

Laboratorio Guizza

tema 1: Opere complementari al metrotram incontro del 2 febbraio 2006

Nell'incontro è stato presentato lo stato di avanzamento del progetto preliminare che lo studio X] sta preparando su incarico del Comune di Padova.

Durante la presentazione si è potuto verificare che i precedenti incontri sono serviti ai progettisti per acquisire dagli abitanti informazioni rilevanti e 'di prima mano' sullo stato di fatto.

Lo sviluppo di tali informazioni in scelte progettuali vere e proprie si è scontrato, tuttavia, con la rigidità del mandato di riferimento per i progettisti, cosicché il progetto non presenta alcuna soluzione innovativa e risponde ad un quadro problematico limitato rispetto alla ricchezza degli spunti emersi nel laboratorio. Alcuni di tali spunti meriterebbero un approfondimento sul piano della fattibilità, non solo perché supportati da un consenso unanime all'interno del Laboratorio, ma anche perché, almeno potenzialmente, renderebbero la trasformazione complessiva più coerente con scelte già in atto per la mobilità da e verso la Guizza (metrotram e strada alternativa).

Nonostante l'imminenza della data per la consegna del progetto (prevista per il 14 febbraio), sussistono ancora notevoli **incertezze sull'assetto futuro** della via e in particolare sui seguenti punti:

- **linea autobus n. 8:** ancora non è chiaro se il servizio verrà eliminato, e quindi se risulteranno liberati gli spazi attualmente adibiti a fermate e a capolinea;
- **spazi antistanti i negozi:** il progetto abbozza una serie di pavimentazioni che potranno essere utilizzate per la realizzazione dei parcheggi, ma la sistemazione definitiva di queste aree dovrà essere concordata con i proprietari (l'attuale posizionamento del marciapiede sulla linea esterna di tali aree non sembra appropriata in quanto sarebbe utilizzato per lo più come spazio di manovra);
- **vie laterali:** per molte di esse dovrebbero essere realizzati i marciapiedi in modo da permetterne l'attraversamento in sicurezza e andrebbe comunque indicata, in un piano complessivo della viabilità, anche una soluzione per la regolamentazione della sosta;
- **platani 'interferenti':** ancora non si sa quanti e quali platani sarebbero da tagliare secondo la proposta progettuale in discussione; sembra che su nove platani considerati interferenti, tre si possano sicuramente lasciare, tre siano da tagliare e per i restanti tre vada fatta una ulteriore verifica. Si sottolinea che questo è uno dei punti più sentiti dai partecipanti al laboratorio e che, a più di tre mesi dall'inizio degli incontri non solo non è ancora stata fatta chiarezza, ma la situazione si è ulteriormente complicata con il posizionamento di alcuni pali di elettrificazione allineati agli alberi da tagliare, posti alla stessa distanza dalla linea del metrotram;
- **verde stradale:** il budget finanziario attualmente destinato alle opere complementari al metrotram non è sufficiente per coprire i costi di realizzazione del verde previsto dal progetto (che non appare ancora con l'adeguato dettaglio circa il numero e il tipo di essenze da piantumare). Essendo questo un elemento fondamentale per la riqualificazione della Guizza, ogni ritardo nella messa a dimora delle nuove piante tende a vanificare ogni sforzo per conferire un'immagine diversa alla via e una fruibilità adeguata alle esigenze degli abitanti. Andrebbero pertanto dettagliate al più presto le ipotesi progettuali, stimati i costi e coinvolti i soggetti che all'interno dell'amministrazione comunale potranno sostenere le realizzazioni;
- **utilizzo dei pali di elettrificazione:** nel corso degli incontri, si era accennato alla possibilità di utilizzare i nuovi pali per diverse funzioni (supporto alla segnaletica, illuminazione pubblica, affissioni pubblicitarie, cestini, sedute, ecc.); questa soluzione tuttavia non è stata considerata nel progetto in elaborazione.

Per altre scelte progettuali si sono riscontrati **elementi di incongruenza** con quanto emerso negli incontri precedenti:

- **ciclabilità**: la versione attuale del progetto non prevede alcun tratto di corsia dedicata alle biciclette, anche laddove la larghezza della strada lo permetterebbe; la proposta progettuale in esame non segue quindi le indicazioni del Laboratorio, ma propende per una circolazione totalmente promiscua, contando sul fatto che vari restringimenti rallentino il traffico motorizzato, e interviene solo sui passaggi pedonali (e ciclabili) che saranno resi più sicuri di quanto non siano attualmente;
- **sensi unici e accessi dal centro città**: non è stata seguita dai progettisti l'ipotesi del senso unico per il tratto di via Guizza tra l'argine e l'incrocio con via S. M. Assunta, emersa già nei primi documenti prodotti, in quanto non congruente con le indicazioni fornite dalla committenza (il Comune di Padova); ciò comporta un'evidente difficoltà nel trovare lo spazio adeguato per il passaggio e per il parcheggio dei diversi mezzi, con la corrispondente penalizzazione dei cicli – che viaggerebbero in promiscuo, per alcuni tratti, anche con il metrotram – e per i pedoni, che disporrebbero di un risicatissimo marciapiede su entrambi i lati (per giunta attraversato, se non occupato, per il parcheggio auto). Per quanto riguarda il tratto più a nord di via S. M. Assunta (tra il cinema e via Adriatica), non è stata considerata la possibilità di chiudere l'accesso ai non residenti, o comunque di porre limitazioni al traffico, pur essendo evidente che la larghezza attuale non permetta una circolazione adeguata (anche nell'ipotesi di senso unico) né la sicurezza di pedoni e ciclisti.
- infine, per **S. M. Assunta** (tratto via Guizza - via Guidi), dove si erano fatte strada due diverse soluzioni, l'orientamento leggermente prevalente del Laboratorio è per il mantenimento dell'attuale doppia fila di parcheggi (sui lati est di ciascuna delle due corsie). Infatti, l'altra soluzione, seguita fin qui dai progettisti, verso la creazione di un ampio marciapiede, – valorizzato da una pavimentazione di pregio e dall'inserimento di panchine e attrezzature per la vendita/piccola ristorazione – è risultata meno appetibile in quanto troppo penalizzante per i posti macchina.

Vista l'importanza strategica del progetto, le incertezze che sussistono e le questioni rimaste aperte, i partecipanti al Laboratorio sono interessati a seguire i futuri stati di avanzamento della progettazione e a darne una valutazione conclusiva. Per questo, è richiesto all'Amministrazione comunale di individuare le modalità per la continuazione di un confronto su questo tema.