

COMUNE DI VERONA

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI RIQUALIFICAZIONE DI LOTTO IN LOCALITA' BORGO MILANO (A.T.O.3) – VIA STURZO – VIA SCARABELLO

Scheda norma n. 55 - approvata con D.C.C. n.91 del 23.12.2012

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLE OPERE OGGETTO DI SOSTITUZIONE DELLA MONETIZZAZIONE

Il progettista

Arch. Tobia Bonetti

S. D. A. B. srl
Studio d'Architettura Bonetti

Lungadige Panvinio 19 - 37121 - VERONA
Tel: 045.592516 mobile +39.3496730254 e-mail: abonetti@libero.it tobiabonetti@gmail.com P.I.: 04424250233

1. ANALISI DELLA VIABILITA' ESISTENTE INTERNA ALL'AREA

L'area interessata dal P.U.A. si condensa attorno a Via Scarabello e Via Sturzo.

I settori esterni all'ambito del PUA, che sono comunque inclusi all'interno del ripensamento e la riprogettazione dell'area, sono il tratto iniziale e terminale di via Scarabello.

La situazione della viabilità attuale lungo Via Scarabello è dovuta alla probabile assenza nel passato di una riflessione generale sull'area, la quale ha tristemente impresso a tutta la via il carattere della provvisorietà.

Attualmente il flusso dei veicoli lungo la via è consentito con doppio senso di marcia fino al raggiungimento del grande spazio destinato a parcheggio davanti alla scuola. Qui, causa la presenza di guard-rail che impedisce il collegamento con Via Sturzo, i veicoli effettuano l'inversione e si reimmettono nel tratto rettilineo della stessa via. Ad oggi, il parcheggio, si configura come uno spazio vuoto, privo dei caratteri che stabiliscono un'appropriata fruibilità degli spazi e una propria identità.

Lungo tutta Via Scarabello non è presente la segnaletica orizzontale, pertanto l'intera via è costipata di automobili che in maniera poco appropriata e confusa occupano gli spazi a destra e a sinistra della striscia asfaltata.

Non esistono marciapiedi lungo tutta la via, non è presente un solo metro quadro di percorso pedonale. I pochi studenti delle scuole elementari che decidono di recarsi a scuola a piedi si confrontano ogni mattina con il traffico delle auto che sopraggiunge da via S.Marco. Osservando la situazione alle ore di maggior traffico, la mattina, prima dell'apertura delle scuole e al termine delle lezioni, si percepisce la difficoltà dei pedoni che sono costretti a strisciare laddove è possibile zigzagando tra le auto parcheggiate e facendo attenzione alle macchine che sopraggiungono in gran fretta da via San Marco e quelle che tornano indietro dopo aver "scaricato" il figlio davanti al cancello.

S. D. A. B. srl
Studio d'Architettura Bonetti

2. PROPOSTA DELLA NUOVA VIABILITA'

L'opportunità offerta dalla prescrizione di realizzare il marciapiede lungo Via Scarabello, implica in un certo modo al ripensamento della viabilità interna alla microzona. Si propone quindi di modificare l'attuale assetto viario a due sensi di marcia, rendendolo ad un solo senso.

Tale necessità deriva dal restringimento della corsia stradale dovuto alla presenza del nuovo marciapiede che si è deciso di raddoppiare sul lato opposto. Sul lato sinistro, ove possibile, si ritiene utile definire degli spazi destinati al parcheggio, compatibilmente con gli ingressi carrai delle palazzine presenti lungo la via.

La scelta iniziale di porre il marciapiede di 1,50 m sul lato sinistro è stata superata dopo i colloqui con i tecnici degli uffici della Mobilità e Traffico e delle Strade e Giardini, in cui è stata espressa la volontà di porre maggior risalto al lato destro della corsia stradale vista la presenza di un numero maggiore di ingressi carrai e pedonali. E' stato deciso dunque di inserire un secondo marciapiede, rendendo quello di destra il principale di larghezza 1,50m e a sinistra un marciapiede "a raso" secondario di larghezza 1,10m.

