

Democratici di Sinistra - Sezione Guizza-Bassanello-4 Martiri

Contributo al tavolo della partecipazione

PREMESSA

Il territorio che va dal Canale Scaricatore fino al confine con Albignasego ha visto in questi ultimi anni rilevanti cambiamenti, secondi solo a quelli che si ebbero a cavallo tra gli anni '60/'70 nel periodo della prima espansione abitativa del dopo guerra. La costruzione dell'anello della tangenziale, l'edificazione di importanti nuclei abitativi (ex Nucleo 11, PEEP 17 in zona Chiesavecchia, via Guizza sud, Salboro,, Ex Jolli Ceramica, via Sandelli), la costruzione di grossi impianti sportivi e del tempo libero (area del Petrarca, Amusement Park, Porto Astra, Villa Ferri), e infine la futura messa in funzione della linea tranviaria con le annesse opere del capolinea hanno cambiato l'aspetto e la vivibilità del nostro quartiere. Via Guizza in particolare è una grande "piazza filiforme" dove sono concentrate le attività di commercio e servizio di tutto il quartiere che, magari in maniera disordinata, fino ad oggi sono riuscite a svolgere la loro funzione; con l'avvento però del nuovo mezzo di trasporto tutto questo viene messo in discussione. Dobbiamo anche rilevare, per completezza del ragionamento, che sul tipo di mezzo scelto dalla precedente amministrazione comunale gravano molti interrogativi sia sul suo effettivo funzionamento sia sulla sua sufficiente capacità di trasporto in relazione alle esigenze per cui è stato progettato, visto che non esiste funzionante in nessuna parte del mondo.

Diventa inevitabile quindi ragionare su come riconciliare tutto il contesto preesistente con le nuove opere, così come è inevitabile che in questa fase spinte e interessi contrapposti si confrontino: l'importante è ricavarne una sintesi felice e soddisfacente per l'intera collettività.

Gli elementi che compongono queste richieste sono: la mobilità del mezzo pubblico e degli automezzi privati, la sicurezza dei pedoni e ciclisti, i parcheggi dei veicoli per i residenti e per le necessità commerciali, la riduzione dell'inquinamento, la presenza e fruibilità delle aree verdi, le sistemazioni dell'arredo urbano nel quartiere.

VIA GUIZZA

E' impensabile che tutto si possa esaurire con la costruzione della tramvia lasciando il resto allo stato attuale, è viceversa verosimile che sia via Guizza sia via S. Maria Assunta dovranno essere radicalmente ripensate. Prima di tutto bisogna decidere cosa dette vie dovranno contenere oltre al tram: per certi tratti il traffico privato in sede separata, in altri in sede mista, i marciapiedi, l'arredo verde urbano, le aree di sosta regolamentata per i servizi. A nostro parere invece i percorsi ciclabili converrebbe individuarli su direttive esterne a via Guizza stessa (vedi al Cap. Percorsi ciclabili).

Lo studio di riassetto quindi dovrà essere indirizzato verso una soluzione che trasformi via Guizza in "boulevard", ovvero non una strada di transito dall'interland verso il centro città, ma, con la creazione di due linee continue di marciapiedi, una grande passeggiata piacevole da essere vissuta dai residenti, provvista di vita propria e integrata anche da elementi di attrazione per le aree limitrofe. Gli elementi di questa vitalità dovranno essere: gli esercizi commerciali esistenti ed eventualmente futuri che, incentivati ad arredare in modo coordinato con il resto dell'arredo le aree di loro pertinenza, potranno migliorare la loro offerta; il mercatino del mercoledì che potrebbe essere ampliato interessando altre aree contigue alle attuali (è pensabile anche portarlo a più presenze settimanali e/o allargarlo a mercatini specializzati); una migliore sistemazione e utilizzo di piazzale Cuoco; un sostanziale ammodernamento dell'illuminazione pubblica.

Anche per via S. Maria Assunta è ipotizzabile che il tratto dalla Multisala fino al Ponte Bassanello sia interdetto al traffico privato, escluso quello dei residenti e inoltre, per ottimizzare l'accesso alle fermate del metrotram, bisogna realizzare il collegamento pedonale tra via Fortunato e via Valgimigli. Bisognerà anche ripensare tutta la rete di strade connesse a Est e Ovest di via Guizza studiandone i sensi unici che si rendono inevitabili per migliorare la situazione delle soste degli automezzi dei residenti, nonché realizzare un piano dei parcheggi per l'intero quartiere sia per i residenti che per le attività produttive e i servizi.

