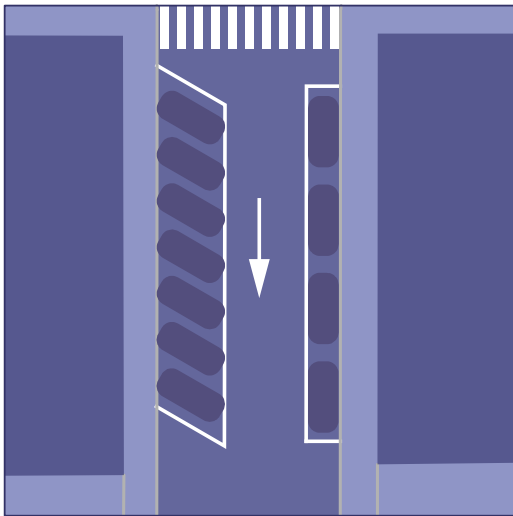
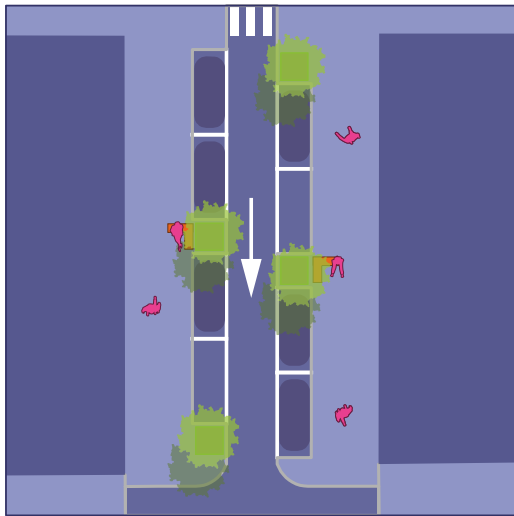


8.4.1Assi locali

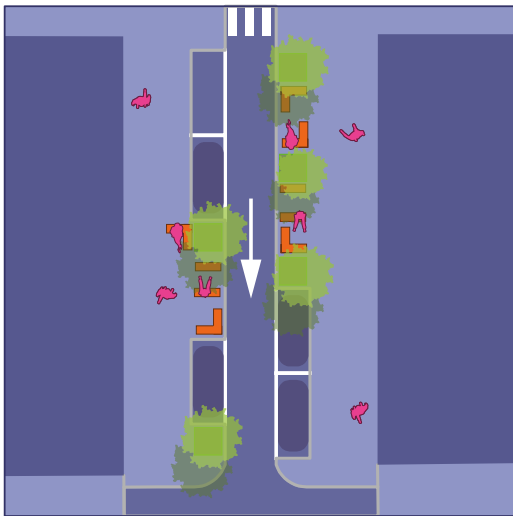
Evoluzione progressiva di depavimentazione



