

## 6. Sistema di accessibilità delle aree centrali

### 6.1. Accessibilità del centro storico

Nella struttura organizzativa della rete proposta (cfr. *l'impianto viabilistico primario*) gli assi portanti della distribuzione urbana nel centro di Formigine sono costituiti dalla via Giardini e dalle vie Giotto di Bondone e S. Antonio.

L'obiettivo per il centro storico è quello generale di una valorizzazione e riqualificazione, favorendo il recupero della capacità abitativa degli edifici, l'insediamento di nuove attività sia commerciali che ricreative-culturali. Dal punto di vista viabilistico questo obiettivo deve essere accompagnato dalla doppia necessità di migliorare l'accessibilità del centro (dal punto di vista della circolazione e soprattutto della sosta) e di evitare l'invasività delle auto, favorendo invece la fruizione ciclabile e pedonale e quindi favorendo la vivibilità del centro storico.

La strategia è quindi quella di sviluppare schemi di circolazione chiari, attestati su punti attrezzati a porte d'ingresso al centro storico, e lungo i quali collocare parcheggi di servizio al centro. Altro elemento strategico fondamentale riguarda la realizzazione di percorsi ciclopedonali comodi e sicuri, in particolare di collegamento tra il centro e i parcheggi più esterni.

Dal punto di vista specifico della sosta la strategia (che ha dato vita ad uno specifico stralcio attuativo redatto in collaborazione con l'Ufficio Mobilità) è quella di favorire la sosta a rotazione veloce a servizio delle attività commerciali del centro, individuando invece delle aree di parcheggio più esterne per la sosta di più lungo periodo.

Per quanto concerne l'assetto circolatorio, il centro storico nel quadrante tra gli assi citati e la ferrovia dovrà essere protetto dal traffico di attraversamento, garantendone nel contempo un'accessibilità efficace sia dal punto di vista veicolare che pedonale.

Tale strategia potrebbe spingersi sino a chiudere al traffico (limitato ai soli residenti) via Gramsci, e quindi chiudendo il passaggio a livello riservandolo ai soli attraversamenti ciclabili e pedonali.

Per quanto riguarda le porte di accesso al centro storico si propone di attrezzare il nodo tra via Piave e via Trento e Trieste (attualmente privo di qualità urbana e con un'organizzazione degli spazi non ottimale) come porta a nord, mentre i previsti interventi all'intersezione tra la via Giardini e le vie Giotto di Bondone e S. Antonio costituiranno la porta a sud.

In quest'ultimo punto, dove si intersecano gli assi portanti del sistema distributivo urbano (in giallo in figura) è infatti opportuno attrezzare la principale porta urbana di accesso al centro storico. L'occasione della realizzazione della rotatoria e del nuovo parcheggio è propizia per rivedere quest'area sia dal punto viabilistico che dal punto di vista della qualità urbana del luogo.

Obiettivi di tale riorganizzazione dovranno essere:

- ⇒ la realizzazione della continuità dei percorsi ciclopedonali protetti, da via S. Antonio in attraversamento della Giardini sia verso la via Giotto di Bondone che la via Trento e Trieste;
- ⇒ la realizzazione di una corsia per favorire la svolta a destra continua dalla via Giardini verso Giotto di Bondone;
- ⇒ la riorganizzazione dell'accessibilità ai parcheggi, sia quello esistente che quello nuovo;

Una possibile attuazione della strategia per l'accessibilità del centro storico potrebbe agire sugli schemi di circolazione.

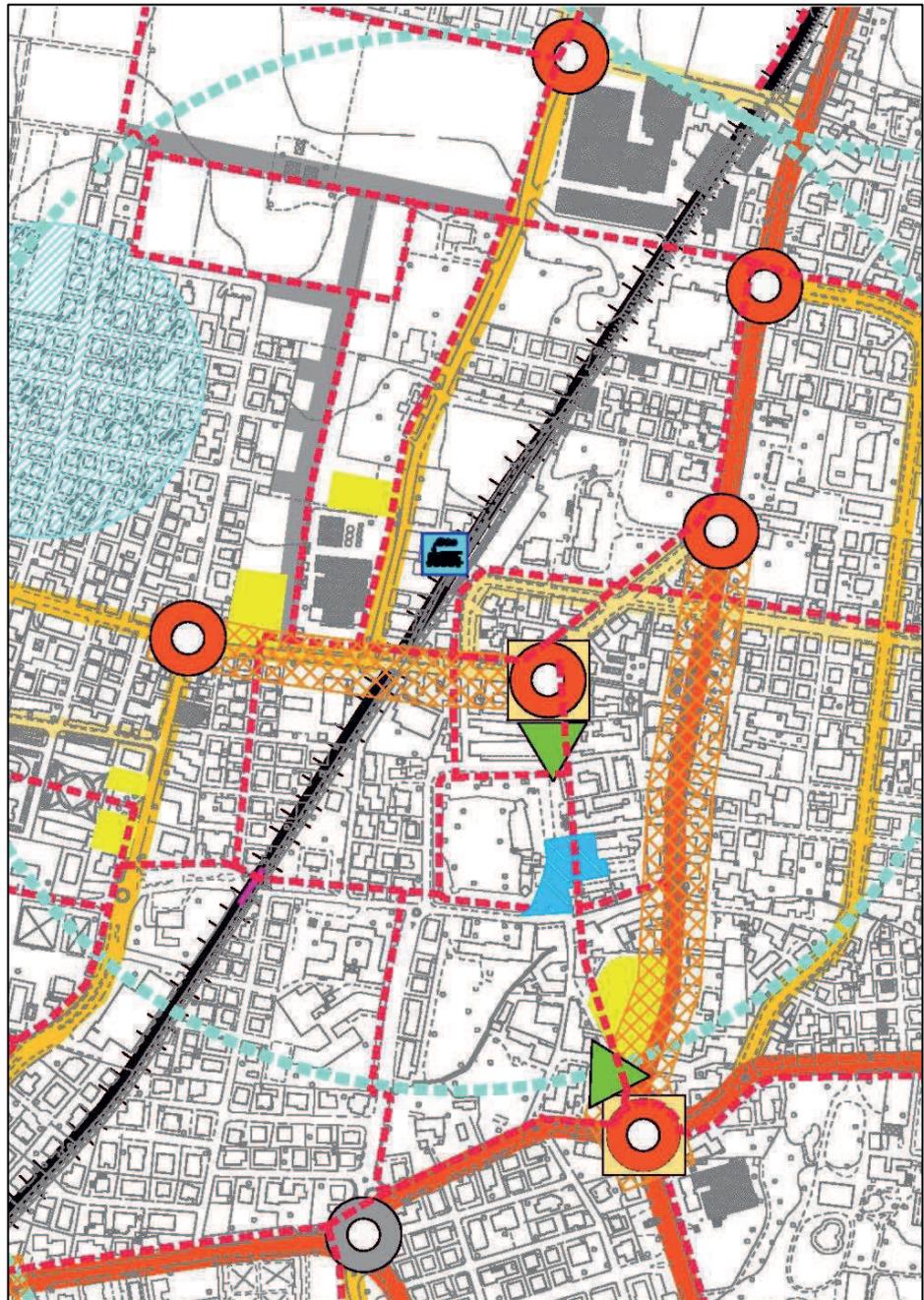
Per esempio uno schema di circolazione, appoggiato agli accessi descritti, potrebbe essere basato su anelli di sensi unici che consentano di percorrere il centro, anche per la ricerca della sosta, utilizzando i nodi di accesso dedicati ed evitando (perché resi troppo lunghi) passaggi ripetuti nelle vie del centro.

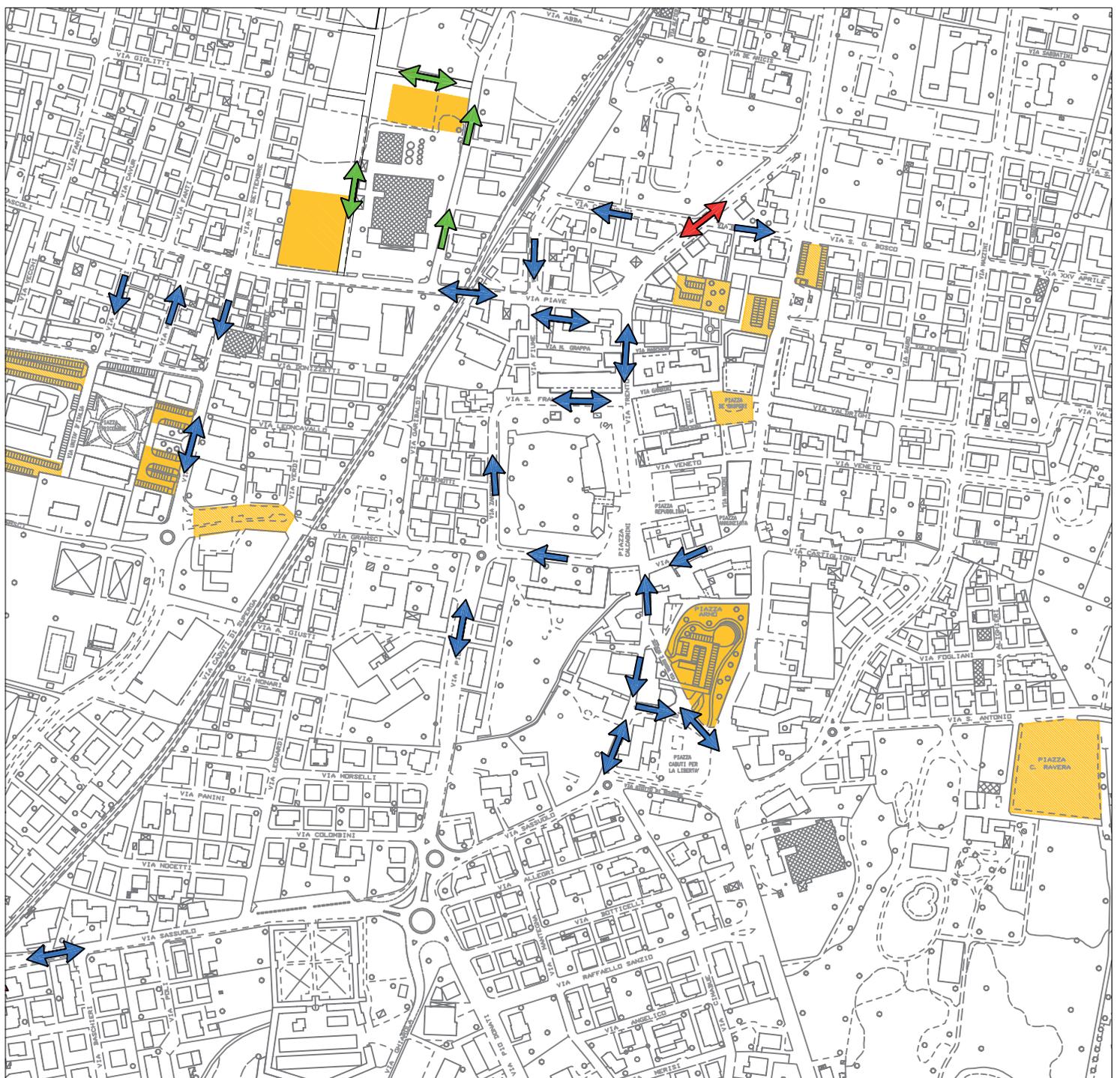
Una proposta, questa, che prevedendo di attrezzare la porta sud come porta principale, dotata sia di parcheggi che di percorsi pedonali per il centro, toglierebbe alla via Trento Trieste il ruolo di accesso veicolare da sud, assegnando questo ruolo alla parallela via Pio Donati.

