

VERDE PUBBLICO



Gli operai al lavoro nelle vie Gorizia e Carducci (al centro e in alto a destra). Sono previsti abbattimenti e innesti anche in via Cividale dove la magnolie saranno sostituite con dei ciliegi: le radici non danneggiano i marciapiedi

Saranno abbattuti 37 alberi «Ne planteremo altri 68»

Operai al lavoro da ieri nelle vie Cividale, Gorizia e Carducci anche per le potature Fontanini: con noi svolta green, tagliate solo le piante malate o pericolose

Cristian Rigo

Dopo le polemiche per il taglio delle magnolie in via Cividale, ieri sono stati abbattuti altri alberi in via Carducci e via Gorizia ma, assicura il sindaco Pietro Fontanini «il piano ha un saldo positivo e a essere rimossi sono solo alberi

morti o malati che saranno sostituiti con piante sane e non invasive».

Il progetto messo a punto dal Verde pubblico prevede la piantumazione di 68 alberi tra via Carducci e via Cividale. In borgo Stazione al posto di 37 piante secche saranno piantumati 37 ciliegi a fiore,

la stessa tipologia arborea scelta per via Cividale. «Premessa doverosa – ribadisce il primo cittadino –: vengono rimossi solo alberi che devono essere abbattuti anche per motivi di sicurezza per lasciare spazio a piante sane e non invasive. La scelta è ricaduta sui ciliegi proprio per questa ra-

gione: al netto dell'aspetto estetico, le radici non provocano i problemi che siamo avvezzi a fronteggiare con altre specie arboree. Aggiungo che, nella circostanza, la ditta procede con la potatura di 27 piante. Al termine dei lavori, quindi, la strada risulterà più bella e ordinata».

Il Comune ricorda anche i 432 alberi dell'ultimo appalto da 130 mila euro vinto dalla ditta Vivai D'Andreis di Latisana che tra la fine dello scorso anno e la primavera prevede la piantumazione di 10 alberi nell'ex vivaio Giorgini, 18 nell'aiuola di via Pellegrino II, 24 nella rotonda di via Biella, 75 nel viale De Gasperi e nel piazzale del mercato ortofrutticolo, 40 nell'area di via del Pioppo, 7 alla scuola Tiepolo, 7 in viale Cadore, 12 in viale Monsignor Nogara, 7 in via Boccaccio, 45 in aree limitrofe al parco del Cormor, 22 nelle aiuole di via Castions, 30 in via Bernardins e altri in diverse zone del capoluogo, dal centro alla periferia.

Ancora Fontanini: «Dall'insediamento di questa giunta, sono stati piantati più di 1.500 alberi in varie zone. A questi si sommano i 1.360 del

bosco urbano dell'ex Cascina Mauroner. Tutte le piante abbattute erano secche, morte o pericolanti. Chiarisco questo concetto per mettere i puntini sulle "i" e silenziare polemiche che oscillano tra il grottesco e il fantascientifico. Questa giunta si è distinta perché

«Nel bosco urbano che sarà ricavato nell'ex Cascina Mauroner è previsto l'innesto di 1.360 fusti»

ha impresso una svolta green alla città: la rimozione delle piante è sempre legata a problemi di salute dell'albero o di pubblica sicurezza e ribadisco che le piantumazioni superano, di gran lunga, gli abbattimenti».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVENTO

Sei associazioni udinesi – Allergie e pneumopatie infantili – Alpi; "Laura Conti" – Legambiente; Circolo di Legambiente; Fiab Abicitudine; Italia Nostra e Spazio Udine – hanno fatto avere al Comune il loro punto di vista tecnico sul Biciplan, il piano delle piste ciclabili. Dalle colonne del Messaggero Veneto vogliono invece portare all'attenzione della giunta, del progettista e della cittadinanza una serie di brevi osservazioni di carattere più generale.

