

Laboratorio Guizza

Gruppo di lavoro sulle opere complementari al metrotram

La formulazione dello scenario (5 dicembre 2005)

Il gruppo di lavoro si è proposto di formulare uno **scenario futuro collettivamente auspicato per la via Guizza**, in modo da stabilire alcuni criteri condivisi da consegnare e sulla base dei quali valutare le soluzioni che i progettisti incaricati della progettazione delle opere complementari presenteranno nei successivi stadi di avanzamento.

Il ragionamento prende avvio a partire da una proposta di descrizione della situazione attuale (*schema più sotto*), 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 del percorso 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. La disinformazione che ha avuto inevitabilmente le sue ripercussioni 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 del processo a fornire risposta ad una serie di domande (*riportate nel box seguente*) e alla condivisione di dati (alcuni tra l'altro 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 strada 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, lanciata ai progettisti quale problema da risolvere, su quali misure adottare per controllare/fare ordine di questa "naturale" tendenza all'*andare piano per andare tutti*.

Il Laboratorio formula un ordine di **priorità tra modi di percorrenza** che consegna alla progettazione. 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. la 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) l'ipotesi a **senso unico** nel caso in cui non vi fossero i margini per rendere sicura la percorrenza di cicli e pedoni.

La prima verifica progettuale (22 dicembre 2005)

Nella prima 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, la realizzazione 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, al di là del fosso esistente. Rimane aperta l'incertezza su come tutelare pedoni e ciclisti fino al momento della realizzazione della pista, 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 diffusa 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, a detta dei 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. 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.

La seconda verifica progettuale (2 febbraio 2006)

Durante la presentazione dello stato di avanzamento del progetto preliminare, 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 elaborato 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 realizzazioni 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.

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.

Laboratorio Guizza

Gruppo di lavoro sulla opere riqualificazione dell'area 'cuoco – assunta – porto astra'

Gli incontri svolti su questo tema hanno portato il Laboratorio a considerare:

- diverse soluzioni ai **problemi di viabilità dell'area**, per come sono percepiti attualmente e, in prospettiva, con la linea metrotram funzionante;
- la possibile **valorizzazione di alcuni spazi di verde pubblico** interni al reticolo viario;
- le potenzialità sul piano socio-comunitario e commerciale dello spazio ora indefinito di **p.le Cuoco**.

Lo **scenario complessivo auspicato** è caratterizzato da:

- la riqualificazione di tutte le vie, compatibilmente con le funzioni da esse svolte, con interventi più o meno 'pesanti' ed 'urgenti' (dalla realizzazione di marciapiedi e piste ciclabili, al posizionamento di segnaletica e arredi) e con diversi tipi di limitazione (dal senso unico, all'accesso consentito ai soli residenti);

- nuove attrezzature per i diversi fruitori (bambini, mamme, anziani ... cani) del verde esistente e un nuovo percorso verso la fermata del metrotram;

- la trasformazione di piazzale Cuoco in piazza centrale e punto di riferimento non solo per questa zona ma per tutto il rione. Ridisegnata completamente per quanto riguarda la forma, la pavimentazione e gli arredi, si intensificano in essa i mercati ma anche le iniziative culturali e le occasioni di socializzazione. Dalla piazza, in direzione est-ovest, si dipartono i percorsi pedonali più sicuri verso i poli scolastici, i parchi e le zone gioco.

Per quanto concerne l'**andamento della discussione**, alcune soluzioni, ritenute possibili durante il sopralluogo e il primo confronto, si sono verificate di difficile praticabilità.

Per alcune problematiche si è potuto solo immaginare l'avvio di un percorso che per la sua continuazione necessita del coinvolgimento di 'soggetti chiave', in un confronto su singole tematiche con abitanti e Consiglio di Quartiere (vedi in particolare i proprietari e/o i gestori delle sale cinematografiche per quanto riguarda i parcheggi e la viabilità in zona Porto-Astra; i responsabili dei servizi sanitari, per problemi analoghi in via Valgimigli; e un'ampia rappresentanza degli esercizi commerciali, per le trasformazioni da operare in zona p.le Cuoco). L'approfondimento di queste tematiche è pertanto rimandato a successivi incontri, promossi – possibilmente – dal Consiglio di Quartiere.