In tal modo si potrebbe valutare l'opportunità di rendere un tratto di via Trento Trieste accessibile ai soli residenti, preferendo l'uso pedonale della strada, la quale andrebbe così ad acquistare carattere di viale urbano (da attrezzare e arredare in maniera adeguata) di accesso al centro storico.

L'eventuale scelta di invertire i sensi unici esistenti potrebbe essere funzionale alla necessità di scaricare via Gramsci, e quindi evitare che nel centro storico transitino le auto in attraversamento e dirette non al centro ma per esempio alle scuole.

Alcune aree di sosta sono indicate ad ovest della ferrovia, in particolare nel comparto, soggetto a trasformazione dagli strumenti urbanistici vigenti, tra via S. Giacomo, via XX settembre e via Pascoli. Attrezzando come si diceva in maniera comoda e sicura i percorsi pedonali di collegamento tra questi parcheggi e il centro è infatti possibile rendere appetibili tali aree di sosta anche per gli utenti del centro storico.





**LEGENDA**

-  principali doppi sensi di circolazione esistenti
-  principali sensi unici esistenti
-  doppi sensi di circolazione di progetto
-  sensi di circolazione proposti nell'ipotesi di completamento della rete viabilistica (realizzazione nuovo sottopasso)
-  consentita solo svolta a destra

Comune di Formigine  
Provincia di Modena

**PIANO URBANO DEL TRAFFICO**

**RAPPORTO FINALE**

Tav. n°  
**5**

**Proposte di circolazione e sosta  
nel centro storico**

Scala:  
1:16.000

Aggiornamento settembre 2007

ing. Alfredo Drufuca  
arch. Angela Ceresoli

Polinoma srl  
Via Melzo, 4  
20144 - Milano  
02/20404942  
polinomasrl@tin.it



## **6.2. Accessibilità e identità urbanistica del comparto dei servizi**

La fascia di territorio compresa tra la ferrovia e la bretella Modena-Sassuolo ha una struttura che può essere schematizzata da alcune caratteristiche:

- la presenza di alcuni comparti residenziali sviluppatisi per aggiunte successive nel tempo e con densità variabili, senza seguire una logica particolare, quali le aree sorte attorno a via Pascoli (in particolare a nord) e tra le vie Pascoli e Ferrari;
- la presenza del quartiere Corassori, che presenta invece una qualche identità e compattezza, pur soffrendo della separatezza dal resto del tessuto urbano;
- la presenza di un comparto produttivo interposto tra l'abitato di Casinalbo e quello di Formigine;
- la presenza di un polo di attrattori di interesse pubblico, destinato ad assumere ancora maggiore importanza, oltre che con la collocazione degli uffici comunali, con la prevista realizzazione della nuova scuola.

Le criticità riscontrate in questa fascia di territorio sono:

- il problematico collegamento con il centro storico e con i servizi a est della ferrovia, a causa dei passaggi a livello;
- le concentrazioni di traffico prodotte dai passaggi a livello o dagli svincoli di accesso alla superstrada, itinerari che possono essere invasivi soprattutto rispetto ai comparti residenziali;
- la non efficiente risoluzione degli schemi di accessibilità del polo dei servizi;
- i problemi di incidentalità riscontrabili su via Pascoli;

In generale si può osservare che questo comparto si caratterizza per uno sviluppo che apparentemente non ha seguito logiche ben precise, e che di conseguenza ha portato ad una mancanza di identità e di criteri soddisfacenti di funzionamento di questa parte di città. A ciò si aggiunga che con il previsto accresciuto ruolo che è destinata ad assumere la zona con l'ampliarsi del polo dei servizi, diventa urgente definire schemi organizzativi dell'accessibilità e non solo. Infatti è possibile affermare che, data la complessità degli aspetti in gioco, un ripensamento degli schemi di accessibilità non si possa fermare al solo aspetto viabilistico, ma debba considerare anche la possibile struttura di funzionamento di questa parte di città. La presenza di alcune aree in trasformazione, di alcune aree intercluse "libere", di alcune ampie zone destinate a servizi dal piano regolatore vigente, possono aprire possibilità interessanti per ricucire una maglia urbana che funzioni sia sotto l'aspetto della mobilità che sotto l'aspetto urbanistico.

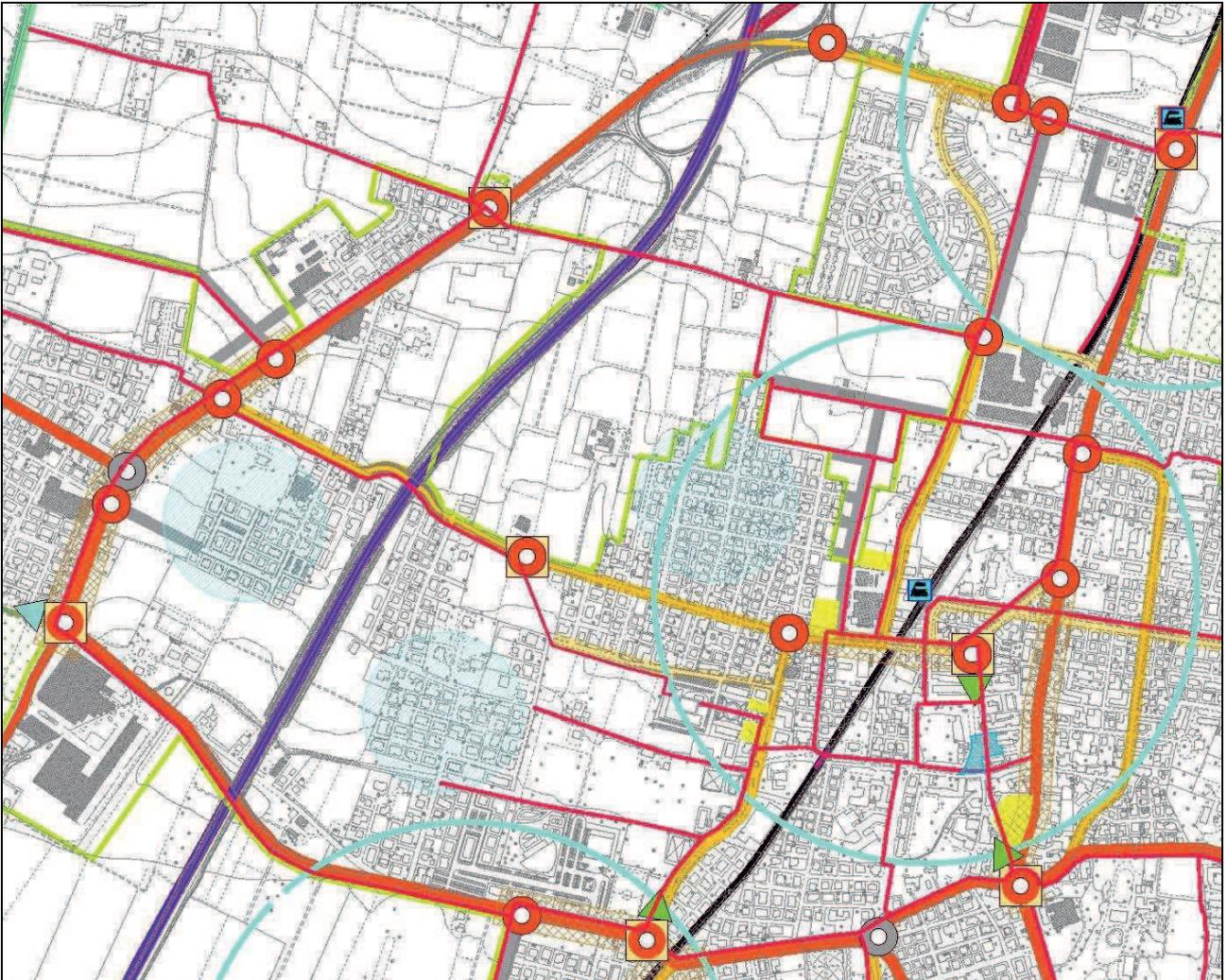
La strategia in questo caso sarebbe quella di ridare identità al comparto, definire una struttura di funzionamento che armonizzi le diverse componenti - residenziali, dei servizi, commerciali - e superare la separatezza data dalle barriere infrastrutturali creando una nuova centralità al comparto, in connessione sia con il centro storico che con il territorio a ovest.

Partendo dallo schema viabilistico primario proposto come base delle strategie del Piano, la proposta di definizione della strategia in oggetto è illustrata dall'immagine che segue. La maglia di connessione urbana principale (rete urbana secondaria - strade gialle) comprende la via Giardini, la via Ferrari, e si chiude verso ovest con la via Stradello Romano (considerando l'ipotesi del sottopasso alla ferrovia dalla Giardini) e la via Radici.

I punti principali di attraversamento della ferrovia sono quindi il sottopasso di via Stradello Romano e il passaggio a livello (per il quale può essere ipotizzata la realizzazione, ancorché faticosa, di sottopasso) di via Ferrari.

Alla via Pascoli si assegna un ruolo minore (rete urbana di distribuzione – strade verdi), così come al resto della rete compresa nel cerchio della rete urbana, al fine di depotenziare i passaggi a livello e gli itinerari disordinati all'interno del comparto. Sulla rete urbana si attestano i punti di accesso al comparto.

Nella figura i bolli rossi individuano i nodi che è necessario ripensare, mentre con il retino arancione si individuano i tratti stradali per i quali si ritiene necessaria una riprogettazione sulla base delle nuove regole di funzionamento.



In particolare si individua:

1. il tratto di via Stradello compreso tra via Corassori e la nuova strada prevista dal P.R.G. vigente (strada che si ritiene di confermare come utile alle ipotesi di Piano);
2. il tratto di via Pascoli compreso tra via Ghiselli e la ferrovia, con via Piave;
3. il tratto di via Ferrari compreso tra la nuova strada prevista dal P.R.G. vigente (di collegamento con via D'Acquisto) e la ferrovia, con il tratto di via Sassuolo compreso tra via Grandi e via Bascheri.

Nel primo caso la riorganizzazione del nodo deve prevedere la messa in sicurezza delle intersezioni tra via Copernico e via Stradello, e tra quest'ultima e la nuova strada. L'ipotesi, efficace in uno scenario di breve-medio periodo, è quella di utilizzare la nuova strada come itinerario di distribuzione verso il polo dei servizi, declassando la via Corassori a strada locale. La presenza di alcune aree di trasformazione lungo la via S. Giacomo consentirebbe poi di attrezzare questo itinerario, prevedendo anche percorsi ciclopeditoni.

Nella figura si vedono in rosso i percorsi ciclopedonali previsti a completamento della rete. Un'ipotesi interessante in un'ottica di ridisegno urbanistico del comparto riguarda la realizzazione di un collegamento ciclopedonale tra il proposto polo di attrezzature lungo via Mosca e la via Radici, quindi in scavalco (con passerella) della Bretella.

Questo collegamento consentirebbe di creare un percorso ciclopedonale comodo e sicuro alternativo ai percorsi non ottimali della via Pascoli e di via Ferrari. Il nuovo percorso si attesterebbe su un nodo di via Radici che si propone di riattrezzare in funzione di "porta urbana" in ingresso verso Corlo e in ingresso ciclabile verso la rete dei percorsi ciclabili di fruizione del Paesaggio agricolo (di cui si tratta nell'apposito paragrafo).

Sempre per quanto riguarda la rete ciclabile, un'ipotesi di attraversamento in sicurezza della ferrovia riguarda la possibilità di realizzare un sottopasso ciclopedonale tra l'area della Coop e le aree in trasformazione a ovest della ferrovia.

