

DIBATTITO PUBBLICO

Linea tranviaria SIR2
Padova

ALLEGATO 4
Quaderni degli attori



www.dptrampadova.it



Elenco dei contributi

QUADERNI DEGLI ATTORI

Quaderno di Paolo Bordigon

Quaderno di Alessandra Faggion

Quaderno di Roberto Pampolari

Quaderno di Daniele Agostini

Quaderno di Filippo Brugiolo

Quaderno del Comitato Quartiere Fornace

Quaderno di Stefano Manni

Quaderno del Comitato promotore della messa in sicurezza di via Marconi/via per Rubano

Quaderno di Luca Palmerini

Quaderno di Luca Della Lucia

Quaderno di Giorgio Brovazzo

Quaderno di ANCE Padova

Quaderno di Piero Zanettin

Quaderno di Andrea Valentini

Quaderno di Legambiente Padova

Quaderno di Fiorella Busata e Renato Busata

Quaderno di Andrea Manni

ALTRI CONTRIBUTI

Contributi ricevuti per posta elettronica

Contributi raccolti al termine degli incontri

dibattito
pubblico
tram
Padova

Paolo Bordignon
Cittadino di Padova

Presentato il
25 febbraio 2022



www.dptrupadova.it



CONTRIBUTO CIVICO AL DIBATTITO PUBBLICO SIR2

Nome e Cognome

Paolo Bordignon

E-mail

Partecipo come:

☒ Cittadina/o

☐ Studente

☐ Associazione (specificare: _____)

☐ Commerciante

☐ Imprenditore

☐ Altro (_____)

Dove abito: (Comune di residenza/domicilio, quartiere)

Il tuo contributo riguarda qualche aspetto specifico della linea SIR2?

☐ Viabilità ed accessibilità

☐ Impatto ambientale

☐ Patrimonio storico-artistico

☐ Fruibilità dello spazio pubblico

☐ Attività commerciale e turistica

☐ Caratteristiche tecniche del mezzo

☐ Tempistiche dei lavori

☒ Altro _____

Il tuo contributo riguarda una zona specifica di passaggio del tram SIR2?

Il capolinea di Busa/Peraga/S. Gaetano : PROLUNGAMENTO

Contributo al dibattito pubblico

Il seguito del dibattito pubblico "linea SIR2" c/o - c.a. Pd.B. allego 2 polarizzazioni che mi permettono di suggerire che 2 busse sono la popolazione di Cadoneghe oltre 16000 ab. - tutti e la popolazione di Vigonza con oltre 23000 ab. - E da tenere conto anche dei comuni limitrofi a ovest del comune di Vigonza (Cadoneghe - Campodargengo - Villanova)

che quando sarà attivo il nuovo polo ospedaliero di PD-EST, quando non venisse chiuso l'anello con il prolungamento della linea Bus 4 fino all'intercambio con il SR2, gli abitanti di questi comuni (e parte anche del Comune di Vigonza, Loc. San Gaetano) verrebbero penalizzati, e soprattutto ANZIANI, DISABILI e ANCHE STUDENTI.

Di sicuro è da prendere in considerazione la soluzione che il SR2, alla rotonda di Busa, prenda la direzione per via Regia per proseguire fino al... (poco tempo fa ho letto un articolo sul mensile la Voce del Veneto con la quale parlava proprio del TRAM - VIGONZA - (Febb. 2020).

È di sicuro una soluzione che crea meno problemi sia dal punto di vista della sicurezza (vedi le difficoltà sul Fagiolino) costi, la limitazione di un capolinea posto in un'area verde me non idonea, intersezione con la viabilità del Fagiolino, sicuramente il semaforo per dare concesso ai 2 mezzi di potere usare una unica rotonda.

Anche se prege questa soluzione è indispensabile che il Bus Linea 4 raggiunga l'intercambio con il SR2 sempre per non penalizzare le persone più deboli.

Da la ^{mia} soluzione che ho inviato anche al dott. Ragona il 04-02-22 (quando la soluzione rimanesse quella presentata il 17/02/22) secondo me necessita di venire spostata più verso OVEST, usufruendo quindi di tutta l'area, che parte da Via Andreotti e va fino al distributore di Benzina, il traffico del Capolinea verrebbe agevolato dalla nuova rotonda, come pure la funzionalità del Bus Linea 4, che non deve arrivare fino alla rotonda di Via Regia x Ritornare indietro, o percorrere tutto il Fagiolino con tempi di percorso fuori controllo e costi + ACIL.



Per dott. Filippo Ozzola - Poleis Srl - Fe - da Paolo Bordignon

dibattito
pubblico
tram
Padova

Alessandra Faggion
Titolare tabaccheria Nonsolovizi,
Padova

Presentato il
4 marzo 2022



www.dptrupadova.it

Spett.li

Comune di Padova

c.a. Sindaco sig. **Sergio Giordani**
Assessore dott. **Andrea Ragona**
Capo servizio Amm. Sosta e TPL avv. **Lorenzo Minganti**
Capo settore Mobilità arch. **Carlo Andriolo**

p.c. APS Holding s.p.a
Direttore ing. **Diego Gializzo**

p.c. Coordinatore dibattito pubblico dott. **Filippo Ozzola**

p.c. Confesercenti del Veneto Centrale sede di Padova
dott.ssa A. Trivellato e dott. S. Boggian

A seguito della presa visione del progetto riguardante la linea Sir2 ed in particolare esaminando l'ultimo tratto di via Chiesanuova a Padova, nello specifico il progetto descritto nel Vostro allegato "PD1_All.6_ProgettoFattibilita_T.02.3.8.0_signed", ho notato che verrebbe compromesso e ridotto lo spazio della banchina che si trova davanti al mio **negozio/attività di tabaccheria sita in via Chiesanuova n. 178/a a Padova**. Tale spazio attualmente viene usato dagli utenti che si spostano in auto per brevissime fermate e come carico/scarico da parte di fornitori, corrieri e anche da parte mia.

Faccio presente che la mia attività è un'attività considerata essenziale. Da me vengono svolti molti servizi che la clientela non trova in altre attività del quartiere (attivazione SPID, bonifici, pagamento bollettini bancari, trasferimento di denaro, scansione ed invio documenti), ci sono poi i classici servizi e prodotti da tabaccheria (vendita di prodotti del Monopolio, valori bollati, pagamento bollettini postali, bolli auto, ricariche telefoniche, servizio fotocopie) oltre a vendita di cancelleria e piccolissimo alimentari di prodotti strettamente necessari.

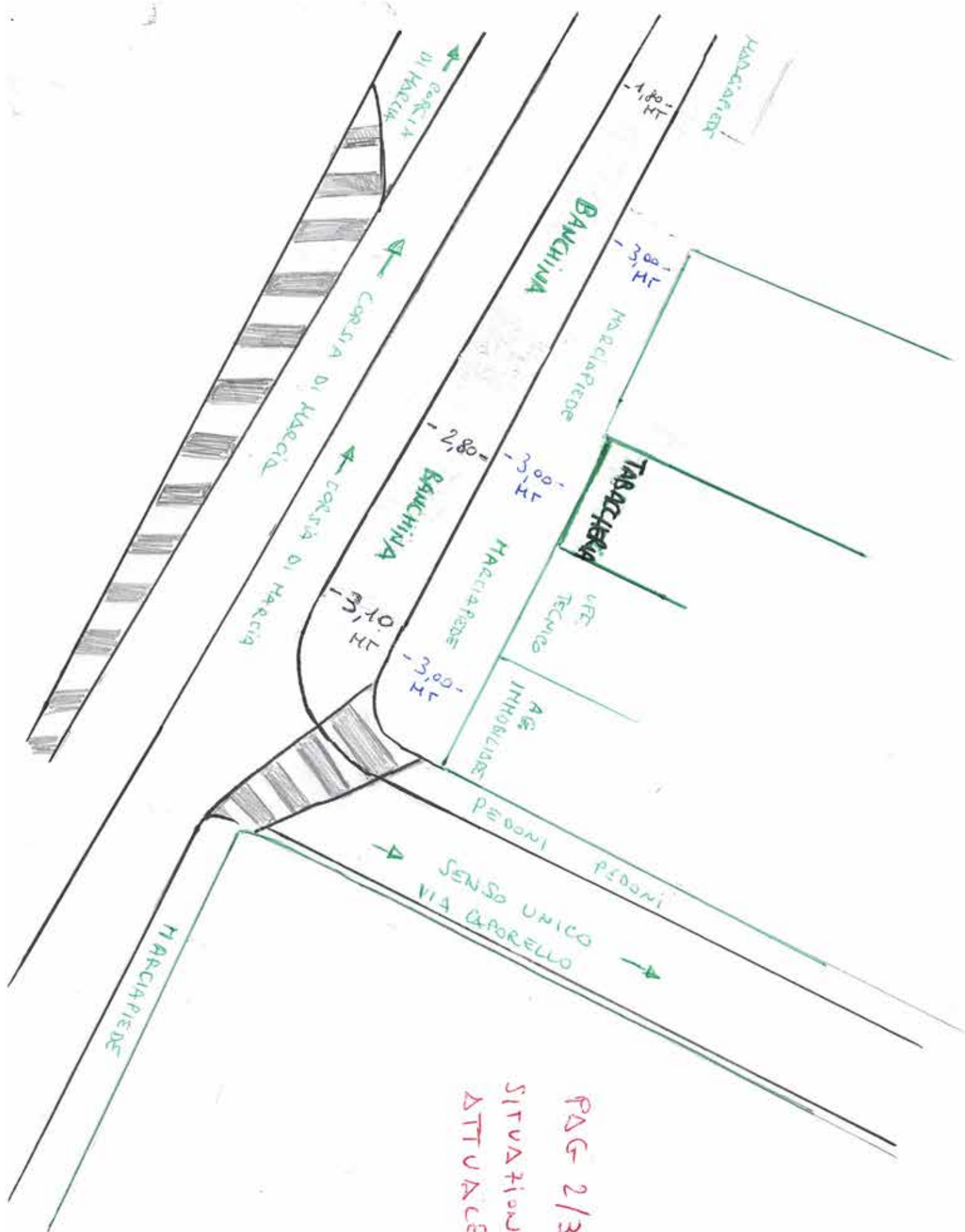
Faccio presente inoltre che molti clienti si spostano dall'interno del quartiere fino al mio negozio in auto. Persone spesso con problemi di deambulazione e/o anziani. Penso infatti che sia fondamentale, oltre al collegamento tramviario con il centro città, anche dare la possibilità ai cittadini, soprattutto a quelli con difficoltà o che abitano nelle vie più lontane dalla principale, di potersi spostare agevolmente all'interno del proprio quartiere.

Chiedo pertanto di poter inserire nella progettazione, davanti alla mia attività alcuni posti auto, magari con sosta breve, per poter venire incontro alla mia attività, alle attività che ho di fianco, ai fornitori e corrieri per carico scarico e agli spostamenti della mia clientela. **A tal fine vi segnalo che il marciapiede davanti al negozio di via Chiesanuova 178/a (e davanti anche alle attività che mi sono vicine) misura la larghezza di 3,00 mt e che si potrebbe pensare di ridurre tale larghezza (fino a 1,50 mt) per poter inserire i suddetti posti auto, usando anche parte della banchina, che sempre in questo tratto di strada ha una larghezza di 2,80 - 3,20 mt.**

Resto a disposizione per ogni chiarimento, Vi ringrazio e rimango fiduciosa in attesa di un Vostro cortese e positivo riscontro.

Alessandra Faggion
NONSOLOVIZI
di Faggion Alessandra
Tabaccheria Riv. n. 54 - Rio. Lotto n. 3597
C.F. FGGLSN70B03G2248 - P.IVA 03657730283
Tel. 049/8712599
Via Chiesanuova, 178/a - 35136 PADOVA

Allego alla presente miei disegni con: 1) situazione attuale, 2) inserimento posti auto



PAGE 2/3
 SITUAZIONE
 ATTUALE

dibattito
pubblico
tram
Padova

Roberto Pampolari
Cittadino di Chiesanuova,
Padova
Presentato il
10 marzo 2022



www.dptrupadova.it

Alcune riflessioni in merito al progetto SIR2:

l'analisi nasce purtroppo dalla scarsa conoscenza del piano di viabilità generale che dovrebbe essere collegato al progetto ma nella situazione attuale sono importanti alcune premesse:

- buona parte del traffico che impatta su via Chiesanuova è legato all'ingresso alla tangenziale, sia per il traffico leggero che quello pesante; il tram quindi non lo ridurrebbe.
- la riduzione ad una corsia di marcia per inserire quella preferenziale per il tram comporterebbe una riduzione drastica della velocità media che già al momento è bassa, con conseguente aumento dello smog (effetto contrario a quello che si vuole ottenere).

1- Problema: tram con rotaia: oltre a dover rompere la sede stradale (con tutte le problematiche connesse) si dovranno utilizzare veicoli che anche se hanno grande capacità hanno già evidenziato molti problemi, tra cui la non affidabilità dell'azienda costruttrice che dovrebbe garantire la manutenzione (ricordo che non era la prima proposta fatta per la mobilità sostenibile ma un ripiego... se la scelta attuale viene fatta per rimanere “coerenti” in veneto si direbbe “pezo el tacon del sbrego”!). Errare è umano ma perseverare è diabolico.

Soluzione: tram elettrici gommati: hanno simile impatto ambientale, non si impatta sulla sede stradale, sono più versatili e agili in caso di variazioni di tragitto.

2- Problema: piazzola di salita/discesa; messa al centro blocca doppiamente il traffico stradale e raddoppia il rischio per attraversamento dei pedoni; inoltre nei momenti di punta è molto affollata con rischi di invasione della corsia stradale.

Soluzione: se è laterale si attraversa solo la volta in cui il senso non è favorevole alla parte di domicilio.

3- Problema: fermata nella sede stradale nei tratti in cui c'è già una sola corsia; si blocca il traffico (smog)

Soluzione: fare zone di sosta laterali al senso di marcia con sede ampia che consenta il superamento agevole del mezzo.

4- Problema: distanza fra le fermate; l'età media della popolazione si sta alzando. Mettere fermate a distanze superiori a 300-400 m non agevola l'uso.

Soluzione: mantenere le distanze attuali.

5- Problema: Centro commerciale (Leroy Marlen): mettere una fermata che ne consenta un facile accesso può essere poco utile; chi va in quel tipo di negozio non acquista matite o accendini ma articoli voluminosi per la casa. A questo proposito all'apertura del centro commerciale il traffico su via Chiesanuova può solo aumentare.

Soluzione: eliminare completamente il traffico pesante su via Chiesanuova.

6- Problema: accesso dei veicoli alle vie laterali o inversione del senso di marcia.

Soluzione: se si mettono molti semafori si rallenta ulteriormente la velocità (smog); si dovrebbe pensare a rotonde frequenti, almeno nei punti in cui può essere consentito (es. incrocio con via della Biscia).

Roberto Pampolari
Chiesanuova

dibattito
pubblico
tram
Padova

Daniele Agostini

Ex dirigente settore mobilità e
traffico del Comune di Padova

Presentato il
16 marzo 2022



www.dptrampadova.it

Progetto di fattibilità Tecnico Economica della Linea SIR 2 di Padova a completamento del sistema di 3 linee SIR

CONTRIBUTO al DIBATTITO PUBBLICO

di **Daniele Agostini**

PREMESSA

Ho avuto la responsabilità ed il privilegio di occuparmi del progetto del tram per il Comune di Padova, dall'idea iniziale fino al 2019, e quindi mi sento molto coinvolto sulla riuscita di questo progetto. Non mi soffermo sulla linea SIR3, in quanto è ormai in fase di attuazione.

Nonostante il progetto abbia l'indiscutibile merito di aver consentito a Padova di rientrare tra i destinatari dei finanziamenti, a mio parere, richiede ulteriori e urgenti verifiche e valutazioni prima di procedere con le fasi successive di progettazione, se non altro per limitarne i margini di indeterminatezza e incertezza.

Del resto, Il momento è particolarmente adatto per una riflessione responsabile, in vista della fine del mandato dell'Amministrazione e per i relativi programmi in prospettiva futura.

Il mio intende costituire un contributo alla rivisitazione del progetto e non solo l'espressione di un'opinione.

Alla fine di ciascun punto descritto, esprimo una proposta di azione.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO

Il progetto in esame è un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica – PFTE però semplificato nei contenuti; infatti, più volte negli elaborati si considera ancora un progetto preliminare.

La sua redazione è stata accompagnata dalle elaborazioni richieste dall'Appendice all'Addendum dell'Avviso del Ministero alle Infrastrutture di Mobilità Sostenibili – MIMS, contenute nelle tabelle di sintesi di analisi della mobilità urbana ACE/ACB (domanda e offerta, analisi costi/benefici, aspetti economici e legati all'esercizio, costi standard del servizio di TPL), valorizzando quindi l'approccio trasportistico che diventa predominante in questa tipologia di interventi.

Attualmente APS Holding, soggetto attuatore del progetto per conto del Comune, sta provvedendo ad un incarico per un PFTE più approfondito e completo, in base anche alle più recenti linee guida per l'affidamento di lavori finanziati mediante il PNRR, da cui sarà anche ricavato il progetto definito indispensabile per procedere all'appalto.

In sostanza, superato lo scoglio della candidatura, si dovrà dimostrare che si tratta veramente della soluzione migliore per la situazione di Padova, tenendo conto però dell'esito di tutta una serie ulteriori verifiche e di indagini indispensabili ed aggiornate per garantire la funzionalità del sistema di trasporto, durante l'intero ciclo di vita.

Al riguardo, ritengo che vada interpretata la valutazione del MIMS, in quanto nell'Avviso e nei decreti sulla distribuzione dei finanziamenti, oltre a fornire la descrizione della procedura, le prescrizioni, le linee guida e le regole d'ingaggio stabilite anche in relazione alla fruizione dei fondi del PNRR, si

manifesta evidente la volontà di delegare e responsabilizzare gli enti locali destinatari e attuatori, senza quindi approfondire la soluzione tecnica dello specifico intervento, rimandando alla fase di valutazione successiva del progetto definitivo l'esame sugli aspetti di competenza riguardanti prevalentemente la sicurezza e la compatibilità dei costi.

Il MIMS ha inoltre mirato l'attenzione sulle tabelle di sintesi dell'appendice all'Addendum, in quanto agevolava il confronto tra i vari progetti e metteva per la prima volta alla prova l'applicazione di una nuova metodologia trasferita dall'esperienza della BEI.

A ciò si può aggiungere che Padova ha potuto beneficiare della situazione favorevole intervenuta con la disponibilità delle risorse del PNRR, che, imponendo tempi d'impiego relativamente brevi, hanno privilegiato le città già protagoniste di progetti analoghi e dotate di un quadro programmatico innovativo e sostenibile e/o di un progetto in grado di massimizzare i risultati, come è appunto il caso di Padova.

Il fatto poi che il finanziamento copra l'intero importo del progetto, a differenza che, in passato, in cui si preferiva responsabilizzare maggiormente gli Enti richiedendo una quota di compartecipazione consistente sull'investimento, deve invitare ad approfondire gli aspetti cardine e adottare le necessarie cautele già in questa fase preliminare.

L'opportunità di poter usufruire di queste risorse straordinarie costituisce un'opportunità che sarebbe ora pertanto un delitto impiegare nel modo sbagliato o sprecare e quindi il Comune di Padova è chiamato adesso a superare la prova più difficile, in termini di impegno e responsabilità aggiuntiva anche nei confronti del nostro Paese e della UE.

Come ipotesi estrema, ma non da escludere, deve essere presa in esame anche la possibilità di cambiare il progetto con il rischio di perdere il finanziamento; per altro verso, però, un progetto con un mezzo non sufficientemente affidabile nel medio e lungo periodo ed un intervento, che si dimostrasse fattibile solo a condizione di ridimensionare le prestazioni ed il servizio o destinato ad incontrare ostacoli insormontabili nella sua attuazione, sarebbe un risultato ancora peggiore.

Proposta: Serve un'ulteriore riflessione se ci sono tutte le condizioni per procedere con questo progetto prima di affidare l'incarico per il PFTE completo ed il definitivo, che peraltro sarà molto costoso.

Si chiamino importanti esperti esterni di realtà come Milano o Torino, per una consultazione che può limitarsi anche ad un periodo di soli 15 giorni.

LA NATURA DEL PROGETTO.

Le aspettative per la Linea SIR 2, a completamento del sistema delle 3 linee SIR e per l'impiego di un investimento così consistente, con i lavori, le infrastrutture e gli impianti che ne derivano, risultano particolarmente elevate.

Ritengo quindi utile ricordare da dove eravamo partiti per capire meglio dove vogliamo andare, anche in relazione all'esperienza acquisita con il SIR1.

L'attuazione del SIR1 ed il finanziamento del progetto della linea SIR2 (oltre che al SIR3) trae le sue origini da un'idea e da un'intuizione emerse nell'ambito del Piano del Traffico del 1991, ispirata dalle esperienze di sistemi tranviari innovativi, che si stavano attuando in alcune città medie del nord Europa: Strasburgo, Nantes, Grenoble che, peraltro, includevano anche contestuali investimenti di integrazione modale della mobilità e poderosi progetti di riqualificazione urbana.

Città medie che non potevano permettersi la metropolitana ma non potevano più accontentarsi del bus, che in quegli anni avevano individuato in un tram di nuova generazione la migliore e unica soluzione per la loro dimensione e per la domanda da servire.

L'obiettivo di Padova si allineava quindi a importanti realtà e si rivelava molto chiaro ed ambizioso ed, a maggiore ragione, deve restare valido anche oggi: ridurre il traffico privato mediante un servizio pubblico urbano di qualità e quindi realmente competitivo con l'auto, ovviamente in termini di integrazione con le altre componenti ed in un quadro di sostenibilità.

Per ottenere tale obiettivo era necessario usufruire di mezzi elettrici, confortevoli, di capacità, maggiore di bus, silenziosi, a pianale ribassato, a guida vincolata e con sede dedicata e possibilmente protetta, che peraltro doveva costituire il presupposto per prestazioni significativamente migliori di quelle ottenibili con il bus: velocità commerciale più elevata, regolarità, orario ad intervallo, alta frequenza, agevole trasbordo, ecc...

Usufruendo dei finanziamenti derivanti dalla L.211/1992, pari ad una quota del 60% rispetto al valore dell'intervento, nel 1995 inizio' l'avventura di Padova.

Dopo il primo progetto di un tram moderno sulla direttrice nord sud Pontevigodarzere Guizza, che alla fine degli anni '90 prevedeva di emulare il progetto del tram di Strasburgo, come è noto, a seguito dell'avvicendamento dell'Amministrazione, è stato successivamente sostituito dal progetto del Sistema Intermedio a Rete - con l'utilizzo di un mezzo con tecnologia prima inesistente: un tram innovativo realizzato dalla società Lohr (poi NTL e acquisita recentemente da ALSTOM), con ruote in gomma e singola rotaia centrale, larghezza e sezione della sede di corsa più ristrette rispetto agli altri tram, una capacità leggermente inferiore, un mezzo, appunto, intermedio fra un bus e un tram.

Sempre in estrema sintesi, come è noto, il progetto iniziale di una singola linea è stato implementato da un sistema di 3 linee di forza individuate nell'ambito del PUM 2001 - ufficialmente per merito della commissione dei 3 saggi, chiamati dall'Amministrazione in quel periodo ma, nei fatti, trasformando in altrettanti tracciati le 3 direttrici di maggiore domanda di spostamenti sul territorio, già individuate con le attività complementari del progetto tramviario nel 1995, peraltro ripetutamente messi in discussione da più parti negli anni e ogni volta invece confermati.

A ciascuna di queste linee sono state attribuite caratteristiche specifiche e diverse: SIR1, a servizio della direttrice del contesto storico e urbano più consolidato; SIR2 a servizio della direttrice soggetta a maggiore trasformazione urbanistica ed economica; SIR3 a servizio della direttrice dove erano localizzati Università e l'Ospedale di via Giustiniani.

In quel periodo ebbe quindi origine il sistema delle 3 linee SIR.

Infine, il prolungamento delle linee SIR nei comuni contermini emerse più recentemente sono certamente auspicabili in funzione della Grande Padova, ma ciò non deve esplicitarsi principalmente in termini di ambizione e ricerca di consenso da parte delle singole amministrazioni, bensì in un quadro condiviso di fattibilità complessiva.

Il sistema delle 3 linee SIR costituisce quindi la scelta strategica della Città, in quanto è concepito per un riequilibrio della ripartizione modale a favore del TPL, mediante il potenziamento ed il miglioramento del TPL e l'integrazione con il traffico privato nei punti di cerniera di intersezione dei capilinea con l'anello della tangenziale, dove peraltro sono presenti o saranno realizzati appositi parcheggi d'interscambio.

Ritornando al progetto attuale del SIR2 (a proposito, un suo progetto preliminare risulta già approvato nel 2004), si conferma la tecnologia del SIR, come del resto è già avvenuto con la linea SIR3. I mezzi della linea SIR1 e della linea SIR3 sono dotati di batteria, perchè interessati da tratti privi di cavi aerei per l'alimentazione elettrica.

Al riguardo, ritengo utili alcune considerazioni. In termini trasportistici di massima, fino a 1000 passeggeri/h direzione, è sufficiente un filobus o anche bus doppio autoarticolato; da 2000 in poi serve il tram ed eventualmente altri sistemi; con valori intorno a 1500-1800 passeggeri/h, come per Padova, servono ulteriori riflessioni relative soprattutto allo specifico contesto, a meno di puntare a valori superiori a 2000 come si era programmato negli anni '90, per cui esiste solo il tram tradizionale.

In particolare, le prestazioni del SIR2 devono quindi essere privilegiate senza nessuna accettazione al ribasso, se non altro per giustificare il notevolissimo impegno in termini di lavori e impianti irreversibili e del notevolissimo investimento: in sostanza, i risultati di un progetto che costa quasi 20ML a chilometro come il SIR2 deve ragionevolmente offrire prestazioni più elevate rispetto ad un'alternativa che costa invece 5ML o 8, come per l'autoarticolato o il filobus.

In tale constatazione si ritiene scontato che non sia sufficiente il rinnovo dei mezzi, seppure così graditi dai cittadini come dimostrato con il SIR 1, ma l'efficienza e l'efficacia del sistema di trasporto.

Serve quindi anticipare e risolvere il più possibile le incertezze in campo per non trovarsi a doverlo fare troppo tardi, quando l'unica possibilità potrebbe diventare quella di rivedere al ribasso gli obiettivi e le prestazioni, MIMS e soprattutto target e linee guida del PNRR legate alla conferma delle risorse, permettendo.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS, intercomunale con i 16 comuni della prima cintura del Capoluogo, è richiamato ripetutamente a sostegno delle scelte progettuali attraverso le sue previsioni, gli scenari e soprattutto la base-dati.

Padova si è dotata di questo documento innovativo fra le prime città in Italia, a partire dal 2016 e concludendo i lavori nel 2019, con il risultato, però, che oggi oltre al tempo trascorso è intervenuta anche la pandemia e quindi il quadro conoscitivo che ne sta alla base andrebbe urgentemente aggiornato, con l'avvertenza di distinguere la funzione fra dati aggregati e dati necessariamente più di dettaglio utili per il progetto del SIR2, soffermandosi poi anche in termini di prospettiva e scenari in rapido cambiamento e tendenze possibili.

PROPOSTA: serve aggiornare il PUMS e soprattutto la sua base dati e gli scenari di riferimento in modo da alimentare il progetto del SIR 2 con dati freschi.

IL MEZZO

La scelta di confermare la tecnologia TransLohr deriva indubbiamente dalla volontà di garantire l'interoperatività del sistema delle 3 linee, giustificata inoltre dalla capienza richiesta per rispondere ai livelli di domanda riscontrati nelle simulazioni utilizzate, dopo aver considerato anche filobus e tranvie tradizionali, ma serve aggiungere un mix di condizioni per garantire le necessarie prestazioni e utilità.

Nella linea SIR3, Stazione - Voltabarozzo, l'Amministrazione ha già fatto la scelta di usufruire degli stessi mezzi però inutilizzati nel progetto di Latina del 2012, senza ottenere dalla ditta produttrice la ripresa della produzione.

Per la linea SIR 2 la situazione appare invece diversa, perchè i mezzi devono essere necessariamente prodotti e la produzione, a meno di gradite smentite, che risulta sospesa ormai da oltre 10 anni.

Considerato il tempo trascorso dopo l'attivazione del SIR1 appare comunque indispensabile un aggiornamento sull'evoluzione tecnologica e di prospettiva per i sistemi di trasporto nel medio e lungo periodo, pur confermando che, per la linea SIR1, il Translohr ha rappresentato finora la migliore soluzione in termini di inseribilità sul tessuto urbano e di gradimento da parte dei cittadini.

Tralasciando gli articoli ed i dubbi apparsi sulla stampa e anche le periodiche rassicurazioni sugli accordi in corso fra APS Holding e ALSTOM/NTL, serve chiarire una volta per tutte, e pubblicamente, la reale ripresa della produzione dei mezzi con dimostrazione sugli sviluppi tecnologici e la permanenza delle dotazioni strutturali della ditta e la sua capacità produttiva anche nel medio e lungo periodo, a garanzia di tutti i cittadini e del buon esito del progetto che paraltro prevede la realizzazione di importanti infrastrutture ed impianti che anticipano la fornitura dei mezzi.

Non va inoltre tralasciato quello che sarà il costo dei nuovi mezzi, in quanto non potrà risentire troppo di una produzione in condizione di esclusiva e in misura limitata, perchè probabilmente calibrata sul fabbisogno di Padova ed alla manutenzione delle flotte esistenti in altre città.

L'inattività di ALSTOM sulla produzione di nuovi mezzi non è peraltro positiva per la ricerca e lo sviluppo tecnologico del mezzo, la sicurezza, l'affidabilità e la garanzia nel rispetto dell'aggiornamento della normativa tecnica di riferimento per i sistemi di trasporto.

La riflessione per una risposta potrebbe derivare anche da quanto riportato in termini cautelativi nella delibera di Giunta Comunale n.5 del 12.1.2021:

“La scelta tecnologica per il SIR2 è quella del sistema del tipo Lohr, tram su gomma con binario binario centrale per la guida vincolata, al fine di garantire il completamento della rete SIR e la perfetta interoperabilità tra le linee. In ogni caso, qualora, in tempi compatibili con l'attuazione del sistema, intervengano innovazioni tecnologiche, si provvederà a valutarne l'applicazione”, che può far trasparire anche la volontà di confermarlo in una prima fase, allo scopo di ottenere il finanziamento e quindi di posticipare l'eventuale decisione definitiva in un secondo momento.

Per confermare la scelta del mezzo è comunque indispensabile formalizzare immediatamente un accordo ed un contratto blindato, fornito di tutte le garanzie sulla ripresa della produzione dei mezzi e sulla tempistica, con una pesantissima fidejssione pluriennale per l'intera flotta e la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Come già affermato, la scelta finora attuata punta molto sull'interoperatività del sistema delle 3 linee, prefigurando che un mezzo possa transitare indifferentemente fra la linea 1 e la linea 2 e 3 e viceversa, senza alcun problema; ma non è proprio così, in quanto i mezzi del SIR 1 e SIR 3 potranno percorrere indifferentemente i 2 relativi tracciati, in quanto sono dotati di fermate per mezzi di 25 metri. I mezzi sulla linea SIR 2 invece saranno a 4 casse (32 m.) e dovranno disporre di fermate con piattaforme più allungate, che, ad esempio, oggi sulla linea SIR 1 non ci sono.

Mentre la sovrapposizione delle linee 1 e 2 in C.so del Popolo e C.so Garibaldi richiederanno

comunque l'adattamento delle 2 fermate qui presenti, nel restante tratto della SIR1 e nella linea SIR3, i mezzi a 4 casse per la SIR 2 non potranno circolare.

Ne consegue che la peculiarità dell'interoperatività si presenta parziale, seppure senza particolari ripercussioni.

Infine, Il progetto ha preso in esame il filobus, i Traslohr e il tram tradizionale; ci sarebbe eventualmente spazio per verificare se nel frattempo è praticabile un'alternativa con nuovi autobus elettrici autosnodati o filobus di 18 o 24 m (C.dS permettendo) di nuova generazione, elettrici e/o con batteria, se non altro per una soluzione che sappia combinare capienza e flessibilità in un sistema di trasporto altrettanto innovativo e confortevole, ma certamente più semplice nella gestione e meno impegnativo in termini di lavori ed impianti, e anche con un costo molto inferiore.

In questo caso, serve subito precisare che cambierebbero le prestazioni dovute alla sede dedicata (sezione della sede di corsa più ampia e impossibilità di garantire percentuali elevate di protezione) e quindi alla regolarità ed alla velocità commerciale. Si dovrebbe accettare inoltre una capienza leggermente inferiore dei singoli mezzi, il tutto però bilanciato da un investimento inferiore e da minore impegno attuativo, nonché dalla possibilità di apportare modifiche nel medio e lungo periodo, a seguito di ulteriori e oggi imprevedibili novità tecnologiche.

PROPOSTA: Dimostrazione pubblica e concreta del proseguimeneto della produzione del Translohr in versione significativamente e tecnologicamente più affidabile, con assistenza anche in loco e garanzia per l'intero ciclo di vita dei mezzi del sistema delle 3 linee, con certificazione anche di esperto esterno del MIMS.

Alternativa: Ricerca di un mezzo più affidabile e con prestazioni analoghe e conseguente rimodulazione dell'investimento e dei lavori.

Tre linee che diventano 8

Il sistema delle 3 linee aveva proprio lo scopo di garantire un modello di esercizio e di servizio integrato e flessibile.

Tanto per chiarire, nessuno mai ha pensato a 3 linee separate ma assolutamente integrate e destinate a lavorare insieme.

