



**BANDO PER L'INDIVIDUAZIONE DI PROGETTI DA FINANZIARE IN CONTO CAPITALE
TRAMITE L'ISTITUTO DELLA DEMOCRAZIA PARTECIPATIVA**

**Interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione di spazi pubblici e/o edifici comunali delle
zone: Lagaccio, Oregina, Castelletto – Carmine, Pré – Molo – Maddalena, Portoria – Carignano**

municipio1partecipazione@comune.genova.it

Piazza G.Villa e Spianata Castelletto

A misura di bambino e di pedone

Presentato da:

Roberta Trucco, Simone Torretta

Genova, 7 maggio 2014

PREMESSA

Considerato che:

- il Municipio 1 in data 8-05-2013 con l'ATTO n° 35 ha dato adesione formale al **progetto internazionale del CNR "la città dei bambini"**, un progetto che fin dall'inizio si è dato una motivazione politica: operare per una nuova filosofia di governo della città assumendo i bambini come parametri e come garanti delle necessità di tutti i cittadini,
- negli ultimi decenni la città ha perso le sue originarie caratteristiche di luogo di incontro e di scambio e ha rinunciato agli spazi pubblici lasciando che i cortili, i marciapiedi, le strade e le piazze assumessero sempre più funzioni legate all'auto, alle moto e al commercio e sottraendole ai cittadini, impedendo di fatto ai bambini di vivere una esperienza da cittadini autonomi e partecipanti,
- la zona di Piazza G.Villa e Spianata Castelletto nasceva come quartiere in grado appunto di ottemperare a quelle caratteristiche di scambio, di commercio, di relazioni, di educazione (zona ad alta densità di scuole): appunto quelle caratteristiche originarie delle città,

riteniamo opportuno sottoporvi questo progetto che è certamente un'azione concreta verso il cambiamento.

Recita un proverbio cinese: "Quando soffia il vento del cambiamento alcuni ergono muri, altri costruiscono mulini a vento".

INQUADRAMENTO GENERALE

L'area di Piazza Villa e Spianata Castelletto costituisce un esempio di interazione tra traffico pedonale e veicolare.

La convivenza si ha tra un significativo flusso di traffico veicolare di transito (con velocità spesso ben superiori a 50 km/h) sulla Circonvallazione e verso Corso Carbonara e un intenso flusso pedonale nella direttrice monte – centro e viceversa (con destinazione Piazza Villa per interscambio autobus, scuole elementari, luogo di culto, Spianata Castelletto per famiglie e turisti).

Al momento attuale, i due flussi appaiono incompatibili, con una decisa penalizzazione della fruizione pedonale dell'area.

Inoltre, la zona della Spianata Castelletto, riconosciuta di particolare pregio urbanistico, è resa molto mal fruibile a causa dell'intenso e inutile traffico veicolare che la interessa (spesso alla vana ricerca di parcheggio) e dalla presenza del capolinea di ben tre linee di autobus che transitano lungo la sua stretta strada di accesso con una cadenza media di 2,5 minuti (in ingresso e uscita).

Si è valutata perciò la necessità di attivare azioni per il miglioramento della sicurezza di tutti i pedoni, nonché di migliorare la qualità della vita delle persone, favorendo la mobilità lenta pedonale e ciclistica.

Già nel 2008, la mozione del Consigliere Comunale Italo Porcile datata 3/11/2008 (prot. Segreteria Ufficio Consiglio N. 816 del 19/11/2008), approvata dal Consiglio Comunale nel luglio 2009, riportava negli allegati il progetto inerente la **“Pedonalizzazione parziale di Spianata Castelletto” e l'attivazione di ulteriori azioni inerenti la mobilità, tra le quali la “Messa in sicurezza del tratto Corso Firenze – Corso Paganini”**.

