

Laboratorio Guizza

Giovedì 19 gennaio 2006 ore 21.00-23.00

Viabilità interna alla Guizza e connessioni con il centro

Prosegue durante l'intera serata il dibattito sulla "**strada alternativa**". La discussione è arricchita da una serie di nuovi elementi acquisiti dopo il precedente incontro del 22 dicembre. Si tratta di elementi conoscitivi, di documentazione, di intellocutori (l'architetto Alberto Marescotti del settore Mobilità del Comune di Padova) ma anche della presenza di molti cittadini che dichiarano di essere venuti a conoscenza solo di recente del lavoro del Laboratorio.

Le nuove informazioni e acquisizioni hanno a che fare, in primo luogo, con il **processo decisionale** relativo alla realizzazione della strada alternativa, che risulta essere molto avanzato. La documentazione acquisita dal Laboratorio presso gli uffici evidenzia, infatti, uno stadio evoluto sia della progettazione (il progetto definitivo) e sia del processo di attuazione della strada (la procedura di esproprio è già avviata, *la cartografia è in allegato*);

Il contributo del tecnico della mobilità permette di fare chiarezza su alcuni punti:

- sulla possibilità di **impedire l'accesso** alla radiale Guizza e alla futura strada alternativa per coloro che intendono attraversare il quartiere per raggiungere il centro della città, misura che risulta attualmente **impraticabile** perché non sono disponibili sistemi elettronici di controllo adeguati a questa funzione;
- sulla possibilità di **modificare il tracciato** della strada alternativa, raccordandola alla viabilità del Comune di Albignasego (via Modigliani). Di questa variante, come proposto, può essere richiesta la valutazione in sede di elaborazione del Piano di assetto territoriale intercomunale per l'area metropolitana di Padova (*il mosaico dell'area metropolitana è in allegato*);
- sui **modi di "trattare" la strada**, nel senso della modifica della sua geometria e nell'introduzione di misure che rallentino la velocità di circolazione dei veicoli (restringimenti della carreggiata, elementi di qualificazione ambientale, articolazione degli attraversamenti, anche ciclabili), tutte **soluzioni integrabili nel progetto esecutivo**, specie per il secondo tratto che collegherà via Diano con via Boiardo, anche mantenendo come vincolo l'area per la quale è già in corso la procedura espropriativa.

Quest'ultimo argomento, che sembra catalizzare il maggiore consenso, è anche quello che viene meno dibattuto, forse perché troppo tecnico-progettuale.

Protagonista della discussione è, invece, il permanere del dubbio sulla validità generale del progetto, ossia la disputa tra chi ritiene che la nuova strada aumenterà il traffico totale della direttrice di accesso a Padova che attraversa la zona e chi, invece, sostiene che la riqualificazione della via Guizza passi anche per uno spostamento del traffico (o di parte di esso) sulla nuova strada, appunto "alternativa" alla radiale storica.

Delle ipotesi uscite dall'incontro precedente, non viene più presa in considerazione, negli interventi che si susseguono durante tutta la serata, quella che prevedeva di dividere tra la nuova strada e la via Guizza il traffico veicolare in entrata e in uscita da Padova, stabilendo per entrambe un unico senso di percorrenza. Sono considerate, infine, auspicabili e fattibili ipotesi che prevedano disposizioni sulla circolazione della strada – da approfondire – che la rendano meno interessante per il traffico di attraversamento.

In conclusione si possono delineare due opzioni:

una che vede la futura strada alternativa come una **strada di quartiere**, dotabile anche di una corsia preferenziale per il trasporto pubblico, con un percorso che si distacca molto da quello attualmente progettato, che asseconda i tracciati esistenti, per inserirsi a T sulla via Modigliani in territorio di Albignasego;

una che prevede una **strada di tipo residenziale**, che riconnetta i nuovi edifici che stanno sorgendo nell'area Peep a sud del quartiere e che, per trattamento, geometria, presenza di misure di dissuasione del traffico, sia scarsamente appetibile per il traffico di attraversamento.