Il vantaggio di garantire un modello di servizio flessibile era inteso sia nei confronti dell'esercizio, ma soprattutto per l'utente che potrà trasferirsi e proseguire da una linea all'altra, senza sostanziale disagio e significativa perdita di tempo, ottimizzando così l'impiego delle risorse in conto esercizio e permettendo di aumentare la frequenza del servizio.

E' per tale motivo che ritengo sorprendente ed ingiustificata la modifica introdotta con il SIR2, trasformando il sistema delle 3 linee SIR in un sistema di 8 linee definite metropolitane.

Intanto il concetto stesso di linee metropolitane presuppone la sovrapposizione e l'integrazione di itinerari diversi e non loro separazione

A Milano, ad esempio, partendo dalla Fiera (linea rossa) per andare in Porta Garibaldi si cambia a Cadorna e si prende la linea verde, senza poter usufruire di una linea/corsa diretta. Analogamente, se da Cascina Gobba si va al Duomo si prende la verde e si cambia a P.le Loreto.

Sostenendo che siamo di fronte a 8 linee, a mio parere, oltre che risultare fuorviante, non è neppure realistico perchè le cosiddette linee aggiuntive sono corse già contenute nel programma di esercizio delle 3 linee principali, eccetto la deviazione verso il nuovo polo ospedaliero.

Allo stesso tempo nulla esclude che queste corse barrate siano semplicemente previste da orario,

modificando temporaneamente il percorso del mezzo di una singola linea.

Nel contempo, la proposta delle 8 linee ritiene evidentemente il trasbordo come una pesante penalizzazione, mentre, se ben organizzato, risulta agevole e oltretutto finora a Padova non abbiamo potuto ancora sperimentarlo con tram+tram, molto più immediato di quello tram +bus e bus +tram, ovviamente anche in relazione alla diversa frequenza dei 2 diversi vettori.

Questa proliferazione di linee determinerebbe inoltre un addensamento di transiti nelle tratte di critiche della linea SIR2 e problematiche conseguenti sia sulla regolarità dell'esercizio sia sulla viabilità.

La domanda trasferita dalle cosiddette linee aggiuntive potrà trovare tranquillamente risposta adeguata in un calibrato programma di esercizio sulle 3 linee principali.

Propongo quindi di non insistere con il sistema a 8 linee e continuare a definirlo un sistema di 3 linee di forza, che oltretutto possono usufruire di una maggiore frequenza rispetto a quelle interpretate come nuove.

E' giusto comunque evidenziare che nel progetto si dichiara che il servizio concepito con le 8 linee fornisce offerta diretta ad alcune sostanziali relazioni OD e permette di garantire un servizio di maggiore qualità, ottenendo, oltre ad un servizio ad alta frequenza, anche soluzioni di viaggio senza interscambio ad un'ampia porzione di territorio e ad un maggiore numero di punti, come ad esempio il nuovo polo ospedaliero.

Confermo comunque il mio pensiero ed una verifica potrà avvenire anche con una base dati aggiornata ed un modello di servizio più definito.

PROPOSTA: La revisione del sistema a 8 linee con un sistema concentrato sulle 3 linee originarie.

VIABILITA' E REGOLAZIONE DEL TRAFFICO

La situazione della viabilità coinvolta dalla linea SIR2 si presenta diversa rispetto a quella affrontata con le altre 2 linee.

Con l'inserimento di una linea SIR la situazione della viabilità interessata è destinata a consistenti variazioni e ad una riduzione della sua capacità, pur prevedendo gli effetti di un auspicabile maggiore utilizzo del TPL e a fronte di un'auspicabile diminuzione di quello privato.

Per il SIR 1 e SIR3 si è potuto e/o si potrà far conto di interventi complementari o già esistenti alternativi alla viabilità interessata dal tracciato della linea.

Infatti, per la SIR1, ad esempio, la funzionalità del tracciato – partendo da nord - ha potuto disporre di: la tangenziale nord e tratte ovest ed est, via del Plebiscito, l'articolazione della viabilità interna ai quartieri S.Carlo e Arcella e anche degli assi interni trasversali di via D'Avanzo e Durer/Guicciardini; inoltre, dei 2 cavalcaferrovia del Sarpi e dell'Unità d'Italia alternativi al Borgomagno e, a seguire, delle circonvallazioni est e ovest utili per lambire il Centro Storico. Lungo la Riviera Ponti Romani la ZTL protegge il SIR, mentre a sud, per non penalizzare troppo via Guizza, è stata prevista la biforcazione della linea su via S.M. Assunta e la nuova arteria di via Brunetta con l'aggiunta della nuova passerella ciclabile al Bassanello sullo Scaricatore.

Con queste condizioni al contorno, ad esempio, si è potuta ottenere una riduzione del traffico del 50% traffico in via Reni e Aspetti, senza la quale sarebbe stato problematico gestire la linea SIR1.

Per la SIR3, la situazione appare delicata, ma si è intervenuti con un tracciato parallelo e alternativo a via Facciolati ed a via Voltabarozzo e con un nuovo ponte dedicato sullo Scaricatore; inoltre, la direttrice Gozzi-Morgagni – Giustiniani si caratterizza già ora per il prevalente transito di mezzi TPL e di servizi pubblici e la sottrazione di traffico privato potrà risultare non particolarmente pesante.

Per la SIR2 la situazione appare invece un po' diversa.

Ad partire da est e considerando l'occupazione della via di corsa, esiste l'importante nodo stradale della Busa (in questo breve tratto ad un solo binario) che può essere alleviato solo con una complessa regolazione semaforica temporanea della rotatoria e l'accettazione di una penalizzazione in corrispondenza del sottopasso alla tangenziale. Lungo l'abitato storico di Ponte di Brenta, la sede promiscua sarà inevitabile. Più avanti è previsto il completamento dell'Arco di Giano, ed il comparto di Padova 1 dispone di una viabilità ampia; la tratta di via S.Marco – Venezia - via Tommaseo è praticabile, ma restano comunque alcuni tratti con soluzioni da intravedere rapidamente e preventivamente ad alcune scelte strutturali.

A mio parere, la passerella ciclopedonale sul cavalcavia di S.Lazzaro, peraltro molto ardita, non sembra la migliore soluzione e si propone di sostituirla con l'allargamento del cavalcavia/ferrovia o la deviazione in uscita del traffico privato in adiacenza ai binari dell'Interporto.

Apposite e aggiornate microsimulazioni risolveranno il nodo della Stanga e si capirà se la deviazione per via Anelli è conveniente. Resta il fatto che con un massimo di 22 ipotizzati transiti/h in una direzione sul nodo e l'asservimento al transito del tram, anche l'impianto semaforico più sofisticato incontrerà problemi e dovrà funzionare in modo permanente coinvolgendo l'articolata rotatoria. La deviazione su via Anelli appare più semplice ma probabilmente comporta un impegno di tempo maggiore per il mezzo.

Sempre in estrema sintesi, il transito (e le fermate) nel piazzale della stazione e in adiacenza alla autostazione del servizio extraurbano richiederà inevitabilmente il diradamento di presenza e transiti di corse e altri veicoli, oppure è destinato a diventare punto di costante congestione ed irregolarità del servizio. Problematica risulterà anche il punto d'intersezione fra la SIR1 diretta a nord e la Sir1 verso sud.

Proseguendo, la situazione rischia di presentarsi critica in C.so Milano e sul nodo di P.le Savonarola con regolazioni e deviazioni di traffico che però non possono coinvolgere né le Riviere S.Benedetto e Paleocapa e neppure il Comparto nord di via Savonarola.

La situazione per la funzionalità del SIR2, a mio parere, diventa però molto critica nel tratto est della linea: da Via Vicenza a Rubano, che però è molto esteso ed è interessato da tutti gli spostamenti dei mezzi da 32 m da e verso il deposito previsto al capolinea di Rubano, senza considerare gli eventuali percorsi in stato di emergenza e dei relativi bus sostitutivi.

Via Vicenza diventerà un imbuto per il traffico privato in Centro, preceduto o seguito dal collo di bottiglia del cavalcavia/ferrovia di Chiesanuova ed è prevista la sede promiscua in uscita da Padova nello stesso tratto.

Non sono possibili in questa fase adeguamenti strutturali sul cavacaferrovia ed il cavalcavia della tangenziale (a parte una leggera passerella per pedoni e ciclisti) e quindi ci si appresta a subire ed a convivere con una costante sofferenza sia per la linea sia per il traffico privato residuo.

Senza volersi soffermare sull'incrocio delle Brentelle e sulla miriade di intersezioni presenti lungo il restante tratto del tracciato, a differenza di quanto riportato per le altre 2 linee, si evidenzia la mancanza di viabilità di quartiere alternativa all'asse principale, sia per il traffico locale, ma soprattutto per il traffico di attraversamento diretto alla tangenziale, per poi proseguire verso le autostrade, a parte via Pelosa, però assolutamente inadatta e già in difficoltà.

Per ovviare a queste difficoltà, nel progetto preliminare del 2004 era prevista la realizzazione di uno stralcio del GRAP (Grande Raccordo Anulare di Padova) destinato ad intercettare il traffico da ovest e diretto alla tangenziale, evitando il transito per Rubano e Chiesanuova.

Il relativo progetto stradale era previsto nel PUM del 2001 e anche nei programmi della Regione ed è recepito – V21 /tratta tra la SR 47 ed il nuovo casello sulla A4 - nel PUMS con scenario però al 2040, peraltro in prossimità al capolinea della linea stessa; di fatto, però, la sua realizzazione, anche in base al recente Piano Regionale Trasporti - PRT non risulta prioritaria e quindi prevedibile in uno scenario prossimo.

Considerando quindi l'ultimazione del SIR 2 prevista obbligatoriamente entro il 2026, non si può fare riferimento a questo intervento, con ripercussioni conseguenti sia sulla funzionalità della linea sia per la viabilità e la permanenza del traffico di attraversamento, compreso quello pesante.

Una considerazione: pensare che le simulazioni sul traffico siano sempre in grado di fornire risposta a soluzioni che sono strutturali può risultare illusorio, tanto più se è indispensabile confrontarsi con mancanza di arterie alternative, immissioni laterali, fermate, incroci semaforizzati, attraversamenti pedonali, svolte a sinistra, fermate del SIR, senza considerare le interferenze per la sosta dei veicoli, se non ricorrendo a drastici divieti e accettazione di degrado del servizio sul sistema, che però è da escludere in rapporto alla valenza dell'investimento.

L'intero tratto in territorio di Chiesanuova e Rubano dispone inoltre di una sezione di carreggiata stradale in gran parte compresa fra gli 11 ed i 13 m, mentre addirittura la sezione tipologica complessiva riportata per il Sir2 risulta di 20,5 m, comprensiva delle 2 vie di corsa centrali affiancate che sommano 7.00, una corsia di marcia per ciascuna direzione di 3.5 m per la circolazione dei veicoli privati, una banchina di 0,5 ed un marciapiede di 1,5 m su ciascun lato della strada e anche una pista ciclabile bidirezionale di 2,50 m.

In sostanza, non serve aspettare sofisticati rilievi topografici e tridimensionali per confermare che si tratta di allargare in molti tratti la sezione, anche di diversi metri, considerando margini disponibili, tombature, alberature, impianti di alimentazione, illuminazione stradale, passi carrai e altro: un'avventura molto complicata.

Ovviamente, l'alternativa sarebbe semplice: adattarsi a vie di corsa promiscue con le ovvie conseguenze, ma su questo rimedio sarei molto deciso a resistere.

L'asservimento del sistema semaforico al Translohr ed un controllo elettronico dell'invasione delle corsie riservate, in linea teorica sembra possibile, ma non praticabile attraverso varchi fisici e ottici; forse lo potrà essere appena la tecnologia sarà in grado di mettere in comunicazione veicolo e piattaforma stradale.

PROPOSTA: Predisporre subito una planimetria dell'intero percorso della linea con gli spazi stradali e afferenti la carreggiata, con evidenziato l'ingombro delle vie di corsa e le fermate in scala almeno

1:2000, per poter visualizzare la situazione reale di interferenza reciproca tra le diverse componenti e le aree da coinvolgere e reperire nonché i vari vincoli con cui confrontarsi (1).

VIE di CORSA

Si ricorda l'importanza di poter ottenere prestazioni di velocità commerciale competitive con l'auto e quindi superiori a quella del bus.

L'ideale, come avviene ad esempio nella tranvia di Firenze, sarebbe poter disporre lungo tutto il percorso della linea di sedi anche fisicamente separate ma questo non è possibile, per la limitatezza degli spazi stradali interessati e anche perchè la presenza di una separazione fisica presuppone franchi laterali maggiori e l'invalidità anche per esigenze urgenti.

Per proteggere comunque le vie di corsa da intrusioni non giustificate, il progetto prevede varie soluzioni solo indicative di separazione morbida e non precisate nelle loro rispettive collocazioni ed estensioni: mediante cordoli invalicabili, cordoli valicabili, segnaletica orizzontale continua e segnaletica orizzontale tratteggiata; rispetto alle analoghe soluzioni adottate dal SIR1, in questa linea, anche in base all'esperienza ed alla velocità commerciale ottenuta con il SIR1, servirebbe garantire protezioni più efficaci in alcuni punti.

L'allargamento della sede rispetto alla SIR1 si deve però confrontare con l'esigenza di mantenere le indispensabili corsie laterali per gli altri autoveicoli. La sezione minima di corsa della SIR 1 nei tratti riservati misura 5.40 m e di fatto impedisce il transito promiscuo con i bus (es. Cso del Popolo; il SIR è largo 2.2 m mentre un bus 2.50 m).

In base alle sezioni tipologiche illustrate nel progetto la sezione della sede per il SIR 2 diventa di 7.00 m e questo è positivo perchè consente anche la compresenza, ove opportuna, di altri bus di linea e altri mezzi autorizzati com'è nello spirito del "corridoio della mobilità".

Anche in questo caso e senza entrare nel dettaglio, il progetto manca della possibilità di comprendere l'impatto della sede delle vie di corsa sulla viabilità interessata e quindi si rimanda all'elaborato già richiesto in precedenza.

Solo a livello di esempio: la circolazione del traffico privato avviene in adiacenza e in parallelo alle vie di corsa; incontra l'impedimento della loro invasione per le svolte a sinistra, la mancanza della possibilità di sorpasso, le deviazioni in corrispondenza dell'allargamento causato dalle fermate centrali alla carreggiata, gli incroci con la preferenziazione ai mezzi tranviari, e così via.

Considerando inoltre la notevole lunghezza della linea, sarà di per sé continuamente complicato garantirne la regolarità con possibilità di interferenze con il programma di esercizio.

In breve, il progetto finanziato propone un tracciato teorico in sede riservata per l'84,65% del suo sviluppo utilizzabile da tutto il TPL: da un'analisi sommaria sembra un obiettivo francamente troppo ambizioso e quasi impossibile da perseguire.

In merito alle prestazioni, solo 2 esempi: sui tempi di percorrenza e la velocità commerciale dichiarati, si considerano i tempi dichiarati sulla linea SIR1 di 34 minuti per 10 km, ma la velocità dichiarata è di 14km/h.

Relativamente al percorso della SIR2 si è calcolato un risparmio di tempo del 25% rispetto a quello attuale della linea bus n.10 impegnata su percorso quasi uguale (da 55' a 42').

La velocità commerciale del SIR 2 dovrebbe superare i 18 km/h.

Tale stima tiene conto dell'ipotesi di un tempo medio di fermata di 30" ed un perditempo complessivo agli incroci di 10' e si tratta di parametri completamente da verificare, anche perchè in

auto - con il percorso consentito lungo lo stesso percorso, ma abbastanza simile - sono richiesti almeno 40'.

Rispetto ad un riscontro diretto sembra chiara la necessità di un approfondimento di questi parametri e delle relative aspettative, nonché un confronto sulle scelte da effettuarsi su molti singoli punti che determineranno le reali prestazioni dell'intero sistema.

PROPOSTA: vedi (1)

DOMANDA, PRESTAZIONI e MODELLO DI ESERCIZIO

L'esperienza della linea del SIR1 permette di recepire accorgimenti progettuali modificativi e miglioramenti, facendo tesoro sia dei risultati raggiunti sia delle criticità riscontrate, come ad esempio la capienza dei mezzi a 3 casse nei periodi di punta.

Al riguardo, i dati di partenza utilizzati nelle simulazioni per la SIR2 sono riferiti ad indagini effettuate nel 2016, per trasporto privato ed al 2018 per il servizio di trasporto pubblico.

Nel frattempo però è intervenuta la pandemia che ha impattato anche sulla mobilità ed in particolare sull'incidenza al ribasso della domanda sistematica, in conseguenza del cambiamento delle abitudini e dei comportamenti.

Mentre tutti auspichiamo l'aumento della domanda di TPL, comprese le condizioni di gara presenti nel contratto vigente, l'esperienza intervenuta su smart working, contatti on line, lezioni universitarie a distanza, resistenza all'affollamento e nuova preferenza per la mobilità in libertà, inducono ad una ulteriore prudenza e ad una verifica sulla potenziale domanda al 2030.

Dall'esperienza del SIR1 si ricava una domanda massima di 33.000 passeggeri/giorno invernale, riferita quindi al periodo pre – pandemia.

Altro dato significativo a cui riferirsi (a parte tutti i dati analitici forniti nelle apposite tabelle al MIMS) è il valore massimo di passeggeri che salgono complessivamente sulla rete urbana nei bus e sul tram in un giorno invernale: 103.000.

La capacità di un Translohr a 3 casse e' di 147 posti, considerando 4p/mq e 210 nel mezzo a 4 casse previsto per la SIR2.

La determinazione della domanda di riferimento è stata ricavata dalla modellazione di dati esistenti, all'andamento della domanda complessiva al 2030 e 2040, nonché considerando nuovi insediamenti e infrastrutture per il traffico privato ed il servizio pubblico nello stesso periodo.

Si tratta di un passaggio fondamentale, perchè questi dati sono stati considerati dal MIMS coerenti per gli aspetti di competenza, mentre devono essere ben confermati a livello locale, sia per gli scenari modificati rispetto a quelli percepibili nel 2018, sia perchè il passaggio fra dati di pianificazione e quelli che invece sostengono la scelta di un investimento, richiede ovvie cautele.

Ad esempio, gli incrementi del 13% al 2030 e da 146.00 a 16500 nell'ora di punta, sono dati da confermare, ma se ciò non avvenisse, servirebbe trarne le dovute conseguenze e determinazioni.

Da questi dati infatti deriva la dimensione della domanda da servire con la nuova linea SIR2, al netto delle altre 2 e della rete complessiva, e quindi i passeggeri che si presume dovranno essere serviti, nonché la capacità dell'offerta in termini di n. mezzi, capienza, numero di corse e distribuzione nell'arco della giornata.

Le previsioni di ripartizione modale presenti nel PUMS devono tradursi in aumento consistente dei passeggeri sull'intera rete del TPL in una giornata media ed il progetto del SIR2 deve contribuire ad

aumentare la domanda, senza provocare un effetto solo di sostituzione del mezzo per gli utenti che già utilizzano le linee bus.

L'obiettivo del sistema delle 3 linee SIR era infatti all'origine quello di aumentare di almeno il 40% della domanda complessiva sulla rete urbana e non semplicemente di spostare parte della domanda dal bus al tram.

Nessuno pretende di avere già in questa fase la definizione del modello di servizio che sarà attuato e le simulazioni finora effettuate sono da considerarsi solo indicative.

Di certo però il sistema deve esprimere tutte le sue potenzialità di qualità, efficienza e sostenibilità che sono il presupposto del progetto stesso.

Per altro verso, i sistemi di trasporto pubblico richiedono valutazioni che solo in parte sono riscontrabili nelle ordinarie infrastrutture perchè gli aspetti relativi alla domanda, la tecnologia e la gestione rivestono un'importanza prevalente.

Come già in precedenza sostenuto, una rete metropolitana non prevede la sovrapposizione di linee, ma un assetto che consenta un agevole e rapido trasbordo tra una linea ed un'altra, con itinerari formati da più tratte di linee diverse.

I prolungamenti verso Rubano e Vigonza, a mio parere, richiedono un'ulteriore verifica in termini di efficienza ed efficacia. I prolungamenti verso Cadoneghe e Albignasego, oltre che a Legnaro/Agripolis, sarebbero altrettanto prioritari nel disegno della Grande Padova.

In ogni caso, il progetto della linea SIR2 prevede anche un arretramento progressivo delle linee extraurbane e la ridefinizione di 31 linee tra urbane ed extraurbane, per alleggerire i flussi in ingresso al centro, ma si tratta di aspetti che dovranno essere ben valutati successivamente, in quanto possono comportare conseguenze per la capienza e per i passeggeri del servizio urbano sulle linee SIR, in particolare nelle ore d punta (i mezzi arrivano già pieni).

La sperimentazione è stata sviluppata anche con il SIR1, ma con modesti risultati.

Al riguardo, e con riferimento al tracciato limitato entro ai confini del Capoluogo, il sistema originario delle 3 linee prevedeva nel 2002 la seguente ripartizione di domanda prudenziale:

SIR1: 28.000, SIR2: 22.000, SIR3: 13.000; quindi una domanda giornaliera di 67.000 con relativa ipotesi di aumento del 45% rispetto alla domanda trasportata dalle linee bus sostituite (da PUM 2001) che equivaleva a 91.000 passeggeri/giorno e quindi almeno 135.000 sulla intera rete, con un incremento del 30% rispetto al valore di partenza.

L'attuazione di 3 linee di forza su cui concentrare ca 2/3 della domanda complessiva, valori compatibili con quelli presenti nel progetto attuale, ma in un contesto completamente diverso.

SOSTENIBILITA' DEL SISTEMA

Oltre ai risultati riportati nelle apposite tabelle legate all'Avviso, in termini di copertura dei costi di esercizio, i progettisti evidenziano che il completamento della rete SIR deriva sia dalla realizzazione della nuova linea SIR2, ma anche dall'implementazione (in termini di parco rotabile e servizi) del sistema della rete delle 3 linee SIR conseguente, tra l'altro integrata dall'esigenza di collegare il nuovo ospedale.

Una stima solo orientativa dei corrispettivi in conto esercizio sulle percorrenze del sistema delle 3 linee SIR a regime ammonta a ca 13.000.000€ mentre per i bus a 11.000.000€ e tali valori fanno emergere le differenze rispetto ai corrispettivi odierni, che presuppongono una preventiva trattativa, sia con la Regione e sia nell'ambito dell'Ente di Governo del Bacino di Padova.

Sul versante dei ricavi tariffari ritengo che si dovrà puntare molto sul livello di domanda e quindi su un sempre maggiore gradimento da parte dell'utenza; probabilmente molto meno invece si potrà ottenere sui livelli tariffari e l'aumento del fondo nazionale.

Infine , una considerazione solo di sintesi sul deposito previsto a Rubano.

La dimensione di 38.500 mq ed il costo di 42.000.000€ lasciano francamente perplessi, considerando che quello situato al capolinea della SIR 1 doveva essere utilizzato, almeno parzialmente, anche per le altre 2 linee. Si comprende comunque la scelta obbligata, derivante dall'impossibilità per un mezzo a 4 casse della linea SIR2 di immettersi sulla linea SIR1 attraverso Riviera Ponti Romani.

E poi c'è l'attestamento dei mezzi al capolinea della SIR 3 a Voltabarozzo.

Resta il fatto che il capolinea a Rubano per la sua dislocazione e distanza dal baricentro della rete ed il movimento e trasferimento di 20 mezzi di 32 mezzi, costituisce un problema strutturale da chiarire e risolvere già in questa fase.

PROPOSTA: Rivedere i contenuti del contratto del servizio di trasporto pubblico urbano ed extraurbano del Bacino di Padova nell'ambito dell'Ente di Governo e le previsioni e le strategie della Regione.

Propongo altresì di ridimensionare il costo del deposito e riflettere sul condizionamento dovuto alla distanza e alle caratteristiche del percorso di collegamento.

Ribadisco, infine, che l'opportunità assolutamente straordinaria di poter usufruire delle risorse del PNRR deve responsabilizzare ulteriormente, sia perchè le regole d'ingaggio sono rigorose, sia perchè impongono anche l'obbligo etico di spenderle in modo particolarmente corretto, nel rispetto del nostro Paese e dell'Europa, e anche perchè in questa occasione non sarà sufficiente dimostrare solo le spese sostenute, ma anche il perseguimento dei risultati virtuosi annunciati (target), pena la mancata erogazione delle relative risorse e la colpevole loro distrazione per altri obiettivi, con relativa enorme responsabilità ed esposizione del soggetto attuatore.

Ancora, sebbene il PNRR imponga grande attenzione sulla transizione ecologica ed energetica, ribadisco che non deve intendersi sufficiente il semplice rinnovo della flotta con mezzi ecologici, ma il conseguimento del risultato completo e ambizioso (efficienza ed efficacia in termini trasportistici), a cui facevo riferimento in premessa.

PROPOSTA: Si chiamino importanti esperti di realtà come Milano o Torino, per una consultazione che può limitarsi anche ad un periodo di soli 15 giorni per una verifica sulla effettiva fattibilità del progetto.

GRAZIE DELL'ATTENZIONE!

Daniele Agostini
ex Capo Settore Mobilità e Traffico del Comune di Padova

dibattito
pubblico
tram
Padova

Ing. Filippo Brugiolo
Cittadino di Vigonza

Presentato il
22 marzo 2022



www.dptrupadova.it

Proposta di integrazione SIR 2 – Rubano – Padova – Vigonza: tratto “Vigonza Circolare”

Salve, sono ing. Filippo Brugiolo ed ho assistito ieri sera, 21-03-2022, al dibattito pubblico presso il teatro Quirino De Giorgio di Vigonza.

Vi scrivo non tanto come tecnico, in quanto sono ingegnere ambientale e non trasportista, ma come cittadino di Vigonza che si sente in dovere di dare umilmente un contributo ad un progetto così importante per il futuro del nostro territorio e del futuro dei miei figli.

Conscio che il lavoro di progettazione di proseguimento del SIR 2 nel territorio vigontino sia ad oggi in mano ad uno studio di progettazione specializzato, vorrei indicare un semplice pensiero che mi è sorto nel conoscere il progetto preliminare fin ora finanziato.

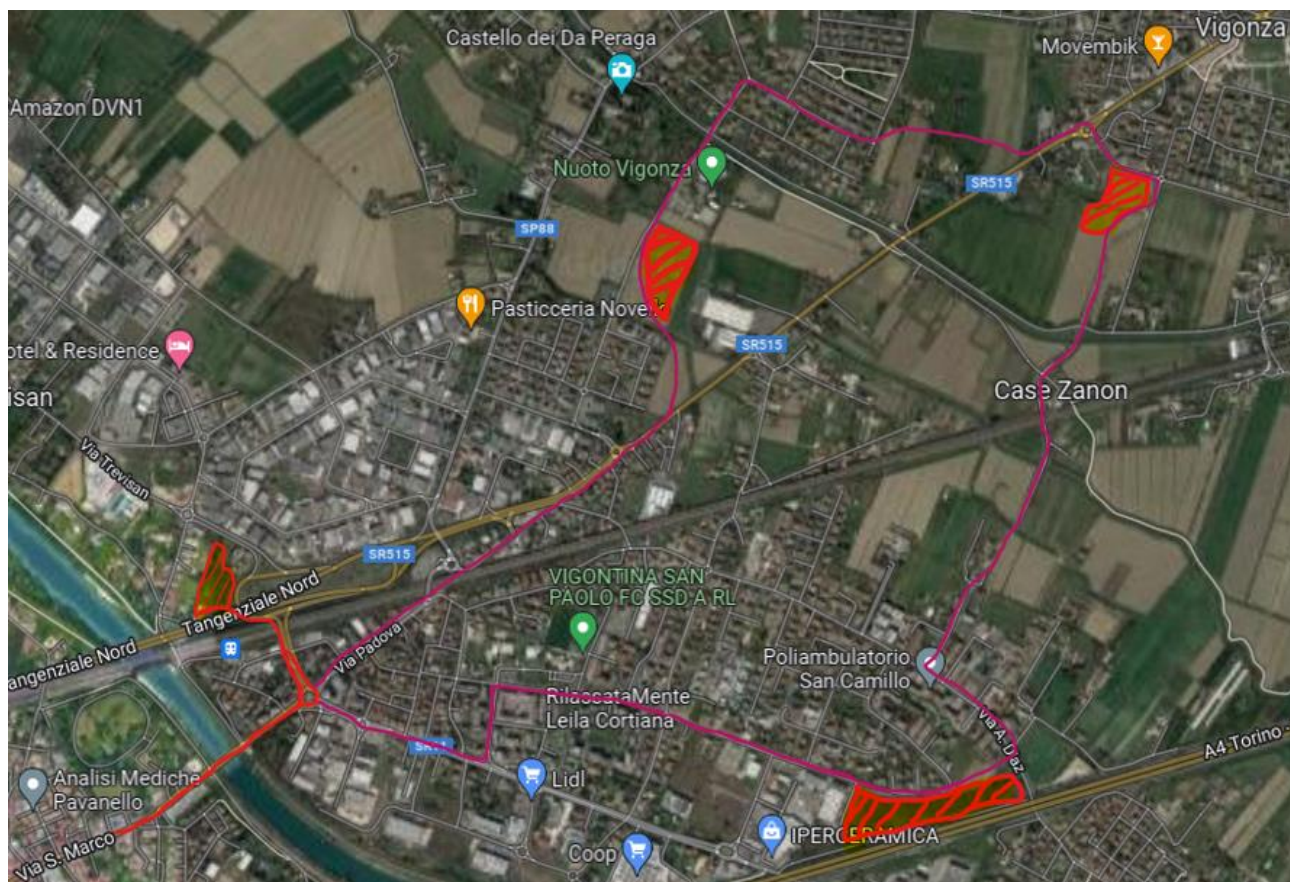
La mia riflessione è frutto di una esperienza personale che ho vissuto di trasporto intermodale negli ultimi anni: dal 2011 al 2015 ho lavorato presso una società di Vicenza ed il mio tragitto casa-lavoro era Vigonza-Vicenza (zona Fiera) via: bici o piedi (tratto casa-stazione FS) + treno (Vigonza Pianiga o Busa – Vicenza) + autobus urbano (linea 12-14 circolare di SVT).

Proprio l'autobus urbano che utilizzavo aveva un tragitto circolare perché partiva dal centro di Vicenza, Viale Roma e percorreva un percorso ad anello nella periferia ad ovest di Vicenza: Zona industriale – Zona Fiera – Altavilla Vicentina – Sovizzo – Creazzo – Olmo e ritorno in Viale Roma.

Esempio più vicino a noi a Padova, si può considerare la linea 25 di Busitalia - Percorso circolare (Stazione FS - Via Tommaseo - Via Venezia - Via Croce Rossa - Via dell'Industria - Via Prima Strada - Via Croce Rossa - Via Tommaseo - Stazione FS)

Pensando al SIR2 che si ferma, per ora, solo a Busa di Vigonza, mi sono chiesto: perché non pensare ad un percorso del Tram “Vigonza Circolare”?

Ed ecco sotto una indicazione di massima con i vari percorsi indicati grossolanamente negli estratti di mappa.





In questo modo il percorso circolare potrebbe servire i quattro nuclei urbani più densamente popolati: Busa, Perarolo, Vigonza e Peraga.

Cordiali saluti.

Ing. Filippo Brugiolo

340 2332820

dibattito
pubblico
tram
Padova

Comitato
Quartiere Fornace

Presentato il
23 marzo 2022



www.dptrampadova.it

Al Sig.ra Sabrina Doni
SINDACO DEL COMUNE DI RUBANO
Via Rossi 11
35030 Rubano
Pec : rubano.pd@cert.ip-veneto.net

e pc al Sig. Sergio Giordani
SINDACO DEL COMUNE DI PADOVA
Palazzo Moroni Via del Municipio 1
35122 Padova
Pec :
protocollo.generale@pec.comune.padova.it

e pc APS HOLDING SPA
Via Salboro 22/b
35124 Padova
Pec : apsholding@legalmail.it

Rubano, 23 marzo 2022

Raccomandata via PEC

OGGETTO: Richiesta di appuntamento per chiarimenti sul transito della Nuova Linea Tram Sir2 nel Quartiere Fornace del comune di Rubano.

Egr. Sig. Sindaco,

Siamo 150 (centocinquanta) cittadini tutti residenti in Via Nardi, Via Udine, Via Treviso, Via Rossi a Rubano, e ci siamo uniti per formare il comitato di quartiere denominato “ Comitato Quartiere Fornace” in quanto contrari al passaggio del tram SIR 2 all’interno del Quartiere Fornace del Comune di Rubano.

Tale esigenza è sorta dal momento in cui abbiamo preso visione delle tavole relative al progetto di fattibilità della linea Sir2 Vigonza – Padova - Rubano pubblicate sul sito del Comune di Padova ed in particolare delle tavole:

PD1_All.6_ProgettoFattibilita_T.02.3.1.0_signed	capolinea - deposito
PD1_All.6_ProgettoFattibilita_T.02.3.2.0_signed	passaggio linea in Via Rossi/Via Udine/Via Treviso/Via Nardi

Di principio non siamo contrari all’opera nelle sue finalità , ma vorremmo avere dei chiarimenti su quali considerazioni e valutazioni hanno portato la Sua Amministrazione ad avallare il passaggio della nuova linea Sir2 all’interno del Quartiere Fornace , considerato che la stessa procede nel nostro Comune dal ponte sul “Brentelle” al centro del comune di Rubano lungo la SS11 e che solo negli ultimi 400/500 metri del tracciato devia inspiegabilmente all’interno di un quartiere residenziale densamente abitato invece di proseguire lungo la statale SS11.

