

DIBATTITO PUBBLICO

Linea tranviaria SIR2
Padova

Relazione conclusiva



www.dptrampadova.it



Indice

Premessa	4
Il dibattito pubblico in cifre	5
L'opera in sintesi	6
 Il dibattito pubblico	 10
Inquadramento di scenario	10
Considerazioni sul dibattito pubblico	10
La progettazione del dibattito pubblico	12
Ascolto del territorio	12
Dimensioni di coinvolgimento	13
Il progetto e il territorio: gli incontri pubblici	13
I tavoli tecnici	13
Il coinvolgimento digitale	14
Lo svolgimento del dibattito pubblico	14
L'evento di apertura e presentazione	14
Gli incontri pubblici	15
I tavoli tecnici	17
Le attività di comunicazione	18
Immagine coordinata	18
Il sito web	19
Social media	19
Relazioni con la stampa	20
Promozione sul territorio	20
Coordinamento con la comunicazione istituzionale	20
I quaderni degli attori	21
 Sintesi dei contributi	 22
L'utilità dell'opera e la tecnologia individuata	23
Il SIR2 e gli scenari futuri di mobilità urbana	23
I limiti operativi	23
Le criticità della tecnologia Translohr	23
Le alternative al mezzo	24

Caratteristiche dell'opera e delle infrastrutture di servizio	25
La rotaia e il sedime stradale	25
Le sezioni tipologiche	25
Le fermate	25
I capolinea	26
Infrastrutture e sottoservizi	26
Realizzazione dell'opera	26
Affidamento e realizzazione dell'opera	26
Aggiornamento dei prezziari	27
Espropri e indennità	27
Cantieri: tempistiche e criticità	27
Gli impatti sulla viabilità e sulla mobilità	28
Impatto sulla viabilità principale e accessoria	28
Impatto sulle aree di sosta	29
Impatto sulle attività commerciali	30
Impatto ambientale e acustico	30
Impatto sul patrimonio immobiliare, storico e artistico	31
Contributi migliorativi sul tracciato	31
Le alternative di tracciato	31
Rubano e Sarmeola	31
Via Chiesanuova	32
Corso Milano	33
Stazione ferroviaria	33
Stanga	33
Padova est e nuovo ospedale	33
Via San Marco e Ponte di Brenta	33
Vigonza	34
La pista ciclabile	34
Conclusioni	36
Quadro sinottico dei temi emersi	37

Premessa

Il dibattito pubblico dedicato alla linea tranviaria SIR2 nasce dalla volontà del Comune di Padova di avvalersi di questo strumento partecipativo per la realizzazione di un'opera che, seppur non ricompresa nell'elenco di tipologie ex Allegato 1 al DPCM 76/2018 (Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico), è finanziata parzialmente tramite risorse previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Il Comune di Padova ha dato il via, in data 14 dicembre 2021, alla procedura di dibattito pubblico, individuando come Referente di progetto Lorenzo Minganti, Dirigente del settore mobilità del Comune di Padova, e come RUP Diego Galiasso, dirigente tecnico di APS Holding SPA.

La figura individuata come Coordinatore del dibattito pubblico è Filippo Ozzola (Poleis Soc Coop, Ferrara), selezionata dal proponente dell'opera tramite affidamento diretto, ai sensi dell'art. 36 del Dlg. 50/2016, verificato il rispetto dei requisiti necessari e di compatibilità. Il percorso ha preso avvio il 1 febbraio 2022 con la pubblicazione del Dossier di progetto, ai sensi della normativa di riferimento, e si è chiuso il 30 maggio 2022, con la presentazione della Relazione finale da parte del Coordinatore del dibattito pubblico.

L'attività si è sviluppata con un evento di avvio e presentazione del dibattito pubblico, cui hanno fatto seguito 6 incontri pubblici con le comunità (4 nei quartieri di Padova e 2 nei limitrofi Comuni di Rubano e Vigonza, individuati come capolinea della linea tranviaria) e 3 tavoli tecnici con i portatori di interesse del territorio.

La relazione conclusiva è accompagnata da **4 Allegati**, parte integrante della stessa, il cui scopo è riportare le relazioni sintetiche degli incontri pubblici e dei tavoli tecnici, oltre a fornire risposte ai quesiti tecnici emersi durante il percorso e raccogliere i Quaderni degli attori prodotti durante il dibattito pubblico.

Gli incontri pubblici

17 febbraio 2022
Evento pubblico di presentazione del progetto

23 febbraio 2022
Il progetto e il territorio: Ponte di Brenta

3 marzo 2022
Il progetto e il territorio: Padova Est

9 marzo 2022
Il progetto e il territorio: Chiesanuova

15 marzo 2022
Il progetto e il territorio: Centro-Stanga

21 marzo 2022
Il progetto e il territorio: Vigonza

29 marzo 2022
Il progetto e il territorio: Rubano

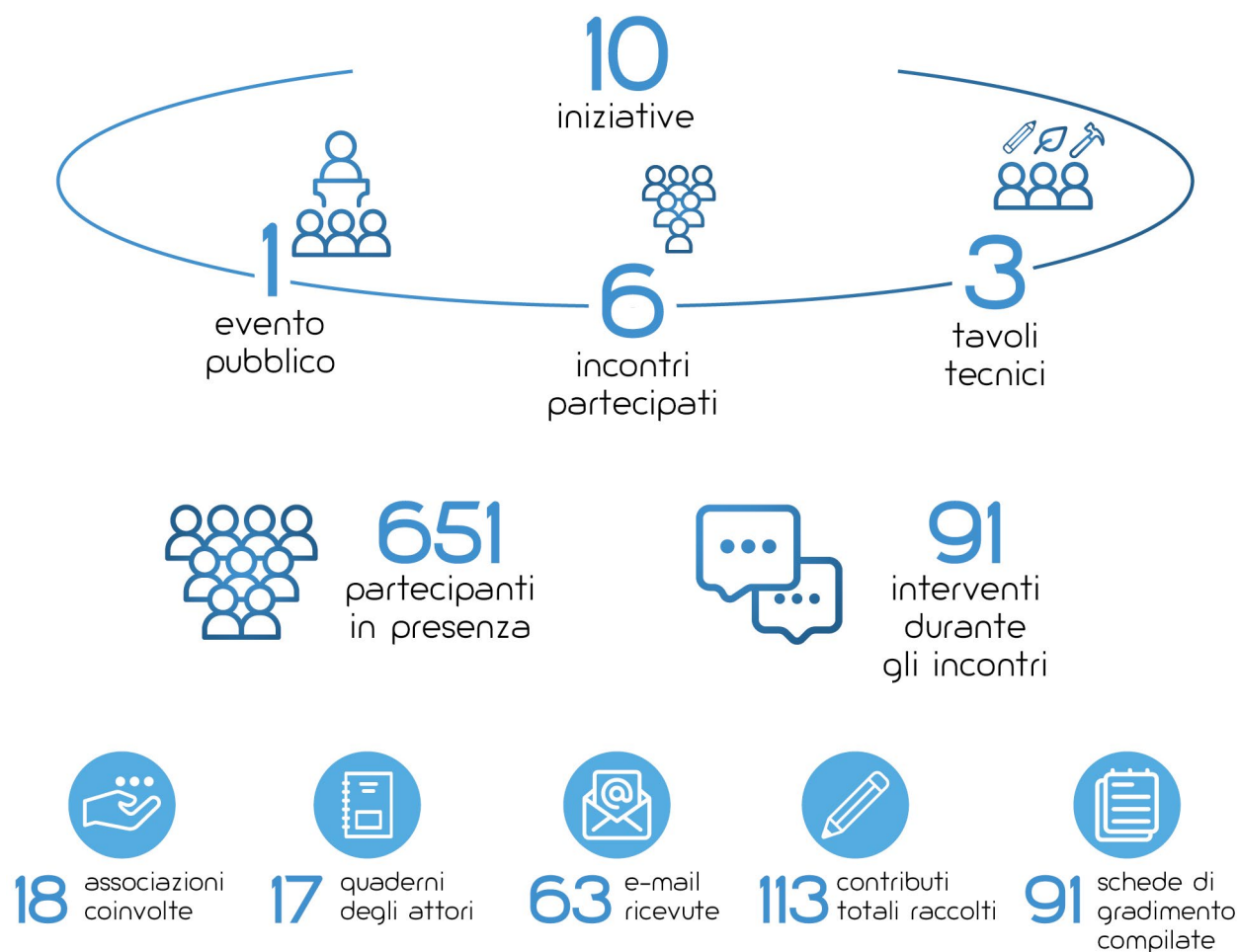
Tavoli tecnici

16 marzo 2022
Il progetto e lo sviluppo. Tavolo tecnico con associazioni del mondo imprenditoriale e sindacale

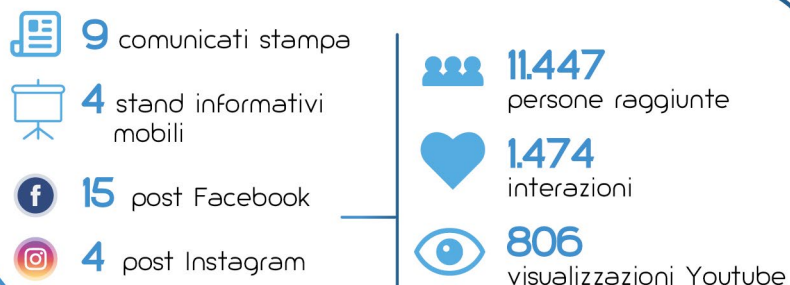
16 marzo 2022
Il progetto e le attività commerciali. Tavolo tecnico con associazioni del commercio e dell'artigianato

21 marzo 2022
Il progetto e la sostenibilità. Tavolo tecnico con associazionismo ambientale e culturale

Il dibattito pubblico in cifre



Comunicazione

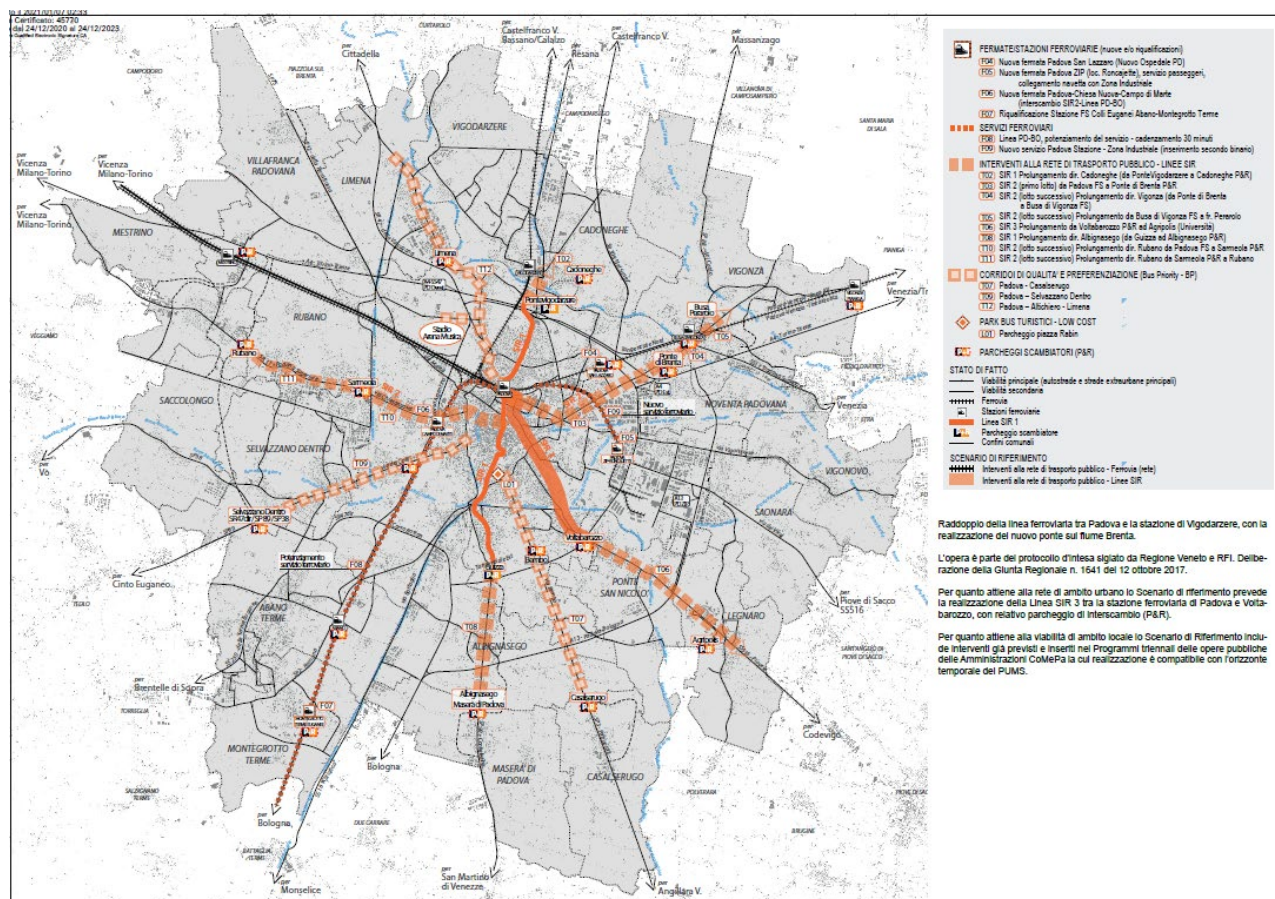


L'opera in sintesi

La realizzazione della linea tranviaria denominata SIR2, oggetto del dibattito pubblico, rientra nelle più ampie strategie di sviluppo della mobilità del Comune di Padova e della sua cintura urbana.

Il quadro di riferimento è dato dal **PUMS, il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile**, strumento adottato dalla Conferenza Metropolitana di Padova (CO.ME.PA.) e dal Comune di Vigonovo, con l'obiettivo di fornire una visione condivisa del sistema della mobilità per il decennio 2020-2030.

Il PUMS definisce aree di intervento relative a efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, sostenibilità energetica ed ambientale, sicurezza della mobilità stradale, sostenibilità socio-economica. A tal fine, vengono individuate 5 linee di azione strategiche, declinate in misure e interventi da attuare in modo coordinato al fine di **portare al riequilibrio modale** degli spostamenti, creando favorevoli condizioni di sviluppo in particolare del trasporto pubblico collettivo.



Il PUMS mira a valorizzare la qualità dello spazio pubblico come fattore per orientare politiche di accessibilità cittadina, riduzione dei rischi, miglioramento delle infrastrutture viarie. Il Piano vuole inoltre favorire l'uso di modalità di trasporto a minor impatto ambientale, individuando la pedonalità come tema trasversale per dare qualità allo spazio pubblico e mettere in sicurezza i percorsi, promuovendo la buona mobilità presso le giovani

generazioni, coinvolgendo anche i poli scolastici come ambiti privilegiati per dare sicurezza e piacevolezza, sottraendoli alla pressione del traffico veicolare. Fondamentale inoltre è l'incentivazione all'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani, e l'investimento in un trasporto pubblico di qualità, accessibile, confortevole e attrattivo. Tra gli obiettivi del PUMS anche l'importanza di separare il bisogno di mobilità dall'uso dell'auto, promuovendo auto in condivisione, auto pulite (mobilità elettrica) e più sicure. Infine, il Piano mira a favorire – attraverso regole e controlli – comportamenti più virtuosi per chi si sposta in auto e per i veicoli adibiti al trasporto merci.