STRADA ALTERNATIVA

Dal progetto del metrotram si evidenzia che esso solo in parte circolerà su sede propria, e cioè nei tratti in cui la larghezza della sede stradale consente la coabitazione. E' del tutto intuitivo che c'è la necessità di avere una via diversa per incanalare il traffico, sia quello di attraversamento da sud sia quello residenziale in direzione centro città. Il percorso scelto che iniziando all'altezza del capolinea del metrotram scorre a ovest dell'abitato Guizza per sbucare poco prima del ponte Bassanello in via Adriatica ci pare il più consono e logico a svolgere la funzione di alleggerimento della via Guizza. Detta soluzione in effetti era già stata prevista nel P.G.R. di Piccinato del 1954, anche se allora non si parlava di metrotram. Altre soluzioni prospettate di deviare il traffico sulla tangenziale o su non bene identificati percorsi alternativi ci pare non risolvere il problema di coloro che hanno come meta lo spostamento rapido oltre il ponte Bassanello da e per il centro città.

CAPOLINEA METROBUS

La suddetta area che vede l'ubicazione del deposito e dell'officina del metrotram, sarà anche sede di un ampio parcheggio scambiatore (450 posti) tra il mezzo privato e il metrotram, che auspichiamo a costo gratuito per evitare il parcheggio selvaggio giornaliero nelle vie circostanti dei fruitori del mezzo pubblico. Per evitare che questa diventi un'area pericolosa e sguarnita, sarebbe opportuno inserire nel contesto attività connesse (distributore di carburanti, officina auto, punto di ristoro, giornalaio, bancomat, ...).

Ci pare inoltre che tutta la zona limitrofa vada ripensata per evitare la paralisi totale nelle ore di punta, nell'arco di 300 metri infatti abbiamo: il capolinea, l'incrocio con la strada alternativa, il semaforo di via Deledda-Salboro, gli svincoli della tangenziale, il nucleo abitativo dei Ferri con relative attività commerciali fronte strada, l'innesto dei percorsi ciclabili.

Una volta che il metrotram andrà in funzione si potrebbe anche ipotizzare che il capolinea diventi nelle ore di "morbida" (il tipo di mezzo scelto non sarebbe sufficiente nelle ore di punta) il capolinea dei mezzi di trasporto extraurbani della linea conselvana.

PERCORSI CICLABILI

Quando abbiamo sistemato su via Guizza il metrotram, il traffico privato (sia pure con limitazioni), i marciapiedi, le aree di sosta, l'arredo verde urbano non resta più posto per il percorso ciclabile. Una soluzione che ci pare perseguibile è la possibilità di creare una rete di percorsi che, partendo da quello proveniente da Albignasego a lato della via Conselvana, potrebbe proseguire verso ovest in parallelo alla strada alternativa (un tratto è già esistente tra le vie Gozzano-Boiardo) fino a sbucare il via Adriatica, collegarsi con l'altro percorso ciclabile proveniente dall'argine del canale Battaglia, proseguire sull'argine del Bacchiglione fino ad attraversare il ponte Bassanello su una passerella parallela al ponte stesso e proseguendo sempre sull'argine sbucare il via Cavallotti. Sempre collegandosi alla pista ciclabile proveniente da Albignasego si potrebbe arrivare a Est fino a via

Wollemborg con un percorso parallelo alla via Conselvana, poi da via Wollemborg per via Biondo, attraverso il Parco dei Pioppi e le aree verdi di via Grazzini e Guerrazzi si raggiunge via Trissino e poi via Dell'Orna (a senso unico), da qui allargando il passaggio tra via Degli Ontani e via Belli si raggiunge la passerella ciclopedonale sul Canale Scaricatore collegandosi così alla già esistente via ciclopedonale sull'argine sinistro del canale; da qui si può facilmente deviare il traffico ciclabile con adeguate rampe su via F.lli Bandiera e le altre vie adiacenti, vie di traffico solo locale e quindi poco pericolose.

Per permettere la sicurezza di questi percorsi si deve provvedere che gli attraversamenti di arterie importanti avvengano in incroci asserviti con semaforo, mentre quelli con vie meno importanti possano essere effettuati con dissuasore rialzato.

VERDE PUBBLICO

Come è noto nel nostro quartiere il P.R.G. ha individuato molte aree di verde pubblico per soddisfare gli standard di legge, aree che non ci sono nel territorio del centro praticamente tutto edificato. Questa felice situazione la vogliamo mantenere e preservare da eventuali future edificazioni perché è ormai patrimonio di noi tutti una qualità della vita che contempra anche la possibilità di fruire di ampi spazi verdi possibilmente organizzati. Pertanto siamo favorevoli alla realizzazione dei due parchi previsti quello di via Dei Salici e quello, che ha tempi più lunghi di realizzazione, tra la Guizza e S. Agostino; chiediamo inoltre che l'Amministrazione Comunale incominci lo studio sull'area tra le vie Bembo-Guasti per una futura sistemazione a parco anche di questa zona

Segnaliamo infine la necessità di tenere presente, in fase di progettazione, tutte le esigenze dei cittadini non solo di quelli fruitori di queste aree, ma anche di quelli residenti nelle adiacenze che non devono essere penalizzati.