In un caso, (tratto di via S. M. Assunta tra via Guizza e via Guidi) la soluzione emersa inizialmente è stata messa in discussione da una parte del Laboratorio che propone un intervento più di tipo manutentivo. Nel relativo paragrafo sono per questo riportate due soluzioni, entrambe possibili ma tra loro incompatibili. Si attende l'ultimo incontro per verificarne la fattibilità nell'ambito del progetto 'opere complementari al metrotram' (tema 1), e per un'indicazione sulla priorità/preferenza più sentita all'interno del Laboratorio.

Nel periodo di attivazione del Laboratorio, inoltre, i tecnici comunali hanno predisposto un progetto di riorganizzazione della circolazione nell'intera area considerata. Il laboratorio non ha quindi potuto servirsi di tale documentazione (se non all'ultimo incontro) e la discussione nel merito è rinviata ad un ulteriore incontro con i progettisti.

La maggiore incertezza è comunque sugli impatti effettivi che il metrotram e le opere collegate avranno nel modificare la circolazione ma anche, e soprattutto, le abitudini dei residenti e degli utilizzatori più o meno occasionali dell'area, per quanto riguarda l'uso dell'auto negli spostamenti dentro e verso il rione. Le speranze infatti non sono solo legate al mezzo, che di per sé dovrebbe

contribuire a ridurre il numero delle macchine circolanti, ma anche al funzionamento del parcheggio scambiatore e di altre aree di sosta di nuova realizzazione che potrebbero essere ricavate nelle vicinanze della zona qui considerata.

In via generale, infine, viene auspicato che nel periodo immediatamente successivo agli interventi sia predisposto un adeguato servizio di vigilanza affinché le modifiche, che in certi casi sono anche di grande portata, siano comprese e rispettate dalla cittadinanza.

Sono riportati qui di seguito i **punti problematici e le soluzioni** individuate dal Laboratorio per l'area p.le Cuoco-Porto Astra. La numerazione fa riferimento alla mappa allegata.

1) la linea metrotram elimina di fatto i **parcheggi** posizionati su un lato dello slargo, utilizzati in particolare dal ristorante ma anche dal cinema, dalla chiesa, e dai residenti. Andrebbero quindi cercate nuove aree di sosta nelle vicinanze. Una possibilità potrebbe essere quella di utilizzare le aree dismesse dai **due distributori sulla via Adriatica** (lato argine).

2) l'area verde e la relativa siepe di recinzione sono frequentemente attraversate da residenti e non. Il **sentiero** creatosi è attualmente in terra battuta e, essendo in discesa, risulta anche scivoloso. Si potrebbe quindi realizzare una **scalinata** con materiali eco-compatibili. È inoltre ritenuto opportuno un **ridisegno complessivo dell'area**, togliendo la siepe e piantando un filare di alberi, per una maggiore integrazione tra lo slargo asfaltato e il verde, e per rendere più accessibile la fermata del metro-bus nei pressi del cinema. L'area, attualmente di solo passaggio, diverrebbe in tal modo luogo di ritrovo/ socializzazione, di importanza strategica vista la vicinanza con la chiesa e il patronato.

3) per la sua scarsa larghezza, questo tratto di via S.M. Assunta risulta estremamente pericoloso, anche in considerazione delle numerose attività che si svolgono in zona (legate alla presenza della parrocchia, del cinema e dei locali pubblici) e di quelle che verranno (ambulatori, nuove attività parrocchiali, ecc.). Con lo spostamento previsto del muro di recinzione del patronato sarà quindi da **realizzare una corsia protetta per pedoni e ciclisti**, separata da quella di auto e tram.

4) l'**uscita dal parcheggio sotterraneo** risulta difficoltosa e pericolosa, mancando di visibilità adeguata e di uno spazio di sosta pianeggiante, e andando a incrociare la linea di metrotram. Con l'entrata in funzione del metrotram, andrebbe quindi attrezzata con segnaletica adeguata e specchio. Altre soluzioni sono legate all'uso del parcheggio da parte dei residenti (vedi punto 9).

