Laboratorio n. 1: Opere collaterali al Metrotram - Passeggiata di quartiere del 26.11.2005

Si suggerisce di organizzare la passeggiata suddividendola in 3 tratti, per ognuno dei quali individuare uno o più punti dove sostare:
1) partendo da nord dal ponte del Bassanello, il Lungargine con la passerella ciclo-pedonale, sino a Via S. Maria Assunta. (Punto sosta: il parcheggio dell'erboristeria - l'area antistante la banca di Via Giusti)
2) da Via S. Maria Assunta a Via Algarotti, passando per Piazzale Cuoco e Via Cuoco. (Punto sosta: Piazzale Cuoco - Area retrostante la fermata dell'8 di Via Algarotti)
3) da Via Algarotti a Via Gozzano. (Punto sosta: slargo ex distributore antistante il Conad - parcheggio area ex platani abbattuti)

Tratto n. 1: dal ponte del Bassanello all'incrocio con Via S. Maria Assunta

Il nodo del Bassanello e la fruizione del tratto iniziale di via Guizza
Il tratto di Via Guizza dal ponte del Bassanello all'incrocio con Via Belli e il Lungargine Scaricatore è attualmente molto trafficato, con doppi sensi di marcia; é controllato da impianti semaforici, in direzione dei quali spesso si formano lunghe code di attesa. L'inquinamento dell'aria prodotto dai gas di scarico delle vetture è considerevole, nonché quello acustico, con maggiori rischi per la salute dei residenti.
In particolare il primo tratto, sino a Via Valgimigli, risulta pericoloso per pedoni e biciclette che vogliano accedere ai negozi ivi presenti, nonché alla fermata (senza pensilina) del bus 8 e SITA, in quanto manca il marciapiede; in tale sede si trovano alcuni pini marittimi la cui funzione estetico-ecologica risulta nulla poiché soffocati tra edifici e auto in corsa.
Provenendo dal ponte del Bassanello, con l'avvento del tram le attuali 3 corsie di marcia si ridurranno a 2, configurando un allungamento delle code al semaforo, con peggioramento della vivibilità.
Dall'altro lato, proprio a ridosso dell'argine c'e la fermata del bus 8 e SITA (senza pensilina). Chiedere se verranno mantenute queste 2 fermate.

Collegamenti est – ovest
Da chiarire se con le auto si potrà imboccare ancora il Lungargine Scaricatore o se si dovrà obbligatoriamente proseguire lungo Via Guizza, e se lo stesso vale per l'accesso a Via Belli (e al parcheggio privato del 1° condominio) e ai parcheggi davanti alla farmacia Poggi, la pulisecco, l'erboristeria all'angolo con la strada chiusa prima di Via dei Tigli).
Infatti, le modifiche alla viabilità proposte recentemente dall'Amministrazione (ma limitate al comparto compreso fra le Vie Guizza - S. Maria Assunta - Valgimigli), stabiliscono l'obbligo di svolta a destra per chi proviene dalle strade che incrociano Via Guizza, (per non tagliare la strada al tram), come per es. da Via Valgimigli, Via Fortunato (ove cambierebbe il senso di marcia) e quindi non si potrebbe svoltare a sinistra per imboccare le vie poste ad est di Via Guizza (Belli, Tigli, Graf, Diacono)
Il Comitato chiede di mantenere il collegamento ovest-est sul lungargine in quanto per raggiungere Ponte IV Martiri si dovrebbe percorrere Via Guizza verso sud, sino alla nuova rotonda di Via S. Maria Assunta e poi risalire!, appesantendo il flusso su Via Guizza anziché alleggerirlo come negli obiettivi del SIR1; nell'ipotesi che si volesse utilizzare la "Strada alternativa" già realizzata, si aggraverebbe ancor più le già lunghe code per chi proviene dal Bassanello-Ponte Isonzo, dovendo fermarsi per attraversare la Via Adriatica.

In questo primo tratto con il tram verrà penalizzata l'attuale promiscuità non solo delle

biciclette, ma anche delle moto, rendendo pericolosa la prevista convivenza di tram, bus, auto private, moto.
Il Comitato nel novembre 2004 aveva presentato una proposta per "dedicare"questo lato della Via Guizza solo al trasporto pubblico: da sud il traffico privato destinato al Bassanello doveva immettersi su Via S. Maria Assunta e quindi per Strada alternativa raggiungere l'Adriatica. Si sarebbe potuto comunque proseguire sino a Via dei Tigli per non penalizzare le attività commerciali di questo lato, e per mantenere la mobilità veicolare dei residenti. Sin questo modo si sarebbe garantito un buon margine di sicurezza per le biciclette dei residenti che abitualmente accedono ai negozi della via.