Tale passaggio consentirebbe di creare un percorso sicuro e dedicato di collegamento tra tutta la zona est, considerando anche che la presenza dell'attuale semaforo consentirebbe anche un attraversamento sicuro della Giardini, e la zona a ovest della ferrovia, e quindi verso il nuovo polo dei servizi. Tale itinerario potrebbe costituire anche un utile collegamento tra la parte est di Casinalbo e il nuovo polo dei servizi, una volta completato il collegamento ciclabile tra Formigine e Casinalbo.

Un altro punto strategico di superamento della ferrovia è individuato a sud del centro urbano di Formigine, lungo la via Sassuolo, all'altezza del "quartiere laziale". All'altezza dell'intersezione tra via Sassuolo e via Marzabotto si individua il luogo idoneo per la realizzazione (oltre che di una nuova fermata dell'auspicato servizio ferroviario metropolitano di tipo tranviario) di un sottopasso ciclabile. L'importanza strategica di tale sottopasso è data dalla possibilità di collegare il grosso quartiere attestato ad est della Sassuolo con il comparto dei servizi (itinerario ciclabile lungo via Mazabotto, sottopasso, prosecuzione lungo via Berlinguer per riprende l'itinerario lungo via Ferrari e poi lungo viale dello Sport.

### 6.2.1. Accessibilità del nuovo polo dei servizi

La nuova sede degli uffici comunali si colloca tra piazza Tricolore e via Pagani. Nell'area adiacente, sempre su via Pagani, è prevista la realizzazione di una nuova scuola. Mentre l'accessibilità del polo sportivo da via Ferrari e dal viale dello Sport non presenta inconvenienti, proseguendo lungo via Ghiselli e soprattutto venendo da via Pascoli la rete stradale non si presenta adeguata a garantire l'accessibilità ad un attrattore così importante. In particolare le strade tra via Pascoli e via Pagani sono strade residenziali spesso strette e senza marciapiedi.

E' quindi necessario prevedere uno schema di circolazione che individui gli accessi a via Pagani e preservi le traverse di via Pascoli.

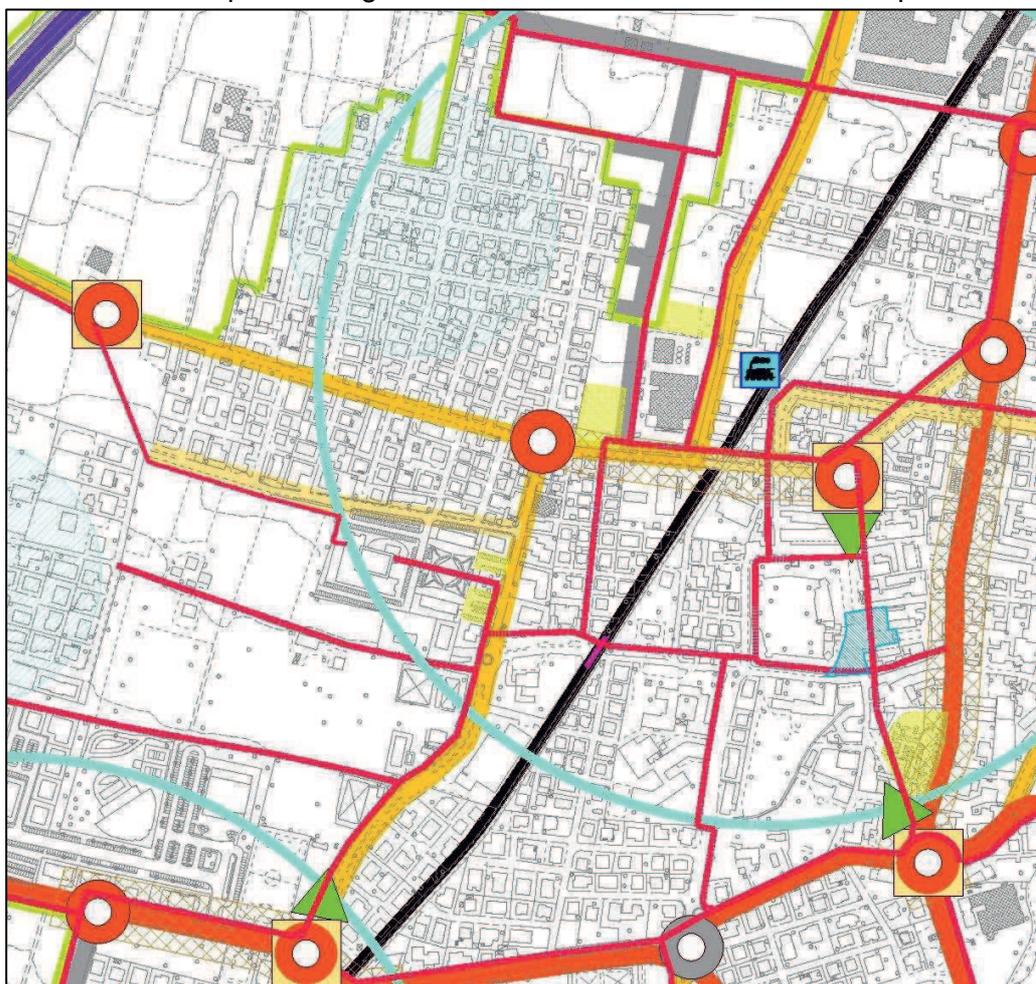
La proposta riguarda la realizzazione della prosecuzione di via Pagani verso via Pascoli, a ovest, realizzando una "porta urbana" utile sia ad indicare l'accesso verso la sede degli uffici comunali che a moderare le velocità in ingresso su via Pascoli. Nella figura si vede l'attestamento in questo punto anche della nuova strada proposta in collegamento verso lo svincolo della bretella.

L'altro accesso, verso est, è individuato da via Ghiselli, mantenendo l'attuale senso unico in ingresso. Anche in questo caso è opportuno attrezzare, per gli stessi motivi citati in precedenza, l'intersezione con via Pascoli e con via XX settembre (quest'ultima caratterizzata anche da una certa incidentalità).

La protezione delle traverse di via Pascoli viene attuata con l'istituzione di una zona ambientale a privilegio ambientale (in giallo in figura, mentre con il verde si identificano le aree destinate dallo strumento urbanistico ad attrezzature collettive), mentre il comparto residenziale a sud ovest viene protetto interrompendo la continuità il collegamento tra via Pagani e via Monteverdi.

L'altro accesso agli uffici comunali è individuato da viale dello Sport, la cui intersezione con via Ferrari deve essere attrezzata per il miglioramento della sicurezza e della permeabilità ciclopeditonale.

Per quanto riguarda l'accessibilità ciclopeditonale nella figura si vede in rosso la rete dei percorsi. Il collegamento ciclopeditonale principale con il centro storico è identificato lungo via Gramsci, dove si propone l'eliminazione del passaggio a livello per le auto e la limitazione del transito ai soli residenti.





### 6.3. Organizzazione della sosta nelle aree centrali

#### 6.3.1. Premessa

L'organizzazione della sosta nel centro storico è stata oggetto di uno specifico approfondimento. Di seguito si riporta lo studio fatto, su specifica richiesta di approfondimento utile all'Ufficio Mobilità, per inquadrare il problema della sosta nelle aree centrali. Tale approfondimento è stato poi sviluppato dall'Ufficio Mobilità per arrivare a definire una proposta di riorganizzazione della sosta, concretizzata in uno "Studio della sosta" approvato con Deliberazione della Giunta comunale n. 86 del 21/06/2007.

#### NOTE PER UN Piano della sosta nell'area centrale

Il presente documento risponde alla richiesta, avanzata dalla Amministrazione, di parere circa una prima ipotesi di 'Piano della Sosta' dell'area centrale di Formigine, quale primo stralcio attuativo del Piano del Traffico in via di definizione.

Le proposte avanzate nel presente documento delineano un quadro di funzionamento della sosta nell'area centrale la cui attuazione dovrà essere programmata e calibrata gradualmente, anche in base alle risposte che si otterranno in termini di accettazione da parte dell'utenza. Ciò è valido in particolare per quanto riguarda l'estensione del ragionamento all'area ad ovest della ferrovia, dove è prossima l'apertura della nuova sede degli uffici comunali. L'ipotesi presentata dovrà infatti confrontarsi con i movimenti che si verificheranno con l'effettiva apertura degli uffici, ed essere di conseguenza calibrata.

Sulla questione specifica della regolamentazione della sosta nell'area centrale, si era già a suo tempo avanzata una prima riflessione, della quale conviene richiamare gli elementi conoscitivi fondamentali e le indicazioni avanzate

#### Elementi conoscitivi e primi indirizzi

Con riferimento alle zone riportate nella figura seguente, i dati relativi alla domanda ed offerta di sosta rilevati nell'area centrale sono i seguenti.

|                       | Non regolata | Disco  | Riservati | Totale | Divieto | Totale con divieto |
|-----------------------|--------------|--------|-----------|--------|---------|--------------------|
| <b>1</b> Offerta      | 449          | 132    | 57        | 638    |         | 638                |
| Domanda               | 447          | 90     | 28        | 565    | 35      | 600                |
| Livello occorrenza    | 99,6%        | 68,2%  | 49,1%     | 88,6%  |         | 94,0%              |
| <b>2</b> Offerta      | 219          | 0      | 27        | 246    |         | 246                |
| Domanda               | 62           | 0      | 13        | 75     | 0       | 75                 |
| Livello occorrenza    | 28,3%        |        | 48,1%     | 30,5%  |         | 30,5%              |
| <b>3</b> Offerta      | 283          | 29     | 33        | 345    |         | 345                |
| Domanda               | 198          | 29     | 9         | 236    | 5       | 241                |
| Livello occorrenza    | 70,0%        | 100,0% | 27,3%     | 68,4%  |         | 69,9%              |
| <b>4</b> Offerta      | 227          | 0      | 17        | 244    |         | 244                |
| Domanda               | 60           | 0      | 2         | 62     | 0       | 62                 |
| Livello occorrenza    | 26,4%        |        | 11,8%     | 25,4%  |         | 25,4%              |
| <b>5</b> Offerta      | 198          | 0      | 1         | 199    |         | 199                |
| Domanda               | 35           | 0      | 0         | 35     | 0       | 35                 |
| Livello occorrenza    | 17,7%        |        | 0,0%      | 17,6%  |         | 17,6%              |
| <b>Totale</b> Offerta | 1376         | 161    | 135       | 1672   | 0       | 1672               |
| Domanda               | 802          | 119    | 52        | 973    | 40      | 1013               |
| Livello occorrenza    | 58,3%        | 73,9%  | 38,5%     | 58,2%  |         | 60,6%              |

I dati evidenziano una situazione di carico eccessivo della zona più centrale, dove gli ancora numerosi stalli liberi (70% dell'offerta totale) sono totalmente saturati. In tale zona anche la sosta a disco raggiunge livelli di occupazione elevati, pur mantenendo ancora livelli di equilibrio efficiente.

I tassi di occupazione sono decisamente più bassi nelle zone limitrofe a nord ed a sud del centro, mentre la zona orientale, affacciata sulla via Giardini, resta più caricata.

La zona 5, da ultimo, posta ad ovest della ferrovia, non risulta essere utilizzata a servizio del centro.

Da tale analisi sommaria, sembrava evidente la necessità di estendere la regolazione della sosta a tutta l'offerta della zona 1 e alla fascia della zona 3 adiacente alla via Giardini. Si tratta di più di 600 posti auto, cui vanno aggiunti quelli dei due parcheggi in struttura di prossima apertura.

