

Verbale dell'incontro pubblico a Bonelle del 23 marzo 2022 sul Piano Operativo Comunale

Il giorno 23 marzo 2022 alle 21 presso il Circolo Arci di Bonelle si tiene l'incontro pubblico organizzato dall'amministrazione comunale con i cittadini di Bonelle, Ramini, La Stella, Bottegone, Ponte alla Pergola, Piuvica, Lo Sperone, Cason dei Giacomelli, Chiodo, Badia a Pacciana, Canapale in merito al nuovo Piano Strutturale.

Sono presenti l'assessore al Governo del territorio Leonardo Cialdi, il dirigente del servizio Urbanistica e Assetto del Territorio Giacomo Dardi e il garante dell'informazione e della partecipazione, Angelo Ferrario.

In apertura Ferrario ringrazia il circolo per l'ospitalità e ricorda che l'incontro fa parte di una serie di 8 incontri territoriali con i cittadini che si svolgono nel mese di marzo per parlare del Piano Operativo Comunale - lo strumento attuativo del Piano Strutturale - che ha un orizzonte temporale di cinque anni.

Dopo l'incontro per le frazioni della piana tenutosi a Bottegone l'1 febbraio scorso, dedicato al Piano Strutturale, si entra quindi nei dettagli delle previsioni a breve a cui si sta lavorando per la zona, anche a seguito dei contributi e suggerimenti raccolti in quella occasione.

Anche in questo caso, ogni rilievo dei cittadini sarà messo a verbale e portato all'attenzione del Consiglio comunale, assieme alla relazione del garante.

L'adozione del provvedimento è prevista per la fine del 2022; seguirà poi la fase delle osservazioni ed infine il Consiglio comunale procederà all'approvazione definitiva, presumibilmente nel giugno del 2023.

Cialdi ringrazia il circolo per l'ospitalità e ricorda che l'incontro non è di natura politica, ma fa parte di un procedimento amministrativo ed è volto soprattutto a raccogliere esigenze e suggerimenti dei cittadini. E' un percorso che si sarebbe voluto avviare prima, subito dopo gli atti di avvio del procedimento, ma non si è potuto per via delle limitazioni legate alla pandemia.

Se Bottegone ha il suo piano di riqualificazione ben definito, a Bonelle permangono invece problemi legati soprattutto alla viabilità. La variante ha infatti allontanato il traffico pesante dal centro della frazione, ma sulla Bonellina permangono difficoltà, intralci e strettoie.

Con i fondi che l'amministrazione comunale ha ottenuto per riqualificare 50 chilometri di strade, si può pensare di rifare il manto stradale, il sottofondo e la segnaletica, sostituendo anche le fermate dell'autobus e installando attraversamenti pedonali luminosi. Si stanno valutando anche possibili circuiti ad anello, con l'istituzione di sensi unici in alcuni tratti, lungo i quali potrebbero essere realizzati marciapiedi e piste ciclabili.

E' vero che in questo modo i percorsi si allungano, ma si fanno in macchina e poi, una volta imparati, diventano routine. Sono ipotesi che sono state proposte anche per altre situazioni, come a Barile e Spazzavento, e migliorerebbero sensibilmente la qualità della vita.

Per quanto riguarda l'abitato, si pensa di consentire ricuciture e saturazioni dell'edificato, laddove ci siano dei vuoti.

Antonio Giudice parla a nome della Misericordia di Ramini e del Comitato di Quartiere di Bonelle. Consegna una piccola pubblicazione dove si rende conto dei propositi e delle attività svolte dal Comitato negli ultimi anni.

Ricorda che nei locali del Centro Sociale che erano utilizzati dal Comitato sono state messe transitoriamente delle classi scolastiche, in attesa della riqualificazione del loro plesso; dovevano starci tre anni, ma il termine è passato e ancora la sede non è stata restituita alle attività sociali.

Propone di collegare meglio San Pierino a Bonelle con una rotonda e concorda con la proposta di realizzazione di marciapiedi e nuova viabilità, perchè renderebbe più sicura la frazione anche per gli anziani e le mamme coi passeggini.

Occorre infine favorire il recupero delle vecchie case del piccolo borgo.

Giuseppe Bonari di Ponte alla Pergola suggerisce di creare un collegamento tra Bonelle e Ponte alla Pergola lungo l'Ombrone, prevedendo anche aree attrezzate per la sosta e percorsi della salute.

Cialdi risponde che è certamente possibile fare qualcosa di simile a quello che hanno fatto a Prato, pur con i dovuti accorgimenti e rispettando le prescrizioni del Consorzio di Bonifica.

Roberto Agnoletti, architetto, osserva che se la tendenza è saturare i nuclei urbanizzati, bisogna tenere conto che molti abitati sono strutturati come nastri sul fronte stradale e l'operazione potrebbe avere diversi limiti, se non si pensa a viabilità alternative. A Candeglia, per esempio, un intervento di questo tipo peggiorerebbe la

situazione.

La pianificazione va gestita bene, altrimenti certi nuclei diventerebbero ancora più densi, lasciando il resto rarefatto.

Cialdi risponde che la soluzione indicata per Spazzavento è semplice e facilmente realizzabile, per Bonelle invece bisognerebbe riuscire ad avere un senso di marcia sulla variante e un altro sulla strada che attraversa l'abitato e poi collegare le due arterie, magari passando dall'area della scuola che sta nel mezzo e presso la quale si potrebbe ricavare un parcheggio.

Questo collegamento a metà percorso sarebbe l'ideale, perché l'abitato di Bonelle è un po' troppo lungo da percorrere tutto in un senso.