5) via Valgimigli è ritenuta troppo trafficata, soprattutto nelle ore di apertura degli ambulatori. Per questo si propone di **limitare l'accesso e la sosta** (con 'parcheggi R').

6) le aree verdi su via Valgimigli sono scarsamente attrezzate e regolamentate nel loro uso. La proposta è quella di creare una **zona separata per le deiezioni canine** e di attrezzarla con **giochi per bambini, panchine e nuovi arredi**.

7) l'**area dismessa** è probabilmente destinata a servizi sanitari, così da accorpate le strutture ora esistenti su via Valgimigli. Rispetto a tale destinazione d'uso, gli abitanti sono preoccupati soprattutto per gli **aspetti viabilistici legati al traffico prodotto, all'accessibilità e alla sosta**. Vanno quindi valutati attentamente questi impatti prima di una decisione sulle future destinazioni d'uso.

8) il **parcheggio sotterraneo A1** dell'area Porto Astra è spesso inagibile per allagamento. Ciò comporta una limitazione dei posti macchina disponibili e la conseguente occupazione di aree sosta e marciapiedi nelle vie limitrofe. Il problema va trattato con tra C.d.Q e proprietà del cinema Porto-Astra, così come la viabilità di accesso ai parcheggi e la gestione di questi ultimi.

9) I problemi maggiormente sentiti sono legati alla mancanza di marciapiedi e al **notevole traffico** portato nelle ore serali dalla presenza del cinema. L'idea è di **coinvolgere la proprietà del cinema nel trattamento del problema**.

Una prima ipotesi di soluzione è quella di adibire il parcheggio sotterraneo all'uso dei residenti. In tal modo si potrebbe utilizzare la sola rampa su via Fortunato evitando l'uscita su via S. M. Assunta (che andrebbe a fungere da uscita di emergenza), ed aumentare la vivibilità delle vie limitrofe che si libererebbero dalle auto in sosta.

Va quindi instaurato un rapporto con la proprietà per sondarne la disponibilità a considerare i problemi dovuti all'accesso motorizzato al cinema, e le soluzioni possibili prima e dopo l'entrata in funzione del tram (che, in teoria, dovrebbe eliminare parte delle auto presenti nelle ore serali).

In ogni caso le vie contrassegnate da retino grigio potrebbero essere chiuse all'accesso dei non residenti.

10) la realizzazione di un **passaggio pedonale tra via Crisolora e via Brunetta** - pensato negli incontri precedenti come possibile collegamento tra il cinema e un'eventuale ulteriore area di sosta da realizzarsi nel triangolo verde sul lato ovest di via Brunetta – risulta piuttosto complicata in quanto insisterebbe su area privata e necessiterebbe quindi di esproprio.

11) l'**eventuale parcheggio** su via Brunetta è ritenuto un'ultima spiaggia per la riqualificazione delle vie interne al quartiere; e comunque **non auspicabile se non collegato pedonalmente al cinema**. In ogni caso, per la sua realizzazione, si dovrebbero utilizzare esclusivamente materiali e soluzioni eco-compatibili e piantumare nuove alberature.

12) in questo **tratto di via S.M. Assunta e in via Giusti mancano i marciapiedi**. Tale mancanza, unita alla scarsa larghezza della via, rende estremamente pericoloso il passaggio a piedi o in bicicletta.

13) per il tratto più largo di via S. M. Assunta – dall'incrocio con via Guidi alla costruenda rotonda di via Guizza – le posizioni dei partecipanti al Laboratorio sono sostanzialmente due:

- la prima, emersa durante il sopralluogo e discussa nella riunione del 19 gennaio, vedrebbe una **separazione netta tra traffico veicolare/metrotram e percorsi ciclopedonali**, con il posizionamento **darredi, panchine e attrezzature** per attività commerciali temporanee (chiosco gelati, piazzole di vendita...) nella corsia più stretta (controviale); col mantenimento di parcheggi in linea lungo i margini della via carrabile; i

- la seconda, che sembra avere un consenso lievemente maggiore, è per il **mantenimento (e l'eventuale razionalizzazione e regolamentazione) dei posti macchina esistenti** su entrambe le corsie, ed è motivata dalla scarsità di parcheggi che si viene a creare con il metrotram in funzione nella zona Belli-Guizza-Cuoco, oltre che dai numerosi passi carrai e dal distributore ai quali si accede dal contro-viale.

