

Per l'area di intervento, cesura tra centro città e prima periferia, si propone un progetto di riqualificazione e ricucitura basato su una *trama pedonale* che connetta i luoghi collettivi esistenti e che diventi essa stessa *spazio collettivo diffuso*.

A ciò si affianca una riorganizzazione dell'esistente che dia funzione ai luoghi dismessi/degradati e spazio alle tante funzioni ad oggi sovrapposte caoticamente.

Una *trama principale* di percorsi pedonali accorcia le distanze tra le parti di città mediante *percorsi di spina* longitudinali che incrementano i marciapiedi esistenti e *percorsi trasversali* che tagliano il parco lineare superando il dislivello tra i quartieri.

La *trama minuta* è definita da attraversamenti frequenti, percorsi secondari e vie di accesso, nuove o riqualificate, alle aree verdi esistenti.

Una delle spine corre a sud-est del parco Baden Powell per facilitarne l'accesso a vari livelli, connettere direttamente la "rotonda" e il rione Sant'Anna e riqualificare un'area che a oggi non è che il retro degli edifici adiacenti. Le strutture del parco sono riorganizzate per accogliere un centro sociale, mercati locali e chioschi.

A supporto della trama pedonale si riorganizza la viabilità carrabile: un *anello* a senso unico consente sia di ridurre l'ampiezza della carreggiata - lasciando più spazio alla mobilità pedonale, alla sosta carrabile regolamentata in appositi spazi e alla raccolta rifiuti in *stazioni ecologiche* ben definite - sia di ridurre i conflitti agli incroci, in particolare presso l'ingresso al parco. Si va oltre la rotonda tradizionale, sconsigliata per questioni di spazio, unendo la capacità di fluidificare il traffico alle esigenze della mobilità lenta altrimenti svantaggiata. Dove intersezioni carrabili e pedonali si incrociano, le auto danno la precedenza ai pedoni su *piazze* pavimentate e rialzate (sicurezza e continuità). La posizione dei percorsi pedonali nella strada varia: se su via Reggio Campi si privilegia l'adiacenza al parco lineare e l'intervisibilità tra percorsi, su via Udine si predilige il lato abitazioni, Museo e parco.

L'inserimento di un *nastro urbano*, elemento formale riconoscibile, traduce la necessità di separare ambiti e delimitare lo spazio pedonale. Variando altezza e ingombro il nastro si presta ad usi diversi.

Si stima che gli interventi rientrino nell'importo previsto (1.000.000€): 55% sistemazione complessiva aree verdi; 40% illuminazione, pavimentazione, *nastro urbano*; 5% segnaletica, attraversamenti stradali.