Per quanto riguarda gli alberi di via Guizza non ne facciamo una questione di principio, essi vanno salvati dove è possibile, laddove non lo fosse chiediamo la piantumazione in zone vicinali di almeno 5 alberi nuovi per ognuno di quelli abbattuti . Riteniamo che, tra la permanenza di qualche albero o la sicurezza futura delle persone si debba privilegiare la seconda, non solo per una scelta etica, ma anche per rispetto delle normative che regolano la sicurezza stradale.

VIA BEMBO

Lungo questa via si sviluppano gli abitati di Salboro e dei 4 Martiri, che in questo periodo, in attesa della strada alternativa stanno già sopportando un notevole aumento di traffico verso il centro prima ancora dell'entrata in funzione del metrotram. Questa è la dimostrazione che il traffico è come l'acqua, se non si danno alternative, si incanala in ogni direzione spostando i problemi di intasamento nelle zone limitrofe. Anche alla luce di questi ultimi sviluppi segnaliamo i principali interventi che andrebbero fatti

- Pista ciclabile da S. Giacomo al ponte 4 Martiri tale da mettere in sicurezza una direttrice priva di alternative.
- Marciapiedi lato ovest sulle rampe del ponte 4 Martiri, l'attuale percorso pedonale è fuori di ogni standard di sicurezza.
- Collegamento pedonabile tra via Lambertazzi e via Bracciolini tale da permettere l'utilizzo dei servizi presenti su via Bembo (fermata Aps, farmacia, banca,...) ai residenti del rione "De Toni" ed "Ex Nucleo 11".
- Nel contesto del riassetto delle linee di trasporto urbano in funzione del metrotram si ribadisce l'importanza della Linea 3, che in un bacino di utenza diverso dal metrotram,

collega importanti istituti scolastici (Marconi, Bernardi, Fermi) e per la quale va studiata la possibilità di servire anche l'ospedale, nonché di trasferire il capolinea notturno a Salboro.

In previsione di utilizzare a parcheggi i sottocavalcavia della tangenziale e di sostituire i semafori esistenti con rotatorie volevamo segnalare l'utilità di servire detti parcheggi con fermata APS per favorire il trasbordo tra mezzo pubblico e privato. Questo vale per via Bembo come ovviamente per via Piovese; per via Guizza il problema non si pone in quanto vicino alla tangenziale c'è il capolinea del metrobus.

Un'altra questione importante in questa zona è la situazione dei fossi privati abbandonati e praticamente interrati per i quali bisogna trovare una soluzione che non può essere comunque quella della tombinatura, in passato ampiamente praticata, che alla lunga si è dimostrata nefasta sullo smaltimento delle acque meteoriche in presenza anche dei fenomeni improvvisi e intensi degli ultimi anni.

PROBLEMA CASA

In questi giorni è fonte di particolare apprensione il problema della casa. Troviamo grave che l'opposizione di destra all'amministrazione Zanonato abbia montato, nella zona del Crocefisso, una protesta sul presunto spostamento degli sfrattati di via Anelli nel futuro nucleo di edilizia popolare di via del Commissario, per cui nel merito vogliamo ribadire quanto segue:

- 1) La destra padovana, dopo avere su via Anelli inutilmente chiacchierato per tutta la sua precedente amministrazione, ha lasciato in eredità il problema all'attuale giunta che lo sta risolvendo con i primi sgomberi già eseguiti.
- 2) In via del Commissario sarà costruito un nucleo di edilizia popolare in tempi così diversi che via Anelli verrà sgomberata interamente prima che la prima pietra sia stata posata in via del Commissario.
- 3) La questione delle case popolari non può essere trattata come fa qualcuno alla stregua della localizzazione di una discarica. A Padova ci sono 1800 famiglie a basso reddito (anziani soli, giovani coppie, single con/senza figli, ...) che non possono accedere al mercato delle case in affitto, a cui l'amministrazione comunale deve dare una risposta.
- 4) Le legittime apprensioni che i cittadini possono avere per tutte le "novità", che interessano il proprio territorio non vanno amplificate e irresponsabilmente strumentalizzate a fini politici, bensì ricondotte al democratico dialogo con l'amministrazione che, come nel caso delle problematiche relative al metrotram, stanno trovando le giuste soluzioni nell'ambito del principio che le decisioni importanti non si possono prendere contro la volontà dei cittadini.

Padova: Febbraio 2006