



Le molte forme della
rigenerazione :
riqualificazione, riuso,
co-progettazioni
e gestioni

Elena Marchigiani,
emarchigiani@units.it

Rigenerare significa lavorare su un tessuto esistente – di risorse materiali e immateriali, spaziali, ambientali, economiche e sociali, culturali – per poterne potenziare la vitalità e la capacità di rinnovamento e di creazione di nuovi valori. Non di un solo tipo di rigenerazione urbana si può parlare: **le molte forme della rigenerazione**, i loro modi campi e scale, dipendono dai **molti tipi di risorse sui quali si va ad operare**.

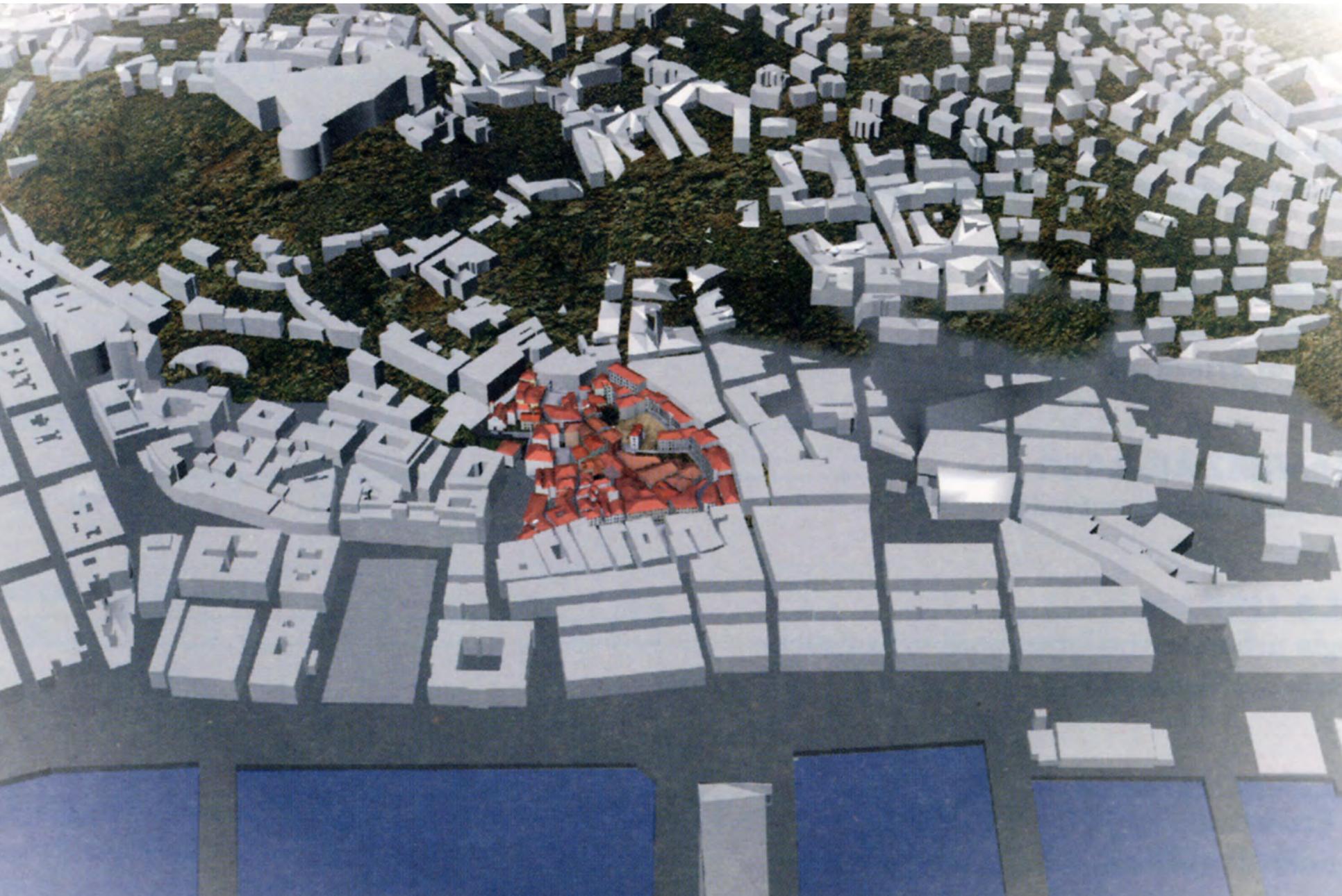
Nel tempo, l'approccio è cambiato, non solo (e non tanto) per gli ambiti urbani su cui si è concentrato, quanto piuttosto per l'emergere di **una diversa cultura del fare progetto urbano**:

- natura degli interventi
- relazioni tra strumenti e scale
- reti di attori (istituzionali e non) e di finanziamenti

A partire dalla qualità dello spazio

Riammagliare la città antica

Progetto Urban "Tergeste", 1997-2001 (UE)

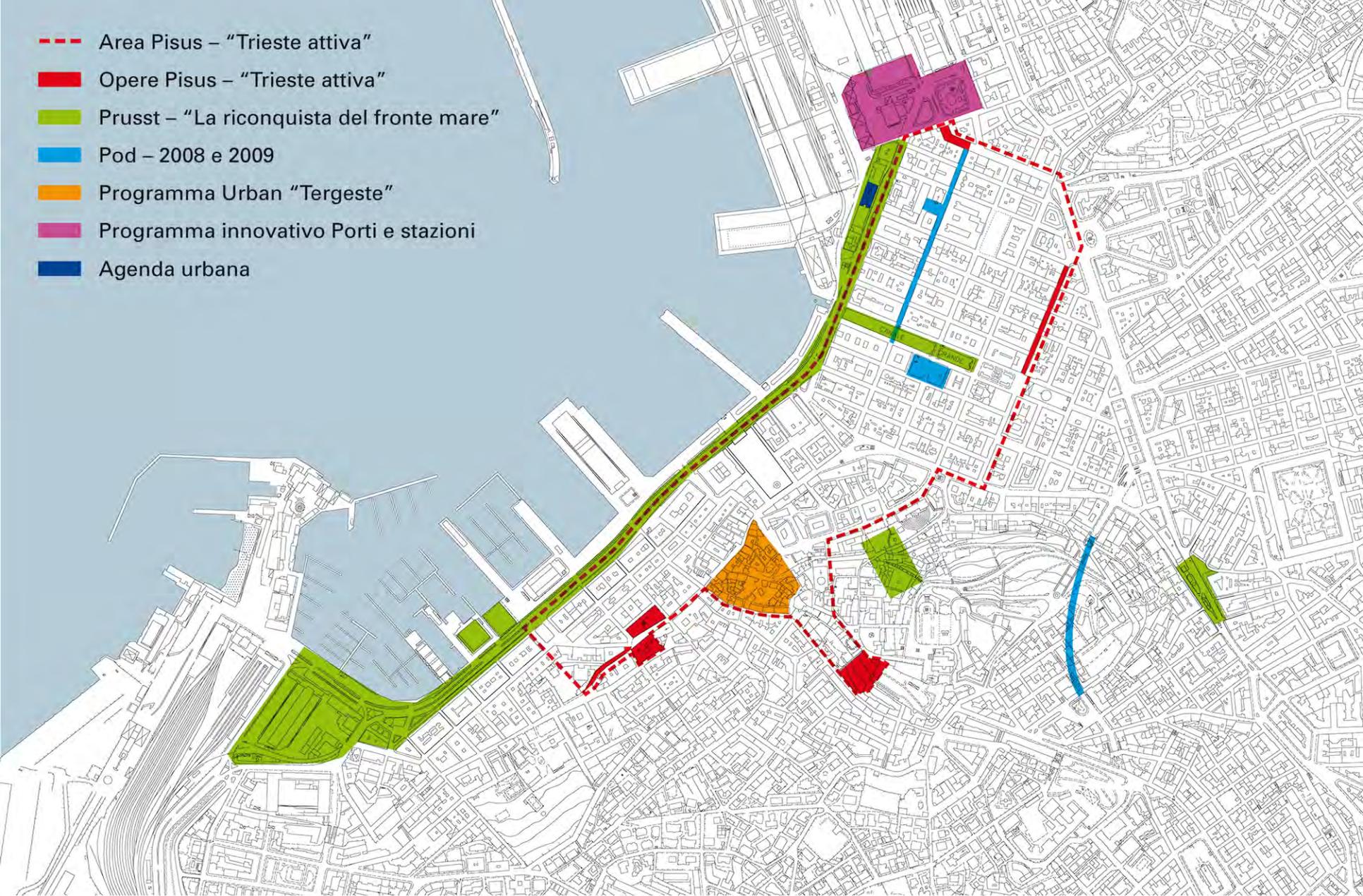






La Casa della musica prima e dopo

- Area Pisu – “Trieste attiva”
- Opere Pisu – “Trieste attiva”
- Prusst – “La riconquista del fronte mare”
- Pod – 2008 e 2009
- Programma Urban “Tergeste”
- Programma innovativo Porti e stazioni
- Agenda urbana



