

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

“PROGETTO DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO DI UNA MOBILITA’ URBANA SOSTENIBILE – BIENNIO 2008-2009”

OBIETTIVI DEL PROGETTO

Partendo dalla precisa volontà amministrativa di condivisione delle scelte direttamente con la popolazione, nonché la volontà di raccogliere quelle proposte ed iniziative provenienti da parti rappresentative del territorio quali Associazioni, Comitati e Gruppi, l’Amministrazione Comunale di Torre Boldone, dall’anno 2004, ha maturato diverse esperienze nell’ambito della partecipazione. Tale partecipazione ha assunto forme diverse a seconda degli obiettivi ed interessi coinvolti partendo da riunioni di quartiere per la risoluzione di problemi puntuali passando da partecipazioni collettive per opere di interesse generale e dal sostegno ad iniziative di cittadini arrivando, come ultima esperienza alla partecipazione di livello sovra comunale mediante l’istituzione e l’avvio del processo di Agenda 21 Locale con i Comuni di Gorle, Ranica e Nembro.

In particolare le esperienze maggiormente significative rispetto ai temi del bando risultano essere:

- a) il percorso partecipato per la progettazione dell’area verde denominata “dei campetti”
- b) il sostegno alle attività del Gruppo Pollicino, costituito da genitori, che hanno riguardato il tema della mobilità sul territorio comunale tramite l’attivazione del Piedibus
- c) il processo di Agenda 21 Locale sovracomunale che, mediante l’attivazione di tavoli tematici relativi a mobilità, scelte urbanistiche, relazioni sociali e energia, porterà alla redazione di un Piano d’Azione Locale da attuare nei prossimi anni

a) percorso partecipato area verde Campetti

L’iniziativa nasce dalla necessità di rivedere l’attuale area verde dotata di un campo di pallacanestro e di uno di pallavolo, limitrofa alla scuola media.

Tale opportunità è data dal previsto raddoppio, in termini di superficie, dell’area medesima da destinare a spazio pubblico

L’area si pone in posizione strategica rispetto ai servizi scolastici del paese e rispetto alle strutture ivi contenute segnalandosi come spazio d’incontro e di socializzazione non strutturato in termini di usi ed orari, favorito anche dalla facilità e dalla creazione di nuove linee d’accesso, spazio che sul territorio non esiste

E’ stato scelto di coinvolgere nel lavoro rappresentanti dei Comitati di Settore (organi consultivi dell’Amministrazione istituiti per ogni singolo settore d’interesse costituiti da rappresentanti dei gruppi politici presenti in Consiglio Comunali, Associazioni del Territorio, Istituzioni del Territorio, Cittadini) e rappresentanti dei cittadini della zona di realizzazione dei nuovi campetti.

Tale iniziativa è stata parallelamente seguita anche da alcune classi della scuola primaria che hanno prodotto la loro idea dell’area

Il risultato ha prodotto la sottodescritta visione condivisa del progetto che ha trasformato l’area “dei campetti” in una PIAZZA VERDE per Torre Boldone.

"Sulla base delle idee progettuali proposte, discusse e sintetizzate nelle pagine precedenti si è arrivati ad una elaborato grafico che sintetizza, localizzando le varie attività dell’area verde, in maniera visiva quanto elencato nelle pagine precedenti.

I principi guida della localizzazione delle varie attività suddivise per fasce d'età sono stati i seguenti:

- a) permeabilità tra le fasce d'età individuate e le singole attività (alcune attività ed alcuni spazi sono condivisibili anche in fasce di età diversa);*
- b) individuazione delle attività giovanili in aree con capacità attrattiva e situate in posizione neutra rispetto all'intorno;*
- c) considerato che l'area non presenta recinzioni viene individuato per i bambini più piccoli un'area lontana dalle strade e dal parcheggio in modo da creare un ottimo livello di sicurezza;*
- d) attenzione alle possibili relazioni tra utenti delle diverse fasce d'età e relativa collocazione, per esempio la fascia d'età degli anziani è stata collocata nelle immediate vicinanze con la prima infanzia per creare un rapporto di biunivoco derivante dalle medesime necessità (aree di tranquillità) ed un rapporto di reciproco interesse da un lato legato al maggior controllo che si genera dall'adulto al bambino e dall'altro legato alla piacevolezza della compagnia o della semplice osservazione dei bambini più piccoli;*
- e) spazi a prato non attrezzati per un uso promiscuo (gioco, picnic, relax, ecc)*
- f) necessità di creare la possibilità divenire a contatto con l'acqua mediante la formazione di una pozza d'acqua che, per impedire l'eccessiva stagnazione ed i problemi conseguenti, sia all'interno del ciclo di scorrimento dell'acqua della valletta da cui è generata*