Il PUMS conferma la necessità di sviluppare, nell'arco del decennio di validità del piano, il **Sistema Intermedio a Rete (SIR)** quale sistema di forza del trasporto pubblico locale sia di ambito urbano che di area vasta. Questo è articolato in tre linee di forza:

- nord – sud: Asse SIR1
- est – ovest: Asse SIR2
- stazione – sud est: Asse SIR3

Le tre linee individuate erano state già confermate nelle previsioni del PUM del 2001 e del PATI del 2012, e sono in sintonia con quanto disposto dal Piano Provinciale della Viabilità.

Al momento della scelta del sistema SIR1, Padova ha optato per una soluzione con tecnologica Translohr. Questo è un tram su gomma che ha una capienza intermedia tra bus e tram (può portare circa 180 persone nella versione a 3 casse), e richiede una infrastruttura più leggera rispetto a quella del tram tradizionale. Inoltre, il Translohr è caratterizzato sia da un minore ingombro trasversale del veicolo (2,20 m rispetto ai 2,20-2,30 m del tram), che da un minore raggio di curvatura (10,5 m rispetto 25 m del tram). Queste sue caratteristiche permettono una minore larghezza delle corsie protette/riservate, e quindi una maggiore flessibilità di inserimento nei contesti urbani dove la sezione stradale disponibile è limitata.

Dal 2021 il Sistema Intermedio a Rete diventa SMART, ovvero **Sistema Metropolitano A Rete Tranviaria**. Il sistema SMART completa la riprogrammazione del trasporto pubblico locale con l'obiettivo di dare risposta alla domanda di trasporto stimata al 2030 (20 milioni di persone all'anno), mettendo a sistema l'intermodalità.

Questo si traduce in tre linee che, combinandosi, generano 8 percorsi possibili, con infrastrutture di interscambio modale nei capolinea. I tre assi tramviari si snodano attorno al piazzale antistante la stazione ferroviaria, punto centrale della città di Padova, creando un sistema completamente interconnesso.

La realizzazione di una terza linea con l'impiego dei medesimi mezzi della linea SIR1 e SIR3 comporta che tutti i mezzi oggi in esercizio, quelli che verranno acquistati per il SIR3 che entrerà in funzione a breve e quelli della linea SIR2, siano dello stesso tipo e quindi possano essere utilizzati nelle diverse direttrici. Analogamente, l'impiantistica è uguale e quindi i sistemi di gestione delle tre linee possono essere centralizzati e gestiti dalle medesime competenze.



La presenza di tre linee con la medesima tecnologia genera la possibilità per gli utenti di raggiungere le diverse aree della città con lo stesso mezzo con o senza delle rotture di carico in corrispondenza dei punti in cui le tre linee si sovrappongono.

In riferimento all'espansione prevista nel quadrante est della città ed in particolare a seguito anche della presenza del nuovo ospedale, la domanda di trasporto sarà fortemente incrementata con l'origine degli spostamenti in tutto il territorio comunale, motivo per cui saranno necessarie corse dirette da ogni altro capolinea. In relazione alla sovrapposizione, il fatto di avere la stessa tecnologia, la stessa rotaia e veicolo, apre alla possibilità di generare delle nuove linee in corrispondenza di occasioni eccezionali o, a fronte di un riassetto del TPL o di particolari condizioni della domanda, in modo sistematico. Ad esempio, può esserci la necessità di creare delle corse che colleghino le linee con il futuro polo ospedaliero oppure i parcheggi ai capolinea con il palazzetto dello sport per un evento di particolare richiamo.

Avere per le tre linee la medesima tipologia di veicolo significa creare una flotta di circa 56/58 veicoli che coprono una lunghezza complessiva della rete di linee di 83,5 km, comportando dei vantaggi in termini di economie di scale e di ottimizzazione delle strutture esistenti e future, officine e depositi, le quali possono risultare funzionali a tutti i veicoli indipendentemente dalle linee.

Le operazioni di gestione e manutenzioni del mezzo sono le medesime, senza quindi la necessità di inserire nuove modalità operative, nuove strutture, nuove forniture ma utilizzando le competenze acquisite negli ultimi 13 anni e sfruttando quindi sia l'esperienza che ottimizzando le strutture esistenti. Sotto il profilo dei ricambi è possibile pensare a delle economie derivanti dal maggior numero di pezzi dello stesso tipo che verrà acquistato.

L'utilizzo del Translhor anche nella linea SIR2 avrebbe dei vantaggi legati alla possibilità di utilizzare gli stessi veicoli sulle tre tratte principali e, all'occorrenza, generare nuovi percorsi combinando i percorsi delle tre tratte. Questa fattibilità è legata all'utilizzo del medesimo veicolo che per la tratta 1 e 3 è stato scelto per superare dei limiti fisici di occupazione in riferimento alla sezione trasversale: alcuni tratti delle due linee hanno delle sedi stradali ridotte per effetto delle preesistenze che solo un veicolo con le dimensioni del Translhor può percorrere.

Qualora la terza linea venisse realizzata con un'altra tipologia di veicolo, di dimensioni trasversali maggiori, l'intercambiabilità verrebbe meno e l'effetto rete sarebbe di molto ridotto.

La realizzazione del SIR2 con una nuova tecnologia comporterebbe inoltre la necessità di realizzare depositi e infrastrutture ad essa dedicate e non condivisibili con altre linee. Il mezzo che dovrebbe essere acquistato dovrebbe essere di nuova concezione per garantire le performance richieste e quindi per quanto riguarda la gestione e manutenzione sarebbe necessario formare nuovo personale e provvedere a nuove linee di fornitura e lavorazione, partendo da un livello 0 per quanto riguarda l'esperienza pregressa su mezzi analoghi. Gli spazi di sosta e deposito non potrebbero essere condivisi con gli attuali mezzi in funzione.

Relativamente alle vie di corsa, il filobus percorre un nastro asfaltato che periodicamente deve essere rifatto a differenza del tram che occupa una corsia in cemento armato che, con le recenti modifiche apportate per il SIR3, non necessita di frequenti manutenzioni.

Infine, sotto l'aspetto visivo, l'attuale tram per i cittadini rappresenta ormai un punto di riferimento del TPL, e finora è risultato l'unico mezzo geometricamente compatibile con i percorsi cittadini di Padova.

La **linea SIR1**, operativa a partire dal Marzo del 2007, ha una lunghezza di circa 10,5 km e costituisce di fatto un'asta nord-sud (Vigodarzere-Guizza), che serve un'area fortemente urbanizzata. Lungo il tracciato insistono inoltre i principali monumenti cittadini (Cappella Scrovegni, Palazzo della Ragione, Pedrocchi, Prato della Valle, Basilica S. Giustina, Basilica S. Antonio, Odeo Cornaro, Convento di P. Leopoldo). La linea ha una capacità di circa 1.800/2.000 passeggeri/ora. Il tracciato ha 26 fermate ed il servizio prevede una percorrenza media tra i due capolinea di 34 minuti.

La **linea SIR3** ha attualmente concluso la fase di progettazione definitiva ed è in corso la gara per l'affidamento dell'appalto integrato. La lunghezza del tracciato del progetto così come presentato al Ministero Infrastrutture e Trasporti è di 5,4 km ed il tempo di percorrenza (singola direzione) è stimato essere intorno ai 20 minuti. Il capolinea è alla stazione ferroviaria di Padova Centrale, da cui prosegue verso sud-est servendo la zona degli Ospedali, a forte attrazione di traffico. Prosegue poi fino a connettersi con la Tangenziale Sud Voltabarozzo. Allo stato attuale la tratta ha 13 fermate.

La **linea SIR2**, oggetto dell'intervento descritto nel presente documento, ha una lunghezza complessiva di circa 17,5 km, e attraversa la città da ovest (Rubano – incrocio con via Pria Fosca) fino a est (Busa di Vigonza), servendo così due importanti direttrici di accesso alla città, rispettivamente lungo la SR11 e la SR515. La linea percorre una tratta comune lunga 14,3 km che è attrezzata con 27 fermate.

All'altezza di via Einaudi e via San Marco, il tracciato si sdoppia: una prima direttrice, di circa 0,85 km, raggiunge il nuovo ospedale a Padova Est – San Lazzaro RFI (con una fermata aggiuntiva a San Lazzaro), mentre la seconda direttrice, che ha una lunghezza di circa 3,3 km ed è servita da 7 fermate aggiuntive, passa oltre il Ponte di Brenta, e ha il suo capolinea presso il parcheggio scambiatore in fase di progettazione che servirà la stazione RFI di Busa di Vigonza.

Date le caratteristiche fisico-geometriche del tracciato, e la disponibilità di spazi più ampi rispetto al corridoio del SIR3, l'attuale PFTE propone un Corridoio della Mobilità in sede riservata per l'84% del suo sviluppo utilizzabile da tutto il TPL oltre alla presenza di un itinerario ciclabile senza soluzione di continuità per l'intero percorso.

A sostegno della strategicità assoluta della linea tranviaria, le amministrazioni dei tre Comuni attraversati da SIR2 (Padova, Rubano, Vigonza) hanno siglato un **Protocollo di collaborazione**, approvato dai consigli comunali delle amministrazioni coinvolte e dal Cda di APS Holding Spa.



Il dibattito pubblico

Inquadramento di scenario

L'attenzione in merito all'opera oggetto del dibattito pubblico si inserisce in un contesto di confronto aperto tra amministrazione e comunità locale sui temi della mobilità, con particolare attenzione alla linea SIR3, oggetto di incontri pubblici di presentazione e di una successiva campagna informativa denominata "Aspettando il tram", avviata nel 2021, con l'obiettivo di comunicare alla cittadinanza i vantaggi della nuova linea.

L'esperienza positiva della linea SIR1, operativa dal 2007 e realizzata con la stessa tecnologia proposta per le linee SIR2 e SIR3, rappresenta un esempio di riferimento in occasione delle relazioni con la comunità locale in merito al futuro del sistema di trasporto pubblico locale.

Tuttavia, proprio il confronto con la cittadinanza in merito alle linee SIR1 e, in modo particolare, alla SIR3, ha portato all'emersione di posizioni critiche, soprattutto in merito alla tecnologia adottata, stimolando tra l'altro la nascita del Comitato No Rotaie Voltabarozzo.

La divulgazione di informazioni relative alla volontà di realizzare la linea SIR2, alla proposta di tracciato e all'intenzione di sottoporla a dibattito pubblico hanno sollecitato l'attenzione di cittadini ed attività commerciali, in particolare se posti in prossimità del percorso, con le prime richieste di chiarimenti rivolte all'amministrazione comunale e l'apparizione di pagine e gruppi di confronto sui principali social network.

Considerazioni sul dibattito pubblico

Le attività realizzate hanno consentito di incontrare le comunità impattate dal percorso direttamente nei propri contesti territoriali, con incontri nei Comuni di Rubano e Vigonza e nei quartieri di Padova che saranno attraversati dalla linea SIR2. Durante ogni incontro sono state raccolte schede di gradimento personali e anonime, al fine di valutare l'utilità degli incontri, la percezione di utilità delle attività di partecipazione e la soddisfazione nella gestione degli incontri.

Da queste schede e da altre osservazioni raccolte, durante gli appuntamenti e tramite email, emerge un generale apprezzamento per il dibattito pubblico, poiché ha permesso di conoscere approfonditamente l'opera, avvicinare il confronto alle comunità e raccogliere contributi migliorativi.

Si sono registrate tuttavia alcune critiche in merito alle modalità di gestione del dibattito pubblico e altre – più consistenti – inerenti alcune scelte del proponente dell'opera non oggetto di negoziazione.

Preme sottolineare, partendo da quest'ultima osservazione, come la maggior parte di segnalazioni e contributi ricevuti dal coordinamento del dibattito pubblico in fase iniziale di percorso fossero oppositivi all'opera, sia per il tracciato sia per la tecnologia Translohr adottata. Questi aspetti – che tratteremo nei paragrafi seguenti – mettono in luce come una delle attività prioritarie del dibattito pubblico debba essere quella di informare le comunità in merito all'opera e allo svolgimento del dibattito pubblico stesso, con il compito essenziale del coordinatore di stabilire i temi di discussione¹.

Dunque si rileva come elemento sensibile la necessità di ribadire la funzione del dibattito pubblico quale strumento essenzialmente informativo e consultivo, al fine di pianificare un percorso che possa coinvolgere tutta la comunità e i portatori di interesse del territorio, adottando una strategia comunicativa di supporto capace di integrare canali e strumenti diversi per raggiungere un pubblico esteso in modo imparziale, trasparente ed equo.

L'ascolto è componente essenziale del dibattito pubblico, adottando modalità di facilitazione che portino in emersione non solamente le posizioni degli attori locali, ma le motivazioni sottese a tali posizioni, al fine di giungere ad una comprensione strutturata delle tematiche oggetto di dibattito.

Il dibattito pubblico, nel contesto padovano, è stato attivato in fase di progetto di fattibilità, laddove l'oppor-

¹ Si richiamano qui gli articoli 2 co. 1 lett. a, 6 co. 6 lett. a del DPCM 76/2018.

tunità dell'opera e i suoi elementi portanti (quali l'asse principale del tracciato e la tecnologia del mezzo) non sono, per il proponente dell'opera, più elementi soggetti a codecisione pubblica. Tale situazione (l'apertura di un dibattito pubblico su progetto di fattibilità) è prevista dalla normativa di riferimento², e non inficia la possibilità di aprire un confronto proficuo su elementi strategici relativi all'effettiva realizzazione dell'opera e al suo inserimento nella pianificazione generale del trasporto pubblico locale.

In questo contesto, il Progetto di Fattibilità Tecnico Economico (PFTE) già riporta le alternative valutate, gli studi trasportistici a supporto e le analisi di impatto e di costi/benefici. Il fatto che elementi particolarmente sensibili non fossero oggetto di dibattito pubblico ha sollevato criticità da parte di alcuni partecipanti, le cui posizioni ostative non sempre sono state positivamente tradotte in proposte migliorative per l'opera.

Entrando nel merito della gestione del dibattito pubblico, alcune critiche sono state ricevute in merito alle sedi e agli orari individuati per gli incontri con la cittadinanza. La maggior parte degli appuntamenti si è tenuta a partire dalle 18.00, mentre alcuni incontri si sono svolti alle 20.30 o 20.45. Consapevoli che sia impossibile individuare orari consoni alle esigenze di tutti, si ritiene tuttavia che entrambe le fasce di orario siano da considerarsi adeguate ad intercettare pubblici diversi, oltre gli orari canonici di lavoro. Si ricorda come tutti gli appuntamenti siano stati inoltre trasmessi in streaming e siano tuttora visionabili sul canale Youtube ufficiale del Comune di Padova, dando l'opportunità a tutti di poter seguire da remoto, anche in differita, le attività di dibattito.