Il passaggio per via Rossi, Via Treviso, Via Udine, Via Nardi è estremamente pericoloso e gravemente lesivo della sicurezza del quartiere sotto diversi profili di seguito elencati:

1. la linea del tram, così come prevista nel progetto, passa a pochi metri dagli accessi carrabili delle abitazioni rendendo molto pericolosa l'immissione in strada.
2. la linea del tram, così come progettata, insiste su vie di grande flusso ciclo-pedonale di bambini, ragazzi ed anziani diretti verso le zone verdi del Quartiere Fornace – di cui due in fase di completamento (campo basket e area giochi) e verso le aree commerciali della zona rendendo molto pericolosa l'immissione in strada e la circolazione.
3. la linea del tram passante all'interno del Quartiere Fornace comporterà l'innalzamento sia del livello di inquinamento acustico, (8/10 corse all'ora per senso di marcia), sia di quello elettromagnetico.
4. la linea del tram passante all'interno del Quartiere Fornace sicuramente influirà a lungo andare sulla stabilità strutturale degli edifici adiacenti al percorso in quanto non progettati per supportare tali sollecitazioni.
5. la linea del tram con riferimento alla zona capolinea- Deposito, così come progettata, non ha alcuna zona di rispetto in quanto è situata a ridosso dei condomini di Via Nardi e di Via Guardi che si affacciano su Via Pria Fosca.

Alla luce di quanto sopra esposto Le richiediamo un incontro urgente per dei chiarimenti in merito a quanto elencato possibilmente prima del 29 marzo 2022, data prevista per il dibattito pubblico.

Per tutte le comunicazioni relative all'oggetto della presente indichiamo i seguenti recapiti:

Referenti : Sig. Lucio Fochesato

~ ~

Sig.ra Lucia Bottaro

Sig. ra Carolina Varela

. ~ ~ l

Sig. Angelo Ballaera

~ ~

Ringraziando sin d'ora per una sollecita risposta porgiamo Distinti Saluti

IL COMITATO QUARTIERE FORNACE

Allegato: 14 (quattordici) fogli con 150 (centocinquanta) firme

dibattito
pubblico
tram
Padova

Stefano Manni
Cittadino di Rubano

Presentato il
29 marzo 2022



www.dptrampadova.it

PREMESSE

Le linee principali che guidano queste mie considerazioni e proposte, possono essere riassunte in 3 punti:

- 1) Il TP (Trasporto Pubblico) ed in particolare il TRM (Trasporto Rapido di Massa) sono aspetti essenziali per lo sviluppo dei centri urbani. L'uso del sedime oggi utilizzato per il traffico veicolare privato per la realizzazione delle corsie preferenziali riservate al TP, è da preferire in quanto unisce all'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico una contestuale disincentivazione del mezzo privato.
- 2) La realizzazione delle piste ciclabili non necessariamente deve seguire il percorso dell'attuale sistema viario e devono essere progettate in modo da incentivarne l'utilizzo. Nella progettazione si deve considerare quindi un auspicato incremento delle biciclette circolanti ivi incluse quelle elettriche e monopattini.
- 3) La realizzazione di nuovi tratti stradali per adeguare la viabilità alle nuove esigenze e ai nuovi veicoli, dovrebbe comprendere anche contestualmente la riqualificazione dei vecchi tracciati il cui utilizzo viene modificato con l'inserimento dei nuovi tracciati. Nel caso specifico la riqualificazione della SR11 è improntata sulla "vivibilità" ivi incluso lo sviluppo delle attività commerciali.

Gli interventi proposti sono di quattro tipologie con priorità diverse:

- a) -Consentire il flusso veicolare in entrambi i sensi di marcia con punti di inversione di marcia alla minore distanza possibile dal punto di immissione
- b) Ridurre il più possibile gli innesti in SR11 soprattutto lato pista ciclabile proprio per dare maggiore continuità alla stessa
- c) Rivedere le aree a parcheggio e le aree pedonali per una migliore "vivibilità" ai lati della SR11 con lo scopo anche di non danneggiare ma se possibile incentivare, le attività commerciali fronte SR11.
- d) Evitare che, in caso di traffico intenso sulla SR11, si preferisca utilizzare convenientemente la viabilità interna comunale.

Note:

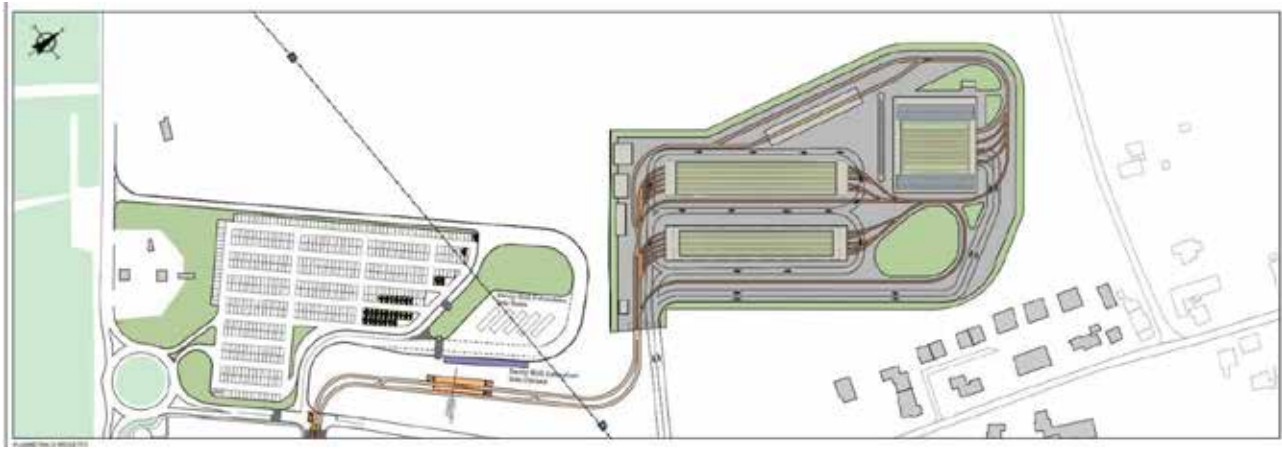
Gli interventi proposti nel tratto della SR11 compresa nel comune di Rubano sono realizzabili considerando che non sia consentito il transito di veicoli ingombranti.

Non essendo un esperto di queste problematiche, non so se le proposte fatte siano tecnicamente compatibili con le normative in vigore (raggi di curvatura, posizionamento delle corsie, segnaletica, ecc.)

Non entro nel merito della tipologia di TRM proposta per la quale permangono dubbi personali sia sotto l'aspetto tecnico/commerciale, che economico ed ecologico, ma seguendo l'ordine dettato dalle tavole previste nel progetto di fattibilità, espongo alcune proposte con l'obiettivo di soddisfare le premesse iniziali.

PARTE 1

Tavola [PD1 All.6 ProgettoFattibilita T.02.3.1.0 signed.pdf](#)



1-A) - Verificare la possibilità di prendere accordi con la proprietà della stazione di rifornimento IP con lo scopo di meglio integrarla nel progetto del parcheggio e della futura viabilità di tutta l'area (figura 1 e 3).



Figura 1

1-B) - Verificare se il progetto del parcheggio e dell'area deposito/officine, considera la possibilità che venga realizzato, anche in tempi successivi, il GRAP (figura 3) lasciando lo spazio sufficiente tra la zona industriale di Mestrino e le nuove strutture previste.



Figura 2



Figura 3

Nell'ipotesi (auspicabile) che una volta realizzata la tranvia, sulla SR11 non sia più consentito il transito dei mezzi pesanti, si deve affrontare il problema di trovare per questi una nuova viabilità così da consentire il raggiungimento delle zone industriali di Rubano, Sarmeola e Caselle di Selvazzano

1-C) – Visto l'estratto del P.T.C.P. (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) relativo all'area in oggetto (figura 4) dove dal cartiglio si identificano con tratto marron i tratti delle strade provinciali su cui sono previsti interventi, e una parte del tracciato del GRAP.

Visto il PUMS (figura 4.1 e 4.2).

Considerando che il tratto di via Pelosa (SP13) che va dall'intersezione con la SP82 al centro di Caselle è stato recentemente allargato e messo in sicurezza con la realizzazione di rotatorie, ritengo che si possa prevedere di utilizzare la via Pelosa come arteria destinata anche al transito del traffico commerciale da e per le zone industriali adiacenti. Ma come collegare la Pelosa alla SR11? La proposta è di riprendere in considerazione il progetto del GRAP e realizzare per lo meno il tratto di 1300 metri circa (figura 2) che separano la SR11 dalla Pelosa. Questa soluzione oltre ad essere propedeutica ad un futuro completamento del GRAP che risolverebbe molti problemi per tutta l'area ad ovest di Padova, preserva anche le vie



provinciali e comunali della zona, dal passaggio di veicoli ingombranti, rumorosi ed inquinanti ed aumenterebbe quindi la vivibilità di tutta l'area rendendola più sicura e più adatta per una destinazione residenziale a bassa edificabilità come appare oggi

Figura 4

SIR2 – TRATTO OVEST - RUBANO

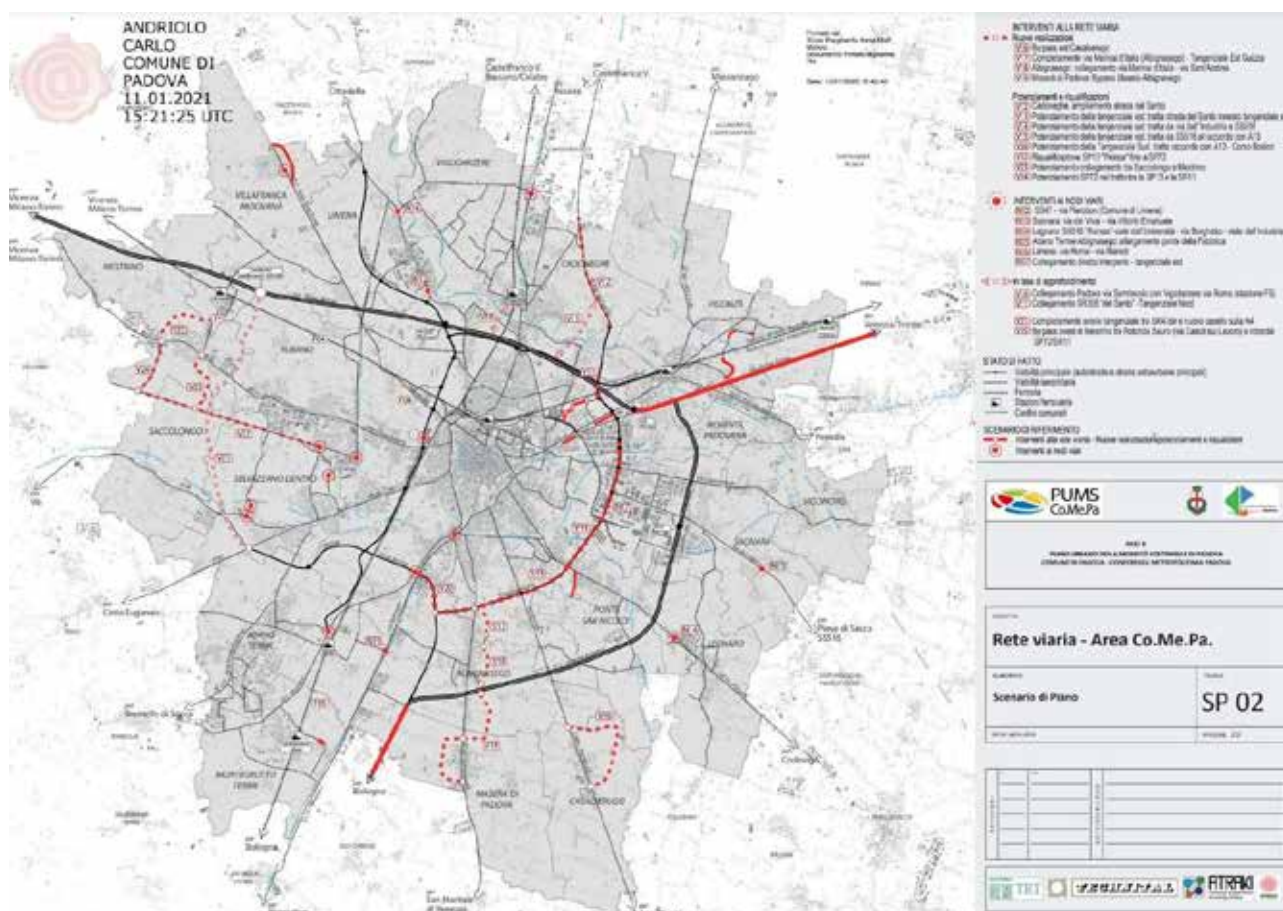


Figura 4.1

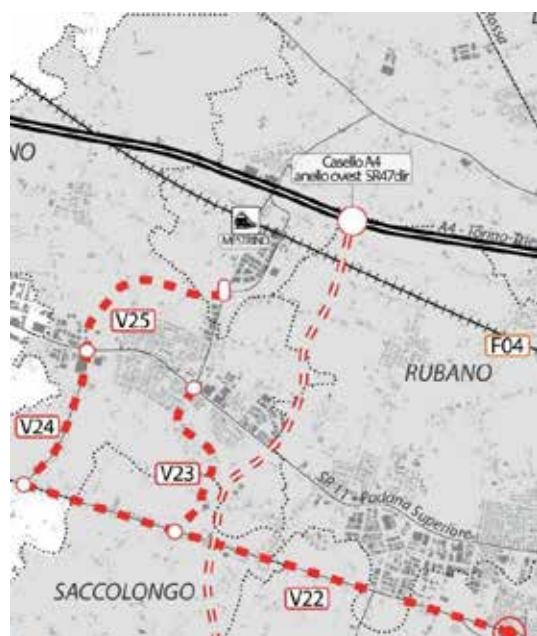
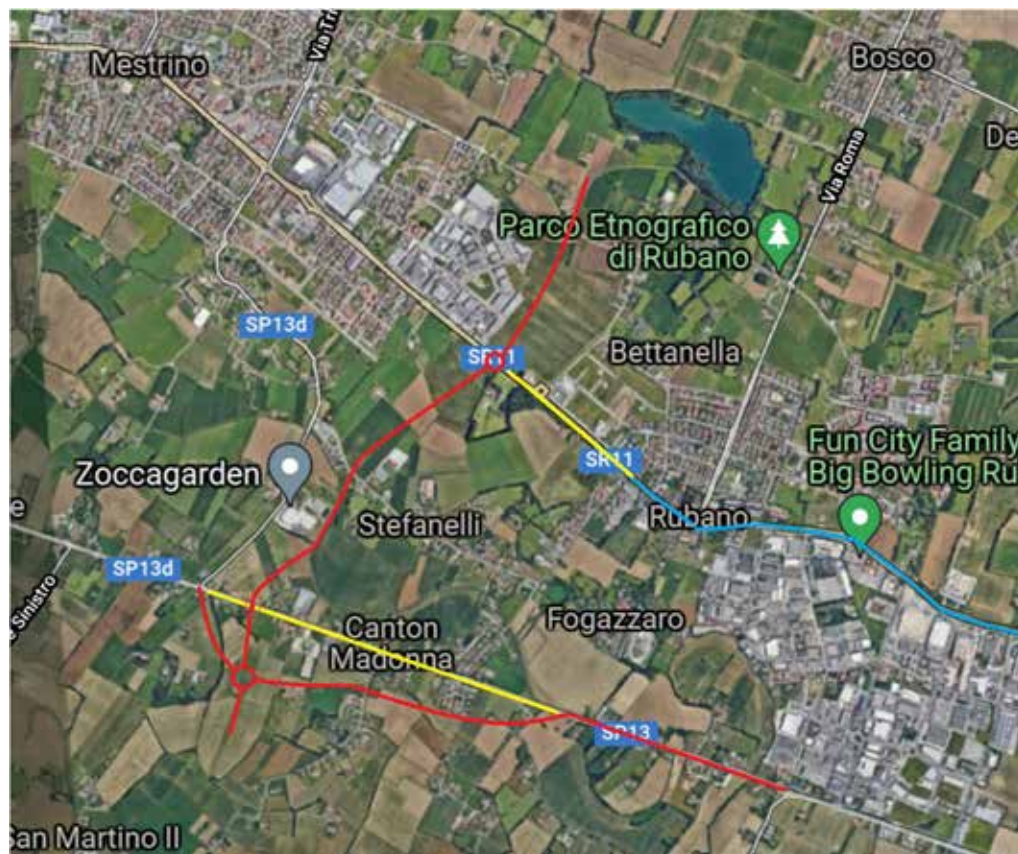


Figura 4.2



Figura 4.3

1-D) - Ad integrazione di quanto visto nel punto 1-C) si potrebbe prevedere una rotatoria a sud della Pelosa per consentire l'accesso a quest'ultima tramite una variante che escluda il passaggio veicolare in transito sul tratto della Pelosa chiamato Canton della Madonna. Tutta l'area compresa tra la SR11, via Marconi, via Pelosa e il nuovo tratto GRAP, verrebbe scaricata dal traffico pesante e buona parte del traffico veicolare con un conseguente miglioramento della vivibilità dell'area. L'intersezione del GRAP con la via Pelosa



potrebbe essere a raso così da interrompere la Pelosa stessa in quel punto obbligando l'uso della variante sud così da rendere il vecchio tracciato ad uso esclusivo dei residenti. Anche in questo caso con un netto miglioramento dell'abitabilità dell'area. (figura 5)

Figura 5

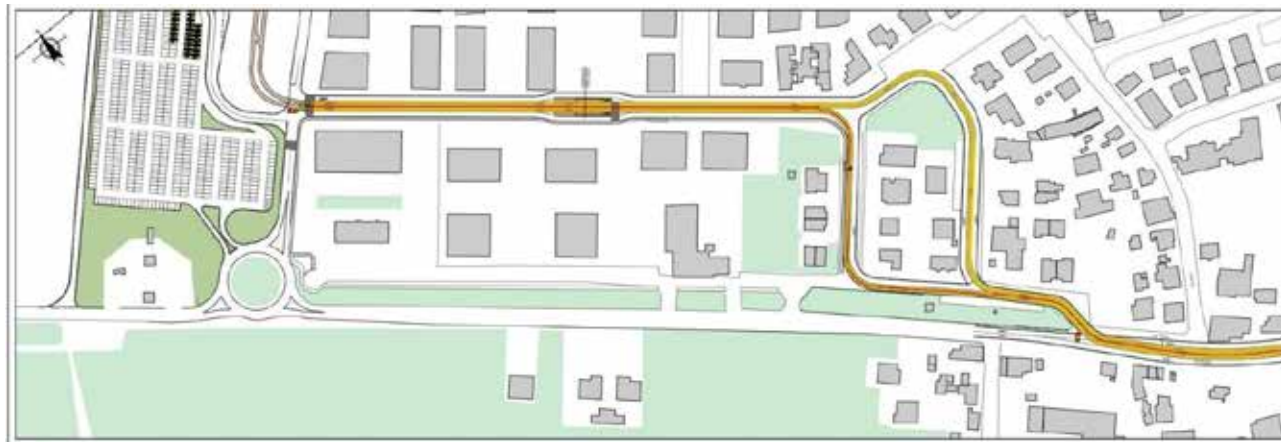
1-E) – Una ipotesi futura potrebbe essere quella di realizzare la nuova uscita autostradale di RONCHI di Villafranca Padovana

e il tratto di GRAP di collegamento al tratto visto in precedenza.

Volendo ipotizzare inoltre uno scenario futuro orientato verso le nuove direttive che probabilmente saranno introdotte dal MITE (Ministero della Transizione Ecologica), accanto alla nuova uscita autostradale di RONCHI si potrebbe realizzare un centro logistico dove le merci provenienti prevalentemente dalla rete autostradale, vengono scaricate, stoccate e portate a destinazione con mezzi diversi dai grossi veicoli commerciali poco adatti alla viabilità esistente. Mezzi a trazione elettrica o ad idrogeno o altre soluzioni future

PARTE 2

Tavola [PD1 All.6 ProgettoFattibilita T.02.3.2.0 signed.pdf](#)



2-A) – Il percorso lungo le vie Udine, Treviso e Nardi, sembra essere poco gradito ai residenti. Un percorso alternativo potrebbe essere quello di proseguire lungo la complanare alla SR11 via Rossi, fino alla rotatoria.

2-B) – Il progetto per mettere in sicurezza l'immissione di via Marconi (*figura 7-8*), con l'inserimento della tranvia potrebbe risultare complesso e poco funzionale. Per chi si immette da via Marconi, la svolta a sinistra non è consentita e potrà svoltare solo a destra e fare inversione di marcia al semaforo di via Roma con opportuni interventi (vedi punto 3-A)



Figura 7



Figura 8

PARTE 3

Tavola [PD1 All.6 ProgettoFattibilita T.02.3.3.0 signed.pdf](#)



3-A) - L'immissione con la SR11 della SP13 via Marconi, di via Medi nonché di tutti gli altri accessi privati compresi tra le due strade, è consentita soltanto con la svolta a destra. L'inversione di marcia (sempre per veicoli ammessi al transito) può essere eseguita all'incrocio con via Roma con opportuna sequenza semaforica (*figura 9*).



Figura 9

3-B) – Poiché è previsto che lungo tutto il percorso SIR2 sia realizzata la pista ciclabile, dal progetto preliminare manca il tratto da via Roma al capolinea. Considerando anche che vi è un progetto in corso per lo studio di una “superciclabile” Vicenza – Padova quale sarà il tracciato (*figura 10*)?

SIR2 – TRATTO OVEST - RUBANO



Figura 10

3-C) - Valutare la possibilità di spostare la fermata ROMA, entrambe o solo quella direzione Padova, in corrispondenza della attuale fermata del BUS 10 vicino all'edicola per avere maggior spazio a disposizione (figura 11).



Figura 11

3-D) Area parcheggio lato nord (figura 13). Consentire un solo accesso con uscita in via Roma. Si potranno così aumentare gli stalli e rendere più "fluida" la pista ciclabile



Figura 13

3-E) - Area parcheggio lato sud. La proposta illustrata in figura 14 ha lo scopo di aumentare lo spazio utilizzabile per parcheggi – rendere più vivibile l'area compresa tra la sede municipale e l'ufficio Postale. I flussi funzionano se la rotatoria di viale Europa rimane e può essere modificata come prevedo al punto 4-B). Questa soluzione consente anche di eliminare l'impianto semaforico previsto all'uscita di via Galvani (figura 15)



Figura 14



Figura 14.1



Figura 15

PARTE 4

Tavola [PD1 All.6 ProgettoFattibilita T.02.3.4.0 signed.pdf](#)



4-A) - Verificare la possibilità di chiudere i 120 metri di fossato tra la rotonda Europa e IL RUSTEGO per rendere più agevole e sicuro quel tratto di pista ciclabile (figura 16).



Figura 16

4-B) - Per consentire l'accesso alle auto in via Pitagora, via Galvani zona Aldi, Uffici Postali, ecc, come previsto al punto 3-E), è necessario modificare leggermente la rotatoria di viale Europa e invertire il senso unico del tratto di via Rossi vino a via Galvani (figura 17). Tale modifica consente a chi proviene da ovest e da est di accedere ai parcheggi/servizi dell'area sud prevista al punto 3-E e consente a chi si immette in SR11 da via Pitagora e via Galvani di invertire la direzione e proseguire verso ovest.



Figura 17

4-C) – FERMATA CIMITERO – convogliare l'ingresso veicolare al cimitero in corrispondenza del nuovo semaforo che regola l'immissione in regionale di via Pacinotti come pure il passaggio pedonale regolato da semaforo (figura 18 e 18.1). Tale soluzione consente di rendere più "fluida la pista ciclabile, consente a chi esce dal parcheggio del cimitero di immettersi in SR11 in entrambe le direzioni

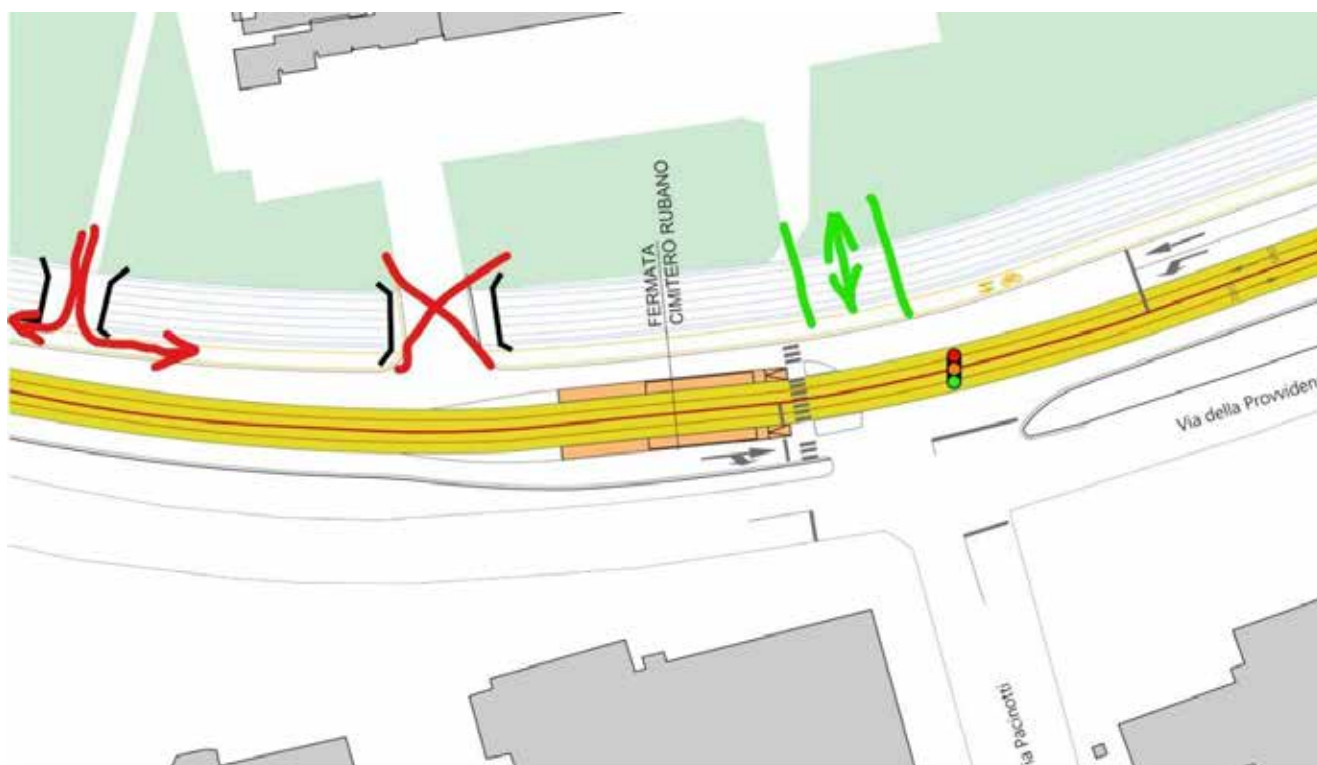


Figura 18

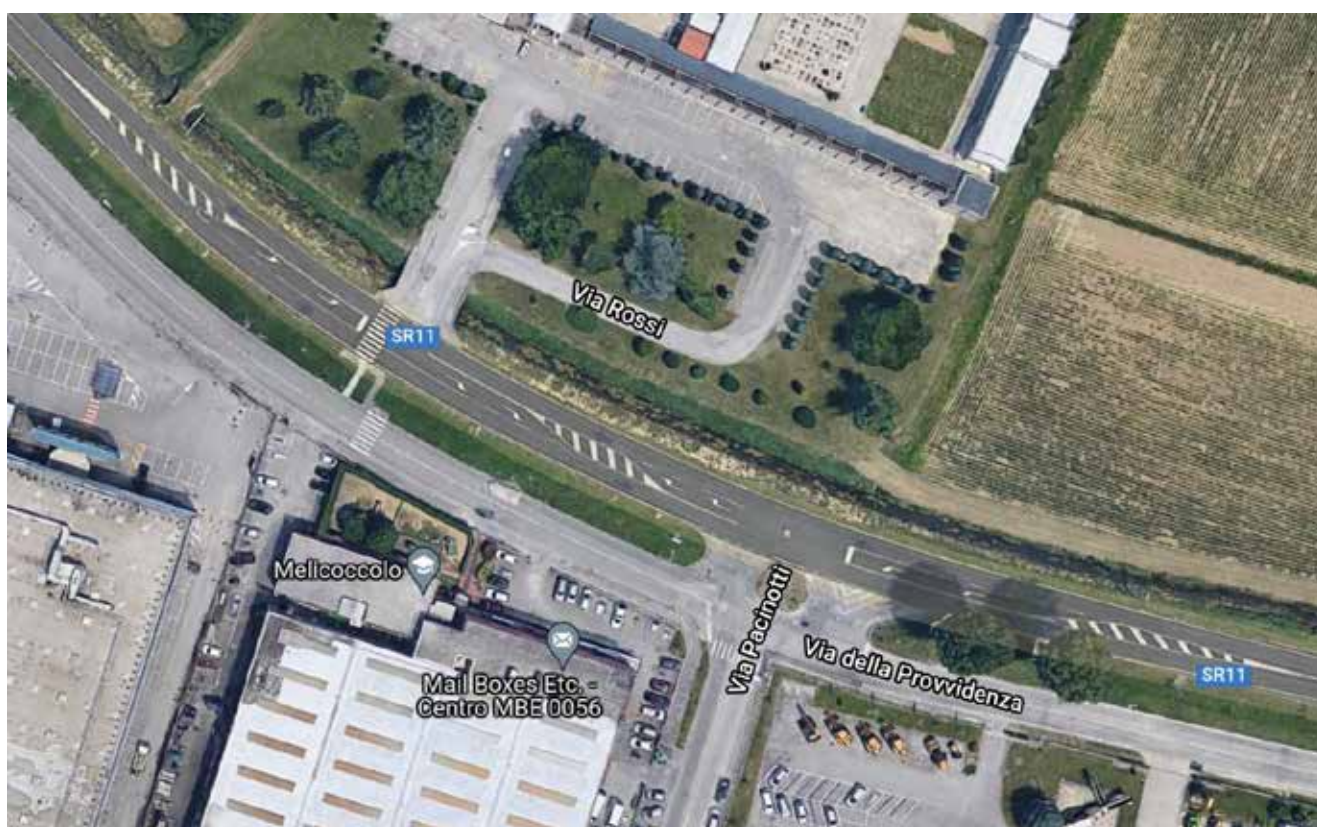


Figura 18.1

PARTE 5

Tavola [PD1 All.6 ProgettoFattibilita T.02.3.5.0 signed.pdf](#)



5-A) - L'uscita dal lavaggio già pericolosa lo sarà ancor di più con la pista ciclabile. L'allargamento e gli espropri previsti costringerà la proprietà a modificare pesantemente la struttura esistente (*figura 19*).