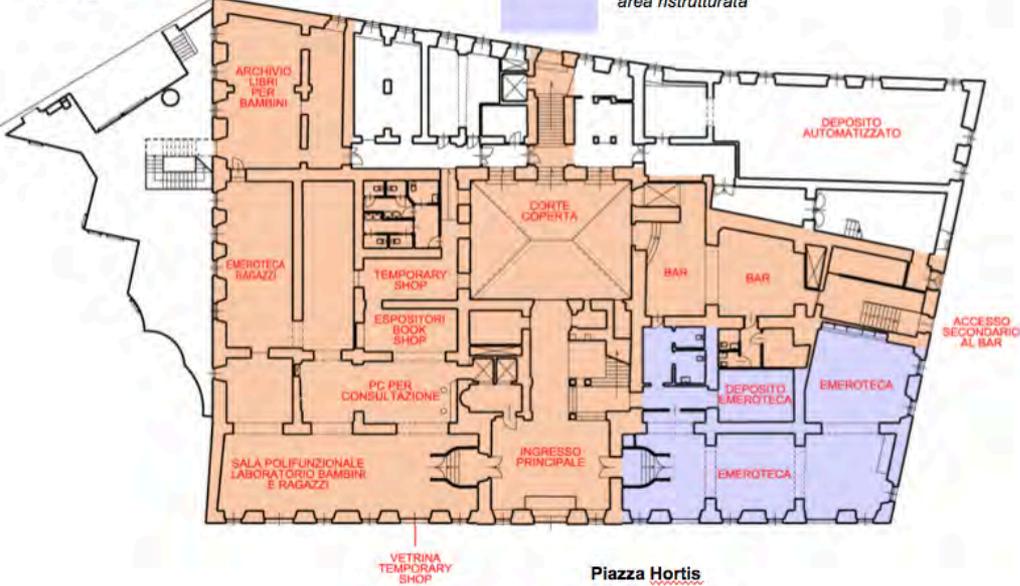
Un progetto cumulativo, nel cuore della città



La riqualificazione degli spazi pubblici e delle attrezzature culturali

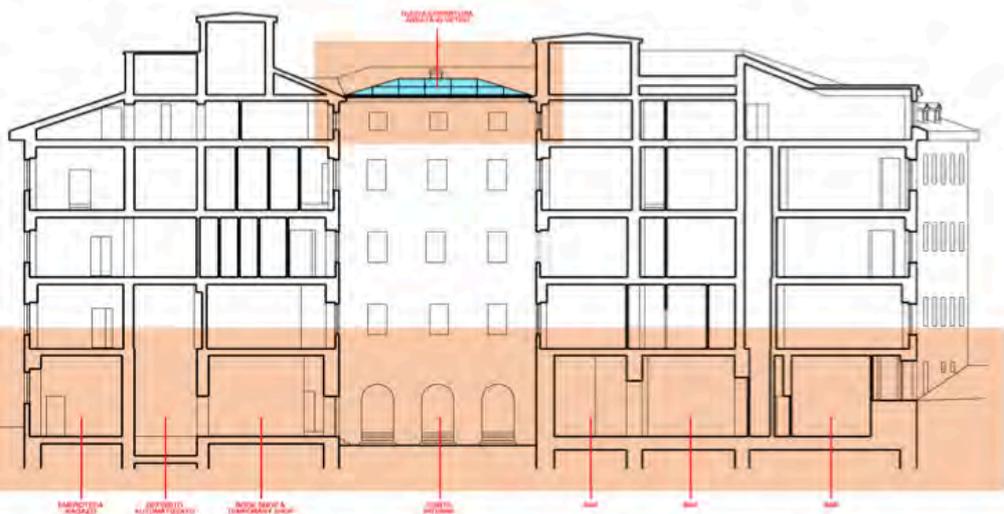
pianta

zona di intervento – finanziamento PISUS
area ristrutturata



sezione

zona di intervento – finanziamento PISUS

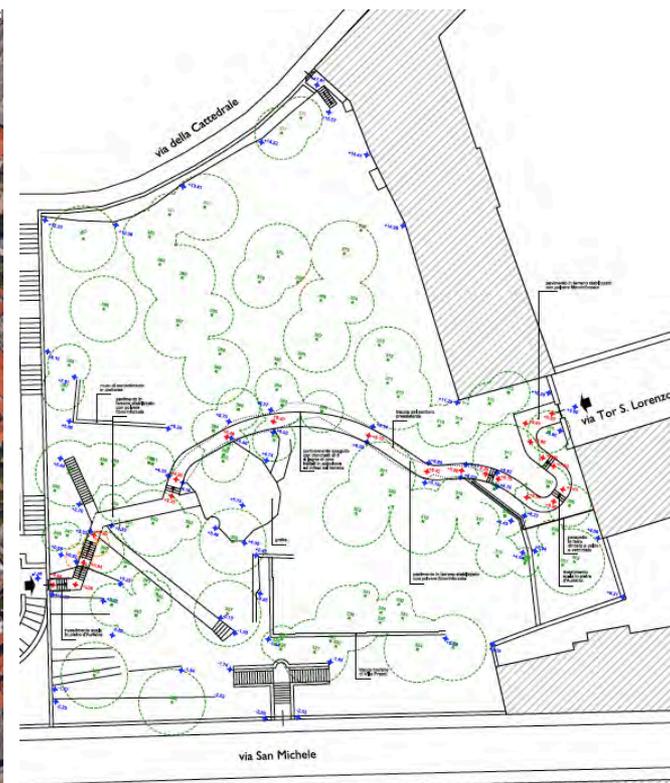
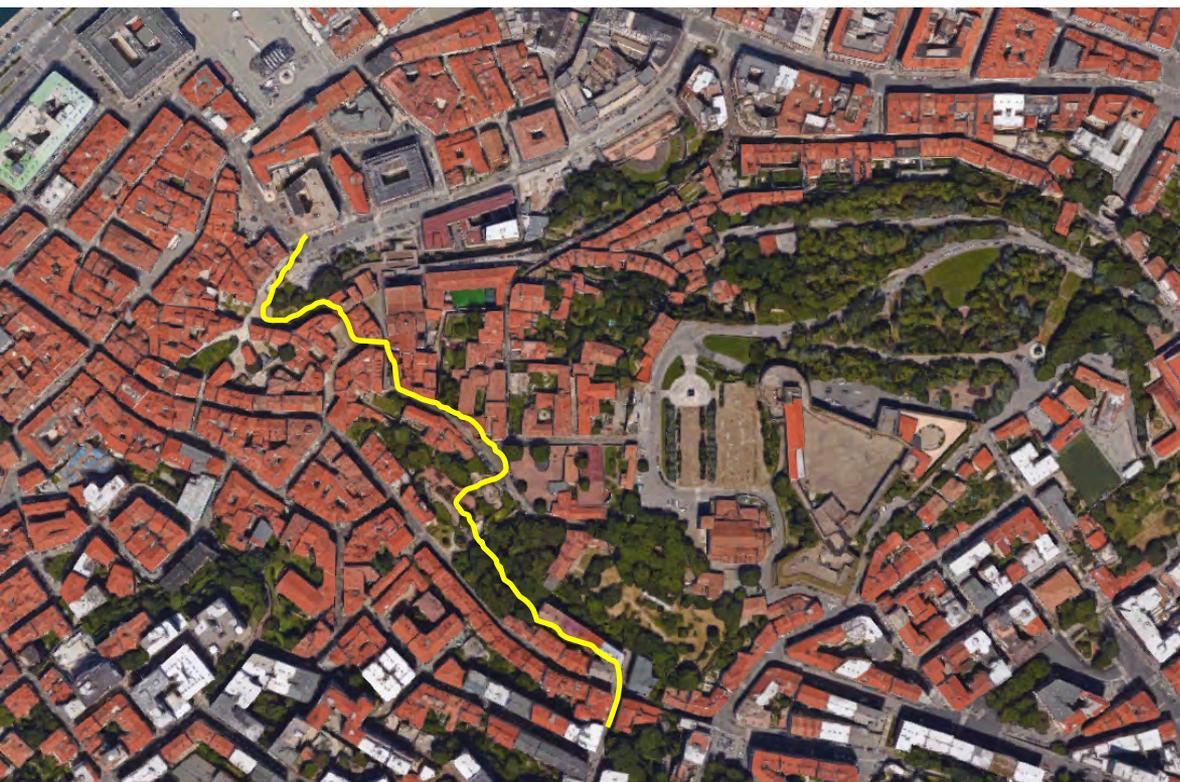