Per quanto concerne le sedi, è stata svolta un'attività complessa di individuazione di spazi dalle capienze adeguate, localizzati tenendo in considerazione sia la prossimità alle aree più popolate attraversate dal percorso, sia la vicinanza ai nodi di impatto maggiori. Non da ultimo, si ricorda come lo svolgimento dell'intero percorso sia avvenuto in stato di emergenza pandemica, con vincoli ulteriori relativi all'individuazione e alla capienza delle sedi. A nostro avviso, la ricerca degli spazi ha permesso di costruire relazioni con attori del territorio (ad es. parrocchie, gestori spazi civici, realtà alberghiere) che hanno supportato il dibattito pubblico in loco, collaborando nella promozione delle iniziative e facendo da cassa di risonanza a livello di comunità locali.

Un aspetto che ha ricevuto critiche riguarda la fase di confronto pubblico e raccolta di domande da parte dei partecipanti agli incontri. Gli appuntamenti sono stati organizzati con una sessione frontale di presentazione delle modalità di svolgimento del dibattito pubblico e delle caratteristiche dell'opera oggetto dello stesso, a cui seguiva una sessione di consultazione con il pubblico presente o in collegamento da remoto, raccogliendo domande e ascoltando eventuali interventi strutturati.

Al fine di garantire uguali opportunità di intervento, un facilitatore aveva il compito di raccogliere le candidature e condividere indicazioni in merito ai tempi di parola e alle modalità di intervento. Ad ogni partecipante è stata garantita possibilità di parlare, e tutti gli interventi hanno ricevuto risposta. Alcuni partecipanti hanno tuttavia ritenuto troppo articolata la sessione iniziale di presentazione rispetto al tempo lasciato alla discussione con la comunità. A tal fine, ricordiamo come mediamente gli interventi iniziali non superassero i 45 minuti, garantendo la condivisione minima degli elementi essenziali dell'opera e delle modalità di svolgimento del dibattito pubblico, e permettendo dunque una sessione di confronto consapevole e ampia, fino ad esaurimento interventi. Tuttavia, alcune critiche sono arrivate in merito al fatto che alcune domande relative a temi correlati alla realizzazione dell'opera (ad esempio in merito ad alcuni aspetti del PUMS o a soluzioni urbanistiche in corso di pianificazione) non venissero adeguatamente evase durante il dibattito pubblico, suggerendo un maggiore coinvolgimento di tecnici comunali durante gli incontri.

Infine, si richiama come il coordinamento e l'amministrazione abbiano ricevuto una lettera di critica da parte di un partecipante che ritiene inadeguata la gestione del suo intervento. Prendendo in attenta considerazione le sollecitazioni ricevute, si ritiene tuttavia di aver agito in modo coerente ai principi condivisi di gestione della sessione di confronto pubblico, assicurando la presentazione del corposo e critico intervento senza interruzioni e con risposte adeguate, limitandone tuttavia la replica pedissequa in occasione degli incontri successivi ai quali ha preso parte il medesimo cittadino, al fine di garantire equità di accesso alla parola da parte di altri partecipanti e una congrua attenzione alle specifiche esigenze di ogni diversa realtà territoriale interpellata. A completamento di tali considerazioni, si richiamano suggerimenti espressi dai partecipanti e raccolti al termine degli incontri in apposite schede di valutazione³, dove viene ribadita la richiesta di contingentare i tempi degli interventi, per permettere maggiori approfondimenti nelle risposte.

In generale, nonostante alcuni appuntamenti si siano rivelati particolarmente animati nel confronto (si ricor-

² Art. 22 D.Lgs 50/2016, che istituisce il dibattito pubblico, e DPCM 76/2018 che ne regola lo svolgimento.

³ Si veda l'Allegato 1, dove si riporta, in chiusura di documento, la sintesi delle valutazioni espresse dai partecipanti e i suggerimenti espressi al termine degli incontri.

dano il tavolo tecnico con le associazioni del commercio e dell'artigianato del 15 marzo 2022 e l'incontro pubblico di Rubano del 29 marzo 2022), le attività di confronto hanno permesso di superare alcune polarizzazioni di posizione e stimolato l'emersione di proposte integrative sostenibili e condivisibili. Proprio a seguito dei due citati interventi, per fare un esempio, le amministrazioni di Padova e di Rubano si sono espresse pubblicamente con dichiarazioni che accoglievano quanto emerso in sede di dibattito pubblico.

La progettazione del dibattito pubblico

Il 14 dicembre 2021 il Comune di Padova ha comunicato alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (CNDP) la propria intenzione di avviare il dibattito pubblico in merito alla linea tranviaria denominata SIR2. L'Ufficio di Presidenza della CNDP ha comunicato il 20 dicembre 2021 l'instaurazione della procedura di dibattito pubblico, ritenendo il progetto di fattibilità tecnico economica completo e in linea con i requisiti di cui alla raccomandazione n.1 della Commissione Nazionale per il dibattito pubblico, e riconoscendo, secondo quanto previsto dal DPCM 76/2018 art. 3 co. 4^a, nel caso di specie l'applicazione del procedimento di dibattito pubblico ordinario.

Il 23 dicembre 2021 viene nominato il coordinatore del dibattito pubblico, che nei 30 giorni successivi ha analizzato il Dossier di progetto ed elaborato il Progetto di dibattito pubblico.

La pubblicazione del Dossier di progetto sul sito istituzionale del Comune di Padova, sul sito dedicato al dibattito pubblico in oggetto e la corrispondente comunicazione alla CNDP in data 1 febbraio 2022 hanno sancito l'avvio istituzionale del dibattito pubblico, accompagnato da un comunicato stampa.

Il dibattito pubblico è stato presentato il 17 febbraio 2022 in occasione di un evento pubblico dedicato, alla presenza della stampa e delle istituzioni locali.

Il dibattito pubblico ha avuto una durata complessiva di 4 mesi, chiudendosi in data 1 maggio 2022, termine ultimo per la raccolta di contributi e osservazioni.

La struttura tecnica a supporto del coordinatore del dibattito pubblico era composta da Giuseppe Rovatti (Poleis Soc Coop), Giuseppe Tesoro (Poleis Soc Coop), Maura Corvace (Esperta in comunicazione pubblica e graphic design), Roberta Valenzano (Architetto, esperta di progettazione partecipata).

Il dibattito pubblico è stato accompagnato da una strategia di comunicazione e informazione che ha integrato la produzione di contenuti e canali originali, integrandoli con gli strumenti già in essere e dedicati alla tematica del trasporto pubblico locale.

Ascolto del territorio

La fase di avvio del dibattito pubblico ha visto l'impegno del coordinatore del dibattito pubblico per incontrare gli amministratori e i referenti degli uffici tecnici dei tre Comuni coinvolti, al fine di raccogliere le intenzioni politiche, le percezioni condivise dagli attori istituzionali e gli elementi salienti di impatto del progetto. Tale analisi di scenario è stata integrata dagli incontri con il RUP, al fine di raccogliere le caratteristiche dell'opera e mettere in luce criticità e punti di forza, e dal coordinamento con lo staff comunicativo del Comune di Padova e con i consulenti esterni di comunicazione, al fine di completare la percezione del sentiment in merito alle opere "sorelle" SIR1, già in funzione e dunque stimolo per verificare il cambiamento nella percezione di impatto dell'opera, e SIR3, il cui progetto fu oggetto di incontri di condivisione con la comunità locale.

Questa fase ha portato, con un'analisi della rassegna stampa e dell'attività sui principali social network degli attori organizzati interessati dal nuovo tram, ad una mappatura preliminare dei soggetti attivi e delle posizioni presenti sul territorio, agevolando l'attività di predisposizione del progetto di dibattito pubblico e delle metodologie di gestione dello stesso. Sono stati rilevati in particolare il Comitato No Rotaie, storicamente radicato a Voltabarozzo ma da subito attivo nelle borgate attraversate dalla futura SIR2 (sorgeranno, nel corso dello svolgimento del dibattito pubblico, due nuovi comitati, il Comitato No Rotaia C.so Milano e il Comitato No Rotaie Ponte di Brenta), e la community incentrata sulla pagina Facebook Viviamo Corso Milano, rinominata con l'apertura della campagna elettorale Corso Milano per Padova.

Gli elementi più significativi riscontrati ad avvio di consultazione pubblica possono essere riassunti come segue:

- criticità diffuse in merito alla scelta della tecnologia Translohr, ritenuta essenziale dal proponente per

4 "L'Amministrazione aggiudicatrice o l'Ente aggiudicatore può indire su propria iniziativa il dibattito pubblico quando ne rileva l'opportunità".

garantire la realizzazione effettiva del sistema di intermodalità previsto dagli strumenti di pianificazione della mobilità;

- criticità relative all'impatto sulle attività commerciali, con particolare attenzione al centro storico (Corso Milano) e ad alcune tratte con un sedime stradale più stretto (Chiesanuova, Ponte di Brenta);
- criticità in merito a traffico e viabilità, con il timore che il tram si inserisca in un tessuto già intasato, in particolare in alcune tratte particolarmente pressate anche da mezzi pesanti (via Chiesanuova), o che impatti in vario modo su aree residenziali (Rubano).

Tali elementi saranno trattati più approfonditamente nella sezione dedicata ai temi emersi.

Dimensioni di coinvolgimento

Il dibattito pubblico prevede l'integrazione di tre dimensioni di coinvolgimento della comunità locale:

Coinvolgimento orizzontale: incontri su base territoriale, nei due Comuni di Vigonza e Rubano e nelle borgate di Padova attraversate dalla linea tramviaria SIR2, al fine di affrontare in modo puntuale i nodi più significativi in ogni tratto del percorso, considerando gli impatti locali;

Coinvolgimento verticale: tavoli tecnici mirati, dedicati ai portatori di interesse locali, con attenzione particolare alle associazioni di categoria, alle associazioni del commercio e dell'artigianato, all'associazionismo ambientale e culturale;

Coinvolgimento digitale: attraverso l'attivazione del sito web dedicato al dibattito pubblico SIR2, con funzioni sia informative sia di raccolta di contributi e documenti, e alla sua promozione sui principali social network e canali digitali correlati.

Il progetto e il territorio: gli incontri pubblici

Il coinvolgimento orizzontale della comunità è stato garantito dalla pianificazione di sei appuntamenti aperti alle comunità, organizzati nei territori attraversati dalla linea SIR2.

La scelta metodologica è stata quella di riproporre in ogni incontro una parte di presentazione comune, accompagnata da un approfondimento specifico relativo agli impatti dell'opera localizzati nei territori in cui si svolgevano gli incontri. Durante le sessioni di confronto, si è scelto di privilegiare gli interventi coerenti con le priorità locali, rimandando talvolta le domande più generali alle risposte già predisposte e pubblicate nell'area FAQ del sito.

Per quanto riguarda l'organizzazione degli incontri, sono stati previsti appuntamenti dalla durata media di 2-2,5 ore, con una prima sessione di circa 45 minuti dedicata ad inquadrare le modalità di svolgimento del dibattito pubblico e presentare l'opera.

La sessione successiva era dedicata alla raccolta di domande e interventi dal pubblico. Tale sessione è stata agevolata dalla presenza di facilitatori in sala, impegnati a raccogliere le candidature e controllare l'attività di turnazione. Un ulteriore facilitatore seguiva la diretta sui canali social, raccogliendo integrazioni, commenti e domande, coordinando l'organizzazione delle risposte con quanto raccolto di volta in volta in sala.

Ad ogni partecipante, nella fase di iscrizione, veniva consegnato materiale informativo comprendente tra le altre cose sia planimetrie e sezioni del tracciato sia una scheda personale di raccolta contributi, sia un form di valutazione dell'attività.

Due degli incontri pubblici sono stati realizzati nei Comuni limitrofi di Rubano e Vigonza, individuati come capolinea del tram, coinvolgendo gli amministratori locali e gli uffici tecnici di competenza, anche a supporto delle fasi promozionali e informative di convocazione delle iniziative.

I tavoli tecnici

La dimensione di coinvolgimento verticale ha visto la convocazione mirata di stakeholders ritenuti significativamente interessati all'opera in oggetto, utilizzando criteri di mappatura a partire dagli indirizzi e dalle relazioni già in essere tra l'amministrazione e gli interlocutori individuati, in relazione a fattori quali l'interesse per l'intervento, l'impatto dell'intervento sullo stakeholder, l'importanza del coinvolgimento per la buona riuscita del processo, il livello di influenza, le dimensioni di conflittualità e collaborazione mostrate in precedenza, le aspettative e i possibili contributi migliorativi.

I tre tavoli tecnici organizzati hanno privilegiato l'accorpamento per “competenze”, convocando in modo separato gli attori del tessuto imprenditoriale e sindacale locale, l'associazionismo in tema commercio e artigianato, gli interlocutori in materia di tutela ambientale e del patrimonio culturale.

Obiettivo degli incontri era la condivisione delle priorità progettuali, declinate in base agli interessi specifici di competenza di ciascun attore, al fine di individuare opportunità collaborative, raccogliere criticità ed esigenze specifiche, condividere proposte migliorative in merito all'opera.

Il coinvolgimento digitale

La terza dimensione di coinvolgimento e attivazione della comunità locale ha visto l'implementazione del sito web dedicato al processo partecipativo e la sua promozione su canali online e offline, utilizzando da un lato i mezzi stampa, locandine e flyer promozionali distribuiti sul territorio comunale, dall'altro il sito istituzionale e i canali social ufficiali (Youtube e Facebook) del Comune di Padova, oltre alle pagine social (Facebook e Instagram) specificatamente dedicate alla mobilità tranviaria (Aspettando il tram), attivate nel corso del 2021 in attesa della realizzazione della linea SIR3 e con una fanbase già consolidata, garantendo buona pubblicità anche alle informazioni relative al dibattito pubblico dedicato alla linea SIR2.

I partecipanti hanno interagito con il coordinamento del dibattito pubblico tramite il form predisposto sul sito, tramite il contatto e-mail e attraverso l'invio di quaderni degli attori.

Lo svolgimento del dibattito pubblico

L'evento di apertura e presentazione

Al fine di presentare alla stampa locale, alle istituzioni, agli stakeholders e alla comunità il dibattito pubblico è stato organizzato un **evento di presentazione** tenutosi il 17 febbraio 2022 presso l'Agorà centro culturale Altinate San Gaetano, preceduto da una conferenza stampa.