La presente proposta si basa quindi su due aree distinte: la Spianata Castelletto e l'area Piazza G. Villa. Le due aree, pur oggetto di interventi diversi, realizzano un continuum e si complementano vicendevolmente per realizzare un'area di fruizione e messa in sicurezza compatibile per famiglie e pedoni, adeguando il traffico veicolare e valorizzando al massimo il pregio dell'area di Spianata.

Per l'area di Spianata, l'intervento prevede, a costo zero, la semplice attuazione delle delibere già discusse ed approvate a diversi livelli di amministrazione, e si propone come unica aggiunta la ricollocazione dei capolinea dei bus collinari.

Per l'area Piazza G.Villa, l'intervento richiede invece la realizzazione di alcuni manufatti per il rallentamento e la canalizzazione del traffico e la segnaletica. La messa in pratica del progetto passa però soprattutto per la presa di coscienza (da parte di Cittadini ed Amministrazione) della necessità di attuarlo.

Nelle pagine seguenti, un dettaglio delle due aree.

“ZTL CASTELLETTO” (area a sfondo azzurro in planimetria).

Data la riconosciuta rilevanza urbanistica e paesaggistica dell'area, si ritiene corretto promuoverne la giusta fruizione da parte dei cittadini, famiglie e turisti. Si considera che la destinazione ideale (di cui sono numerosi e virtuosi gli esempi in molte zone della città: Via S.Lorenzo / Pza Raibetta, Via S. Vincenzo, il Quadrilatero, Boccadasse, Vernazzola, l'area del Porticciolo di Nervi) sia quella della pedonalizzazione totale.

Tra l'altro, questa soluzione rappresenterebbe la naturale estensione della pedonalizzazione del Belvedere Montaldo, e la presa d'atto che di fatto la Spianata è sistematicamente percorsa (in mezzo alla strada) dal flusso pedonale che dall'ascensore si rivolge alla Circonvallazione e ai bus collinari, nonché dalle numerose famiglie e turisti che si recano al Belvedere.

Come provvedimento iniziale, si propone di attuare quanto già deliberato negli anni passati a seguito delle numerose valutazioni e discussioni con gli enti e gli interessati.

Elenco dei provvedimenti della P.A. (Municipio e Assessorati) in merito:

- **Delibera 16/7/2009 – Estensione della Zona a traffico Limitato “ZTL Castelletto”**
Che, premettendo che l'area è “di particolare rilevanza urbanistica” e che “in altri casi in cui è stata introdotta una specifica disciplina del traffico, o comunque nelle ZTL o pedonali, sono stati rilevati esiti positivi sotto i vari aspetti ... della fruibilità dell'ambiente urbano”, **delibera con effetto immediato di estendere la ZTL e “di demandare a successivi Provvedimenti ... le limitazioni e i divieti ... e alle Direzioni competenti l'assunzione della Deliberazione.”**
- **Ordinanza 1179 del 22/11/2011 – Disciplina della circolazione in Piazza Villa**
Che, premettendo che il traffico nella Spianata Castelletto verrà disciplinato, tra l'altro con l'ausilio di una telecamera, ridisegna i flussi di traffico in Piazza G.Villa
- **Ordinanza 179 del 23/02/2012 – Disciplina della circolazione nella ZTL Castelletto secondo aggiornamento**
Che, premettendo la necessità di attuare le deliberazioni ZTL, **istituisce il divieto di accesso e transito nelle ore serali e notturne per i non residenti.**
- **Decisione N.5 del 08/03/2013 – Modifica viabilità in zona Spianata Castelletto**
In cui il Municipio conferma che nella ZTL sia limitato il traffico ai soli residenti e ai mezzi pubblici dalle 21 alle 6.

Area Piazza G.Villa (area a sfondo beige in planimetria).

