

I progettisti Jappelli e Bianchessi prendono parola sul progetto di riqualificazione presentato in commissione urbanistica

“L’intervento risolve tutti i nodi in chiave viabilistica. Serve un approccio olistico per tenere conto di tutte le necessità del quartiere”

MERATE - Viale Verdi, anche i progettisti **Federico Jappelli** e **Federico Bianchessi**, vincitori del concorso di idee ViviamoilViale prendono parola sul progetto di riqualificazione dell’arteria che collega da est a ovest la città. Un contributo, il loro, che vuole essere “un **appello ad un approccio olistico che tenga insieme varie necessità**, e che non prescinda dall’aspetto partecipativo che era stato alla base del concorso di idee”.

Precisando che il progetto, redatto dalla Provincia su indicazioni dell’amministrazione comunale, abbia risolto la complessità delle distinte e diversificate istanze contenute nel bando di concorso **attraverso un approccio esclusivamente viabilistico**, i due progettisti, vincitori del concorso di idee bandito dall’allora amministrazione comunale guidata dal sindaco **Andrea Massironi** (con assessore ai Lavori pubblici l’attuale vice sindaco **Giuseppe Procopio**), ribadiscono che il loro intervento non debba essere inteso “come posizione di schieramento e/o di manifesta contrapposizione nei confronti dell’amministrazione comunale o degli apparati tecnici della provincia, bensì come invito a collaborare per preservare il più possibile i principi fondativi della proposta originaria”.



Viale Verdi

Jappelli e Bianchessi hanno seguito gli sviluppi della vicenda grazie alle informazioni ricevute da parte di vari comitati di cittadini e dai gruppi di opposizione in consiglio comunale e hanno raffrontato il progetto presentato venerdì scorso in commissione urbanistica con la loro proposta, giudicata la migliore tra quelle presentate al concorso di idee del 2016. “La soluzione redatta dalla Provincia si contraddistingue per un approccio esclusivamente viabilistico, riconducendo il trattamento delle criticità esistenti ad alcuni elementi di soluzione dei nodi (rotatorie), alla fluidificazione del traffico veicolare (anche mediante la soppressione degli itinerari ciclabili) e alla rilocalizzazione dell’offerta della sosta veicolare in un’ottica molto concentrata e non diffusa (non rispondendo di fatto alle diverse necessità di domanda generate anche da alcune attività commerciali) ovvero posizionando un ampio parcheggio prossimo al plesso scolastico, con conseguente abbattimento di alcuni alberi importanti e relativa impermeabilizzazione delle superfici”.

Senza mezzi termini, i due progettisti parlano **di oggettivo “scostamento”** dell’attuale progetto dalla loro proposta e della negazione di alcuni principi fondativi delle soluzioni premiate. “Per questo, come estensori di quelle proposte, vorremmo richiamare alcuni capisaldi, che erano finalizzati innanzitutto a migliorare la vivibilità di un viale,

contraddistinto per essere una strada di quartiere comprendente una pluralità di funzioni importanti e di pratiche d'uso dei cittadini”.

Da qui l'idea di bilanciare la fluidificazione lenta del traffico con una dimensione urbanistico - relazionale in cui una molteplicità di funzioni (commerciali, residenziali, attrezzature, servizi e verde pubblico) garantisca la coesistenza e l'integrazione tra pratiche generate da utenti diversi (automobilisti, ciclisti e pedoni in particolare). “Per noi, le tecniche da utilizzare per raggiungere tali obiettivi sono quelle della moderazione del traffico, a partire dalle più consolidate pratiche di origine elvetica, da mettere in campo attraverso strumenti e accorgimenti progettuali di tipo tecnico-geometrico (effettivamente orientati al controllo delle velocità e alla percezione di uno spazio fisico non solo per automobili, ma soprattutto per pedoni e ciclisti) per garantire una ri-organizzazione dello spazio stradale in modo flessibile e adattabile alle diversificate e spesso conflittuali esigenze dei cittadini”.