All'evento hanno partecipato:

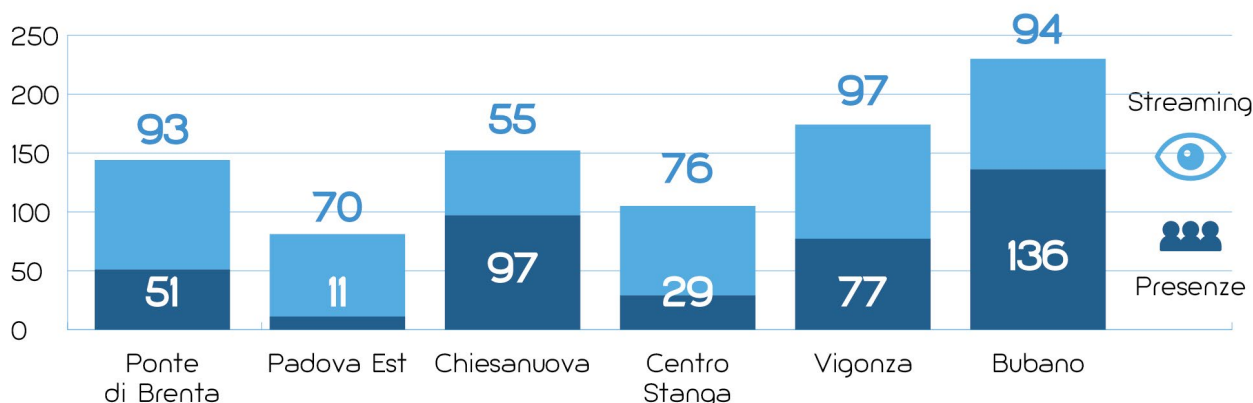
- Sergio Giordani, sindaco del Comune di Padova
- Sabrina Doni, sindaco del Comune di Rubano
- Stefano Marangon, sindaco del Comune di Vigonza
- Andrea Ragona, assessore alla mobilità del Comune di Padova
- Carlo Andriolo, dirigente settore mobilità del Comune di Padova
- Giuseppe Farina, presidente di APS Holding Spa
- Diego Galiazzo, direttore tecnico APS Holding Spa
- Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico

L'incontro ha permesso di condividere la visione strategica e istituzionale che ha guidato la progettazione dell'opera, presentando poi nel dettaglio gli elementi più significativi del Dossier di progetto, in modo da permettere ai partecipanti di inserire l'opera nel contesto della pianificazione della mobilità per il comprensorio padovano, illustrando gli impatti previsti dall'infrastruttura, chiarendo gli elementi invariati e i nodi progettuali più interessati dal coinvolgimento della comunità in ottica integrativa e migliorativa.

Inoltre, l'evento ha rappresentato l'occasione per promuovere lo strumento del dibattito pubblico, facendone conoscere le potenzialità e le caratteristiche ai sensi della normativa di riferimento, informando i partecipanti in merito agli appuntamenti pubblici e agli strumenti di partecipazione predisposti.

Ha fatto seguito una breve sessione di interventi dal pubblico, dal quale sono emersi interessi ad approfondire le caratteristiche dell'opera e gli impatti in particolare sulle attività commerciali, temi per i quali si è rimandato ad un confronto diretto negli incontri appositamente programmati.

Gli incontri pubblici



23 febbraio 2022

Il progetto e il territorio: Ponte di Brenta

Mercoledì 23 febbraio alle ore 18.00 presso la Sala Teatro Don Leonati – Centro Parrocchiale Ponte di Brenta si è tenuto il primo incontro con le comunità all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del Tram SIR2 di Padova. L'incontro si è svolto in modalità mista, ossia in presenza ma con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta streaming.

Durante l'incontro è stato presentato il progetto di fattibilità dell'opera, inserendola nel piano più complesso di rinnovamento dei trasporti a partire dagli obiettivi del PUMS e la realizzazione della rete SMART. Si è poi approfondita la specifica area di interesse di Ponte di Brenta, illustrando il percorso del tram e mostrandone in particolare le fermate, la viabilità e le sezioni stradali tipologiche significative.

L'incontro ha visto la partecipazione di 51 persone in presenza e 93 visualizzazioni singole in streaming. Sono intervenuti nel corso dell'incontro Lorenzo Minganti, dirigente Settore Mobilità del Comune di Padova, Diego Galiazzo, direttore tecnico di APS Holding, Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico. Durante l'incontro sono stati raccolti 14 interventi, con 11 domande poste ai relatori.

A chiusura dell'incontro sono state consegnate compilate 9 schede di contributo al dibattito pubblico.

3 marzo 2022

Il progetto e il territorio: Padova Est

Giovedì 3 marzo alle ore 18.00 presso la sala del Net Center si è tenuto il secondo incontro con le comunità all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del Tram SIR2 di Padova. L'incontro si è svolto in modalità mista, ossia in presenza ma con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta streaming.

Durante l'incontro è stato presentato il progetto di fattibilità dell'opera, inserendola nel piano più complesso di rinnovamento dei trasporti a partire dagli obiettivi del PUMS e la realizzazione della rete SMART. Si è poi approfondita l'area di interesse di Padova Est, illustrando il percorso del tram e mostrandone le fermate, la viabilità e le sezioni stradali tipologiche significative. Un inciso riguardo la futura stazione di San Lazzaro, l'Arco di Giano ed il Nuovo Ospedale che saranno operativi nei prossimi anni ed interessati dal tracciato del SIR2.

L'incontro ha visto la partecipazione di 11 persone in presenza e 70 visualizzazioni singole in streaming. Sono intervenuti nel corso dell'incontro Andrea Ragona, assessore alla mobilità del Comune di Padova e Diego Galiazzo, direttore tecnico di APS Holding, Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico. Durante l'incontro sono stati raccolti 5 interventi, con 1 domanda posta ai relatori.

9 marzo 2022

Il progetto e il territorio: Chiesanuova

Mercoledì 9 marzo alle ore 18.00 presso il Cinema Esperia si è tenuto il terzo incontro con le comunità all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del Tram SIR2 di Padova. L'incontro si è svolto in modalità mista, ossia in presenza ma con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta streaming.

Durante l'incontro è stato presentato il progetto di fattibilità dell'opera, inserendola nel piano più complesso di rinnovamento dei trasporti a partire dagli obiettivi del PUMS e la realizzazione della rete SMART. Si è poi approfondita l'area Chiesanuova, illustrando il percorso del tram a partire da via Vicenza sino al canale Brentella, mostrandone le fermate, la viabilità e le sezioni stradali tipologiche significative.

L'incontro ha visto la partecipazione di 97 persone in presenza e 55 visualizzazioni singole in streaming. Sono intervenuti nel corso dell'incontro Andrea Ragona, assessore alla mobilità del Comune di Padova e Diego Giallazzo, direttore tecnico di APS Holding, Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico. Durante l'incontro sono stati raccolti 16 interventi, con 7 domande poste ai relatori.

A chiusura dell'incontro sono state consegnate compilate 20 schede di contributo al dibattito pubblico.

15 marzo 2022

Il progetto e il territorio: Centro-Stanga

Martedì 15 marzo alle ore 18.00 presso l'Auditorium San Gaetano si è tenuto il quarto incontro con le comunità all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del Tram SIR2 di Padova. L'incontro si è svolto in modalità mista, ossia in presenza ma con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta streaming.

Durante l'incontro è stato presentato il progetto di fattibilità dell'opera, inserendola nel piano più complesso di rinnovamento dei trasporti a partire dagli obiettivi del PUMS e la realizzazione della rete SMART. Si è poi approfondita l'area Stanga-Centro, illustrando il percorso del tram a partire da via Venezia sino a Corso Milano mostrandone le fermate, la viabilità e le sezioni stradali tipologiche significative. Tema di approfondimento successivo riguarderà i nodi più delicati del progetto quali la zona della stazione centrale, in cui le tre linee del tram si intersecheranno, Corso del Popolo e Corso Milano.

L'incontro ha visto la partecipazione di 29 persone in presenza e 76 visualizzazioni singole in streaming. Sono intervenuti nel corso dell'incontro Andrea Ragona, assessore alla mobilità del Comune di Padova, Diego Giallazzo, direttore tecnico di APS Holding, Lorenzo Minganti, dirigente Settore Mobilità del Comune di Padova, Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico. Durante l'incontro sono stati raccolti 6 interventi, con 4 domande poste ai relatori.

A chiusura dell'incontro sono state consegnate compilate 2 schede di contributo al dibattito pubblico.

21 marzo 2022

Il progetto e il territorio: Vigonza

Lunedì 21 marzo alle ore 20.45 presso il Teatro Comunale Quirino De Giorgio di Vigonza si è tenuto il quinto incontro con le comunità all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del Tram SIR2 di Padova. L'incontro si è svolto in modalità mista, ossia in presenza ma con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta streaming.

Durante l'incontro è stato presentato il progetto di fattibilità dell'opera, inserendola nel piano più complesso di rinnovamento dei trasporti a partire dagli obiettivi del PUMS e la realizzazione della rete SMART. Si è poi approfondita l'area di Vigonza, illustrando il percorso del tram a partire dal capolinea di Vigonza verso Ponte di Brenta mostrandone le fermate, la viabilità e le sezioni stradali tipologiche significative.

L'incontro ha visto la partecipazione di 77 persone in presenza e 97 visualizzazioni singole in streaming. Sono intervenuti nel corso dell'incontro Innocente Stefano Marangon, sindaco del Comune di Vigonza, Diego Giallazzo, direttore tecnico di APS Holding, Lorenzo Minganti, dirigente Settore Mobilità del Comune di Padova, Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico. Durante l'incontro sono stati raccolti 6 interventi, con 1 domanda posta ai relatori.

A chiusura dell'incontro sono state consegnate compilate 11 schede di contributo al dibattito pubblico.

29 marzo 2022

Il progetto e il territorio: Rubano

Martedì 29 marzo alle ore 18.00 presso l'Auditorium dell'Assunta di Rubano si è tenuto il sesto incontro con le comunità all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del Tram SIR2 di Padova. L'incontro si è svolto in modalità mista, ossia in presenza ma con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta streaming.

Durante l'incontro è stato presentato il progetto di fattibilità dell'opera, inserendola nel piano più complesso

di rinnovamento dei trasporti a partire dagli obiettivi del PUMS e la realizzazione della rete SMART. Si è poi approfondita l'area di Rubano, illustrando il percorso del tram a partire da Chiesanuova fino al capolinea di Rubano, mostrandone le fermate, la viabilità e le sezioni stradali tipologiche significative.

L'incontro ha visto la partecipazione di 136 persone in presenza e 94 visualizzazioni singole in streaming. Sono intervenuti nel corso dell'incontro Sabrina Doni, sindaco del Comune di Rubano, Diego Galiasso, direttore tecnico di APS Holding, Lorenzo Minganti, dirigente Settore Mobilità del Comune di Padova, Roberta Valenzano, membro dello staff a supporto del coordinatore del dibattito pubblico. Durante l'incontro sono stati raccolti 25 interventi, con 12 domande poste ai relatori.

A chiusura dell'incontro sono state consegnate compilate 3 schede di contributo al dibattito pubblico.

Gli incontri pubblici hanno totalizzato la presenza di 401 partecipanti in presenza, oltre a 485 visualizzazioni da remoto. Gli incontri hanno permesso di raccogliere 72 interventi, con 40 domande poste ai relatori.

Complessivamente, sono state raccolte al termine degli incontri 45 schede con proposte o contributi al dibattito pubblico.

Il numero totale di schede di valutazione compilate è di 91. Le schede contengono indicazioni di gradimento e suggerimenti in merito al dibattito pubblico e alla sua gestione.

I tavoli tecnici

16 marzo 2022

Il progetto e lo sviluppo. Tavolo tecnico con associazioni del mondo imprenditoriale e sindacale

Mercoledì 16 marzo alle ore 16.00 presso la Sala Paladin di Palazzo Moroni si è tenuto il tavolo tecnico con associazioni del mondo imprenditoriale e sindacale, all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del tram SIR2 di Padova.

Hanno partecipato 10 persone in presenza. Sono intervenuti Andrea Ragona, assessore alla mobilità del Comune di Padova, Diego Galiasso, direttore tecnico di APS Holding, Giuseppe Rovatti, membro dello staff di supporto del coordinatore del dibattito pubblico.

16 marzo 2022

Il progetto e le attività commerciali. Tavolo tecnico con associazioni del commercio e dell'artigianato

Mercoledì 16 marzo alle ore 20.30 presso la Sala Paladin di Palazzo Moroni si è tenuto il tavolo tecnico con associazioni del commercio e dell'artigianato, all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del tram SIR2 di Padova.

Hanno partecipato 25 persone in presenza. Sono intervenuti Andrea Ragona, assessore alla mobilità del Comune di Padova, Diego Galiasso, direttore tecnico di APS Holding, Giuseppe Rovatti, membro dello staff di supporto del coordinatore del dibattito pubblico.

La sensibilità dell'argomento per diverse attività impattate dal percorso ha portato a contatti preliminari tra amministrazione, coordinatore e rappresentanti del commercio locale aprendo l'incontro agli esercenti interessati al tema.

21 marzo 2022

Il progetto e la sostenibilità. Tavolo tecnico con associazionismo ambientale e culturale

Lunedì 21 marzo alle ore 16.00 presso la Sala Anziani di Palazzo Moroni si è tenuto il tavolo tecnico con le associazioni di tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale, all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del tram SIR2 di Padova.

Hanno partecipato 16 persone in presenza. Sono intervenuti Andrea Ragona, assessore alla mobilità del Comune di Padova, Lorenzo Minganti, dirigente Settore Mobilità del Comune di Padova, Diego Galiasso, direttore tecnico di APS Holding, Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico.

Ai tavoli tecnici hanno partecipato complessivamente 51 persone in presenza.

Le attività di comunicazione

Il rafforzamento dei processi partecipativi all'interno dei meccanismi decisionali nelle democrazie contemporanee pone riflessioni in merito al ruolo imprescindibile della comunicazione quale strumento essenziale per garantire equità di accesso agli strumenti inclusivi, massimo coinvolgimento degli attori territoriali e come strumento di stimolo ad approcci propositivi dell'agire collettivo.

La disciplina del dibattito pubblico in Italia attribuisce alla comunicazione una dimensione significativa, individuando nel coordinatore del dibattito pubblico la figura che “[...] in modo oggettivo e trasparente, definisce e attua il piano di comunicazione e informazione al pubblico, ed è responsabile dell'organizzazione e degli aggiornamenti del sito internet del dibattito pubblico⁵”.

La progettazione e lo svolgimento del dibattito pubblico sono stati accompagnati dalla stesura di un piano di comunicazione, riferimento strategico per integrare canali e strumenti di relazione con la comunità locale e con i principali attori del territorio. Le attività comunicative e informative implementate hanno perseguito lo scopo di raggiungere il numero più ampio possibile di cittadini e attori locali interessati o impattati dall'opera oggetto di dibattito, con l'obiettivo di promuovere sia il dibattito pubblico quale strumento inclusivo e aperto, sia la conoscenza più puntuale della linea tranviaria SIR2, sia la promozione diretta degli appuntamenti pubblici e degli strumenti digitali di relazione con il coordinamento del dibattito pubblico.

Tale processo ha visto come primo step di lavoro una analisi iniziale di scenario, coinvolgendo il Comune di Padova quale proponente dell'opera, le amministrazioni comunali di Rubano e Vigonza quali partner del progetto e APS Holding nella figura del RUP, al fine di costruire una mappa dei contenuti condivisa e dare loro forma notiziabile e divulgabile.

L'attività di coordinamento si è strutturata in una collaborazione costante con l'ufficio stampa del Comune di Padova e con l'agenzia di comunicazione e social campaigning Latte Creative, precedentemente incaricata dal Comune di Padova quale soggetto promotore della campagna dedicata alla promozione delle nuove linee tranviarie di Padova, con particolare attenzione alla linea SIR3, per la quale si attiveranno nei prossimi mesi i cantieri di realizzazione.

