

Laboratorio Guizza

Lunedì 5 dicembre ore 9.00 – 11.30

Primo incontro del laboratorio sulle opere complementari al metrotram

Sono presenti circa 33 cittadini, 2 facilitatori dell'Ombrello (Andrea Mariotto e Claudia Visser), 1 progettista dello studio x], incaricato per le opere complementari (Claudio Aldegheri), un tecnico comunale del settore mobilità (Alberto Marescotti), un tecnico di Aps, l'azienda di gestione del trasporto pubblico nonché stazione appaltante dei lavori relativi al metrotram (Gaetano Panetta).

L'intenzione della serata è quella di ragionare su di uno **scenario futuro collettivamente auspicato per la via Guizza**, in modo da stabilire alcuni criteri condivisi per la valutazione delle prime soluzioni che i progettisti incaricati della progettazione delle opere complementari presenteranno nel successivo incontro.

Il ragionamento prende avvio a partire dalla proposta di descrizione della situazione attuale che segue, redatta sulla base di categorie di analisi semplificate, alla quale affiancare le scelte per il futuro: mantenere o mutare le gerarchie, conservare o correggere elementi caratterizzanti del contesto.

VIA GUIZZA ADESSO È	
tipologia	strada di: 1. flusso (attraversamento) 2. connessione (smistamento) 3. residenziale (accesso)
funzioni	lungo la via: <i>negozi</i> <i>banca</i> <i>anagrafe</i> <i>bar</i> <i>chiesa</i> nel quartiere: <i>scuole</i> <i>ambulatori</i> <i>parrocchie/chiese</i> <i>parchi gioco</i> <i>spazi verdi</i>
mezzi	1. auto/moto 2. autobus + trasporto extraurbano 3. bici 4. pedoni
forma	<i>strada di periferia</i> <i>mix di usi/disordine</i> <i>scarsa qualità</i> <i>scarsa sicurezza</i> <i>rumore</i>

La prima parte della serata sconta la "storica" scarsa informazione sui **perché** della forma che la rete del metrotram sta assumendo, e che con il proseguire dei lavori (sede ultimata, elettrificazione in corso, avanzata realizzazione delle banchine alle fermate, etc.) i cittadini possono quotidianamente osservare, e sui **come** funzionerà la linea in termini di capacità,

frequenza, velocità, accessibilità, etc. Si tratta di una disinformazione che ha avuto le sue ripercussioni anche sul laboratorio: infatti è la prima volta che i cittadini possono confrontarsi con tecnici della mobilità e dell'azienda dei trasporti.

Si dedica quindi molto tempo a fornire risposta ad una serie di domande (riportate nel box seguente) e alla condivisione di dati (alcuni tra l'altro ancora sconosciuti anche ai progettisti incaricati delle opere complementari).

come funzionerà la circolazione dei veicoli in via Guizza in presenza del metrotram: si potrà svoltare a sinistra? No, non si potrà svoltare a sinistra se non nei punti semaforizzati. Anche chi esce dal proprio passo carraio potrà voltare solamente a destra.

dove saranno i semafori? Da sud a nord: al Bassanello, all'altezza di via sacchetti-via dei tigli, alla confluenza tra via guizza e via s. Maria Assunta ci sarà una rotonda semaforizzata per permettere al metrotram (in quel punto in sede propria) di mantenere la precedenza, all'incrocio con via Algarotti, ai ss. Angeli Custodi e all'altezza del parcheggio scambiatore, per permettere l'immissione del metrotram nel traffico della conselvana.

che velocità avrà la nuova linea SIR1? Il veicolo può raggiungere gli 80 km/h; la velocità commerciale che la linea dovrà garantire (intesa come velocità media comprensiva delle soste alle fermate) sarà di 20 km/h (quella degli autobus attuali è di 14 km/h).

e quale capacità? 2000 persone l'ora per senso di marcia.

perché solo tre fermate lungo la via Guizza? Per questioni tecniche legate alla velocità di accelerazione del mezzo.

quanta della linea sarà in sede propria? Poco (i tecnici lo dettagliano sui disegni).

qual è la capacità del parcheggio scambiatore posto a sud della Guizza? 600 posti auto.

sarà a pagamento? Sembra di no, ma sulle modalità di gestione non c'è ancora un progetto preciso.

quanti veicoli passano attualmente per la via Guizza? 15.000 al giorno (è un dato indistinto tra traffico di attraversamento e di prossimità).

e nei momenti di punta? 7/800 veicoli all'ora (anche questo è un dato indistinto).

passerà ancora lungo via Guizza l'autobus 8 che prosegue verso Albignasego? No, partirà dal parcheggio scambiatore.

e gli autobus extraurbani della SITA? Se ne sta discutendo, ma c'è gioco per eliminarli.

quanto deve essere largo un marciapiede? Un metro e 20 centimetri.

e un percorso ciclabile? Un metro per senso di marcia.

e la corsia per gli autoveicoli? 3,50 metri, ma si può pensare di ridurla a 2,75 per brevi tratti.

Attraverso l'acquisizione dei nuovi dati, e sulla base della percezione esperienziale della via che i cittadini condividono, si prefigura il quadro di una strada in cui l'inserimento del metrotram, nel contesto di un mix attuale di usi indifferenziati tenderà a produrre un **traffico naturalmente rallentato**, in cui i diversi veicoli si attesteranno sulla velocità del più lento: una sorta di "zona 30 km/h" autoprodotta dalle condizioni di percorrenza. Si apre quindi la riflessione, ancora non completamente compiuta dal gruppo di lavoro, ma lanciata quale interrogativo ai progettisti, su quali misure adottare per controllare/fare ordine di questa "naturale" tendenza all'*andare piano per andare tutti*.

Da parte sua, il laboratorio ritiene che la progettazione possa privilegiare il seguente ordine di **priorità tra modi di percorrenza**.

Data per acquisita la **priorità assoluta già attribuita al metrotram**, si concorda su questa classificazione:

1. primaria sarà **la tutela del pedone**, come previsto peraltro dal Codice della strada, con il mandato progettuale di ricavare sempre – qualsiasi sezione metta a disposizione il tracciato stradale – marciapiedi di larghezza regolamentare;
2. il seconda battuta la **ciclabilità**, che dovrà essere garantita lungo la via Guizza per permettere l'uso della bici nel contesto di prossimità (accesso ai servizi e alle attività commerciali concentrate lungo la via) nonché il collegamento con la parte più meridionale del quartiere. Su questo ultimo elemento, in particolare, si propone di ricavare un percorso protetto lungo la strada, qualora la ciclabile progettata in sede propria non fosse pronta al momento dell'entrata in esercizio del metrotram;
3. ultimi nella scala di priorità sono i **veicoli motorizzati**, per i quali appare necessario predisporre meccanismi di riduzione della velocità di percorrenza (restringimenti della carreggiata).

Vengono valutate qualitativamente le conseguenze che l'ordine di priorità possono portare sull'assetto della strada, con particolare riguardo per il tratto più prossimo al centro, quello con caratteristiche più urbane e sezione ridotta, dando ai progettisti il mandato di studiare (in termini di sezione viaria, viste le caratteristiche del loro incarico, non di conseguenze sulla circolazione) anche un'ipotesi a **senso unico** nel caso in cui non vi fossero i margini per rendere sicura la percorrenza di cicli e pedoni.

Restano, ovviamente, da valutare le conseguenze di questo tipo di viabilità in via Guizza sulle strade interne al quartiere (questione oggetto del secondo gruppo di lavoro).