L'area di Piazza G.Villa rappresenta il crocevia tra la ZTL Castelletto, i viali della Circonvallazione e lo snodo con la Scuola Elementare M. Mazzini, la chiesa parrocchiale S. Gerolamo e diverse attività commerciali. L'area presenta molti percorsi pedonali e *creuze* di collegamento città-collina (nella pianta allegata sono in evidenza con il colore verde) che permetterebbero ai bambini di muoversi in autonomia se gli attraversamenti pedonali che servono da collegamento fossero progettati in modo da tutelare il pedone che si accinge a attraversarli.

Già nel passato, l'area di Piazza G. Villa / C.so Firenze / C.so Carbonara / Spianata è stata oggetto di valutazione per migliorarne la vivibilità e ridurre il pericolo rappresentato dall'incrocio di importanti flussi pedonali e strade percorse a velocità troppo elevate per l'ambito in cui sono inserite.

Di fatto, da anni esiste un limite a 30 km/h, poco segnalato e sistematicamente ignorato, così come è tollerata in modo completamente disfunzionale la sosta dei veicoli in doppia fila o in aree riservate ai mezzi pubblici, in prossimità degli incroci e comunque in sosta vietata.

La proposta, prendendo atto della necessità di riqualificare l'area, si basa principalmente sul **rallentamento del traffico veicolare** mediante l'istituzione di un' "Area 30km/h" efficace e ben delimitata da segnaletica orizzontale e verticale, integrata con:

- attraversamenti pedonali realizzati mediante il rialzo delle aree stradali in Corso Firenze (in corrispondenza della Scuola Primaria Maria Mazzini, tra la Chiesa Parrocchiale e Piazzetta dell'Unicorno), a contorno dell'incrocio Corso Firenze/Piazza Villa/Corso Carbonara;
- pavimentazione corrugata e rallentatori di velocità in tutto il tratto in questione
- rotonda sormontabile per la regolazione del traffico all'incrocio tra Corso Firenze/Corso Carbonara/Piazza Villa
- idonea segnalazione verticale e orizzontale del limite di velocità 30 km/h, anche mediante segnalazioni luminose diurne e notturne (tipo lampeggianti e "occhi di gatto" a raso della pavimentazione).

(Segnaliamo con piacere che il progetto di prevedere attraversamenti rialzati in prossimità delle fermate autobus, e dunque in prossimità di flussi pedonali e veicolari importanti, è presente nel Municipio 8 in prossimità della fermata autobus di Via Canevari, strada ad alto scorrimento. Vedi "Secolo XIX" in allegato)

Elenco dei provvedimenti della P.A. (Municipio e Assessorati) in merito:

- **Istituzione del limite di velocità 30 km/h;**
- **Delibera della Giunta Comunale 404 del 18/11/2010** - "Percorsi casa scuola: Linee Guida per gli interventi finalizzati al miglioramento delle condizioni di fruibilità di alcuni attraversamenti pedonali tramite rialzo delle aree stradali".
- **Proposta alla Giunta Comunale per la realizzazione per la creazione di attraversamenti pedonali realizzati mediante il rialzo delle aree stradali in Corso Firenze (in corrispondenza della Scuola Primaria Maria Mazzini, tra la Chiesa Parrocchiale e Piazzetta dell'Unicorno), a contorno dell'incrocio Corso Firenze/Piazza Villa/Corso Carbonara e tra Corso Carbonara e i Giardini Tito Rosina (a monte e a valle della Scuola Don Milani/Colombo),**
approvato nella seduta del Consiglio di Municipio I Centro Est del 19/3/2012.

PREVENTIVO SOMMARIO INTERVENTI

Il Preventivo dei costi di attuazione per l'area della Spianata è nullo o quasi. Esso si limita infatti (almeno nell'immediato) all'attuazione effettiva di quanto già deliberato per la "ZTL Castelletto".