Tale scelta ha determinato un restringimento notevole ma concordato della corsia carrabile che si è pensato possa essere motivo di rallentamento del traffico al fine di mantenere una certa secondarietà della via.

Ulteriore modifica dell'assetto precedentemente presentato, riguarda la collocazione degli stalli perimetrali a parcheggio, che si è deciso di porre sul lato sinistro compatibilmente con gli ingressi pedonali e carrabili, potendone inserire un numero maggiore. In prossimità dell'area verde invece si è ritenuto utile mantenerli sul lato di destra. Questa volontà progettuale, ha determinato la formazione di un leggero disassamento del rettilineo stradale, che si propone come scelta formale utile non solo come elemento dissuasore della velocità, ma come risalto del punto di connessione con il percorso pedonale dell'area verde. Non si è optato per la soluzione che lo schema allegato al parere dell'ufficio mobilità e traffico proponeva riguardo alla prosecuzione del marciapiede sul lato destro della carreggiata, perchè si è ritenuto utile terminare il marciapiede nel punto di contatto con il percorso pedonale del parco pubblico. Il percorso pedonale diventa dunque marciapiede e attraverso tale scelta progettuale i pedoni, costretti al passaggio dentro la piccola zona verde, diventano i primi riqualificatori dello spazio il quale non sarà, come sta accadendo oggi trascurato e abbandonato ma costantemente fruito e percorso.

Nell'altra porzione extra ambito, ove previsto il ridisegno dello spazio del parcheggio, si propone di realizzare a ridosso dell'ingresso scolastico uno spazio rialzato alla stessa quota del marciapiede che sopraggiunge da via Scarabello. Quest'area diventerà il nuovo piazzale della scuola elementare e avrà la funzione di allontanare lo spazio stradale con il passaggio delle macchine dall'ingresso scolastico.

S. D. A. B. srl
Studio d'Architettura Bonetti

Il flusso di automobili che percorrerà via Scarabello, a fronte del collegamento con via Sturzo sarà dunque dimezzato. Inoltre, viste le dimensioni piuttosto ridotte della nuova strada, il limite che verrà imposto dei 30 km/h e le scelte formali utili alla diminuzione della velocità, non si ritiene come invece è stato espresso in sede di Conferenza dei Servizi dal presidente della Circoscrizione che possa essere bretella comoda per scavalcare il semaforo tra via San Marco e Via Sturzo.

I colloqui con i tecnici dell'ufficio Coordinamento Mobilità e Traffico hanno reso possibile apprendere delle indicazioni per la progettualità del raccordo con Via Sturzo. In particolare, è stato consigliato di realizzare delle aiuole verdi in rilievo nel punto di incrocio le quali vanno a configurare la forma delle corsie di immissione.

A sinistra dopo lo stop si prosegue in direzione stadio, a destra è stato ritenuto utile porre una corsia per l'immissione dei veicoli su via Sturzo.

3. LA NUOVA FERMATA DELL'AUTOBUS

Le modifiche alla viabilità hanno causato anche il ripensamento della collocazione dello spazio destinato alla sosta degli autobus che prima era di fronte ai guard-rail che occludevano la via.

La nuova scelta progettuale ha portato a ridefinire questa zona a ridosso dell'incrocio che si andrà a realizzare. Per garantire la possibilità di attesa degli studenti e per distanziare dall'incrocio lo spazio della sosta del bus, si è scelto di realizzare un'isola pedonale.

4. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto presentato, visto il progetto e le oggettive migliorie apportate alla viabilità interna ed alla fruibilità degli spazi si chiede di tenere in considerazione ai fini della richiesta di scomputo della monetizzazione, le necessarie opere complementari allo sviluppo dell'intero progetto.

Si evidenzia di seguito il dettaglio delle maggiori opere che questa scelta progettuale ha comportato.

S. D. A. B. srl
Studio d'Architettura Bonetti