

Laboratorio Guizza

Giovedì 22 dicembre 2005 ore 21.00-23.00

I circa 30 partecipanti si sono suddivisi in due gruppi per trattare in parallelo il tema delle opere complementari al metrobus e quello della viabilità di quartiere.

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

Opere complementari al metrotram

Per quanto concerne il primo tema, la discussione si è incentrata sul **progetto abbozzato dagli architetti di Xquadra** a partire dalle indicazioni fornite dagli abitanti durante il sopralluogo del 26 novembre scorso e dal puntuale rilievo delle criticità presenti sulla via fornito dai membri del Comitato Parco Guizza.

Nella bozza di progetto presentata, la **massima priorità è stata attribuita alla viabilità**

pedonale: il progetto infatti si sviluppa tenendo ferma un'ampiezza minima dei marciapiedi di m 1,5, così come previsto dalla normativa di riferimento, su entrambi i lati della strada da nord fino all'incrocio con via Bosco Wollemborg, e sul solo lato ovest nel tratto successivo fino all'incrocio con via I. Svevo. Dopo tale incrocio, il posizionamento del marciapiede non è possibile a causa della scarsa ampiezza della strada stessa, appena sufficiente al passaggio dei veicoli e del metrotram in doppio senso di marcia. La sicurezza di pedoni e ciclisti nella parte sud di via Guizza è quindi affidata alla realizzazione di una pista ciclopedonale esterna all'attuale sedime viario, sopra il fosso esistente. La necessità di tale soluzione è ribadita da alcuni abitanti, anche in considerazione dell'aumento dei flussi dovuto alla realizzazione del Peep.

La larghezza dei marciapiedi fissata ad un minimo di m. 1,5 comporta occasionali restringimenti delle carreggiate laddove la presenza di pali, alberature, cassonetti, cabine telefoniche e altri elementi di arredo, non permettano attualmente il passaggio in sicurezza e agio dei pedoni. Tali restringimenti risultano coerenti con l'obiettivo di **rallentare quanto più possibile il traffico motorizzato, in modo da garantire la ciclabilità dell'intera via e l'attraversamento** della stessa. Per quanto riguarda quest'ultimo punto, il numero e la collocazione degli attraversamenti previsti dalla bozza di progetto è ritenuto corretto dai presenti. Le ipotesi di soluzione formale degli attraversamenti pedonali sono state appena accennate e comunque prevedono tutte un corrispondente restringimento delle carreggiate, operato con elementi a terra, così da permettere la massima visibilità ai pedoni e da indurre il rallentamento dei veicoli motorizzati.

Altro tema trattato nella bozza di progetto è quello dell'**accesso al quartiere da sud**, dove in corrispondenza del tratto senza marciapiedi, si vorrebbe recuperare l'idea del **filare alberato** ai margini della strada, così da creare una sorta di porta naturale all'area abitata. Nelle successive fasi progettuali si dovranno individuare le essenze più adeguate, posto che i tradizionali platani comportano, secondo i tecnici presenti, un eccessivo sviluppo radicale e una costante manutenzione per renderli compatibili con la nuova linea di metrotram.

Sempre nella zona sud, in corrispondenza con l'immissione di via Cino da Pistoia, è stata presa in considerazione la **trasformabilità dell'area attualmente adibita a capolinea dell'autobus**, che si libererebbe con l'entrata in funzionamento del metrotram. La funzione che ha riscosso più favori è quella di area-parcheggio, anche per compensare l'eliminazione di qualche posto macchina dovuta all'ampliamento dei marciapiedi.

Altre **zone potenzialmente destinabili a parcheggio** sono indicate (con tratteggio rosso) nella bozza di progetto. Per ciascuna di esse andrà verificata la situazione catastale e l'effettiva possibilità di sistemazione in modo da renderle omogenee per pavimentazioni ed arredi al resto dell'intervento.

La proposta del Laboratorio per quanto concerne l'**uso delle aree private** è quella di costituire un **tavolo di lavoro tra Comune, Consiglio di Quartiere e proprietari**, in modo da verificare le disponibilità, e giungere ad un accordo sulle funzioni da esse esercitabili e sulla loro gestione.

Le idee per la riqualificazione di **piazzale Cuoco** presentate dai progettisti non sono state discusse in quanto oggetto di un ciclo di incontri ad hoc.

Permane l'incertezza rispetto alla possibilità di **risolvere con un senso unico il tratto di via Guizza tra via S. M. Assunta e il lungargine**: i progettisti si sono per ora mantenuti nei termini dell'incarico affidato dal Comune che non prevede mutamenti a livello di circolazione, ma la realizzazione di marciapiedi regolamentari su entrambi i lati comporterebbe per questo tratto la promiscuità tra metrobus e veicoli motorizzati. Se così fosse, è stato notato, risulterebbe ancor meno giustificato il taglio dei platani nel tratto più a sud (tra l'incrocio con via Muzio e quello con via Algarotti) previsto per evitare il passaggio dei diversi mezzi sulla medesima sede.

Viabilità interna alla Guizza e connessioni con il centro

Il gruppo di lavoro che si occupa della viabilità interna alla Guizza e delle connessioni con il centro ha intrapreso un percorso il cui obiettivo è la redazione di un documento condiviso da porre all'attenzione degli amministratori, che contenga linee guida, proposte progettuali, raccomandazioni per la realizzazione dei progetti in essere e suggerimenti gestionali sulle questioni individuate nella passeggiata dello scorso 17 dicembre.