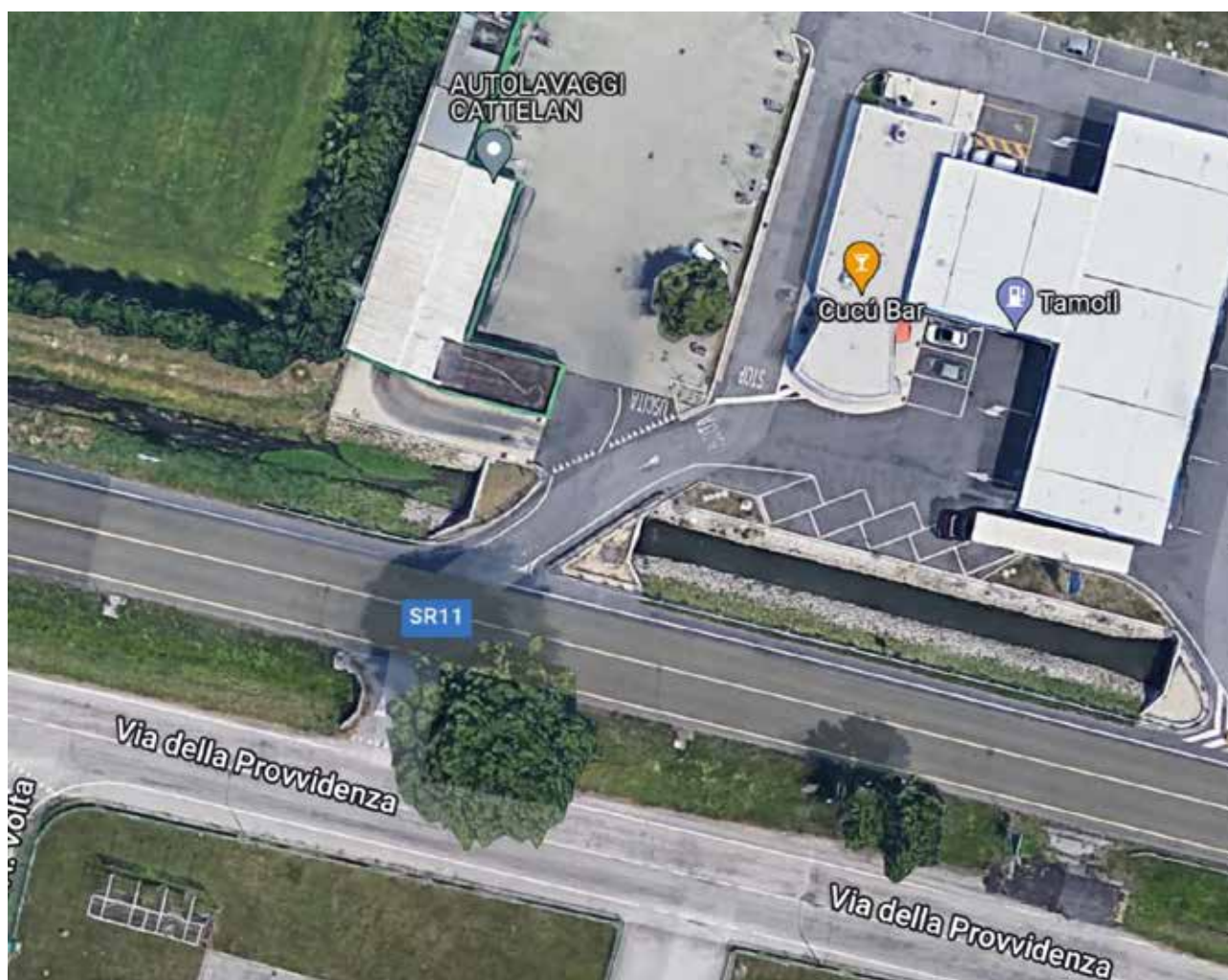


Figura 19

Considerato che l'innesto con via Emilia e la fermata Galilei (*figura 20*) diverrà un incrocio importante e trafficato, chiedo:

5-B) - L'innesto di via Sicilia è necessario? Se non ci fosse comunque i residenti potrebbero utilizzare altre vie per immettersi in SR11. Vantaggi:

aumenterebbero gli stalli

la pista ciclabile non verrebbe interrotta

5-C) – E' prevista la svolta a sinistra? E' prevista l'inversione ad U



Figura 20



Figura 21

PARTE 6

Tavola PD1 All.6 ProgettoFattibilita T.02.3.6.0 signed.pdf



6-A) – Si potrebbe chiudere l’intersezione con la SR11 di via Piemonte, via Lazio e via Liguria. I residenti potranno utilizzare le parallele alla SR11 via Campania e via Valle D’Aosta per raggiungere rispettivamente via Emilia e via Borromeo dove è possibile immettersi in SR11 in entrambe le direzioni (*figura 22*). La chiusura delle intersezioni di via Piemonte, via Liguria e via Lazio permetterà alla pista ciclabile di proseguire senza interruzioni e consentirà lo sviluppo di un’area pedonale che collegherà la fermata SARMEOLA con l’area commerciale fino a via Liguria (Calandrino). Da qui con un passaggio pedonale si attraverserà la SR11 per raggiungere proseguire con un’area pedonale verso via Fatima (*figura 23*). Anche l’intersezione di via Manzoni con la SR11 viene chiusa deviando il traffico verso il semaforo previsto alla fermata GALILEI. Essendo anche l’intersezione di via Fatima con la SR11 chiusa, si crea un’ampia area tra via Dante e via Manzoni utilizzabile per pedoni e parcheggio

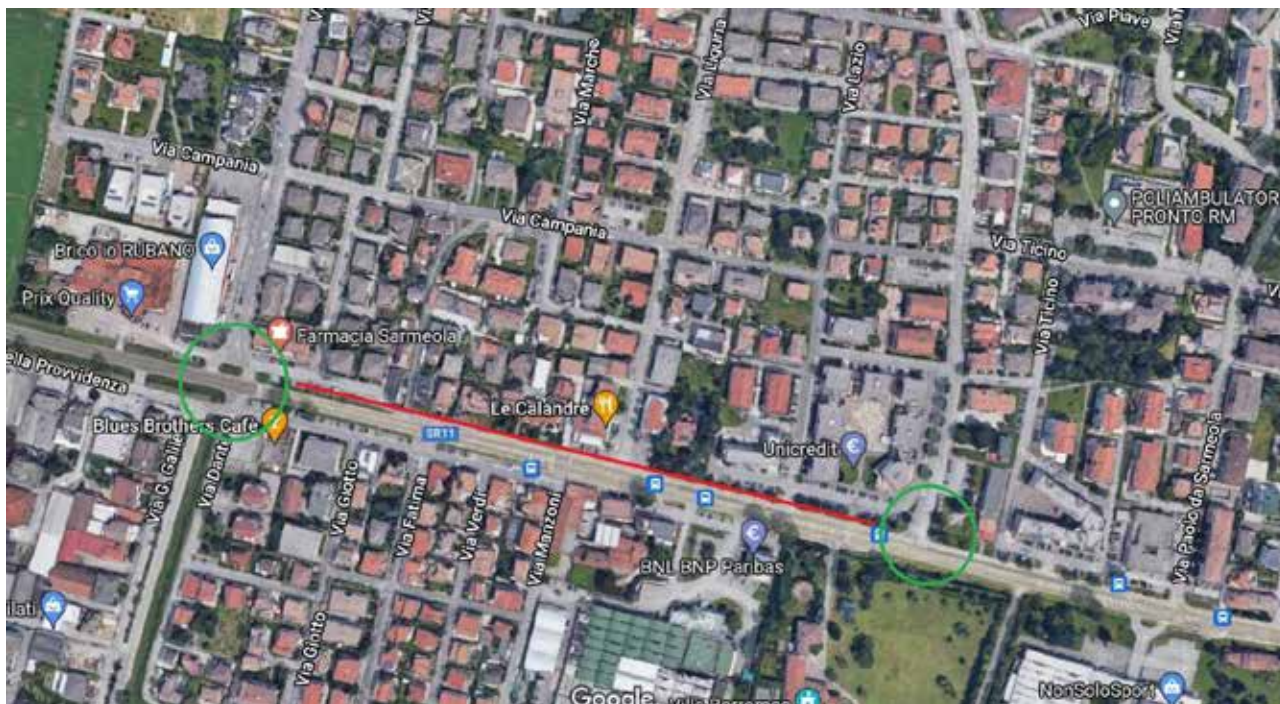


Figura 22



Figura 25

PARTE 7

Tavola [PD1 All.6 ProgettoFattibilita T.02.3.7.0 signed.pdf](#)



Chi si immette da via Dei Campolongo e tutte le altre immissioni verso Padova, per proseguire verso Vicenza possono fare una inversione a U al semaforo delle Brentelle.

7-A) – Considerando che l'immissione in SR11 da via Mussato consente solo la svolta a destra, per dare continuità alla pista ciclabile si potrebbe chiudere l'accesso veicolare di via Mussato e riprendere il doppio senso di marcia in via Rolandino. Da via Mussato si immette soltanto la pista ciclabile esistente (figura 26).



Figura 26

7-B) – Su questo tratto rimangono aperte due problematiche:

- l'accesso all'OPSA per chi proviene da ovest che dovrà proseguire fino al semaforo delle Brentelle e fare inversione di marcia
- la possibilità di svolta a sinistra al semaforo delle Brentelle per chi proviene da est.

CONSIDERAZIONI FINALI

La SR11 con l'inserimento della tranvia, assieme al progetto della SUPER-CICLABILE PADOVA-VICENZA nonché al progetto regionale STREET COMMERCE (sempre lungo la SR11 dalle Brentelle a Grisignano di Zocco), dovrà (dovrebbe!) cambiare totalmente aspetto e funzionalità. Per questo il progetto SIR2 deve considerare l'insieme di questi progetti in modo che il nuovo assetto abbia le caratteristiche per soddisfarli tutti e tre insieme. Pensando al futuro dobbiamo immaginare una via con pochissimo traffico veicolare privato, elevato utilizzo di biciclette e monopattini, anche nella loro versione elettrica, e altri mezzi simili. Parcheggi con stazioni di ricarica, aree verdi e ampi spazi pedonali. Come già realizzato altrove, si potrebbe prevedere che alcuni piccoli tratti le corsie destinate ai veicoli abbiano il manto finale diverso dall'asfalto. Nello spirito della STREET COMMERCE, pensare ad agevolazioni che incentivino le attività commerciali lungo il tracciato della SR11.

Particolare attenzione si dovrebbe prestare per la progettazione della pista ciclabile. Se si vuole incrementarne l'uso, dobbiamo considerare che i mezzi che la percorreranno avranno caratteristiche e prestazioni sensibilmente diverse, è probabile quindi che la larghezza di 2,5 metri prevista, pur nella norma, sia insufficiente soprattutto, ma non solo, per questioni di sicurezza. L'aspetto della uniformità del manto finale privo di chiusini o caditoie, nonché l'eliminazione di interruzioni dovute all'immissione di strade laterali, costituiscono altri due elementi fondamentali per incentivare l'uso della pista ciclabile.

Nel ringraziare per l'opportunità concessa, rimango a disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti

Stefano Manni

dibattito
pubblico
tram
Padova

Comitato promotore
della messa in
sicurezza di via
Marconi/via per Rubano

Presentato il
29 marzo 2022



www.dp tramp padova.it

Alla cortese attenzione di Dibattito pubblico Linea 3 del tram Rubano-Padova-Vigonza

In seguito all'incontro pubblico tenutosi a Rubano il 29 marzo 2022, come esposto oralmente dal sig. Enrico Tadiello, pensiamo sia necessaria, quale opera accessoria per usufruire del servizio che verrà offerto dalla tramvia, la messa in sicurezza di via Marconi / via per Rubano già "S.P.13 DIR PELOSA DIRAMAZIONE RUBANO" - Innesso con la S.P.n.13 a Canton della Madonna – Innesso con la S.R.n.11 a Rubano".

Tale via infatti serve una intera area residenziale (almeno un migliaio di residenti) riconducibile con le località Canton della Madonna (afferente ai comuni di Saccolongo e, parzialmente, Selvazzano Dentro), e Cà del Zetto (afferente al comune di Mestrino), oltre che alle abitazioni presenti lungo la via stessa, ricadente nel territorio amministrativo di Rubano.

In merito alla messa in sicurezza di tale via si è composto spontaneamente un comitato civico promotore di una petizione, completa di documentazione tecnica e fotografica, che ha raccolto nel corso del 2021 oltre 300 firmatari, petizione depositata presso la Provincia di Padova, e le amministrazioni sopra-citate: Rubano, Saccolongo, Mestrino e Selvazzano Dentro.

In allegato alla presente è riportato il testo della petizione presentata, oggetto anche della presente segnalazione verso il Dibattito Pubblico: siamo infatti sicuri che terrete in considerazione le richieste di questo comitato in quanto lo sbocco tra la via Marconi / via per Rubano già "S.P.13 DIR PELOSA DIRAMAZIONE RUBANO" sulla S.R.11 via Rossi è direttamente coinvolta nel progetto della linea 3 del tram.

Il principale problema della via è la totale mancanza di un transito pedonale o ciclo-pedonale in sicurezza, obiettivo primo mirato dalla petizione.

Con le amministrazioni sopra-citate è aperto un dialogo e un costante monitoraggio (sia per quelle amministrazioni che hanno presentato una apertura e una disponibilità ad accogliere le richieste, sia quelle meno aperte), partecipazione che continueremo a mantenere attiva affinché le richieste già presentate vengano realizzate nei tempi più brevi possibili.

Siamo convinti che, non realizzare tale opera di messa in sicurezza della via per i pedoni ed i ciclisti costituirebbe un disservizio per tutta la popolazione dell'area citata (oltre un

migliaio di residenti) verso l'usufruzione della linea tramviaria, oltre che verso i servizi già esposti e presenti da decenni nel capoluogo di Rubano (tra cui, attualmente, anche l'unica fermata di trasporto pubblico ricadente proprio davanti il municipio di Rubano). Siamo sicuri che, con le risorse messe a disposizione tramite PNRR per l'esecuzione della linea tramviaria, sarà possibile realizzare anche questa opera accessoria.

La realizzazione di questa opera (la messa in sicurezza di via Marconi / via per Rubano) in una zona amministrativamente "grigia" (intesa come posizionata sullo spariacque di 4 amministrazioni diverse) costituirebbe la perfetta realizzazione di quel compito di rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo e la partecipazione di tutti i cittadini alla vita; la realizzazione di questa opera (la messa in sicurezza della via) in una zona amministrativamente "grigia" (intesa come posizionata sullo spariacque di 4 amministrazioni diverse) costituirebbe il perfetto adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale, nonché di promozione umana.

Per il comitato promotore della messa in sicurezza di via Marconi / via per Rubano già "S.P.13 DIR PELOSA DIRAMAZIONE RUBANO"

29 Marzo 2022

ALLEGATO

Al Presidente e al Consiglio Provinciale di Padova

**Ai Sindaci e Consiglieri Comunali dei comuni di Saccolongo, Rubano, Selvazzano Dentro,
Mestrino**

I CITTADINI DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano

Oggetto: PETIZIONE PER LA MESSA IN SICUREZZA PEDONALE DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già “S.P.13 DIR PELOSA DIRAMAZIONE RUBANO – Innesto con la S.P.n.13 a Canton della Madonna – Innesto con la S.R.n.11 a Rubano”

I sottoscritti cittadini residenti nell’area che afferisce alla via Marconi/via per Rubano desiderano richiamare con forza l’attenzione dei Sindaci, dei Consiglieri Comunali e delle Amministrazioni Politiche:

del Comune di Saccolongo

del Comune di Rubano

del Comune di Selvazzano Dentro

del Comune di Mestrino

del Presidente e del Consiglio Provinciale della Provincia di Padova

riguardo all’annoso problema di sicurezza della via sopracitata.

Tutta la popolazione residente sul territorio che afferisce alla via sopracitata, utilizza tale strada per raggiungere il capoluogo Rubano, sede della comunità parrocchiale di riferimento (S.Maria Assunta), nonché centro di tutti i più prossimi servizi di pubblica utilità, quali le scuole (asilo nido comunale Mariele Ventre, scuola dell’infanzia parrocchiale S.Maria Goretti, scuola primaria statale Giovanni Pascoli, scuola media statale Michelangelo Buonarroti succursale), il Distretto sanitario e gli ambulatori medici, la Farmacia, la fermata autobus adiacente il municipio di Rubano (linea Padova-Vicenza), il centro culturale di Rubano in via Palù Auditorium e Casa delle Associazioni, oltre al già citato centro parrocchiale.

Tale via Marconi/via per Rubano già “S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano” risulta composta da un tracciato stradale rettilineo *ristretto e privo di marciapiede*, di lunghezza

diretta di circa 1,1 km, che collega il quartiere di Canton della Madonna, sito in direzione sud presso l'innesto con la S.P.13 via Pelosa, col centro abitato capoluogo Rubano, in direzione nord presso l'innesto con la S.R.11 Padova-Vicenza via Antonio Rossi. La via risulta delimitata da molte abitazioni ed alcune attività produttive/di servizi, in particolare sul lato ovest. Sulla stessa via Marconi/via per Rubano, a metà altezza del tracciato descritto, da ovest sbocca via Zetto/via Petrarca col relativo quartiere residenziale Cà del Zetto e l'Ecocentro ETRA (a servizio dei comuni di Mestrino, Rubano e Saccolongo).

A tal proposito si veda l'Allegato 1 (ortofoto ed estratti planimetrici della strada, con relativi confini e competenze amministrative).

Per le necessità sopra descritte, a proprio rischio ed in condizioni di elevata pericolosità, i pedoni percorrono da anni via Marconi/via per Rubano già "S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano": in più occasioni infatti sono stati colpiti dagli specchietti laterali delle auto; in rari casi sono stati costretti in cadute entro i fossi laterali; ove possibile, e se presente, camminano sulla sconnessa banchina laterale in terra battuta o ghiaino, che spesso viene invasa dalle auto in transito sulla via, appunto a causa della ristrettezza della carreggiata stradale.

Tra questi pedoni, spesso si notano: genitori e nonni con carrozzine di infanti, studenti di ogni età che, oltre alle scuole, raggiungono la fermata autobus già descritta in S.R.11 via Antonio Rossi (*unico punto della zona per accedere agli autobus pubblici*), abitanti del Canton della Madonna e del Cà de Zetto che raggiungono i servizi elencati in precedenza.

Ovviamente molti residenti, anziani e genitori di famiglia, sono così costretti ad utilizzare ricorrentemente l'auto per accedere alle scuole ed ai servizi socio-sanitari di Rubano, nonché alla partecipata vita della comunità parrocchiale.

Anche l'impiego dell'auto tuttavia si rivela pericoloso: oltre la ristrettezza della carreggiata e il mancato rispetto di molti autoveicoli transitanti lungo la via, i 3 incroci presenti si rivelano pericolosi e vedono una frequenza di diversi incidenti automobilistici.

A tal proposito si veda l'Allegato 2 (foto inerenti lo stato di fatto dei luoghi e delle situazioni descritte).

PRESO ATTO di quanto esposto, in qualità di cittadini residenti e contribuenti (anche in termini di cittadinanza attiva e volontariato attivo) noi Cittadini siamo a richiedere i seguenti interventi di messa in sicurezza per via Marconi / via per Rubano già "S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano", CON IL SEGUENTE ORDINE DI PRIORITA':

PRIMA RICHIESTA:

In conseguenza delle diverse situazioni di rischio per l'incolumità della persona sopra evidenziate, CHIEDIAMO CON FORZA ALLE AMMINISTRAZIONI COMPETENTI DI RISOLVERE DEFINITIVAMENTE IL PROBLEMA ESPOSTO NEL MINOR TEMPO POSSIBILE, TRAMITE LA REALIZZAZIONE DI ALMENO UN MARCIAPIEDE PEDONALE lungo l'intera via Marconi/via per Rubano, quindi collegante il centro di Rubano presso l'innesto con la S.R.11 via Antonio Rossi con il quartiere Canton della Madonna presso l'innesto con la S.P.13 via Pelosa.

SECONDA RICHIESTA:

Richiediamo inoltre l'installazione di dispositivi di rallentamento, possibilmente della tipologia "impianto semaforico dissuasore di velocità" ovvero della tipologia "ONDA VERDE" con velocità consigliata di 50 km/h, posizionati in via Marconi in almeno un paio di punti:

- A nord del ponticello sullo scolo Storta (riattivazione dell'impianto esistente),
- Indicativamente all'altezza del civico 32 di via Marconi,

TERZA RICHIESTA:

Un intervento che noi cittadini consideriamo indispensabile consisterebbe nell'installazione di un ulteriore punto di illuminazione nel tratto di strada compreso fra lo sbocco di via Zetto/via Petrarca ed il ponticello sullo scolo Storta: è un tratto di strada che, negli orari notturni, risulta essere completamente al buio, con conseguente pericolo per chi vi transita, siano auto che pedoni o velocipedi. Chiediamo pertanto alle amministrazioni comunali competenti l'installazione di lampioni in corrispondenza di questa tratta.

QUARTA RICHIESTA:

La messa in sicurezza degli innesti viari (incroci intersezioni stradali a raso):

- Tra via Marconi/via per Rubano già "S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano" e la S.R.11 Padova-Vicenza via Antonio Rossi
- Tra via Marconi/via per Rubano già "S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano" e via Zetto/via Petrarca (presso il quartiere residenziale Cà del Zetto di Mestrino)
- Tra via Marconi/via per Rubano già "S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano" e la S.P.13 via Pelosa

SICURI DI UNA CELERE E COLLABORATIVA RISPOSTA IN CONCERTO DA PARTE DELL'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE E DEI CONSIGLI COMUNALI, OVVERO DELLE AMMINISTRAZIONI POLITICHE COMPETENTI A CUI CI RIVOLGIAMO, Amministrazioni sicuramente sensibili al tema della sicurezza stradale, atte a mitigare le criticità viarie e a promuovere l'idoneità ciclo-pedonali dei percorsi stradali come quello in questione ed illustrato nel presente richiamo dei Cittadini, come dimostrano i punti fissati nei Programmi Elettorali dei Sindaci Eletti:

a tal proposito si veda l'Allegato 3 – estratti dai programmi elettorali dei sindaci Steve Garbin di Saccolongo, Sabrina Doni di Rubano, Giovanna Rossi di Selvazzano Dentro, Marco Agostini di Mestrino

e

riscontrato con quanto già previsto dal PUMS - Co.Me.Pa (Conferenza Metropolitana di Padova) – allegato Ciclabilità SP 05b – versione 1 del febbraio 2019

riscontrato quanto già previsto nel Piano degli Interventi del Comune di Rubano, approvato con Delibera del Consiglio Comunale n°15 del 28/03/2017: a tal proposito si veda l'Allegato 4 – elaborati 2-3 e 2-5

RICHIEDIAMO PERTANTO l'inserimento della messa in sicurezza di via Marconi/via per Rubano entro l'anno venturo 2022 nella programmazione del Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2022-24.

Anno 2021

A seguire gli Allegati e le firme dei Cittadini residenti interessati e sottoscriventi la presente richiesta

Al Presidente e al Consiglio Provinciale di Padova

Ai Sindaci e Consiglieri Comunali dei comuni di Saccolongo, Rubano, Selvazzano Dentro,
Mestrino

I CITTADINI DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano

Oggetto: PETIZIONE PER LA MESSA IN SICUREZZA PEDONALE DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già "S.P.13 DIR PELOSA DIRAMAZIONE RUBANO – Innesso con la S.P.n.13 a Canton della Madonna – Innesso con la S.R.n.11 a Rubano"

I sottoscritti cittadini residenti nell'area che afferisce alla via Marconi/via per Rubano desiderano richiamare con forza l'attenzione dei Sindaci, dei Consiglieri Comunali e delle Amministrazioni Politiche:

del Comune di Saccolongo

del Comune di Rubano

del Comune di Selvazzano Dentro

del Comune di Mestrino

del Presidente e del Consiglio Provinciale della Provincia di Padova

riguardo all'annoso problema di sicurezza della via sopracitata.

Tutta la popolazione residente sul territorio che afferisce alla via sopracitata, utilizza tale strada per raggiungere il capoluogo Rubano, sede della comunità parrocchiale di riferimento (S.Maria Assunta), nonché centro di tutti i più prossimi servizi di pubblica utilità, quali le scuole (asilo nido comunale Mariele Ventre, scuola dell'infanzia parrocchiale S.Maria Goretti, scuola primaria statale Giovanni Pascoli, scuola media statale Michelangelo Buonarroti succursale), il Distretto sanitario e gli ambulatori medici, la Farmacia, la fermata autobus adiacente il municipio di Rubano (linea Padova-Vicenza), il centro culturale di Rubano in via Palù Auditorium e Casa delle Associazioni, oltre al già citato centro parrocchiale.

Tale via Marconi/via per Rubano già "S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano" risulta composta da un tracciato stradale rettilineo *ristretto e privo di marciapiede*, di lunghezza

COMUNE DI RUBANO

Provincia di Padova

PROT.N.0030078 del 22/12/2021

Tipo: E – Cla: 6.7

Uff: GABSI

Al Presidente e al Consiglio Provinciale di Padova

**Ai Sindaci e Consiglieri Comunali dei comuni di Saccolongo, Rubano, Selvazzano Dentro,
Mestrino**

I CITTADINI DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano

Oggetto: PETIZIONE PER LA MESSA IN SICUREZZA PEDONALE DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già "S.P.13 DIR PELOSA DIRAMAZIONE RUBANO – Innesto con la S.P.n.13 a Canton della Madonna – Innesto con la S.R.n.11 a Rubano"

I sottoscritti cittadini residenti nell'area che afferisce alla via Marconi/via per Rubano desiderano richiamare con forza l'attenzione dei Sindaci, dei Consiglieri Comunali e delle Amministrazioni Politiche:

del Comune di Saccolongo

del Comune di Rubano

del Comune di Selvazzano Dentro

del Comune di Mestrino

del Presidente e del Consiglio Provinciale della Provincia di Padova

riguardo all'annoso problema di sicurezza della via sopracitata.

Tutta la popolazione residente sul territorio che afferisce alla via sopracitata, utilizza tale strada per raggiungere il capoluogo Rubano, sede della comunità parrocchiale di riferimento (S.Maria Assunta), nonché centro di tutti i più prossimi servizi di pubblica utilità, quali le scuole (asilo nido comunale Mariele Ventre, scuola dell'infanzia parrocchiale S.Maria Goretti, scuola primaria statale Giovanni Pascoli, scuola media statale Michelangelo Buonarroti succursale), il Distretto sanitario e gli ambulatori medici, la Farmacia, la fermata autobus adiacente il municipio di Rubano (linea Padova-Vicenza), il centro culturale di Rubano in via Palù Auditorium e Casa delle Associazioni, oltre al già citato centro parrocchiale.

Tale via Marconi/via per Rubano già "S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano" risulta composta da un tracciato stradale rettilineo *ristretto e privo di marciapiede*, di lunghezza

ASSIST.	COMUNE DI SACCOLONGO PROV. DI PADOVA 22 DIC. 2021	VIGIL.
PERS.		TEC.
SEGA.		RAG.
ANAG.		TRIB.

Al Presidente e al Consiglio Provinciale di Padova
Ai Sindaci e Consiglieri Comunali dei comuni di Saccolongo, Rubano, Selvazzano Dentro, Mestrino

I CITTADINI DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano

Oggetto: PETIZIONE PER LA MESSA IN SICUREZZA PEDONALE DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già "S.P.13 DIR PELOSA DIRAMAZIONE RUBANO – Innesto con la S.P.n.13 a Canton della Madonna – Innesto con la S.R.n.11 a Rubano"

I sottoscritti cittadini residenti nell'area che afferisce alla via Marconi/via per Rubano desiderano richiamare con forza l'attenzione dei Sindaci, dei Consiglieri Comunali e delle Amministrazioni Politiche:

del Comune di Saccolongo

del Comune di Rubano

del Comune di Selvazzano Dentro

del Comune di Mestrino

del Presidente e del Consiglio Provinciale della Provincia di Padova

riguardo all'annoso problema di sicurezza della via sopracitata.

Tutta la popolazione residente sul territorio che afferisce alla via sopracitata, utilizza tale strada per raggiungere il capoluogo Rubano, sede della comunità parrocchiale di riferimento (S.Maria Assunta), nonché centro di tutti i più prossimi servizi di pubblica utilità, quali le scuole (asilo nido comunale Mariele Ventre, scuola dell'infanzia parrocchiale S.Maria Goretti, scuola primaria statale Giovanni Pascoli, scuola media statale Michelangelo Buonarroti succursale), il Distretto sanitario e gli ambulatori medici, la Farmacia, la fermata autobus adiacente il municipio di Rubano (linea Padova-Vicenza), il centro culturale di Rubano in via Palù Auditorium e Casa delle Associazioni, oltre al già citato centro parrocchiale.

Tale via Marconi/via per Rubano già "S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano" risulta composta da un tracciato stradale rettilineo ristretto e privo di marciapiede, di lunghezza

Al Presidente e al Consiglio Provinciale di Padova

**Ai Sindaci e Consiglieri Comunali dei comuni di Saccolongo, Rubano, Selvazzano Dentro,
Mestrino**

I CITTADINI DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano

Oggetto: PETIZIONE PER LA MESSA IN SICUREZZA PEDONALE DI VIA MARCONI / VIA PER RUBANO già "S.P.13 DIR PELOSA DIRAMAZIONE RUBANO – Innesso con la S.P.n.13 a Canton della Madonna – Innesso con la S.R.n.11 a Rubano"

I sottoscritti cittadini residenti nell'area che afferisce alla via Marconi/via per Rubano desiderano richiamare con forza l'attenzione dei Sindaci, dei Consiglieri Comunali e delle Amministrazioni Politiche:

del Comune di Saccolongo

del Comune di Rubano

del Comune di Selvazzano Dentro

del Comune di Mestrino

del Presidente e del Consiglio Provinciale della Provincia di Padova

riguardo all'annoso problema di sicurezza della via sopracitata.

Tutta la popolazione residente sul territorio che afferisce alla via sopracitata, utilizza tale strada per raggiungere il capoluogo Rubano, sede della comunità parrocchiale di riferimento (S.Maria Assunta), nonché centro di tutti i più prossimi servizi di pubblica utilità, quali le scuole (asilo nido comunale Mariele Ventre, scuola dell'infanzia parrocchiale S.Maria Goretti, scuola primaria statale Giovanni Pascoli, scuola media statale Michelangelo Buonarroti succursale), il Distretto sanitario e gli ambulatori medici, la Farmacia, la fermata autobus adiacente il municipio di Rubano (linea Padova-Vicenza), il centro culturale di Rubano in via Palù Auditorium e Casa delle Associazioni, oltre al già citato centro parrocchiale.

Tale via Marconi/via per Rubano già "S.P.13 DIR Pelosa diramazione Rubano" risulta composta da un tracciato stradale rettilineo *ristretto e privo di marciapiede*, di lunghezza

IL SOTTOSCRITTO SIG. LIBERO MASSIMO
RESIDENTE IN VIA MARCONI, 50 - 35030 - RUBANO (PD)
CON I SEGUENTI RECAPITI:

all.

mail

PRESENTO, A NOME DEI CITTADINI FIRMATARI, LA PETIZIONE CON OGGETTO

"PETIZIONE PER LA NESSA IN SICUREZZA PEDONALE DI VIA MARCONI / VIA PER
RUBANO GIA' S.P. 13 DIR. PELOSA DIRECTIONE RUBANO - INNESTO CON LA
S.P. M. 13 A CANTON DELLA MADONNA - INNESTO CON LA S.R.M. 11 A RUBA

SELVAZZANO DENTRO (PD), LI 29/12/2021

Libero Mori



dibattito
pubblico
tram
Padova

Luca Palmerini
Cittadino di Rubano

Presentato il
2 aprile 2022



www.dptrampadova.it

Oggetto: Impatto sulla viabilità SR11

Zona: Rubano, Sarneola Caselle

Ambito: Viabilità ed accessibilità, Impatto ambientale, Attività commerciale e turistica

Preme sottolineare che la SR11 è una delle principali arterie di comunicazione non solo della regione ma, ancor di più, del territorio su cui insiste.

In particolare, la SR11 costituisce di fatto l'unica via di comunicazione per le numerose attività produttive che insistono sui territori dei comuni di Rubano e Mestrino, dato che l'accesso più vicino alla rete autostradale è a 8 km in ambe le direzioni (Padova Ovest e Grisignano).

Le attuali condizioni, in particolare l'assenza di un casello autostradale nel comune di Rubano, creano una condizione di sovraccarico della SR11 che è percorsa giornalmente da centinaia di veicoli pesanti e presenta volumi di traffico importanti.

La realizzazione di SIR2 contribuirà a ridurre il traffico privato, che rappresenta comunque la parte meno problematica dei carichi, ma il rischio è che con l'inevitabile eliminazione delle corsie di sorpasso in alcuni punti e la sede promiscua in altri con aggiunta di semafori peggiorerà una situazione già complessa.

Il rischio concreto è che inquinamento e rumore a cui è sottoposto l'abitato che insiste lungo la SR11 aumentino a causa di inevitabili code.

La sede promiscua presenta anche un ulteriore problema in quanto un eventuale guasto al veicolo vincolato su rotaia paralizzerebbe il traffico da Via Chiesanuova a Grisignano, essendo di fatto indisponibili altri tracciati, fino all'intervento di una squadra specializzata per la riparazione/rimozione del veicolo in avaria.

Le rotaie stesse rappresentano un ulteriore fattore di rischio per i motoveicoli non solo per la tipica conformazione delle stesse ma anche per il forte degrado a cui saranno soggette in sede promiscua a causa dell'intensità e tipo di traffico. A tal proposito si fa presente che nonostante i numerosi interventi di manutenzione ad oggi la strada risulta dissestata in più punti a causa del peso dei veicoli in transito.

Prima di realizzare un tal progetto sarebbe necessario scaricare la SR11 dal traffico pesante realizzando il casello autostradale di Rubano bloccato da anni. In alternativa sarebbe opportuno pensare ad un percorso alternativo dal punto in cui cessa l'esistenza della doppia corsia sulla Regionale.

Ad esempio si potrebbe sfruttare la ben poco utilizzata via Toscana da Sarneola di Rubano a via Europa per proseguire sul breve tratto di via Vernise Frascà e Via Valli.

Tutte le vie elencate sono circondate da aree agricole inutilizzate che potrebbero essere sfruttate per un eventuale allargamento della carreggiata per la realizzazione della corsia riservata e conducono all'area in via Pria Fosca destinata alla realizzazione del parcheggio scambiatore.

Sono inoltre molto più idonee per via del poco traffico ed in capo al comune con la conseguente diminuzione degli oneri e molto poco trafficate con possibilità di arrecare il minor disagio possibile durante l'esecuzione dei lavori.

Luca Palmerini

dibattito
pubblico
tram
Padova

Ing. Luca Della Lucia
Docente Università di Padova

Presentato il
2 aprile 2022



www.dptrupadova.it

PROGETTO SIR2 – OSSERVAZIONI SUL MODELLO DI ESERCIZIO E SULLA SCELTA TECNOLOGICA

Luca Della Lucia – marzo 2022

Premessa.

A Padova è in corso la procedura del *dibattito pubblico* sul progetto del SIR2 presentato come parte del più generale progetto SMART (Servizio di Mobilità a Rete Tranviaria).

La tabella descrive il concetto di organizzazione del servizio basata sulla interoperabilità delle diverse linee. Detta interoperabilità è una delle ragioni per la scelta di confermare anche sulla nuova linea Rubano-Vigonza la tecnologia del Translohr.

Questa scelta impone dei vincoli operativi molto pesanti che potrebbero suggerire diverse opzioni.

