

Laboratorio Guizza - Sintesi incontro del 22 dicembre 2005

Premessa

L'incontro aveva in programma la sintesi delle problematiche evidenziate nel corso dei 2 sopralluoghi relativi ai temi: 1) Opere collaterali al metrobus, e 2) Viabilità interna e connessioni col centro.

Il numero dei presenti non è stato alto (circa 20 persone oltre i coordinatori e i tecnici), ma eravamo sotto Natale.

I coordinatori hanno deciso di suddividere i presenti in 2 gruppi, per discutere separatamente ciascun tema.

Riguardo a ciò come Comitato ho espresso contrarietà, in quanto la funzione del Laboratorio è proprio quella di far partecipare tutti nella discussione dei temi scelti, e non gruppi ristretti, l'apporto dei quali potrà essere solo parziale, in quanto non rappresentativi della totalità delle posizioni, assicurata invece dalla discussione in plenaria.

In tal senso ho portato l'esempio dei criteri assunti da Agenda 21, che anche per tematiche molto complesse, tipo quella del P.A.T. - il nuovo Piano Regolatore - attualmente in corso (e alla quale partecipo come rappresentante del Comitato), ha adottato la forma plenaria richiesta dalla maggioranza dei partecipanti.

A fronte di tale richiesta i coordinatori però sono stati rigidi.

Io, Franco Storti e la Orsola abbiamo partecipato al gruppo sul Laboratorio 1).

Rimango quindi in attesa del verbale dei coordinatori relativo ai lavori dei 2 gruppi, che dovrà a mio avviso contenere non le "scelte condivise" da ciascun gruppo, ma solo le problematiche e soluzioni proposte emerse.

Le "scelte condivise" potranno essere prese solo in forma plenaria; questo dobbiamo richiederlo fermamente.

Ma il calendario proposto dal laboratorio non sembra consentirlo.

Infatti, il tema 1) verrebbe discusso solo il giorno 19 gennaio, ma essendo prevista in quella data anche la discussione dei temi 2) e 3):riqualificazione area Cuoco – Assunta – Porto Astra, il risultato sarà quello di disperdere ancor più la visione d'insieme dei problemi, costringendo i presenti a scegliere di partecipare ad uno solo dei 3 gruppi, pur essendo la maggioranza interessati a tutti e 3, in quanto strettamente interrelati e importanti per la vivibilità della Guizza.

Di queste difficoltà informerei Scortegagna.

Inoltre, faccio presente che nel calendario diramato dal laboratorio l'ultimo incontro è previsto per il 2 febbraio (tema 3), ma manca un incontro finale di sintesi, previsto invece in Agenda 21 (già per il Parco Salici, e ora per il P.A.T.), durante il quale si tenta di stilare un documento finale "condiviso".

Occorre pertanto chiarire quale sarà l'esito dei lavori.

Per inciso, ho lamentato contenuti insufficienti riguardo la redazione dei verbali da parte dei coordinatori del Laboratorio.

Sintesi lavori gruppo Laboratorio 1) Opere collaterali al metrobus

Tra i tecnici era presente l'arch. Aldigheri, "incaricato dell'arredo di Via Guizza", e un tecnico di A.P.S.

Era presente anche Casetta Devis, presidente della Commissione Urbanistica del C.d.Q.4 Ha aperto i lavori l'architetto spiegando che in effetti l'incarico non l'aveva ancora ricevuto!!!!.

Nell'incontro precedente ci aveva detto che i fondi disponibili erano di circa 500.000 euro, e quindi in realtà l'arredo di Via Guizza sarebbe unicamente consistito nel rifare i marciapiedi (e in asfalto), ma che comunque il 12 dicembre doveva incontrare l'Assessore

Rossi per eventuali maggiorazioni di bilancio.

Nel presente incontro, l'architetto informa che ha sì incontrato Rossi, il quale avrebbe detto che per conoscere ulteriori disponibilità finanziarie bisognava attendere gennaio.

