

## Laboratorio Guizza

### tema 1: Opere complementari al metrotram

incontro del 2 febbraio 2006 (testo del 10 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 informazioni rilevanti e 'di prima mano' da parte dei residenti 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). Anche in considerazione della scarsità di materiali cartografici e conoscitivi messi a disposizione del Laboratorio in questo periodo (mancanza sopperita in parte dai rilievi effettuati dagli stessi partecipanti), va quindi considerata l'opportunità di procedere ad un nuovo confronto con progettisti, assessorato alla mobilità e consiglio di quartiere, in modo da valutare integrazioni e modifiche possibili rispetto a quanto finora progettato.

La presentazione dell'ipotesi progettuale ha messo in evidenza un **ampliamento dei contenuti** rispetto all'iniziale interesse per il rifacimento dei soli marciapiedi. In particolare, sono state progettate:

- un'**area a parcheggio** in corrispondenza dell'attuale capolinea dell'autobus (linea 8), con una soluzione che prevede: l'utilizzo di asfalto cromatico a distinguere le singole piazzole di sosta; l'allargamento dell'aiuola verde e la collocazione in esso di un nuovo albero che divenga di pari importanza rispetto al pioppo nero esistente;
- **due fontane**, rispettivamente nello spazio dell'ex traliccio enel (davanti alle attività commerciali e in quello dell'ex distributore (davanti a conad). I due elementi acquei tendono a riqualificare l'area e a connettere i due lati della strada;
- **varie piantumazioni** a sostituzione degli esemplari che verranno tagliati in quanto interferenti con il metrotram e ad integrazione di una dotazione di verde ora piuttosto scarsa su tutta la via;
- **soluzioni per la collocazione di arredi e attrezzature** lungo la via e per il passaggio dei pedoni laddove sia ostacolato dalla presenza di pali, alberi, segnali: in pratica vengono create delle anse nel marciapiede in corrispondenza degli elementi da mantenere al livello della strada (rastrelliere per biciclette, cassonetti, segnaletica stradale, parcheggi ...) e degli allargamenti che incorporano nel marciapiede stesso alberature, cabine telefoniche, sedute, ecc. In tal modo, si ottengono in diversi punti di via Guizza dei marciapiedi con un singolare andamento ondeggiante che caratterizzeranno l'intervento e, con esso, questa parte di città. I restringimenti di carreggiata che derivano da tale scelta progettuale sono del tutto coerenti con la necessità di rallentare più possibile il traffico motorizzato.

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 prevede che lo stesso trattamento con asfalto cromatico riservato al parcheggio pubblico al capolinea, sia utilizzato per questi spazi privati. La sistemazione definitiva di queste aree dovrà comunque essere concordata con i proprietari. Per questo è stata indicata negli incontri precedenti l'opportunità di aprire un tavolo di confronto tra consiglio di quartiere, commercianti e/o proprietari;

- **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 dell'effettiva distanza tra gli stessi e la linea metrotram (il limite minimo da considerare è di m 2,75 anche se di norma la carreggiata sarà larga m 3,50). 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 piantumazione delle nuove essenze 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.

Per altre scelte progettuali si sono riscontrate alcune mancanze rispetto alle ipotesi emerse 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. Il Laboratorio aveva riconosciuto in particolare la possibilità di realizzare un tratto di pista ciclabile tra Via Chiabrera a Via Bojardo, passando per la futura area "alle 2 fontane";
- **attacco passerella ciclopedonale:** durante il sopralluogo effettuato con gli architetti si era riscontrata la difficoltà ad accedere alla passerella da via Guizza, in quanto l'attuale percorso, oltre ad essere particolarmente tortuoso, è ostacolato dalla presenza di un parapetto posto a margine di un parcheggio privato (angolo via Belli). Il progetto tuttavia non ha finora proposto alcuna soluzione per questo evidente problema;
- **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;
- **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). La posizione prevalente nel Laboratorio è per l'accesso al Bassanello da sud, attraverso via S. M. Assunta – via Guidi e cd. 'strada alternativa'.

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.

- 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 corsia di parcheggi (sui lati est 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.