1 Limiti operativi

- A. *L'interoperabilità delle diverse linee impone l'utilizzazione del solo modulo STE3, il più piccolo, dato che i mezzi STE4 (4casse) possono circolare solo sulla linea Rubano Vigonza. Vanificando il vantaggi della sede vincolata e dei relativi pesanti investimenti;*
- B. *L'interoperabilità delle diverse linee richiede un controllo operativo assoluto della regolarità dei servizi tra loro intrecciati. La tecnologia Translohr, insieme alla elevata promiscuità delle tratte vecchie, da questo punto di vista non offre garanzie adeguate: un problema che si verificasse su una linea si ripercuoterebbe su tutto il servizio;*
- C. *In ragione dell'idea che la rete SMART degli 8 servizi specializzati non richiede l'interscambio il nodo della Stazione non è concepito per agevolare l'interscambio (le fermate delle diverse linee sono dislocate in posizioni diversificate nel piazzale;*
- D. *Alcune fermate di potenziale interscambio tra diverse linee come quella di Corso del Popolo sono assolutamente sottodimensionate negli spazi determinando oltre a prevedibili disagi grandi perditempi a discapito della velocità commerciale del servizio;*
- E. *In termini di percezione del servizio avere su una stessa linea corse con destinazioni diverse è presentato come un vantaggio per evitare gli interscambi, ma può essere un netto svantaggio in termini di percezione da parte dell'utenza. Ipotizziamo un servizio cadenzato da Est con passaggi ogni 6 minuti con destinazioni diverse es. T2-Rubano, T11-Guizza , T5-Voltabarozzo. La sequenza potrebbe essere la seguente T2, T11, T2, T5, T2, T11, T2, T5...Il risultato per l'utente è di un servizio ogni 12 min se diretto a Rubano e **ogni 24minuti** (con mezzo piccolo STE3) se diretto Guizza o Voltabarozzo (abbiamo trascurato l'ipotesi di corse T9 verso Arcella). Un servizio con interscambio in stazione vedrebbe utilizzabili tutto le corse (**ogni 6 minuti**)*

2 Limiti tecnologici

1. La scelta di confermare la tecnologia Translohr anche sulla linea 2 è giustificata dall'ipotesi dell'interoperabilità delle linee (attuabile peraltro solo con mezzi piccoli STE3);
2. La scelta di confermare la tecnologia Translohr anche sulla linea 2 potrebbe costituire un azzardo dovendo rivolgersi e dipendere da un solo fornitore proprietario del brevetto, oltre ad altre considerazioni inerenti la vetustà del progetto, lo scarso successo e diffusione ed i cambi di proprietà dell'azienda.
3. Come descritto ai punti precedenti l'esercizio SMART a 8 linee può avere molte controindicazioni. Un esercizio indipendente delle tre linee con semplice cadenzamento e **interscambio in stazione** ben progettato sarebbe più stabile e decisamente meglio interpretabile dall'utenza.
4. Un esercizio indipendente delle tra linee non imporrebbe l'adozione della stessa tecnologia. La nuova linea 2 potrebbe essere esercita con altre tecnologie più performanti;
 - a. Con la procedura del **Dialogo Competitivo, D.Lgs. 50/2016**, sarebbe possibile mettere in concorrenza diversi operatori con tecnologie più moderne con il vantaggio di scegliere in competizione (e non dipendere da un solo operatore);
 - b. Il costo di costruzione della linea per far correre il Translohr è elevato in ragione della necessità di avere una piattaforma con la massima regolarità, pena il deragliamento dei mezzi. Se sulla stessa sede ci devono correre anche gli altri Bus Urbani ed extraurbani la piattaforma non sarà di 2,4m, ma di 3,5m eventualmente;
 - c. Recenti provvedimenti normativi hanno introdotto la possibilità di utilizzare **mezzi stradali da 24m, elettrici a filo o senza filo** che non richiedono pesanti lavori di trasformazione della sede che hanno alti costi e soprattutto **tempi e oneri** di cantierizzazione noti solo a posteriori.

dibattito
pubblico
tram
Padova

Giorgio Brovazzo
cittadino di Rubano

Presentato il
4 aprile 2022



www.dptrampadova.it

TRAM IN VIA NARDI

Premesso che sono assolutamente favorevole alla realizzazione del tram SIR2, vorrei contestare con tutte le mie forze la scelta nel primo progetto di passare attraverso via Nardi, Treviso, Udine,

Premessa:

- 1) Intanto esiste una strada alternativa che è la SR11: 16km su 17 sono infatti su questa strada o strade del tutto simili e cioè di grande traffico e rumore. L'unico tratto diverso è proprio questo
- 2) C'è una seconda alternativa ugualmente accettabile che è via Rossi, parallela a SR11, oggi quasi del tutto priva di case (ma non del tutto comunque)

Quindi ci sono alternative praticabili rispetto al progetto originario.

Vediamo adesso le principali motivazioni per questa richiesta:

- 1) Il tram passerebbe in un quartiere residenziale ed altamente popolato. E' stato detto che non fa rumore .. ma rispetto alla situazione di oggi peggiorerebbe le cose sicuramente (basta passeggiare per Padova per sentire che il suo impatto è limitato ma non è zero come è la situazione odierna)
- 2) E' stato detto che non è pericoloso; forse non sarebbe tragico, ma non possiamo dimenticare che la linea passa in mezzo ad un'area verde frequentata anche da bambini in bicicletta (è un parco pubblico) e da numerosi animali a passeggio. Non sarebbe certo privo di rischi. Inoltre la rotaia è comunque fonte di pericolo per i ciclisti che devono attraversarla, specie se parliamo di minori
- 3) L'impatto della rotaia, dei fili elettrici, dei piloni sarebbe a dir poco orrendo su un quartiere residenziale (visivamente parlando)
- 4) Non dimentichiamo che ci sono molte case al piano terra con finestre a pochi metri dalla strada. Non è certo il massimo far passare il tram a pochi metri!
- 5) Pur non essendo un esperto, non credo di sbagliare se dico che le curve anche a 90 gradi complicherebbero progetto, lavori, costi; ed inoltre si verrebbero a creare alcuni punti pericolosi per l'uscita di macchine ed altri mezzi da alcune case
- 6) Gli abitanti di questo quartiere hanno deciso di stabilirsi a Rubano in questa zona per stare tranquilli, lontani dal traffico. La scelta di far passare un tram ogni 4 minuti (A/R) tradirebbe la loro motivazione di stabilirsi qui (peraltro già in parte tradita dalla mega lottizzazione fatta recentemente)
- 7) Sicuramente il passaggio del tram renderebbe ancora più difficile la situazione dei parcheggi che, visto l'enorme numero di appartamenti in costruzione, sarà già molto complicata
- 8) Raramente ho visto un tema che riesca a mettere d'accordo tante persone come questo: penso non ci sia un solo abitante del quartiere che veda favorevolmente il passaggio del tram da via Nardi. Andare contro questa volontà sarebbe estremamente impopolare e penso potrebbe portare a numerose azioni di ostacolo alla realizzazione dei lavori con aumento dei costi e dei tempi di realizzazione (e sappiamo che i tempi sono una variabile critica per ottenere i soldi del PNRR)

Potrei trovare anche altre motivazioni ma penso che già queste siano più che sufficienti per sostenere che il tram NON DOVRA' PASSARE per via Pria Fosca, via Nardi etc.etc.

CAPOLINEA RUBANO

Premesso che sono assolutamente favorevole all'adozione del Tram come principale mezzo di spostamento, vorrei far notare che tutte le opere che verranno realizzate al capolinea di Rubano (parcheggio, officina, scambio con Bus, ...) avranno un grosso e traumatico impatto ambientale togliendo l'ennesima grande area verde e andando ad incidere su tutto il quartiere residenziale adiacente.

Vorrei quindi suggerire una serie di opere di mitigazione per cercare di trovare un equilibrio fra tutte le esigenze. Ecco alcune idee:

- 1) Creare una fascia verde importante fra il quartiere Fornace e l'area del capolinea (lungo tutta via Pria Fosca, comprese le casette ivi locate). Questa fascia dovrebbe essere costituita da molti alberi, anche di alto fusto, da piantarsi fin da subito in modo che possano svilupparsi nel frattempo e creare una barriera efficace fra parcheggio e case. Si potrebbe valutare anche un piccolo rialzo di terra con sopra gli alberi sempre per elevare la parte verde e "nascondere" alle case il parcheggio ed il resto
- 2) Analogamente anche l'area del parcheggio dovrebbe prevedere non un'unica spianata di cemento ma alberi ed un terreno che mitighi il calore quindi non soltanto asfalto
- 3) La stazione di arrivo dei bus da Vicenza, Mestrino, dovrebbe essere posta verso i capannoni industriali di Mestrino e non verso le case di Rubano, sempre per mitigare il rumore
- 4) Se possibile, sarebbe bello che anche le strutture che verranno realizzate per il ricovero del tram abbiano un tetto con pannelli fotovoltaici ed anche del verde

Aggiungo un'ultima nota riguardante l'accessibilità dai quartieri vicini. Sarebbe utile creare una pista ciclabile lungo la SR11 che colleghi il centro di Mestrino con il capolinea; ed ugualmente si potrebbe fare con il quartiere del Canton della Madonna (Selvazzano).

dibattito
pubblico
tram
Padova

ANCE Padova
Associazione

Presentato il
6 aprile 2022



www.dp trampadova.it

Prot. n. 187

Egr. Sig.
Andrea Ragona
Assessore alle politiche del territorio e sviluppo
urbano sostenibile, mobilità e viabilità
Comune di Padova

IL PRESIDENTE

Padova, 6 aprile 2022

Ringraziamo il Comune di Padova per l'opportunità che viene offerta ad Ance Padova di fornire un proprio contributo al Dibattimento Pubblico riguardante il progetto della Linea Tranviaria SIR 2.

Un'opera complessa - la cui conclusione auspichiamo sin d'ora avvenga nel rispetto dei tempi contrattuali (30.06.2026) - che potrà contribuire a ridurre i flussi di traffico dei veicoli privati lungo il corridoio che sarà percorso da Ovest ed Est (Rubano-Padova-Vigonza), a migliorare sensibilmente le odierne condizioni di inquinamento acustico e atmosferico (CO2), a diminuire i tempi ed i costi degli spostamenti, oltre che l'incidentalità, e a favorire la sicurezza della "mobilità dolce", ovvero quella pedonale e ciclabile.

Ci auguriamo inoltre che l'impatto della realizzazione della Linea SIR2, grazie alle scelte tecniche che si adotteranno nei cantieri, venga mitigato durante il periodo di apertura dei cantieri impedendo il più possibile le diverse tipologie di emissioni in atmosfera, limitando la rumorosità dei cicli produttivi e delle macchine che saranno utilizzate e salvaguardando il territorio in genere.

Ciò premesso, riassumiamo in sintesi le nostre principali osservazioni.

Rispetto del principio di legalità e trasparenza

Corre l'obbligo a questa Associazione **di ribadire** quanto già espresso in occasione dell'incontro pubblico del 16 marzo scorso presso il Comune di Padova, ovvero **l'importanza fondamentale, rispondente a preminente interesse pubblico, di veder garantito dalla Stazione Appaltante il rispetto rigoroso nella progettazione e realizzazione dei lavori della Linea Tranviaria SIR2 dei principi di legalità e trasparenza; ciò per prevenire ogni e qualsiasi tentativo di interferenza illecita ed infiltrazione malavitosa.**

Le attività di monitoraggio e di controllo degli organi di vigilanza, con la collaborazione proattiva delle parti sociali, dovranno naturalmente riguardare i professionisti coinvolti, le imprese appaltatrici e tutta la filiera dei subappaltatori/subaffidatari/lavoratori autonomi comunque connessi all'esecuzione dei lavori della Linea SIR2, in modo da assicurare anche il completo e puntuale rispetto delle norme in materia di lavoro e di prevenzione della salute e della sicurezza nei cantieri.

Applicazione del CCNL edilizia

Ribadiamo inoltre la necessità che le lavorazioni riportate nella Tabella A del paragrafo 12 (Quadro tecnico economico - pagg.59 e 60) del Dossier di Progetto, per un totale di €. 137.912.678,77, in quanto attinenti alle categorie delle opere generali (OG) edili o prevalentemente edili, vengano eseguite da imprese che applicano il vigente Contratto Collettivo Nazionale e Territoriale di Lavoro dell'Edilizia, stipulato dalle Organizzazioni Sindacali comparativamente più rappresentative con obbligo di iscrizione delle maestranze alla locale Cassa Edile (cfr. anche Parere Ministero del Lavoro 1 luglio 2015).

Giova peraltro qui richiamare quanto, in riferimento alla realizzazione della Linea SIR3, la Prefettura di Padova, il Comune di Padova e APSHolding Spa hanno previsto all'art. 5, comma 2, lett. d) del Protocollo di Legalità del 30 giugno 2021, disponendo - a riprova esplicita di quanto testè da noi detto in ordine all'obbligo di adozione del CCNL dell'edilizia e di iscrizione dei lavoratori alla Cassa Edile - che il "Referente di Cantiere" trasmetta settimanalmente alle Casse Edili/Edilcassa uno stralcio del "Settimanale di cantiere" contenente l'indicazione delle imprese ed i nominativi dei dipendenti impiegati nella settimana di riferimento con le relative qualifiche professionali. Dati che dovranno comprendere anche quelli dei lavoratori autonomi, ovvero delle partite IVA senza dipendenti.

L'osservanza corretta del CCNL permetterà infine alle parti sociali di monitorare la regolare corresponsione delle retribuzioni ai lavoratori, senza possibilità alcuna di forme di dumping o di elusione contrattuale, e d'altronde anche la somministrazione dei corsi obbligatori di formazione in materia di sicurezza a cura della Scuola Edile.

Non va infine sottaciuto quanto è stato recentemente stabilito dalle parti sociali nazionali in sede di rinnovo (sotto la data del 3 marzo 2022) del CCNL dell'industria dell'edilizia all'art.113 "Concertazione per grandi opere", ovvero per le opere pubbliche di grandi dimensioni, cioè di importo non inferiore (come nel caso della Linea Tranviaria SIR2) a 50 milioni di Euro.

In tale norma è prevista l'attivazione di una procedura di concertazione, dietro istanza delle imprese aggiudicatrici o delle OO.SS firmatarie del cennato CCNL, destinata – con la partecipazione delle Associazioni nazionali stipulanti e di quelle territoriali (Ance Padova e OO.SS. provinciali di categoria dell'edilizia) - a sostituire la contrattazione integrativa territoriale per una serie di materie che attengono, ad esempio, all'orario e alla sicurezza del lavoro, ai profili logistici del cantiere, all'organizzazione delle squadre operanti (ad esempio a turni), etc., tutte le volte che le caratteristiche progettuali ed i regimi di produzione ne determinino la necessità.

Nel caso fosse richiesta l'avvio della procedura, fin da ora Ance Padova conferma la propria disponibilità a divenirne parte, non escludendo peraltro l'opportunità della presenza della stazione appaltante, in conseguenza delle implicazioni del tavolo con le diverse fasi della realizzazione dei lavori e con le tempistiche necessarie.

Coinvolgimento di imprese edili locali

Apprezziamo quanto riportato al paragrafo 8.8 (Sistema socio economico – pag.55), ovvero **la volontà di coinvolgere - in un'ottica di apportare al territorio benefici diretti ed indiretti dal punto di vista economico - realtà imprenditoriali locali del settore edile e di altri settori.**

Ben consapevoli della dimensione "europea" della gara per l'assegnazione della realizzazione della Linea SIR2 e comunque lungi dall'invocare uno slancio verso forme di localismo che finirebbe per trovare ostacolo nei principi di tutela della concorrenza e parità di trattamento, **crediamo che il coinvolgimento di PMI con sede sul territorio – conosciute, con capacità economiche e tecniche, esperienza dei luoghi di svolgimento delle lavorazioni - potrà agevolare significativamente il rispetto dei tempi della commessa ed un corretto andamento dell'opera.**

Adozione della formula bilineare nella valutazione delle offerte

Riteniamo inoltre indispensabile che nel futuro bando di gara per l'assegnazione dei lavori **la stazione appaltante**, come ben spiegato dall'ANAC con le Linee Guida n.2 del 14 maggio 2018, **individuino criteri di valutazione delle offerte concretamente idonei ad evidenziare le caratteristiche migliorative delle offerte stesse presentate dai concorrenti e a differenziarle in ragione della rispondenza alle esigenze della stessa stazione appaltante.**

Criteri, dunque, che devono consentire un effettivo confronto concorrenziale sui profili tecnici dell'offerta scongiurando situazioni di appiattimento delle stesse sui medesimi valori, vanificando così l'applicazione del miglior rapporto qualità/prezzo.

Siamo infatti favorevoli ad una formula, diversa da quella "lineare", secondo la quale il punteggio assegnato cresca fino ad un valore soglia, per poi flettere e crescere ad un ritmo molto limitato.

Ciò consente di scoraggiare offerte con ribassi eccessivi che presentano il rischio di attribuire differenze di punteggio elevate, anche a fronte di minimi scostamenti di prezzo, e quindi di incentivare ribassi eccessivi.

L'utilizzo di metodi basati sul punteggio assoluto porta le imprese a formulare offerte incongrue se incondizionatamente interessate all'aggiudicazione, rendendo la gara di fatto una sfida al massimo ribasso.

Utilizzo di prezzi aggiornati

La progressiva crescita dei prezzi dei materiali registrata dall'inizio del 2021 sta generando allarme nelle imprese e procurando forti difficoltà di reperimento dei necessari approvvigionamenti di cantiere.

Risultano ormai praticamente irreperibili, se non a costi insostenibili, bitume, acciaio e alluminio. Oggi la situazione è peggiorata ulteriormente dal **rialzo di gas e carburante**, che sta mettendo in difficoltà i trasporti e le consegne.

Preoccupa non poco apprendere al paragrafo 12 (Quadro tecnico economico – pag.59)) che per l'analisi dei prezzi sono stati utilizzati il Prezzario della Regione Veneto 2018 e 2019, il Prezzario della Regione Lombardia 2020 e il Prezzario di RFI 2019.

Certamente essi non riportano valori allineati con l'aumento dei prezzi dei materiali.

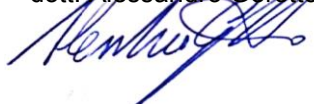
Rammentiamo che, nell'interesse precipuo della stazione appaltante e della collettività (utente finale dell'opera), deve essere assicurata la sostenibilità economica dell'offerta e perciò anche la qualità delle prestazioni rese dall'appaltatore selezionato, evitando che la previsione di importi di base non aggiornati, e quindi insufficienti, alteri la concorrenza ma soprattutto impedisca l'accesso al mercato in condizioni di parità.

I prezzari di riferimento devono essere perciò sostituiti con i seguenti:

- **Prezzario Regione del Veneto: aggiornamento al 2021 (anche per oneri Covid)**
<http://bur.regione.veneto.it/BurvServices/pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=452576>
<https://bur.regione.veneto.it/BurvServices/pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=454027>
- **Regione Lombardia: aggiornamento al 2022**
<https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/e1bed0fa-a148-42dd-a7b42f5849ee5956/Delibera+5819+Adozione.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-e1bed0fa-a148-42dd-a7b4-2f5849ee5956-nV3eU2R>
- **RFI: aggiornamento al 2022** ([Tariffe di prestazioni e lavori \(rfi.it\)](http://www.rfi.it))

Rimanendo a disposizione nel caso si ritenesse utile approfondire ulteriormente gli argomenti evidenziati, grati per l'attenzione, porgiamo cordiali saluti.

dott. Alessandro Gerotto



dibattito
pubblico
tram
Padova

Piero Zanettin
cittadino

Presentato il
15 aprile 2022



www.dptrampadova.it

DOCUMENTO DA INSERIRE NELLE OSSERVAZIONI AL PROGETTO SIR2 DEL
COMUNE DI PADOVA, FATTO OGGETTO DI DIBATTITI PUBBLICI

A PROPOSITO DI METROBUS, TRAM, SIR 2, SIR 3, SMART, ecc., ecc.

Premesso che si deve essere assolutamente favorevoli a:

- un adeguato sviluppo delle reti di trasporto pubblico;
- uno sviluppo nell'ambito della Padova metropolitana, con il coinvolgimento di ogni possibile comune limitrofo;
- uno sviluppo attuato con tecnologie assolutamente ecocompatibili e non inquinanti.

Ciò premesso, pare sbagliato continuare, per le nuove linee progettate, a voler usare QUESTO TRAM, un mezzo vecchio ed inadeguato fin dalla sua nascita, come mi fu riferito ancora vent'anni fa da amici francesi esperti del settore, che già all'epoca consideravano un fallimento il tram della Lohr, azienda poi effettivamente arrivata alla procedura fallimentare.

Pare quindi non corretto, per migliorare e potenziare il servizio pubblico, che i cittadini debbano sopportare:

1. tanti disagi collegati ad anni di lavori per l'infrastruttura fissa stradale;
2. tanti disagi per gli ulteriori lavori di spostamento dei sottoservizi stradali;
3. disagi e perdite economiche per gli esercizi pubblici a seguito dei lavori.

Quindi non pare opportuno si insista:

1. su un mezzo che è fuori produzione;
2. su un mezzo che costringe a continue manutenzioni di piattaforme, resine bloccanti e rotaie;

3. su un mezzo che correndo sempre sugli stessi identici punti deteriora sensibilmente le piattaforme cementizie, che debbono strutturalmente essere costruite molto robuste e quindi costose;
4. sul mettere nelle nostre strade ancora molti altri chilometri di rotaia a due cunette, una rotaia anomala che tanti incidenti ha provocato alle due ruote e non solo, anche gravi;
5. su un mezzo incapace di deviare anche di un solo centimetro, cosa che, per banali inconvenienti stradali e/o per le frequenti rotture dei mezzi, determina il blocco dei tram, cioè **blocchi totali dell'intera linea**, perchè debbono fermarsi tutti i tram restando a corretta distanza fra di loro e non incolonnandosi vicini, perché altrimenti la linea elettrica andrebbe in sovraccarico;
6. sui conseguenti grossi disagi per l'utenza, visto che i blocchi causano tempi lunghi di rimozione del tram a mezzo di un trattore, con messa in esercizio di autobus sostitutivi e reperibilità di autisti;
7. su un mezzo che ha prodotto vari ed anche gravi deragliamenti con danni alle persone;
8. su un mezzo che ha bassa velocità media di marcia, anche perché ad ogni curva questo tram deve rallentare quasi fino a zero altrimenti deraglia perché il ruotino non è in grado di tenerlo in sede;
9. su un mezzo che, per la sua struttura tecnica, richiede eliminazione di rotonde ed altre compromissioni stradali.

Ed ancora servirebbe sapere perché il futuro del trasporto pubblico locale padovano di Padova debba basarsi:

1. sul mezzo della LOHR, progetto rapidamente fallito per evidenti carenze tecnico/progettuali del mezzo;
2. su QUESTO TRAM ora di Alstom, società che ha dichiarato nel 2018 chiusa la produzione;
3. su un mezzo che dal 2015 non ha visto (nemmeno in Francia) alcuna nuova realizzazione, nonostante Alstom sia uno dei più importanti soggetti pubblici francesi;

4. anzi Clermont-Ferrand, città francese di 150.000 abitanti e 500 mila persone in area metropolitana, sede della Michelin (che costruisce gli esclusivi pneumatici di questo tram), con linea Translohr in funzione dal 2006, per due nuove linee da 28 chilometri ha abbandonato Translohr, scegliendo bus snodabili da 18 metri a batteria!!!!
5. E Parigi, dopo la linea Translohr del 2013, nulla ha più fatto con questo tram, programmando invece un piano d'acquisto di 5.000 bus elettrici.

Ed infine si ritiene rimangano senza risposta i seguenti perché:

1. perché aspettare fino al 2026 (*se i tempi saranno rispettati!*) per avere nuove linee di trasporto pubblico quando potremmo averle “domattina” con il semplice acquisto di bus elettrici a ricarica;
2. perchè correre il consueto rischio italico del non rispetto delle tempistiche, visto che il giugno 2026 è scadenza tassativa per il PNRR;
3. perché subire il rischio dell’aumento dei costi inizialmente previsti, cosa praticamente sicura stanti gli attuali generalizzati aumenti dei prezzi;
4. perché subire in centro storico deturpazioni da linee aeree antiestetiche quando moderni bus a batteria hanno autonomie da 400 km ed oltre.

COSA FANNO GLI ALTRI

Genova ha visto approvato dal Ministero progetto di 471 milioni per 300 nuovi mezzi da 18 metri su quattro assi filoviari per 96 km complessivi, provando anche il bus elettrico Van Hool bi-snodato da 24 metri, da tempo in servizio in Svizzera ed in Austria senza alcun problema;

Hanno scelto autobus e filobus elettrici anche La Spezia, Verona, Firenze, Vicenza, Cagliari e Bergamo; Milano acquisterà 1.200 bus elettrici, così come città europee come Linz, Zurigo, Berna, Colonia, Marsiglia o Parigi, quest'ultima con un piano da oltre 5000 bus elettrici;

L'Amministrazione padovana ha recentemente informato sull'acquisto di nuovi autobus elettrici, dicendo che intende procedere in futuro solo su questa strada.

I NOSTRI COSTI

Su un preventivo di spesa di 335 milioni, è annunciato un finanziamento PNRR di 238 milioni ed un finanziamento ministeriale per il resto.

Nel documento presentato al Ministero, l'Amministrazione afferma che detto costo è stato calcolato usando i prezziari Veneto 2018-19 e RFI 2019!

Siamo nel 2022, i lavori si concluderanno nel 2026 e, visti i prezzi odierni, quel preventivo pare completamente inadeguato.

C'è quindi una riserva sull'effettiva capacità di detti finanziamenti a coprire la reale spesa finale.

Siamo un paese in grave emergenza e pieno di debiti: mi chiedo se sia corretto dilatare inutilmente la spesa pubblica per un progetto tecnicamente discutibile, non scegliendo la strada del minor costo ricorrendo a moderni bus a ricarica.

Società internazionali certificano che il costo di realizzazione di una linea tranviaria è di molte volte superiore (*mezzi di corsa compresi*) a quello di una linea filoviaria IMC (*In Motion Charging*), per un valore che arriva anche ad essere 15 volte superiore a quello della rete filoviaria.

Far sopportare a Padova ed alla collettività un costo così elevato (*con possibili ulteriori forti aumenti su cantieri di durata poliennale*) non pare giusto né corretto.

LOHR “FALLITA”

La società Lohr ha progettato il suo metrobus negli anni '90, ma il mezzo si è rilevato un insuccesso commerciale totale, in quanto, a parte l'abbinata Padova-Venezia, ha venduto in tutto il mondo solo altre cinque linee;

La Lohr, a causa del perdente progetto tram, si è trovata in situazione fallimentare attivando quella che in Francia è chiamata la procedura del “*dépôt de bilan*”. Dopo trattative varie attraverso il Tribunale del commercio, Lohr è stata salvata dal fallimento grazie al pagamento di 35 milioni da parte di Alstom per l'acquisto del ramo d'azienda del tram Translohr, cui si è aggiunta una convenzione con le ferrovie francesi per la fornitura di mezzi ferroviari speciali.

Oggi la Lohr produce mezzi di trasporto speciali ferroviari e stradali, come bisarche e vagoni per trasporto merci, oltre ad un micro mezzo elettrico per trasporto urbano.

Detto salvataggio è stato più volte messo in discussione sui media francesi, che chiedevano la cessazione dell'attività, vista l'incapacità di penetrazione sul mercato mondiale.

E la Alstom, divenuta proprietaria del tram Translohr, ha dichiarato nel 2018 chiusa la produzione di serie di questo tram.

FORNITURA DI MEZZI ED ASSISTENZA A PADOVA

Notizie parlano di mezzi Translohr forniti da Alstom perché Padova avrebbe già acquistato tutti i mezzi prodotti anni or sono per Latina e per l'Aquila e poi rimasti sulla pista di Duppigheim, nonché altri mezzi fermi nei depositi di Alstom.

Se tale notizia fosse vera, significherebbe aver già deciso tutto da tempo e che il "dibattito pubblico" è stato inutile.

Alstom ha ovvio interesse a fornire mezzi a Padova, perché sicuramente ne ha nei suoi piazzali di rifiutati ed invenduti, visto che dal 2015 nessuno al mondo ha più chiesto QUESTO TRAM e visto che in ogni caso Alstom chiede a Padova per singolo tram un prezzo enorme, vicino a 3 milioni di euro!

In questa complessa situazione, l'Amministrazione da assicurazioni dicendo che ci sono impegni assunti da Alstom per fornire a Padova assistenza e pezzi di ricambio per i prossimi quindici anni, periodo che non rassicura per nulla ed al contrario diventa una seria preoccupazione, essendo un termine largamente insufficiente per una così importante opera pubblica che dovrebbe durare per sempre.

Per quanto si conosce, però, Alstom si limita, come in genere tutti i costruttori, a fornire assistenza sino alla fine della "vita utile dei mezzi" (*molti dei ns. mezzi hanno già 15 anni di servizio*), concetto che si presta ad interpretazioni certo difficili.

RASSEGNA DELLE INDICAZIONI FAVOREVOLI A QUESTO TRAM ESPRESSE RECENTEMENTE DALL'AMMINISTRAZIONE NEL CORSO DEI DIBATTITI PUBBLICI E RELATIVE CONTRODEDUZIONI

1 - E' un buon progetto moderno

E' molto facile dimostrare che non è un progetto moderno perché:

- *è quello già stilato nel 2001;*
- *si basa su un mezzo progettato negli anni 90;*
- *il mezzo ha rigidità strutturali oggi inaccettabili;*
- *il mezzo impone alla collettività costi molto superiori a quelli oggi consentiti da più moderne tecnologie.*

2 - Facciamo cose giuste, non improvvisiamo, il progetto è molto serio.

Di sicuro non si è improvvisato: sono i progetti di oltre vent'anni fa!

QUESTO TRAM è nato negli anni 90, collaudato nel '99, in diffusione nei primi anni 2000, quindi un mezzo su idee e basi tecnologiche di quasi trent'anni fa sicuramente superate.

La tecnologia evolve giorno per giorno in maniera rapidissima e dovremmo ragionare non con la testa ferma agli anni 90, anche se su soluzioni all'epoca abbastanza buone e che sembravano innovative, ma con riferimento alle migliori attuali innovazioni ed alle prevedibili migliorie future, ovvero dobbiamo ragionare in proiezione agli anni 2040 o 2050.

Quanto al fatto che QUESTO TRAM sia progetto buono e molto serio è utile andare in Francia, dov'è nato.

E' noto lo sciovinismo dei francesi, il loro orgoglio ed il loro assoluto sostegno alla "grandeur" del loro paese.

Il fatto che una città francese, Clermont Ferrand, con linea francese Translohr in funzione dal 2006, realizzi due nuove linee abbandonando il colosso francese Alstom per passare ad

autobus elettrici, dovrebbe forse far capire come ci possano essere motivi più che validi per considerare non idonea la scelta padovana di mantenere QUESTO TRAM!

Aggiungiamo che Parigi ha avviato nel 2013 una linea di QUESTO TRAM e tutto si è fermato lì, non avviando più alcuna altra simile linea e programmando un piano d'acquisto di 5.000 bus elettrici.

Abbiamo cioè due enti pubblici francesi – uno dei quali è il maggiore di Francia ed uno dei maggiori al mondo - che non si fidano del mezzo della maggiore azienda pubblica francese di mezzi di trasporto! Una cosa mai vista!

Evidentemente loro capiscono qualcosa che a Padova non si sa o non si vuole comprendere!

3 - L'esame dei punti critici del percorso non è stato ancora fatto, si farà in sede di progetto definitivo

Una dichiarazione di questo tipo è preoccupante, considerato che un progetto del genere ha tempi lunghi di esecuzione ed un budget molto importante.

Rinviare al progetto definitivo questioni decisamente complesse, significa potersi trovare fra qualche mese di fronte a gravi problemi che potrebbero ritardare il completamento dei lavori, compromettendo il rispetto della scadenza del PNRR.

Significa potersi trovare di fronte a seri aumenti di spesa, in aggiunta agli aumenti generali dei prezzi già in atto. Non pare strategia opportuna.

Oppure, abbandonando ogni dichiarazione, significa realizzare quanto grossolanamente progettato e non interessarsi delle conseguenze, magari come annunciato da un signore di Vigonza che, stante il volume enorme di traffico nella zona di Busa (dove il tram sarà al capolinea), ritiene non sia assolutamente compatibile un tram che dapprima impegna una rotonda fondamentale e poi attraversa l'arteria interrompendo con alte frequenze l'enorme traffico veicolare di quel tratto.

4 - Il progetto SIR è di lunga durata con una prima fase che terminerà nel 2030 ed una seconda che si completerà nel 2040

Questa dichiarazione del responsabile tecnico dell'APS non è stata ben spiegata, ma è in ogni caso una dichiarazione che in qualche modo sconcerta.

Ovvero l'APS dichiara che il progetto dovrebbe completarsi in epoche in cui QUESTO TRAM potrà essere privo di qualsiasi assistenza da parte di Alstom e quindi con mezzi difficilmente funzionanti.

5 - Il tram è il mezzo migliore possibile.

Facciamo chiarezza: tram è una parola molto generica ed evidentemente ci sono tram e tram.

Ci sono tram storici e tram moderni, ma classici, su doppia rotaia, come quelli che circolano da sempre a Milano, mezzi tranquilli, affidabili, tecnologie più o meno consolidate, esistevano ieri, esistono oggi e ci saranno ben probabilmente anche domani visto che l'infrastruttura stradale esiste e pare non conveniente eliminarla.

Anche perché se un tram classico dovesse rompersi definitivamente non sarà alcun problema sostituirlo con un altro veicolo d'impronta ferroviaria che circoli su rotaie classiche.

Poi c'è QUESTO TRAM, il Translohr, già chiamato metrobus, mezzo esclusivo, con caratteristiche esclusive, con rotaia esclusiva, con tanti punti deboli, mezzo che quando si romperà non potrà essere sostituito da nessun altro, perché nessuna ditta al mondo ne produce di eguali che corrano su simile rotaia!

Quindi, d'ora in poi, con la parola "tram" si deve fare riferimento unicamente a QUESTO NOSTRO TRAM, a questa (lussuosa) esclusività padovana, non al concetto di tram in generale, ovvero a quelli su doppia rotaia in servizio in altre città.

Affermare che QUESTO TRAM sia il miglior mezzo possibile significa avere quanto meno molto "coraggio" od anche "incoscienza", essendo mezzo anni 90, per il quale non era

nemmeno previsto utilizzo oltre i 40 gradi, con tante magagne ed inefficienze, con tecnologia di quasi trent'anni fa oggi sicuramente superata nel settore del trasporto "elettrico".