Il piano terra della biblioteca comunale:
emeroteca e laboratori

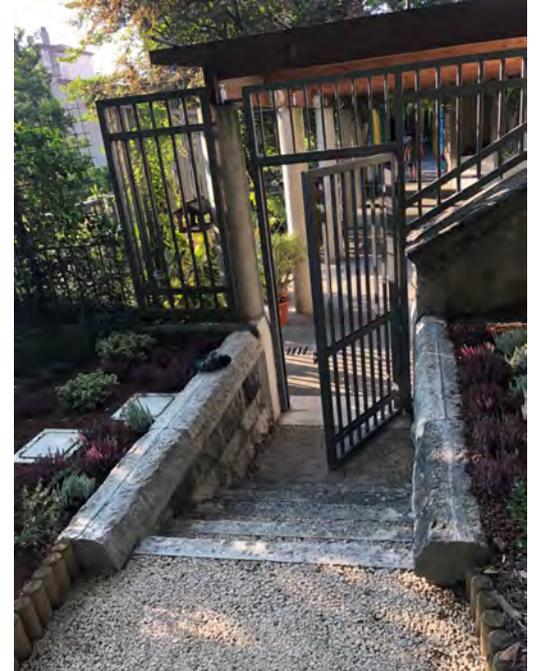


Il giardino di piazza Hortis

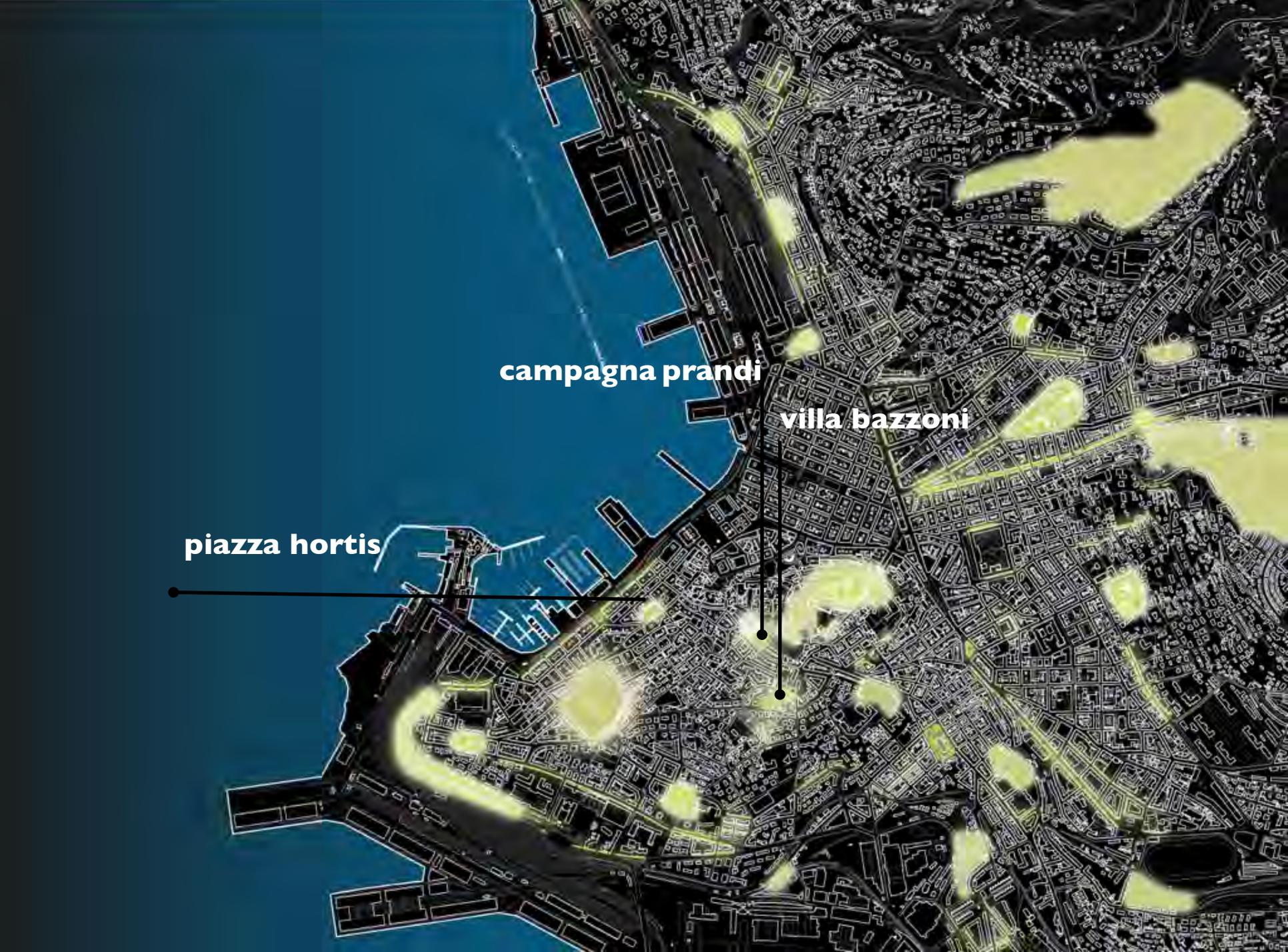




Un percorso verde nel cuore della città antica, attraverso la “campagna Prandi”
Una “catena di spazi” per riconnettere attrezzature esistenti e per una migliore fruibilità







piazza hortis

campagna prandi

villa bazzoni



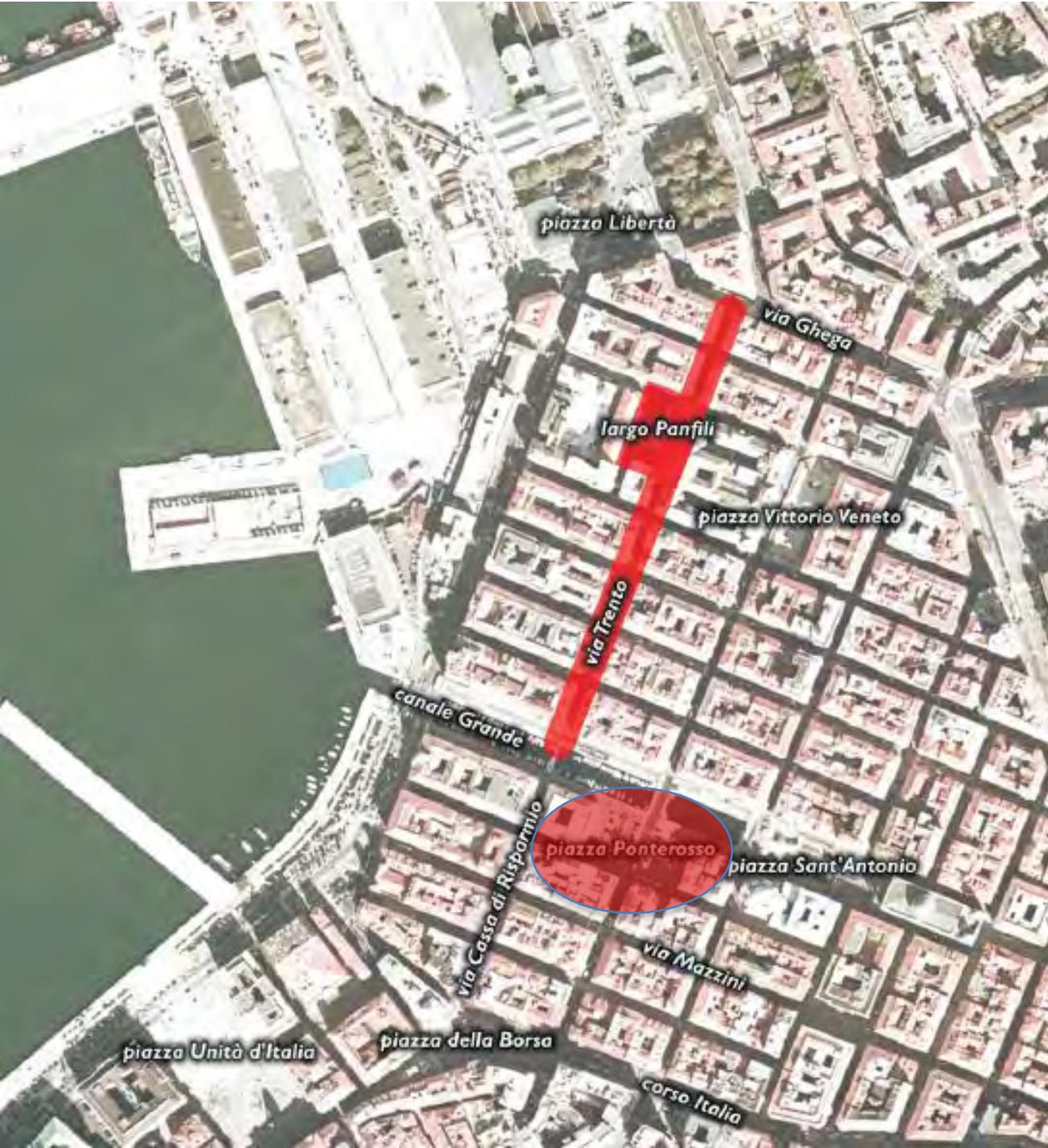
villa bazzoni





Programma di miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, 2011-2016 (Ministero-Comune)