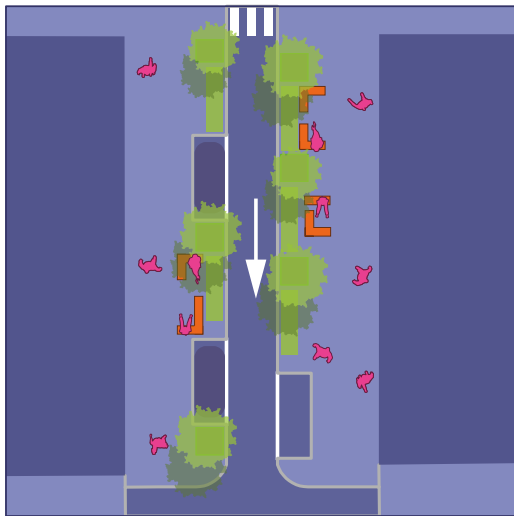
Stato di fatto



Scenario 0



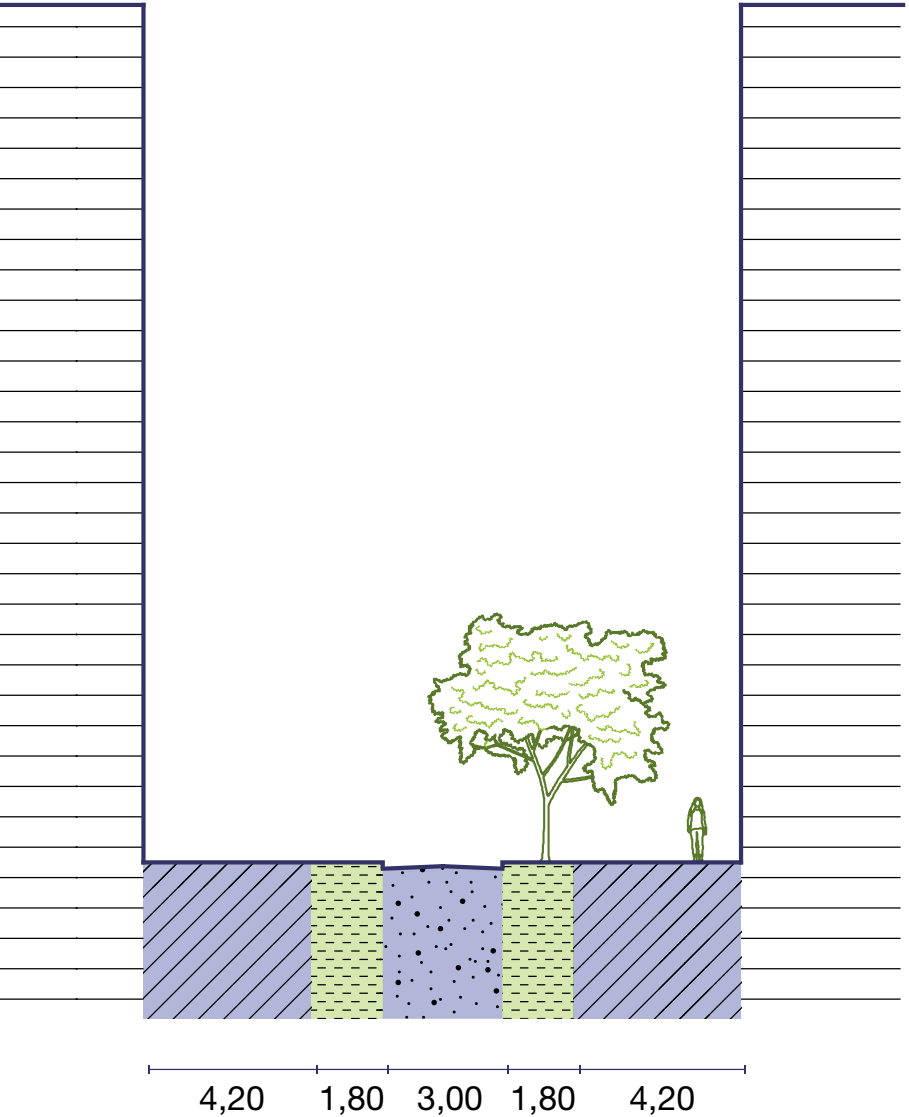
Scenario 1



Scenario 2

1:500

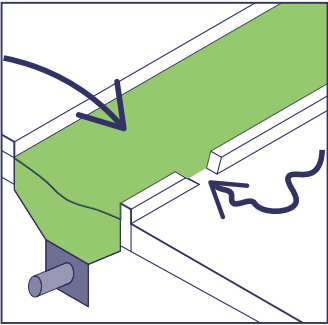
Sezione tipologica



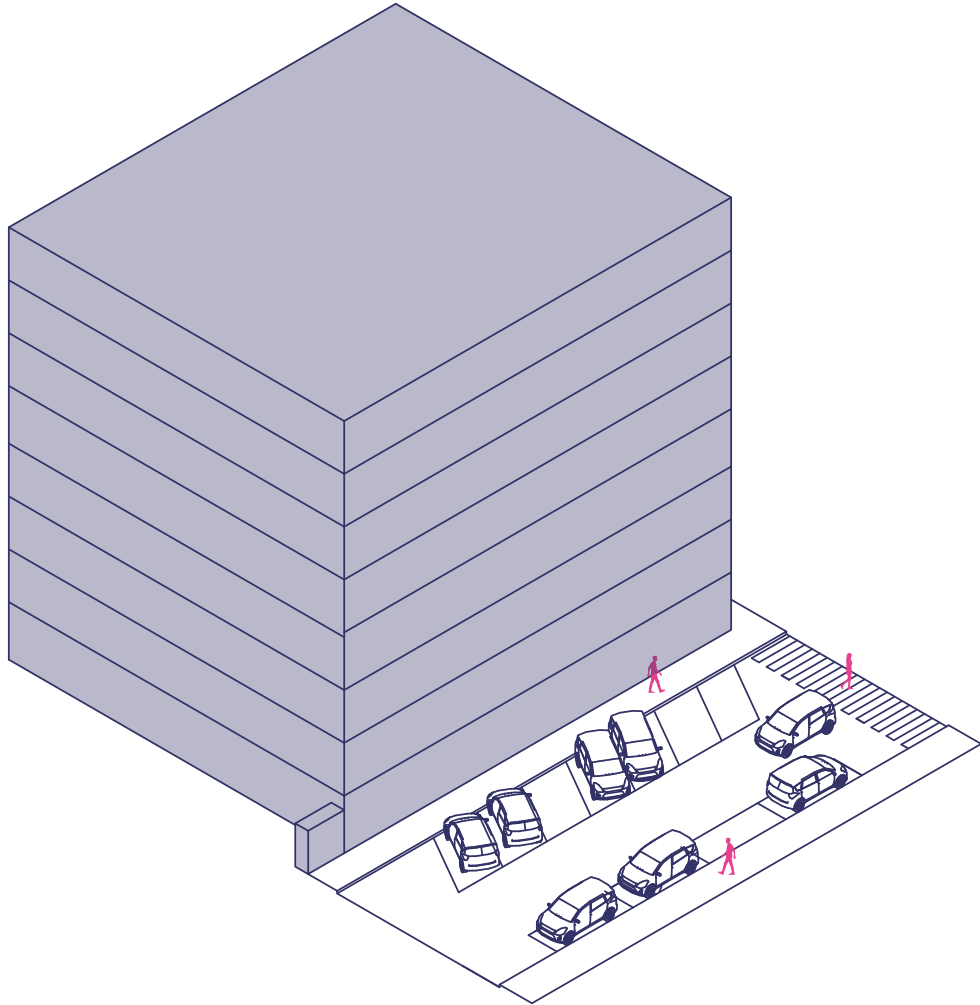
1:200

- | | | | |
|--|--|--|----------------------|
| | Massello autobloccante a giunti larghi | | Rain garden |
| | Autobloccante inerbito | | ROW Bioswale |
| | Asfalto drenante | | Prato polifunzionale |
| | | | Edificato |

