

Laboratorio Guizza - Sintesi incontro del 2 febbraio 2006

Laboratorio 1 Opere collaterali al tram

Gentili Assessore alla Partecipazione, Coordinatori "Laboratorio Guizza" e Arch. Claudio Aldegheri
Questo incontro è stato l'ultimo dedicato al tema "Opere collaterali al tram", ma riteniamo che il tempo concesso alla discussione sia stato insufficiente, vista la complessità delle problematiche segnalate in precedenza al laboratorio dai partecipanti (soprattutto dal Comitato).

Oltretutto, il "Laboratorio 1" (in sostanza la riqualificazione di Via Guizza, prioritaria per la zona), si è svolto in assemblea plenaria solo durante questo ultimo incontro (peraltro tenutosi a più di un mese di distanza dal precedente, il 22 dicembre 2005).

Principale oggetto dell'incontro è stata la presentazione dello stato di avanzamento del progetto a cura dello Studio di Architettura incaricato.

In precedenza il Comitato aveva provveduto a presentare al Laboratorio e quindi all'Arch. Aldegheri i seguenti materiali di supporto alla discussione/analisi/progettazione, estratti da sopralluoghi e studi da noi effettuati dal 2004 al dicembre 2005:

Elenco puntuale delle problematiche rilevate lungo i 2 lati di via Guizza

Estratto "*Studio per una soluzione alternativa al taglio dei platani di Via Guizza in relazione al passaggio del SIR1*" inviato nel 2004 all'Assessore Rossi - Cartografia del tracciato viario (scala 1:500), con evidenziato il patrimonio arboreo della via, interferente e non interferente con il tram (fonte: progetto A.P.S. 2003)

Tavv. 1 - 2 - 3 e 4 relative al sopralluogo effettuato tra dicembre-gennaio 2006 su *pali del tram ed altri elementi di via Guizza e via S.M. Assunta interferenti con la pedonalità* (foto, tabelle, cartografia, conclusioni)

Cartografia del tracciato di Via Guizza, dal bivio con via S. M. Assunta sino al ponte del Bassanello, con indicazione del tratto intermedio promiscuo tram-auto, della passerella ciclo-pedonale sul Canale Scaricatore e lo spostamento del binario del tram dal centro carreggiata verso l'argine (fornito dal C.d.Q. 4)

In relazione a quanto sopra, esaminato lo stato del progetto presentato dall'Arch. Aldegheri, evidenziamo i seguenti aspetti:

Il budget messo a disposizione dall'amministrazione sembrava essere stato maggiorato consistentemente (si parlava di 2.5 milioni di euro), mentre si è fermato a 831.000.

Perciò sono stati affrontati solo alcuni dei temi progettuali evidenziati (marciapiedi continui, pavimentazione degli stessi più decorativa, nuove piantumazioni di alberi, attraversamenti pedonali in sicurezza, spazio a parcheggio dell'ex capolinea del bus 8, progettazione dell'ambito "alle 2 fontane") comunque condivisi dal gruppo.

Sono rimasti esclusi dalla progettazione:

Piazzale Cuoco, che rappresenta un punto importante di pericentralità urbana, la cui riqualificazione viene rimandata;

La progettazione degli slarghi a parcheggio privati davanti ai negozi della via, molto disorganizzati e squallidi.

L'ipotesi di ricavare alcuni tratti di corsia ciclabile unidirezionale su Via Guizza (specie verso sud, dove la sezione stradale è più larga, da Via Monti a Via Baretti, per effettuare un asse di collegamento con i molti negozi presenti, tra area "alle 2 fontane"/zona Conad e via Chiabrera) Infatti non riteniamo efficace come alternativa la previsione di percorsi ciclabili sulle strade parallele a via Guizza, e i semplici passaggi pedonali in sicurezza da un lato all'altro della via, in quanto i residenti utilizzano la bicicletta circolando su via Guizza, e non sui marciapiedi, destinati ai pedoni e diversamente abili.

La tesi dell'architetto secondo cui le biciclette continueranno (con il tram) a poter circolare su Via Guizza come ora non è appropriata, in quanto sappiamo che la convivenza con le auto private diventerà ancor più difficile e pericolosa.