Rispetto ad un'ipotesi di introduzione della sosta a pagamento, la nuova capacità complessivamente recuperata da una tale manovra sarebbe presumibilmente sovrabbondante rispetto alla domanda di sosta a rotazione, il che pone il problema di progettare un sistema tariffario che consenta un uso efficiente delle risorse disponibili, tenuto conto che:

- la sosta a rotazione su strada risulta essere più appetibile rispetto a quella in struttura per l'utenza operativa;
- la sosta in struttura può trovare un mercato interessante anche per sosta pendolare;
- le politiche di riqualificazione del centro richiederanno presumibilmente l'eliminazione di parte di sosta in superficie;
- la sosta dei residenti va preservata su strada.

Si possono a tal fine individuate quattro tipologie di regolazione, e precisamente:

1. sosta su strada ad alta rotazione: è collocata in diretta prossimità con gli attrattori più importanti. Si potrebbe pensare ad una tariffazione proporzionale al tempo di sosta (i.e. 0,50 €/h);
2. sosta su strada a bassa rotazione: è regolata come la precedente, eventualmente con tariffe più basse, ma ad essa sono ammessi i residenti;
3. sosta in struttura: la tariffa è composita, con una prima parte proporzionale, ed una seconda parte piatta (i.e. 0,50 € la prima, seconda e terza ora, dalla terza gratis). Una eventuale carenza di domanda potrebbe essere sopperita da forme di abbonamento per pendolari;

Al di fuori delle aree tariffate, laddove si venissero a manifestare fenomeni di sovrasaturazione dovuti all'eccessivo *spill over* dei pendolari dal centro, si suggeriva di adottare forme di regolazione a tempo biorario, con esenzione per i residenti.

### **6.3.2. La proposta dell'Ufficio Mobilità**

L'Ufficio Mobilità ha prodotto uno "Studio della sosta" approvato con Deliberazione della Giunta comunale n. 86 del 21/06/2007, dove sono in particolare state individuate le zone da regolare secondo le diverse tipologie previste, e precisamente:

- a) la sosta ad alta rotazione è prevista per le strade attorno al quadrilatero attorno al castello, sulle strade tra quest'ultimo e via Giardini la parte della restante viabilità della zona centrale più prossima alla zona precedente è regolata a tempo ('60);
- b) le aree concentrate presso il nuovo parcheggio in struttura, di superficie ed al piano interrato, sono regolate a pagamento, ma con tariffe e/o forme di abbonamento tali da favorirne l'utilizzo da parte di utenti sistematici;
- c) le 'aree di protezione' al di fuori delle aree tariffate son individuate, oltre che sulla restante viabilità della zona 1, alla viabilità principale della zona 3 (vie S.G.Bosco e Mazzini) e sono regolate a tempo(120').

I residenti possono parcheggiare senza limitazioni di tempo nelle aree di tipo (b), e (c).

### **6.3.4. Osservazioni**

La proposta dell'Ufficio Traffico appare in grado di tradurre con efficacia le strategie di regolazione delineate, e contemporaneamente di ridurre, grazie alla scelta della regolazione a tempo adottata su una ampia porzione di rete centrale, l'impatto sull'utenza.

Rispetto a tale schema si osserva unicamente come potrebbe essere utile migliorare la leggibilità del sistema disegnando meglio e completando gli ambiti di regolazione, e precisamente:

- inserendo nella zona (a) anche le via S. Pietro
- inserendo nella zona (b) anche le altre vie appartenenti alla zona 1, quindi le vie Garibaldi, Menotti, Forno Vecchio, Schedoni, Trento e Trieste nel tratto sud, via Sassuolo e tutta via Donati;
- estendendo all'intera zona 3 la regolazione a 120'.

Per quanto invece riguarda la sosta a 'bassa rotazione', si propone di assimilarla a quella a pagamento ordinaria, con l'adozione di una formula tariffaria che preveda € 0,5 per la prima e la seconda ora, e nessun ulteriore incremento per le successive. In sostanza, su tali aree sarebbe possibile sostare per l'intera giornata con 1 euro, cioè con una tariffa sostenibile anche per l'utenza sistematica.

Grazie a tale formula sarebbe possibile estendere la regolazione a 'bassa rotazione' ad altre aree, e precisamente al parcheggio davanti all'attuale sede del municipio (ed in prospettiva, al nuovo parcheggio di superficie ricavato sul garage interrato di piazza Arno) ed al parcheggio posto in fregio all'incrocio tra la via Giardini e la via S.G.Bosco.

E' inoltre possibile valutare la possibilità di consentire la sosta illimitata nelle zone regolate a tempo biorario oltre che ai residenti, anche ad altre categorie (addetti, titolari di attività ecc.) con il rilascio di abbonamenti a pagamento.

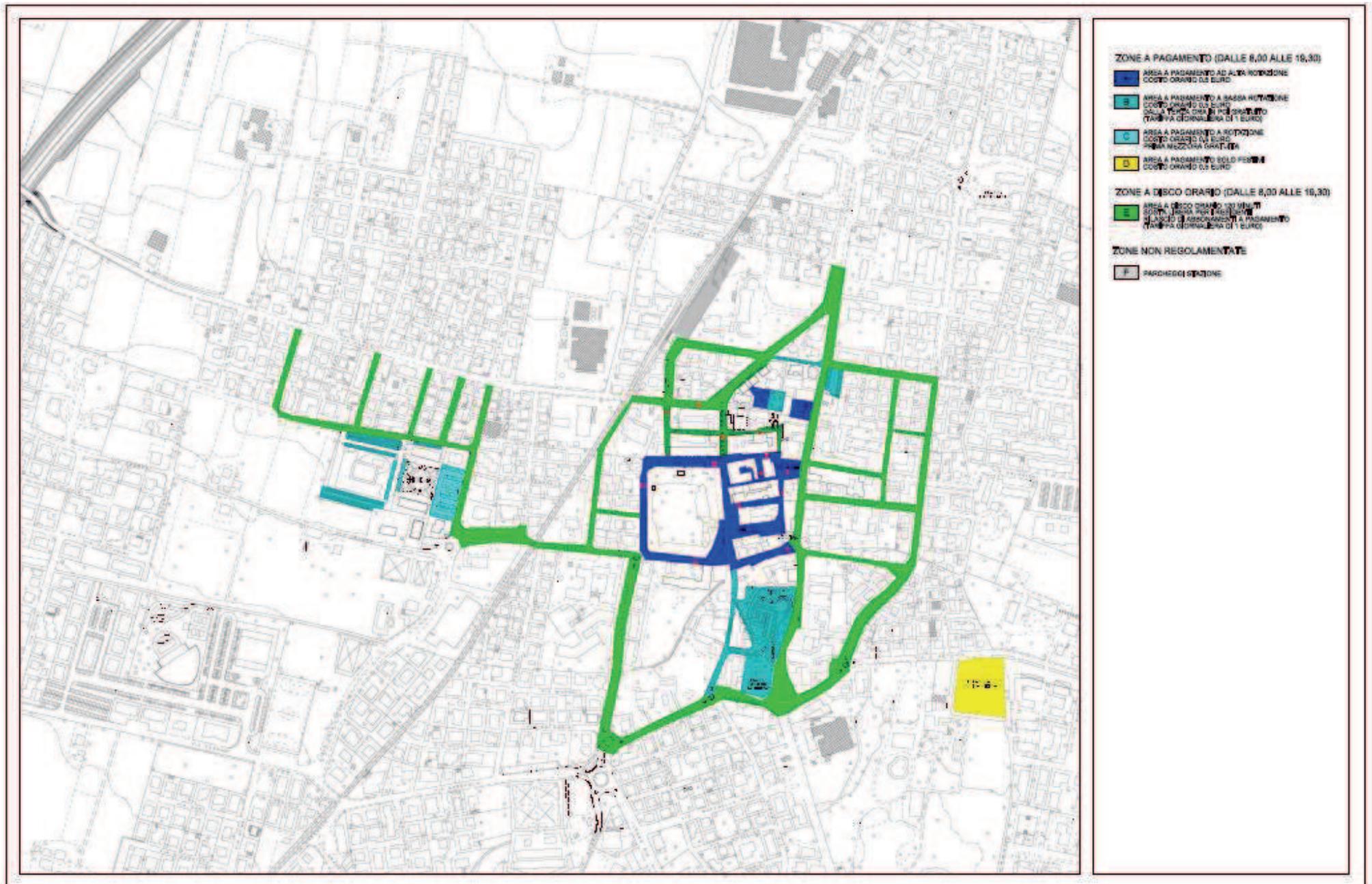
Da ultimo è necessario prevedere una forma di regolazione anche per le aree di sosta a servizio del nuovo municipio, in previsione di una loro possibile saturazione.

In vista dello spostamento della centralità urbana anche al di là della ferrovia, e della necessità di creare un collegamento tra il centro storico e la nuova sede degli uffici comunali, si ritiene opportuno considerare anche la zona 5 (estendendola oltre la prima perimetrazione fino a comprendere le vie interessate alla nuova sede degli uffici pubblici) d'interesse per i ragionamenti sulla sosta a servizio del centro.

Si propone quindi di estendere su tale zona la regolamentazione della sosta a disco biorario, con eccezione delle aree di pertinenza degli uffici comunali.

Per queste, si propone in particolare di riservare la sosta sul piazzale antistante l'ingresso all'utenza (oltre che alle esigenze handicap e servizio) attraverso l'adozione di un regime a rotazione. Questo potrebbe essere ottenuto con regolazione a tempo orario, ovvero con pagamento con rilascio gratuito del tagliando per la prima mezz'ora.

I restanti posti non saranno regolamentati, per consentire la sosta libera per i dipendenti comunali. A tal proposito, al fine di favorire una "mobilità sostenibile", si propone di dedicare alcuni posti auto (5-10) adiacenti l'ingresso degli uffici, alla sosta riservata alla auto in car pooling, per incentivare l'organizzazione degli spostamenti collettivi tra dipendenti.



### 6.3.5. Lo “Studio della sosta” approvato

Di seguito di riportano stralci significativi della relazione dello “Studio della sosta”.

Lo “Studio della sosta” risponde alla necessità di elaborare un progetto di riorganizzazione e regolamentazione della sosta nell’area centrale di Formigine e zone limitrofe, quale primo stralcio attuativo del Piano del Traffico in via di definizione.

Le proposte avanzate delineano un quadro di funzionamento della sosta nell’area centrale la cui attuazione dovrà essere programmata e calibrata gradualmente, anche in base alle risposte che si otterranno in termini di accettazione da parte dell’utenza.

Il piano prevede il censimento aggiornato dei posti auto presenti sul territorio, l’identificazione e la mappatura delle aree adibite alla sosta a pagamento, avendo cura di fornire la corretta separazione territoriale tra zone a pagamento e zone adibite a sosta libera..

E’ stato inoltre elaborato uno studio delle tariffe delle zone adibite alla sosta a pagamento, le eventuali convenzioni per particolari categorie di cittadini e le forme di gestione.

Lo Studio propone l’introduzione di una sosta a pagamento tenuto conto che:

- la sosta a rotazione su strada risulta essere più appetibile rispetto a quella in struttura per l’utenza operativa, per effettuare acquisti e commissioni;
- la sosta in struttura può trovare un mercato interessante anche per sosta di lunga durata;
- le politiche di riqualificazione del centro richiederanno la delocalizzazione di parte di sosta in superficie;
- la sosta dei residenti va preservata su strada.