15) per **piazzale Cuoco** il Laboratorio ribadisce la necessità di **mantenere il mercato e possibilmente svilupparlo**, con l'aggiunta di un giorno settimanale in più e con l'organizzazione di mercati tematici mensili o stagionali. Vanno comunque inserite attrezzature e arredi che favoriscano il ritrovo e la socializzazione, che permettano di percepirlo come piazza centrale.

In considerazione delle ipotesi progettuali delineate da Aps/Idroesse, si rileva il mancato rispetto delle alberature che sarebbero sostituite da nuovi impianti, e il mantenimento delle attuali aiuole sui entrambi i lati lunghi. La proposta per il breve periodo è quella di **mantenere le alberature esistenti (14) e togliere le aiuole laterali** per permettere un migliore accesso ai mezzi degli ambulanti e una distribuzione trasversale dei banchi del mercato. Il **passaggio pedonale su via Guizza** andrebbe spostato più a sud in corrispondenza dell'incrocio con via Algarotti, ma ciò non è più possibile a causa della conformazione del marciapiede adiacente la fermata metrotram. Nel medio lungo periodo la progettazione dovrà comunque considerare la piazza nella sua interezza come spazio delimitato dagli edifici che vi si affacciano, così da permettere l'allestimento di spazi esterni agli esercizi pubblici esistenti e di nuovo insediamento. Altra considerazione è quella relativa alle connessioni con i poli scolastici di via Tassoni e via dell'Orna, anche in relazione con gli innovativi servizi di pedibus e con la opportunità di pedonalizzare le aree limitrofe nelle ore di ingresso e uscita da scuola (di cui si è parlato nel gruppo 2).

Vista la complessità del tema (sistemazione, riqualificazione della piazza e nuove connessioni tra piazza e poli scolastici) il laboratorio intende elaborare un programma funzionale in base al quale l'amministrazione comunale potrebbe definire un budget economico e indire un **concorso di progettazione**. Nelle fasi decisionali vanno comunque coinvolti i commercianti e gli esercenti che, con la propria attività potranno rendere più attraente la piazza.

Un'ulteriore specificazione dei criteri con cui procedere nella progettazione della piazza, come proposta da una partecipante, prevede:

- l'estensione dell'area da considerare verso nord sino all'incrocio con via Genovesi;
- la dotazione di passaggi pedonali protetti (e differenziati a livello di pavimentazione) di accesso alla piazza, in quanto attualmente soffocata dalle auto;

- la ripavimentazione e il rifacimento dell'impianto di illuminazione;
- la creazione di elementi architettonici che fungano da 'porte' della piazza da via Cuoco, e dallo slargo a parcheggio antistante i negozi a nord della piazza;
- il ridisegno della connessione tra piazza e ufficio postale, con la riprogettazione dell'aiuola antistante;
- la piantumazione di nuove alberature compatibilmente con l'uso dell'area a mercato
- la ricollocazione della bancarella del pesce;
- la valorizzazione della fermata come fronte scenico della piazza e 'finestra' verso la zona est della Guizza;
- la dotazione di rastrelliere per biciclette, sedute, punto informativo e attrezzature per il gioco, possibilmente nei pressi dell'area verde
- la mitigazione dell'impatto delle auto attraverso l'inserimento di alberi e cespugli tra piazza e parcheggi.



- 1) parcheggi da ricollocare
- 2) area verde da integrare con lo slargo: togliere la siepe e creare un accesso all'abitato in corrispondenza del sentiero
- 3) pericolo per pedoni e ciclisti: creare corsia protetta
- 4) uscita pericolosa dal parcheggio
- 5) limitare accessi e sosta
- 6) creare spazi per cani e per bambini
- 7) nel caso di uso per strutture sanitarie verificare viabilità e parcheggi
- 8) parcheggio spesso allagato e inagibile
- 9) problema parcheggio fuori dalle aree del cinema: necessità di coinvolgimento di proprietari e gestori nell'individuazione di soluzioni
- 10) apertura passaggio pedonale di accesso a nuovo parcheggio (da verificare con la proprietà)
- 11) area utilizzabile per parcheggio cinema
- 12) mancano marciapiedi (anche nelle vie adiacenti)
- 13) separare traffico veicolare da pedoni e biciclette - arredi e strutture per valorizzazione
- 14) mantenere mercato e attrezzare per ritrovo
- 15) lasciare alberature esistenti (togliere le aiuole laterali)

