

ULTERIORI CONSIDERAZIONI SULLA RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA GARIBALDI

Questa è la lettera di presentazione ufficiale del "Progetto di Piazza Garibaldi", elaborato dalla commissione Smart City della Consulta Giovani Crema.

Negli scorsi mesi queste idee sono state presentate agli assessori competenti e al sindaco. Questo documento ha l'obiettivo di formalizzare ciò su cui si è ragionato, anche con l'Assemblea Plenaria della Consulta, e lasciare traccia dell'esistenza del nostro intervento sul tema.

Premessa

Il progetto si propone di integrare ed ampliare il pensiero, i valori, le considerazioni progettuali che hanno ispirato la proposta consegnata nel luglio 2018.

[un'immagine di quadro tratta dall'articolo pubblicato nel luglio scorso sul sito della Consulta]

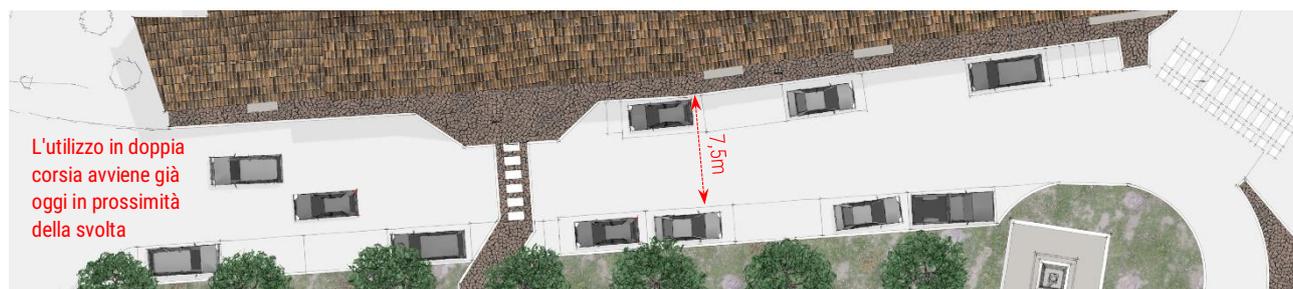
<http://www.consultagiovanicrema.it/piazza-garibaldi-proposta-riqualificazione/>

La precedente soluzione si inseriva in un quadro viabilistico definito dall'Amministrazione del Comune di Crema, la presente invece propone una viabilità modificata, sviluppando poi ulteriori considerazioni sull'area pedonalizzata.