Fosse stato davvero il "miglior" mezzo, nel mondo ne avrebbero venduto centinaia di linee e non sarebbe arrivato il fallimento!

E' fuor di dubbio come, nel mondo intero, la mobilità urbana moderna nelle città non trattabili con metropolitane sia oggi basata su bus elettrici e non certo su rotaia, chiaramente riservata alle lunghe percorrenze ed alle alte velocità.

QUESTO TRAM ha una rigidità assoluta!

Un esempio: se per lavori imprescindibili, si dovesse chiudere corso Garibaldi od un'altra strada per alcuni mesi, con QUESTO TRAM le linee si bloccheranno e si dovrà ricorrere a molti autobus con tanti disagi e costi.

Con una linea di bus elettrici a ricarica semplicemente si cambierà percorso, senza alcun costo aggiunto.

6 - Il tram ha maggiore capienza

L'Amministrazione considera importante la capienza di QUESTO TRAM e dichiara che il tram a tre casse trasporta 147 persone mentre quello a quattro casse ne porta 210.

La portata è ovviamente importante, ma l'Amministrazione non prende in considerazione come siano oggi in servizio in Europa autobus elettrici a ricarica da 18 – 24 metri di grande capienza.

Vero che i 24 metri non sono ancora omologati in Italia, ma sarebbe buona cosa ordinarli per far sì che chi di dovere li autorizzi ci adegui ad altri paesi europei.

Non c'è alcuna ragione per la quale mezzi da tempo circolanti in Austria od in Svizzera non siano autorizzati anche in Italia.

In ogni caso c'è un'osservazione: la capienza massima è necessaria solo nelle poche ore di punta della giornata ed allora ci si può anche chiedere se sia preferibile e conveniente far correre tutto il giorno mezzi molto grandi e quindi costosi, oppure se basti scegliere mezzi meno capaci e meno costosi, semplicemente aumentando le frequenze di corsa nelle poche ore di punta.

7 - Questo tram è più stretto del tram classico, e più stretto degli autobus che arrivano a 2,80 m. di larghezza contro i 2,20 del tram

Innanzitutto gli autobus elettrici moderni, anche di grande portata, hanno larghezza di m. 2,55.

Ma QUESTO TRAM richiede corsie doppie da 7 metri, spazi decisamente esuberanti per i moderni bus elettrici a ricarica visto il loro enorme vantaggio per maggiore elasticità e dell'immediata possibilità di spostamento dalla corsia.

8 - Avere stazioni comuni per più linee con QUESTO TRAM è la cosa più conveniente.

E' certo utile all'utenza avere un'unica stazione dove confluiscano più linee.

E' possibile vi arrivino mezzi eguali o diversi: in tutto il mondo le stazioni sono un punto di concentramento e smistamento, dove possono arrivare però mezzi di tutti i tipi: treni, autobus, filobus, ecc..

Una stazione di più linee tutte con QUESTO TRAM è una soluzione costosa e decisamente complessa, stante l'assoluta rigidità strutturale di questo sistema, mentre linee di bus consentirebbero elasticità e semplicità decisamente maggiori e costi molto minori

9 - Ci sono sul percorso nodi particolarmente difficili e complessi, come, ad esempio, quello della Stazione o della Pace, è quindi conveniente semplificare il discorso disponendo dello stesso tram per tutte le linee.

Per quanto già sopra detto è vero il contrario: far passare più linee di QUESTO TRAM in un unico punto specifico sarà certamente un grosso e costoso problema, vista l'assoluta rigidità strutturale del sistema Translohr.

Più linee di QUESTO TRAM in unico “nodo” comporta ovviamente dover usare gli scambi: e questo è un altro grosso problema, in quanto sappiamo come il sistema scambi di QUESTO TRAM sia assolutamente inadeguato, visti avvenuti deragliamenti ed inefficienze varie.

Il progetto si vanta di poter ricavare con questo sistema ben 8 itinerari, consentendo cioè all'utenza di raggiungere molteplici capolinea, come, per esempio, con il tram partito dalla Guizza arrivare non solo a Vigodarzere, ma anche a Vigonza e S. Lazzaro.

Questo esempio, contenuto ufficialmente nel progetto SMART, pare però come una moltiplicazione formale di pani e pesci, visto che Vigonza e S. Lazzaro sono esattamente sulla stessa linea Sir 2 e gli itinerari sarebbero quindi solo 7 e non 8.

Al riguardo due sono le questioni:

- la rigidità strutturale di questo tram pone problemi tecnici di grande difficoltà e di difficile e costante regolare funzionamento. Il sistema di linea bifilare è molto complesso e difficile da gestire nelle intersezioni, così come la questione degli scambi è particolarmente complessa e non efficiente nel sistema Translohr;

- adottando bus a ricarica non sarebbero 7 od 8, ma “88” le combinazioni possibili di itinerari, perché i bus possono andare ovunque si voglia, in libertà assoluta, senza costi aggiuntivi, senza il ben che minimo problema tecnico, solo azionando la freccia!!

10 - Il metrobus ha raggi di curva migliori del bus ed ha un percorso sempre eguale e migliore di un autobus

Perché?

E' assodato che QUESTO TRAM ha velocità minime in curva perché altrimenti deraglia in quanto il ruotino non può tenerlo in strada.

L'autobus può fare un percorso un po' più rapido e leggermente diverso o può anche fare qualsiasi percorso e questo non è un limite, ma un vantaggio perché consente di evitare od aggirare problemi di traffico e blocchi della linea.

Ma se entrambi i mezzi, TRAM e bus elettrico, corrono in sede protetta, è ovvio che non ci sono particolari variazioni negative in quanto anche il bus seguirebbe l'andamento progettato della curva.

11 - Scaviamo solo 40 cm. con il metrobus, mentre servirebbe scavare un metro per la doppia rotaia classica

Non si è capito inizialmente a cosa servisse questo discorso.

Ma leggendo la presentazione del progetto al Ministero si vede che è stato usato quest'argomento a favore di QUESTO TRAM e contro il tram classico a doppia rotaia.

Un confronto che non ha senso, visto che si propone l'uso di bus elettrici che, ovviamente, non richiedono alcun scavo né spostamento di sottoservizi.

12 - I lavori stradali e vari saranno condotti con la massima attenzione e per evitare problemi ai cittadini

In effetti, nella presentazione al Ministero, l'Amministrazione ha elencato tutta una lunghissima serie di provvedimenti, cautele, metodologie, ecc. che dovrebbero mettere la cittadinanza in una "botte di ferro".

L'Amministrazione ha cioè usato una dozzina di pagine per descrivere i vari lavori ed i relativi provvedimenti di "mitigazione" dei disagi.

Mentre ha usato mezza paginetta per parlare del problema principale, ovvero l'analisi ed il confronto fra i migliori "mezzi" di trasporto da usare!

Circa la valenza pratica delle future mitigazioni, sarà cosa tutta da verificare a lavori in atto.

13 - I modelli di esercizio del tram sono migliori rispetto agli altri mezzi

Perché dovrebbe essere così?

Si fa riferimento a frequenze, orari, numero delle corse, ecc.

Sono parametri che, a meno che non si voglia appositamente diversificare, non possono essere diversi fra tram e bus elettrici se si applicano ad entrambi i mezzi le stesse condizioni di marcia, cioè corsie riservate, numero dei mezzi, ecc.

Non pare possibile spiegare perché una linea d'autobus non possa avere la stessa frequenza del tram!

Basta una banale ed adeguata programmazione per avere stesse frequenze ed orari, con il vantaggio per il bus della maggiore costanza e precisione nel rispettare gli orari perchè QUESTO TRAM, con inconvenienti di traffico o rotture del mezzo, si blocca e ferma tutta la linea, mentre il bus aggira i problemi del traffico e in nessun modo bloccherà mai l'intera linea!

14 - I tempi di percorrenza del tram sono migliori

Affermazione senza basi, collegata alla precedente!

E' dimostrato che velocità ed agilità di QUESTO TRAM sono inferiori a quelle dei bus.

Due gli scenari:

- *se si corre su corsia protetta, i tempi saranno assolutamente identici, a parte a favore dell'autobus la maggiore agilità e velocità media ed il poter uscire di corsia e proseguire;*
- *correndo fuori corsia, i problemi posti dal traffico saranno eguali per entrambi i mezzi, ma, si ripete, col vantaggio che il bus potrà deviare e proseguire, mentre QUESTO TRAM si bloccherà e bloccherà tutta la linea!*

15 - Bisogna capire che il tram fa un servizio, l'autobus un altro. E una questione anche di letteratura

Si ignorano le basi sulle quali si possa affermare questo, se non ricorrendo a quelle di tipo "politico"!

Esistono oggi senza alcun dubbio, come verificato in città estere, sistemi complessi di trasporto basati unicamente su autobus elettrici, grazie semplicemente ad una diversificazione dei mezzi per dimensioni e caratteristiche.

Ci sono città con microbus di pochi metri e per poche persone usati per servire in continuità circolare il centro storico, con poi autobus normali per linee ordinarie ed infine con autobus elettrici di grandi dimensioni per le linee trasversali a lunga percorrenza, quelle che a Padova sono chiamate le linee di forza.

Ovvero un servizio completo con uno stesso mezzo: i bus elettrici!

Quanto poi a citare la "letteratura"...., questa di solito è "stagionata"!

16 - Saranno mezzi aggiornati

Non dubito che le vetture di QUESTO TRAM avranno qualche aggiornamento, anche se mi piacerebbe verificare la lista di tali migliorie.

Nonostante migliorie nell'elettronica od altri aspetti collaterali, non saranno certo mai eliminate le negatività insite in QUESTO TRAM, rimanendo cioè insolute la vetustà del progetto, la rigidità strutturale, i rischi legati al traffico, ai guasti ed ai blocchi di linea, nonché il costo enorme di realizzazione di nuove linee, così come i pesantissimi costi di manutenzione di cui Padova ha già documentata certezza.

Ed a proposito di aggiornamenti ed assistenza fornita da Alstom si chiede se sia vero :

- *che APS ha da tempo in "magazzino" 4 nuovi tram non in grado di circolare in quanto "non aggiornati e sistemati" dai tecnici Alstom che Padova attende invano da molto tempo?*
- *che due di QUESTI TRAM padovani sono totalmente fuori servizio in quanto usati come magazzino di pezzi di ricambio per gli altri mezzi?*
- *che UNO DI QUESTI TRAM è da molto tempo fermo a Strasburgo per non si sa quale intervento di ricondizionamento?*
- *che anche Venezia ha un tram fuori servizio ed usato per pezzi di ricambio per gli altri tram veneziani?*

- che il ruotino di QUESTI TRAM – quello che dovrebbe tenerli in strada, ma non ci riesce – APS ha provato a farlo fare da un'azienda veneta, ma senza risultati?

17 - Il costo è ragionato e controllato

Il costo sarà stato ragionato, ma è decisamente fuori mercato.

Poi il budget è su prezzi 2018, quindi inadeguato.

I lavori finiranno a giugno 2026 (salvi ritardi), per cui considerati gli aumenti di prezzo già in essere di almeno il 30 – 40%, potremo arrivare a 450 milioni, con un costo a KM di linea di 26 milioni.

Ma restando ai 335 milioni preventivati questi danno comunque un costo di 20 milioni a km, una spesa astronomica, da giudicare come un vero e proprio spreco di denaro pubblico, pensando che una semplicissima linea di bus elettrici a ricarica avrebbe un costo varie volte più basso di QUESTO TRAM, come indicato anche da agenzie specializzate.

Ed allora alcune domande:

- *la spesa superiore ai 335 milioni chi la coprirà?*
- *se non rispetteremo la scadenza tassativa del 2026, chi pagherà la mancanza del finanziamento PNRR?*
- *dove troveremo la corrispondente cifra, immensa per Padova?*

Padova pensa ad un costo enorme basandosi su un'idea perdente del secolo scorso, un'idea che ci espone al serio rischio - visti i sicuri e rapidi sviluppi tecnologici - di dover comunque adottare fra pochi anni nuovi sistemi, definitivamente abbandonando il 1999 e la rotaia di QUESTO TRAM.

Tutti allora s'accorgeranno d'aver gettato al vento qualche centinaio di milioni per un'infrastruttura inutile e che dovremo demolire spendendo altro denaro pubblico, che non abbiamo.

Le nuove tecnologie sono già fra di noi. Anche mezzi sicuramente ecologici come i classici filobus sono superati dalle nuove tecnologie.

I bus elettrici a batteria hanno oggi importanti autonomie e rapidi sistemi di ricarica.

Ci sono varie soluzioni per l'immediato futuro, come l'idrogeno, che in Italia comincia ad essere presente:

- a Bolzano esiste una stazione di rifornimento d'idrogeno per autobus;*
- Bolzano si sta dotando di una flotta di 12 autobus Solaris ad idrogeno con autonomia di 350 chilometri;*
- a Bologna si corre con mezzo ad idrogeno combinato a metano, per poi passare ad idrogeno;*
- a Trieste è stato presentato un piano con 45 bus ad idrogeno;*
- in Germania è in funzione treno ad idrogeno che viaggia a 140 km orari per 350 chilometri;*
- bus ad idrogeno già viaggiano in Olanda.*

Ci sono mezzi che viaggiano a sistema misto, elettrico ed idrogeno, bus elettrici con ricarica delle batterie effettuata a bordo con motori ad idrogeno, c'è di tutto.

Fra pochi anni probabilmente l'idrogeno sarà una soluzione molto usata, visto che ha il vantaggio d'essere una fonte d'energia praticamente inesauribile.

E comprando oggi bus a ricarica non ci sarebbero domani problemi di sostituzione dei mezzi: basterebbe cambiare il pacco batterie con le fuel cell continuando ad utilizzare lo stesso bus.

C'è tutto un mondo di nuove soluzioni ecocompatibili e per questo non capisco perché Padova voglia costruire il suo futuro con QUESTO TRAM anni 90 dal costo enorme!

Costruire oggi una nuova linea con QUESTO TRAM e dover un domani cambiare, sarà – come già detto - spreco enorme di denaro, mentre scegliendo oggi un bus elettrico e dovendo passare domani all'idrogeno od altro, significherà aver risparmiato molto dovendo poi spendere solo per l'adeguamento dei mezzi!

Sarà poi un dettaglio, ma visto che oggi è molto di moda puntare tutto sull'ecologia, si consideri – per la realizzazione della linea di QUESTO TRAM - l'energia non certo verde che verrà sprecata in anni di pesanti lavori necessari a realizzare l'infrastruttura stradale ed aerea? Ed il conseguente danno per l'ambiente!

18 - Abbiamo fatto un'analisi accurata costi/ benefici che dimostra come questa sia la migliore soluzione possibile

Ci sono davvero molti dubbi sul fatto che 20 o più milioni a km siano la migliore soluzione possibile in termini di costo.

Saranno state fatte sicuramente delle analisi, ma tutti sanno come ogni analisi possa farsi in tanti modi, dipende dai parametri che si scelgono, dai presupposti di base, ecc., ecc.

E' noto come, introducendo o modificando anche un solo parametro, si arrivi a risultati totalmente diversi.

Nel documento presentato al Ministero non vengono assolutamente forniti dettagli sulle analisi dei costi, salvo indicare i parametri storici di prezzo adottati.

Dire che le analisi fatte dimostrino come il costo di QUESTO TRAM sia conveniente rispetto al costo di un'autovia pare davvero impossibile, come anche a spanne, si può facilmente capire.

Si riportano i costi di alcune realizzazioni autostradali italiane:

- A4 da Quarto d'Altino a Villesse - 2,3 miliardi - 94 Km - 24 milioni a km;
- Civitavecchia - Livorno - 200 Km - 2 miliardi - 10 milioni a km;
- Firenze - Pistoia - Montecatini - 39 km - 449 milioni - 11.5 milioni a km;
- Rimini Nord - Porto San Elpidio 155 Km - 2,405 miliardi - € 15.5 milioni;
- Roma Nord - Settebagni - Km 15,9 - 145, 8 milioni - 9 milioni a km;
- Lainate - Como - 23,2 Km - 425,9 milioni - 18.3 milioni a km;
- Milano est - Bergamo - 33,6 Km - 513 milioni - 15,2 milioni a km.

Abbiamo cioè costi di costruzione d'autostrade che vanno mediamente dai 10 ai 15 milioni a km, con una punta di 24 milioni.

*QUESTO TRAM padovano ha costi superiori ai costi medi di costruzione di autostrade!
Davvero sorprendente!!*

Solo che le autostrade che costruiamo sono fatte per sempre, non certo con il rischio di doverle presto dismettere, rischio che caratterizza QUESTO TRAM.

Come dichiarato dall'Amministrazione, Alstom fornirà assistenza per 15 anni!

A parte i miei personali dubbi su l'effettività di tale periodo, pare allo scrivente scandaloso pensare di costruire UN'AUTOSTRADA TRANVIARIA PER DOVERLA ABBANDONARE SOLO DOPO 15 ANNI!

A riprova. basta confrontarsi sui costi con Genova, un confronto chiaramente a "spanne", ma molto indicativo:

Genova con 471 milioni avrà 300 filobus elettrici da 18 m per 96 km di linee, con un costo a km di circa 5 milioni ed un costo complessivo a vettura di 1,6 milioni (ogni filobus ha un costo diretto d'acquisto attorno ai 0,4 – 0,5 milioni).

Padova spenderà 335 milioni per linea da 17 km, 20 milioni a km e per 30 tram un costo complessivo a vettura di oltre 11 milioni! Salvi aumenti dei costi fino al 2026.

Ed ognuno di QUESTI TRAM costa quasi tre milioni di euro!

I migliori e più moderni bus elettrici da 18 o 24 metri costano da 700.000 ad 1 milione di euro, quindi con 30 milioni si acquista tutto il parco bus. E non dovendo scavare né fare linee aeree, ipotizzare altri 70 milioni è davvero prevedere una cifra davvero molto alta.

Ma 100 milioni di spesa totale è cifra pari a meno di un terzo della spesa oggi preventivata per il tram (a prezzi 2018), un gran bel risparmio per un servizio immediato, senza disagi per la città, flessibile, preciso, moderno.

19 - Ci sarà deviazione per il nuovo ospedale

La deviazione ha una lunghezza dichiarata di 850 metri, ovvero un costo di 17 milioni (34 miliardi di lire!), un grande ammontare!

E perché invece non una piccola navetta elettrica, su gomma, su percorso chiuso, con guida autonoma, senza conducente, ad un costo infinitamente minore?

20 - Il metrobus è stato un successo stellare

Dare questa definizione grazie all'elevato numero dei passeggeri trasportati, superiore alle previsioni originarie, non ha molto senso.

Il tram è stato messo, com'era giusto fare, sulla direttrice nord-sud, ovvero sul tragitto che, in assoluto, è il più continuo, il più importante ed il più frequentato di Padova.

Vero che i flussi in entrata da Chiesanuova-Savonarola sono probabilmente maggiori, ma sono flussi che poi si frammentano perché dal centro si frammentano poi in varie direzioni.

Però se sulla stessa linea nord – sud avessimo fatto correre moderni e grandi bus elettrici (ovviamente con le stesse frequenze e le stesse corsie riservate di QUESTO TRAM) i risultati sarebbero stati ovviamente identici.

E senza i costi ed i disagi di tanti blocchi di linea!

21 - I tempi lunghi di realizzazione di cui qualcuno parla ci sarebbero anche con gli autobus, visti i tempi di consegna dei mezzi e la necessità di costruire una stazione di ricarica, quindi due anni ci vogliono sempre

Per cominciare due anni sono meno di quattro.

E poi, oltre che più rapido e privo di disagi per la collettività, il lavoro per un'autovia risulterebbe molto semplice, annullando il rischio di sfiorare la scadenza 2026 del PNRR.

Quanto ad una stazione di ricarica è da fare visto che anche Padova sta ora puntando su bus elettrici.

Ma che ci vogliano due anni per avere una stazione di ricarica pare un po' troppo, a meno che non si voglia farne una di tipo avveniristico, con ampie strutture coperte, incolonnamento automatico dei bus sulle postazioni di ricarica, ecc., ecc.

Si può però procedere in maniera molto semplice e veloce, semplicemente mettendo colonnine di ricarica negli attuali piazzali di parcheggio dei mezzi, cosa fattibile in poco tempo e ad un costo non esorbitante. Una colonnina di ricarica rapida per bus costa da 35 ai 50.000 euro ed alimenta due bus. Quindi con solo un milione si acquistano 20 colonnine per ricaricare 40 bus, tutti quelli che servono alla linea!

Aggiungo che per i bus elettrici ci sono oggi varie soluzioni di ricarica molto rapide e performanti, che consentono anche 200 km d'autonomia in cinque minuti.

Possono esserci sistemi di ricarica rapidissima ad ogni fermata, ricariche wireless potenti e ricariche rapide ai capolinea durante le pause di fine corsa.

Ovvero il problema della ricarica è di facile soluzione.

Pertanto una linea di bus elettrici a ricarica può facilmente partire in tempi brevi e con costi nettamente inferiori ai quelli oggi programmati a Padova.

22 - Sul rispetto della scadenza 30.06.2026 come termine di conclusione dei lavori garantiamo personalmente

Che una persona dell'Amministrazione, di qualsiasi livello, dia al pubblico la sua garanzia verbale e personale sul rispetto della citata imprescindibile scadenza, è comunque elemento di modesta validità, salvo sia accompagnata da fideiussione confermata ed irrevocabile emessa da primaria banca.

Molti sono gli elementi che possono negativamente incidere sul rispetto della data di conclusione lavori, basti vedere, ad esempio, il recente annullamento della gara per il SIR 3, altra linea che non dovrebbe essere fatta con QUESTO TRAM, per gli stessi problemi indicati in questa memoria per il Sir 2.

Ci sono consolidate esperienze sul mancato rispetto di promesse verbali, anche molto solenni e ripetute, come una campagna elettorale incentrata e vincente sul "NO TRAM" e poi, ad elezione avvenuta, totalmente smentita con la realizzazione di QUESTO TRAM, inefficiente, costoso e già fuori produzione.

CONSIDERAZIONI FINALI

La presentazione del progetto al Ministero

Nella presentazione al Ministero non c'è alcun riferimento ai problemi di questo tram, alle sue inefficienze, al fatto che la società originariamente costruttrice abbia dovuto essere salvata - con intervento pubblico - dal dissesto interno causato dal tram e che la società Alstom, ora proprietaria del tram, abbia dichiarata chiusa la produzione di serie nel 2018.

Nel documento in poche parole si dice solamente che Padova ha già un'altra linea con questo tram su gomma, tram che regge – secondo il documento presentato - il confronto con il tram classico a doppia rotaia.

Ovvero è stato fatto un confronto davvero poco interessante, visto che il tram classico a Padova non esiste e che una doppia rotaia costerebbe ancor più.

Nella presentazione al Ministero non si fa cioè alcun altro confronto, si cita solo una volta la parola “filobus”, ma senza entrare in alcun dettaglio, non si parla di bus elettrici a batterie od a idrogeno o, in generale, a varie moderne tecnologie.

Per l'Amministrazione padovana le nuove tecnologie non esistono, il documento dell'Amministrazione è in pratica “scivolato” sull'argomento, solo dicendo “abbiamo questo tram e continuiamo così”.

Ovvero, la questione più importante dell'intero progetto, cioè la scelta del MEZZO (da cui derivano tutti i lavori ed i costi) **è stata esaurita dall'Amministrazione padovana in sole 17 righe.**

L'Amministrazione ha cioè continuato sul filone già seguito per il SIR 3 quando al Ministero scrisse “ *E' confermata la tecnologia Translohr/Alstom, già utilizzata per il SIR1*”

Avendo poi avuto il coraggio di aggiungere: *“Tale tecnologia si è consolidata nel corso dell’ultimo decennio, anche alla luce delle esperienze di applicazione in diverse aree urbane con oltre 135 veicoli attivi in diverse parti del mondo”*, frase che non rappresenta la realtà, avendo nascosto che nell’ultimo decennio la tecnologia non si é assolutamente consolidata in quanto non più richiesta dal mercato mondiale, avendo nascosto tutte le traversie del mezzo e delle società produttrici, nascondendo che solo poche città al mondo lo utilizzano e che Alstom ne ha dichiarata chiusa la produzione nel 2018.

Del resto la stessa frase usata dall’Amministrazione, quella dei *“135 veicoli attivi nel mondo”*, evidenzia la pochezza del progetto di QUESTO TRAM nel mondo, solo 135 veicoli venduti dal 2000 ad oggi in tutto il mondo, 135, non 135.000!

Ed infine oggi si nasconde che Padova è l’unica città al mondo che ancora insista su questo tram obsoleto.

Le istruzioni ministeriali sulle presentazioni dei progetti richiedono poi precise informazioni sulla vita utile dell’intervento, sul periodo di possibile utilizzo dell’infrastruttura, sul valore residuo e sui costi di rinnovo.

Ma nella presentazione al Ministero questi punti non sono stati trattati.

Non certo una questione di modesto significato.

La consistenza del traffico

Il progetto dell’Amministrazione parla di un volume di traffico di 12.000 persone l’ora nei momenti di punta ed un volume giornaliero di 144.000 persone, moltiplicando cioè per 12 il volume di un’ora di punta.

Però le ore di punta non sono molte, certo l’ora del mattino (7,30 – 8,30), poi i rientri da scuola pomeridiani ed il rientro serale, anche certo meno concentrato rispetto all’uscita del mattino.

Comunque qualche ora di massima punta al giorno, ma per il resto ci sono ampi spazi giornalieri nei quali i mezzi viaggiano vuoti o semivuoti.

Quello adottato è un criterio, fra i tanti possibili solo che, confrontato con altre città, pare non reggere.

Firenze è città quasi doppia di Padova ed ha un movimento turistico sicuramente 4 – 5 volte superiore a quello padovano.

Firenze per le sue due esistenti linee tranviarie T1 e la T2 (tram classici a doppia rotaia) denuncia un volume di traffico inferiore alle 80.000 presenze giornaliere!

I dati di progetto

Ogni corsia tram è larga 3,50 m., due corsie affiancate sono quindi 7 metri.

Con doppia corsia centrale per i tram, doppia corsia per altri veicoli, marciapiedi e pista ciclabile si arriva a 20,50 metri, larghezza stradale a Padova ben difficile da trovare.

Riducendo le auto ad una sola corsia, la larghezza è ben 17 metri!

Mentre si arriva a 26,70 metri con due corsie tram a centro strada nel punto in cui ci sono le piazzole di fermata – strutture della lunghezza di ben 36 metri ogni 4/500 metri.

Dove sono le strade da 27 metri a Padova?

Viene dichiarato un traffico in corsie protette per l'84% del percorso, percentuale che pare decisamente esuberante viste le citate misure di progetto e conoscendo le strade padovane.

Ultimo dettaglio: le misure sopraesposte non consentono ovviamente alcun ulteriore spazio laterale.

Ovvero lungo tutto il percorso di questo tram, non sarà più possibile avere una sola auto in sosta! Nemmeno temporaneamente!

Costi ed oneri collaterali

QUESTO TRAM richiede forti costi collaterali, come il parcheggio di Rubano del costo previsto di nientemeno che 42 milioni (ottantaquattro miliardi di vecchie lire) (costi 2018/19).

Un capolinea di sosta sicuramente serve per QUESTI TRAM, che abbisognano di spazi importanti, strutture assolutamente rigide ed importanti come rotaie, linee elettriche, scambi, ecc., ecc.

Un deposito fra l'altro estremamente sgradito ai cittadini di Rubano.

Su questo punto il confronto con i bus a ricarica diventa impietoso, perché questi potrebbero a fine turno semplicemente girarsi al capolinea e tornare negli attuali piazzali al posto degli attuali vecchi bus che saranno eliminati. A costo zero. Salvo le colonnine di ricarica: 1 milione!

Infine si aggiunga lo scempio dei nostri cieli stradali per la rete aerea di linea, di sostegno e di collegamento, oltre – naturalmente – alla relativa ingombrante palificazione od all'aggancio deturpante ai palazzi anche storici prospicienti il percorso.

Il sacrificio di molti alberi è un'altra conseguente dei pesanti lavori da fare, in particolare nella zona di Chiesanuova ed a seguire verso Rubano.

Un altro scempio del verde, un altro lavoro molto dannoso!

Il traffico congestionato

E' evidente e ben noto come il traffico padovano sia ovviamente intenso, in molti punti davvero congestionato e che il progettato nuovo tram mentre è certo che toglierà molto spazio, non potrà fare molto per ridurre il traffico, perché:

- il trasporto pubblico esiste già oggi con un discreto servizio, anche se magari un po' meno comodo ed un po' più lento di quello possibile in futuro;
- il traffico commerciale non cambierà di nulla;

- così come non cambierà il traffico originato da chi usa l'auto per motivi più complessi del semplice andare al lavoro o dell'andare a far la spesa in centro.

Ed allora, come già si discute a Mestre-Venezia sulla difficile coesistenza fra traffico congestionato ed il loro tram (eguale al nostro), la questione è molto semplice :

- in un ambiente dagli spazi storicamente ristretti, non modificabili e già soggetto a traffico congestionato non si può inserire un vettore assolutamente rigido e complesso;
- al contrario si deve scegliere un sistema il più possibile flessibile.

Il tram e Alstom

Con riguardo ai dichiarati 15 anni d'assistenza di Alstom su QUESTO TRAM, è assolutamente possibile che l'impegno di Alstom si limiti alla vita utile dei mezzi (*molti dei ns. hanno già 15 anni di servizio*), concetto che si presta ad interpretazioni personali.

Alstom è un colosso enorme, con tutta la forza di poter tranquillamente in qualsiasi momento ed in sintonia con lo Stato francese, decidere che i mezzi Translohr hanno finito la loro vita utile e che non c'è quindi nessun interesse economico, né per Alstom né per lo Stato francese socio, a mantenerli in vita.

Non esiste alcun importante gruppo industriale che metta in piedi una linea complessa di produzione industriale per i pochi pezzi di un unico cliente!

Ed alle decisioni di Alstom Padova nulla potrà fare!

Salvo una gran causa internazionale di lunga durata, mentre comunque QUESTI TRAM nel frattempo staranno fermi!

A comprova basta controllare il sito di Alstom, dove il gruppo mette in bella mostra tutti i mezzi di sua produzione: **il Translohr non c'è!**

Padova è l'unica città al mondo che dopo la prima, ha programmato una seconda linea ed oggi ne vorrebbe anche una terza di questo tram!

Non è che essere unica al mondo significhi qualcosa? Non genera forse qualche dubbio??

Il rischio di concentrazione

Personale esperienza professionale mi ha insegnato come serva attuare sempre opportuna diversificazione del rischio.

Cosa che invece Padova non intende fare, visto che l'Amministrazione vuole avere per tutte le sue linee principali solo ed unicamente QUESTO TRAM, idea che, a prescindere dai costi, finisce con l'esporre la città ad un rischio altissimo.

QUESTO TRAM è un mezzo vecchio, Alstom ne ha cessato la produzione nel 2018 ed ha smobilitato il gruppo di lavoro che lo produceva trasferendo i dipendenti in varie sedi aziendali in altre zone della Francia!

Perfino i pneumatici sono speciali, prodotti solo da Michelin e solo per QUESTO TRAM.

Il giorno in cui Alstom od anche solo Michelin si stuferanno, tutta la mobilità pubblica di Padova resterà – come dice una classica espressione veneta - in “braghe di tela”, con problemi enormi.

A meno che, come fanno i collezionisti d'auto storiche, APS crei i pezzi di ricambio ricorrendo a scannerizzazioni degli originali per poi ottenere riproduzioni artigianali, ovviamente a prezzi da oreficeria!

Od anche ameno che APS non riesca a farsi dare i brevetti dalla Alstom per mettersi poi a produrre i pezzi di QUESTO TRAM o magari anche tutto QUESTO TRAM!

Il Comune di Padova che diventa un'industria per la produzione dei suoi TRAM!
Se questa non è cosa almeno strana

Restando però sulla normalità è incontrovertibile un fatto: in una linea di bus elettrici i mezzi vecchi si sostituiscono immediatamente con altri di vario tipo senza alcun problema, visto che nel mondo se ne producono 200.000 l'anno.

QUESTO TRAM, esclusivo e costosissimo, invece si butta via, lui e la sua linea ferrata speciale!

I costi di struttura e d'esercizio

Non sarebbe male sapere come verranno ripartiti i costi dell'intera struttura e di futuro esercizio fra i diversi comuni interessati.

Come si procederà? In base ai chilometri di pertinenza comunale od a quali altri parametri?

Una questione secondaria, ma non priva di significato.

Non si costruisce un'autostrada se non si è certi serva per sempre.

A Padova si vogliono spendere centinaia di milioni per costruire una nuova "autostrada ferrata", (che autostrada non potrà mai essere) con un onere per la collettività che supera il costo di costruzione di una vera e propria nuova autostrada!

Non si può banalizzare tutto dicendo: i soldi ci sono!

Perché non ce ne sono, ci sono debiti, debiti della collettività, debiti che prima o poi tutti noi dovremo pagare!

Ed a questo debito collettivo enorme si abbina un altro problema per molti aspetti davvero enorme: QUELLO DI VOLER – unici al mondo - COSTRUIRE IL FUTURO

DI TUTTO IL SISTEMA DI FORZA DEL TRASPORTO PUBBLICO PADOVANO SU UN MEZZO FUORI PRODUZIONE DA QUATTRO ANNI.

I fondi PNRR

Non si può dire, magari con alzata di spalle, *“i soldi ci sono”!*

I soldi non ci sono, ci sono debiti che la collettività tutta dovrà fare e che qualcuno poi dovrà pagare, con ovvie ricadute sulla fiscalità di tutti noi!

Dobbiamo tutti essere molto responsabili sui livelli della spesa pubblica e cercare, ove possibile, ogni economia.

Non si può nemmeno dire che non adottando QUESTO TRAM si perderebbero i fondi del PNRR.