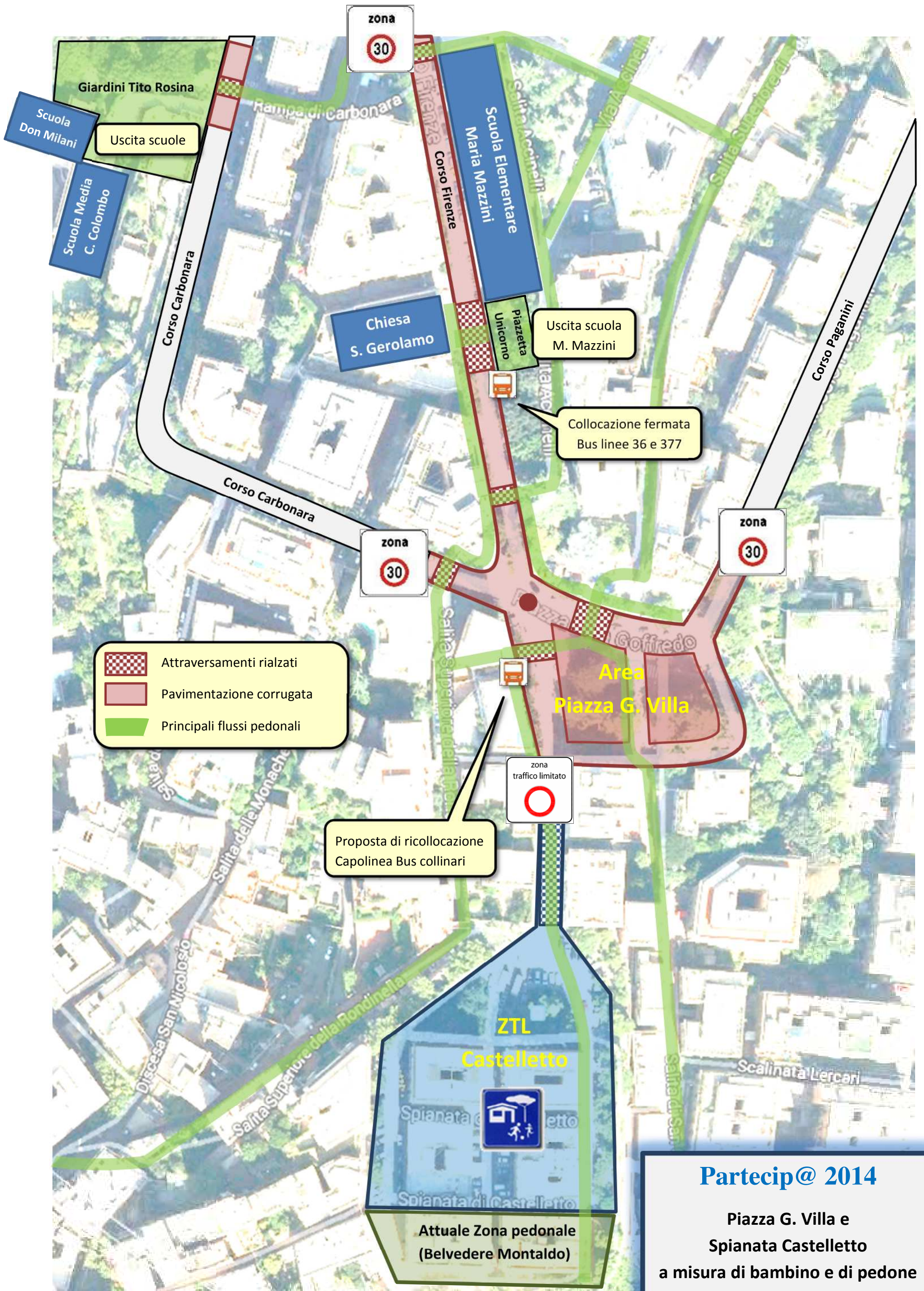
Per quanto riguarda la zona di piazza Villa, corso Firenze e corso Carbonara, è necessario uno studio approfondito e competenze specifiche che sono in carico agli uffici mobilità del Comune.