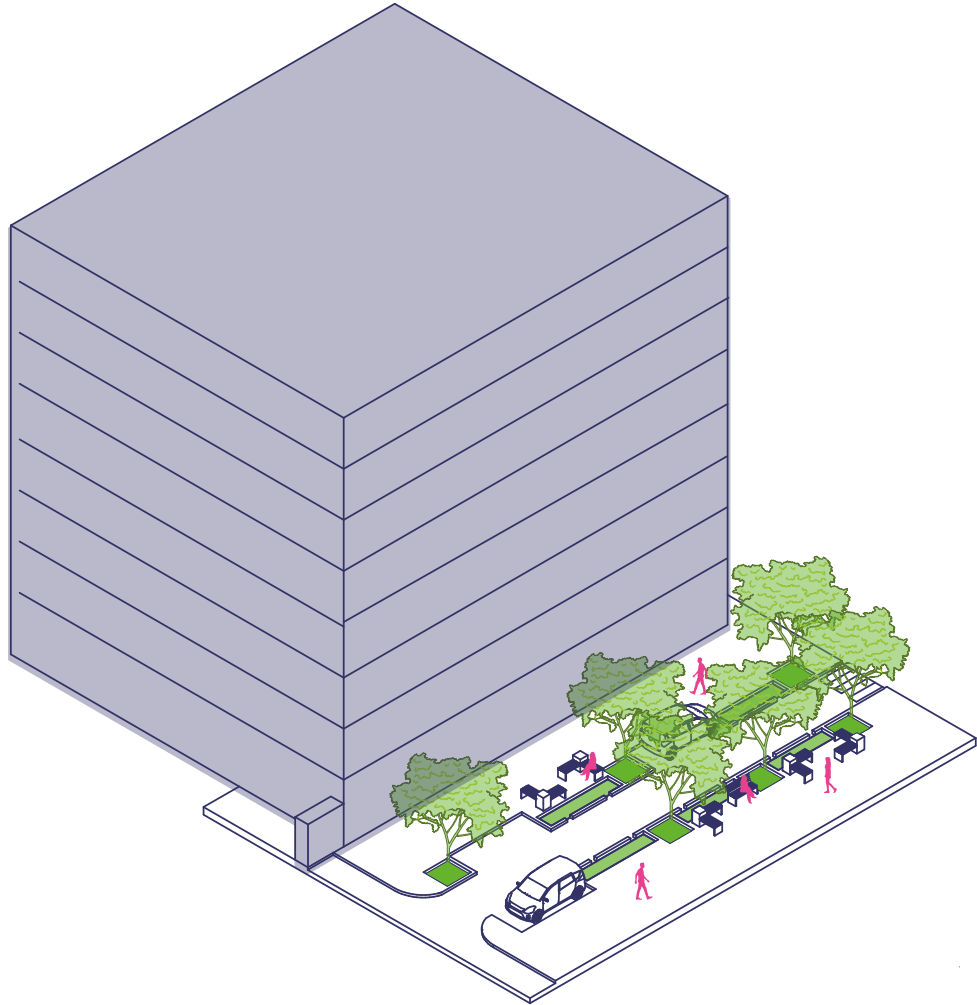
Schema funzionamento ROW Bioswales



Assonometria stato di fatto

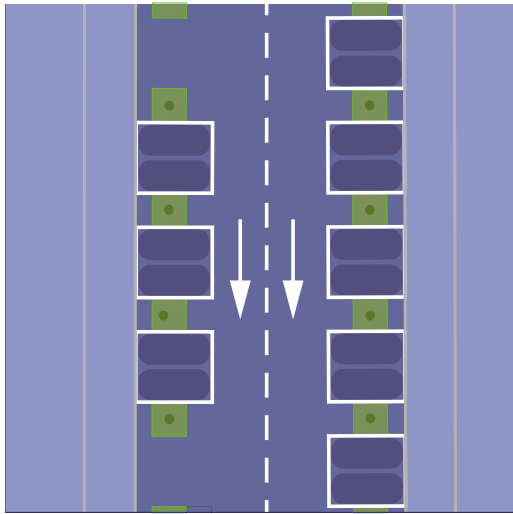