Il progetto quindi a nostro avviso dovrebbe comunque comprendere l'indicazione forte di un tratto ciclabile relativo all'ambito sopradescritto, indipendentemente dalla possibilità non consentita dall'amministrazione di coinvolgere in questa fase le proprietà private degli slarghi a parcheggio davanti ai negozi e/o ampi marciapiedi

Il progetto, come in precedenza detto dall'architetto, dovrà tenere in considerazione le segnalazioni puntuali, di cui al rilievo effettuato dal Comitato a dicembre scorso, su pali e altri elementi

interferenti con la pedonalità. In particolare, alcuni pali sono posti troppo al centro dei marciapiedi e quindi andrebbero spostati, soprattutto in relazione alle esigenze delle persone “diversamente abili” (ciechi e in carrozzella) di potersi muovere mantenendo il più possibile la direzione rettilinea. Nel progetto presentato dall’architetto mancava (purtroppo) la parte riguardante l’ambito interessato dal gruppo di 3 platani storici ritenuti “interferenti con il tram” dal progetto A.P.S. 2003 (quelli verso l’incrocio di via Algarotti procedendo da sud). Non sappiamo quindi se verranno tagliati o meno. Al riguardo abbiamo evidenziato che dai nostri rilievi del 2004 la distanza minima richiesta dal codice della strada (2.75 metri, come confermato dallo stesso Aldegheri), sussiste per tutti e 3 gli alberi. Tra l’altro, dal rilievo effettuato a dicembre 2005 abbiamo visto che in linea con questi 3 alberi sono stati posizionati anche 2 pali del tram, per cui paradossalmente anch’essi sono diventati “interferenti”? L’architetto ci ha assicurato che saranno effettuate nuove verifiche. Non è stato possibile visionare il piano completo delle modifiche viabilistiche indotte dal SIR1. E’ mancato il tempo per discutere in plenaria le problematiche specifiche relative all’ultimo tratto di Via Guizza, dal bivio con Via S.M. Assunta al Lungargine Scaricatore, già evidenziate dal comitato nella relazione di sopralluogo.

In questo tratto la sezione della carreggiata si restringe molto, arrivando a misurare anche soli 9 metri.

Questo comporta la circolazione promiscua di tram e mezzi privati diretti al Bassanello, nella parte intermedia del tratto (come da progetto esecutivo), con le seguenti conseguenze:

L’aggiunta di un semaforo (prima di Via Sacchetti) per garantire sempre la precedenza al tram, unitamente a quello aggiunto alla nuova rotatoria del bivio con Via S.M. Assunta, comporteranno l’allungamento delle code di auto verso il semaforo esistente al nodo del Lungargine;

Renderà molto pericolosa l’attuale convivenza tra mezzi privati e biciclette

Al fine di non vedere disatteso uno dei principali obiettivi del progetto SIR1 (come descritto nel Documento di Valutazione di Impatto Ambientale, presentato dal Comune alla Provincia di Padova nel 2002 per il parere): diminuire il traffico di attraversamento e quindi migliorare la vivibilità delle zone interessate, disincentivando l’uso del mezzo privato a favore del trasporto pubblico e degli spostamenti in bicicletta, il Comitato ha proposto al Laboratorio alcune riflessioni, di seguito illustrate, senza però elaborare conclusioni condivise per mancanza di tempo disponibile.

1. **Con l’introduzione del SIR1 alla Guizza, riteniamo che i mezzi privati non debbano poter raggiungere il ponte del Bassanello utilizzando ben 3 direttrici: Via Guizza (insieme al tram); Via S.M. Assunta + Via Brunetta (tratto di Strada Alternativa già realizzato); Strada Alternativa (futuri completamenti di cui al Laboratorio è stato presentato il progetto esecutivo).**

2. **Il Comitato propone quindi che si debba raggiungere il Bassanello solo da 2 direttrici: imboccando Via S.M. Assunta (dal bivio con Via Guizza); dalla Strada Alternativa, completata.**

Questo consentirà di alleggerire effettivamente il traffico di attraversamento su questo stretto tratto di Via Guizza, permettendo nel contempo alle biciclette di continuare a circolare per accedere ai numerosi negozi, nonché alla nuova passerella ciclo pedonale sullo Scaricatore.

Al riguardo, il comitato ha evidenziato all’arch. Aldegheri la necessità di connettere la passerella a Via Guizza, funzionalmente e visivamente, dato che attualmente il brevissimo tratto ciclo pedonale di accesso si interrompe inspiegabilmente contro il parapetto del parcheggio privato del condominio posto all’angolo di Via Belli.

3. Per quanto sopra, al semaforo sotto l’argine, i mezzi privati dovrebbero continuare a svoltare solo a destra, per il lungargine, evitando così di incrociare la corsia del tram.

Sempre in questo punto, il Comitato chiedeva il mantenimento del collegamento ovest- est (verso il ponte IV Martiri) tramite il lungargine Scaricatore, in quanto in caso contrario si verrebbe ad aggravare il carico di traffico su via Guizza, verso sud sino alla nuova rotatoria, e quello sulle strette strade interne (Via Verga, via Anconitano, Via Filelfo, via dell’Orna (dove oltretutto è previsto dal Piano comunale delle piste ciclabili un percorso ciclabile, soprattutto a servizio del complesso scolastico ivi presente).

Sperando di aver contribuito positivamente al dibattito in corso, ringrazio a nome del Comitato: Cordiali saluti.

Bernini Cosetta (referente Laboratorio 1)