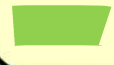
Sulla base tuttavia di una ricerca attraverso lo studio di preventivi di interventi dello stesso tipo in altri Comuni, si può stimare una spesa di Eur 3'500 iva compresa per ogni attraversamento rialzato (fresatura del manto stradale, creazione della piattaforma rialzata e delle relative rampe di raccordo, installazione delle strisce elastoplastiche di colore bianco per la creazione dell'attraversamento pedonale sulla piattaforma, installazione di tutta la segnaletica verticale necessaria), per una spesa complessiva di circa 21,000 euro ai quali va aggiunta la spesa della realizzazione della rotatoria prevista nel progetto, per la quale si possono ipotizzare ulteriori Eur 3'000 .

Per lo spostamento della Fermata Autobus n°36 nei pressi della Piazzetta dell'Unicorno, non ci sono spese particolari essendo già presente penisola e pensilina e panchine per l'attesa (cosa che allo stato attuale nemmeno è attuata essendo la pensilina rimasta situata nei pressi della precedente fermata autobus). Esiste inoltre già un impegno del Municipio ad estendere la panchina di attesa sul lato prospiciente Cso Firenze.

ALLEGATI

- Elaborato Grafico della Proposta
- Situazione attuale e proposte "a misura di pedone" per **la via di accesso alla Spianata Castelletto**
- Situazione attuale e proposte "a misura di pedone" per **l'incrocio Pza Villa, Cso Firenze, Cso Carbonara**
- Situazione attuale e proposte "a misura di pedone" per **gli attraversamenti di Pza Villa e Cso Firenze**
- Articolo del "Secolo XIX" in cui è citato il progetto di attraversamenti rialzati in Via Canevari



-  Attraversamenti rialzati
-  Pavimentazione corrugata
-  Principali flussi pedonali

Proposta di ricollocazione
Capolinea Bus collinari

Partecip@ 2014

Piazza G. Villa e
Spianata Castelletto
a misura di bambino e di pedone

Partecip@ 2014

Piazza G.Villa e Spianata Castelletto

A misura di bambino e di pedone

Situazione attuale della via di accesso alla Spianata Castelletto

La Spianata è un luogo frequentato da pedoni, bambini, passeggini ...

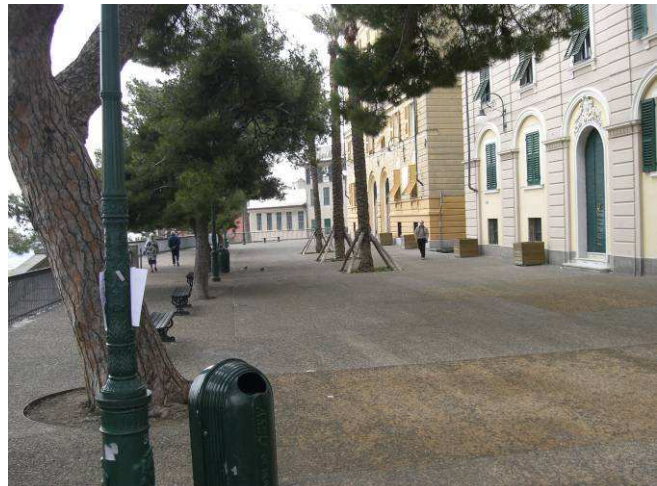


Molti camminano in mezzo alla strada perché spesso è l'unica soluzione ...



Ma a volte non si sa proprio dove passare, né in auto né a piedi!

Il belvedere pedonalizzato: chi lo rivorrebbe come era prima?