Come si esce e come si uscirà da via Guizza?
Lo slargo a parcheggio davanti ai sopraccitati negozi nel nodo di Via Belli, è disorganizzato: molto stretto (circa 7 metri), in direzione perpendicolare alla carreggiata dalla quale non è fisicamente separato, e quindi l'accessibilità interferisce con il flusso di traffico che staziona al vicino semaforo di Via Belli. Da studiare una migliore sistemazione del parcheggio.
Con l'inserimento della corsia centrale del tram, in questo punto la larghezza della carreggiata disponibile per il transito veicolare privato e altri mezzi pubblici (es. la SITA, che contrariamente ai propositi iniziali dell'Amministrazione di dirottarla sulla tangenziale, attraverserebbe ancora la Guizza, per mantenere il collegamento del rione con l'Ospedale centrale), è diminuita.
Prima ospitava 2 corsie, ora dovrà ridursi a 1, mentre le direzioni possibili rimarranno inalterate (verso il ponte del Bassanello a sx, verso il Lungargine e Via Belli a dx).
Ciò comporterà più lunghe code al semaforo, peggiorando anche qui la vivibilità.
Peraltro, rimarrebbe libera una striscia di carreggiata (circa 1,50 metri?) da utilizzare altrimenti (magari come corsia ciclabile da collegarsi alla passerella ciclo-pedonale sullo Scaricatore, che da circa un anno è in funzione).

La ciclabilità di via Guizza
La **nuova passerella ciclo-pedonale** fu collocata prospetticamente in asse con Via Guizza, nell'intento, non ancora risolto, di realizzare continuità urbanistica tra città storica e periferia.
A nostro avviso rappresenta un elemento paesaggistico positivo ma non facilmente accessibile. Infatti, con la bicicletta si può raggiungere da Via dell'Orna uno stretto sentiero ai piedi dell'argine (insufficiente per il passaggio ciclabile nei 2 sensi di marcia), collegato ad un'alzaia troppo ripida, dal fondo ghiaioso e non livellato, da risultare pericolosa quando la si percorra in discesa, ancor più dopo che ha piovuto.
L'unico tratto in sicurezza è quello che congiunge l'argine a Via Belli (circa 20 metri) dove purtroppo termina; manca infatti la continuità su Via Guizza, per dare un senso a quest'opera considerata da molti forse sovradimensionata rispetto la scala edilizia della Guizza.
Proseguendo verso sud, sempre dallo stesso lato della via, la presenza di un'isola ecologica interrompe l'attuale percorribilità pedonale e ciclabile.
L'uso della bicicletta infatti, è molto diffuso in zona tra tutte le fasce di età, e molto anche su Via Guizza (l'arteria commerciale e di servizi principale, l'asse strutturale urbanistico di collegamento tra le parti est e ovest del rione), convivendo con il flusso veicolare, in quanto mancano ancora soluzioni di messa in sicurezza (tratti di corsie ciclabili riservate).

Più avanti un albero (acero) si trova sul marciapiede troppo stretto, e quasi a raso.
Verso Via dei Tigli, la corsia del tram si avvicina al marciapiede, dove si troverà la fermata "Sacchetti", forse in corrispondenza dell'attuale fermata del bus n. 8 (senza pensilina);

chiedere se verrà aggiunto un semaforo, per dargli sempre la precedenza, e in che punto. Trovandosi probabilmente i 2 impianti semaforici a breve distanza (circa 200 metri tra Via Belli e Via Sacchetti) rallenterà molto il flusso veicolare, allungando ancor più le code.
Poco dopo Via Fortunato, c'è la fermata del bus n. 8 (senza pensilina)
Via Giusti, nel primo tratto verso Via Guizza, diventerà a doppio senso di marcia; da chiarire se, provenendo da sud si potrà imboccarla, svoltando a sx.
Inoltre, l'attuale cassonetto dovrà essere spostato (dove?) e realizzato il marciapiede ora mancante. Sparirà la possibilità di parcheggiare sui 2 lati (da chiedere se e come si intende ovviarvi altrimenti).
Poco prima di Via Graf, c'è la fermata del bus n. 8 (senza pensilina)
Il tratto da Via Giusti all'incrocio con Via S. Maria Assunta diventa più stretto; davanti ai negozi non ci sono slarghi (eccetto "Gocce e Bolle" che dispone di parcheggio interno); ne deriva che sarà impossibile mantenere la circolazione delle biciclette su questo tratto, che comunque diventerà molto pericolosa anche per i motoveicoli.
Poco dopo Via Graf un acero si trova sul marciapiede troppo stretto.
Su tutto questo lato di questo 1° tratto, si assiste regolarmente al parcheggio "selvaggio" delle auto sul marciapiede, davanti ai numerosi negozi che qui non hanno slarghi, interferendo con la mobilità pedonale, in particolare dei diversamenti abili.

