

AUDIZIONE COMMISSIONE TERRITORIO

23.12.2014 ing. Gaetano Giordano (comitato Borgo Berga)

Il Comitato Borgo Berga, sia per le sue dimensioni, sia per l'esiguo tempo disponibile, non è in grado di giudicare il progetto nella sua totalità, valutando la necessità e l'opportunità delle grandi scelte che ne stanno alla base; dà per assodate la competenza e la sincerità di chi l'ha redatto e la buona fede di chi lo sostiene, lasciando ad altri qualificati Enti (come la commissione territorio) il giudizio complessivo.

Tuttavia vogliamo fornire un contributo, consapevoli che "il papa e il contadin vede più del papa solo"...

Il poco tempo a disposizione obbliga ad una estrema sintesi nell'esposizione e per questo mi limiterò a citare solo alcuni casi, non in ordine di importanza e ben lungi da potersi considerare esaustivi delle questioni sul tappeto.

Il progetto di fattibilità TAC in esame prevede, oltre all'intervento di tipo ferroviario, anche una serie di opere infrastrutturali di completamento che comportano un vero e proprio sovvertimento dello stato attuale urbanistico e della mobilità.

E' evidente, e credo sia stato già ben sottolineato da altri interventi, come la portata di queste opere richiede un tempo enormemente maggiore di quanto sia concesso dalle scadenze che sembrano essere forzate (ai commissari il compito di verificare se è giustificata tale fretta).

Come (quasi) ogni progetto, anche questo comporta aspetti positivi e negativi, per cui inevitabilmente si dovrà effettuare un bilancio vantaggi-svantaggi che sarà alla base del giudizio complessivo che verrà espresso.

Tuttavia il grado di dettaglio del progetto non è tale da fornire dati e conoscenze sufficienti a comprendere appieno ogni sua parte; questo è in parte giustificato dal livello non avanzato di progettazione, ma mette la città e i suoi amministratori in difficoltà nel potersi esprimere con adeguata cognizione di causa, costringendo ad un giudizio che a volte può comportare una sorta di salto nel vuoto.

Sarebbero necessari approfondimenti e chiarimenti, magari con colloqui diretti con i Progettisti, riguardo ai molti punti che, almeno dalla documentazione pubblicata on line, risultano ancora poco o per nulla definiti, come ad esempio:

La reale posizione delle 2 corsie filobus lungo via Gallo, in "affaccio" immediato sulla TAC, cosa che finora sembrava impossibile per un solo marciapiede molto più arretrato, sulla ferrovia normale;

La viabilità di via Bassano, in compresenza delle linee filobus;

Come verrà collegato pedonalmente e ciclabilmente Monte Berico con il centro storico, visto che i due nodi attualmente critici da questo punto di vista (i piazzali Fraccon e S. Libera) non vengono certo risolti nel progetto che, anzi, vi aggiunge il

passaggio dei filobus; è da notare che il progetto indica più percorsi ciclo-pedonali (anche) in zona campo Marzo, ma li dimentica completamente lungo viale Risorgimento e alle sue estremità;

Analoga lacuna riguarda la connessione ciclopedonale presso la stazione Tribunale, dove, oltre alla stessa strada ferrata, il Bacchiglione e il Retrone costituiscono ulteriori barriere; lo stesso tribunale è collegato alla stazione solo attraverso la rotatoria?

La portata rivoluzionaria del progetto comporta inevitabilmente anche uno sconvolgimento del sistema viario e di mobilità cittadino, certamente non previsto e non prevedibile dal PAT attualmente vigente.

In pratica, quindi, l'intero assetto del territorio della zona sud della città va rivisto e adeguato al progetto in esame; ovviamente ci si chiede: ciò è stato fatto?

E' evidente che il giudizio sul progetto non può prescindere dalle conseguenze che esso avrà anche in punti non direttamente interessati dalle opere.

Quindi ad esempio è importante sapere:

Come verranno riorganizzati i trasporti pubblici (tutti, non solo il filobus, sostanzialmente noto)?

Come verrà riassetata la viabilità nelle strade non direttamente interessate dalle opere (sensi unici, divieti di transito, parcheggi, ecc.)?

Come verranno rimpiazzate le superfici che verranno impermeabilizzate nelle aree a rischio idraulico (come la rimessa filobus in zona tribunale, strade, svincoli, ecc.)?

Tutto questo è compito dell'ufficio tecnico comunale, ma è presumibile che esso non abbia avuto la possibilità ed il tempo di farlo.