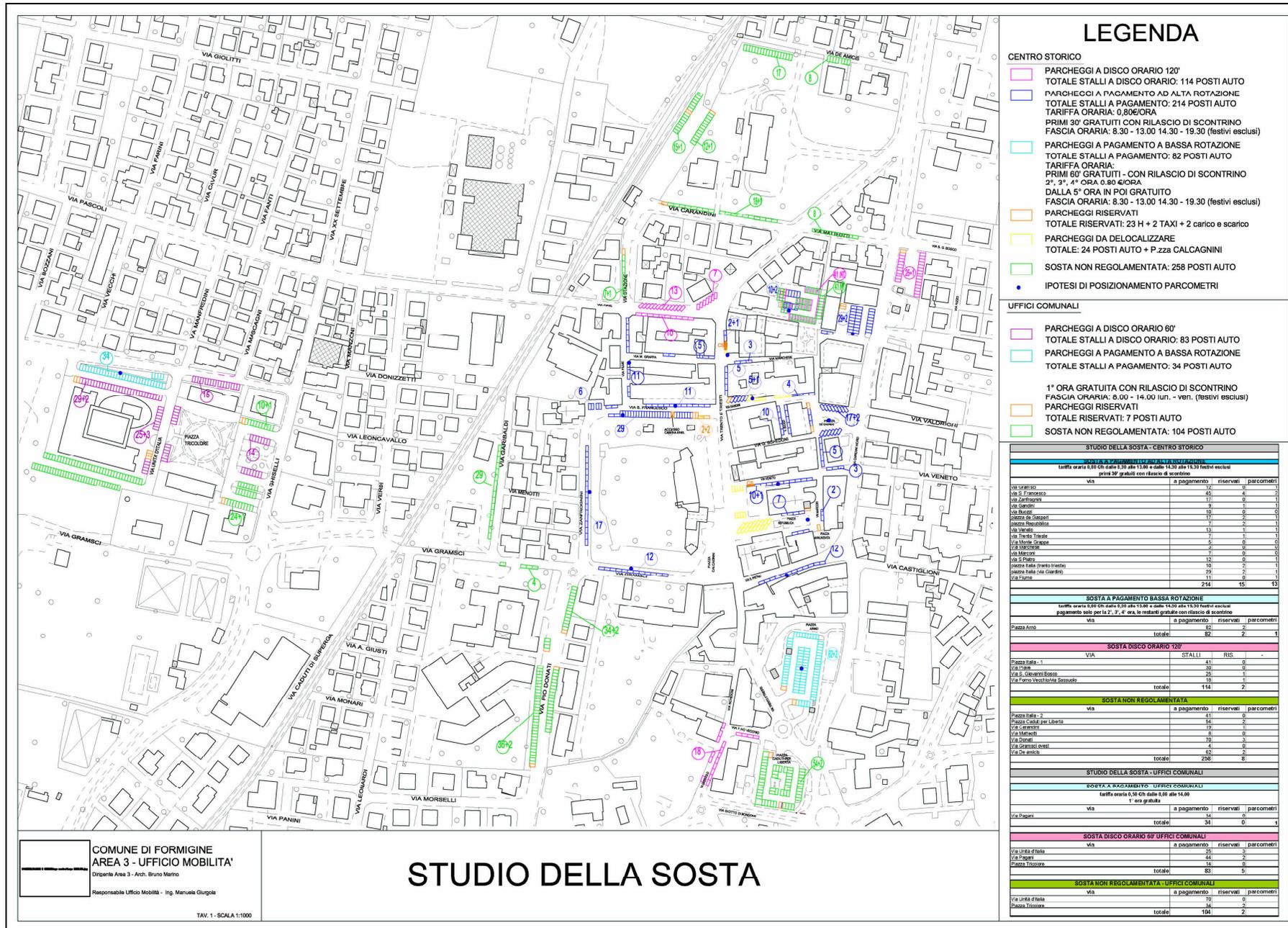
E’ stato effettuato uno studio per equilibrare il più possibile il numero di stalli a pagamento che dovranno fornire una buona rotazione in prossimità degli attrattori principali, il numero di stalli a disco orario e quelli non regolamentati

In totale si avranno quindi:

- 331 posti auto a pagamento
- 197 posti auto a disco orario
- 362 posti auto non regolamentati
- 28 posti riservati portatori di handicap
- 2 posti riservati TAXI
- 2 posti riservati carico e scarico

Nell’ambito della riorganizzazione della sosta si prevede l’eliminazione di parte dei parcheggi in superficie ed in particolare quelli presenti in Piazza Calcagnini ed in parte di Piazza della Repubblica.

Nell’area antistante il Castello compresa tra via Gramsci e via Veneto si prevede l’individuazione di un’Area Pedonale totalmente interdetta alla circolazione dei veicoli a motore, salvo quelli di emergenza, ovvero quelli soggetti a particolari autorizzazioni (matrimoni, funerali, manifestazioni ecc.).



### LEGENDA

- CENTRO STORICO**
- PARCHEGGI A DISCO ORARIO 120'
  - TOTALE STALLI A DISCO ORARIO: 114 POSTI AUTO
  - PARCHEGGI A PAGAMENTO AD ALTA ROTAZIONE
  - TOTALE STALLI A PAGAMENTO: 214 POSTI AUTO
  - TARIFFA ORARIA: 0,80€/ORA
  - PRIMI 30' GRATUITI CON RILASCIO DI SCONTRINO
  - FASCIA ORARIA: 8.30 - 13.00 14.30 - 19.30 (festivi esclusi)
  - PARCHEGGI A PAGAMENTO A BASSA ROTAZIONE
  - TOTALE STALLI A PAGAMENTO: 82 POSTI AUTO
  - TARIFFA ORARIA: PRIMI 60' GRATUITI - CON RILASCIO DI SCONTRINO
  - 2°, 3°, 4° ORA: 0,80€/ORA
  - DALLA 5ª ORA IN POI GRATUITO
  - FASCIA ORARIA: 8.30 - 13.00 14.30 - 19.30 (festivi esclusi)
  - PARCHEGGI RISERVATI
  - TOTALE RISERVATI: 23 H + 2 TAXI + 2 carico e scarico
  - PARCHEGGI DA DELOCALIZZARE
  - TOTALE: 24 POSTI AUTO + P.zza CALGANNI
  - SOSTA NON REGOLAMENTATA: 258 POSTI AUTO
  - IPOTESI DI POSIZIONAMENTO PARCOMETRI

- UFFICI COMUNALI**
- PARCHEGGI A DISCO ORARIO 60'
  - TOTALE STALLI A DISCO ORARIO: 83 POSTI AUTO
  - PARCHEGGI A PAGAMENTO A BASSA ROTAZIONE
  - TOTALE STALLI A PAGAMENTO: 34 POSTI AUTO
  - 1ª ORA GRATUITA CON RILASCIO DI SCONTRINO
  - FASCIA ORARIA: 8.00 - 14.00 lun. - ven. (festivi esclusi)
  - PARCHEGGI RISERVATI
  - TOTALE RISERVATI: 7 POSTI AUTO
  - SOSTA NON REGOLAMENTATA: 104 POSTI AUTO

**STUDIO DELLA SOSTA - CENTRO STORICO**

SOSTA A PAGAMENTO AD ALTA ROTAZIONE  
 tariffa oraria 0,80 €/ora dalle 8,30 alle 13,00 e dalle 14,30 alle 19,30 festivi esclusi  
 primi 30' gratuiti con rilascio di scontrino

| Via                            | a pagamento | riservati | parcometri |
|--------------------------------|-------------|-----------|------------|
| Via Garibaldi                  | 17          | 0         | 0          |
| Via S. Francesco               | 45          | 4         | 0          |
| Via Zamboni                    | 17          | 0         | 0          |
| Via Garibaldi                  | 9           | 1         | 0          |
| Via Bacco                      | 10          | 0         | 0          |
| Piazza Tricolore               | 17          | 2         | 1          |
| Piazza Tricolore               | 7           | 2         | 1          |
| Via Veneto                     | 13          | 1         | 1          |
| Via Trento                     | 7           | 1         | 1          |
| Via Monte Garano               | 5           | 0         | 0          |
| Via Garibaldi                  | 2           | 0         | 0          |
| Via Marconi                    | 7           | 0         | 0          |
| Via S. Rocco                   | 5           | 0         | 0          |
| Piazza Italia (freddo Trieste) | 10          | 2         | 1          |
| Piazza Italia (che Giardini)   | 30          | 2         | 1          |
| Via Lanza                      | 11          | 0         | 1          |
| <b>totali</b>                  | <b>214</b>  | <b>15</b> | <b>10</b>  |

**SOSTA A PAGAMENTO BASSA ROTAZIONE**

tariffa oraria 0,80 €/ora dalle 8,30 alle 13,00 e dalle 14,30 alle 19,30 festivi esclusi  
 pagamento solo per la 2ª, 3ª, 4ª ora, le restanti gratuite con rilascio di scontrino

| Via           | a pagamento | riservati | parcometri |
|---------------|-------------|-----------|------------|
| Piazza Anso   | 82          | 2         | 1          |
| <b>totali</b> | <b>82</b>   | <b>2</b>  | <b>1</b>   |

**SOSTA DISCO ORARIO 120'**

| Via                           | STALLI     | RIS      |
|-------------------------------|------------|----------|
| Piazza Italia - 1             | 41         | 0        |
| Via S. Rocco                  | 30         | 0        |
| Via S. Giovanni Bippo         | 20         | 1        |
| Via Forno Vecchio/da Sassuolo | 19         | 1        |
| <b>totali</b>                 | <b>110</b> | <b>2</b> |

**SOSTA NON REGOLAMENTATA**

| Via                          | a pagamento | riservati | parcometri |
|------------------------------|-------------|-----------|------------|
| Piazza Italia - 2            | 41          | 0         | 0          |
| Piazza Tricolore per Libertà | 19          | 0         | 0          |
| Via Garibaldi                | 19          | 0         | 0          |
| Via Marconi                  | 7           | 0         | 0          |
| Via S. Rocco                 | 7           | 0         | 0          |
| Via Garibaldi (est)          | 4           | 0         | 0          |
| Via S. Rocco                 | 2           | 0         | 0          |
| Via S. Rocco                 | 2           | 0         | 0          |
| <b>totali</b>                | <b>258</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b>   |

**STUDIO DELLA SOSTA - UFFICI COMUNALI**

SOSTA A PAGAMENTO BASSA ROTAZIONE  
 tariffa oraria 0,50 €/ora dalle 8,00 alle 14,00  
 1ª ora gratuita

| Via           | a pagamento | riservati | parcometri |
|---------------|-------------|-----------|------------|
| Via Pagani    | 34          | 0         | 0          |
| <b>totali</b> | <b>34</b>   | <b>0</b>  | <b>0</b>   |

**SOSTA DISCO ORARIO 60' UFFICI COMUNALI**

| Via                 | a pagamento | riservati | parcometri |
|---------------------|-------------|-----------|------------|
| Via Lirica d'Italia | 20          | 0         | 0          |
| Via Pagani          | 44          | 0         | 0          |
| Piazza Tricolore    | 14          | 0         | 0          |
| <b>totali</b>       | <b>78</b>   | <b>0</b>  | <b>0</b>   |