piazza Libertà

via Gheda

largo Panfilì

piazza Vittorio Veneto

via Trento

canale Grande

piazza Ponterosso

piazza Sant'Antonio

via Cassa di Risparmio

via Mazzini

piazza Unità d'Italia

piazza della Borsa

corso Italia



Piazza Ponterosso: prima

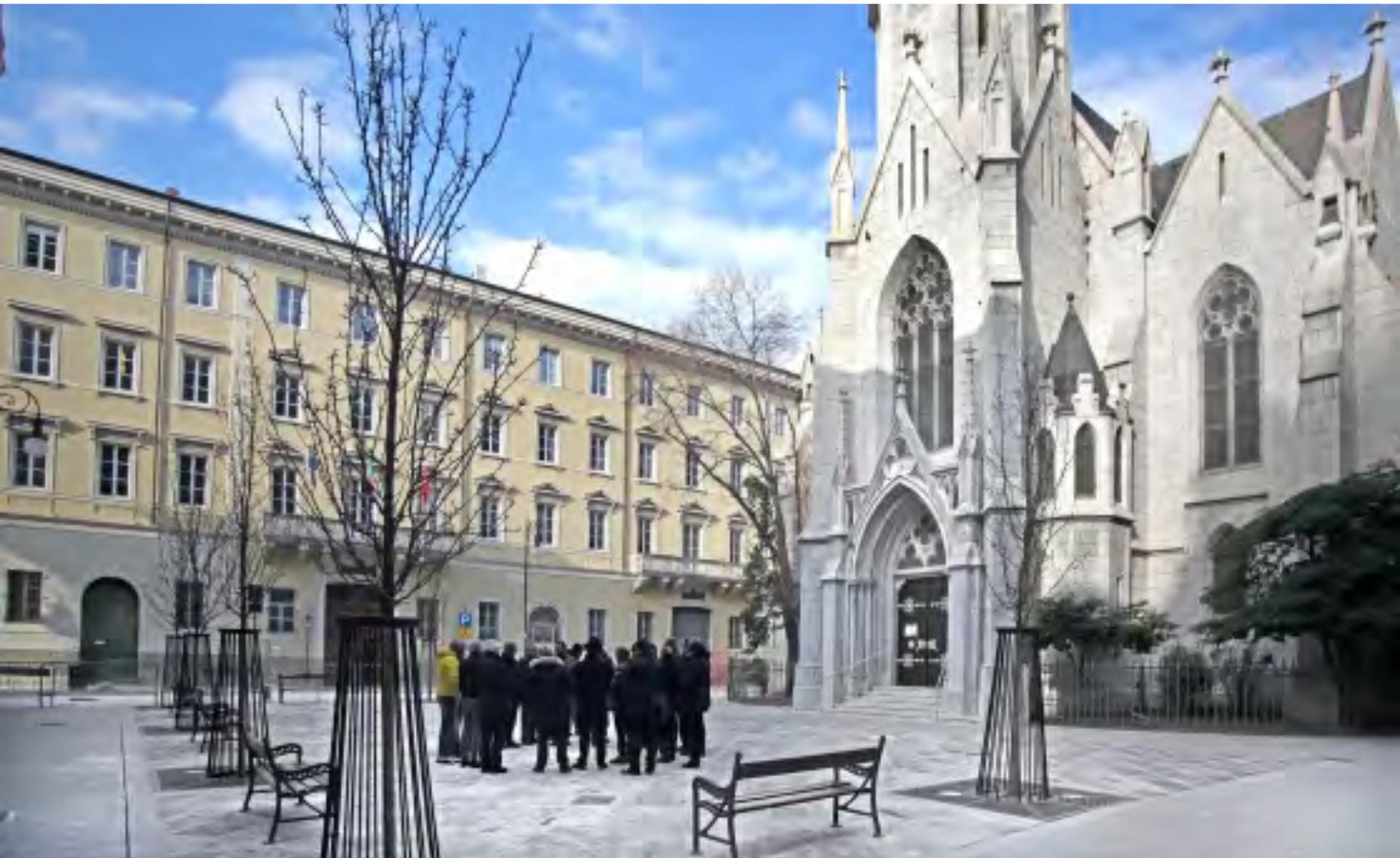


Piazza Ponterosso: dopo



Nuovi spazi pedonali e per la ciclabilità, via Trento





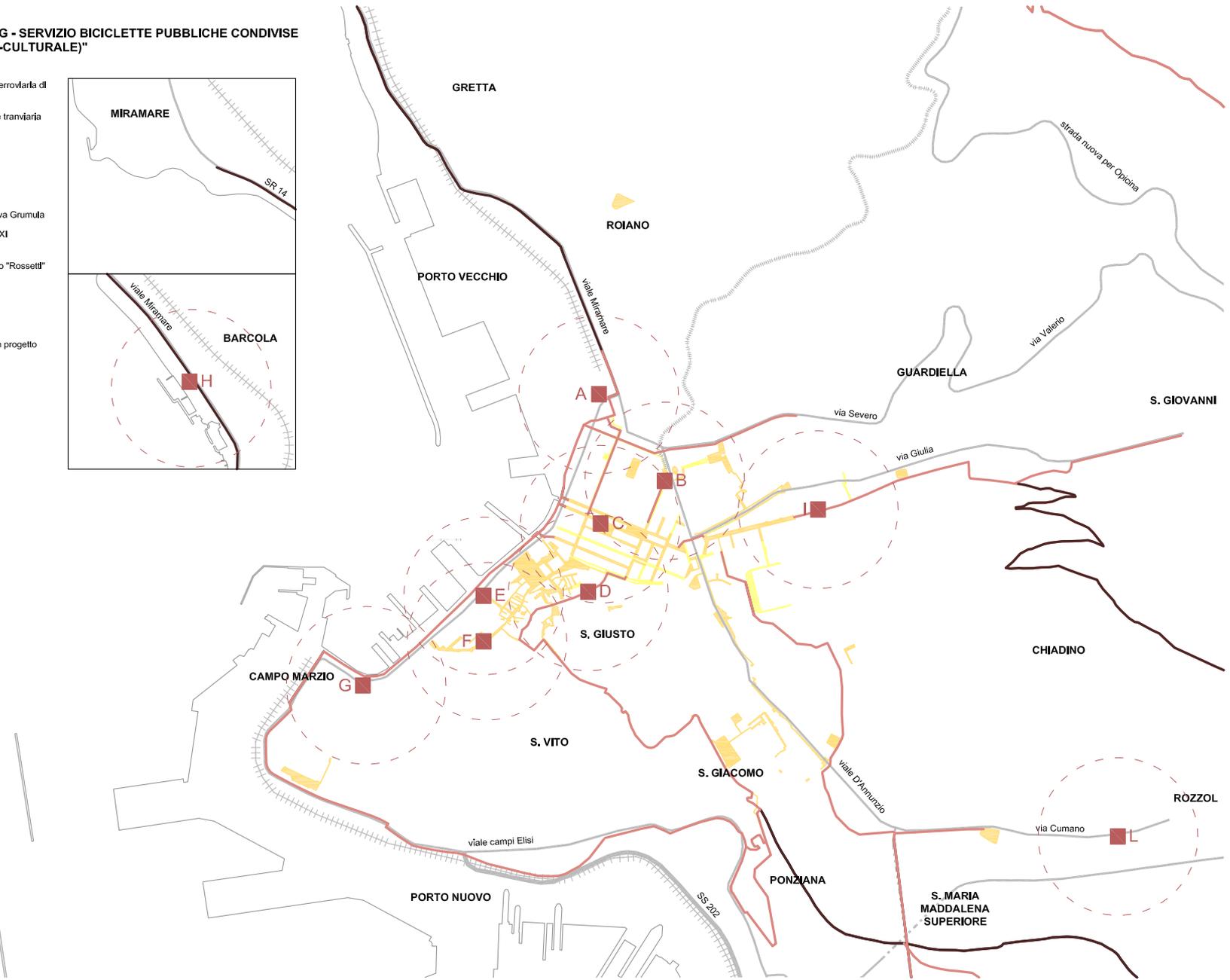
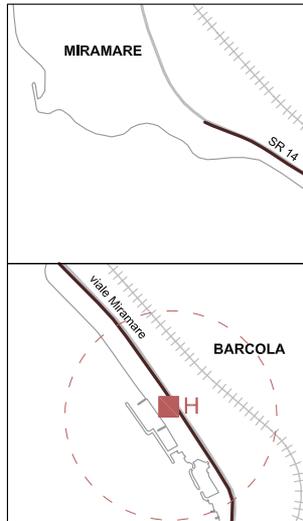
Largo Panfili

Progetto PisuS "Trieste attiva", 2011-2019

SISTEMA "BIKE SHARING - SERVIZIO BICICLETTE PUBBLICHE CONDIVISE (PERCORSO TURISTICO-CULTURALE)"
10 ciclostazioni

- A piazza Libert  - stazione ferroviaria di Trieste c.le
- B piazza Oberdan - stazione tranviaria
- C piazza Ponterosso
- D via del Teatro romano
- E riva del Mandracchio
- F piazza Hortis
- G via Ottaviano Augusto - riva Grumula
- H viale Miramare - piazzale XI settembre MM
- I viale XX settembre - teatro "Rossetti"
- L via Cumano

- area pedonale esistente
- area/percorso pedonale in progetto
- pista ciclabile esistente
- pista ciclabile in progetto



A partire dalle questioni di una diversa mobilità

**Nuove vivibilità dello spazio pubblico,
nuove connessioni tra “centro” e “periferie”**

Ogni città è diversa _ Non ci sono "ricette" generali





Trieste oggi conta circa 205.000 abitanti.