Immagine coordinata

L'intera strategia di comunicazione è stata resa riconoscibile dall'adozione di **un marchio e di un'immagine coordinata**. Si è scelto di sviluppare una grafica in armonia con la campagna “Aspettando il tram” dedicata alla linea SIR3, con la quale la comunità patavina aveva avuto modo di familiarizzare nei mesi precedenti, mostrando una unità di intenti nella strategia di confronto pubblico sul tema della mobilità SMART, pur con i dovuti accorgimenti di differenziazione, al fine di mantenere un'identità autonoma al processo di dibattito pubblico.



⁵ Art. 6 co. 6 lett. d del DPCM 76/2018.

L'albero del sito è stato disegnato in modo da permettere:

- la comprensione dell'opera oggetto di dibattito pubblico, sia tramite un primo livello divulgativo, sia tramite approfondimenti di diversa complessità (dal Dossier di progetto alla messa a disposizione di tutta la documentazione tecnica del PFTE);
 - la conoscenza del dibattito pubblico, per quanto concerne sia le sue caratteristiche normative a livello nazionale sia il suo svolgimento nello specifico contesto patavino;
 - la possibilità di partecipare attraverso più canali, con l'opportunità di iscriversi alle iniziative dal sito, di inviare contributi tramite un form predisposto e di contattare via e-mail o tramite i social network attivi il coordinamento del dibattito pubblico.
- 

L'aggiornamento del sito è stato garantito per quanto concerne la costante pubblicazione della reportistica e dei materiali di lavoro a seguito di ogni incontro pubblico, insieme alla messa a disposizione delle riprese video degli appuntamenti. L'area FAQ del sito ha goduto a sua volta di una implementazione continua, in base alla tipologia e ricorrenza dei quesiti raccolti.



L'attività di produzione di contenuti originali è stata affiancata dal monitoraggio delle principali interazioni con i post e con la pagina, insieme al monitoraggio di altri canali istituzionali o privati particolarmente attivi sui temi legati all'impatto dell'opera sulla comunità.



Relazioni con la stampa

L'attività di ufficio stampa ha coinvolto le testate giornalistiche e radiotelevisive su scala locale e regionale, con l'obiettivo di divulgare le attività del dibattito pubblico, promuovendo le iniziative in programma. L'attività di ufficio stampa è stata implementata prima dell'avvio del dibattito pubblico, costruendo la campagna di comunicazione sulle fondamenta di attività in corso, quali la citata campagna "Aspettando il tram" dedicata al SIR3 e la stesura del protocollo tra i Comuni di Padova, Rubano e Vigonza per la realizzazione del SIR2.

Una prima **conferenza stampa** dedicata alla sigla del protocollo si è tenuta il 3 febbraio 2022 presso la sala Paladin nella sede comunale di Padova. La conferenza è stata l'occasione per lanciare il dibattito pubblico a livello territoriale, alla presenza delle cariche istituzionali dei Comuni coinvolti dal percorso.

Il 17 febbraio 2022 si è tenuta la **conferenza stampa** di avvio del dibattito pubblico sulla linea SIR2 del Tram di Padova, in apertura dell'evento di lancio presso la prestigiosa sede dell'Agorà centro culturale Altinate San Gaetano, alla presenza dei rappresentanti istituzionali degli enti coinvolti e della società incaricata della progettazione dell'opera, i quali hanno poi partecipato in modo attivo all'evento stesso, garantendo ufficialità e responsabilizzazione per il percorso attivato. L'attività ha goduto di un supporto tecnico importante, garantendo la promozione digitale massiva dell'evento e la sua riproduzione in diretta.

L'attività di media relations ha visto la realizzazione di **9 comunicati stampa** in relazione ai momenti principali di interazione con la comunità, in collaborazione anche con gli uffici stampa dei Comuni di Rubano e Vigonza, per quanto concerne la promozione delle attività nei rispettivi territori. L'attività ha inoltre permesso di fornire chiarimenti e rispondere alle preoccupazioni di commercianti e residenti, grazie alla stretta e piena collaborazione con il proponente dell'opera. Inoltre, il coordinamento con l'ufficio stampa comunale ha portato al costante richiamo alla procedura del dibattito pubblico in corso in ogni comunicazione istituzionale relativa ai temi della mobilità tranviaria.

Infine, i siti istituzionali dei Comuni di Padova, Rubano e Vigonza hanno visto un costante aggiornamento degli eventi e delle notizie relative alle fasi di avanzamento del dibattito pubblico.

Promozione sul territorio

L'attività di promozione del dibattito pubblico è stata accompagnata da una **campagna di affissioni** in spazi pubblici e di aggregazione, che ha visto inoltre la distribuzione di **materiali e flyer** informativi dedicati a promuovere il dibattito pubblico e il calendario delle iniziative.

Inoltre, nei mesi di marzo e aprile sono stati organizzati **4 stand informativi** in occasione di mercati di borgata o altre iniziative territoriali al fine di promuovere informazioni in merito al sistema SMART e al dibattito pubblico relativo alla linea SIR2, alla presenza dei rappresentanti istituzionali e dei responsabili di progetto.

Coordinamento con la comunicazione istituzionale

La strategia di comunicazione ha coordinato anche la produzione di contenuti del Comune di Padova, incentrata in primo luogo sull'aggiornamento del sito istituzionale www.padovanet.it – che conta circa 20.000 utenti giornalieri – che ha previsto, tra le varie attività le seguenti pubblicazioni: una pagina di presentazione del dibattito pubblico, con lancio del sito tematico www.dp trampadova.it; una pagina evento per ogni appuntamento in programma; lancio in homepage di ogni dibattito in programma; link al sito tematico del dibattito pubblico nelle pagine e nella sezione dedicata al tram. Inoltre, sono state realizzate due pagine di approfondimento sul sito tematico del Centro Culturale Altinate San Gaetano per i due incontri che si sono svolti nel centro stesso. Tutti gli incontri di dibattito pubblico sono stati resi disponibili in diretta streaming sulla pagina Facebook del Comune di Padova, che conta una fanbase di 42.000 followers. Per ogni appuntamento, inoltre, si è creato un post sui profili istituzionali Facebook e Twitter.

La newsletter dell'URP, che conta più di 5.000 iscritti attivi, ha ripostato i contenuti del dibattito pubblico con 3 numeri: n. 3 del 03/02/2022, n. 4 del 17/02/2022 e n. 6 del 17/03/2022.

I quaderni degli attori

Sono elencati di seguito le osservazioni e le proposte formulate da cittadini, associazioni, istituzioni o organizzazioni interessati a condividere pubblicamente contributi al miglioramento dell'opera oggetto di dibattito pubblico. Presentiamo i contributi in ordine di ricezione:

1. Quaderno di Paolo Bordigon, presentato il 25/02/2022
2. Quaderno di Alessandra Faggion, presentato il 04/03/2022
3. Quaderno di Roberto Pampolari, presentato il 10/03/2022
4. Quaderno di Daniele Agostini, presentato il 16/03/2022
5. Quaderno di Filippo Brugiolo, presentato il 22/03/2022
6. Quaderno del Comitato Quartiere Fornace, presentato il 23/03/2022
7. Quaderno di Stefano Manni, presentato il 29/03/2022
8. Quaderno del Comitato promotore della messa in sicurezza di via Marconi/via per Rubano, presentato il 29/03/2022
9. Quaderno di Luca Palmerini, presentato il 02/04/2022
10. Quaderno di Luca Della Lucia, presentato il 02/04/2022
11. Quaderno di Giorgio Brovazzo, presentato il 04/04/2022
12. Quaderno di ANCE Padova, presentato il 06/04/2022
13. Quaderno di Piero Zanettin, presentato il 16/04/2022, rettificato in data 24/04/2022
14. Quaderno di Andrea Valentini, presentato il 30/04/2022
15. Quaderno di Legambiente Padova, presentato il 30/04/2022
16. Quaderno di Fiorella Busata e Renato Busata, presentato il 30/04/2022
17. Quaderno di Andrea Manni, presentato il 30/04/2022

I quaderni sono riportati nella loro interezza all'Allegato 4 alla presente relazione conclusiva. Nel capitolo successivo saranno trattati sinteticamente i contributi contenuti nei quaderni raccolti.

Sintesi dei contributi

Il presente capitolo sintetizza i principali temi emersi durante il dibattito pubblico. Quanto raccolto è stato organizzato affrontando in primo luogo i contributi più consistenti e critici relativi all'utilità dell'opera e alla scelta tecnologica individuata. Nonostante l'avanzato stato progettuale e il cofinanziamento già ottenuto da fondi statali e da fondi PNRR, e nonostante la ribadita volontà del proponente di non mettere in discussione né la realizzazione dell'opera né la scelta del mezzo Translohr, al fine di garantire l'intermodalità totale prevista dal progetto SMART, concentrando il dibattito pubblico sugli aspetti migliorativi in termini di viabilità, tracciato e impatti vari, la parte più oppositiva e strutturata dei contributi si è concentrata proprio su questi aspetti, come verrà sintetizzato nei paragrafi successivi.

A questa parte iniziale fa seguito la trattazione dei temi generali affrontati dagli attori locali, con attenzione all'intermodalità, all'impatto sulle attività commerciali, sulla viabilità e sulla mobilità urbana, alla fase di cantierizzazione.

Infine, chiude il capitolo un'analisi di proposte, integrazioni e migliorie relative al tracciato, seguendo il percorso dello stesso dal capolinea di Rubano a quello di Vigonza.

Temi trattati

L'utilità dell'opera e la tecnologia individuata

Il SIR2 e gli scenari futuri di mobilità urbana
I limiti operativi
Le criticità della tecnologia Translohr
Le alternative al mezzo

Caratteristiche dell'opera e delle infrastrutture di servizio

La rotaia e il sedime stradale
Le sezioni tipologiche
Le fermate
I capolinea
Infrastrutture e sottoservizi

Realizzazione dell'opera

Affidamento e realizzazione dell'opera
Aggiornamento dei prezziari
Espropri e indennità
Cantieri: tempistiche e criticità

Gli impatti sulla viabilità e sulla mobilità

Impatto sulla viabilità principale e accessoria
Impatto sulle aree di sosta
Impatto sulle attività commerciali
Impatto ambientale e acustico
Impatto sul patrimonio immobiliare, storico e artistico

Contributi migliorativi sul tracciato

Le alternative di tracciato
Rubano e Sarmedola
Via Chiesanuova
Corso Milano
Stazione ferroviaria
Stanga
Padova est e nuovo ospedale
Via San Marco e Ponte di Brenta
Vigonza
La pista ciclabile

L'utilità dell'opera e la tecnologia individuata

Il SIR2 e gli scenari futuri di mobilità urbana

La maggior parte degli attori mostra interesse per la realizzazione di un servizio di TPL moderno sull'asse est-ovest. La scelta del tram viene vista positivamente da alcuni attori, con un contributo importante di Legambiente Padova, per la quale “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”⁶.

Tuttavia, se la necessità di ripensare in modo sostenibile il trasporto su questo asse viario non trova particolari opposizioni, particolarmente animato è il confronto in merito alla tecnologia scelta, ovvero non un tram tradizionale a due binari ma un mezzo a guida vincolata su gomma, il Translohr.

Nonostante le rassicurazioni portate dal proponente dell'opera e dai progettisti durante numerosi incontri pubblici, continuano a preoccupare diversi attori della comunità locale – sia cittadini, sia titolari di attività commerciali sia infine professionisti di settore – tra le altre cose la sua rigidità, la sua affidabilità, la sicurezza del percorso, lo stato di salute dell'azienda produttrice, la disponibilità di assistenza e ricambi, il costo di implementazione e manutentivo, gli effettivi vantaggi di interoperabilità della rete. Viene ribadita come alternativa condivisa da più voci la scelta di autobus elettrici, come verrà approfondito nel paragrafo “Le alternative al mezzo”.

Infine, in merito ai modelli di esercizio e alla sostenibilità del servizio, si invita il proponente a 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 Regione⁷.

I limiti operativi

Come ribadito dal proponente dell'opera, l'organizzazione del sistema SMART si basa sull'interoperabilità delle diverse linee di tram, il che costituisce una delle ragioni di conferma della tecnologia Translohr anche per la linea SIR2. Nel suo Quaderno, Luca della Lucia⁸ evidenzia come tale scelta imponga vincoli operativi pesanti, riassumibili come segue. L'interoperabilità imporrebbe l'utilizzo del solo modulo a 3 casse, vanificando i vantaggi della sede vincolata. L'interoperabilità delle diverse linee richiederebbe un controllo operativo assoluto della regolarità dei servizi, ma l'elevata promiscuità delle tratte vecchie non offre garanzie adeguate, con rischio di ripercussioni su tutto il servizio. Il nodo della stazione non è concepito per agevolare l'interscambio. Alcune fermate di potenziale interscambio sono probabilmente sottodimensionate. Si teme, infine, complessità nella percezione del servizio da parte dell'utenza, avendo sulla stessa linea corse con destinazioni diverse.

Le criticità della tecnologia Translohr

Partendo dalle caratteristiche del mezzo, se ne apprezzano la sezione ridotta e la grande capacità, ma se ne criticano l'eccessiva rigidità, soprattutto in relazione agli spazi urbano padovani, la scarsa velocità media e le problematiche di malfunzionamento e deragliamenti evidenziate sulla linea SIR1⁹. Sono inoltre valutate negativamente le frequenti manutenzioni richieste per le piattaforme, le resine bloccanti e le rotaie. Ancora, si ritiene pericolosa la rotaia anomala del tram¹⁰.

Altro elemento che desta preoccupazione riguarda le vicissitudini societarie della ditta francese Lohr, sottoposta a procedura di “dépôt de bilan” e acquisita dalla Alstom, che nel 2018 dichiarò chiusa la produzione del tram Translohr. Più voci fanno notare come la scelta di questa tecnologia sia stata abbandonata da diverse città¹¹, e dunque preoccupa sia per la sua non attualità sia per il rischio di interruzioni nella fornitura di assistenza e pezzi di ricambio. Ancora, diversi cittadini non sono rassicurati dalle garanzie fornite dalla ditta produttrice, ovvero almeno 15 anni di assistenza, non ritenuti congrui per un'opera pubblica così incisiva¹². Daniele Ago-

6 Si veda il Quaderno di Legambiente Padova.

7 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

8 Si veda il Quaderno di Luca Della Lucia.

9 Si veda il Quaderno di Roberto Pampolari.

10 Criticità portate da diverse voci e sintetizzate nel Quaderno di Piero Zanettin.

11 L'argomento, richiamato nel Quaderno di Piero Zanettin, è stato diffusamente trattato dal Comitato No Rotaie (raggiunto recentemente dal Comitato No Rotaia C.so Milano e dal Comitato No Rotaie Ponte di Brenta) e da Viviamo Corso Milano (ora Corso Milano per Padova).

12 Si veda il Quaderno di Piero Zanettin.

stini, nel suo Quaderno chiede una “dimostrazione pubblica e concreta del proseguimento 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”¹³. In alternativa, si suggerisce l’individuazione di un mezzo più affidabile e con prestazioni analoghe e la conseguente rimodulazione dell’investimento e dei lavori.

Infine, un tema sottolineato da più voci è l’eccessivo costo di realizzazione dell’opera. Si fa notare come 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. Si richiama l’esistenza di mezzi elettrici o stradali 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 posteriori¹⁴.