Laboratorio Guizza

Gruppo di lavoro sulla viabilità interna alla Guizza e di connessione con il centro

Il Laboratorio Guizza, dopo aver condotto un sopralluogo nel quartiere, ha lavorato su tre questioni relative alla viabilità:

- 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;
- la **dorsale verde** (grossomodo da via Pascoli fino al Parco di via dei Salici, passando per le scuole).

La prima questione, in quanto ritenuta più urgente, è stata trattata con maggiore profondità analitica. Le informazioni e la documentazione acquisita su questo tema hanno infatti evidenziato uno stadio avanzato del processo decisionale.

Dopo un lungo dibattito (3 incontri) 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,¹ appunto “alternativa” alla radiale storica, si è giunti alla definizione di **due scenari per il futuro**. Entrambe le possibilità rispondono al principio condiviso secondo il quale **la strada alternativa non dovrà essere una strada veloce e ad elevato flusso per il traffico di attraversamento**, che dovrà essere indirizzato il più possibile ad utilizzare la tangenziale. Si tratta di due opzioni distinte e non integrabili senza perdere ciascuna la propria coerenza interna.

¹ Molto lungo è l’elenco delle perplessità che i cittadini-partecipanti hanno espresso sul progetto della strada alternativa. Se, da una parte è riconosciuta la necessità, in rapporto alla messa in servizio del metrotram, di disinquinare il traffico di attraversamento lungo via Guizza, proponendo percorsi diversificati, viene più volte ribadito che esiste già un’alternativa all’utilizzo di via Guizza per raggiungere il centro, ossia la tangenziale, opzione che va valorizzata con tutti i mezzi implementabili (segnaletica opportuna, opuscoli, sensibilizzazione dei comuni vicini, etc).

La strada alternativa, che costituirebbe un’ulteriore modalità offerta agli automobilisti per salvaguardare la via Guizza dal traffico improprio, così come è stata concepita presenta alcuni aspetti problematici e/o contraddittori:

- a) innestandosi proprio all’altezza del parcheggio scambiatore (capolinea del metrotram) e portando con un percorso “quasi rettilineo” e senza intoppi al ponte del Bassanello, la strada alternativa fornisce un’appetibile alternativa a Via Guizza, che contrasta con l’obiettivo perseguito dal Comune di Padova di favorire al massimo l’utilizzo del metrotram per raggiungere il centro;
- b) inoltre, il convogliare attraverso la strada alternativa un grande numero di auto provenienti dalla Conselvana, che si immetteranno in città attraversando il ponte del Bassanello, è aspetto critico in relazione alla nuova configurazione dello snodo, dove, per far circolare il metrotram, le corsie automobilisti si ridurranno a due, rispetto alle quattro attuali. Sul ponte, d’altronde, si sommano già ben tre direttrici di traffico: da Conselve-Albignasego, da Este-Monselice, da Montegrotto-Abano;
- c) presso l’Ipercity è in fase di costruzione una nuova area commerciale estremamente grande, che diventerà un forte polo di attrazione. La strada alternativa così com’è progettata permetterebbe a chi proviene dalla Conselvana di accedere al nuovo centro commerciale invece di utilizzare più propriamente la tangenziale. In questo caso non verrebbe dirottato sulla strada alternativa del traffico che altrimenti andrebbe su via Guizza, ma verrebbe convogliato sulla strada alternativa un traffico che non ha nulla a che fare con la Guizza;
- d) una strada a forte traffico separerebbe il futuro parco della Guizza (tra via Modigliani e il lato ovest del quartiere, a nord della palestra di via Gozzano) dal quartiere e, visto l’elevato flusso veicolare che la percorrerebbe, comprometterebbe il valore del suddetto parco

La prima prevede la possibilità di **modificare il tracciato** della strada alternativa, raccordandola alla viabilità del Comune di Albignasego. Questa ipotesi 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 da quello attualmente progettato, che asseconda i tracciati esistenti, per inserirsi a T sulla via Modigliani in territorio di Albignasego (*vedi figura a pagina 12*). Di questa variante può essere richiesta la valutazione in sede di elaborazione del Piano di assetto territoriale intercomunale per l'area metropolitana di Padova.