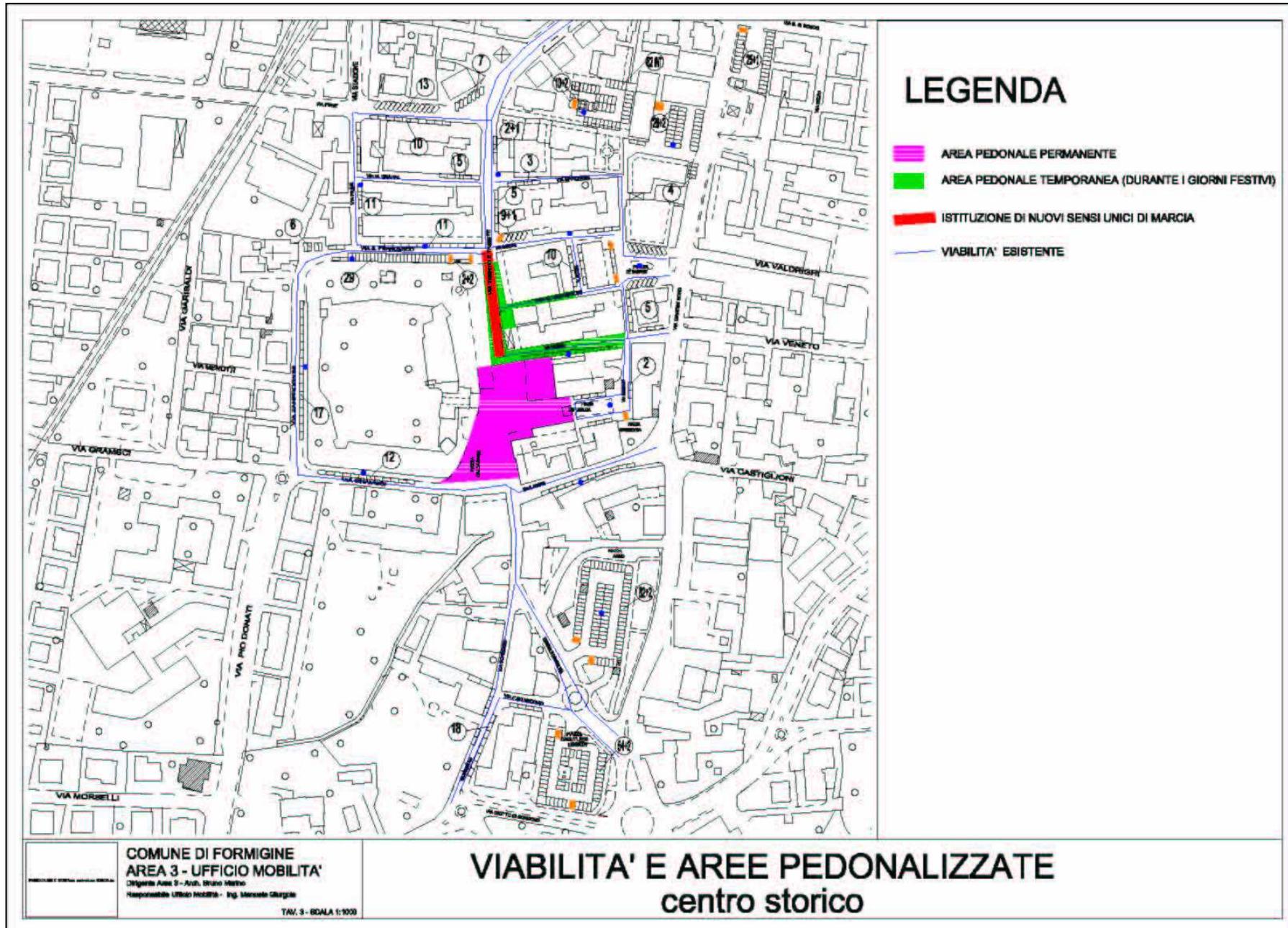
**SOSTA NON REGOLAMENTATA - UFFICI COMUNALI**

| Via                 | a pagamento | riservati | parcometri |
|---------------------|-------------|-----------|------------|
| Via Lirica d'Italia | 20          | 0         | 0          |
| Piazza Tricolore    | 34          | 0         | 0          |
| <b>totali</b>       | <b>104</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b>   |

COMUNE DI FORMIGINE  
 AREA 3 - UFFICIO MOBILITA'  
 Dirigente Area 3 - Arch. Bruno Marino  
 Responsabile Ufficio Mobilità - Ing. Manuela Giorgi

## STUDIO DELLA SOSTA

TAV. 1 - SCALA 1:1000



## 7. Altri sistemi urbani

### 7.1. Corlo

La via Radici presenta ancora, nonostante l'apertura della bretella l'abbia sollevata da una rilevante quota di traffico, in particolare di mezzi pesanti, un certo traffico di attraversamento.

Da ciò derivano alcune criticità emerse nel quadro diagnostico, quali le velocità eccessive, la mancanza di percorsi e di attraversamenti ciclopedonali, la criticità di alcune intersezioni, in particolare quella con la via Ferrari e quella con la via Pascoli, soprattutto per la pericolosità delle svolte a sinistra.

In generale si può affermare che se da una parte la via Radici ha di fatto assunto un ruolo minore dal punto di vista viabilistico grazie all'apertura della bretella Modena-Sassuolo, non ha però dall'altra recuperato un nuovo assetto urbano.

La "messa in rete" della frazione di Corlo ed il miglioramento del suo collegamento con il centro di Formigine, potrebbero in effetti passare attraverso un ripensamento della via Radici, da attrezzare come asse urbano con una propria centralità e una funzione non più di separazione quanto piuttosto di connessione tra diverse parti di territorio.

Una strategia per ottenere questo obiettivo potrebbe basarsi sui seguenti punti:

- introduzione di ZTR per dissuadere più efficacemente il traffico di attraversamento;
- definizione della traversa urbana da attrezzare, con individuazione delle due porte urbane;
- trattamento della tratta individuata per il miglioramento della sicurezza, della permeabilità trasversale, della circolazione ciclopedonale, e per la riduzione dell'impatto del traffico

Nella figura è indicato con il retino marrone la tratta individuata da attrezzare come ambito urbano.

Le due "porte urbane" vengono individuate all'intersezione con via Ferrari a sud e a nord all'inizio dell'abitato (in corrispondenza di una traversa minore).

I bolli rossi intermedi rappresentano le intersezione che è necessario attrezzare al fine di un miglioramento della sicurezza: la via Pascoli innanzitutto, per il ruolo di collegamento con il centro, e le traverse minori di prevista nuova realizzazione (in particolare quella in prosecuzione di via Alessandri, che darebbe luogo ad un incrocio a T, per quanto poco frequentato, con via Righi).

In questi punti è opportuno attrezzare anche gli attraversamenti ciclopedonali.

I retini marroni, azzurri e viola rappresentano le aree di espansione rispettivamente residenziali, per attrezzature pubbliche e aree produttive previste dal P.R.G.

Per quanto attiene alle possibili modalità di dissuasione dei transiti di attraversamento, si propone:

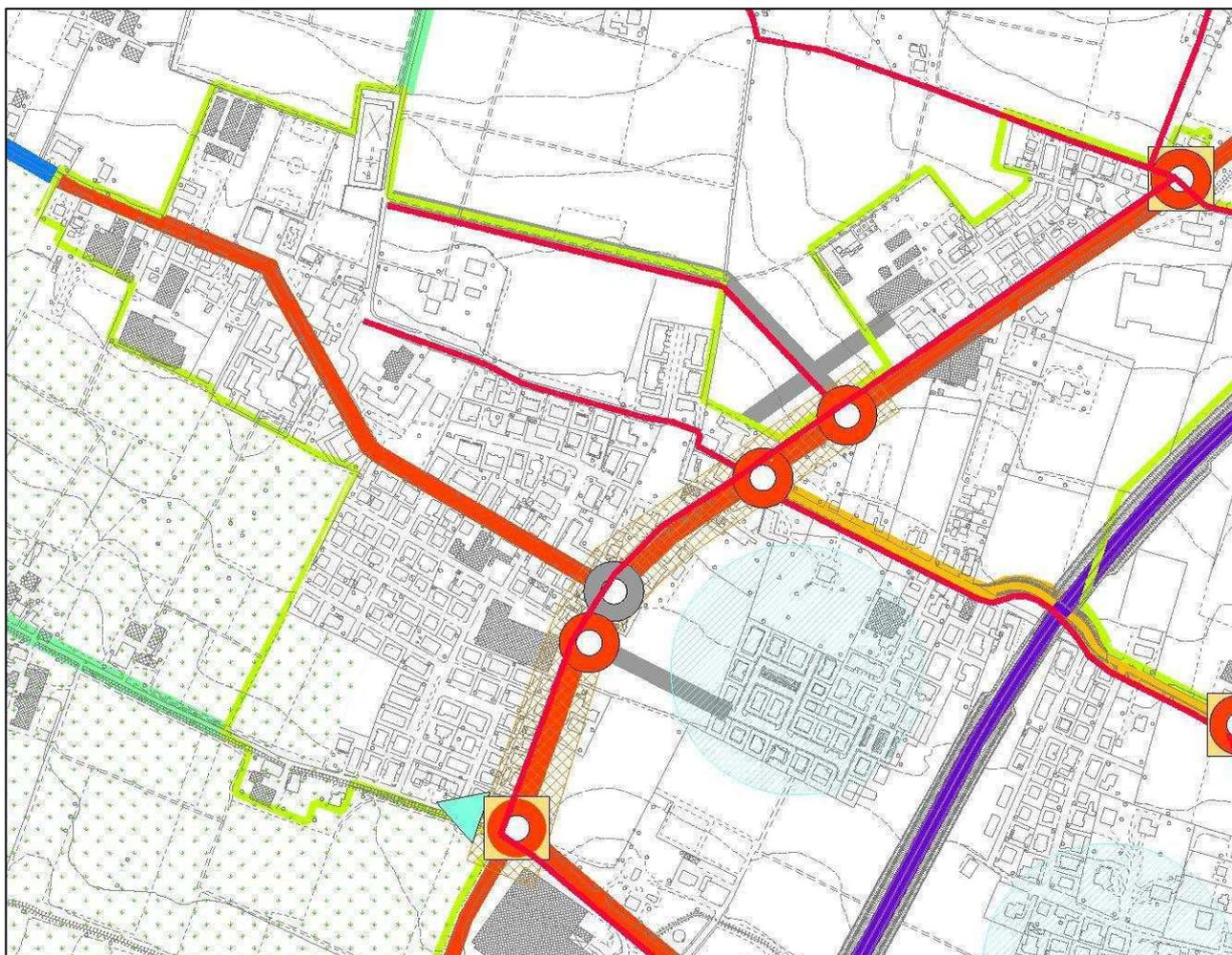
- di chiudere ai transiti dei mezzi pesanti (tranne quelli destinati ad attività in Corlo) dei transiti all'altezza dell'intersezione con via Ferrari;
- di sviluppare un progetto di moderazione/riqualificazione del tratto urbano della via Radici.

Per l'intersezione con via Pascoli si propone di consentire solo le svolte a destra, al fine di concentrare maggiormente i transiti da e per il centro su via Ferrari e non più sulla Pascoli.

La proposta di istituire delle ZTR (in giallo nella figura) serve per proteggere le strade residenziali da eventuali transiti di *by-pass*.

In celeste le strade minori da valorizzare come itinerari di fruizione del territorio agricolo (vedi paragrafo specifico).

In particolare per quanto riguarda via Corletto si propone di istituire dei limiti di transito, per disincentivarne l'uso in attraversamento come *by-pass*.



## 7.2. Casinalbo

La criticità maggiore a Casinalbo è costituita dalla separazione tra la parte est della frazione, densamente abitata, e la parte ovest, dove invece si trovano i servizi principali. I forti transiti sulla Giardini, oltre a costituire assieme alla ferrovia elemento di separazione, impattano inoltre negativamente sul centro della frazione, che presenta caratteri storici urbani che dovrebbero essere maggiormente valorizzati. Soprattutto mancano percorsi pedonali e ciclabili protetti lungo la Giardini, e attraversamenti sicuri.