In conclusione, l'architetto non sa in quali ambiti deve progettare, e che l'arredo di Via Guizza in realtà sono i marciapiedi; ma allora non ha senso aver speso tempo e denaro per attivare un laboratorio di partecipazione che non potrà incidere su alcuna decisione dell'Amministrazione, nemmeno sul materiale dei marciapiedi!

L'impressione che stiamo veramente perdendo tempo ed efficacia, è dimostrata altresì dalla difficoltà dell'architetto di ricevere dall'Amministrazione i materiali cartografici di base su cui poter lavorare: rilievi stradali con evidenziate le proprietà private (slarghi a parcheggio davanti ai negozi, marciapiedi...), il piano completo delle palificazioni del tram, recentemente approvato (il tecnico di A.P.S. si presenta sempre agli incontri senza documentazione!).

Detti materiali risulterebbero essenziali ai fini della comprensione dei presenti, molti dei quali non hanno dimestichezza con gli aspetti tecnici di cui si discute.

Alcuni materiali li ha forniti il nostro Comitato, esponendoli a parete, o sui tavoli di volta in volta (foto, tracciati viari.....tabelle).

Visto come stanno le cose, l'architetto ha comunque illustrato con l'aiuto del computer le sue intenzioni progettuali ipotetiche, che il gruppo ha discusso.

Il primo obiettivo che l'architetto si è posto è quello di **dotare tutta la via di marciapiedi larghi almeno m. 1.50 (sezione che permette il superamento di barriere architettoniche nella circolazione di pedoni diversamente abili).**

Di seguito sintetizzo gli altri obiettivi progettuali ipotetici:

Tratto di Via Guizza dal parcheggio scambiatore sud a Via Fogazzaro.

Qui ci sono 6 platani ritenuti "non interferenti con il tram". **Il progetto prevede la realizzazione della "Porta sud" di Via Guizza**, ricostituendo l'effetto di viale alberato di memoria storica, piantumando dall'altro lato della via.

Gli è stato fatto notare che i platani esistenti sono ormai di notevoli dimensioni; che la strada essendo di sezione molto stretta non può avere marciapiede e gli alberi risultano posti sul ciglio, con adiacente fossato.

Visti gli spazi ridotti, occorrerebbe ripensare il tipo di alberatura, ovvero prevederla al di là del fossato.

Punto ex capolinea del bus n. 8 (angolo Via Cino da Pistoia)

Per questo slargo l'architetto ipotizza la **sistemazione a verde o a parcheggio**; il gruppo propende più per il parcheggio.

Negli elaborati in possesso del Comitato in questi giorni ho però notato che il progetto esecutivo A.P.S. del 2003 prevede in tale punto la destinazione ad "*Area a prevalente uso pedonale con accesso consentito ai mezzi pubblici*".

Dobbiamo quindi chiarire con l'architetto le ipotesi progettuali.

Punto ex traliccio Enel (angolo Via Muzio)

L'architetto ipotizza la **riqualificazione con elementi di arredo, sia verde che per la sosta**

Il gruppo concorda

Punto ex distributore carburanti (adiacente il parcheggio del supermercato CONAD)

Per questo slargo l'architetto prevede **un'isola verde di compensazione** (di eventuali tagli dei platani?).

Il gruppo concorda. A sua volta il Comitato aveva precedentemente indicato questa

destinazione, con riferimento anche alla rivalutazione dell'attività ambulante ivi presente (banco pesce)

Area Piazzale Cuoco

L'architetto propone una sua riqualificazione attraverso l'inserimento lungo il perimetro del piazzale di elementi plastici verticali aventi duplice funzione: segnale forte di centralità del luogo; versatilità in funzione dell'utilizzo a mercato della piazza (velari mobili)

Il gruppo non si è espresso in quanto sarà oggetto di discussione del laboratorio 3.