Tratto n. 2: dall'incrocio con Via S. Maria Assunta a Via Algarotti

All'incrocio con Via S. Maria Assunta dovrebbe venire realizzata una rotatoria, ma resta da chiarire se con l'aggiunta di un altro semaforo, che verrebbe a trovarsi a circa 200 metri da quello di Via Algarotti e interposto a quello di Via Sacchetti, quindi con frequenti interruzioni del flusso veicolare.

Piazzale Cuoco, nuova centralità
Dopo Via Genovesi, si apre l'ampio slargo a parcheggio accanto a **Piazzale Cuoco**, interessati dalla corsia di ritorno del tram. Si ridurranno quindi i posti auto disponibili, che inoltre, a nostro avviso, necessiteranno di una separazione fisica dalla corsia tram.
Per Piazzale Cuoco, il Comitato chiedeva di includerlo tra le opere principali collaterali al tram, in quanto il rione manca ancora di un vero centro di aggregazione sociale. Infatti, le emergenze urbanistico-architettoniche presenti, quali le 2 chiese storiche dei Ss. Angeli Custodi e di S. Maria Assunta, assolvono solo in parte a questa funzione, in quanto i loro sagrati in realtà sono perlopiù dei parcheggi. Valga ad esempio il recente progetto di riqualificazione presentato dall'Amministrazione per i Ss. Angeli, che trasforma l'attuale sagrato-parcheggio non alberato, semplicemente in un altro alberato, senza prevedere spazi e arredi di socializzazione (cosa ben diversa succede nella nuova chiesa di S. Teresa, ove il sagrato è completamente separato dagli spazi a parcheggio).
Piazzale Cuoco è stata pavimentata e dotata di lampioni interni ad essa solo pochi anni fa, ma il risultato è alquanto anonimo; fu pensato innanzitutto in funzione delle esigenze del mercato che però vi si svolge solo 1 volta la settimana, mentre negli altri giorni il piazzale viene percepito come vuoto di significato.
Manca infatti la pur minima dotazione di arredi che lo rendano utilizzabile: non ci sono panchine (a questo scopo non possono certo supplire gli stretti bordi delle fioriere cementizie, con siepe, che ne definiscono il perimetro); manca un minimo elemento qualificante (per es. sculture-gioco o una fontana, che piacciono tanto ai bambini).
La sensazione di squallore è dovuta anche al fatto che il piazzale è soffocato su 3 lati dalle macchine parcheggiate.
L'Assessore Rossi concorda che il Piazzale vada riqualificato, ma non ora, per mancanza

di finanziamenti disponibili.
Il Comitato ha visionato il progetto per il Piazzale che prevede il recupero dello spazio sottratto al mercato dalla corsia+fermata del tram, eliminando la gradinata in cemento con i portabandiera a confine con il parcheggio dell'ufficio postale. Ciò comportererebbe allora progettualità e costi aggiuntivi a vantaggio della solo funzione commerciale, peraltro a unica cadenza settimanale, mentre rimarrebbe molto penalizzata la fruizione quotidiana da parte della popolazione.
Sempre in funzione del mercato appare anche la mancanza nel progetto di opere di delimitazione/separazione del piazzale da quello relativo alla corsia del tram, necessario a nostro avviso per l'accesso e la fruizione in sicurezza della piazza

Proseguendo verso sud, il tratto di marciapiede prima di Via Pannonio è molto stretto (la percorribilità per i diversamente abili in carrozzella sarebbe problematica)

Lungo Via Cuoco, a senso unico, attualmente si può parcheggiare sui 2 lati, ma mancano le strisce bianche. Con l'avvento del tram (che viaggerà in senso contrario alle auto) questo non sarà più possibile sul lato dx. Chiedere se l'Amministrazione introdurrà la suddetta la segnaletica orizzontale.