Dal punto di vista dell'organizzazione della rete stradale, la classificazione stradale proposta assegna ruolo urbano superiore alla via Giardini e alla Radici, lasciando all'asse Bassa Paolucci-S. Ambrogio il ruolo di distribuzione locale.

Depotenziare l'asse est-ovest è funzionale a scaricare dal traffico un percorso da destinare non ai transiti di attraversamento ma piuttosto ai collegamenti interni della frazione, in particolare in considerazione del fatto che la sezione ridotta dei tratti centrali della Bassa Paolucci e della S. Ambrogio rendono critica la percorribilità pedonale.

Per mitigare l'impatto della via Giardini si propone di sviluppare uno specifico progetto di riqualificazione che:

- individui ed attrezzi le "porte" urbane;
- riorganizzi gli spazi laterali e migliori in particolare la accessibilità ciclopedonale agli esercizi commerciali presenti;
- riordini la sosta;
- ridimensioni la sezione carrabile ed introduca gli elementi necessari per migliorare la permeabilità trasversale, ridurre le velocità ed impedire i comportamenti pericolosi., migliorare la sicurezza della circolazione ciclabile e pedonale.

Le "porte urbane" potrebbero essere individuate all'intersezione con via Radici e a quella con la nuova strada in fregio all'area verde. Per entrambe le intersezioni è necessario prevedere uno specifico progetto di riorganizzazione, e in particolare:

- per l'intersezione con la nuova strada si ritiene opportuna la realizzazione di una rotatoria;
- per l'intersezione con via Radici, cui è assegnato il ruolo di punto principale di attraversamento-collegamento tra le due parti della frazione, una revisione dell'attuale organizzazione del semaforo.

I tre punti di attraversamento sia della Giardini che della ferrovia assumono così anche il ruolo di collegamento est-ovest di Casinalbo, attraverso modalità che potrebbero prevedere anche una revisione degli attuali schemi di circolazione.

In particolare al fine di ricavare spazio da dedicare a pedoni e ciclisti e disincentivare i transiti veicolari su via S. Ambrogio si propone l'introduzione di un senso unico su quest'ultima e su via Palazzi, creando un circuito che sposti il traffico da via S. Ambrogio a via Palazzi e via Radici. La rottura dell'itinerario di attraversamento est-ovest potrebbe essere completata dall'introduzione di un senso unico anche su via Bassa Paolucci, dal semaforo fino a via Don Maselli.

Per il senso del circuito S. Ambrogio-Palazzi le proposte possono essere sono due:

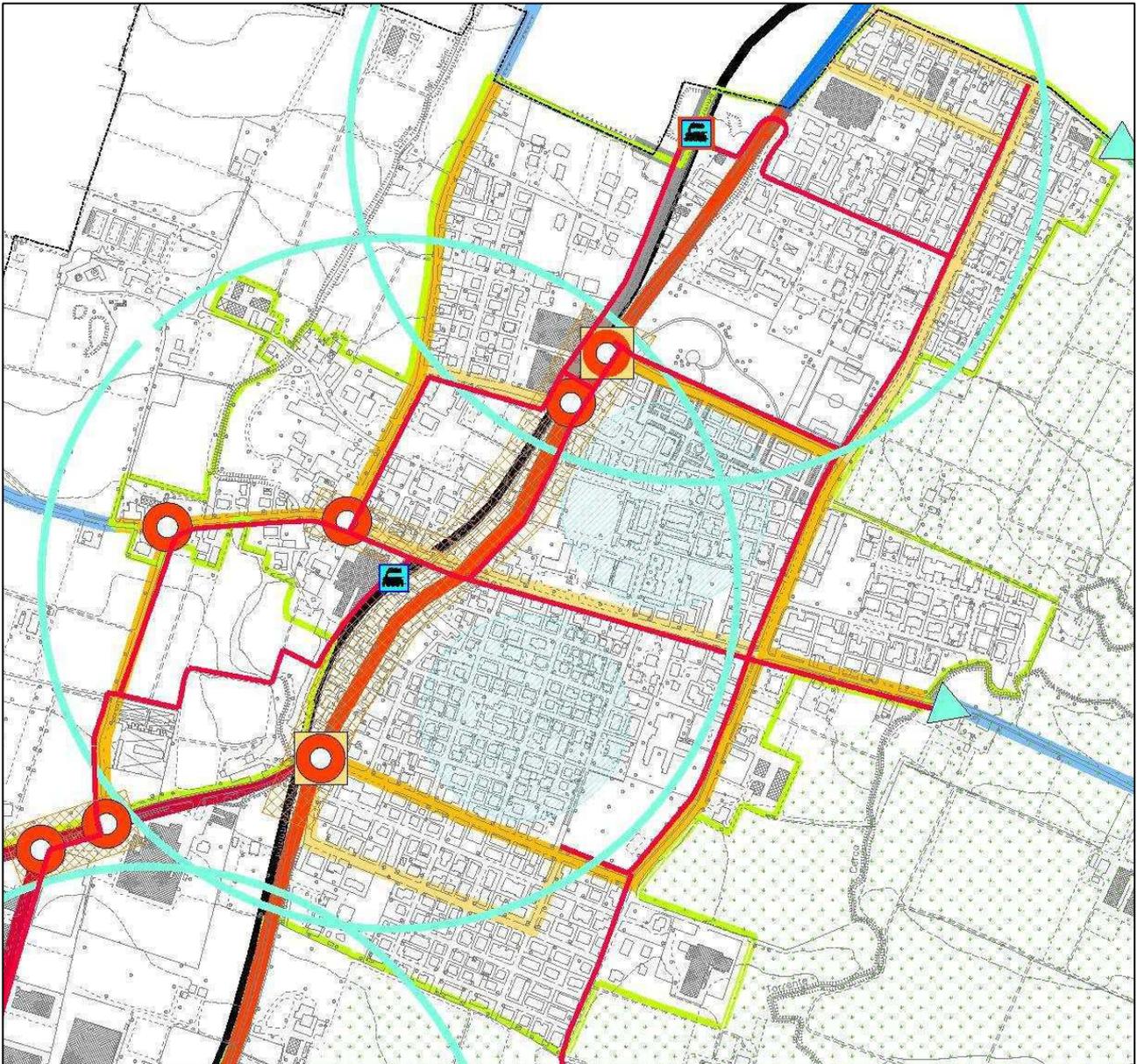
1 - un senso unico verso ovest, tra via Fiori e via Palazzi, e su via Palazzi verso sud fino all'ingresso del cimitero; questa soluzione presenta il vantaggio di alleggerire ulteriormente il semaforo sulla Giardini e il tratto di via S. Ambrogio dove si realizzerebbe il percorso ciclopedonale verso le scuole e di spezzare nettamente l'itinerario est-ovest contrapponendosi all'eventuale senso unico in direzione opposta sulla Bassa Paolucci.

2 - un senso unico verso est, tra via Fiori e via Palazzi, e su via Palazzi verso nord dall'ingresso del cimitero;

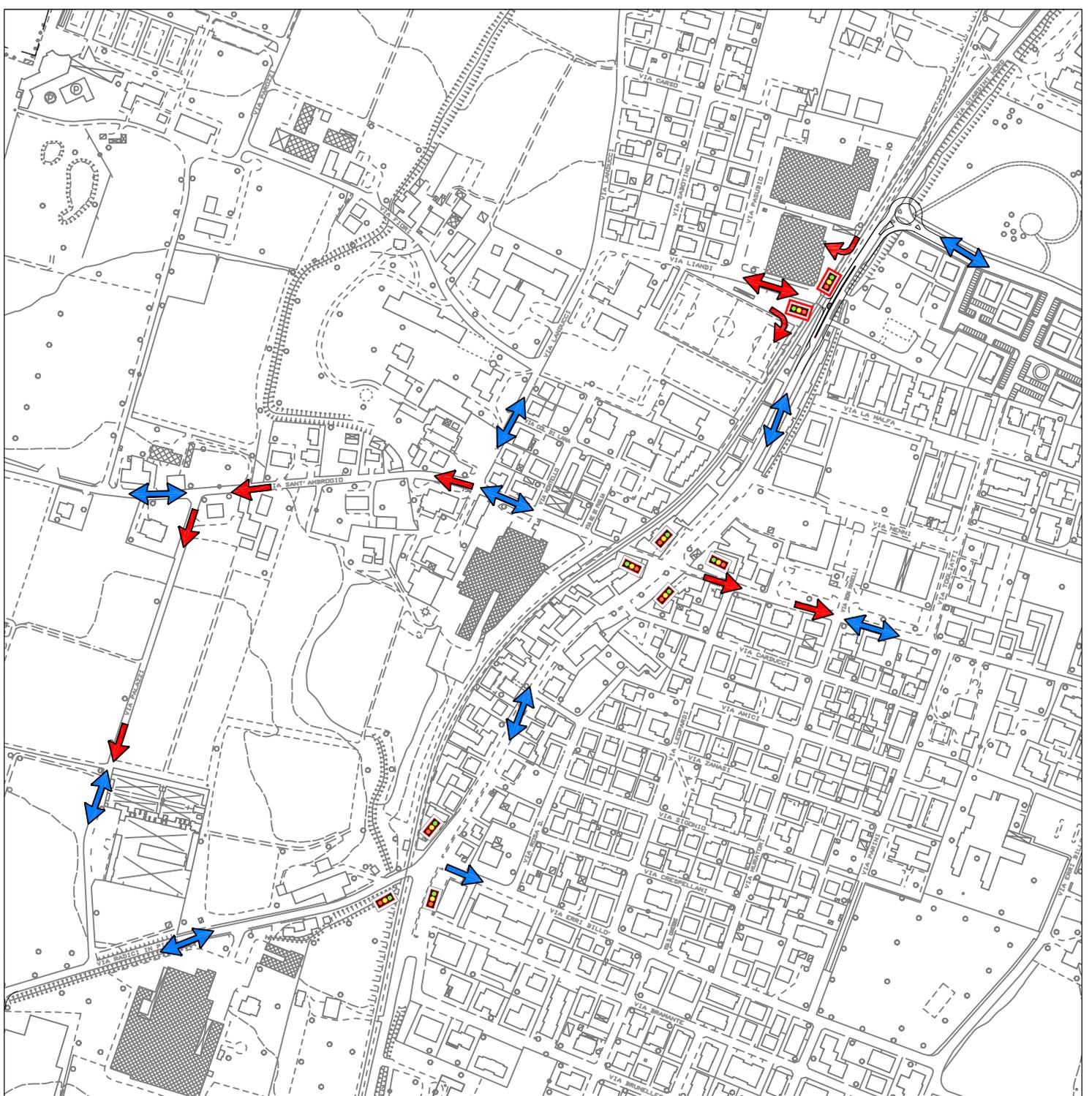
Infine, per proteggere le zone residenziali dal traffico di attraversamento e per favorire una percorribilità ciclopedonale più protetta e diffusa anche in assenza di percorsi dedicati, si propone l'istituzione delle ZTR riportate in figura (bolli azzurri).

Nella figura con le frecce turchesi si indicano gli ingressi al "parco agricolo" della Stradella.

In rosso i percorsi ciclopedonali principali, dove si vede l'indicazione di un attraversamento est-ovest di collegamento con la fermata nord di Casinalbo (attualmente esistente ma non ancora attiva). Si ritiene infatti opportuno prevedere un sottopasso almeno ciclabile alla Bertola, in relazione agli interventi in discussione sul lotto tra la ferrovia e la Giardini.



Per quanto attiene invece allo svincolo della via S. Ambrogio sulla bretella Modena-Sassuolo, si propone una parzializzazione delle manovre, consentendo solo le svolte a destra, come primo intervento necessario per mettere in sicurezza un nodo attualmente pericoloso (a causa della mancanza di visibilità in uscita dalle rampe sulla S. Ambrogio).