Posso solo notare che sembra mancare l'analisi dell'intorno, con le problematiche già evidenziate dal Comitato nella relazione fatta pervenire al Laboratorio prima del "sopralluogo tema 1" avvenuto il 26 novembre scorso, a cui rimando.

Tratto di Via Guizza dal bivio con Via S. Maria Assunta sino a Via Belli

In questo tratto, che è il più stretto della via, l'architetto ritiene che portando la larghezza dei marciapiedi a m 1.50, la circolazione delle auto (nel lato destro, procedendo da sud) non sarà possibile in sede separata dal tram.

Ciò permetterebbe di **ricavare la pista ciclabile sino a Via Belli, e il senso unico in uscita sull'altro lato**, ovviamente dirottando il traffico privato per il Bassanello su Via S. Maria Assunta e Strada Alternativa a Via Guizza, per evitare la circolazione promiscua tram-auto private, che rallenterebbe i tempi di percorrenza del SIR1.

Questo coinciderebbe con la nostra richiesta iniziale, poi parzialmente modificata (corsia ciclabile solo da Via dei Tigli a Via Belli) per tener conto delle esigenze dei commercianti. La tesi dell'architetto secondo cui allargando i marciapiedi il tram non viaggerebbe più in sede dedicata, non è proprio esatta.

Infatti, analizzando gli elaborati esecutivi A.P.S. in nostro possesso (che l'architetto forse non ha), nel tratto in esame - lungo in totale circa m 400 - è previsto che il tram viaggi comunque in sede promiscua (dal futuro nuovo impianto semaforico poco prima di Via Sacchetti, sino allo slargo a parcheggio dei negozi in prossimità di Via Belli) per circa m 170.

Questo per asserire che in tale ambito, la proposta del Comitato non è interrelata alla richiesta di altri interventi, tipo l'allargamento dei marciapiedi, bensì costituisce una alternativa che consentirebbe di aumentare la lunghezza del tratto dedicato al tram, oltre che assicurare la circolazione in sicurezza per i ciclisti.

Anche di questo materiale, comprendente il progetto della passerella e del tratto ciclabile di accesso (che mi sono procurata in C.d.Q.4), e sul quale ho riportato la modifica del tracciato del tram (che in corrispondenza della curva verso il Bassanello non corre più al centro carreggiata bensì molto vicino all'argine) farò avere copia all'architetto.

Un partecipante ha chiesto che nell'ipotesi di realizzazione del senso unico in uscita, venga vietato l'ingresso a Via Guizza per chi proviene dal lungargine Scaricatore (da est), permettendogli di proseguire solo in direzione ponte del Bassanello.

Non concordo con questa idea per il motivo seguente:

- non permette di accedere a Via Belli (strada chiusa, con residenze, azienda produttiva, ambulatorio di pediatria..), costringendo per chi proviene dal ponte IV Martiri di attraversare tutta la zona (percorrendo stradine interne, attraversando Via Guizza per giungere su Strada Alternativa al Bassanello e quindi a Via Guizza attraversando i binari del tram!!!!!!).

Nel progetto **non compare la previsione di tratti di corsie ciclabili**; sarebbe opportuno farlo presente al Laboratorio.

Al riguardo, il Comitato aveva già indicato alcune ipotesi localizzative, all'interno della relazione fatta pervenire al Laboratorio prima del "sopralluogo tema 1" avvenuto il 26 novembre scorso (tipo: tra le Vie Monti e Gozzano, da Via Cattaneo a Via Beccaria).

Abbiamo sollevato il tema nel gruppo, ma c'è stata un po' di confusione, in quanto l'architetto ipotizzava che, non disponendo di cartografia relativa alle aree lungo strada di proprietà privata, può solo ipotizzare corsie da ricavare sulla carreggiata, con la conseguenza di rendere ancor più promiscua la circolazione.

Riteniamo che comunque il Laboratorio debba considerare questo tema, delle ipotesi evidenziate dal Comitato, come di altre che eventualmente scaturissero dalla discussione in plenaria.