Inoltre sarebbe utile sapere se il Progettista ha considerato anche soluzioni alternative a quanto presentato, al fine di diminuire o eliminare alcune criticità evidenti, come ad esempio:

Lo sbocco est del tunnel in prossimità delle case e proprio ai piedi della Villa dei Nani, nell'unico spazio rimasto ineditato e completamente verde ad ovest della pista ciclabile

A tale riguardo, ancora a titolo di esempio, si è valutata la **possibilità di prolungare il tunnel fino a sbucare a est del Bacchiglione**, così da salvaguardare lo status quo del piede del colle (conservando quindi anche la connessione stradale fra Borgo Berga e la Riviera Berica)?

Tale soluzione era adottata da un altro progettista, in uno studio pubblicato alcuni anni fa.

Rimangono comunque altre perplessità ad esempio:

Sulla dismissione della stazione storica, con posizione e connessione pedonale indiscutibilmente privilegiata rispetto al centro storico;

Sulla angustia degli spazi in cui sono ubicate le 2 nuove stazioni, che sembrano nascere già asfittiche, comprimendo e rendendo a loro volta asfittici anche gli spazi e le infrastrutture circostanti (strade, rotonde, parcheggi, ecc.);

Sulla gestione della mobilità prevista e della stessa stazione Tribunale durante le partite di calcio al vicino stadio, che per motivi di ordine pubblico obbligano alla chiusura al traffico di un'ampia zona circostante, aspetto che forse non è conosciuto dal Progettista.

Sul fatto che il progetto sembra aver ommesso di considerare il popoloso quartiere di S. Pio X (e connessi), per il quale non è previsto alcun collegamento veloce diretto con le stazioni, la zona ovest (tra cui la industriale) e il centro storico;

Sul fatto che la stazione Fiera è in area a rischio idraulico 2 e la stazione Tribunale insiste (forse non come fabbricato, ma sicuramente con parte dei marciapiedi e dei binari) su aree a rischio idraulico 2 e 3;

Sulla prevista demolizione dell'attuale ponte ferroviario sul Bacchiglione, con valore storico non solo perché ottocentesco, ma anche perché conserva i segni dell'attentato del novembre '44 che ha scatenato la rappresaglia nazista con il sacrificio dei "X Martiri".

Tutti questi aspetti dovranno essere obbligatoriamente chiariti e/o risolti nel tempo che ancora c'è per la redazione dei progetti definitivo ed esecutivo.

Pertanto si ritiene assolutamente necessario, da ora in avanti che:

Il prosieguo della fase progettuale sia strettamente seguito dall'ufficio tecnico comunale;

I tecnici comunali siano edotti su tutti i punti del progetto, anche quelli non chiari o non definiti nella fase attuale

I tecnici comunali studino le conseguenze (urbanistiche, viabilistiche, di mobilità, ecc.) delle opere e dell'organizzazione previste dal progetto

I tecnici comunali illustrino periodicamente quanto sopra in assemblee pubbliche nei vari quartieri interessati e comunque negli uffici, ai cittadini che lo chiedano.

I tecnici comunali raccolgano le istanze dei cittadini e, vagliate, le sottopongano tempestivamente al progettista, così da migliorare il più possibile il progetto e risolvere al meglio i problemi, anche quelli che possono essere sfuggiti al Progettista.

In altre parole, si dovranno garantire con diligenza e sollecitudine, sia la corretta ed esauriente informazione della cittadinanza, sia un dialogo con la stessa cittadinanza,

finalizzato ad ottenere una progettazione con un minimo di partecipazione; cosa che, purtroppo, finora è mancata completamente.

Non possiamo continuare così, per cui è il caso di **creare uno staff di tecnici che fungano da tramite fra la cittadinanza e il progettista e di aprire uno sportello apposito**: il costo è senz'altro giustificato, vista l'entità delle modifiche sul tappeto, che costituiscono un evento del tutto straordinario e di rilevanza epocale per i futuri assetto e aspetto della città.

Inoltre l'occasione sembra propizia per ottenere la **copertura (almeno) di un breve tratto (circa 40 metri) di ferrovia, allargando piazzale Fraccon verso est**, in modo da risolvere correttamente l'attuale problema costituito dalla strozzatura dell'innesto di via Gallo in Borgo Berga; l'ipotesi è stata oggetto di una osservazione al P.I. di 2 anni fa e sembra perfettamente compatibile con il passaggio del filobus.



Ovviamente c'è la massima disponibilità a illustrare più esaurientemente la proposta, qualora la Commissione lo ritenesse utile.

Infine, si potrebbe cogliere l'occasione per inserire nelle opere complementari anche la connessione ciclopedonale del costruendo quartiere Sviluppo Cotorossi con Borgo Berga, con una passerella sul Retrone a valle della ex casa del Sale (ora comando C.F.S.) e altri collegamenti reciproci con via Belluzzi e viale X Martiri.