Il numero complessivo di spostamenti giornalieri supera le 420.000 unità:

- **47%** con l'automobile;
- **20%** con il trasporto pubblico;
- **13%** con il motociclo;
- **20%** a piedi
- ancora pochi sono quelli che si muovono in bici: meno del **2%** con regolarità, il 10% qualche volta al mese.

Circa 1/3 delle emissioni di CO2 deriva dal traffico.

Strategie per la ricerca di un giusto mix

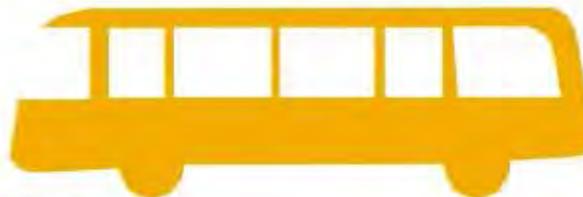
Quando si può parlare di un buon progetto di mobilità urbana?
(l'approccio "tecnico")

Nuovi strumenti per ripensare i modi con cui ci muoviamo attraverso la città e con cui utilizziamo le principali infrastrutture esistenti

Una visione strategica (a diverse scale)

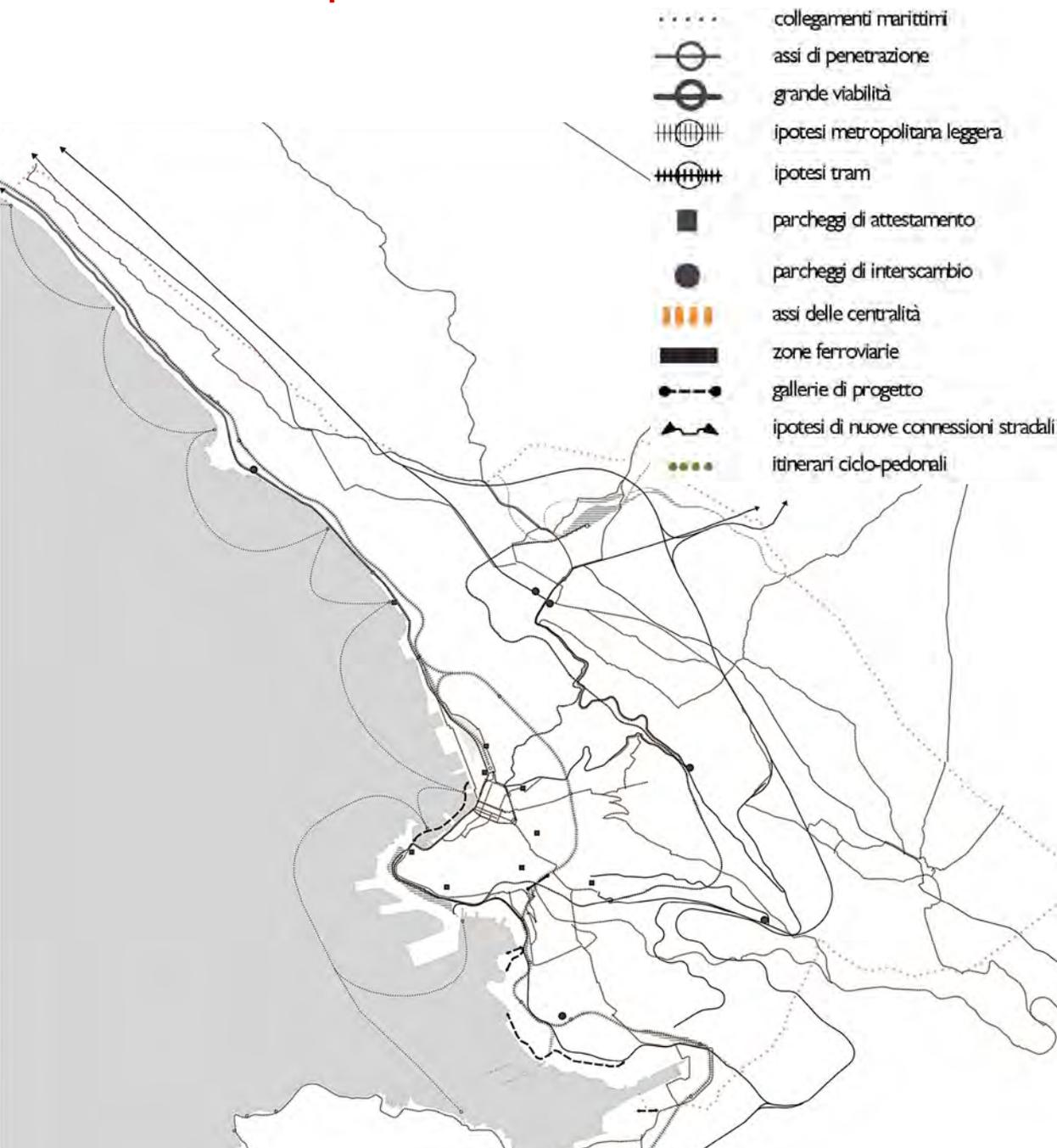
Chiare priorità

**Lavorare contemporaneamente sulle diverse modalità di trasporto
(pubblico e privato)**



Nel nuovo PRG
Un grande progetto per una nuova
mobilità
Metropolitana leggera e parcheggi di
interscambio

Valorizzare il capitale territoriale: la rete su ferro



Il Piano ipotizza un **grande sistema per il trasporto pubblico (su ferro, tram e simili)**:

- la linea est-ovest tra la città bassa e la città alta, **dalla Stazione di Campo Marzio verso Opicina**.

Integrata per le parti mancanti – tra le Rive e Grignano e tra le Rive e Opicina – collega la città con l’altipiano e Barcola;

- il sistema si integra con quello metropolitano previsto dal **progetto europeo Adria A**, dall’aeroporto di Ronchi dei Legionari a Capodistria.

Il Piano individua alcuni assi stradali di penetrazione urbana dalla Grande Viabilità. Prima di raggiungere il centro città, essi intercettano **parcheggi di interscambio** in cui si potrà lasciare l’auto per proseguire con i mezzi pubblici. Più a ridosso delle aree centrali, si sviluppa una ulteriore corona di **parcheggi di attestamento**.

Fa inoltre parte del Sistema della mobilità un’articolata rete di **itinerari ciclabili e cicloturistici**, di collegamento della città all’altipiano.

Mobilità: accessibilità alle aree della grande trasformazione

progetti individuati dal nuovo Piano -
Schede progetto

Aree della grande trasformazione

1. Campo Marzio
2. Ambito di via Rossetti, via Cumano che comprende:
ex Fiera, ex caserma di via Rossetti
“Vittorio Emanuele III”
ex caserma “Beleno”
ex caserma “Duca delle Puglie”
ex caserma “Montebello”
3. Ex caserma di Banne

Ambiti di riqualificazione urbana 1

Barcola, Porto Vecchio e Via Flavia

Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica (ecoquartieri)