Assonometria stato di progetto allo Scenario 2

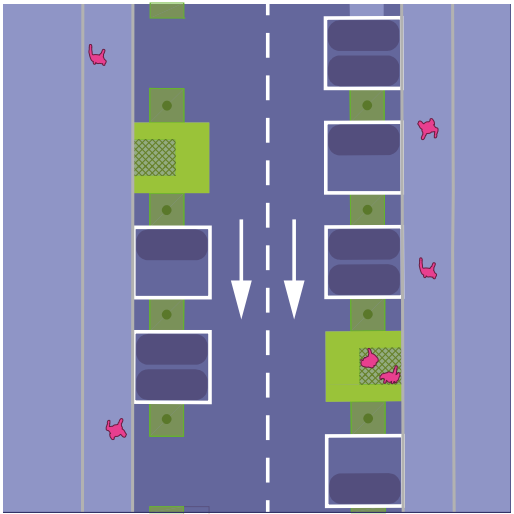


8.4.1Assi locali

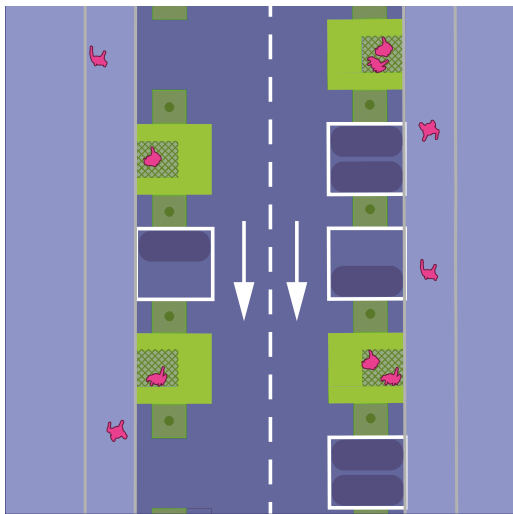
Evoluzione progressiva di depavimentazione