Nel progetto **non compaiono ipotesi di risistemazione degli slarghi a parcheggio privati antistanti ai negozi**, problema già da tempo sollevato dal Comitato ai fini di una effettiva riqualificazione di Via Guizza.

Il tema è stato discusso dal gruppo; ha trovato condivisione l'opinione di un partecipante volta a richiedere all'Amministrazione di istituire un tavolo di discussione con i negozianti proprietari degli slarghi a parcheggio di uso pubblico, al fine di programmare e definire un piano di riqualificazione degli spazi a parcheggio di Via Guizza.

Anche questa ipotesi va riportata in plenaria

Come Comitato ho fatto notare all'architetto che le sue ipotesi progettuali sono in generale condivisibili, ma che **manca il riferimento al sistema di pali del tram già in essere, con le relazioni indotte sulla circolazione pedonale.**

Viene proposto un allargamento tipo..., ma gli ho fatto notare che i punti su cui intervenire sarebbero diversi.

In tal senso ho puntualizzato che il Comitato insiste sulla necessità, ai fini del pubblico interesse, di discutere sulla realtà concreta di Via Guizza, e perciò ha provveduto (il 10 dicembre 2005), ad eseguire un rilievo del posizionamento dei pali del tram rispetto alle sezioni dei marciapiedi, agli alberi storici, alle proprietà private

La risposta dell'architetto è stata quella di valutare l'adozione o meno di tale soluzione-tipo in base alla consistenza delle nostre rilevazioni.

Perciò il Comitato si è impegnato a fornire all'architetto copia degli elaborati analitici prodotti ed esposti all'incontro: foto, tabelle, tavole di riferimento (di queste ultime Aldigheri ha già fatto copia fotografica), nonché l'elaborato di sintesi denominato "Conclusioni" (che vi allego per conoscenza)

Il progetto **non accenna nemmeno alle interferenze alla pedonalità causate da elementi diversi dai pali del tram, tipo le isole ecologiche**, documentate invece in maniera puntuale dal Comitato nei documenti già fatti pervenire al Laboratorio, nonché nel rilievo di cui sopra.

Riteniamo che il Laboratorio debba considerare questo tema, delle ipotesi evidenziate dal Comitato, come di altre che eventualmente scaturissero dalla discussione in plenaria
Gentili coordinatori, invio una sintesi dell'incontro del 22 dicembre scorso, con le riflessioni del Comitato

Per quanto riguarda il **patrimonio arboreo storico della via, il progetto non ne fa menzione**, nemmeno in relazione alla necessità di sistemare l'area circostante gli apparati radicali degli alberi "non interferenti con il tram" (platani, pioppo nero, aceri), i cui tronchi sono ora soffocati dall'asfalto (tema già evidenziato negli studi del Comitato).

Non c'è stato tempo di discuterne nel gruppo, perciò ritengo vada sollevato nuovamente in plenaria.

Riguardo al **tema della salvaguardia dei 9 platani storici ritenuti "interferenti con il tram"**, un partecipante ha nuovamente espresso il parere che priorità debba essere data al tram.

Orsola e Franco hanno ribadito la nostra posizione, che fa leva sulla richiesta della sperimentazione dell'allungamento del tratto promiscuo, le ipotesi di snellire il traffico di attraversamento (dirottandolo sulla tangenziale, come dice il documento V.I.A., o regolando l'ingresso da sud, per fasce orarie).

Non ci sono state evidenti reazioni contrarie, se non quella del tecnico di A.P.S. che nutre dubbi sulla realizzabilità della sperimentazione.