Opicina 1, Opicina 2, Roiano – Gretta, San Giovanni, Campi Elisi e Via Valmaura

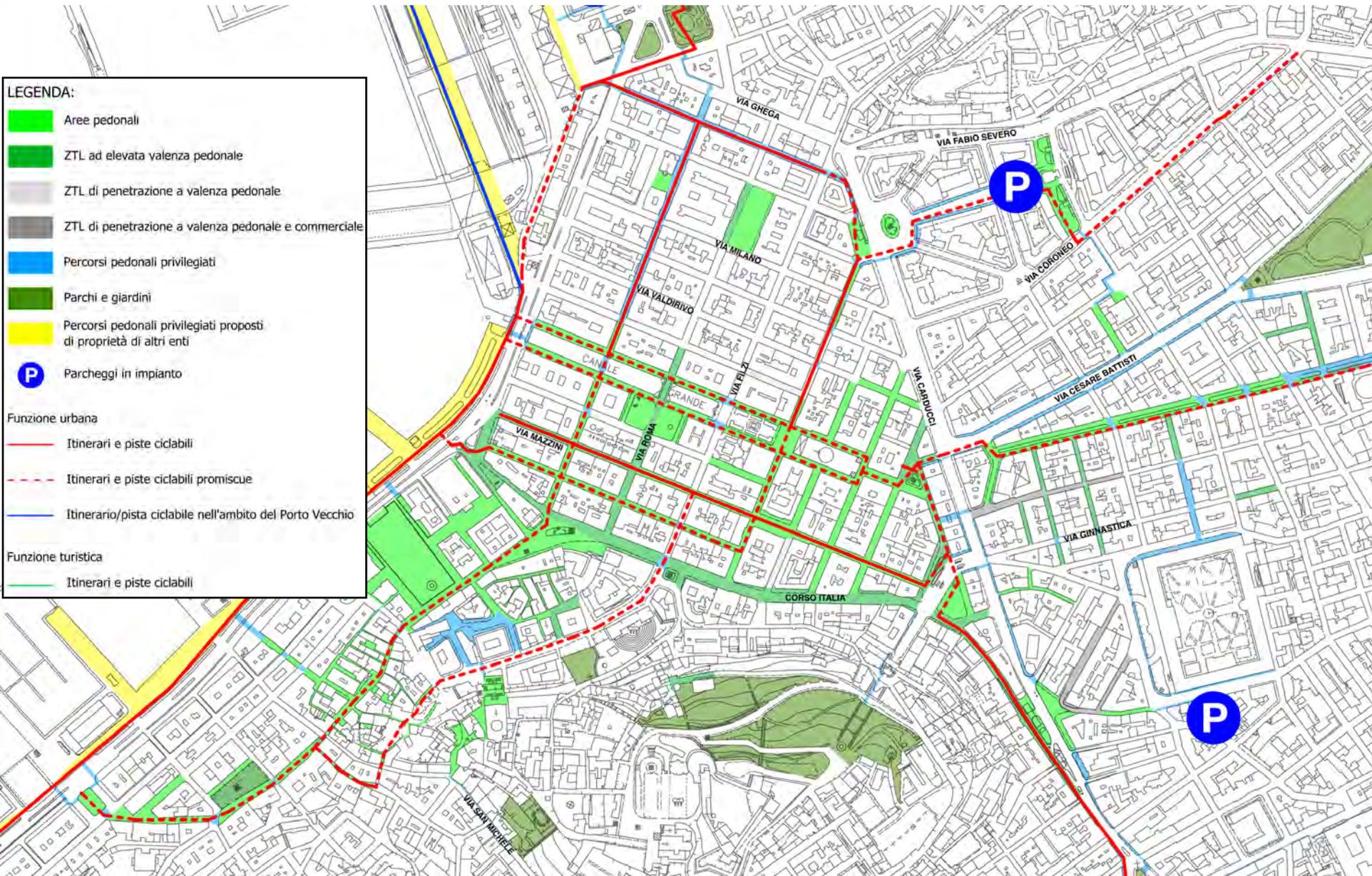
Zone C: “nuova città dei giardini”

Ambiti di riqualificazione urbana 2 “Centri di Quartiere”.



Schema delle principali aree di trasformazione contenute nel Piano (Schede progetto, PO3) in relazione alle previste nuove linee di trasporto pubblico su ferro (metropolitana Adriatica tram). In rigato nero, le aree della grande trasformazione; in grigio, le aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica; in puntinato, le aree della riqualificazione urbana 1.

Il Piano generale del traffico urbano : pedonalità e ciclabilità al centro



Un nuovo lessico per un approccio di ordinaria riqualificazione

Un nuovo *lessico* per un approccio di ordinaria riqualificazione
(la prospettiva "culturale")

Lo spazio e gli interventi nello spazio contano

Gradi di pedonalità (non solo pedonalizzazione)

Strade come spazi pubblici (non semplici "tubi" per il traffico motorizzato)

Mobilità come opportunità di riqualificazione e di rivitalizzazione economica
(non solo gestione del traffico)

Usi integrati e co-esistenti, nel rispetto degli utenti più deboli
(spesso separare non è possibile!)

Co-progettazione e co-gestione

(lo spazio pubblico è di/per tutti)



Pianificare è un processo

(dalla definizione delle scelte alla loro attuazione)

Empowerment = imparare insieme a partecipare e a fare partecipare
(l'approccio "interattivo")

Non solo presentazioni pubbliche, incontri tematici e revisioni a seguito di una fase intermedia di pubblico dibattito, ma anche usi temporanei dello spazio come test

Ascoltare

Sensibilizzare e "aiutare a vedere"

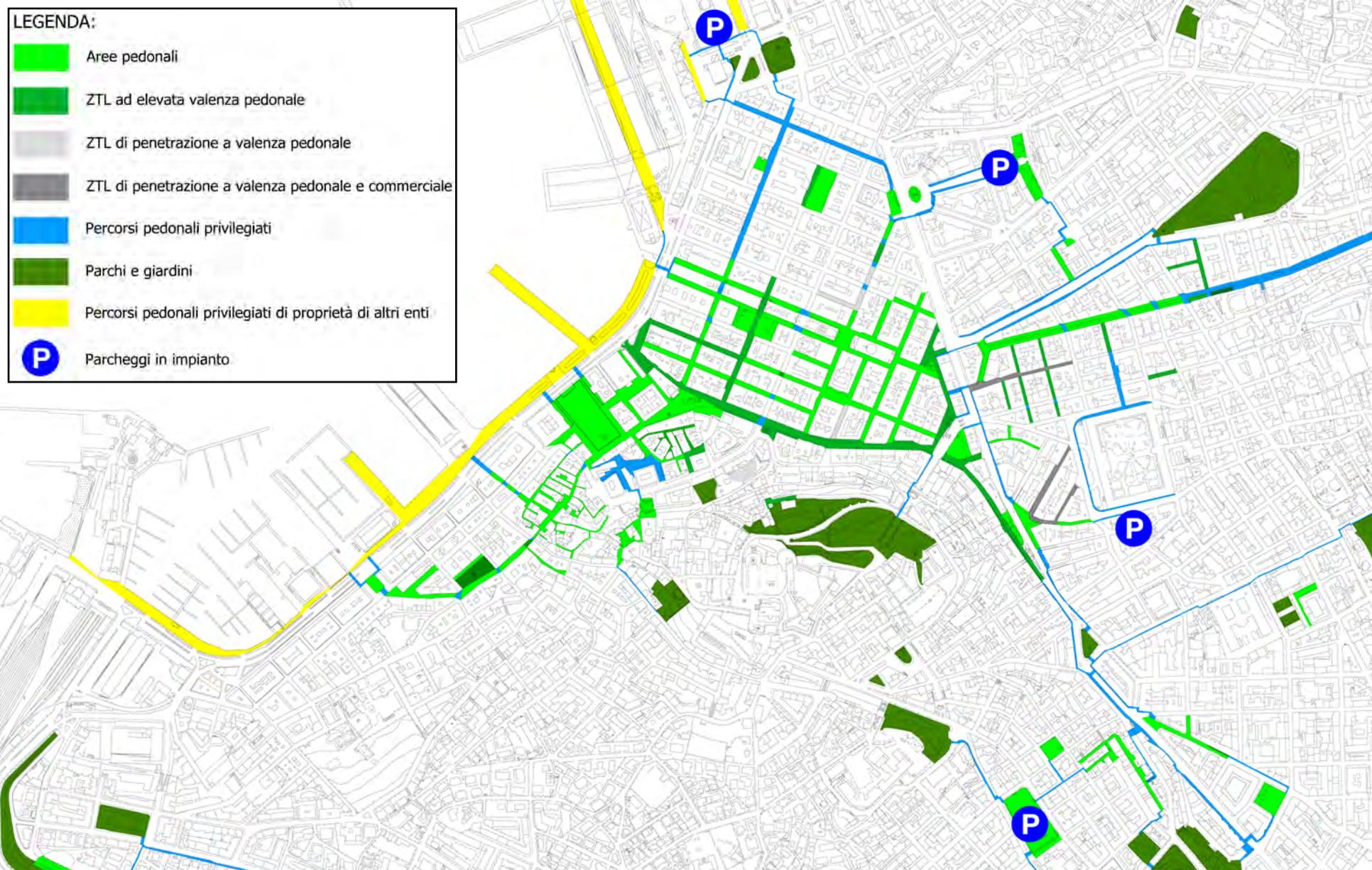
**Condividere le decisioni con i cittadini, accettando mediazioni (riflessive)
e conflitti come regole del gioco**



La Pedonalità

Muoversi a piedi, in sicurezza





Il Piano generale del traffico urbano è stato approvato nel 2013 e si è proceduto alla sua attuazione attraverso tanti e diversi interventi