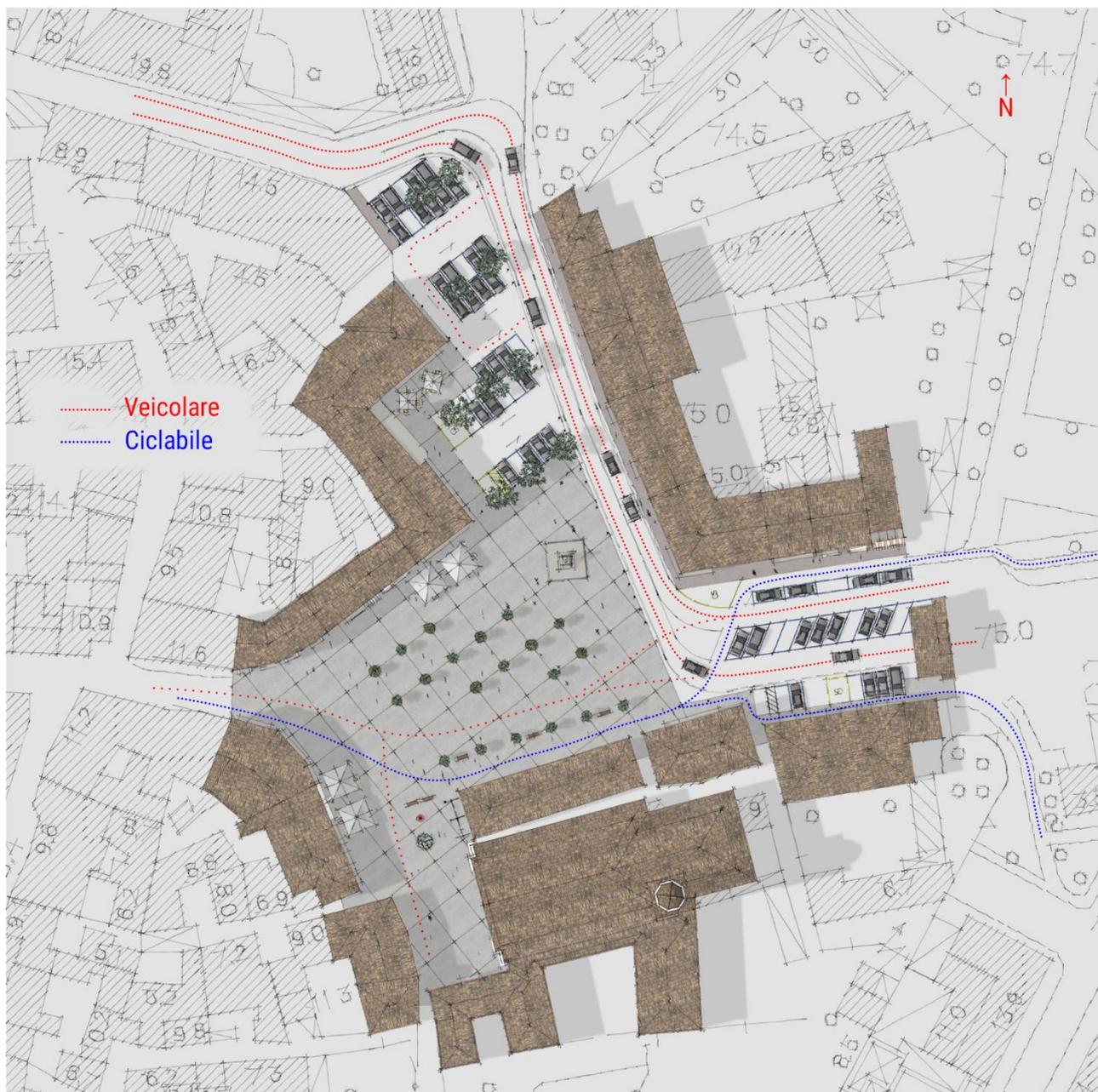
Viabilità

L'obiettivo è ridurre al minimo lo spazio dedicato alla circolazione e alla sosta dei veicoli.



[carreggiata della viabilità attuale. Larghezza 7,5m]

Da una veloce misura dell'attuale larghezza delle carreggiate è subito evidente l'opportunità di istituire un doppio senso di circolazione sulla carreggiata est (in alto nell'immagine), sopprimendo quindi la ovest, intuizione già introdotta nel dibattito pubblico nel luglio scorso da uno studio di architettura cremasco, se pur inserita in una soluzione urbanistica "auto-centrica", del tutto differente nei principi fondanti e nelle effettive soluzioni spaziali e tecniche, rispetto a quanto in seguito.



[lo schema viabilistico]

Per implementare l'intuizione togliamo tutti i parcheggi su strada della sezione nord della piazza e disegniamo una carreggiata da 7m:

(0,5m di banchina + 3m di corsia) x 2 versi di marcia

Parcheggio

Per la sosta abbiamo 60 stalli, 36 nella nuova area in alto, 24 in quella già esistente a destra.

Proponiamo un'unica area di sosta, ordinata e rimovibile progressivamente nel tempo in base alle esigenze di parcheggio, che immaginiamo ridursi in un piano futuro di mobilità pubblica e sostenibile.



[Parcheggio]

Le zone funzionali e il verde

Data l'ampliata dimensione dell'area pedonalizzata, per una fruizione ottimale proponiamo di dividere in zone funzionali: zona commerciale (giallo), ricreativa ombreggiata (verde), di gioco (blu), monumentale (lilla), di distribuzione (nero). L'obiettivo è conciliare le funzioni che lo spazio ha storicamente assunto e potrà assumere in futuro.



[Le aree funzionali]

Pur sacrificando l'aiuola dietro la statua, che la precedete proposta manteneva, contribuiamo ad aumentare notevolmente il patrimonio arboreo, con una previsione di 30 alberi.

Il verde pubblico non solo migliora la qualità dell'aria ed è di forte impatto visivo, ma soprattutto consente di ombreggiare la piazza nei mesi più caldi, consentendo di fruire anche della zona centrale, diversamente condannata a semplice punto di passaggio.

Costi e conclusioni

Budget lordo	650 000 €
Iva 10%	- 65 000 €
Utile d'impresa 10%	- 65 000 €
Budget netto	520 000 €
Spese impreviste	30 000 €
Pavimentazione nobile e sottofondo 3500 m ²	350 000 €
Demolizioni e Viabilità	100 000 €
Verde e Arredo	40 000 €

Al di là del quadro economico, sottolineiamo le considerazioni che ha guidato la divisione delle spese.

Sappiamo che la valutazione dell'Ufficio Tecnico è di utilizzare porfido a cubetti per l'intera superficie, con adeguato sottofondo e adeguamento dei sottoservizi (150 €/m²).

Abbiamo preferito un materiale meno costoso (non più di 100 €/m²) per la pavimentazione dell'area pedonale: per esempio, lastre in calcestruzzo, comunque adatte all'applicazione e perfettamente integrabili con l'architettura della piazza, che non richiedono un sottofondo gettato, considerando anche i limitati carichi a cui sarebbero sottoposte.

Riteniamo infatti che non sarà il materiale che si calpesta, ma la configurazione spaziale, il verde e l'arredo urbano a decretare il successo dell'intervento.

Il parcheggio può essere lasciato in asfalto. Non è necessario procedere al rifacimento dell'intera superficie, ma della semplice aggiunta dell'area attualmente occupata dall'aiuola, data la sufficiente qualità dell'attuale materiale. Si potrà procedere ad una migliore omogeneizzazione del manto con l'ordinario piano di manutenzione stradale, sempre con la filosofia di investire nella "piazza delle persone", non in quella delle automobili.