Visto il notevole impegno in termini di lavori e impianti irreversibili e il consistente investimento, si invita a risolvere eventuali incertezze progettuali al fine di avere prestazioni eccellenti. A tal proposito qualcuno suggerisce una riflessione del PUMS e della sua base di dati e scenari di riferimento, con lo scopo di alimentare il progetto SIR2 con dati freschi¹⁵.

Le alternative al mezzo

Per quanto concerne le possibili alternative al tram, qualcuno ritiene che il Dossier di progetto non approfondisca adeguatamente l’argomento, fondamentale per costruire lo scenario di lavori e costi¹⁶.

Più voci fanno notare come la scelta di confermare la tecnologia Translohr anche sulla linea SIR2 potrebbe costituire un azzardo, poiché porterebbe il proponente dell’opera a rivolgersi e dipendere da un solo fornitore proprietario del brevetto, a cui si aggiungono altre considerazioni inerenti alla vetustà del progetto, lo scarso successo e diffusione del mezzo ed i cambi di proprietà dell’azienda¹⁷.

Si fa notare come vi siano diverse controindicazioni all’adozione del sistema SMART a 8 linee, mentre sarebbe preferibile un esercizio indipendente delle 3 linee SIR, con semplice cadenzamento e interscambio in stazione ben progettato, garantendo maggiore stabilità e facilità d’uso da parte dell’utenza. In questo modo, l’esercizio indipendente del SIR2 non imporrebbe l’adozione della stessa tecnologia, individuandone altre ritenute più performanti.

Si suggerisce di adottare la procedura del Dialogo Competitivo (come previsto da D.Lgs. 50/2016), per mettere in concorrenza diversi operatori con tecnologie più moderne, con il vantaggio di scegliere in competizione senza dipendere da un solo operatore¹⁸.

Per quanto concerne i mezzi alternativi, si evidenzia come recentissimi provvedimenti normativi abbiano introdotto la possibilità di utilizzare mezzi stradali da 24 m, elettrici a filo o senza filo, seppur vincolati a sola corsia riservata.

Tuttavia, è il bus elettrico a costituire la scelta su cui ricadono le preferenze dei soggetti che maggiormente mostrano posizioni opposte alla tecnologia Translohr¹⁹. Si invita il proponente a valutare l’alternativa data dai bus elettrici per diverse ragioni: un costo minore di acquisizione dei mezzi e un abbattimento delle spese per gli interventi di cantierizzazione sul percorso; una tempistica più breve per l’implementazione del servizio; maggiore flessibilità dei mezzi vista come vantaggio in un ambiente urbano dagli spazi storicamente ristretti; investimento leggero e sostituibile senza troppi aggravii con eventuali nuove tecnologie future (ad esempio alimentazione a idrogeno)²⁰.

13 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

14 Si vedano in particolare il Quaderno di Luca Della Lucia, il Quaderno di Piero Zanettin e il Quaderno di Roberto Pampolari.

15 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

16 Si veda il Quaderno di Piero Zanettin.

17 Si rimanda in modo approfondito principalmente al Quaderno di Luca Della Lucia, al Quaderno di Piero Zanettin e al Quaderno di Daniele Agostini.

18 Per le riflessioni dell’intero paragrafo, si rimanda al Quaderno di Luca Della Lucia.

19 Si vedano diffusamente interventi raccolti negli Allegati 1, 2, 3 e 4.

20 Per le riflessioni esposte in questi paragrafi, si rimanda diffusamente al Quaderno di Piero Zanettin.

Caratteristiche dell'opera e delle infrastrutture di servizio

La rotaia e il sedime stradale

Elemento riconoscibile ed esclusivo del Translohr è la particolare conformazione della rotaia centrale alla corsia di marcia del mezzo. Da più voci si evidenzia l'insidiosità di tale struttura, in particolare per biciclette e motoveicoli, a costante rischio caduta²¹.

Vista la realizzazione in cemento della linea SIR1, si chiede se la soluzione che si andrà ad adottare sia la medesima o se si prevedano alternative a minore usura e minor rischio per i pedoni in caso di pioggia²².

Le sezioni tipologiche

Per quanto concerne l'ingombro dell'opera in termini di ridisegno della sezione stradale, si teme che non per tutti i 17,5 km di percorso previsti si possa garantire una coerente gestione del sedime stradale, e qualcuno ritiene sovrastimata l'indicazione di un traffico tranviario per l'84% del percorso in corsie riservate²³.

Diversi contributi²⁴ sottolineano il rischio che l'affiancamento di corsie riservate, corsie per altri veicoli, pista ciclabile e marciapiedi non siano sostenibili lungo il percorso, ai quali si aggiunge lo spazio occupato dalle fermate, strutture previste con una lunghezza di 36 metri. Inoltre, i modelli di sezione stradale previsti non consentono spazio laterale ulteriore ad uso parcheggi, neppure temporanei, con possibili criticità per residenti e attività commerciali, con impatto su attività tecniche quali carico-scarico merci, pulizia pozzi neri, traslochi, ristrutturazioni edilizie.

Qualcuno si sofferma in particolare sul tratto in territorio di Chiesanuova e Rubano, che dispone di una sezione di carreggiata stradale in gran parte compresa fra gli 11 e 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 m, una corsia di marcia per ciascuna direzione di 3,5 m per la circolazione dei veicoli privati, una banchina di 0,5 m ed un marciapiede di 1,5 m su ciascun lato della strada, insieme alla pista ciclabile bidirezionale di 2,50 m. Queste rilevazioni confermerebbero il necessario intervento di allargamento della sezione stradale anche di diversi metri, considerando margini disponibili, tombinature, alberature, impianti di alimentazione, illuminazione stradale, passi carrai e altro: si richiede dunque al proponente dell'opera una planimetria dettagliata degli spazi stradali e afferenti alla carreggiata²⁵.

Le fermate

In merito alle fermate, diverse osservazioni si concentrano sul loro aspetto estetico e funzionale, prendendo come riferimento quelle attualmente presenti lungo la linea SIR1. Si chiede una maggiore attenzione alla progettazione delle fermate, trasformandole in luoghi idonei a servire una rete di trasporto metropolitano moderno, con mappe e schemi di orari, dotandole di pensiline funzionali che riparino maggiormente l'utente dal sole e dalla pioggia²⁶.

Andrebbero inoltre dotate di infrastrutture accessorie in ottica di intermodalità, quali stalli per ricaricare le biciclette elettriche.

Per quanto concerne la sicurezza delle fermate, si fa notare come siano spesso strette e pericolose in caso di pioggia. Si chiede maggiore attenzione in tal senso, anche progettando le fermate non al centro della carreggiata, al servizio dei due sensi di marcia, ma ai lati della stessa, riducendo gli attraversamenti pedonali con obiettivo ultimo di mettere in maggiore sicurezza i pedoni ed evitare rallentamenti di traffico, con impatto negativo in termini di smog²⁷.

Numerosi partecipanti hanno sottolineato la necessità di introdurre fermate aggiuntive, in particolare in relazione al tratto di via Chiesanuova, con la richiesta di aggiungere una fermata in corrispondenza del supermercato Ali, o spostando le fermate attualmente previste in modo da meglio servire altri punti di interesse quali la sede del Quartiere e altre attività commerciali. Qualcuno suggerisce di aggiungere una fermata in corrispondenza della chiesa. Sempre in relazione allo stesso tratto viario, si chiede di valutare lo spostamento verso est della fermata individuata a ridosso del ponte di Brentelle di Sopra, nell'area tra via Caporello e via Cesalpino di fronte alla Carige. Questo perché l'area individuata è più densamente abitata, già servita da un piazzale e

21 Si veda il Quaderno di Luca Palmerini.

22 Si veda l'Allegato 3.

23 Dossier di progetto, capitolo 5.4 Le corsie riservate, p. 38.

24 Si vedano il Quaderno di Piero Zanettin, il Quaderno di Daniele Agostini, l'Allegato 4 alla sezione Altri contributi e diffusamente l'Allegato 1.

25 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

26 Si veda il Quaderno di Legambiente Padova.

27 Si veda il Quaderno di Roberto Pampolari.

meno impattante rispetto alle attività commerciali e agli edifici concentrati in prossimità del ponte²⁸. Infine, per quanto riguarda la toponomastica, si suggerisce di dedicare metà delle fermate a figure femminili, in corrispondenza di vie o piazze intitolate a donne. Da ultimo, qualcuno suggerisce di modificare il nome della fermata “Sant’Antonio” presso Sarmeola di Rubano in “OPSA”, nome con cui è popolarmente conosciuto l’adiacente centro servizi, per evitare confusioni con il Santo e l’omonimo ospedale²⁹. Si suggerisce da ultimo lo spostamento della fermata “Stazione FS” di Busa di Vigonza sul Ponte di Brenta³⁰.

I capolinea

Per quanto concerne il deposito previsto a Rubano, si sollevano perplessità in merito alle dimensioni e ai costi preventivati (38.500 mq per € 42 milioni) ricordando come il deposito situato al capolinea della SIR1 doveva essere utilizzato, almeno parzialmente, anche per le altre 2 linee, anche se si riconosce la criticità legata all’adozione di un mezzo a 4 casse per la SIR2, impossibilitato a immettersi sulla linea SIR1 attraverso Riviera Ponti Romani.

Si evidenzia, ancora, come la dislocazione del deposito di Rubano e la distanza dal baricentro della rete, nonché il movimento e trasferimento di numerosi mezzi, possano costituire un problema strutturale da chiarire e risolvere già in questa fase. Si suggerisce di 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, ridimensionando il costo del deposito e riflettendo sul condizionamento dovuto alla distanza e alle caratteristiche del percorso di collegamento³¹.

Sempre in relazione all’area parcheggio, deposito e officine di Rubano, si suggerisce di verificare se il progetto attuale considera la possibilità di realizzazione del GRAP (Grande Raccordo Anulare di Padova), garantendo spazio adeguato tra la zona industriale di Mestrino e le nuove strutture previste. Sempre in quest’area, si invita a verificare l’opportunità di coordinare al meglio l’integrazione della stazione di rifornimento IP nel progetto del parcheggio e della futura viabilità di tutta l’area³².

Infine, vengono suggerite opere di mitigazione all’impatto ambientale che può avere l’insieme di opere da realizzare al capolinea di Rubano³³, che verranno trattate più approfonditamente nel paragrafo “Impatto ambientale e acustico”.

Per quanto concerne il capolinea di Vigonza, si ritiene inadeguata l’area individuata nei pressi del cosiddetto “fagiolo” (lo snodo tra la tangenziale nord e la SR15), per l’intersezione con una viabilità complessa (la sicurezza è un tema particolarmente rilevante per il “fagiolo”) e per il restringimento a un’unica rotaia previsto. Qualora si procedesse con questa soluzione, si dovrebbe portare la linea autobus 4 fino all’interscambio con il SIR2, per garantire un collegamento con il futuro polo ospedaliero da parte delle realtà urbane servite dal bus indicato. Si suggerisce come soluzione alternativa lo spostamento del capolinea più a ovest, con agevolazione del traffico e migliore interconnessione con il bus³⁴.

Infrastrutture e sottoservizi

Si fa notare come la realizzazione del SIR2 comporterà una cristallizzazione delle situazioni rispetto a possibili interventi di manomissione del sedime occupato (scavi, ripristini, nuovi servizi, altro)³⁵. In questo scenario, vengono chiesti maggiori chiarimenti in relazione alla valutazione dei sottoservizi nel territorio di competenza del Comune di Rubano, al fine di integrare le suddette linee lungo l’asse tranviario, garantendo continuità ed efficienza di lunga durata, usufruendo di un contesto di cantiere che prevede lavorazioni compatibili con la posa di reti, conseguendo economie di scala e riduzione dei costi di realizzazione.

Inoltre, si richiede al proponente dell’opera 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.

Realizzazione dell’opera

Affidamento e realizzazione dell’opera

Si richiama l’ente proponente al rispetto rigoroso, nella progettazione e realizzazione dei lavori della linea

28 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell’Allegato 4.

29 Si rimanda a più indicazioni raccolte nella sezione Altri contributi dell’Allegato 4.

30 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell’Allegato 4.

31 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

32 Si veda il Quaderno di Stefano Manni.

33 Si veda il Quaderno di Giorgio Brovazzo.

34 Si veda il Quaderno di Paolo Bordignon.

35 Si veda il Quaderno di Andrea Valentini.

tranviaria SIR2, dei principi di legalità e trasparenza, per prevenire ogni e qualsiasi tentativo di interferenza illecita ed infiltrazione malavitosa.

Si richiama poi la necessità che siano imprese che applicano il vigente Contratto Collettivo Nazionale e Territoriale di Lavoro dell'Edilizia ad eseguire le lavorazioni riportate nella Tabella A del paragrafo 12 del Dossier di Progetto³⁶, in quanto attinenti alle categorie delle opere generali (OG) edili o prevalentemente edili.

Viene ulteriormente richiamata l'attenzione sulla possibilità di attivare la procedura di concertazione³⁷, dietro istanza delle imprese aggiudicatrici o delle organizzazioni sindacali firmatarie del CCNL, destinata 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) e così via, tutte le volte che le caratteristiche progettuali ed i regimi di produzione ne determinino la necessità.

Ancora, attenzione viene posta alla necessità di perseguire con la volontà di coinvolgere realtà imprenditoriali locali del settore edile e di altri settori³⁸, in un'ottica di apportare al territorio benefici diretti ed indiretti dal punto di vista economico. Nel rispetto della dimensione europea della gara, si auspica l'individuazione di strumenti per coinvolgere piccole e medie imprese con sede sul territorio, per competenza, capacità economica e tecnica e conoscenza dei luoghi di svolgimento delle lavorazioni.

Si insiste circa l'importanza dell'adozione della formula bilineare nella valutazione delle offerte³⁹, ovvero che, nel futuro bando di gara per l'assegnazione dei lavori, la stazione appaltante individui 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 appaltante⁴⁰.

Aggiornamento dei prezziari

Un tema che viene attenzionato riguarda la progressiva crescita dei prezzi dei materiali registrata dall'inizio del 2021, che sta generando allarme nelle imprese e procurando forti difficoltà di reperimento degli approvvigionamenti di cantiere, situazione aggravatasi negli ultimi mesi con il rialzo di gas e carburante, che sta mettendo in difficoltà i trasporti e le consegne.

Desta preoccupazione il fatto che il Dossier di progetto⁴¹ riporti come l'analisi dei prezzi sia stata fatta utilizzando il Prezzario della Regione Veneto 2018 e 2019, il Prezzario della Regione Lombardia 2020 e il Prezzario di RFI 2019.

Si richiama il timore che, poiché i lavori si protrarranno fino al 2026, il preventivo possa rivelarsi inadeguato, con una riserva circa l'effettiva capacità dei cofinanziamenti statali e da PNRR a coprire la reale spesa finale, e l'incertezza in merito a costi che potrebbero ricadere sulla collettività⁴².

Si rammenta l'importanza che, nell'interesse precipuo della stazione appaltante e della collettività tutta, quale utente finale dell'opera, si debba assicurare 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 parità⁴³.