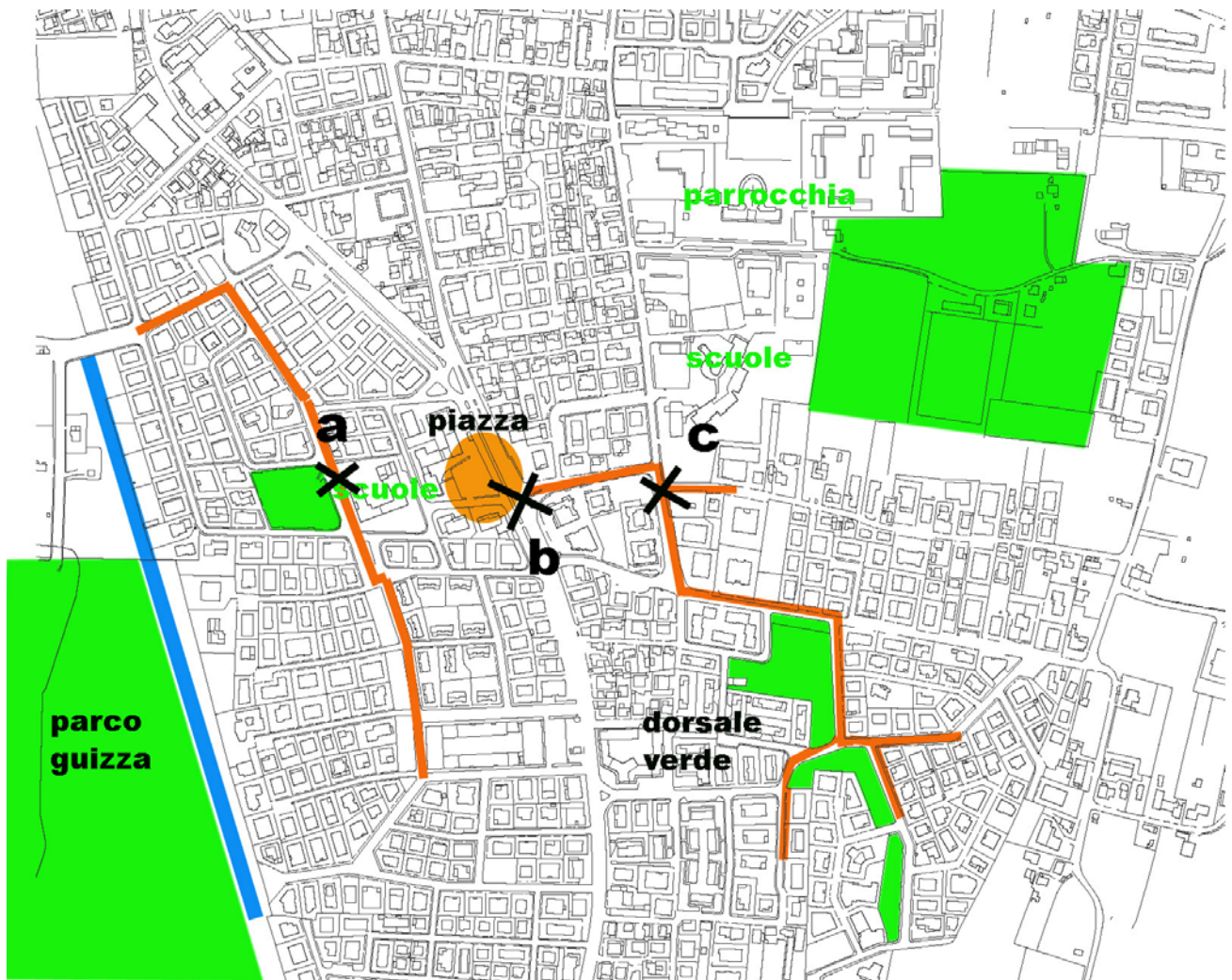
La seconda opzione prevede il disegno di una **strada di tipo residenziale**, che riconnetta i nuovi edifici che stanno sorgendo nell'area Peep a sud del quartiere, che mantenga come relazione principale quella con il futuro parco e che, per trattamento, geometria, larghezza delle carreggiate, presenza di misure di dissuasione del traffico, opportune disposizioni sulla circolazione,² sia scarsamente appetibile per il traffico di attraversamento. Tali **soluzioni sono integrabili a livello di 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. Per la concezione e la realizzazione si ritiene opportuno un forte coordinamento tra settori del Comune (mobilità, verde, infrastrutture) e l'applicazione delle opportune misure di rallentamento anche ai tratti già realizzati.