Le tappe proposte del percorso consistono nella definizione, appunto, dei **caposaldi**, per passare poi, nel secondo incontro, alla formulazione delle **proposte** e delle **raccomandazioni** e fino a formulare le modalità migliori per la **fattibilità** degli interventi desiderati.

Le questioni fondamentali emerse con il sopralluogo hanno a che fare con:

- il completamento della cosiddetta "**strada alternativa**", che sulla base delle previsioni urbanistiche deve staccarsi ad ovest della via Guizza all'altezza del parcheggio scambiatore per riconnettersi alla via Adriatica (e che attualmente è realizzata per tratti);
- l'**area centrale del quartiere**, dove sia ad est che a ovest della via Guizza sono localizzate scuole e giardini. Per questa zona, che è attualmente fortemente trafficata, per si pensa ad interventi e/o misure che tutelino la pedonalità per le fasce deboli (in particolare l'infanzia), specie nelle ore di punta, e che comunque prevedano una maggiore permeabilità est-ovest stabilendo relazioni con il piazzale Cuoco e la strada alternativa;
- la **dorsale verde** (grossomodo da via Pascoli fino al Parco di via dei Salici, passando per le scuole) una spina di aree già trattate a verde pubblico, ma solcate da strade dove gli autoveicoli tengono velocità anche sostenute e conseguentemente non facilmente accessibili al pedone. Si tratta di risorse che, durante il sopralluogo con il tecnico del settore verde (Saveria Prai), ci si proposto di ridisegnare, rovesciando la gerarchia normalmente utilizzata. Ciò significherebbe progettare prima le soluzioni auspicate per l'area verde letta nel suo complesso, inserendo solo successivamente, negli spazi di "risultato", la viabilità necessaria per l'accesso alle residenze e ai servizi, così da ottenere una spina verde attrezzata e protetta.

Nella serata si è riusciti a trattare solamente il tema della strada alternativa, sul quale si sono ribaditi e affinati i seguenti **caposaldi**:

- (a) la cosiddetta strada alternativa dovrà essere una strada di quartiere, non una strada veloce e ad elevato flusso **per il traffico improprio di attraversamento che dovrà essere indotto a utilizzare le tangenziali**;¹

¹ Tutte le parti in **rosso** sono state aggiunte durante la discussione.

(b) la strada alternativa dovrà avere una buona relazione con il futuro parco.

La discussione ha preso avvio da uno schema delle caratteristiche/qualità che la strada alternativa potrebbe assumere e sulle modalità progettuali da adottare per conseguire gli obiettivi enunciati nei caposaldi.

La strada alternativa: come?	
(a) Carreggiate	Quanto larghe? Quanto dritte? Che mezzi circoleranno?
(b) Alberature	Quante? Dove? Indipendenti (verde stradale) e/o legate al parco?
(c) Interruzioni e soluzioni per rallentare la velocità di circolazione dei veicoli	<ul style="list-style-type: none">• Segmenti di carreggiata a sezione ristretta• Variazioni verticali e di pavimentazione• Rotatorie• Qualificazione ambientale attraverso una o più piazze alberate e attrezzature di ingresso al parco
(d) Ciclabilità	<ul style="list-style-type: none">• Ciclabile in sede propria• Attraversamenti sicuri• Permeabilità del parco
(e) Percorribilità/senso unico	Quali relazioni con il sistema di circolazione del quartiere? Da approfondire
(f) Accesso da nord	Ciclabilità interrotta Invito per l'immissione diretta da via Vittorio Veneto (dislivello!)
(g) Accesso da sud	Invito? No, anzi senso unico in direzione da nord a sud, almeno per il primo tratto Tortuosità? Collegamento ad Albignasego?

La riflessione del gruppo si è concentrata sul trattamento dell'accesso da sud, che dovrebbe essere il più possibile ostacolato, per non trasformare la strada in una scorciatoia sia verso il centro di Padova che verso la grande area commerciale in sviluppo presente ad ovest, nel territorio del comune di Albignasego.

Ne sono emerse **tre proposte**. Le prime due hanno a che fare con i modi di percorrenza della strada e prevedono o (a) che il primo tratto sud, in realizzazione, della strada non sia accessibile per i veicoli provenienti da sud, rendendo la via trafficabile e l'itinerario conveniente solo per gli abitanti del quartiere, evitando di caricarla di tutto il traffico in entrata a Padova dai comuni posti a sud; oppure (b), in maniera più radicale, la seconda proposta prevede di dividere tra la nuova strada e la via Guizza il traffico in entrata e uscita da Padova per questa radiale, stabilendo per entrambe un unico senso di percorrenza. Si tratta di soluzioni entrambe di breve-medio periodo, che mantengono il percorso attuale della strada, da verificare con i tecnici preposti, soprattutto in relazione alla svolta a destra obbligata in via Guizza cui obbligherà l'esercizio del metrotram.

La terza proposta, di più lungo periodo (in quanto dal punto di vista procedurale necessita a monte di un accordo intercomunale e di modifiche della strumentazione urbanistica sia del comune di Padova che di quello di Albignasego) prevede una variazione del tracciato della strada che la colleghi alla viabilità esistente nel comune limitrofo. Questa soluzione eviterebbe che il traffico diretto ad ovest si concentrasse tangenzialmente al quartiere, separandolo dall'area del futuro parco della Guizza, e permetterebbe agli abitanti di Albignasego di avere un collegamento diretto con il parcheggio scambiatore, così da facilitare l'utilizzo del metrotram.

Restano da trattare nel prossimo incontro, valutandone l'opportunità e la fattibilità con tecnici di settore, le soluzioni progettuali da raccomandare per la realizzazione della strada.