

CONTRIBUTO AL DIBATTITO SULLA RIQUALIFICAZIONE DELLA GUIZZA

In riferimento all'articolo apparso sul Mattino il 14 marzo scorso –“Un dossier diessino per riqualificare il quartiere, la Quercia ripensa la Guizza”-, come coordinatore del “Comitato Parco Guizza e Salvaguardia Verde” vorrei contribuire al dibattito precisando quanto segue.

Da quando è sorto il Comitato (primavera 2004) è stato subito chiaro che la realizzazione dei parchi alla Guizza doveva essere accompagnata da un progetto generale di riqualificazione del quartiere. In questo senso ci siamo sempre mossi e abbiamo con insistenza chiesto al Comune, e ottenuto, l'avvio di un laboratorio partecipativo che, prendendo spunto dalle opere connesse al passaggio del metrotram, si ponesse come primo passo per recepire e valorizzare il contributo dei cittadini nel ridisegnare il futuro assetto del quartiere.

Per questo motivo apprezziamo il fatto che il tema della riqualificazione della Guizza sia stato assunto come elemento importante da parte di una significativa forza politica, e che numerose istanze emerse dal Laboratorio e dal Comitato siano state recepite nel documento dei DS (ricordo ad esempio l'interesse a tutelare l'area verde compresa tra Via Bembo e Via Guasti, oltre alla realizzazione effettiva dei parchi previsti alla Guizza).

Vorrei tuttavia sottolineare due punti significativi sui quali la posizione assunta dai DS ci lascia perplessi: quello delle piste ciclabili e quello della cosiddetta strada alternativa a via Guizza.

Per quanto riguarda le piste ciclabili dobbiamo considerare che possono avere una duplice funzione: da un lato quella di connettere la periferia e i comuni vicini con il centro (radiali di attraversamento); dall'altro quello di consentire lo spostamento in sicurezza all'interno dei quartieri. I percorsi ciclabili che il comune ha proposto ad est e ad ovest di via Guizza (senza peraltro fornire la necessaria documentazione al Laboratorio) possono rispondere alla prima esigenza, non certo alla seconda.

Il rinunciare completamente a uno sforzo progettuale per consentire il transito in sicurezza delle biciclette anche lungo via Guizza, almeno in alcuni tratti - come peraltro segnalato dal Laboratorio Guizza e in precedenza anche da un gruppo di lavoro del Consiglio di Quartiere 4-, ci sembra assai penalizzante per gli abitanti. Ricordiamo infatti che Via Guizza è l'asse principale del quartiere, con tutti i maggiori esercizi commerciali, e viene percorsa anche da bambini e ragazzi per recarsi alle parrocchie e ai poli scolastici posti a est e ad ovest della stessa.

Per quanto riguarda invece la strada alternativa, pur comprendendo le ragioni di chi la ritiene indispensabile, spiace che non siano stati tenuti in debito conto i numerosi rilievi critici sulla stessa e le proposte “alternative”, segnalati dal Comitato, da Legambiente, dal Laboratorio Partecipativo.

Tali osservazioni evidenziano come la realizzazione della suddetta strada, così come attualmente prevista, presenta numerosi problemi e per certi aspetti si pone in conflitto con gli stessi obiettivi dell'Amministrazione, che sono quelli di favorire l'utilizzo del metrotram e del parcheggio scambiatore, nonché di ridurre il traffico sul ponte del Bassanello, vero collo di bottiglia quando le corsie per le macchine saranno ridotte a due.

Non si tiene inoltre conto del fatto che la suddetta strada rischia di convogliare proprio a fianco degli insediamenti abitativi sul lato ovest del quartiere e in prossimità del futuro parco di Via Gozzano-Confortini una mole molto consistente di traffico, generato da coloro che si recheranno al nuovo mega centro commerciale che sta sorgendo presso l'Ipercity.

Per questi motivi auspichiamo su questi temi un ulteriore approfondimento non solo da parte dei DS, ma anche di tutte le altre forze politiche e dell'Amministrazione Comunale, prima che vengano prese decisioni irreversibili per il futuro del quartiere.

Ricordo infine un ulteriore aspetto significativo che sta particolarmente a cuore al Comitato e a molti abitanti del quartiere: quello della salvaguardia dei platani di Via Guizza, tema sul quale sono state raccolte numerose firme.

I DS sottolineano che “essi vanno salvati, laddove è possibile”. Facciamo presente al riguardo che nel progetto sulla sistemazione di Via Guizza presentato dallo studio XQuadra, incaricato dal Comune, è previsto che dei nove platani ritenuti interferenti con le opere legate al Metrobus e quindi da tagliare, sei possono essere mantenuti in quanto sussiste la larghezza minima di carreggiata prevista dal codice della strada.

Ringrazio per l'attenzione.
A nome del Comitato Parco Guizza
Franco Zardini

PS. inoltro per maggior dettaglio le annotazioni critiche sulla realizzazione della “strada alternativa” riportate nei documenti finali del Laboratorio partecipativo.

“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 regime del servizio del metrotram, di disincentivare 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 assommano 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”