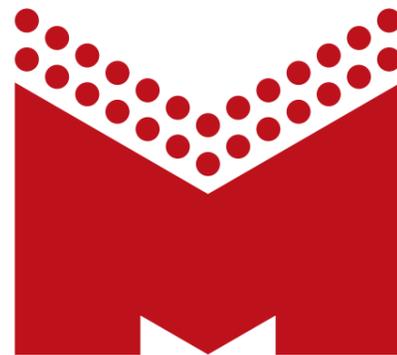
“Ridurre traffico e inquinamento” è l’obiettivo più sentito, seguito da “Offrire un’alternativa sostenibile all’auto”. “Vicino” è l’aggettivo in cima al podio, seguito da “Agile” e “Verde” (ex aequo) e “Comodo”. Chi partecipa chiede al Centro di Mobilità di mettere le persone al centro, di essere ben collegato, sicuro, smart... Più di una persona scrive semplicemente “Più treni!”. Confermando con forza che la mobilità sostenibile è un’esigenza concreta della cittadinanza.



## L'IMMAGINE COORDINATA

Il progetto di fattibilità del Centro di Mobilità di Castel San Pietro Terme comprende un sistema di identità visiva, declinabile su tutti i futuri centri della rete, che rappresenta l'estensione e l'aggiornamento dell'immagine coordinata del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) di Bologna. Il **nuovo logo** riprende uno dei colori istituzionali del SFM e alcuni suoi elementi grafici, rielaborandoli in una forma nuova e caratteristica. Il branding del Centro di Mobilità mette in primo piano il concetto di mobilità e include l'identità locale di ciascun centro.

Il progetto grafico comprende un **icon set** completo, applicabile al **wayfinding**, alle infografiche a tutti gli strumenti di informazione e comunicazione, sui nuovi totem segnaletici e sugli strumenti digitali.



il logo / positivo / negativo



varianti del logo / verticale / orizzontale



**centro di mobilità  
castel san pietro terme**

**centro  
di mobilità  
castel  
san pietro  
terme**

icone per wayfinding



TOTEM - lato A



TOTEM - lato B





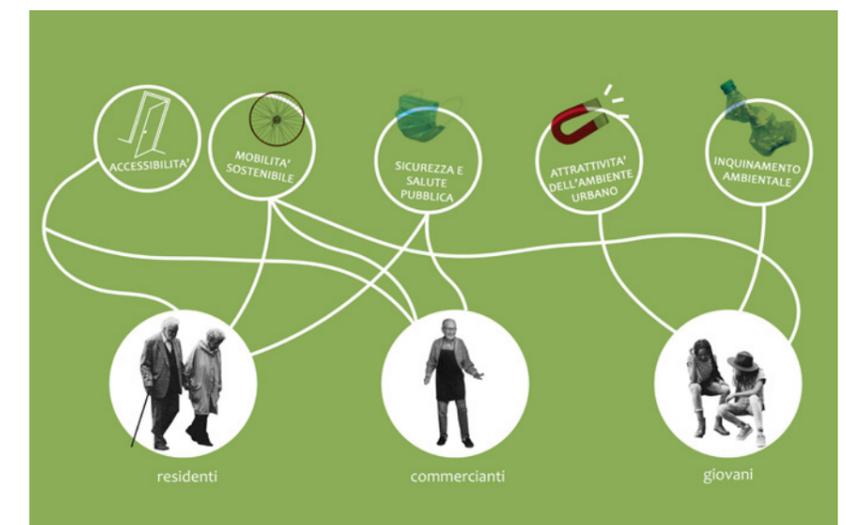
## 2.4 IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE

### INTRODUZIONE

Il processo partecipato sviluppatosi all'interno dello studio di fattibilità tecnico-economica del nuovo Centro di Mobilità di Castel S. Pietro Terme si è avvalso di strumenti metodologici innovativi di confronto, volti a costruire l'interesse necessario affinché il progetto sia ATTESO, CONDIVISO, e SENTITO COME DI INTERESSE COMUNE.

Per creare questo senso di appartenenza, presa in carico della gestione e buon funzionamento del nuovo Centro di Mobilità, il processo partecipato si è occupato di condividere con i portatori di interesse le scelte che riguardano la ubicazione, gli obiettivi e le caratteristiche principali del progetto, in coerenza con le linee guida dei CdM e l'analisi della situazione attuale sviluppata dal gruppo di lavoro. Si è istituito il **tavolo di negoziazione** sin dalle prime fasi con i principali soggetti organizzati del territorio nell'ottica di costruire un piano di finanziamento futuro e sono stati coinvolti fruitori quotidiani del territorio in diverse attività. Per la costruzione dell'idea di luogo identitario per la cittadinanza si è lavorato fin da subito in uno spazio di riferimento per la partecipazione, chiamato cantiere effimero; ubicato di fronte alla stazione e dunque vincolato ai temi del futuro Centro di Mobilità.