Notte dei Saldi - 6 luglio 2013



Riattivare l'uso pedonale attraverso eventi co-organizzati con i commercianti

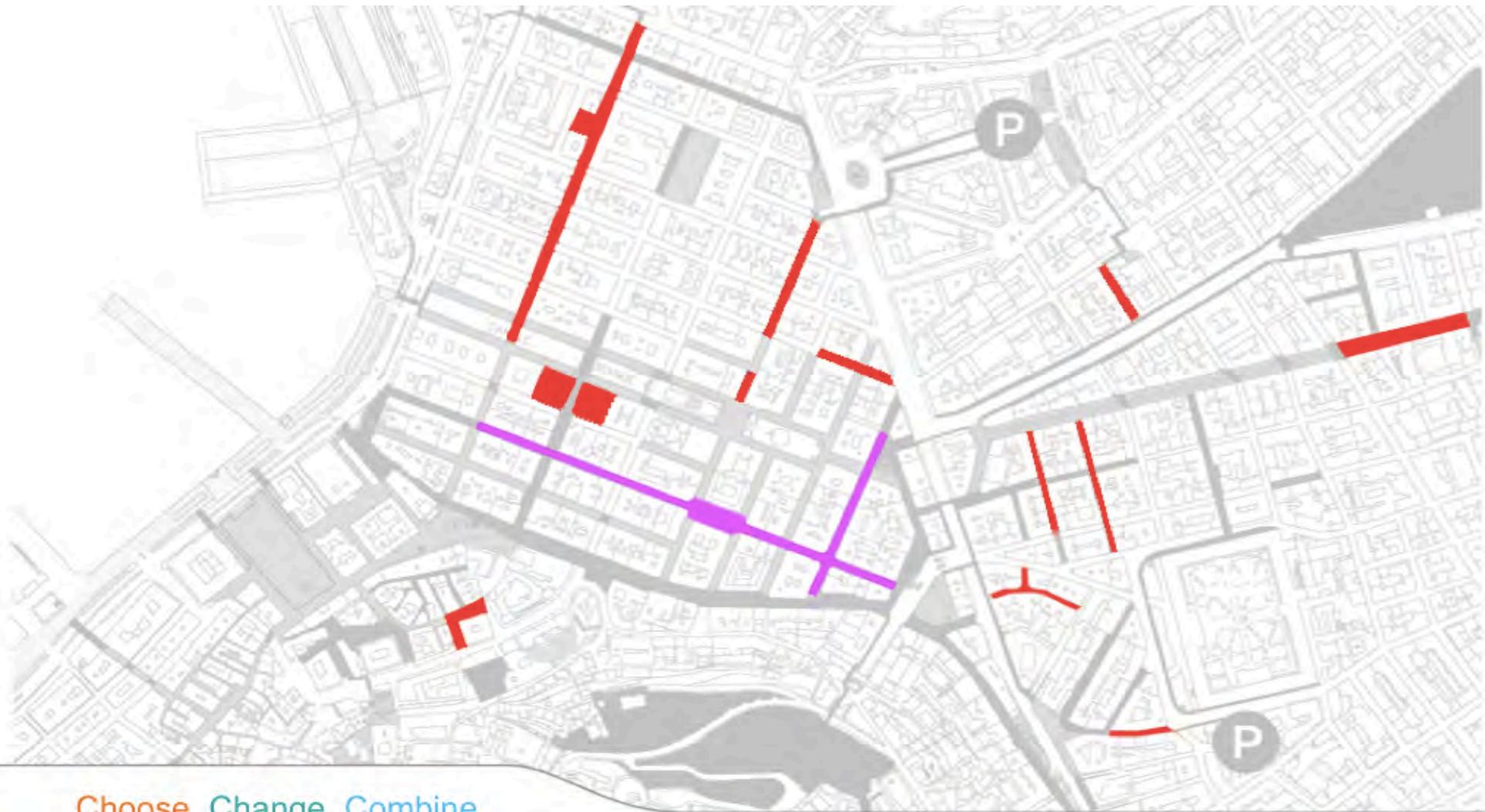


Performance di arte pubblica
Eventi co-organizzati con scuole e ricreatori



L'avvio dei pdays, luglio 2014

Le nuove aree pedonali e ad elevata pedonalità



Choose. Change. Combine.

- + **6.590 mq** di nuove aree pedonali + **7.960 mq** nei pdays
- + **3.076 mq** di nuove zone ad elevata pedonalità
- + **400 m** di percorsi ad elevata pedonalità (via Trento)



Riqualificare integrando politiche e risorse: insieme al commercio





BB diners BARI

HOPKINS

La nuova area pedonale in via Foschiatti



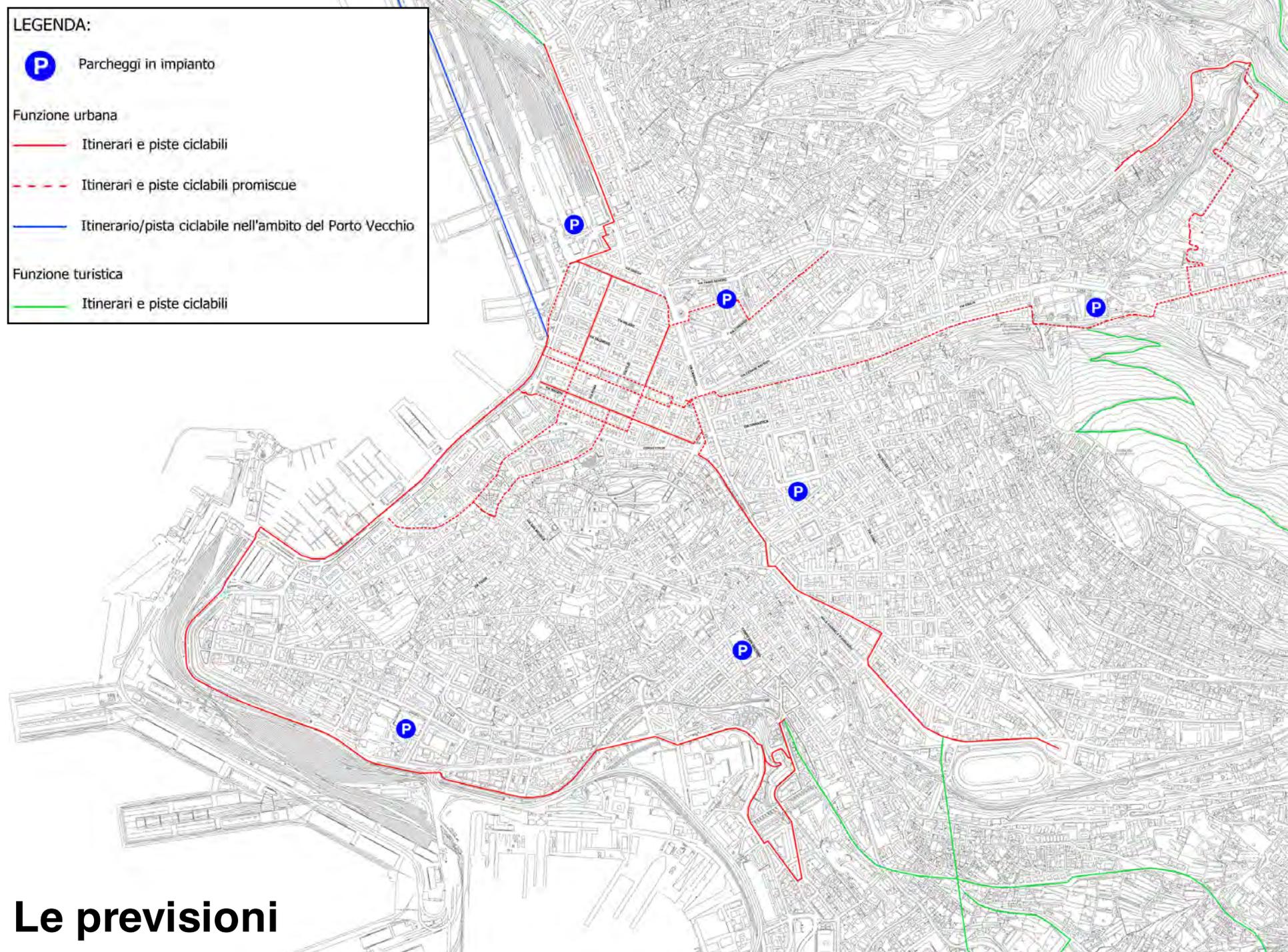
Lavorare sui marciapiedi, per una migliore fruibilità di tutti

A large group of cyclists is riding in a city square, likely during a mass cycling event. The cyclists are wearing various colored clothing and helmets. The square is paved with cobblestones and is surrounded by historic buildings. A tall, ornate lamppost stands in the center of the square. The sky is clear and blue.