Per le due restanti questioni si sono definite le aree di intervento (*vedi figura a pagina 14*) ed uno schema di lavoro:

- la prima è 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, 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. In particolare la via Tassoni, che passa davanti alle scuole, risente a detta dei residenti di un forte traffico di attraversamento, è cioè utilizzata come fosse una "minitangenziale" (punto **a** in figura), problema che può trovare soluzione con la realizzazione del parallelo secondo tratto della strada alternativa;
- la **dorsale verde** (grossomodo da via Pascoli fino al Parco di via dei Salici, passando per le scuole) è una spina di aree già trattate a verde pubblico o verde scolastico, ma solcate da strade dove gli autoveicoli tengono velocità sostenute e conseguentemente non facilmente accessibili al pedone. Particolarmente delicati, in questo ragionamento d'insieme, appaiono l'incrocio con via dell'Orna all'altezza delle scuole (punto **c**) e l'attraversamento della via Guizza all'altezza di via Cuoco (punto **b**). Queste aree libere, anche quelle ricomprese nel plesso scolastico, costituiscono risorse che, durante il sopralluogo con il tecnico del settore verde, ci si è proposti di ridisegnare, rovesciando la gerarchia normalmente utilizzata. Ciò significherebbe progettare prima le soluzioni auspiccate 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. Un percorso fondamentale, che potrebbe accrescere la qualità di vita di tutto il quartiere, non solo perché di accesso alle scuole, ma soprattutto in quanto collegamento e prolungamento del parco di via dei Salici.

Per queste due aree, il Laboratorio reputa necessario avviare progetti e procedure che altrove si sono dimostrate valide nell'affrontare il tema del rapporto fra mobilità e infanzia nell'ambiente urbano, che non prevedano solamente la realizzazione di modifiche all'assetto fisico della viabilità, ma implicino riflessione sulla cultura della mobilità e sul senso dell'abitare, nonché collaborazione interistituzionale e promozione di dinamiche di rete nel territorio.

² Sono emerse diverse ipotesi di dissuasione del traffico improprio di attraversamento non legato alla vita-attività del quartiere, che potrebbero essere approfondite in un laboratorio propriamente progettuale. Oltre ad un tracciato più curvilineo, a restringimenti della carreggiata, a rallentatori, all'opportuna dislocazione aiuole e alberi, è stata segnalata anche la possibilità di introdurre tratti a senso unico, che interrompano la continuità per chi procede lungo la strada alternativa da sud verso nord.



- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|--|
|  | aree verdi da trasformare |  | strade a traffico troppo intenso e/o veloce |
|  | punti delicati da studiare |  | secondo tratto della strada alternativa |

L'ipotesi (in applicazione della legge 285/1997 «Disposizioni per la promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia e l'adolescenza») è quella di un percorso in cui i bambini e i ragazzi siano la principale risorsa (non solo persone da tutelare e proteggere), coinvolti con metodologie idonee, nell'analisi degli scenari, nell'individuazione dei problemi e nella elaborazione delle proposte. Processi di questo tipo generalmente aiutano bambini e bambine a migliorare le loro competenze, incrementando il livello di autonomia e la fiducia nelle proprie capacità. La presenza e l'impegno dei bambini e dei ragazzi all'interno di tali progetti, inoltre, sollecita il coinvolgimento degli abitanti del territorio in cui si opera, preparando la comunità ad accogliere i cambiamenti che essa stessa contribuisce a determinare.