Si può rapidamente modificare il progetto, mantenendo le progettualità delle linee e chiedendo al Ministero semplicemente di sostituire questo tram con bus elettrici ricaricabili.

Le “bus lines” con percorso in corsia protetta rientrano perfettamente fra i progetti finanziabili dal Ministero.

Una modifica semplice che eliminerebbe tutti i pesanti lavori stradali, facilitando la progettistica esecutiva.

Una modifica che dovrebbero essere gradita ed utile al Ministero ed al Paese vista l'enorme riduzione di spesa, e stante la certezza di poter rispettare la tassativa scadenza del 30.06.2026.

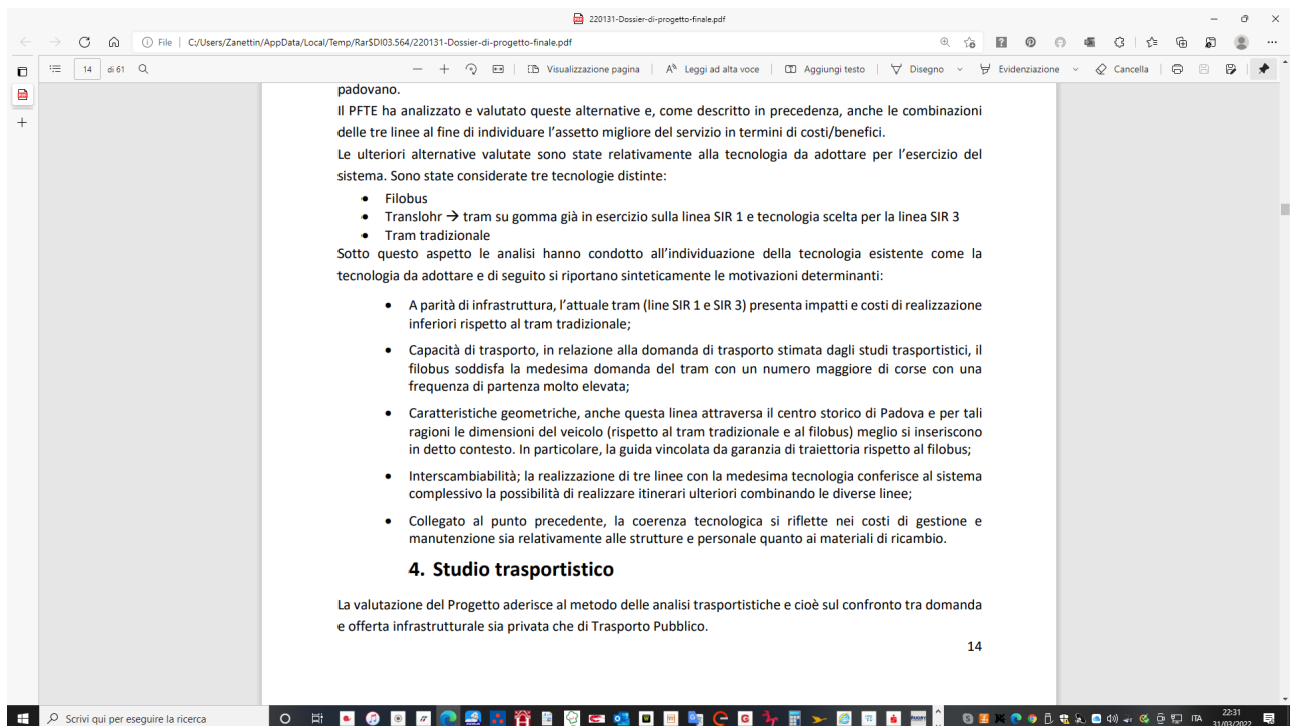
CONCLUSIONI DAVVERO SEMPLICI

Sbagliare, come è stato fatto anni or sono è possibile. Magari all'epoca non c'erano consolidate esperienze.

Perseverare però..... pare davvero impossibile, anche perchè oggi abbiamo tutte le esperienze specifiche e nel frattempo sono disponibili nuove, valide e meno costose tecnologie.

Ed allora, si mantenga l'intero progetto delle nuove linee di mobilità pubblica semplicemente cambiando il "MEZZO", adeguandoci alle migliori attuali tecnologie e risparmiando almeno un paio di centinaia di milioni!

Piero Zanettin
Padova



dibattito
pubblico
tram
Padova

Andrea Valentini
Cittadino

Presentato il
30 aprile 2022



www.dptrampadova.it

In merito al progetto di fattibilità tecnica ed economica LINEA SIR2 DEL TRAM – COMPLETAMENTO DEL SISTEMA INTERMEDIO A RETE DELLA CITTA' DI PADOVA, approvato dal Comune di Padova con propria Deliberazione della Giunta comunale n. 2021/0005 del 12/01/2021, oggetto di una serie di incontri pubblici per il Dibattito Pubblico di presentazione del citato progetto si inviano le seguenti valutazioni, indicazioni e proposte:

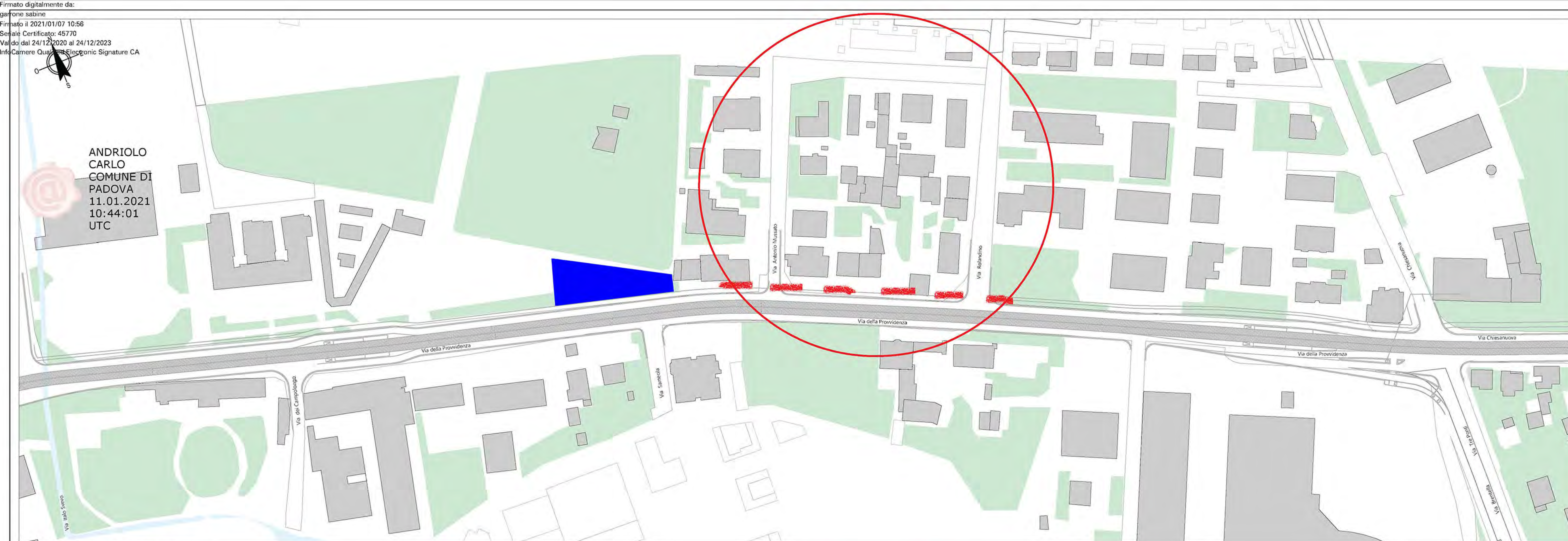
1. **INFRASTRUTTURE e SOTTOSERVIZI.**: la realizzazione della Linea Tramviaria SIR 2, insediata lungo strategici assi viari sui quali affacciano eterogenee urbanizzazioni di diversa epoca, comporterà con buona probabilità e per certi versi auspicabilmente una “cristallizzazione” per diversi anni delle situazioni rispetto a possibili interventi di manomissione del sedime occupato (scavi, ripristini, nuovi servizi, altro). Il tutto ovviamente e necessariamente per non compromettere le infrastrutture della linea tramviaria ed il considerevole investimento compiuto. Va altresì considerato che proprio quegli assi viari interessati dal SIR 2 rappresentano per gli immobili prospettanti l’opera, fondamentali linee di collegamento ed allacciamento ai principali sottoservizi di rete (elettricità, acqua, gas, fognature, telefonia, dati ed altro). Anzi frequentemente rappresentano gli unici assi di possibile accesso a tali servizi. Analogamente tali ambiti rappresentano le uniche possibilità di completamento ed ampliamento delle reti ed allacciamenti per utenze che in taluni comparti contermini e collaterali al percorso del SIR2 risultano ancora oggi sprovvisti di alcuni sottoservizi o diversamente per eliminare gravosi collegamenti aerei e/o servitù di varia natura, pubbliche e private. Non avendo rilevato nella documentazione progettuale esaminata una valutazione dei sottoservizi nel territorio di competenza del Comune di Rubano, lungo la ex S.S. 11 denominata Via della Provvidenza/via Rossi, si ritiene opportuno venga prevista l’integrazione delle suddette linee di sottoservizi lungo l’asse tramviario, garantendo continuità ed efficienza di lunga durata, insediando nei margini ciclo-pedonali dell’opera quanto necessario a garantire disponibilità ed efficacia dei servizi, usufruendo di un contesto di cantiere ed opere che prevede lavorazioni compatibili con la posa di reti, conseguendo economie di scala e riduzioni dei costi di realizzazione. Auspicando possa essere informazione ed esempio di utilità alla successiva progettazione di livello definitivo-esecutiva, si focalizza quale specifico esempio, la condizione dell’ambito urbanizzato nel territorio del Comune di Rubano denominato Q.re Rolandino (vedi ALLEGATO), nel tratto di via della Provvidenza posto tra le vie Rolandino e Mussato. In tale ambito, per lo specifico sviluppo urbanistico avuto e subito, disarticolato rispetto al non sempre coerente sviluppo delle reti di sottoservizi, si è determinata una condizione tale per cui i lotti e gli edifici che si affacciano sulla strada principale, ma non verso le laterali citate, non accedono direttamente (o non possono accedere in nessun caso), alle linee di sottoservizio in quanto l’asse viario principale è sprovvisto di: fognatura, gas e linea elettrica di alimentazione domestica. Pertanto i collegamenti avvengono indirettamente attraverso servitù pubbliche e private, oppure, non sono possibili come nel caso della fognatura. Ritenendo che tali condizioni possano ritrovarsi in diversi specifici ambiti lungo il percorso della linea tramviaria, si chiede di valutare ed inserire nel progetto definitivo ed esecutivo la previsione tecnico/economica di potenziamento, aggiornamento/ampliamento e completamento per continuità dei tratti di infrastrutture a rete mancanti o che manifestino tali esigenze.

2. **VIABILITA' LOCALE** – La Linea Tramviaria SIR 2 determinerà inevitabilmente una netta e irreversibile modifica (almeno per diversi decenni), delle modalità di “uso” della viabilità principale, una volta occupata dall’infrastruttura. Analogamente dovrà mutare l’utilizzo della viabilità secondaria locale affluente ed influente sulla prima. Risulta ovvio che la riduzione della carreggiata carrabile in ogni senso di marcia per l’insediamento del tram renda sconsigliabile

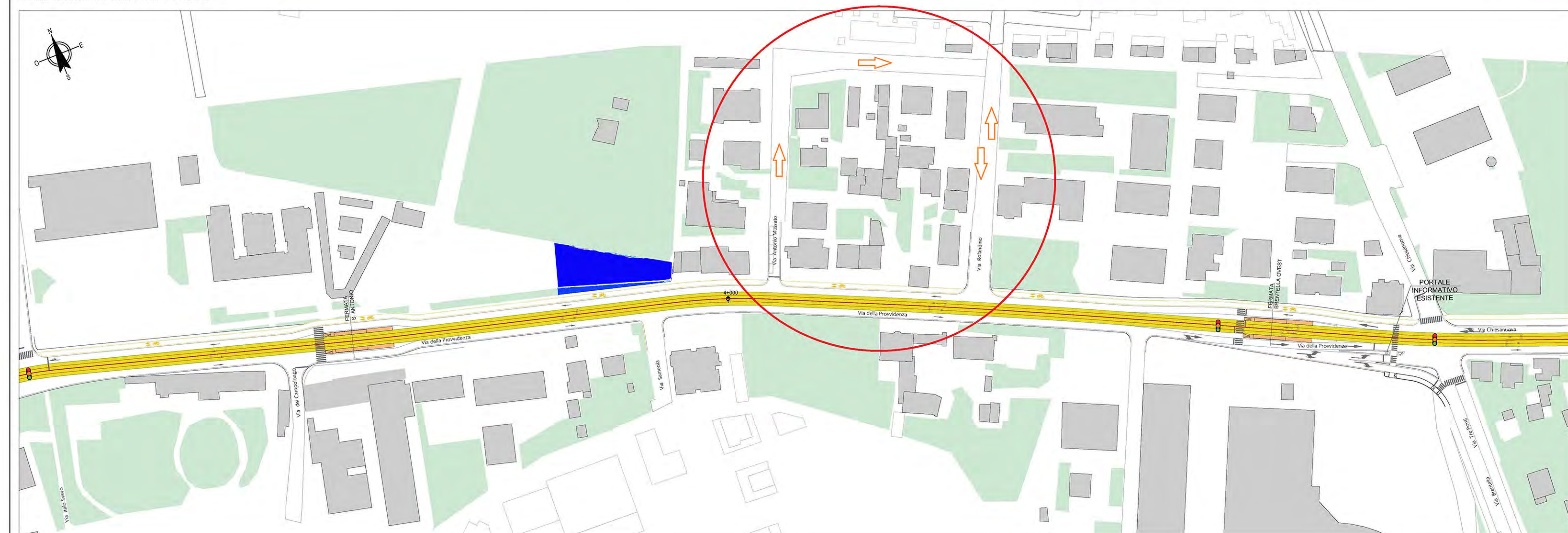
l'utilizzo dell'asse viario primario. Purtroppo alcune realtà interessate ed attraversate dall'intervento, per loro conformazione e natura trovano in quella viabilità il quasi esclusivo elemento di afflusso e deflusso per raggiungere abitazioni, servizi, luoghi di lavoro, studio, cura e servizi. Per altro la restrizione della disponibilità di capienza veicolare, pur parzialmente compensata dalla possibilità di usufruire di un nuovo strumento di trasporto pubblico (non esaustivo di tutta la platea di utenza stradale), necessiterà di programmazioni, progettazioni ed interventi per razionalizzare il traffico locale che interseca la principale. Pare prevedibile che avverrà una riduzione delle possibilità di immissione sull'asse principale per ridurre carico veicolare, conflitti ed interferenze con il tram e altro. Ciò comporta l'esigenza di valutare con attenzione il progetto dell'opera, ampliando l'ambito di intervento alla programmazione locale di organizzazione e razionalizzazione della viabilità secondaria e degli spazi tangenti la linea tramviaria. Per la viabilità collaterale andranno studiate e attuate diverse soluzioni operative quali la predisposizione di sensi unici con parziale destinazione a parcheggio e ciclo-pedonale degli spazi di carreggiata ridotti a ad unica corsia, recupero e riuso di spazi non urbanizzati lungo l'arteria principale per attenuare migliorare e razionalizzare i flussi di traffico, ridurre gli impatti legati alla riduzione di standard sulle aree contermini occupato dall'infrastruttura (parcheggi in primis). In continuità ed integrazione all'esempio utilizzato nel precedente punto, valutando il contesto territoriale nel Comune di Rubano vanno rammentati quali punti di criticità il già citato Q.re Rolandino (vedi ALLEGATO), tra l'omonima via e la parallela via Mussato, e ancora il Q.re Fatima in corrispondenza dell'attuale capolinea della linea autobus n. 10. In entrambe i casi una urbanizzazione consolidatasi a partire dagli anni '60 in poi del secolo scorso, con standard scarsi quando non assenti e sezioni stradali inadeguate trovano verso la ex "statale", prossimo asse SIR 2, il quasi esclusivo asse di collegamento verso qualsiasi altra destinazione. E ancora. Sempre a titolo di esempio/proposta, nel tratto compreso tra via Rolandino e Viale Po, la considerevole riduzione di standard di parcheggio sottratto alle proprietà private dagli espropri per l'esecuzione delle opere tramviarie, potrebbero essere parzialmente compensate ed attenuate dalla realizzazione di un parcheggio pubblico, in parte a pagamento, da realizzarsi nell'area ora a verde posta tra la recinzione dell'OPSA e la strada principale. Soluzione quest'ultima che potrebbe essere utilizzata anche in altre situazioni locali lungo il percorso SIR 2.

3. ESPROPRI e INDENNITA' – La realizzazione della Linea Tramviaria SIR 2 determinerà l'esigenza di una serie di espropri parziali alle proprietà private prospettanti l'infrastruttura in progetto. In considerazione della rilevanza che lo spazio fisico di pertinenza e strumentale degli edifici esistenti, in un contesto urbanistico frequentemente congestionato e afflitto da diversificate problematiche, non disponendo degli elementi di valutazione e quantificazione delle indennità di esproprio assunte nel progetto dell'opera, si ritiene che la quantificazione dell'indennità da corrispondere debba fare riferimento al principio di riduzione del valore del "bene unitario" gravato da esproprio parziale, così come chiaramente definito al comma 1, dell'art. 33 "Espropriazione parziale di un bene unitario (L)", del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327: "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità".

Andrea VALENTINI



PLANIMETRIA DI CONFRONTO STATO DI FATTO PROGETTO



PLANIMETRIA DI PROGETTO



LEGENDA

OPERE DI PROGETTO:

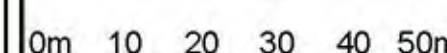
ASSE DI TRACCIAMENTO

LIMITE CORSIE STRADALI

PISTA CICLABILE DI

INTERSEZIONE

SCALA GRAFICA 1:1000



 **PROGRAMMAZIONE VIABILITA' SECONDARIA**

LINEE SOTTOSERVIZI DA REALIZZARE

NUOVO PARCHEGGIO



COMUNE DI PADOVA

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO - ECONOMICA DELLA LINEA SIR2

Inserimento Urbanistico
Confronto Progetto vs. Stato di Fatto
e Planimetria di Progetto - TAV7

Numero di elaborato

T.02.3.7.0

Formato	A1+
---------	-----

Scala	1:1000
-------	--------



GRUPPO DI PROGETTAZIONE



MobilityInChain srl
Via Pietro Custodi, 16 - 20136 - Milano, Italia
Tel +39 0249530500 / Fax +39 0249530509
www.michain.com



Erregi s.r.l
Piazza del Viminale, 14 - 00184 - Roma, Italia
Tel +39 064747662 / Fax +39 064743272
www.erregigroup.com

Geologo Daniela Viappiani
Via Fiume 68 - 84129 - Salerno
Tel. +39 392 7612677

Descrizione della tavola	Nome del file	Redatto	Data
Inserimento Urbanistico	T.02.3.7.0	ERREGI /MIC	28.12.2020

dibattito
pubblico
tram
Padova

Circolo Legambiente
di Padova
Associazione

Presentato il
30 aprile 2022



www.dptrupadova.it

LINEA TRAMVIARIA SIR 2 E SISTEMA METROPOLITANO A RETE TRAMVIARIA - SMART

Contributo al dibattito pubblico di Legambiente Padova

Premessa - il contesto

Oltre due anni di pandemia hanno ridefinito molto del concetto di mobilità urbana dominante: nei fatti la transizione ecologica legata alla mobilità è già in atto in molte città europee. Anche Padova, come tutte le città italiane, deve essere al centro di una urgente transizione verso nuovi modelli a zero emissioni, di cui la mobilità è un pilastro di risposta per ridisegnare l'impianto urbano e i modelli sociali di convivenza e di sostenibilità. Ripensare le città a partire dalla prossimità delle funzioni e degli incontri della vita quotidiana, è l'idea che, con la situazione pandemica, si è resa ancora più evidente e praticabile. In questi anni sono state messe in pratica nuove idee di socialità e di prossimità, mostrando in concreto come la resilienza sociale e la rigenerazione urbana vadano costruite a partire da nuovi stili di mobilità, condivisa, elettrica, a piedi e in bici. L'intenzione di perseguire tale obiettivo è già presente nel Piano degli Interventi di recente approvazione e le risorse del PNRR rappresentano un'occasione irripetibile da sfruttare come già è stato fatto in occasione delle nuove linee del Tram.

La necessità di adottare questi nuovi modelli è data anche dalla pessima qualità dell'aria: per il Pm_{2,5}, con una concentrazione media annuale di 21 microgrammi per metro cubo d'aria (il limite per la salute stabilito dall'OMS è di 5) Padova è la terza peggiore città italiana, mentre è quarta per il Pm₁₀ con 30 microgrammi (limite di 15). Per il Biossido di Azoto, con la media annuale di 29 microgrammi (limite di 10), si piazza in settima posizione nella triste classifica dell'inquinamento atmosferico. Considerato il peso dell'apporto delle auto sulle delle polveri sottili complessive presenti nell'aria (per l'agglomerato urbano di Padova quasi il 45%), è chiaro che servono misure importanti per una svolta green sul fronte della mobilità. Un altro aspetto determinante è quello relativo alla sicurezza, dove c'è ancora molto lavoro da fare: nell'ultimo report della campagna di Clean Cities abbiamo denunciato una situazione poco rassicurante, da colmare entro il 2030, data entro la quale chiediamo di adottare misure che consentano di dimezzare il numero dei morti (attualmente 4) e feriti (457) ogni 10.000 abitanti.

Il progetto SMART - richieste e considerazioni

Considerate le premesse, il progetto SMART pensiamo abbia la potenzialità di rivoluzionare la mobilità cittadina, dotando Padova di una rete di trasporto pubblico efficiente ed ecologica che consentirà di ridurre considerevolmente il traffico veicolare dalle nostre strade, migliorandone la sicurezza, oltre ad apportare benefici ambientali, riducendo l'inquinamento atmosferico. Il suo completamento potrà fungere da stimolo per ripensare la mobilità urbana, compiendo scelte importanti verso un modo di muoversi più sicuro, sostenibile e meno impattante, non solo sull'ambiente ma anche nella qualità della nostra salute e delle nostre vite in genere.

Lungo il percorso del tram andranno realizzate infrastrutture atte a garantire l'intermodalità

come stalli per il bike sharing, monopattini e car sharing, colonnine di ricarica per auto elettriche. Tra queste, particolarmente importanti sono i parcheggi coperti e videosorvegliati per le biciclette, da prevedere non solo in centro storico, ma anche nelle aree limitrofe ai parcheggi di interscambio, nei pressi di scuole, università, ospedali e in tutte le strutture di alta fruizione e delle aree commerciali principali, pubbliche e di servizi. La bicicletta è il mezzo del futuro e del presente, e richiede luoghi adeguati dove parcheggiarla in sicurezza. Sempre nell'ottica di favorire l'intermodalità urbana, si dovrebbe pensare ad un modo per trasportare la bicicletta nelle carrozze del tram, ad esempio dedicando un vagone apposito.

Nei prossimi anni la città verrà ridisegnata dai numerosi progetti, e dunque cantieri, che prenderanno forma, compreso quello del sistema SMART, che dovrà essere ultimato entro la fine del 2026. Pensiamo che sarà fondamentale programmare i cantieri per la realizzazione delle linee tranviarie in sinergia con gli altri interventi previsti, su tutti quello della Bicipolitana, in modo da garantire un organico sviluppo delle infrastrutture della mobilità sostenibile, che possa integrarsi e potenziarsi. La Bicipolitana potrà avere un ruolo molto importante nell'offrire un'alternativa al traffico automobilistico per superare gli inevitabili disagi dovuti ai cantieri, pertanto una sua valorizzazione nei prossimi anni potrà fungere anche da stimolo alla riduzione del traffico automobilistico per gli spostamenti urbani.

Come lo è stato per l'Arcella e la Guizza, anche negli altri quartieri e rioni il Tram rappresenterà una svolta radicale nella mobilità e di conseguenza nello stile di vita. È opportuno valorizzarlo ulteriormente, rendendo più sicure le strade di quartiere, ad esempio prevedendo l'istituzione di zone scolastiche finalizzate a garantire una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente in prossimità delle scuole, come occasione per contribuire alla costruzione della città dei 15 minuti.

In merito alla terza linea del Tram, riteniamo che sia necessario il suo prolungamento fino a Legnaro per collegare Agripolis, nell'ottica di offrire un servizio a un ingente numero di studenti e docenti che ogni giorno si recano per studio e lavoro nel grande complesso universitario.

Infine, nel merito delle infrastrutture accessorie, è auspicabile la realizzazione di pensiline più funzionali, che riparino maggiormente l'utente dal sole e dalla pioggia.

Padova, 30/04/2022

Per Legambiente Padova,
il Presidente Sandro Ginestri

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Sandro Ginestri', written in a cursive style.

dibattito
pubblico
tram
Padova

Fiorella Busata e
Renato Busata
cittadini

Presentato il
30 aprile 2022



www.dptrampadova.it

Oggetto: tram SIR2

In data 29/03/2022 abbiamo partecipato a Rubano all'incontro pubblico di presentazione della nuova linea del tram SIR2 che collegherà il Comune di Padova al Comune di Rubano lungo la Strada Regionale 11.

Questo progetto è stato presentato come un servizio a beneficio della collettività, da ritenersi pertanto utile in una città come Padova, con un centro storico dove la mobilità non è di passaggio. Utile anche per salvaguardare monumenti, aree storiche e per favorire il turismo, ma non altrettanto necessario in zone periferiche come il Comune di Rubano dove il traffico presente in SR 11 è sostanzialmente diverso. Si tratta di traffico di passaggio, essendo composto da chi deve recarsi ai luoghi di lavoro, dai residenti, dal traffico dei mezzi pesanti molto presenti nel territorio, essendo l'area industriale di Rubano e Sarmeola prossima alle aree industriali dei comuni di Selvazzano D. (Caselle) e Mestrino.

Non esiste quindi viabilità alternativa alla SR 11 per il collegamento tra Padova e Vicenza, se non attraversando Rubano, Sarmeola e Chiesanuova per accedere alle autostrade dalla tangenziale Corso Australia o entrando in autostrada A4 a Grisignano.

Visto tale tipo di traffico che passa sulla SR 11, è previsto un divieto di transito ai mezzi pesanti lungo il tragitto del tram? Si chiede inoltre che fine faranno le esigue fasce a verde stradale, in particolare gli alberi, dato che i pochi platani secolari rimasti rischiano di essere abbattuti, cosa deprecabile vista l'importanza della salvaguardia del verde pubblico. Tali richieste sono legittime in quanto, dalle informazioni approssimative date in sede di incontro, si evince che verrà completamente alterato il paesaggio consolidato nella memoria collettiva e alterata anche la struttura di vicinato dei quartieri, dove sono presenti diverse attività commerciali. Pertanto se il tram è fatto e pensato a beneficio della collettività, non dovrà portare a morire le attività commerciali di prossimità nel territorio di Rubano.

Si portano in evidenza le oltre venti attività commerciali presenti a Sarmeola nel quartiere Fatima che verranno sicuramente penalizzate dalle modifiche che saranno adottate nella viabilità: maggiore difficoltà di entrata e di uscita dal quartiere stesso, dato che verranno limitati gli accessi alla SR 11 e conseguente eliminazione dei già pochi parcheggi esistenti sia per i residenti che per le attività commerciali.

In attesa di riscontro porgiamo cordiali saluti.

Busata Renato

Busata Fiorella

Rubano, 29 aprile 2022

dibattito
pubblico
tram
Padova

Andrea Manni
cittadino

Presentato il
30 aprile 2022



www.dptrupadova.it

Oggetto: tram SIR2

Io sottoscritto Andrea MANNI, residente nel quartiere Fatima a Sarmeola di Rubano, confermo quanto già esposto nel Dibattito Pubblico tenutosi a Rubano il 29 marzo scorso, relativamente al tracciato del tram SIR2.

Il quartiere Fatima è fra i più vecchi del Comune e con una viabilità già precaria, come altri quartieri (es. via Rolandino).

Da quello che si può capire, dalla documentazione a disposizione dei cittadini, è chiaro che sarà molto difficile entrare ed uscire dal mio quartiere, per non parlare della mancanza dei parcheggi necessari anche per chi verrà a prendere il tram nelle 2 fermate previste ad est e ad ovest (molti anche da fuori comune).

Provenendo da Padova/Chiesanuova si potrà svoltare a sinistra solo all'altezza del cimitero, o si potrà girare a destra e attraverso le strade interne attraversare poi via Provvidenza, forse all'incrocio con via Emilia.

A sud il quartiere Fatima è unito al quartiere Caselle/Via Foscolo, il che comporterà ulteriore traffico passante nei due sensi di marcia, soprattutto se verrà cancellato il percorso della linea 10 da Caselle.

Il quartiere Fatima deve rimanere un quartiere vitale con i suoi abitanti e i suoi negozi di vicinato (vedi anche il progetto Street Commerce attivato tra i Comuni di Mestrino, Rubano, Veggiano e Grisignano).

Rimane poi sempre irrisolto il traffico passante diretto a corso Australia per entrare nelle autostrade, per cui i mezzi pesanti si troveranno a circolare in Via Provvidenza e in Via Chiesanuova nell'unica corsia riservata alle auto per ogni senso di marcia e a fianco del tram (sperando che non si verifichino incidenti in autostrada con conseguente deviazione di tutto il traffico nella Regionale).

In attesa della nuova Tangenziale Ovest (GRAP ancora in alto mare) sarebbe opportuno valutare di vietare il transito dei mezzi pesanti nella SR 11, autorizzando solo i mezzi con carico/scarico in zona.

Chiedo pertanto anche per il quartiere Fatima la stessa considerazione riservata ad altri territori del Comune, visti gli impegni già presi da questa Amministrazione Comunale di Rubano, che deve farsi carico delle istanze dei propri cittadini e non demandare tutte le decisioni al Comune di Padova, capofila del progetto.

Confido che le osservazioni presentate saranno attentamente esaminate e mi auguro che il progetto finale del Tram SIR2, che dovrà essere approvato anche dall'Amministrazione Comunale di Rubano, sarà ben accolto anche dai cittadini del quartiere Fatima, visto che il progetto ha l'obiettivo di migliorare la vita di tutti i cittadini, compresi i residenti.

Rubano, 29 aprile 2022

Andrea MANNI

Mail: manni.fama@tin.it

ALTRI CONTRIBUTI

Contributi ricevuti per posta elettronica

Di seguito sono riportati altri contributi ricevuti o tramite il form presente sul sito o tramite email. Vengono riportati in forma anonima, indicando per ciascuno – laddove espresse – alcune informazioni di contestualizzazione.

In questa sezione non sono riportate le domande e i quesiti avanzati, per i quali viene data risposta nell'Allegato 3. Laddove un contributo ricevuto per posta elettronica contenesse anche domande, queste non sono state riportate, o sostituite con il simbolo [...].

Inoltre, non trovano spazio in questa rassegna scambi epistolari privi di contributi integrativi o migliorativi in merito all'opera, al suo percorso o alla tecnologia adottata.

Partecipante: cittadino

Area tematica: navette

Per avere il massimo utilizzo della linea penso sarebbe utile avere delle navette che possano avvicinare al tram anche cittadini che abitano nel raggio di 4/5 km dalle fermate.

Partecipante: cittadino

Area tematica: caratteristiche del mezzo

Area di impatto: Corso Milano

Da cittadina vorrei dare il mio modesto parere su un'opera obsoleta, costosa, che ha distrutto interi quartieri. Inoltre pensare di far passare il tram in Corso Milano, è assurdo. Ci sono tante soluzioni meno impattanti come bus elettrici, più moderni e di semplice gestione. Io il tram non lo voglio.

Chi propone il tram, prodotto da un'azienda fallita, che resta in piedi solo perché l'idiozia umana ma soprattutto l'ottusità, e interessi che noi comuni cittadini non potremmo mai comprendere...

ignora tutti i contro, che una tale opera, può portare in centro storico, e soprattutto che non considera quello che è Corso Milano ad esempio. La soluzione qui non è il tram, ma bus elettrici. Io non sono un tecnico, ma di sicuro il tram in Corso Milano non può essere una soluzione intelligente. Vi prego di accettare le mie rimozioni che le assicuro non sono le uniche. Non è perché ci sono i fondi che l'unica soluzione sia quella che state percorrendo. Ci sono tantissime criticità. La invito a venirci a vedere lei stesso.

[...]

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Area di impatto: Corso Milano

Sono contraria al passaggio del tram in Corso Milano già oberato da un traffico caotico!

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Area di impatto: Corso Milano

Sono CONTRARIO al passaggio del Tram attraverso Corso Milano - Padova. Vi sono altre soluzioni.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Area di impatto: Corso Milano

Scrivo per esprimere la mia contrarietà al progetto di fare passare il tram in Corso Milano a Padova. Ritengo che la viabilità sia già problematica come conseguenza delle piste ciclabili e che il tram peggiorerebbe ulteriormente la già disastrosa viabilità.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità, caratteristiche del mezzo

Il percorso immaginato è semplicemente folle e va ad aggravare (senza che ce ne fosse bisogno) la già massacrata viabilità di Corso Milano, con gravi ripercussioni per noi residenti.