Ritengo che il tema vada riportato in plenaria

COMITATO PARCO GUIZZA E SALVAGUARDIA DEL VERDE

Conclusioni

Dal rilievo emerge che:

1) la circolazione dei pedoni lungo i marciapiedi di Via Guizza risulterà peggiorata rispetto allo stato attuale, salvo che per l'eliminazione del fondo sconnesso, in quanto in molti casi i pali risultano posizionati secondo criteri apparentemente non logici, come di seguito illustrato.

a) Pali posti su marciapiede

Diversi pali sono posizionati quasi al centro del marciapiede (che spesso ha dimensioni limitate)

Diversi pali sono posizionati vicino al bordo strada

Diversi pali sono posizionati vicino alle recinzioni delle proprietà private

Diversi pali sono addossati alle recinzioni delle proprietà private

Con ciò, spesso si configura una percorribilità dei marciapiedi di tipo curvilineo anziché rettilineo, come avviene attualmente, con disagi soprattutto per le persone diversamente abili (ciechi, su carrozzella..), per le quali risulta invece ottimale, per la loro sicurezza, mantenere una direzione di marcia il più possibile costante.

Inoltre la larghezza spesso contenuta dei marciapiedi esistenti, avrebbe consigliato di posizionare i pali il più possibile addossati alle recinzioni delle proprietà private, per mantenere almeno la distanza utile di m. 1,20 (vedi le "Linee guida per la redazione del Piano di eliminazione delle barriere architettoniche – Regione veneto anno 2003"), considerata minima per permettere la circolazione di una persona diversamente abile su carrozzella e di un altro pedone a lato (senza dover incappare sul palo o dover attendere per sorpassare la carrozzella)

Invece, il criterio generalmente assunto appare quello di garantire tra palo e bordo strada o tra palo e recinzione privata la misura minima di cm 90 (prevista per il solo passaggio di una persona diversamente abile in carrozzella), con la conseguenza di trovare così il palo quasi in mezzo al marciapiede o non addossato alla recinzione (con un residuo di circa 15 cm, di fatto inutilizzabile dai pedoni!)

Infine, si dovrebbe tenere presente che (vedi le "Linee guida per la redazione del Piano di eliminazione delle barriere architettoniche – Regione veneto anno 2003"), le persone diversamente abili in carrozzella sui marciapiedi dovrebbero poter effettuare anche l'inversione di marcia ogni 10 m di sviluppo lineare (necessitando di una sezione di almeno m 1,50).

b) Pali posizionati su strada

Diversi pali sono posizionati su strada anziché su marciapiede (anche nei casi in cui questi risultano ampi).

Il Comitato ha evidenziato queste problematiche nel corso dell'incontro del Laboratorio Guizza del 22 dicembre 2005.

Sempre sul posizionamento dei pali ha fatto inoltre notare che il risultato del loro posizionamento appare piuttosto "disordinato" rispetto a quello ottenuto nelle tratte del centro storico.

Un tecnico di A.P.S. ha risposto che non possiamo fare il confronto con quella realtà (il motivo non è stato dato), e che probabilmente il fatto che i pali “viaggino” ora a bordo strada, ora a bordo proprietà private, ora al centro dei marciapiedi, potrebbe dipendere dalle reti tecnologiche presenti nel sottosuolo.

La motivazione non ci ha convinti, vorremmo chiarimenti e comunque chiediamo una verifica dei posizionamenti dei pali evidenziati nel nostro rilievo, in riferimento alla citata normativa sulle barriere architettoniche, nella convinzione che si possa ancora rimediare (come peraltro già fatto dall'Amministrazione in alcuni casi) a tali posizionamenti che hanno frazionato lo spazio utile alla circolazione pedonale già esistente.

2) Il posizionamento su stradadi alcuni pali, allineandoli a platani ritenuti “interferenti con il tram” (il gruppo di 3 platani in prima di Via Algarotti, provenendo da sud), di fatto contraddice tale intenzione, rendendo “interferenti con il tram” i pali stessi!

Di conseguenza, resta la possibilità di salvaguardare questi 3 platani storici.

3) Chiediamo infine che vengano risolte le altre situazioni evidenziate nel rilievo dovute ad elementi diversi dai pali.

Grazie e saluti

Bernini Cosetta (referente Laboratorio 1)