La Ciclabilità e la Mobilità dolce
Per una riqualificazione diffusa e per
una mobilità più “dolce”, tra aree centrali
e “periferie”, e

LEGENDA:

- P** Parcheggi in impianto
- Funzione urbana**
 - Itinerari e piste ciclabili
 - Itinerari e piste ciclabili promiscue
 - Itinerario/pista ciclabile nell'ambito del Porto Vecchio
- Funzione turistica**
 - Itinerari e piste ciclabili



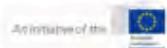
Le previsioni



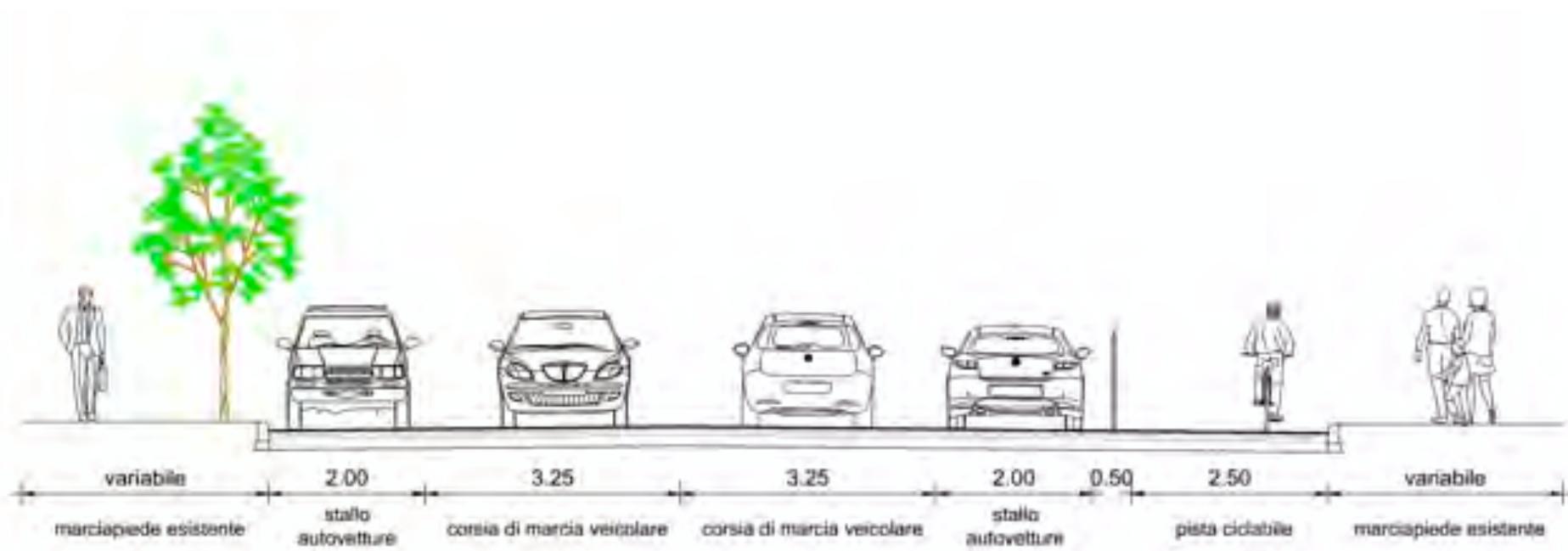


Choose. Change. Combine.

Realizzazione di **1,2 km** di pista-corsia-itinerario ciclabile da
Rotonda Boschetto alle Rive – Dettaglio del progetto di
ridisegno di **via Giulia**, avvio lavori 2016













Riqualificare per trasformare le strade e le città in contesti educanti: lavorare sui progetti integrati insieme alle scuole

Sicurezza si fa in strada!

Dai percorsi sicuri casa-scuola alla rigenerazione dello spazio pubblico

PEDIBUS - tutti a scuola da soli



cos'è: si tratta di "autobus a piedi", progetti che incentivano i bambini a muoversi a piedi per effettuare il **tragitto casa-scuola**



come/1: mettendo in sicurezza il tragitto



come/2: riorganizzando lo spazio strada per renderlo più confortevole per l'utenza più debole e di conseguenza per tutti i pedoni



obiettivo/1: disincentivare l'uso dell'auto



obiettivo/2: fare in modo che i bambini si muovano di più favorendo la socializzazione

I "pedibus"



Le zone 30: progettare strade più vivibili

Legenda

-  Perimetro di intervento

- Viabilità**
-  Senso unico esistente (inizio/continua/fine)
-  Nuovo senso unico (inizio/continua/fine)
-  Nuova rotatoria

- Percorsi pedonali lineari**
-  Marciapiede esistente
-  Nuovo marciapiede (bitume)
-  Nuovo marciapiede drenante
-  Nuovo attraversamento pedonale

-  Spazio stradale ad alta definizione
-  Dispositivo di restringimento
-  Porta
-  Tipologia di porta (numerazione abaco)



Comune di Trieste

Area Città, Territorio e Ambiente
 Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica, Mobilità e Traffico

REALIZZAZIONE DI UNA ZONA 30 NEL BORGO CARSICO DI OPICINA

PROPOSTA DI INTEVENTO

DIRETTORE DEL SERVIZIO E RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO	
arch. Ave Furlan	
PROGETTISTI	
Ing. Sara Borgogna	
Ing. Silvia Panzeri	
dott. Massimo Pegani	
REDAZIONE	
geom. Fabio Guarniero	
COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE	
geom. Edgardo Reggente	
CONSULENTI	
in materia di educazione stradale:	marecchiaio Sabrina Colombian
in materia di viabilità:	Ing. Paola Capon
	Ing. Nicola Falconetti
rapporto di stage:	Enrico Michelazzi

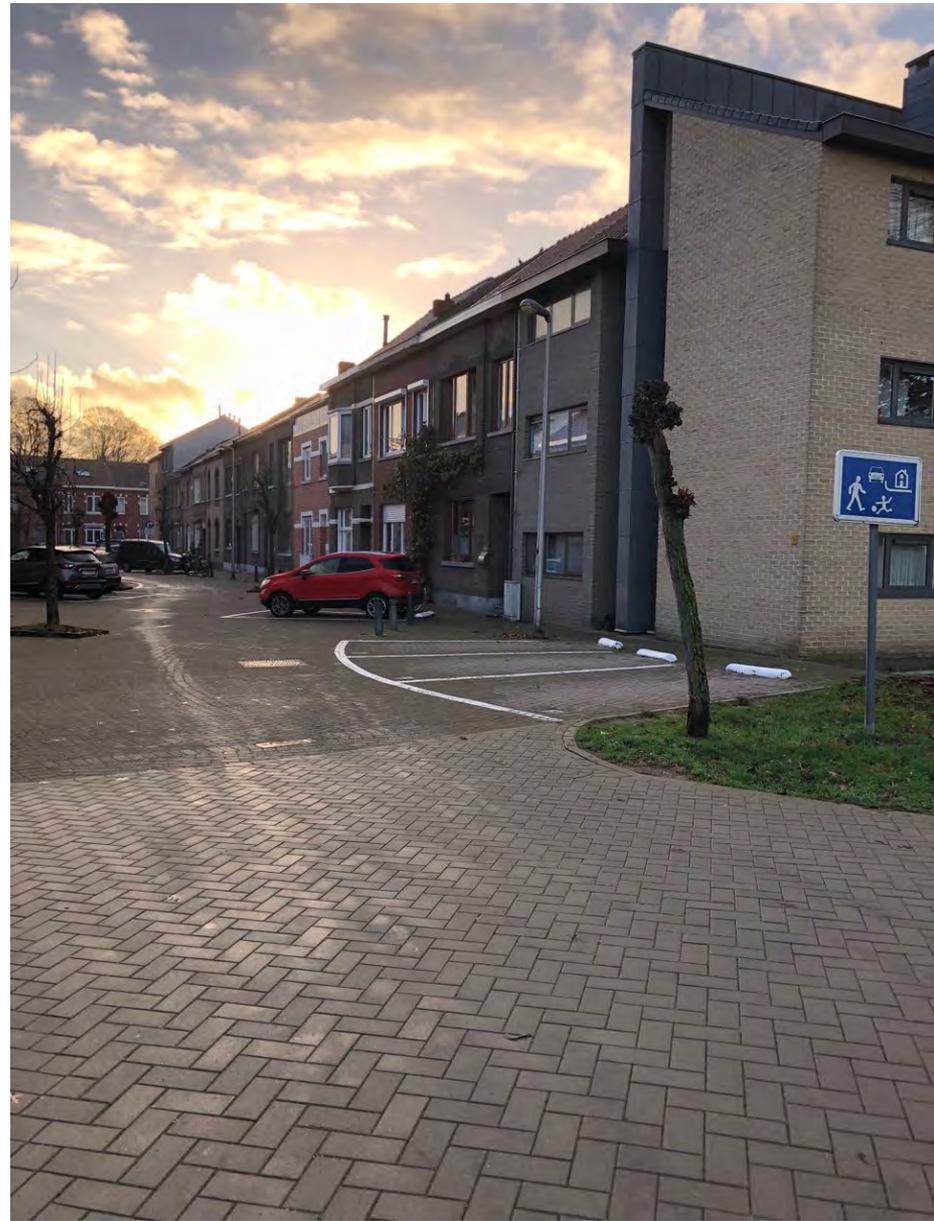
PLANIMETRIA DI PROGETTO

TAVOLA	SCALA	DATA
2	1:2000	luglio 2015

Per nuove convivenze e condizioni di abitabilità













Wijzenstraat

Blue directional sign and circular "no parking" sign





















LA SOSTA



Per una città più smart

Sistemi integrati a
tempo per il
pagamento della
sosta

Un protocollo di intesa
tra Esatto, Trieste
Terminal Passeggeri,
Saba Italia spa e Park
San Giusto Spa, maggio
2014

neos park
il tuo parcometro personale

 **easy:Park™**

Un uso più intensivo dei parcheggi in contenitore

Agevolazioni per i residenti

Una convenzione con Saba Italia Spa per i parcheggi di Silos, Ospedale Maggiore, Foro Ulpiano, settembre 2014





A oggi, + 89 ricariche e + 28 contratti