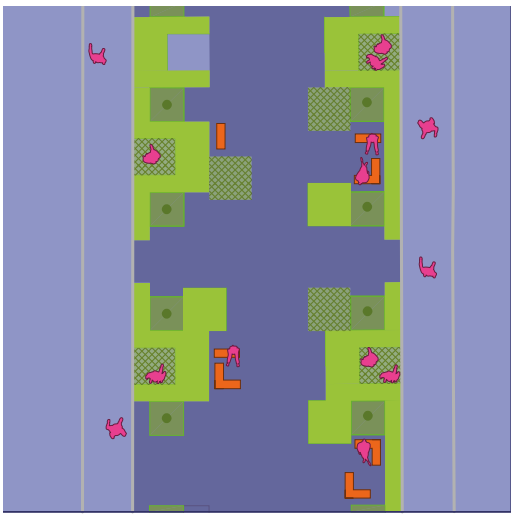
Stato di fatto



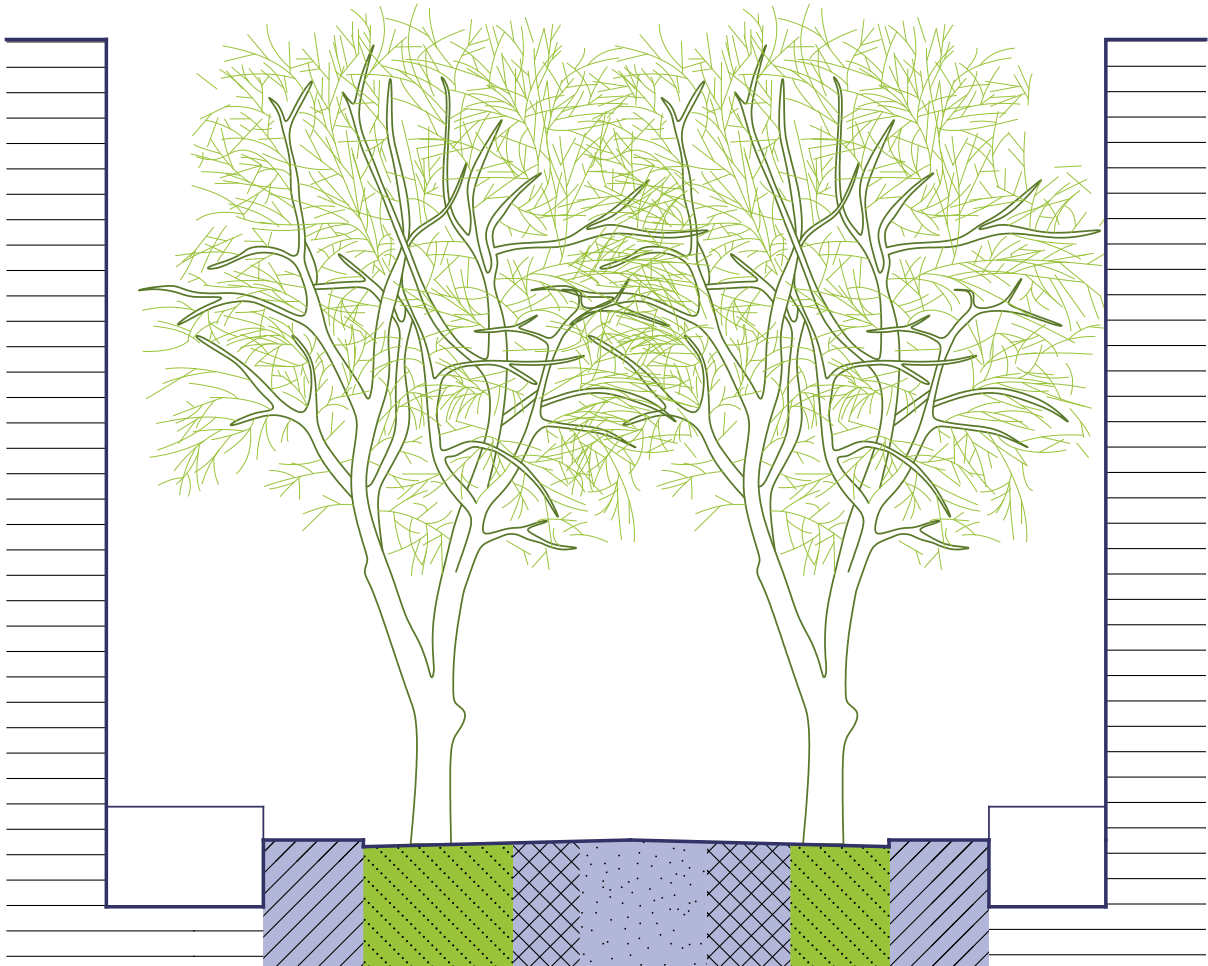
Scenario 0



Scenario 1



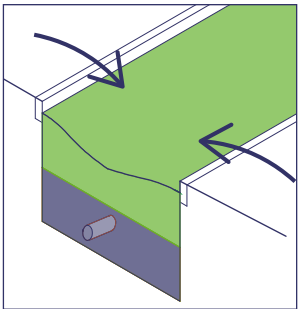
Scenario 2



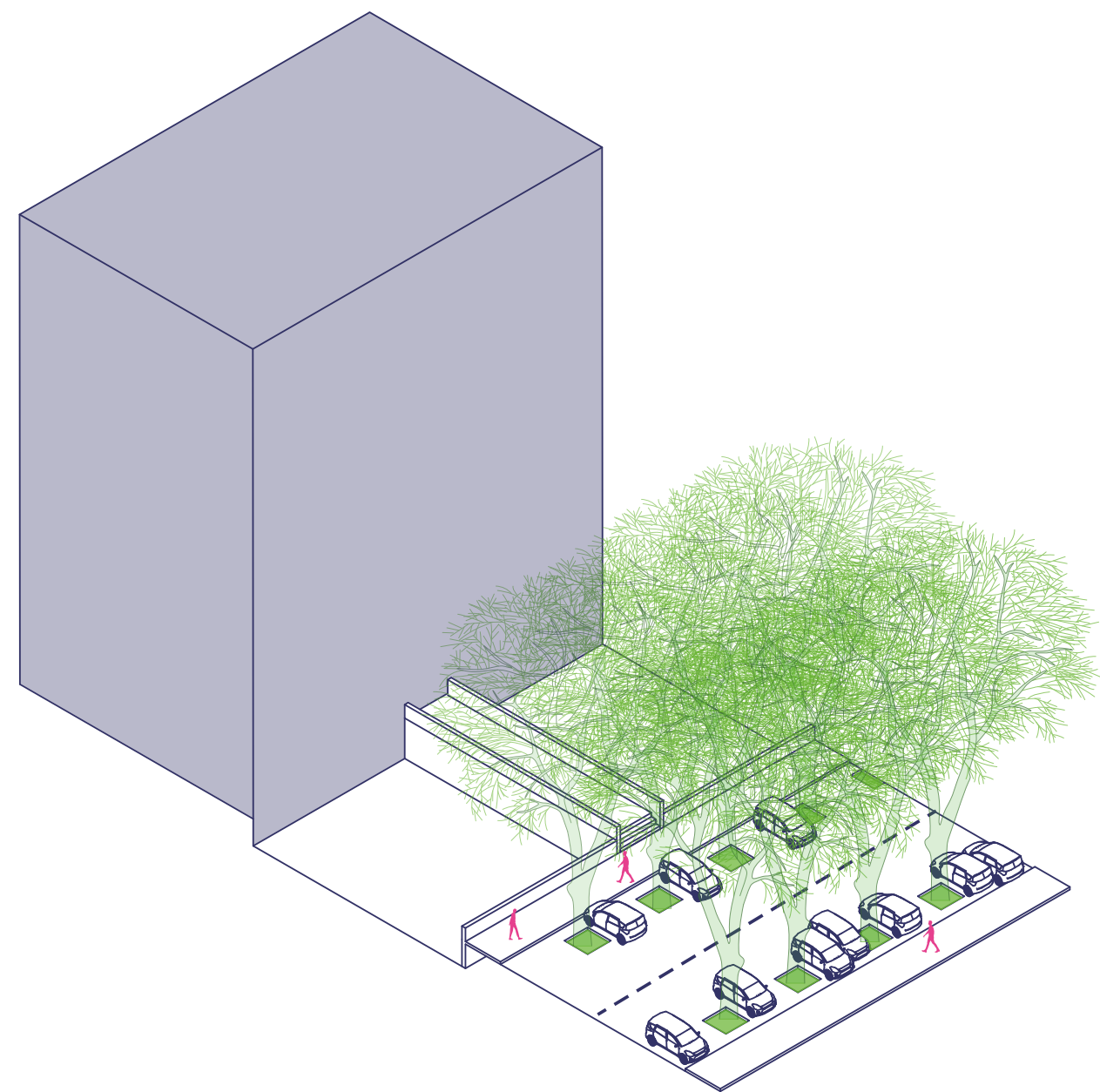
1:250

- | | | | |
|--|--|--|----------------------|
| | Massello autobloccante a giunti larghi | | Rain garden |
| | Autobloccante inerbito | | ROW Bioswale |
| | Asfalto drenante | | Prato polifunzionale |
| | | | Edificato |