Espropri e indennità

Sebbene in misura limitata, la realizzazione della linea SIR2 determinerà l'esigenza di una serie di espropri parziali alle proprietà private prospettanti l'infrastruttura in progetto. Andrea Valentini, nel suo Quaderno, suggerisce "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 DPR 8 giugno 2001, n. 327 Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità"⁴⁴.

Cantieri: tempistiche e criticità

Un tema che suscita timori particolari riguarda il rispetto delle tempistiche di cantiere, che dovranno conclu-

36 Dossier di progetto, capitolo 12, Quadro tecnico economico, p. 59 e 60. Il totale delle lavorazioni richiamate ammonta ad € 137.912.678,77.

37 Secondo quanto recentemente stabilito dalle parti sociali nazionali in sede di rinnovo (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.

38 Dossier di progetto, capitolo 8.8, Sistema socio economico, p. 55.

39 Si rimanda alle Linee Guida n. 2 del 14 maggio 2018 di ANAC.

40 Per le indicazioni contenute nell'intero paragrafo si rimanda al Quaderno di ANCE Padova e all'Allegato 2, Il progetto e lo sviluppo. Tavolo tecnico con associazioni del mondo imprenditoriale e sindacale.

41 Dossier di progetto, capitolo 12, Quadro tecnico economico, p. 59.

42 Si veda il Quaderno di Piero Zanettin.

43 Si veda il Quaderno di ANCE Padova.

44 Si veda il Quaderno di Andrea Valentini.

dersi entro il 2026, e le conseguenze per la comunità in caso di non garanzia di tali vincoli⁴⁵.

Alla luce di quanto indicato nel Dossier di progetto, alcuni attori sottolineano l'attenzione da dedicare affinché 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"⁴⁶.

Infine, si sottolinea l'importanza di coordinare i cantieri in sinergia con altri importanti interventi previsti, quali la Bicipolitana o l'Alta Velocità, per garantire un organico sviluppo delle infrastrutture della mobilità sostenibile⁴⁷.

Gli impatti sulla viabilità e sulla mobilità

Impatto sulla viabilità principale e accessoria

Le attività di dibattito pubblico hanno evidenziato come diversi nodi di impatto sulla viabilità saranno oggetto di valutazione approfondita in fase di progettazione definitiva. Questo approccio ha destato alcune preoccupazioni, poiché diversi cittadini hanno fatto notare come sia fondamentale avere proposte concrete sulla risoluzione dei nodi più critici per poter valutare in modo consapevole gli effettivi impatti – e dunque l'utilità stessa – dell'opera in esame⁴⁸.

Si fa notare come il progetto sia infatti un PFTE semplificato: si dovrà dimostrare poi che la soluzione adottata è effettivamente la migliore, seguendo le valutazioni del MIMS e senza perdere di vista l'opportunità delle risorse messe a disposizione dal PNRR. Si suggerisce pertanto di avviare un'ulteriore riflessione in merito alla presenza di tutte le condizioni per procedere con questo progetto prima di affidare l'incarico per il PFTE completo e per il definitivo, che peraltro sarà molto costoso. Si invita il proponente a convocare importanti esperti esterni, per una consultazione anche limitata nel tempo⁴⁹.

Un tema sottolineato e più volte richiamato concerne l'impatto negativo sul traffico urbano che potrebbe avere l'inserimento di un vettore rigido e complesso come il tram Translohr⁵⁰, sia per gli spazi storicamente ristretti e non modificabili, sia per le criticità di sovrapposizione al traffico di mezzi pesanti sulle direttrici principali di ingresso e uscita da Padova, ovvero nella zona di Ponte di Brenta a est e di via Chiesanuova a ovest.

Si invita perciò il proponente a valutare sistemi di mobilità più flessibili, nonché a predisporre una planimetria dell'intero percorso della linea con gli spazi stradali e afferenti alla carreggiata, con evidenziato l'ingombro delle vie di corsa e le fermate in scala adeguata (si invita ad assumere almeno la scala 1:2.000), per poter visualizzare la situazione reale di interferenza reciproca tra le diverse componenti e le aree da coinvolgere e reperire i vari vincoli con cui confrontarsi.

Si richiama in particolare l'attenzione sul tratto tra Rubano e via Vicenza, con quest'ultimo asse a rischio di diventare un imbuto per il traffico privato in centro, preceduto o seguito dal collo di bottiglia del cavalcavia/ferrovia di Chiesanuova, dove è prevista la sede promiscua in uscita da Padova nello stesso tratto. Articolato anche l'incrocio delle Brentelle, con le intersezioni frequenti e la mancanza di viabilità di quartiere alternativa all'asse principale. Si fa notare come non ovvierà a queste criticità il rimando al 2040 dello stralcio del GRAP (Grande Raccordo Anulare di Padova) previsto per intercettare il traffico da ovest e diretto alla tangenziale, evitando il transito per Rubano e Chiesanuova⁵¹.

Proprio in merito al GRAP, qualcuno suggerisce di riprendere in considerazione il progetto e realizzare il tratto di 1.300 m per congiungere la SR11 e la Pelosa: soluzione che, oltre ad essere propedeutica ad un futuro completamento del GRAP, che risolverebbe molti problemi per tutta l'area ad ovest di Padova, preserverebbe anche le vie provinciali e comunali della zona dal passaggio di veicoli ingombranti, rumorosi ed inquinanti, aumentando quindi la vivibilità di tutta l'area e rendendola più sicura e più adatta per una destinazione residenziale a bassa edificabilità come appare oggi⁵².

Si segnala il Quaderno di Stefano Manni per gli ulteriori approfondimenti relativi allo scenario di impatto del tram SIR2 sulla SR11, con la proposta di interventi di diversa priorità, orientati a "a) consentire il flusso veicolare in entrambi i sensi di marcia con punti di inversione di marcia alla minore distanza possibile dal punto di

45 Si veda il Quaderno di Piero Zanettin.

46 Si veda il Quaderno di ANCE Padova.

47 Si veda il Quaderno di Legambiente Padova. Si rimanda anche all'Allegato 1, in particolare la sintesi dell'incontro pubblico dedicato all'area Centro-Stanga.

48 Si vedano il Quaderno di Daniele Agostini e il Quaderno di Piero Zanettin.

49 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

50 Si veda il Quaderno di Piero Zanettin.

51 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

52 Si veda il Quaderno di Stefano Manni.

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”⁵³.

Ancora, seppur riconoscendo alla linea SR2 la funzione essenziale di riduzione della movimentazione di mezzi privati, si temono aumenti di traffico sulla SR11 (con conseguente impatto in termini di inquinamento acustico e ambientale) per l’eliminazione delle corsie di sorpasso in alcuni tratti e l’introduzione della sede promiscua in altri, con aggiunta di semafori. Si suggerisce, prima di realizzare il progetto tranviario, di scaricare la SR11 dal traffico pesante, ad esempio realizzando il casello autostradale di Rubano, bloccato da anni, o individuare percorsi alternativi a partire dal punto in cui cessa la doppia corsia sulla regionale⁵⁴.

Sempre in relazione alla SR11, è sorto un comitato civico promotore di una petizione per la messa in sicurezza di via Marconi/via per Rubano, già SP13 Dir Pelosa diramazione Rubano – Innesso con la SP13 a Canton della Madonna – Innesso con la SR11 a Rubano⁵⁵. La principale problematica riscontrata riguarda la mancanza di transito pedonale o ciclopedonale in sicurezza. Si richiede pertanto la realizzazione di un’opera accessoria che, oltre a garantire la sicurezza stradale, agevolerebbe la fruizione stessa della linea tranviaria e il raggiungimento snello degli altri servizi posti nel capoluogo di Rubano.

Particolarmente sentito è il tema dell’impatto della tranvia sulle modalità di uso della viabilità principale, una volta occupata dall’infrastruttura, e della viabilità secondaria locale, affluente e influente sulla prima. Si invita a valutare con attenzione il progetto dell’opera, studiando e attuando soluzioni operative diverse per la viabilità collaterale, predisponendo sensi unici con parziale destinazione a parcheggio e ciclo-pedonale degli spazi di carreggiata ridotti a unica corsia, recuperando e riusando gli spazi non urbanizzati lungo l’arteria principale per attenuare, migliorare e razionalizzare i flussi di traffico, diminuendo gli impatti legati alla riduzione di standard sulle aree contermini occupate dall’infrastruttura (parcheggi in primis)⁵⁶.

Ulteriori osservazioni in merito all’impatto del tram sul territorio arrivano dal circolo padovano di Legambiente, per il quale il tram rappresenterà una svolta radicale nella mobilità e di conseguenza negli stili 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”⁵⁷. Legambiente suggerisce inoltre un prolungamento della linea fino a Legnaro per servire il complesso universitario di Agripolis, frequentato da un numero quotidiano ingente di docenti e studenti.

Un altro contributo suggerisce di pianificare un sistema di navette che possano avvicinare al tram anche cittadini che abitano nel raggio di qualche km dalle fermate, o collegare istituzioni quali scuole e strutture sanitarie⁵⁸.

Impatto sulle aree di sosta

Un timore condiviso da cittadini e commercianti riguarda la considerevole riduzione degli standard di parcheggio lungo i 17,5 km di linea. Diverse voci sono preoccupate in merito al fatto che, nell’attuale fase progettuale, non sono chiaramente definite le aree che saranno destinate alla sosta di mezzi privati in prossimità della tranvia. La richiesta diffusa è che si comunichino quanto prima e in modo definitivo le aree che saranno destinate a parcheggio.

Viene da più voci manifestato interesse per la realizzazione di un parcheggio in zona Prandina⁵⁹, tema di confronto pluriennale tra amministratori e comunità del centro storico.

Altra area che potrebbe, per più partecipanti, essere destinata a parcheggio è la caserma Romagnoli⁶⁰.

Tra gli altri suggerimenti raccolti, la destinazione a parcheggio dell’area verde posta tra l’OPSA e la strada principale, nel Comune di Rubano⁶¹.

53 Si veda il Quaderno di Stefano Manni.

54 Si vedano il Quaderno di Luca Palmerini e il Quaderno di Fiorella Busata e Renato Busata.

55 Si veda il Quaderno del Comitato promotore della messa in sicurezza di via Marconi/via per Rubano, contenente specifiche richieste di intervento relative alla realizzazione di marciapiedi pedonali, installazione di dispositivi di rallentamento, installazione di ulteriore illuminazione pubblica, messa in sicurezza di intersezioni stradali a raso indicate.

56 Si veda il Quaderno di Andrea Valentini.

57 Si veda il Quaderno di Legambiente Padova.

58 Si rimanda alla sezione Altri Contributi dell’Allegato 4.

59 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell’Allegato 4.

60 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell’Allegato 4.

61 Si veda il Quaderno di Andrea Valentini.

Impatto sulle attività commerciali

Una preoccupazione evidenziata in modo trasversale riguarda l'impatto dell'opera sulle attività commerciali, specialmente quelle con affaccio diretto sull'asse tranviario. Si evidenziano criticità in particolare per quanto concerne il restringimento dei marciapiedi, l'eliminazione dei parcheggi, la rimozione dei dehors, con un temuto impatto negativo in termini di quantità e tipologia di clientela⁶².

Viene sollevata inoltre la necessità di mantenere accessibili attività considerate essenziali, garantendo aree di sosta, anche temporanee, per chi dovesse muoversi con mezzo proprio, ricordando come persone diversamente abili necessitino delle stesse opportunità di accesso⁶³.

Sull'asse Rubano, Sarameola e via Chiesanuova insistono diverse attività commerciali a ridosso della viabilità principale preoccupate per la perdita di parcheggi e di clientela, anche possibile conseguenza della frammentazione che si creerà sulla viabilità secondaria. Si chiede, come mitigazione, la realizzazione certa di parcheggi quali opere accessorie dislocate in prossimità delle fermate e delle aree commerciali⁶⁴.

Particolare interesse desta il dibattito in relazione all'impatto del passaggio del SIR2 sulle attività commerciali di Corso Milano. Il rischio che si perdano parcheggi e si modifichi radicalmente la viabilità suscita molti timori tra i residenti e gli esercenti della zona. Nonostante le affermazioni pubbliche dell'amministrazione comunale in merito al mantenimento dei due sensi di marcia, permangono timori e richieste, quali la realizzazione di un ampio parcheggio in zona Prandina, capace di accogliere il traffico automobilistico privato che intende raggiungere le attività commerciali e i servizi del centro.

Il timore di perdere parcheggi e di aumento del traffico a causa di un restringimento della carreggiata è condiviso anche dalle attività commerciali insistenti nell'area di via San Marco e Ponte di Brenta, che anche in questo caso chiedono maggiori aree di sosta per i mezzi privati.

Preoccupa, infine, l'impatto sulla viabilità secondaria nel Comune di Rubano, andando a creare cesure nella struttura di vicinato e dei quartieri, con ricadute temute sulle attività commerciali di prossimità. Per quanto concerne l'area di Sarameola, si porta in evidenza la voce di oltre venti attività commerciali presenti nel quartiere Fatima che temono di venire penalizzate dalle modifiche che saranno adottate nella viabilità, tra le quali una maggiore difficoltà di entrata e di uscita dal quartiere stesso, ritenendo che verranno limitati gli accessi alla SR11 con la conseguente eliminazione dei già pochi parcheggi esistenti sia per i residenti sia per le attività commerciali⁶⁵.

Impatto ambientale e acustico

Il Quaderno del Circolo Legambiente di Padova contestualizza l'occasione di vedere finanziata con PNRR la realizzazione del tram quale opportunità di adeguarsi a "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 sostenibilità"⁶⁶. Si sottolinea l'impatto positivo che il sistema SMART potrebbe dare in termini di miglioramento della qualità dell'aria e messa in sicurezza delle strade.

In diverse occasioni di confronto, si è sollevata la richiesta di rassicurazioni in merito alla rumorosità del mezzo, portando pareri piuttosto divergenti in relazione alla silenziosità dell'attuale funzionante linea SIR1. I timori maggiori arrivano dal passaggio previsto in aree ad alta residenzialità, in particolare dal Quartiere Fornace nel Comune di Rubano, con domanda di chiarimenti in merito all'innalzamento sia del livello di inquinamento acustico sia di quello elettromagnetico⁶⁷.

Ancora, si sottolinea il rischio concreto che l'imbuto sulla SR11 nel Comune di Rubano possa portare ad un aumento consistente in termini di inquinamento ambientale e acustico, con impatto negativo sull'abitato che insiste lungo la strada. Per queste ragioni si richiede al proponente di valutare lo scarico del traffico pesante dalla SR11 prima di realizzare la linea tranviaria⁶⁸.

Percepibile anche il timore che tutte le opere da realizzare al capolinea di Rubano possano avere un consistente impatto ambientale, togliendo una grande area verde e andando ad incidere su tutto il quartiere residenzia-

62 Si rimanda alle osservazioni raccolte nell'Allegato 2, Il progetto e le attività commerciali. Tavolo tecnico con associazioni del commercio e dell'artigianato.

63 Si veda il Quaderno di Alessandra Faggion, titolare di una tabaccheria che eroga servizi quali attivazione SPID, bonifici, pagamento bollettini bancari, postali e bolli auto, trasferimento di denaro, vendita di prodotti del Monopolo, valori bollati, ecc. La titolare suggerisce inoltre indicazioni specifiche di intervento nell'area limitrofa al civico 178/a di via Chiesanuova.