Conosco assai bene la tipologia di progetto, avendo avuto modo di seguire molto da vicino l'analoga realizzazione a Venezia (la mia azienda era nella cordata esecutrice...) e mi stupisco che, a distanza di tutti questi anni, si voglia ancora procedere con questo tipo di tecnologia (problematica ed estremamente costosa per quanto riguarda le manutenzioni ordinarie e spesso straordinarie). Evidentemente in Comune non sanno come spendere i soldi di noi cittadini. Con riferimento al percorso poi, ho avuto modo di vedere il progetto alternativo proposto dall'Associazione Incivillis Padova e mi pare di estremo buonsenso. Mi riferisco al tracciato che passa per via Beato Pellegrino, allo stato già inibito al traffico veicolare (salvo poche eccezioni) e di dimensioni sufficienti a far passare i tram in entrambi i sensi di marcia. Spero di cuore, se proprio di tram si deve parlare, che il Sindaco (che apprezzo per il buon senso), valuti questa alternativa.

Partecipante: commerciante

Area tematica: attività commerciale e turistica

Visto l'iniziativa in corso per contrastare il passaggio del tram in Corso Milano, aderiamo alla protesta, visto l'impatto negativo che avrà contro le attività economiche della suddetta via e vie laterali.

Sosteniamo ampio parcheggio alla Prandina, senza il quale le attività economiche ne soffrirebbero.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Nel momento in cui verrà realizzata la linea in oggetto la carreggiata sulla via Chiesanuova ridurrà le corsie da 2 ad 1. Il risultato si è visto recentemente con i lavori di asfaltatura che hanno convogliato il traffico privato su un'unica corsia. Risultato: una colonna ferma dal ponte sulla tangenziale fino al ponte sul Brentella con raddoppio dell'inquinamento; qual è la soluzione?

Partecipante: cittadino

Area tematica: fermate

Personalmente sono molto contento del progetto e spero che possa essere terminato quanto prima. Rispetto alla prima linea mi piacerebbe una maggiore attenzione alle fermate, oggi molto più simili ad una semplice fermata di bus che ad un nodo di una rete di trasporto metropolitano moderno (mancano mappe, schermi con orari, pensiline adeguate) e sono troppo strette e pericolose. È un attimo scivolare sui binari quando piove. Mi piacerebbe che si potesse anche immaginare di chiamarne, almeno la metà, con nomi di donna, magari in corrispondenza di vie o piazze intitolate a personaggi femminili.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Area di impatto: Chiesanuova

Il tram funzionerà bene, solo se verrà tolto almeno il traffico pesante da via Chiesanuova, altrimenti tutto sarà più complicato.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Area di impatto: Chiesanuova

Ho partecipato al dibattito pubblico al cinema Esperia il 9/3/22, e, come sollevato da più di qualcuno, da progetto presentato non sembra sia prevista una fermata davanti all'Alì di via Chiesanuova, dove attualmente c'è la fermata del bus. Ciò comporterebbe un notevole disincentivo di utilizzo del tram per tutta la popolazione residente tra le previste fermate Pierobon e Cimitero Maggiore, troppo distanti tra loro per una fetta importante di popolazione. Grazie per l'attenzione.

Partecipante: cittadino

Vi scrivo per avere maggiori informazioni in merito all'interscambio, previsto nel PUMS, tra la linea SIR2 e la ferrovia Padova-Bologna mediante il ripristino della stazione Padova Campo Di Marte.

Volevo sapere se tale connessione è prevista nel progetto o se è stata scartata, poiché nell'incontro pubblico a Chiesanuova tale intervento non è stato affrontato e nelle planimetrie non è presente alcuna fermata nelle immediate vicinanze della ferrovia.

A parer mio tale interscambio garantirebbe un più rapido e comodo servizio di trasporto specialmente per i passeggeri provenienti da Rubano/Chiesanuova e diretti non verso il centro città ma verso Venezia oppure verso Rovigo/Bologna, contribuendo dunque a ridurre quella porzione di traffico privato che attraversa il quartiere per raggiungere la tangenziale e le autostrade.

[...] per allegarvi una rappresentazione schematica della mia idea per il nodo di Campo Di Marte di seguito descritta: in rosso è indicata la fermata tranviaria, posizionata al centro del cavalcavia e dunque costituita da una sola banchina centrale;

all'estremo est della fermata è presente un ascensore (indicato in nero) per connettere la fermata alla stazione ferroviaria;

a margine della stazione è presente una pista ciclo-pedonale (indicata in giallo), da realizzarsi in sostituzione dei binari (attualmente inutilizzati) ad est della ferrovia, che colleghi via Vicenza con vicolo Il Magenta e con via Palestro; infine si propone la trasformazione dell'area verde situata a sud del cavalcavia in un nuovo parco urbano a servizio del quartiere.

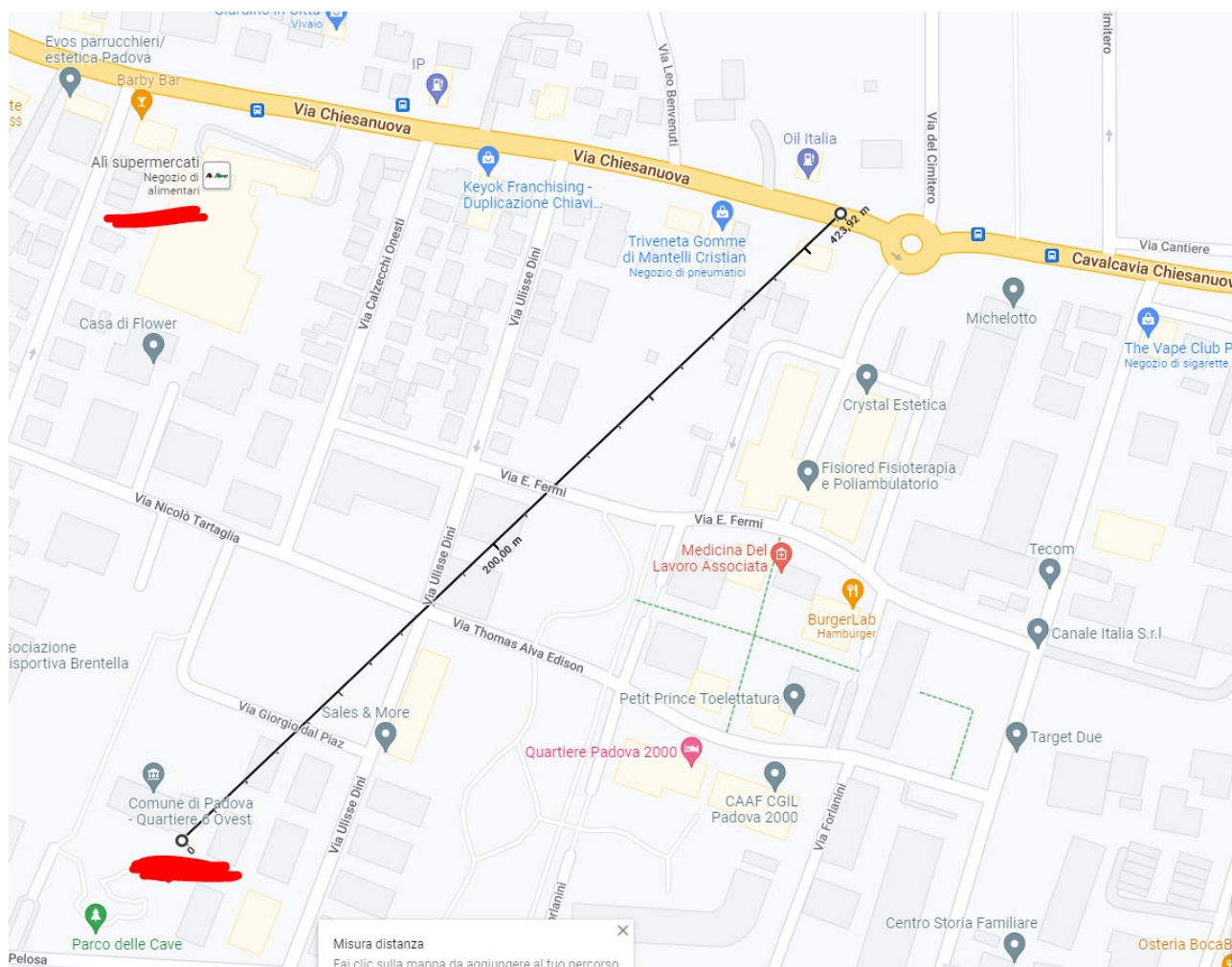


Partecipante: cittadino

Area tematica: fermate

Area di impatto: Chiesanuova

Credo andrebbe considerata, nella collocazione della fermata al cimitero maggiore di Chiesanuova, non solo la vicinanza al cimitero stesso ma anche ad altri punti di interesse nella zona (sede del Quartiere, area commerciale supermercato Ali e negozi circostanti). Come evidenziato nella mappa allegata potrebbero essere meglio serviti da uno spostamento della fermata verso l'incrocio con via Dini.



Partecipante: cittadino

Area tematica: fermate

Area di impatto: Chiesanuova

Abbiamo appreso dall'amministrazione comunale che verrà eliminata la fermata davanti all'Ali per "risparmio di tempo", anche se in realtà sarà l'unica eliminata, ed è anche molto utilizzata. Penso come consulta che sia importante portare questa istanza in amministrazione, anche considerando che nel rione Cave sono molte le persone anziane residenti.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Area di impatto: Corso Milano

[...]

Ovviamente capisco che la vostra idea di progetto è quella che avete illustrato ma, alla luce di quanto sopra [criticità nel traffico promiscuo su Corso Milano, ndr] altra cosa sarebbe il mantenimento di due corsie in entrata in uscita per le autovetture, con una sola corsia del tram in entrata da Corso Milano ed il ritorno da via Beato Pellegrino, con un'unica rotaia che serve alternativamente il senso di entrata e quello di uscita, o meglio ancora con un sistema di trasporto più flessibile non legato a rotaia.

Poiché non ne ho sentito parlare mi auguro che sia previsto un ampio parcheggio alla Prandina dove possa parcheggiare chi, cliente o fornitore che sia, deve raggiungere il mio ufficio (così come molti altri nelle vicinanze) provenendo da fuori città ed uscendo al casello di Padova Ovest.

Partecipante: cittadino

Area tematica: fermate

Area di impatto: Chiesanuova

Chiedo non venga soppressa la fermata davanti supermercato Ali, per persone anziane non è fattibile andare fino davanti al cimitero maggiore o ancora peggio alla caserma Pierobon. A quella fermata salgono sempre diverse persone che abitano nelle strade limitrofe a via Chiesanuova.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Area di impatto: Vigonza

Tragitto in Comune di Vigonza insufficiente e sbagliato concettualmente mandare il tram alla stazione del treno sotto la tangenziale (nel nulla). Il sottopasso verso "il fagiolo" si intaserebbe di traffico inchiodando lo snodo di piazza Regia. Secondo me la fermata "STAZIONE FS" va fatta in qualche modo sul Ponte sul Brenta (sono poi 100 m a piedi e si potrebbe fare un tragitto con pensilina) ed i 600 metri in Comune di Vigonza (insufficienti) portino il tram almeno a Busa giardini scuole. Il percorso ideale dovrebbe portare il tram a Vigonza centro passando da Busa via Moro a Perarolo via Diaz e Vigonza centro via passaggio Eleonora.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Area di impatto: Sarmeola Chiesanuova

Molte delle automobili che percorrono verso la città la Regionale 11 a Sarmeola e Chiesanuova, soprattutto nelle ore di punta al mattino e la sera, non sono dirette in città ma svoltano a destra per via Sette Martiri o via Cave o più avanti al cavalcavia di Chiesanuova per andare a prendere la tangenziale o andare comunque verso sud. Avete calcolato quante sono sul totale dei veicoli che percorrono la Regionale 11 in quel tratto? La Regionale 11, con la carreggiata ristretta per fare spazio al tram, può supportare il traffico di quei veicoli diretti a sud? oltre ovviamente a quelli che comunque continueranno a dirigersi verso la città malgrado la disponibilità del tram. A questo proposito, il completamento della tangenziale ovest è ritenuto che non sia più necessario per liberare la Regionale 11 di questo traffico di veicoli diretti a sud? Se è così, ne sono ovviamente contento, visto il fortissimo impatto sul territorio che avrebbe questo pezzo di tangenziale. Chiedo anche se sia previsto il mantenimento della linea di autobus 10 diretta a Caselle di Selvazzano.

Partecipante: cittadino

Area tematica: fermate

Area di impatto: Chiesanuova

Sono a chiedervi per la Linea SIR2, tratto via Chiesanuova, lo spostamento della fermata del Tram dalla sede prevista a ridosso del ponte di Brentelle di Sopra, alla vicina area verso est tra via Caporello e via Cesalpino di fronte alla Carige.

Per i seguenti motivi: sarebbero più comodi al tram gli abitanti della zona vicina che è più densamente abitata verso est; davanti alla Carige (lato nord) c'è un bel piazzale comodo per servizi alla fermata (sosta breve, persone con handicap, accesso e deflusso per le vie vicine); l'attuale sede prevista in progetto si trova vicinissima al ponte sul Brentelle, con edifici e negozi a ridosso di essa sul lato sud, e con l'incrocio, sempre a sud, di via 7 Martiri proprio nella parte opposta alla fermata.

CHIESANUOVA - ROMAGNOLI



Partecipante: cittadino

Area tematica: caratteristiche del mezzo

A parer mio sarebbe più confortevole che il tram fosse a 4 carrozze come a Venezia. In questo modo si aumenterebbe la capienza e si andrebbe a contrastare il sovraffollamento del mezzo negli orari di punta.

Partecipante: commerciante

Area tematica: viabilità e accessibilità, attività commerciali e turistiche

Area di impatto: Sarameola

[...] le scrivo, a nome mio e degli altri commercianti del quartiere Fatima di Sarameola, in merito al nuovo progetto Tram.

Siamo fermi sostenitori del progetto nella sua sostanza, ovvero ne riconosciamo l'utilità e i benefici, ma restiamo scettici riguardo alle modalità di implementazione.

Secondo quanto presentato finora, infatti, non è previsto nessun incrocio o attraversamento della linea tranviaria in corrispondenza dell'attuale ultima fermata del 10 e questo rappresenta in primo luogo un'importante ostacolo per la viabilità e in secondo luogo un grave intralcio all'attività quotidiana degli abitanti/clienti dei due quartieri della zona in questione; i quali, anche semplicemente per tornare a casa dal lavoro dovrebbero svoltare in corrispondenza del cimitero e poi tornare indietro. La limitazione del transito automobilistico e l'impossibilità di praticare soste brevi, in un'area commercialmente viva e dipendente da quest'ultime, mette in serio pericolo il futuro delle nostre attività; per questo motivo, per far sentire la nostra voce e discutere della questione, abbiamo già chiesto appuntamento con il sindaco di Rubano. [...]

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità, attività commerciali e turistiche

Area di impatto: Sarameola

Visto il progetto SIR2, sono molto preoccupato per la viabilità del Quartiere Fatima di Sarameola perché manca di un accesso principale sia ingresso e uscita verso la statale 11. Inoltre questo porterà un grave danno al piccolo commercio esistente nel quartiere.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

[...] ho guardato con attenzione la nuova linea del tram da Busa di Vigonza a Rubano e mi sono chiesto perché non è stato pensato, invece di avere un'altra linea in centro (le fermate Garibaldi Dante sono un doppione di quelle della Riviera che è adiacente a Piazza Garibaldi) di farlo passare per lo stadio facendolo diventare, finalmente, parte integrante di questa città visti anche gli annosi problemi di traffico e di parcheggio che ci sono, ogniqualvolta c'è una partita, magari pensando alla promozione del nostro Padova. Poteva essere fatto passare per lo stadio e poi riprendere per Via Chiesanuova.

Partecipante: cittadino

Area tematica: fermate

Area di impatto: Chiesanuova

Introduzione fermate aggiuntive (in corrispondenza supermercato Ali e Chiesa); possibilità di caricare biciclette.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità e accessibilità

Area di impatto: Sarmeola

Abito con la mia famiglia in Via Fatima da circa 4 anni ed abbiamo scelto quella zona per la sua comodità ai servizi e per le ampie possibilità di parcheggio che equivale a vivibilità, ho paura che con l'avvio del tram, se non vengono aumentati i parcheggi in quel quartiere, si possa rischiare di danneggiare sia noi residenti sia i commercianti, perché chi arriva da caselle lasciando la macchina in zona Fatima per prendere il Tram, possa far collassare gli spazi dedicati al parcheggio. Chiedo maggiore attenzione ai nuovi parcheggi ed alla vivibilità di quella zona, pur apprezzando l'arrivo della nuova linea del Tram. Buon lavoro.

Partecipante: cittadino

Area tematica: fermate

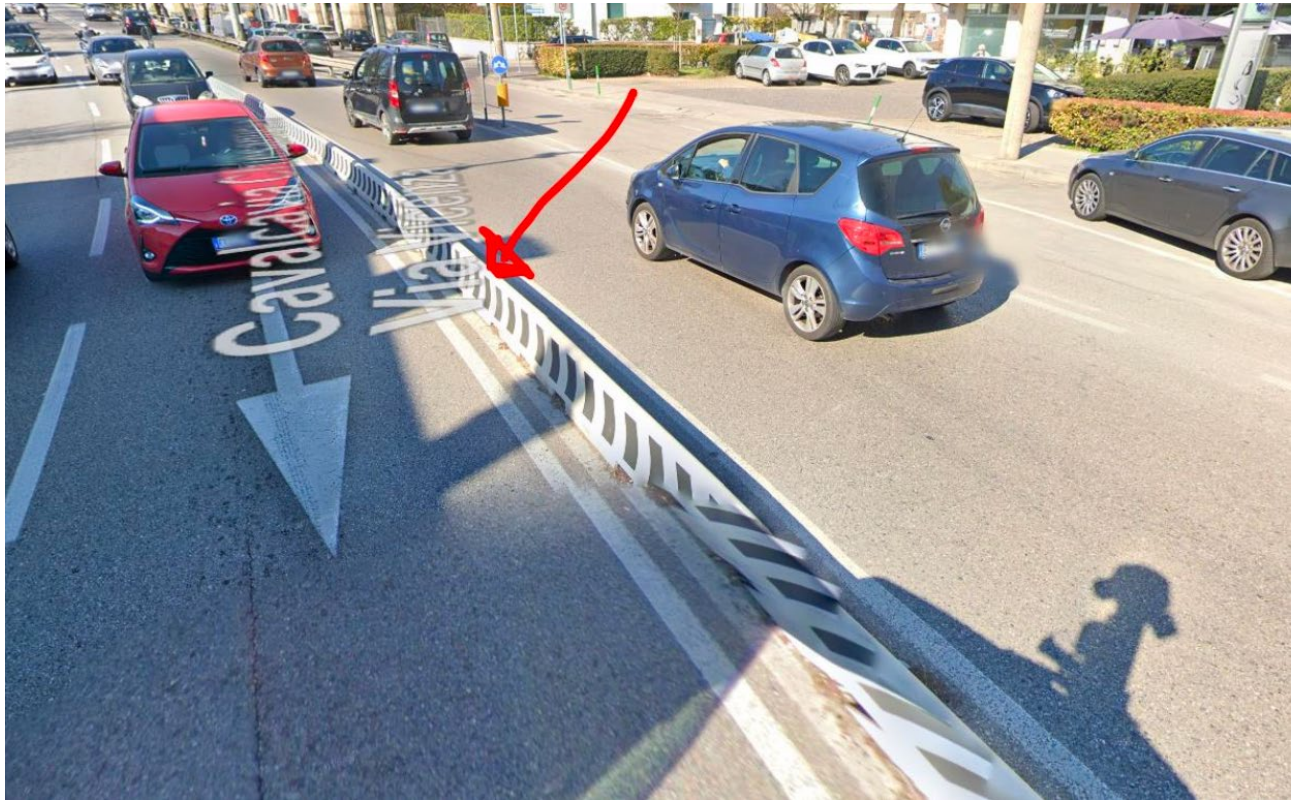
Area di impatto: Sarmeola

Ho visto sul progetto che sulla linea SIR2 è prevista presso Sarmeola di Rubano una fermata denominata "Sant'Antonio". Per evitare confusioni con il Santo e l'omonimo ospedale propongo di rinominare la detta fermata in "OPSA", nome con cui è popolarmente conosciuto l'adiacente centro servizi.

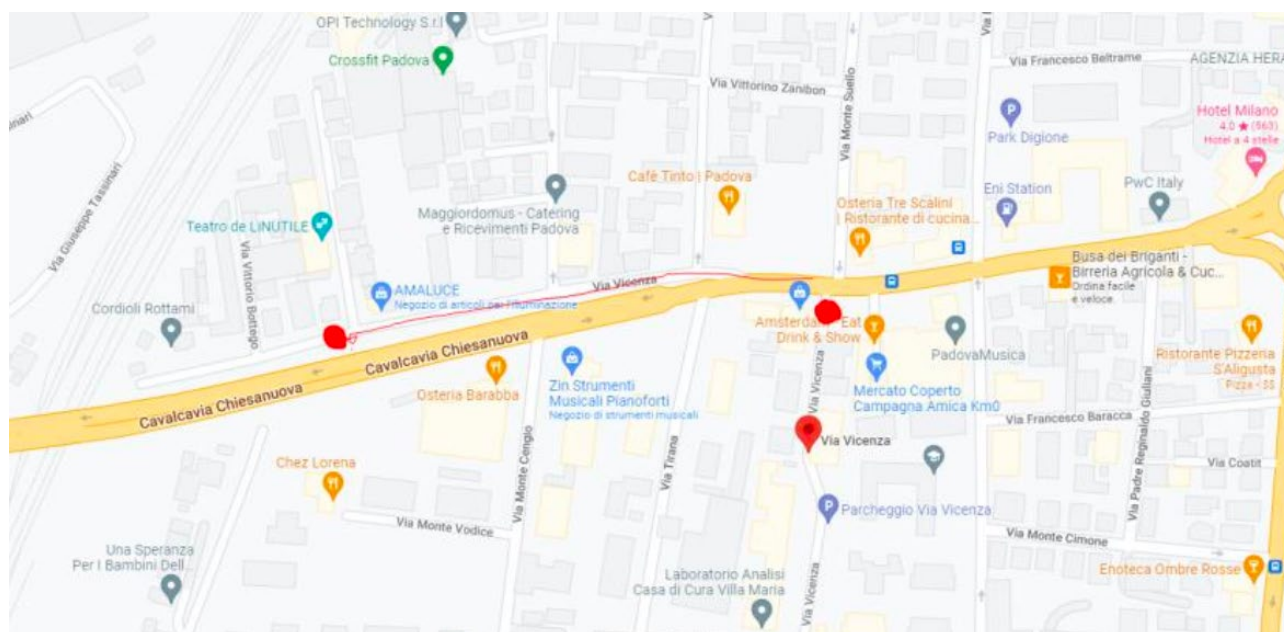
Partecipante: cittadino

Area tematica: fruibilità dello spazio pubblico

Credo vada tenuto conto in progettazione di opere complementari di accesso alla zona di Corso Australia (Teatro Geox, prossimo Leroy Merlin). Attualmente l'area è difficilmente accessibile a piedi, con l'attraversamento pedonale impossibilitato da spartitraffico ai piedi del cavalcavia e un unico accesso che prevede l'utilizzo di una rampa precaria e poco visibile e il successivo percorso su un corridoio di manutenzione sul cavalcavia. Il percorso andrebbe reso fruibile per permettere di usare il tram per accedere all'area commerciale. Allego foto dello spartitraffico in via Vicenza, della rampa di accesso e localizzazione delle immagini e indicazione della prima parte del percorso pedonale.







Contributi raccolti al termine degli incontri

Di seguito sono riportati i contributi lasciati dai partecipanti agli incontri tramite la riconsegna di schede appositamente predisposte. Vengono riportati in forma anonima, indicando per ciascuno – laddove espresse – alcune informazioni di contestualizzazione.

Anche in questo caso, non sono riportate le domande e i quesiti avanzati, per i quali viene data risposta nell'Allegato 3.

Partecipante: imprenditore

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Capolinea Busa. Viabilità in entrata e uscita dal parcheggio. Capolinea per chi arriva da Cadoneghe e la zona industriale di Peraga. Piano di fattibilità tra la rotonda di Busa e arriva al capolinea con lo scavalco della carreggiata a Busa prima del sottopasso della ferrovia. Presente anche la pista ciclabile.

Partecipante: commerciante

Area tematica: viabilità ed accessibilità, caratteristiche del mezzo

Area di impatto: via San Marco

Non lo vogliamo il vostro tram. Veramente volete togliere le tre rotatorie (che aiutano a smaltire il traffico) per inserire il tram quando basterebbero i bus elettrici che cosano molto meno? Basta farne passare solo uno su via San Marco se il problema è lo spazio.

Partecipante: commerciante

Area tematica: caratteristiche del mezzo

Area di impatto: via San Marco

Ritengo che il tram sia obsoleto, pericoloso e vecchio. Esistono bus elettrici che costano meno e sono più comodi rispetto al tram. Abbiamo partecipato ad un dibattito dove abbiamo ascoltato le vostre volontà, le volontà del commerciante non esistono. Abbiamo assistito solo ad un elenco di volontà che non ci appartengono.

Partecipante: associazione

Area tematica: pista ciclabile

Area di impatto: Ponte di Brenta

Si analizzi la possibilità di deviare l'attuale pista ciclabile attualmente snodata in via San Marco. Percorso alternativo: da Ponte sul Brenta, argine di Brenta (sempre su via San Marco), via Ceron, via Micca, via delle Ceramiche, via Cervi, via don Lago, via Chilesotti, via ippodromo. Dall'ippodromo o verso Mortise o verso il cavalcavia sulla A4 e riprendere via San Marco, Stanga. Avvicinare l'ultima fermata verso Padova prima del cavalcavia su A4 portandola a ridosso della rotonda San Marco/via Lago.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Secondo me bisogna ripristinare il semaforo alla rotatoria di Ponte Brenta in corrispondenza del distributore.

Partecipante: commerciante

Area tematica: caratteristiche del mezzo, tempistiche lavori

Area di impatto: via San Marco, Ponte di Brenta

Chiedo perché si insiste con il Translohr (fabbrica chiusa nel 2018) se è un mezzo di tecnologia vecchia. In Francia circola il tram bus dal 2019. Non serve spaccare la strada (cantiere breve), stessa capienza, costo minore e minore manutenzione. Siamo ancora in tempo per cambiare il pezzo. Pensate ai residenti ed ai commercianti.

Partecipante: cittadino

Area tematica: tempistiche lavori

Il tram è fantastico e aspettare 4 anni è troppo. La pista ciclabile attuale è inutile poiché innumerevoli maleducati utilizzano l'altro marciapiede.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Centro, Ponte di Brenta

Traffico di macchine e camion su via San Marco.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità, tempistiche lavori

Tempi di realizzazione. Viabilità durante e dopo la costruzione. È prevista una viabilità alternativa?

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Chiesanuova

1) come verrà gestito il traffico dei mezzi pesanti in via Chiesanuova? Ci sono molte zone industriali (es. Rubano, Casselle) e la maggior parte dei mezzi pesanti ci arriva transitando per via Chiesanuova/casello Padova est.

2) quando ci sono problemi in autostrada, il traffico viene scaricato in statale. Con il tram sarà impossibile con una sola corsia.

3) abito in via Caporello e lavoro a Mestrino quindi dovrò per forza continuare ad usare la macchina per andare al lavoro. Tornando da Mestrino, la prima svolta consentita a sinistra è via della Biscia (incrocio già ora molto pericoloso e trafficato) e poi dovrò tornare indietro per strade interne strette e non adatte ad assorbire traffico più intenso. Che senso ha? Perderò più tempo ed inquinerò di più e non ho alternative. Molte altre vie avranno lo stesso problema.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità, tempistiche lavori

Area di impatto: Chiesanuova

Aggiungere una fermata nei pressi del supermercato. Ponte ad hoc per il tram. Velocizzare le tempistiche dei lavori h24. Fermate ai lati della strada non centrali.

Partecipante: cittadino, membro Consulta di quartiere 6A

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Chiesanuova

Prestare attenzione al divieto di transito mezzi pesanti. Navetta di servizio tra il tram e le scuole superiori di via Cave e Complesso socio-sanitario dei colli. Curare il collegamento per i centri commerciali.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Ponte Brentelle

Sistemazione, viabilità, vibrazioni, livello stradale, deflusso acqua piovana, transito autocarri, messa in sicurezza, abitazioni prospicienti l'incrocio.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità, tempistiche lavori

Area di impatto: Chiesanuova

Non pensate che si riempiranno di auto le vie parallele o limitrofe per ovviare alle code su via Chiesanuova? Come ovviare?

Partecipante: cittadino
 Area tematica: viabilità ed accessibilità, tempistiche lavori
 Area di impatto: Chiesanuova
Togliere il passaggio dei camion per via Chiesanuova.

Partecipante: cittadino
 Area tematica: viabilità ed accessibilità
 Area di impatto: Chiesanuova
Incrocio via Vicenza con via Mazzini: richiesta di divieto di accesso al traffico pesante su via Chiesanuova potendo contare da ovest sulla via Mazzini per l'accesso al casello di Padova ovest e in uscita dalla città su corso Australia verso via Po per la medesima destinazione.

Partecipante: cittadino
 Area tematica: attività commerciale e turistica
 Area di impatto: Chiesanuova
Cercare di agevolare le attività economiche. Porre la massima attenzione alla viabilità e ai parcheggi. Mettere in sicurezza la pista ciclabile. Utilizzare la caserma Romagnoli per creare un parcheggio.

Partecipante: cittadino
 Area tematica: viabilità ed accessibilità
 Area di impatto: Chiesanuova
Bisogna trovare alternative per il transito di mezzi pesanti.

Partecipante: cittadino
 Area tematica: viabilità ed accessibilità
 Area di impatto: Chiesanuova
Dal cavalcavia Chiesanuova alla rotonda: prima di iniziare i lavori bisogna regolamentare in senso restrittivo la viabilità nel quartiere Palestro. La situazione è già grave per quanto riguarda i parcheggi, molte vie sono quasi intransitabili. Il quartiere è utilizzato come viabilità alternativa a via Volturno a senso unico e già ora passano molte auto e molto velocemente. Il tram è una bellissima soluzione di cui sono entusiasta.

Partecipante: commerciante
 Area tematica: viabilità ed accessibilità, attività commerciale e turistica
 Area di impatto: Corso Garibaldi
Dove sarà la fermata? potrò disporre del plateatico che ho adesso?

Partecipante: cittadino
 Area tematica: caratteristiche del mezzo
 Area di impatto: Corso Milano
No rotaia. Sì mezzi a batteria.

Partecipante: cittadino
 Area tematica: viabilità ed accessibilità
 Area di impatto: San Vito di Vigonza
Prolungamento ad uso delle frazioni. Si richiede di valutare la frazione di San Vito prevedendo un'uscita e un ingresso agevolato del traffico veicolare in quanto si potrebbe creare un blocco totale dell'area Vigonza/Noventa/Ponte di Brenta.

Partecipante: cittadino
 Area tematica: viabilità ed accessibilità
 Area di impatto: Vigonza
Prolungamento capolinea a Vigonza nord. Traffico su Ponte di Brenta, proposta di deviare su Padovanelle.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Vigonza

Estensione della linea sino a Vigonza, parcheggi ampi, problema del traffico nella zona della rotonda.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Vigonza

Prolungamento della linea fino a Vigonza centrale.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Vigonza

Capolinea di Vigonza: servizio navetta dalla stazione di Busa a Vigonza.

Partecipante: cittadino

Area tematica: costo biglietto

Migliorare la validazione dei biglietti con l'uso di varchi di accesso per limitare chi non paga il biglietto.

Partecipante: imprenditore

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Vigonza

Percorso pedonale dal capolinea alla zona industriale per favorire la mobilità di chi lavora in zona.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità, tempistiche lavori

Si spera che ci siano navette che da Vigonza portino al deposito del tram a bus.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Vigonza

Inadeguato il capolinea a Busa perché complicherebbe il traffico già congestionato. Bisogna ripensare il capolinea più a monte, non verso Perarolo già congestionato ma verso Peraga.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Ponte di Brenta, Vigonza

Mi preoccupa l'impatto sulla viabilità in tratti come Ponte di Brenta e la zona del Comune di Vigonza per la coesistenza con volumi di traffico già attualmente insostenibili che richiederà senz'altro modifiche anche all'attuale viabilità.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità, fruibilità dello spazio pubblico

Area di impatto: Vigonza

Far passare il tram per via Regia, via Venezia fino all'Interspar.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità

Area di impatto: Rubano

Via Nardi: si chiede di considerare il transito della nuova linea tram nell'ultimo tratto prima del capolinea lungo la SR11 evitando il passaggio all'interno del quartiere residenziale.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità, impatto ambientale

Area di impatto: Rubano

Il progetto preliminare non prevedere alcuna fascia di rispetto per i residenti che si affacciano in via Pria Fosca. Considerato l'estensione del campo (per l'80% in territorio di Rubano) sarebbe opportuno spostare l'intero capolinea e annessi verso il confine con il territorio di Mestrino in modo da lasciare un'area verde a ridosso di via Pria Fosca. Si potrebbe pensare ad un bacino di laminazione a cielo aperto mascherato da alberature per limitare l'impatto visivo dei condomini. Si chiede inoltre l'attenzione dell'impatto acustico che il tram avrà sui condomini adiacenti.

Partecipante: cittadino

Area tematica: viabilità ed accessibilità, impatto ambientale

Area di impatto: Rubano

Preferirei che la linea SIR2 passasse per via Rossi, parallelamente alla tangenziale SR11, invece che in mezzo al centro abitato (io abito in via Udine e sono preoccupata per l'impatto ambientale e il rumore). Trovo che sia più giusto che la linea prosegua fuori dal centro abitato, quindi ribadisco a fianco della SR11 (l'ingegnere che è intervenuto nell'incontro ha confermato in sede di dibattito che ci sarebbe lo spazio necessario). Il tram è un'idea favolosa ma deve passare lontano dal centro abitato per la sicurezza di tutti.



www.dptrampadova.it