Da un punto di vista strutturale si è ritenuto che il parco non possa prescindere dai seguenti elementi:

- a) assenza di recinzione*
- b) spostamento dell'attuale parcheggio penetrante nell'area in fregio alla via Donizzetti (che fra l'altro aumenta la dotazione di posti auto) per recuperare un'unitarietà dell'area senza frange*
- c) mantenimento delle attività che oggi rappresentano il punto attrattivo dell'area (campi da pallacanestro, pallavolo, calcetto)*
- d) percorsi all'interno del parco colleganti i punti di accesso mai in modo diretto (evita la tentazione di scorciatoie per chi potrebbe passare con mezzi vietati)*
- e) la presenza di un piccolo edificio (chiosco) posizionato vicino al parcheggio che possa fungere da elemento di ritrovo o da elemento catalizzatore per le attività di gioco (non proprie di un parco pubblico come giochi da tavolo, scacchi)"*

Tale visione è stata mutuata in un progetto esecutivo che nel corso del 2008 vedrà la sua realizzazione

b) Progetto Pollicino

Il progetto Pollicino è nato dai cittadini e dal territorio, cioè come esempio di progettazione partecipata che ha saputo coinvolgere l'Ente locale e le Istituzioni scolastiche. Il protagonismo dei genitori ha consentito una gestione attiva e non burocratica del progetto, curando molto anche all'aspetto della comunicazione efficace.

Il Gruppo, attivo dal 2005, ha portato alla ribalta il problema della mobilità pedonale e ciclabile sul territorio, infatti Pollicino non è soltanto un Piedibus: a partire dall'esigenza di rendere più sicuri i percorsi casa-scuola e viceversa, ha saputo allargare il proprio orizzonte al miglioramento della vivibilità del paese, dando un significativo contributo (a cominciare dai dati raccolti con due questionari, uno destinato ai bambini scuola primaria ed uno destinato ai genitori degli alunni) per la predisposizione degli strumenti urbanistici che l'Amministrazione comunale ha adottato e sta realizzando.

L'Amministrazione Comunale, insieme al Gruppo, ha dato vita ad iniziative con la cittadinanza mediante l'organizzazione di serate tematiche affrontanti il tema della sicurezza stradale, di incontri con i genitori della scuola primaria per discutere il tema e raccogliere proposte nonché di giornate con i ragazzi della scuola elementare che hanno potuto esprimere il loro punto di vista sulla mobilità all'interno del territorio rispetto ai loro punti d'interesse

In risposta a tali sollecitazioni e condividendone le tematiche poste. l'Amministrazione Comunale ha risposto in modo efficace traducendo le esigenze espresse e reali in alcuni interventi sul territorio e più in generale sulla redazione di un Piano Urbano del Traffico che ha come tema centrale la moderazione del traffico per favorire la mobilità dell'utente debole

Per le varie attività del gruppo si rimanda a quanto presentato per il bando "A scuola, a piedi bus, anch'io" ed al sito internet www.pollicino.bg.it sezione documenti

b) Agenda 21 Locale

In accordo con i Comuni di Gorle, Ranica e Nembro si è attivato il processo di Agenda 21 Locale che nel corso dell'anno 2007 ha portato alla costituzione del Forum permanente ed all'individuazione dei tavoli tematici che, svoltisi nei primi tre mesi del 2008, hanno affrontato i temi della mobilità urbana, delle scelte urbanistiche, delle relazioni sociali e dell'approvvigionamento energetico

A parte il tavolo tematico dedicato anche negli altri tavoli tematici (ogni singolo tavolo è stato partecipato da persone diverse) si è evidenziato in modo netto, per motivazioni diverse, la necessità di intervenire sulla mobilità pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico per rendere migliore la fruizione, la socializzazione, l'atmosfera del territorio coinvolto