Il processo di partecipazione ha portato all'elaborazione del progetto di fattibilità tecnico-economica tramite **5 momenti** chiave di dialogo e interazione con la cittadinanza di San Pietro Terme. L'approccio scelto si è basato sulla divulgazione a 360° e sull'inclusione di diverse abilità, genere e provenienza, garantendo parità di diritto alla progettazione partecipata.





## GIORNATE DI LAVORO

MOMENTO 1:

### IL LANCIO

Presentazione plenaria da remoto con partecipazione aperta alla cittadinanza tutta.

MOMENTO 2:

### PASSEGGIATE PARTECIPATE

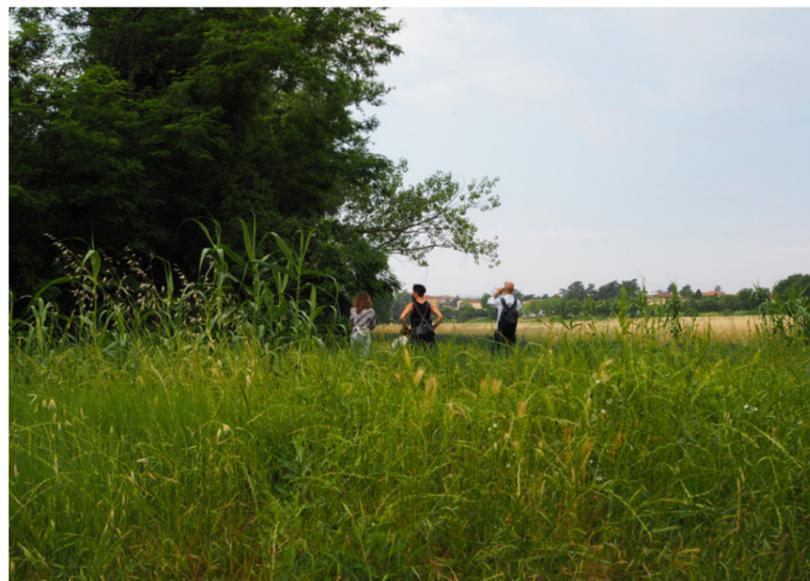
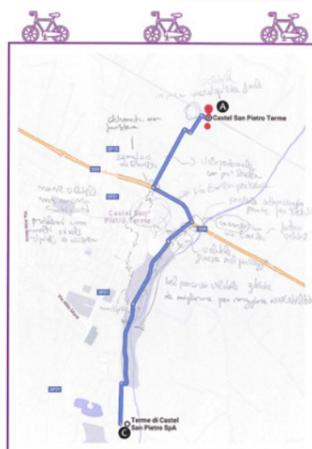
Occasione dinamica vista come una raccolta di intenzioni e preoccupazioni e articolata tramite percorsi sul territorio fatta con gruppi di cittadini divisi tra i temi di accessibilità, identità locale, ambiente, uso quotidiano del territorio, e ciclabilità.

*I partecipanti si sono trovati ad esplorare il territorio interessato dal nuovo Centro di Mobilità, restituirne impressioni, pregi e difetti, e segnalare suggerimenti progettuali.*

Ne sono emersi alcuni argomenti principali come la mancanza di autonomia di trasporto a causa della scarsità di mezzi pubblici, il desiderio di migliorare il rapporto con gli elementi naturalistici del paesaggio circostante come il fiume, l'inadeguatezza e la discontinuità della rete ciclabile, la pericolosità di attraversamento della via Emilia, la richiesta di implementare l'attraversamento della linea ferroviaria e infine la viabilità di Via Gramsci.

### Percorso ciclabile 2

secondo tratto:  
A - stazione  
C - Terme di Castel San Pietro  
A - stazione (fine percorso)  
tempo:  
20 minuti andata e ritorno



MOMENTO 3:

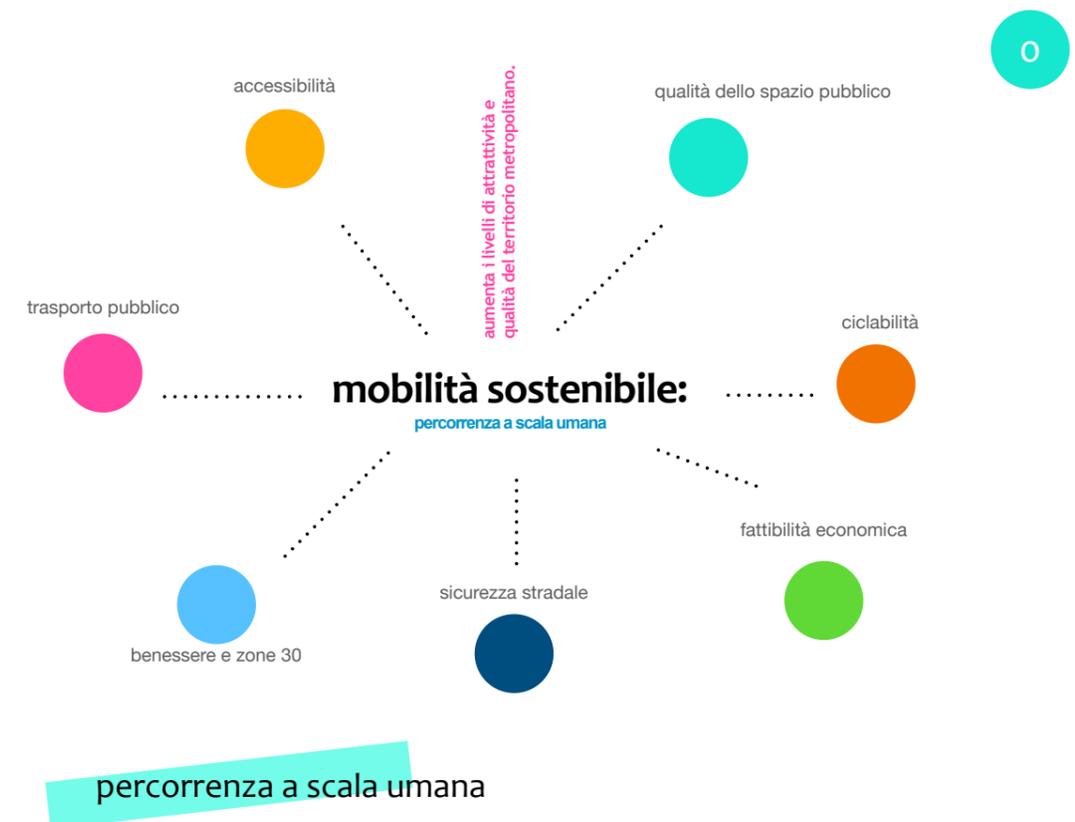
### TAVOLO PARTECIPATO DI NEGOZIAZIONE

Nella sede del Comune si è presentato lo stato di avanzamento del progetto sia a scala generale che tramite degli zoom, cogliendo però l'occasione per presentare nuovamente il tema del Centro di Mobilità.



*I tavoli partecipati sono occasioni del processo per andare a fondo nel dibattito. Sono strumenti di gestione da utilizzare per confrontarsi con i principali soggetti organizzati che si sono dichiarati interessati al processo e incoraggiare lo sviluppo di sinergie territoriali.*

Si spiegano i temi chiave legati alla mobilità (scala umana, percorrenza delle persone e non solo dei mezzi, spazi aperti, senso del civismo, accessibilità, fruibilità e trasporto pubblico) assieme ad un'analisi socioeconomica di Castel S. Pietro Terme visto come centro rilevante all'interno della Città metropolitana. In seguito alla presentazione, ci si è confrontati sui temi trattati con la cittadinanza presente all'evento.



percorrenza a scala umana

MOMENTO 4:

**ONE TO ONE**

In seguito ad una preventiva convocazione di specifici stakeholder locali cruciali alla realizzazione e futura attivazione del Centro di Mobilità, i tecnici hanno illustrato lo stato di avanzamento del progetto e svolto dei colloqui mirati al conseguimento di determinati obiettivi partecipativi e strategici: ricercare potenziali investitori o attori da vincolare nella seconda fase del progetto e raccogliere suggerimenti e conoscenze specifiche del territorio dai soggetti che ne hanno esperienza diretta, ai fini di correggere o re-indirizzare il progetto nelle fasi successive.



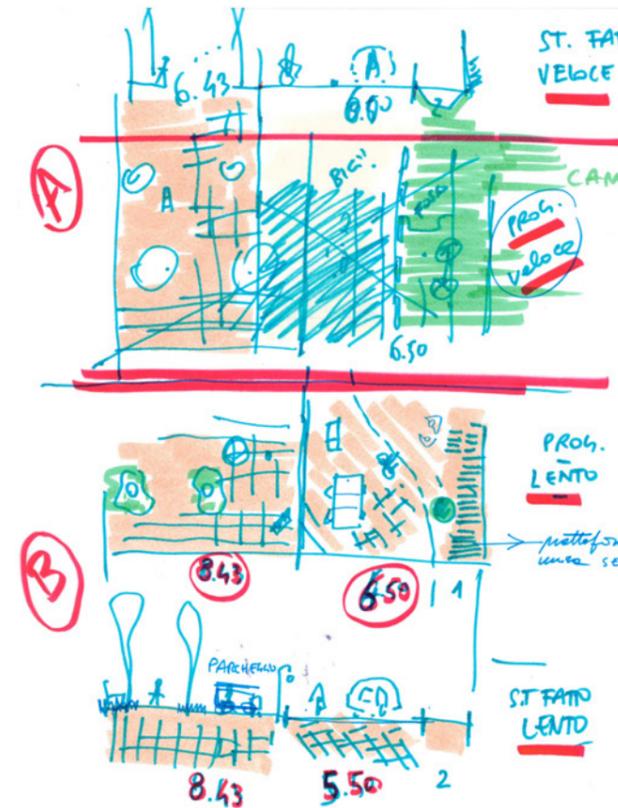
MOMENTO 5:

**IL TEST**

Il test consiste in una prova generale su campo di quanto in progetto. Questa simulazione parziale permette ai partecipanti del processo di entrare nel merito, confermare alcune perplessità o immedesimarsi nel punto di vista altrui e cambiare prospettiva. Per questo si è scelto di sperimentare una delle parti più significative del progetto, ovvero la previsione di una piattaforma unica nell'incrocio tra via Gramsci e la strada della Stazione.

*La piattaforma unica consiste in una maniera di concepire lo spazio in cui le separazioni tra le varie tipologie di mobilità non sono nette ma fluide e in cui lo spazio pubblico e il pedone sono al centro.*

Questo ha comportato la chiusura temporanea della strada per la durata di un giorno e un allestimento di tre giorni in cui si è simulato l'ampliamento della zona di transito per la mobilità dolce. In questa occasione, si sono creati dei momenti di incontro con le scuole, per avvicinare ragazzi e bambini al progetto del nuovo Centro di Mobilità e sensibilizzarli ai temi del trasporto sostenibile e dello spazio pubblico.





## CONCLUSIONI

Con il test si conclude il percorso di partecipazione all'interno del progetto di fattibilità tecnico-economica del nuovo Centro di Mobilità di Castel S. Pietro Terme. La partecipazione è stata in grado di affiancare lo sviluppo del progetto raccogliendo pareri, impressioni, preoccupazioni e suggerimenti, ma anche fungendo come piattaforma di negoziazione e confronto tra i vari attori, sia pubblici che privati, che andranno ad interagire ed incontrarsi nello spazio in un'ottica futura di condivisione e collaborazione.



# 3.

## IL PROGETTO IN NUMERI



**+ 2.500 ml**

percorsi pedonali



**+ 5.850 mq**

spazi pubblici per la socialità



**+ 16.560 mq**

mobilità attiva



**+ 2.000 ml**

percorsi ciclabili



**+ 140 mq**

velostazione



**+ 50 mq**

officina bici



**326 posti auto**

nuovo parcheggio sopraelevato



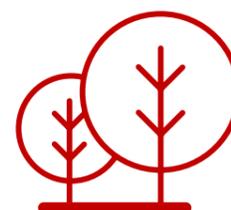
**+ 6.200 mq**

nuovi spazi TPL



**+ 290 mq**

nuovi edifici a servizio del turista



**+ 4.300 mq**

**+ 153 posti auto green**

recupero verde (suoli deimpermeabilizzati)



**+ 57.000 mq**

nuovi parchi pubblici



**+ 100**

nuovi alberi



**+ 1.800 ml**

percorsi naturalistici



**+ 25**

punti di ricarica elettrica bici



**+ 10**

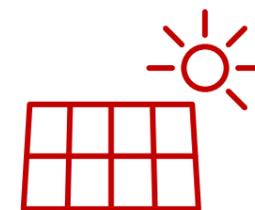
punti di ricarica elettrica auto



**+ 127.650 kWh/anno**

**+ 24 tep**

energia da fonti rinnovabili



AMBITO RIGENERATO:

superficie 1.692.886 mq

perimetro 8.353 ml

costo lordo complessivo intervento 14,3 mln €



#### GRUPPO DI LAVORO

##### **Città metropolitana di Bologna**

Alessandro Delpiano  
Catia Chiusaroli  
Mariagrazia Ricci  
Lorenza dell'Erba  
Silvia Bertoni  
Mauro Borioni  
Silvia Basenghi  
Silvia Mazza  
Giulia Maroni  
Tatiana Brusco  
Francesco Selmi

##### **Società Reti e Mobilità**

Giorgio Fiorillo

#### TEAM DI PROGETTO

##### **Studio Labirinto**

Silvia Franchini  
Antonio Nisi

Marco Stagni  
Luigi Stagni  
Carlo Santacroce

##### **Studio Talpa**

Giuliana Fusco

##### **Pervinca Studio**

Filena M. Di Tommaso

##### **Collaborazioni**

Tommaso Bonetti  
Gabriele Manella  
Tommaso Tarabusi  
Francesco Silvestri  
Giannandrea Bultrini  
Carlotta Trippa