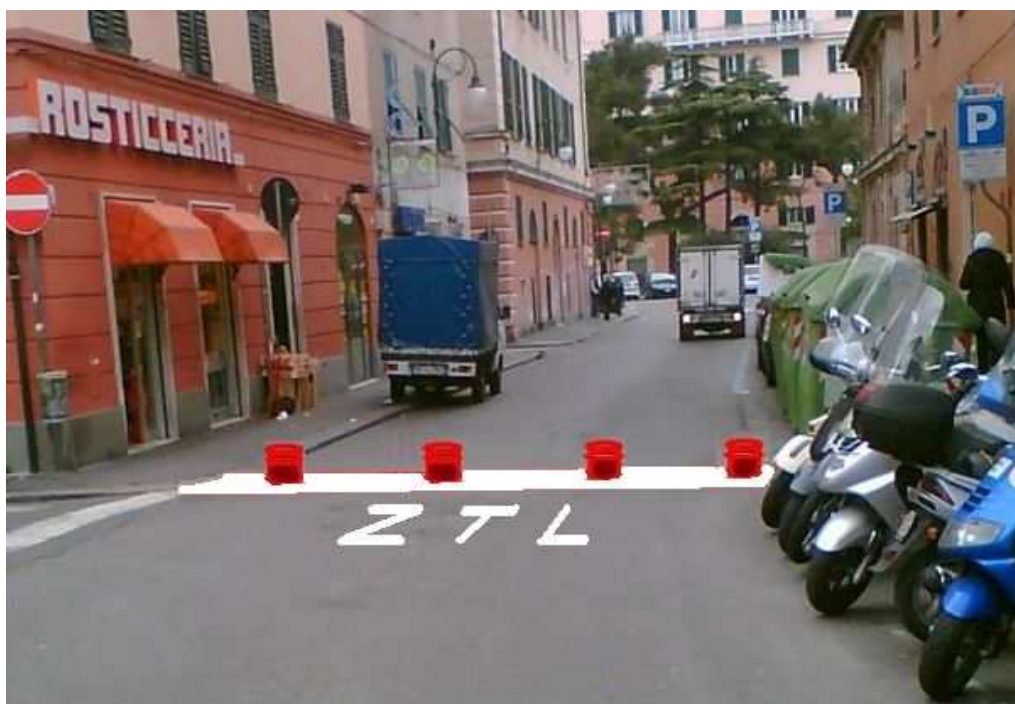
I bus collinari sono piccoli, ma comunque troppo ingombranti e rumorosi per una strada così.



Sulla Spianata c'è il capolinea di 3 (tre!) linee di bus, con cadenza 15 minuti. Tra entrata e uscita, transita un bus ogni 2,5 minuti.

D'estate, lo slargo del capolinea è un carosello per moto e auto fino a notte fonda, e teatro di schiamazzi e vandalismi di ogni genere.

La proposta "a misura di bambino e di pedone"



Attuazione delle delibere "ZTL Castelletto"

Partecip@ 2014
Piazza G.Villa e Spianata Castelletto
A misura di bambino e di pedone

Situazione attuale dell'incrocio P.za Villa, C.so Firenze, C.so Carbonara



Incrocio piazza Villa, Corso Firenze, Corso Carbonara.

Proposta "a misura di bambino e di pedone": rotatoria sormontabile



Esempio di Rotatoria sormontabile

La proposta di razionalizzazione dei flussi di traffico prevede la realizzazione di una rotatoria sormontabile per incanalare e rallentare i veicoli nelle quattro direzioni

Partecip@ 2014

Piazza G.Villa e Spianata Castelletto

A misura di bambino e di pedone

Situazione attuale degli attraversamenti pedonali in P.za Villa e C.so Firenze



Attuale scarico merci piazza Villa che non permette ai pedoni di vedere se sopraggiungono veicoli. L'attraversamento pedonale è cieco, e la fermata del bus "36" troppo spesso occupata da veicoli in sosta.