Nel tratto in esame, iniziano le **alberature storiche di Via Guizza**.
Da Via S. Maria Assunta all'incrocio con Via Algarotti esistono 7 platani storici (sul marciapiede), ritenuti "non interferenti con il Metrobus" secondo il progetto esecutivo APS 2003, visionato dal Comitato e fornitogli dal C.d.Q.4.
Purtroppo, la recente collocazione dei pali del tram non è stata coordinata con i lavori dei professionisti incaricati dell'arredo urbano di Via Guizza, come invece richiedeva il Comitato nei mesi scorsi sollecitando l'attivazione del laboratorio di partecipazione.
In più casi, i pali troppo vicini agli alberi ne toccano i rami, per cui resta da sapere se e quanti di questi platani siano diventati "interferenti".
Lo stesso vale per il filare di tigli dall'altra parte della via, che non venivano indicati "interferenti" nel progetto APS di cui sopra.

Prima di Via Algarotti esiste la fermata del bus n. 8 (con pensilina)

Tratto n. 3: Dall'incrocio semaforico di Via Algarotti a Via Gozzano

Parcheggi e arredo urbano

Dall'angolo di Via Chiabrera, sino a Via Monti, inizia un tratto di squallidi slarghi a parcheggio molto disorganizzati, davanti a numerosi negozi.
In particolare il piccolo parcheggio in angolo, davanti alla farmacia, già ora difficoltoso, con l'avvento del tram dovrebbe ridursi ulteriormente, tanto più che parrebbe mantenuta l'attuale possibilità di svoltare a destra provenendo da Via Chiabrera. Forse è il caso di eliminarlo, o possibilmente spostandolo negli slarghi adiacenti.
Decisamente da riorganizzare questi ultimi, dove si parcheggia anche in doppia fila, dove manca una separazione fisica con la sede stradale, non c'è arredo verde, ed inoltre vi si fermano il bus 8 e la SITA (senza pensilina).

Patrimonio arboreo del quartiere

Sempre dopo il semaforo di Via Algarotti e sino a Via Boiardo, sono presenti altri 9 **platani storici** (in gruppi di 3, per un tratto di circa 450 metri), ritenuti "interferenti con il Metrotram" dal progetto APS 2003. Sono posti tutti su strada.

Il Comitato nel 2004 ha provveduto a censire tutto il patrimonio arboreo di Via Guizza (25 platani, oltre ai 3 già abbattuti nel 2004), 1 pino, 1 pioppo, 1 filare di tigli, 2 aceri, e in particolare per questi 9 platani (numeri dal 10 al 18), a misurare (agosto 2004) anche le distanze delle basi dei tronchi rispetto alla corsia del tram fino allora realizzata o rispetto la mezzeria stradale, per verificare l'esistenza della dimensione minima (m. 3,50) prevista dal codice stradale per permettere il transito degli autobus oltre che le auto.
Dallo studio è emerso che la distanza di m. 3,50 non sussiste per 6 platani: il n. 12, il 2° gruppo di 3 platani dal 13 al 15, il platano n. 16.
Anche qui in certi casi i pali sono stati collocati troppo vicini ai platani, se non dietro. Verificare caso per caso.
Il Comitato ha presentato all'Amministrazione, nel novembre 2004, una proposta per evitare il taglio di questi 9 platani storici, allungando il tratto promiscuo del tram di questi 450 metri, prevedendo parallelamente una sperimentazione per verificare l'entità dell'eventuale ritardo sui tempi di percorrenza previsti.
Al proposito, occorre anche ricordare che il primo progetto (con entrambe le corsie del tram su Via Guizza), prevedeva 2 tratti promiscui (dal parcheggio scambiatore sud alla fermata "Guizza", e dalla fermata "Cuoco" al ponte del Bassanello) e 1 tratto dedicato (dalla fermata "Guizza" alla fermata "Cuoco"), per cui con la nostra proposta, i tempi di percorrenza non dovrebbero eccedere quelli già previsti con il primo progetto.
Lungo tutto il tratto relativo a questi 9 platani, e negli spazi fra essi compresi, attualmente si può parcheggiare non in divieto di sosta, davanti ai numerosi negozi, senza particolari problemi per la circolazione. Mancano però le strisce bianche.
Con l'avvento del tram, nell'ipotesi di sperimentazione del tratto promiscuo, verrebbe anche verificata l'eventuale interferenza di tali soste con la circolazione veicolare .
Pur essendo prioritario per il Comitato salvaguardare i platani, si chiede comunque di valutare la possibilità di mantenere, nel tratto in esame, una parte di parcheggi (eventualmente restringendo i marciapiedi,ove consentito), e previa analisi delle disponibilità di spazi alternativi nelle vie laterali, che avendo essenzialmente funzione residenziale, sono ora generalmente utilizzate per parcheggiare le seconde auto.
Nell'ipotesi di dover sopprimere totalmente gli alberi, il Comitato chiede la possibilità di ricavare sulla loro sede (utilizzando anche i marciapiedi, ove la larghezza lo consenta), 1 corsia ciclabile (larghezza di norma non inferiore al metro).