**LEGENDA**

-  principali doppi sensi di circolazione esistenti
-  principali sensi unici esistenti
-  doppi sensi di circolazione di progetto
-  sensi di circolazione proposti nell'ipotesi di completamento della rete viabilistica (realizzazione nuovo sottopasso)
-  consentita solo svolta a destra
-  chiusura della permeabilità veicolare
-  impianti semaforici esistenti
-  impianti semaforici proposti

Comune di Formigine  
Provincia di Modena

**PIANO URBANO DEL TRAFFICO**

**RAPPORTO FINALE**

Tav. n°  
7

**Schemi di circolazione a  
Casinalbo**

Scala:  
1:16.000

Aggiornamento settembre 2007

ing. Alfredo Drufo  
arch. Angela Ceresoli

Polinomia srl  
Via Melzo, 4  
20144 - Milano  
02/20404942  
polinomia@tin.it



### 7.3. Magreta

La frazione di Magreta si trova lungo un itinerario molto frequentato dai mezzi pesanti, in particolare da quelli che servono le cave lungo il Secchia. Il passaggio di tali mezzi causa disagi soprattutto a Colombarone, dove si rilevano problemi di mancanza di sicurezza per gli affacci sulla via Marzaglia, inquinamento acustico e forti vibrazioni.

L'itinerario principale dei mezzi pesanti segue la Marzaglia per collegarsi a via Ancora, ma un discreto transito si rileva anche verso est, lungo la Don Franchini (una sessantina di mezzi pesanti su poco più di un migliaio rilevati nell'ora di punta nelle due direzioni tra l'intersezione con via Mazzacavallo e quella con via Marmaglia), dove pure vige un divieto di transito per tali mezzi.

A Magreta il traffico lungo via Don Franchini costituisce un elemento di separazione tra la parte nord e la parte sud dell'abitato, compromettendo in particolare la percorribilità ciclopedonale in un contesto, quello di una piccola frazione, dove non sarebbe altrimenti necessario utilizzare la macchina.

Il traffico, le velocità eccessive, la mancanza di sicurezza per pedoni e ciclisti, si segnalano spesso anche sulla rete locale delle strade interne, ed in particolare sulle vie Mazzacavallo e Fossa. Tali strade, oltre al ruolo di distribuzione locale, sono in effetti utilizzate come itinerari esterni: la prima come collegamento con Formigine (oltre che con il grosso stabilimento della Montorsi) e la seconda come collegamento con lo svincolo di Ponte Fossa.

Disincentivare il transito dei mezzi pesanti e i flussi di traffico di attraversamento sono strategie utili all'obiettivo del miglioramento della qualità urbana della frazione, in particolare sotto gli aspetti della:

- sicurezza, in particolare in relazione alle velocità eccessive e al nodo critico Marzaglia-Don Franchini-Ancora;
- percorribilità pedonale sicura e accessibile della via Don Franchini.

Recuperando la permeabilità trasversale della Don Franchini (attraversamenti protetti e moderazione delle velocità dei veicoli, recupero di spazi stradali ad usi urbani) è possibile ricucire le relazioni di accessibilità tra la parte nord e la parte sud della frazione.

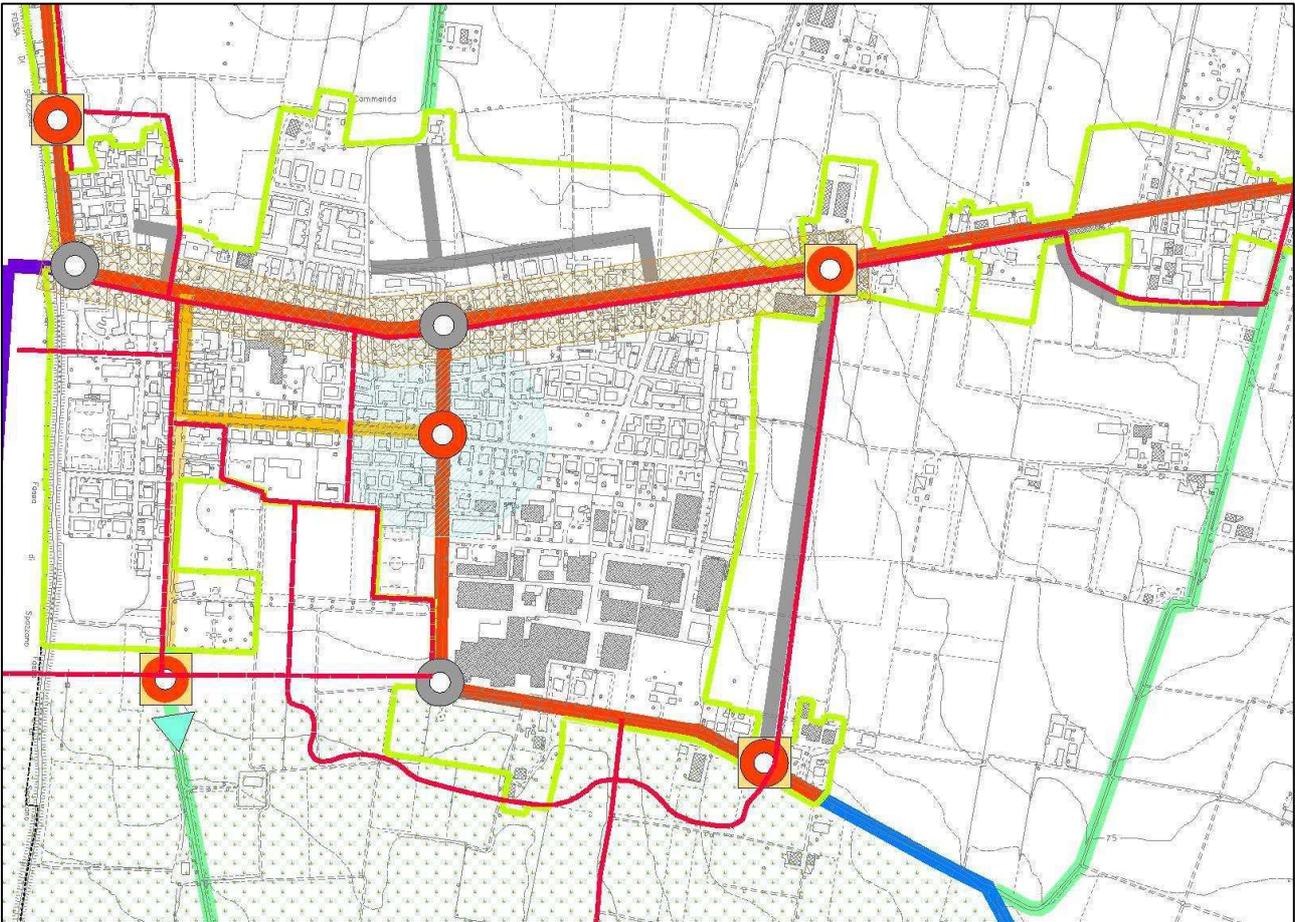
Per disincentivare i transiti impropri per la frazione si propone di attrezzare circuiti alternativi, in parte tramite il completamento della rete stradale.

Nella figura è possibile vedere l'ipotesi di una "bretellina" di collegamento, già allo studio dell'Ufficio Mobilità, tra via Marzaglia e via Ancora, che consentirebbe di by-passare l'intersezione critica con via Don Franchini.

Un altro collegamento da valutare è quello che consentirebbe di tenere a sud della frazione il collegamento con via Ancora, in particolare per concentrare lungo tale asse l'accessibilità alla zona produttiva (stabilimento Montorsi e nuovi PL in previsione a est, in viola nella figura) e disincentivare ulteriormente il transito dei mezzi pesanti sulla Don Franchini. Tale collegamento (tratteggiato giallo nella figura), assieme alla nuova strada prevista dal P.R.G. per l'accessibilità a nuovi PL produttivi, consentirebbe di declassare e di recuperare parte delle via Don Franchini e Mazzacavallo ad usi urbani nel senso spiegato prima.

Rispetto all'ipotesi di aprire un nuovo collegamento stradale come quello proposto, essa ha valore, come già sottolineato, soltanto all'interno di una più ampia riflessione urbanistica. Se infatti, come è noto, l'apertura di una nuova strada porta inevitabilmente come conseguenza il sorgere di spinte speculative che spesso generano ulteriore disordine, l'opportunità data dall'apertura di riflessioni legate alla costruzione del P.S.C. potrebbe portare ad inserire il nuovo asse stradale in un disegno preciso e funzionale agli obiettivi di funzionamento di questa parte di città.

Un obiettivo che si propone è infatti quello di rendere maggiormente fruibile ai magretesi una zona a verde di qualità, mettendo in connessione l'abitato con la parte sud del territorio, della quale si propone la valorizzazione e salvaguardia proprio per i caratteri specifici e notevoli del paesaggio agricolo.



Per esempio inserire la strada all'interno di una fascia di verde, una sorta di parco periurbano più o meno attrezzato, consentirebbe di creare un margine urbano verso sud e nello stesso tempo di creare connessioni per la fruizione ciclopedonale del territorio agricolo.

In caso di approvazione del progetto definitivo della bretella Campogalliano – Sassuolo, prevista dalla pianificazione sovraordinata, il completamento della rete stradale descritta in precedenza che suggerisce un by-pass di collegamento tra Via Ancora e Via Marzaglia, a nord dell'abitato di Magreta, dovrà essere oggetto delle opportune ulteriori valutazioni ed approfondimenti

Altro importante obiettivo è quello di proteggere la mobilità lenta ed incentivare la mobilità ciclopedonale casa-scuola.

La strategia in questo caso è quella della creazione di zone ambientali a privilegio residenziale (in giallo nella figura) che consentano di:

- evitare transiti invasivi nei pressi delle scuole, anche depotenziando gli itinerari di accesso veicolare alle scuole (per esempio la via Colombo);
- moderare i transiti veicolari e proteggere percorsi ciclopedonali anche in promiscuo, attrezzando in sicurezza nodi particolari come alcuni attraversamenti e gli ingressi delle scuole.

Il completamento della rete dei percorsi ciclabili e il collegamento con il centro di Formigine è un ulteriore importante obiettivo. Per quanto riguarda i collegamenti ciclabili si sta completando la ciclabile Corlo-Magreta, mentre vengono proposti alcuni collegamenti (visibili nella figura con i tracciati rossi) tra Corlo e Formigine e all'interno di Magreta.

Per quanto concerne la protezione del nucleo di Colombarone, non essendo possibile deviare in maniera efficace il transito dei mezzi pesanti, se non obbligandoli ad utilizzare la Pederzona (soluzione che toglierebbe solo parte del transito), la soluzione indicata è quella di mitigare i transiti, attrezzando il tratto di via Marzaglia che attraversa l'abitato.

Realizzando due segnali di porta agli ingressi nord e sud si otterrebbe un rallentamento delle velocità in ingresso e un segnale di attenzione rivolto agli automobilisti. Tra le due porte si potrebbe poi operare restringendo le corsie veicolari e ricavando minime fasce di protezione dell'abitato, e inserendo una fascia centrale semisormontabile per dissuadere i sorpassi azzardati.

Il collegamento ciclabile tra Colombarone e Magreta deve essere completato alle due estremità: a Magreta nell'ultimo tratto della Marzaglia e a Colombarone nel tratto urbano. Inoltre è opportuno attrezzare un attraversamento ciclabile in corrispondenza delle "porte urbane", in particolare aprendo un collegamento con il percorso ciclabile dell'Oasi del Colombarone.