Le ricuciture di cui si parla dovrebbero servire anche ad evitare nuovo consumo di suolo; naturalmente vanno previste dove servono e non per esempio a Bottegone, il cui abitato è quasi sovradimensionato e sappiamo che la popolazione non cresce.

Trova interessante l'idea di non saturare le strutture a nastro, per non chiuderle troppo.

Agnoletti osserva poi che nella zona collinare, almeno a giudicare dalla documentazione di avvio del procedimento, sembra non si sia deciso di consolidare i nuclei abitati.

Cialdi risponde che si sta ancora riflettendo con i tecnici, anche sulla base di alcune segnalazioni dei cittadini.

Dardi fa notare che gli insediamenti a nastro lungo le strade che si dipartono dal centro sono una caratteristica di Pistoia e influenzano in maniera particolare la mobilità.

Ad un livello più alto, Bisogna cercare di separare il traffico legato al vivaismo e alle attività industriali dal resto ed indirizzarlo sul nuovo casello, collegando poi quest'ultimo a Sant'Agostino da una parte e a Montale e Montemurlo dall'altra.

Ad un secondo livello, occorre individuare tracciati paralleli alla viabilità esistente che consentano di creare sensi unici non troppo lunghi e con la possibilità di passare agevolmente da uno all'altro. Lungo di essi si potrebbero realizzare spazi pubblici e di socialità.

C'è infine un terzo livello, che è quello della viabilità locale che va migliorata con interventi semplici o piccoli braccetti di collegamento.

Non si deve pensare a circonvallazioni; anche per la chiusura della tangenziale a nord si sfrutterà la viabilità esistente, anche se non lineare, realizzando forse solo 80 metri di strada nuova.

Nel POC saranno intanto inseriti due interventi: quello su via dell'Amicizia e quello per concludere il prolungamento di via Salvo D'acquisto verso il Ponte Europa; per realizzare quest'ultimo bisognerà demolire un capannone industriale. Successivamente, si potrà pensare di mettere a senso unico Viale Adua e farne una sorta di "rambla".

Cialdi concorda: viale Adua va scaricato dal traffico attuale, vanno fatte delle rotonde dove servono e poi va riqualificato tenendo presente tutte le attività di tipo commerciale, scolastico e residenziale che lo connotano.

Bonari chiede cosa blocchi la realizzazione della rotonda su via Fiorentina per collegarla a via del Casello.

Cialdi risponde che non è a conoscenza della questione, ma che si informerà

Giudice ritiene che sia una cosa che doveva realizzare la Provincia.

Matteo Giusti di Bottegone ritiene che l'itinerario ciclabile lungo l'Ombrone potrebbe arrivare fino a Pistoia e chiede che si lavori al progetto.

Rileva poi che Bottegone ha bisogno di nuove infrastrutture e servizi e tendenzialmente dovrebbe diventare un polo autonomo, specie per i servizi socio-sanitari, per i quali già ora è un punto di riferimento per le frazioni circostanti.

Occorre infine aprire un confronto con i cittadini in merito alle funzioni da attribuire ai nuovi edifici e a quelli ristrutturati, tipo l'ex Centro Aquilone; questo in realtà andava fatto prima dei lavori.

Cialdi è d'accordo sul fatto che i nuovi servizi vadano realizzati a partire dal confronto con i cittadini, così come si è fatto, per esempio, sulla viabilità e i sensi unici in via Vespucci o via Da Verrazzano, per i quali c'erano posizioni diverse, ma poi si è giunti ad una sintesi.

Giusti chiede se siano previsti in bilancio i fondi per quella parte dell'asse dei vivai che avrebbe dovuto realizzare il Comune e se sia possibile realizzare lungo via Fiorentina dei marciapiedi, cosa originariamente non prevista dal piano di riqualificazione.

Cialdi risponde che per l'asse dei vivai il problema è superato, perché l'accordo con

Autostrade è che facciano tutto loro, arrivando fino a via Toscana. Per i marciapiedi, bisogna vedere se il Ministero acconsentirà a che il Comune utilizzi i risparmi d'asta per ulteriori interventi. E' una questione che segue l'architetto Silveti.

Agnoletti constata che allora la realizzazione del nuovo casello è inscindibilmente legata alla terza corsia, che per Pistoia non è un'opera fondamentale, mentre l'asse dei vivai certamente sì.

Cialdi conferma; l'asse dei vivai è un'opera compensativa, per la quale Autostrade si è impegnata.

Agnoletti torna sul progetto per viale Adua: bene il senso unico con nuovi spazi verdi. E' un modello che potrebbe valere anche per via Bonellina; magari si potrebbe realizzarne intanto anche solo un tratto, come esempio per altre situazioni simili.

Sul percorso sull'argine dell'Ombrone, raccomanda che rimanga un sentiero, non una pista ciclabile asfaltata come a Prato.

Alberto Galligani vive a Lo Sperone e chiede se c'è qualche idea per la viabilità tra via Erbosa e via Fiorentina. Su via Erbosa è poi rischioso muoversi in bicicletta o a piedi e non dappertutto ci sono i marciapiedi. Segnala infine che mezzi pesanti accedono a via Guido Rossa rompendo i cordoli.

Cialdi risponde che via Erbosa nord è stata sistemata, mentre per quella a sud è stato fatto un rilievo da parte dell'ufficio mobilità e al momento si potrebbe pensare di allargare il punto dove svoltano i mezzi pesanti; la soluzione definitiva però è quella di farli accedere da sopra, presso l'autolavaggio. Quell'area è attualmente all'asta a seguito di un fallimento; se ne potrà parlare in sede di nuova pianificazione.

Alle 23,15 l'incontro termina.