Riqualificazione del piazzale di fronte alla Conad
Tra Via Monti e Via Pindemonte vi è uno slargo che comprende l'area di risulta dell'ex distributore (ora non utilizzata), un piccolo parcheggio disorganizzato, nel quale è ricavato lo spazio per l'attività ambulante di vendita pesce per 5 giorni la settimana.
Lo slargo è separato dal parcheggio del retrostante supermercato, tramite un'aiuola con alcuni alberi, residuo di un gruppo di cipressi e pioppi. L'insieme risulta squallido.
Si propone di riqualificarlo, utilizzando l'area ex distributore quale isola verde alberata (anche in funzione compensativa rispetto ai tagli degli alberi), ove magari collocare l'attività ambulante, ora troppo vicina alla strada e quindi ai gas di scarico dei veicoli.

…di nuovo parcheggi, arredo urbano, ciclabilità
Dopo Via Pindemonte esiste la fermata del bus n. 8 (senza pensilina)
Prima di Via Muzio esiste la fermata del bus n. 8 (possibilità di stare sotto il portico dell'edificio retrostante). Questo punto della Via, intermedio tra i platani suddetti, risulta piuttosto squallido, anche per la presenza in angolo di un grosso traliccio della linea elettrica. Andrebbe valorizzato.
Nell'aiuola spartitraffico di Via Muzio esiste un pino indicato come "non interferente con il Metrobus" nel progetto APS 2003; però la recente collocazione del previsto palo

semaforico, interferisce con i rami (chiedere chiarimenti)
Da Via Cattaneo sino a Via Beccaria la larghezza del marciapiede, che diventa quasi a raso, forse consentirebbe di ricavare almeno una corsia ciclabile (m 1.00).
Dopo le Vie Cattaneo e Baretti esistono le fermate del bus n. 8 (senza pensilina)
Dopo Via Redi, esiste l'esemplare arboreo più grande di Via Guizza: un pioppo nero, posto su marciapiede, ma le cui radici sono ormai aeree e hanno spezzato il cordolo; inoltre presenta un portamento inclinato verso il centro strada.
Più avanti, sino a Via Poliziano, ci sono ampi slarghi a parcheggio davanti ai negozi, dove forse ricavare un tratto di corsia ciclabile
Molto squallida appare ora l'area dei 3 platani abbattuti, dove tra l'altro insiste un'isola ecologica che interrompe la percorribilità del marciapiede esistente, sul quale si parcheggia anche. Lo slargo a parcheggio davanti ai negozi va riorganizzato

Considerazioni generali

- Lungo tutta la via i marciapiedi risultano dissestati, indipendentemente dalla presenza degli alberi. Da sistemare quindi.
- Nel caso di mantenimento delle alberature, i cui tronchi ora sono soffocati dall'asfalto dei marciapiedi (non essendo stata lasciata a suo tempo una zona di protezione in vista del loro accrescimento), questi andrebbero adeguati, rialzandoli e con la suddetta zona di protezione.
- Ridurre il traffico veicolare di attraversamento su Via Guizza (per non disattendere 1 dei principi ispiratori del SIR1, di rendere maggiormente vivibili i quartieri, diminuendo il traffico privato a favore del pubblico e della ciclabilità). Ricordiamo che alla Guizza il tram si sovrappone (non diminuisce le corsie attualmente utilizzate per il traffico privato!), penalizzando purtroppo le biciclette (in apparente contrasto con il principio ispiratore detto prima).
  Distribuire quindi equamente la possibilità di convivenza tra auto e ciclisti
- Incrementare il superamento di barriere architettoniche (anche nelle nuove fermate del tram, analogamente ai criteri presenti nel progetto di riqualificazione dell'Arcella)
- Manca ancora il quadro complessivo delle modifiche viabilistiche che l'Amministrazione intenderà introdurre; si chiede quindi di portarne a conoscenza il Laboratorio.
- Chiedere se gli attuali attraversamenti pedonali lungo tutta Via Guizza verranno mantenuti e/o ridotti/spostati/aumentati, e inoltre protetti (ora non sono adeguatamente segnalati a terra), per evitare che Via Guizza diventi una barriera di separazione tra la zona ovest e quella est.
- Mancano le rastrelliere per le bici lungo tutta Via Guizza, eccetto in pochissimi punti, es. negozio "Pastificio Artusi", negozio "Gocce e Bolle". Prevederle in misura adeguata.
- Prevedere percorsi in sicurezza per i "Piedibus".