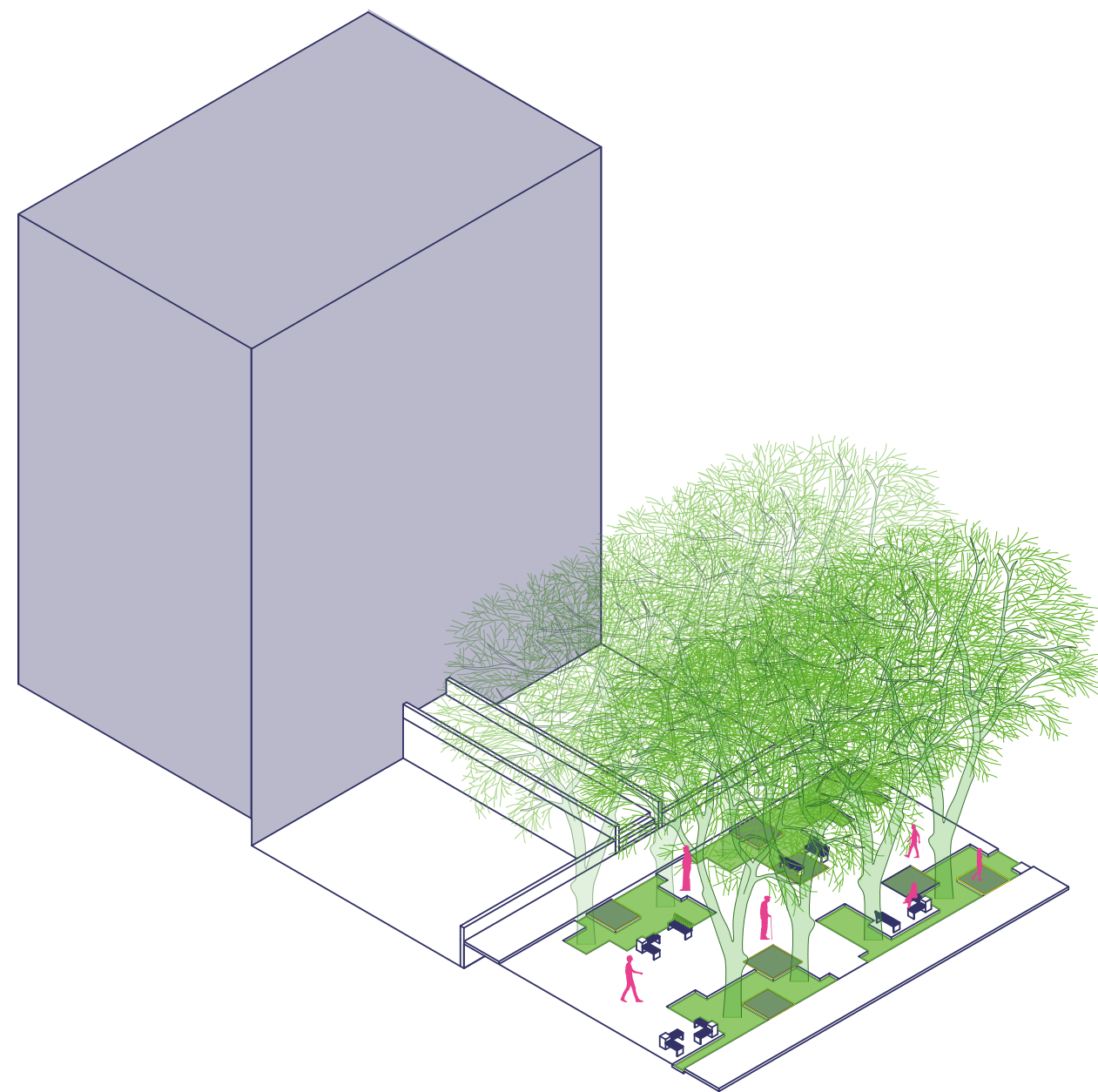
Schema funzionamento rain garden



Assonometria stato di fatto



Assonometria stato di progetto allo Scenario 2



08.5 Scenari

Se lo Scenario 0 innesta l'infrastruttura resiliente, sugli altri sistemi il progetto procede in modo progressivo e differenziato: gli assi alberati subiscono una depavimentazione puntuale che integra via via le alberature preesistenti, mentre sugli assi locali si lavora dapprima sull'ombreggiatura e sulla riorganizzazione della sosta. Gli scenari successivi ampliano la quota di stalli rimossi — dal 30% al 50% fino al 70% — accompagnandola con la realizzazione di un parcheggio di interscambio ai margini del quartiere. L'obiettivo è intervenire in modo programmatico e puntuale fino a comporre un sistema continuo e interconnesso, in cui piazze e assi formano un'unica rete verde-blu.

Questa progressione è resa praticabile da più fattori convergenti. Il primo è l'evoluzione generazionale verso una minore dipendenza dalla mobilità privata, già leggibile nei dati delle città europee e in quelli locali: le nuove generazioni sentono sempre meno la necessità di possedere un mezzo privato, e in molti casi persino di conseguire la patente. A questo si aggiungono gli incentivi pubblici — dalla delibera comunale alle limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti — e l'inserimento di postazioni di sharing mobility, che offrono un'alternativa concreta alla seconda auto di proprietà.

Ma il fattore decisivo è il coinvolgimento della cittadinanza. La partecipazione attiva è la condizione stessa della riuscita: una popolazione che chiede nuove aree depavimentate, da coltivare e gestire, genera una domanda di verde capace di orientare l'azione pubblica.

È proprio questa pressione dal basso che può consentire all'amministrazione di richiedere ai proprietari privati la sistemazione dei sottoservizi a proprio carico — nodo particolarmente critico alla Foce, dove l'alta densità edilizia ha reso il sottosuolo congestionato e disordinato, e la cui soluzione è la preconditione degli interventi più estesi previsti nello Scenario 2.

Scenario 0