Tale consapevolezza di fatto generalizzata all'interno di tavoli partecipati da rappresentanti di quattro comuni (bacino di ca. 30.000 persone) e non interclusa in qualche soggetto, virtuoso ma portatore di idee proprie, rende evidente come le politiche amministrative non possono non fare a meno di intervenire localmente per migliorare la mobilità in attesa di interventi strutturali a maggiore scala che portino ulteriori benefici

Il lavoro dei tavoli tematici è stato espresso mediante delle schede progetto che raggruppate in categorie daranno vita al Piano d'Azione Locale con il quale le Amministrazioni coinvolte dovranno confrontarsi per le prossime azioni e programmazioni territoriali

DESCRIZIONE STATO DI FATTO (interventi di mobilità urbana sostenibile già attuati entro il 2007)

Al 2007 gli interventi di mobilità sostenibile attuati riguardano interventi strutturali sulle strade e vanno dalla semplice creazione di marciapiedi con restringimenti di carreggiata stradale (anni 2005 e 2006) ad interventi veri e propri di moderazione del traffico anticipati rispetto ai contenuti del Piano Urbano del Traffico ma comunque coerenti con lo stesso.

L'intervento più importante è stata la creazione di una Zona 30 all'ingresso del complesso scolastico scuola primaria e secondaria di 1° grado che ha consentito di ridurre la velocità media del traffico veicolare rendendo più sicuri gli attraversamenti per raggiungere le scuole. In altre zone del paese sono stati realizzati attraversamenti rialzati

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATI PER IL BIENNIO 2008/2009

Interventi di partecipazione

Nell'anno 2008 si concluderà il processo di attivazione di Agenda 21 Locale mediante la redazione del Piano Locale d'Azione e la sua relativa approvazione da parte del Forum in forma plenaria (previsto per maggio 2008)

Interventi di programmazione

Nell'anno 2008 verrà approvato in via definitiva il Piano Urbano del Traffico.

I costi per la predisposizione e redazione del Piano Urbano del Traffico sono pari ad € 20.000,00 di cui € 800,00 per indagini d'opinione sul traffico e la sicurezza, mediante la raccolta ed elaborazione statistica di oltre 1.400 questionari distribuiti alle famiglie ed ai ragazzi delle scuole elementari e medie.

Interventi mediante opere

Realizzazione nei punti nevralgici del territorio di interventi di regolarizzazione del flusso veicolare mediante la creazione di rotonde e di spazi di relazione con punti focali del territorio (municipio, parrocchia) utilizzando i criteri di moderazione del traffico previsti nel Piano Urbano del Traffico, in particolare:

- a) rotonda rialzata incrocio 5 vie
- b) incrocio rialzato di fronte sagrato chiesa parrocchiale
- c) nuova sistemazione parcheggio, strada e spazi pedonali nell'area posta tra il retro della chiesa parrocchiale ed il Municipio
- d) interventi di moderazione del traffico nelle aree vicino alle scuole elementari e medie (via Donizetti, via Borghetto) mediante la creazione di rotonde protette e percorsi pedonali scolastici, in simbiosi con il Progetto Pollicino.

SOGGETTI COINVOLTI

Amministrazione Comunale con il coinvolgimento di

Comitati di Settore (Territorio, Scuola)

Gruppo Pollicino (Comitato Genitori, Associazione Infanzia & Incontri)

CRONOPROGRAMMA

Approvazione Piano Urbano del Traffico:	anno 2008.
Interventi mediante opere descritti ai punti precedenti:	inizio lavori anno 2008; ultimazione lavori fine 2009.

PUNTI DI FORZA DEL PROGETTO

I punti di forza del progetto sono sostanzialmente due:

- 1) la forza delle scelte effettuate derivante da un'esperienza di partecipazione forte, rispetto alle tematiche introdotte, da parte di rappresentazioni della società espressione di diverse sfaccettature della stessa. In particolare la partecipazione non si è espressa su un singolo progetto ma si è espressa in processi diversi tra loro che hanno comunque portato ad evidenziare la necessità delle medesime scelte
- 2) Il breve-medio termine in cui le scelte possono tradursi in azioni e risultati efficaci derivanti sia dai risultati della partecipazione sia dalla traduzione in programmazione e pianificazione già avanzata

ALLEGATI

CD con raccolta di materiali e copia foto stampate:

- A) Piano del Traffico Urbano;
- B) Estratti dai tavoli tematici di A21L relativamente ai temi della mobilità;
- C) Fotografie interventi effettuati.

Torre Boldone, 4 aprile 2008