Prima di ogni altra considerazione, desideriamo esprimere la nostra soddisfazione all'amministrazione comunale, per aver preso l'iniziativa di commissionare uno studio complessivo e di ampio respiro della ciclabilità della nostra città, che da tempo necessita di un deciso cambio di passo. Ciò premesso, dobbiamo anche rilevare che un'impresa di tale ampiezza e di tale importanza per il futuro della città

SEI ASSOCIAZIONI

«Biciplan da ripensare: convocateci»

avrebbe necessitato ben altro coinvolgimento della cittadinanza e del tessuto associativo che da anni si confronta con queste tematiche; non tanto di un'imprimatura fine lavori c'era bisogno, quanto piuttosto di un approccio realmente partecipativo in tutte le fasi dell'elaborazione, come peraltro raccomandato dalle stesse Linee guida per la redazione e l'attuazione del Biciplan.

A questo proposito, dobbiamo anche rilevare l'esiguità della base conoscitiva (100 questionari) su cui si basa il Biciplan stesso e la fotografia che fa delle esigenze dei cittadini per avere un quadro di riferimento di partenza; a nostro avviso, sarebbe necessario prevedere un monitoraggio

sistematico dell'utilizzo della bicicletta, per avere sempre il polso della situazione e poter intervenire.

Sempre per quanto riguarda l'approccio partecipativo nella fase di attuazione del Biciplan, si prende atto della previsione, da parte della Relazione generale, di una consultazione comunale della bicicletta, ma riteniamo che questa debba comprendere necessariamente le associazioni più rappresentative del territorio, ed essere estesa a rappresentanze dei Comuni limitrofi, per valutare i fondamentali collegamenti con questi ultimi.

Notiamo poi la mancanza di indicazioni di priorità per la realizzazione delle opere (per esempio su base triennale), co-

me pure indicazioni in merito ai costi e ai finanziamenti, elementi che appaiono essenziali.

Riteniamo che l'approvazione del Biciplan possa essere occasione per un rilancio della mobilità ciclistica nella città ancora alle prese con infrastrutture senza continuità né visibilità che vede il ciclista costretto a scendere di continuo per mancanza di attraversamenti ciclopedonali e perché nei punti di passaggio (rotonde, incroci od altro) è di fatto obbligato ad immergersi sulla strada senza alcuna precauzione.

A livello più generale, vorremmo anche richiamare l'attenzione sul forte aumento della mobilità ciclistica dall'i-

nizio della pandemia, con proiezioni che prevedono un altro raddoppio entro il 2030. Per tale motivo in tutta Europa si stanno prendendo misure per favorire la mobilità ciclabile, comprese metropoli come Berlino e Parigi che nel 2030 saranno completamente ciclabili e il cui centro sarà completamente libero dalle auto.

Da ultimo, e senza voler entrare qui in questioni prettamente tecniche (per le quali si rimanda alle osservazioni inviate a palazzo), rileviamo ancora una volta che l'alta percentuale di percorsi promiscui ciclopedonali (42%) nella rete ciclabile cittadina rappresenta un elemento di forte criticità di tutto il sistema, a

cui il Biciplan purtroppo non offre risposte convincenti. A nostro avviso, sarebbe stato necessario progettare una vera e propria redistribuzione dello spazio urbano fra pedonalità, mobilità dolce, trasporto pubblico e mobilità motorizzata privata, per immaginare e disegnare una città meno sbilanciata su quest'ultima, con evidente vantaggio della collettività intesa nel suo insieme e della spendibilità dell'ambiente urbano anche rispetto ad una sua promozione turistica.

In conclusione, riteniamo che le criticità del Biciplan da noi esaminato siano numerose e rilevanti. Chiediamo dunque che una rappresentanza delle organizzazioni firmatarie sia ricevuta in audizione dalla commissione Territorio e ambiente del consiglio comunale per poter rappresentare le esigenze di ciclisti, pedoni e di tutti i cittadini, a nostro avviso sottovalutate dal documento in questione. —