Situazione di Corso Firenze all'uscita ed entrata Scuola elementare M. Mazzini

Proposta "a misura di bambino e di pedone": attraversamenti rialzati



Esempio: Una piattaforma lunga davanti ad una scuola
(fonte: European Commission, 1998, Adonis - Analysis and Development of New Insight into Substitution of Short Car Trips by Cycling and Walking)

Informazioni generali sugli attraversamenti rialzati:

La lunghezza della piattaforma può variare anche in modo considerevole, in relazione alla posizione dell'attraversamento, alla consistenza dei flussi pedonali e alla composizione dei flussi veicolari. Per le strade locali si consiglia una lunghezza media della piattaforma di 4-5 m, che può essere occasionalmente aumentata in corrispondenza di flussi pedonali intensi o di passaggi frequenti di mezzi pesanti.

Nel caso di piattaforme di grandi dimensioni, secondo il CERTU la lunghezza della sopraelevazione deve essere superiore all'interasse tra le ruote posteriori e anteriori dei mezzi pesanti, in modo che i veicoli possano salire con le quattro ruote sulla piattaforma. Questa stessa considerazione vale anche per le strade di quartiere interessate dal transito dei mezzi del trasporto pubblico.

Secondo un parere del Ministero dei Lavori Pubblici (Protocollo 2867/2001) *“Gli attraversamenti pedonali rialzati non possono essere classificati come dossi di rallentamento della velocità ai sensi dell'articolo 179 del regolamento di esecuzione ed attuazione, perché la loro geometria è diversa da quanto previsto dalla norma richiamata e non possono essere segnalati come rallentatori di velocità. Le stesse opere si configurano quale modifica al profilo longitudinale di una strada e per esse non occorrono particolari autorizzazioni LL.PP. quanto piuttosto di motivazioni tecniche di opportunità o necessità che lo stesso ente può e deve valutare. Tali opere possono essere eseguite dall'Ente proprietario della strada, utilizzando esclusivamente materiali previsti dalla vigente normativa, e garantendo comunque la percorribilità della strada”*.

Via Canevari, nuova fermata bus-metro



Metro: l'accesso di Borgo Incrociati

ARTICOLI CORRELATI



Gli incentivi d'oro dei cantieri lumaca



Metrò a Brignole, il primo viaggio

Genova - Sono incominciati, i lavori per la realizzazione della **nuova fermata degli autobus di via Canevari**, nel centro del capoluogo ligure.

La nuova struttura, a isola centrale, prevede un'unica fermata al posto delle due che oggi sono al servizio dei mezzi diretti **verso San Martino e la Valbisagno**: secondo quanto spiegato, lo spazio per i passeggeri sarà

più ampio e «adeguato al crescente utilizzo da parte delle persone in uscita dalla metropolitana in via Canevari».

Con questo intervento si completerà la principale stazione di interscambio tra treno, bus e metro della città, nel tentativo di rendere **più agevoli e immediati i cambi** tra i mezzi su rotaia e quelli su gomma: «Arrivare con la metropolitana a Brignole - ha spiegato l'assessore Dagnino - è stato molto importante per tutto il sistema di trasporto pubblico cittadino. La nuova stazione rappresenta un importante nodo di interscambio tra linee bus, metro e treno. In questo contesto, un altro punto fondamentale è l'uscita che si affaccia su Borgo Incrociati, vera e propria "porta" verso la Valbisagno. Con la nuova fermata di via Canevari organizzeremo l'infrastruttura a uso della rete bus per agevolare un miglior **utilizzo combinato ferro/gomma**. La nuova fermata risponderà, inoltre, ai criteri di accessibilità per i problemi dell'handicap, con abbattimento delle barriere architettoniche, inserimento dei **Codici Loges (scopri che cosa sono)** per le persone ipovedenti e adeguamento del marciapiede per una maggiore fruibilità».

Inoltre, la sicurezza dei passeggeri sarà garantita anche da un nuovo impianto semaforico e da un **nuovo attraversamento pedonale**, realizzato in rilievo per indurre automobilisti e motociclisti a moderare la velocità.