64 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4, nonché all'Allegato 1, in particolare alla sintesi dell'incontro pubblico dedicato a Chiesanuova.

65 Si veda il Quaderno di Fiorella Busata e Renato Busata.

66 Si veda il Quaderno di Legambiente Padova.

67 Si veda il Quaderno del Comitato Quartiere Fornace.

68 Si veda il Quaderno di Luca Palmerini.

le adiacente. Si suggeriscono opere di mitigazione in tal senso: creare una fascia verde tra il Quartiere Fornace e l'area del capolinea, la previsione di alberature nell'area parcheggio per mitigare il calore, il posizionamento della stazione di arrivo di bus da Vicenza in prossimità dell'area industriale di Mestrino, posizionamento di pannelli fotovoltaici e di verde nell'area ricovero tram⁶⁹.

Impatto sul patrimonio immobiliare, storico e artistico

Non si registrano particolari criticità in merito all'impatto del SIR2 sul patrimonio artistico e culturale di Padova. Nel contesto di confronto con l'associazionismo di tutela ambientale e culturale, è emersa la preoccupazione che il posizionamento dei cavi elettrici di alimentazione del tram possa danneggiare le facciate di edifici storici, in particolare nelle tratte di attraversamento del centro storico patavino⁷⁰. Lo scenario prospettato dal RUP prevede il coordinamento con la Sovrintendenza in merito al posizionamento effettivo dei cavi in relazione agli edifici storici, individuando una tipologia di pali esteticamente poco impattanti, utilizzabili per più funzioni e posizionati a distanza di 25-30 metri.

Per quanto concerne l'impatto sul patrimonio immobiliare, due sono le principali preoccupazioni evidenziate, pur in assenza di dati portati a supporto delle posizioni espresse. In primo luogo, la possibilità che il passaggio del tram possa generare vibrazioni nocive alla stabilità strutturale degli edifici adiacenti al percorso, "non progettati per supportare tali sollecitazioni"⁷¹. Dall'altro lato, si teme che il passaggio del tram possa avere impatto negativo sul valore immobiliare degli edifici prospicienti la linea⁷².

Contributi migliorativi sul tracciato

Le alternative di tracciato

In linea di massima, le indicazioni di modifica del tracciato sono concentrate su tratte specifiche, affrontate nel dettaglio nei paragrafi a seguire. Qualcuno, tuttavia, si interroga sulla necessità del passaggio del tram attraverso il centro storico, suggerendo una linea alternativa che transiti per lo stadio, integrandolo in questo modo nel tessuto urbano cittadino, sottolineando gli annosi problemi di traffico e di parcheggio che si manifestano in occasione di partite o eventi, per poi ricongiungersi su via Chiesanuova⁷³.

Si suggerisce anche di prendere in considerazione un percorso alternativo che passi per via Beato Pellegrino, allo stato attuale già inibita al traffico veicolare (salvo poche eccezioni) e di dimensioni considerate sufficienti per il passaggio del tram in entrambi i sensi di marcia, richiamando il tracciato proposto dall'associazione Incivili di Padova⁷⁴.

Rubano e Sarmeola

La previsione progettuale di passaggio del tram attraverso le vie Rossi, Treviso, Udine e Nardi del Quartiere Fornace di Rubano ha suscitato un acceso confronto, con la raccolta di 150 firmatari per la costituzione del Comitato di Quartiere Fornace, contrario al transito della linea nelle vie indicate. Il Comitato non manifesta una posizione oppositiva al tram, ma richiede che la tratta si mantenga al di fuori dell'area residenziale, lungo la SR11⁷⁵. Dello stesso tenore le posizioni espresse nel Quaderno di Giorgio Brovazzo, favorevole alla realizzazione del SIR2 ma mantenendo il percorso o sulla SR11 o, in alternativa, sulla parallela via Rossi, parzialmente priva di aree residenziali⁷⁶.

Sono diversi gli interventi migliorativi raccolti in merito alla viabilità nel territorio di Rubano, con un richiamo particolare al già citato Quaderno di Stefano Manni, il quale suggerisce di considerare, nella progettazione del SIR2, l'insieme dei progetti che insisteranno sul territorio (SR11 e viabilità accessoria, progetto regionale Street Commerce, "superciclabile" Padova-Vicenza), auspicando nel futuro una via con poco traffico veicolare privato, elevato uso di biciclette e monopattini, parcheggi con stazioni di ricarica, aree verdi e spazi pedonali⁷⁷. Si accenna in questo paragrafo alla richiesta di mettere in sicurezza via Marconi/via per Rubano, di cui si è

69 Si veda il Quaderno di Giorgio Brovazzo.

70 Si veda l'Allegato 2, Il progetto e la sostenibilità. Tavolo tecnico con associazionismo ambientale e culturale.

71 Si veda il Quaderno del Comitato Quartiere Fornace.

72 Si vedano diffusamente gli Allegati 1, 2 e 3.

73 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

74 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

75 Si veda il Quaderno del Comitato Quartiere Fornace. Si rimanda all'Allegato 1, in particolare alla sintesi dell'incontro pubblico tenutosi a Rubano.

76 Si veda il Quaderno di Giorgio Brovazzo.

77 Si veda il Quaderno di Stefano Manni.

trattato più nel dettaglio nel paragrafo “L'impatto sulla viabilità principale e accessoria”⁷⁸.

Si richiama, ancora, la già citata necessità di valutare i sottoservizi nel territorio comunale di Rubano, al fine di integrarli ai cantieri di realizzazione del SIR2, nonché la realizzazione di studi accurati sulle modifiche relative alla viabilità locale, con particolare attenzione al Quartiere Rolandino e Quartiere Fatima⁷⁹, quartieri la cui viabilità è considerata precaria. Si chiede di mantenere vitale il Quartiere Fatima (richiamando anche l'implementazione del progetto regionale Street Commerce), tutelandone lo spazio dal traffico pesante, e si invita il Comune di Rubano a farsi carico delle istanze dei propri cittadini nei tavoli di confronto con il Comune di Padova, capofila del progetto⁸⁰.

Preoccupano inoltre gli impatti sulle attività commerciali del citato Quartiere Fatima a Sarmeola, che potrebbero essere penalizzate dalle modifiche alla viabilità, comprensive dell'eliminazione dei già scarsi parcheggi esistenti⁸¹ e dalla mancanza di attraversamenti della linea tranviaria in corrispondenza dell'attuale ultima fermata del bus 10⁸².

Via Chiesanuova

La tratta di via Chiesanuova suscita diverse criticità sia per il traffico che impatta sulla strada, legato principalmente all'ingresso in tangenziale, e dunque non sostituibile con il trasporto pubblico, sia per i rischi di incolonnamento e aumento dell'inquinamento conseguente legati alla riduzione ad una corsia di marcia per l'inserimento della preferenziale dedicata al tram.

Al fine di alleggerire quanto più possibile il traffico, si chiede di eliminare quello pesante da via Chiesanuova, di posizionare le fermate di sosta ai lati e non al centro della carreggiata, di studiare dettagliatamente le modalità più idonee per gestire le immissioni delle vie laterali e la regolamentazione dell'inversione del senso di marcia⁸³.

Si propone, come possibile soluzione per smaltire il traffico pesante su via Chiesanuova, di deviare su via Mazzini i mezzi che intendono raggiungere il casello Padova Ovest⁸⁴.

Un partecipante suggerisce di dedicare un ponte esclusivamente al tram, mentre un altro, sempre in relazione al Ponte sul Brentella, chiede un intervento di sistemazione, con interventi sul livello stradale e valutazioni di impatto⁸⁵.

Sempre su via Chiesanuova, si richiama un intervento anticipato nel paragrafo “Impatto sulle attività commerciali” inerente alla realizzazione di posti auto, eventualmente con sosta breve, di fronte al civico 178/a, intervenendo sull'attuale marciapiede e sulla banchina, il primo attualmente di 3 m e la seconda di 2,80/3,20 m, dunque sufficienti per ricavare una stecca di parcheggi⁸⁶.

Ancora, sentito è anche il tema parcheggi: si ritiene importante inserire diverse aree di sosta lungo la tratta del tram, con attenzione all'area in corrispondenza del cavalcavia di Chiesanuova, dove prossimamente aprirà un centro commerciale⁸⁷. Si propone di utilizzare la caserma Romagnoli quale parcheggio a servizio dell'intermodalità⁸⁸.

Viene chiesto di approfondire l'interscambio, previsto dal PUMS, tra la linea SIR2 e la ferrovia Padova-Bologna mediante il ripristino della stazione Padova Campo Di Marte, per la quale si forniscono indicazioni di rigenerazione, comprensive di collegamenti tra le linee tranviaria e ferroviaria, pista ciclopedonale, parco urbano. Si ipotizza in tal senso un posizionamento della fermata del tram al centro del cavalcavia e dunque costituita da una sola banchina centrale, collegata tramite ascensore alla stazione ferroviaria⁸⁹.

Si suggerisce di prevedere opere complementari di accesso alla zona di Corso Australia, ad oggi difficilmente accessibile a piedi, per garantire un percorso fruibile di collegamento con il tram⁹⁰.

Per quanto concerne il Quartiere Palestro, si suggerisce di regolamentarne la viabilità, con attenzione particolare ai parcheggi, prima di avviare i lavori di realizzazione del SIR2.

78 Si veda il Quaderno del Comitato promotore della messa in sicurezza di via Marconi/via per Rubano.

79 Si veda il Quaderno di Andrea Valentini.

80 Si veda il Quaderno di Andrea Manni.

81 Si veda il Quaderno di Fiorella Busata e Renato Busata.

82 Si rimanda alla sezione Altri Contributi dell'Allegato 4.

83 Si veda il Quaderno di Roberto Pampolari.

84 Si rimanda all'Allegato 1, in particolare la sintesi dell'incontro dedicato a Chiesanuova.

85 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

86 Si veda il Quaderno di Alessandra Faggion.

87 Si rimanda all'Allegato 1, in particolare la sintesi dell'incontro dedicato a Chiesanuova.

88 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

89 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

90 Si rimanda alla sezione Altri Contributi dell'Allegato 4.

Corso Milano

Gli scenari di modifica della viabilità di Corso Milano hanno suscitato un confronto acceso con l'amministrazione e le attività insistenti sulla strada⁹¹, in parte organizzate in un'associazione informale (Viviamo Corso Milano) recentemente rinominata Corso Milano per Padova. La richiesta di chiarimenti in merito al mantenimento dei due sensi di marcia nella tratta interessata ha portato ad una dichiarazione ufficiale del Sindaco di Padova, che con una nota stampa ha confermato sia il mantenimento del doppio senso di marcia sia la permanenza di percorsi ciclabili sul percorso, garantendo che esercenti e residenti continueranno a poter raggiungere abitazioni, garage ed esercizi commerciali interessati dal passaggio del SIR2⁹².

Come opera necessaria e complementare alla riduzione di aree di sosta, diverse voci chiedono la realizzazione di un ampio parcheggio in zona Prandina⁹³.

Stazione ferroviaria

In merito alla stazione ferroviaria, alcune voci chiedono maggiori chiarimenti su come saranno organizzati gli interscambi tra le linee e, di conseguenza, il riassetto della viabilità della zona, con perplessità circa un sovraccarico di mezzi nell'area⁹⁴. Si teme infatti una costante congestione dell'area con conseguenti irregolarità del servizio, a meno di un diradamento di presenze e transiti di corse e altri veicoli, e si ritiene problematico il punto di intersezione tra la SIR1 direzione nord e SIR1 direzione sud⁹⁵.

Qualcuno avanza la richiesta di verificare lo stato di avanzamento della progettazione dell'Alta Velocità, che impatterà sui cavalcavia Borgomagnano e su quello di Chiesanuova; si invita dunque ad una progettazione coerente con altri interventi in programma⁹⁶.

Stanga

Rispetto alla deviazione del tram nella zona Stanga, si ritiene il passaggio su via Anelli stretto e la viabilità pericolosa. Si chiede di valutare l'opportunità di far proseguire la linea lungo via Venezia senza fare una deviazione per la Questura, che rimarrebbe comunque a 100 m di distanza⁹⁷. Altre posizioni ritengono la deviazione per via Anelli una soluzione che sebbene comporti un impegno di tempo maggiore per il mezzo, si rivela più semplice, eliminando il complesso impianto semaforico coinvolto dall'articolata rotatoria⁹⁸.

Si suggerisce poi un intervento in merito al cavalcavia ciclabile su via Friburgo, prevedendo ascensori da ambo i lati⁹⁹.

Padova est e nuovo ospedale

In vista dell'apertura del nuovo ospedale, la comunità si interroga in merito alle aree di parcheggio per l'intermodalità col TPL, al fine di alleggerire il traffico verso la città. La proposta è che questi luoghi di scambio vengano posizionati prima dell'ospedale, verso la zona di Ponte di Brenta¹⁰⁰.

In generale, si invita ad una riprogettazione complessiva degli accessi da est alla città, inserendo il tram in uno scenario più ampio.

Via San Marco e Ponte di Brenta

Il timore principale riguarda l'aumento del traffico causato dall'inserimento di un mezzo vincolato su una viabilità già satura. Più voci chiedono ulteriori studi di previsione dei flussi di traffico, nonché un intervento pubblico relativo all'Arco di Giano, su cui far convergere molto del traffico attuale di via San Marco e di via Friburgo¹⁰¹. Qualcuno, per alleggerire il traffico su Ponte di Brenta, suggerisce uno spostamento della linea su Padovanelle¹⁰². Si propone poi uno spostamento della pista ciclabile, come descritto nel dettaglio nel paragrafo "La pista ciclabile".

91 Si rimanda alla sezione Altri Contributi dell'Allegato 4 e all'Allegato 2, Il progetto e le attività commerciali. Tavolo tecnico con associazioni del commercio e dell'artigianato.

92 Si rimanda alla sezione Altri Contributi dell'Allegato 4.

93 Si rimanda alla sezione Altri Contributi dell'Allegato 4.

94 Si vedano il Quaderno di Piero Zanettin e il Quaderno di Luca Della Lucia.

95 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

96 Si rimanda all'Allegato 1, in particolare la sintesi dell'incontro pubblico dedicato all'area Centro-Stanga.

97 Si rimanda all'Allegato 1, in particolare la sintesi dell'incontro pubblico dedicato a Padova est.

98 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

99 Si rimanda all'Allegato 1, in particolare la sintesi dell'incontro pubblico dedicato a Padova est.

100 Si rimanda all'Allegato 1, in particolare la sintesi dell'incontro pubblico dedicato a Padova est.

101 Si rimanda all'Allegato 1, in particolare la sintesi degli incontri pubblici di Padova est e Ponte di Brenta.

102 Si rimanda alla sezione Altri Contributi dell'Allegato 4.

Vigonza

La richiesta principale giunta dai vigontini è di prolungare la linea SIR2 oltre Busa di Vigonza, per servire tutta l'area urbana cittadina¹⁰³. A tal fine, si suggerisce di prendere in considerazione il proseguimento del SIR2 lungo via Regia¹⁰⁴. Un altro contributo integrativo relativo all'area vigontina suggerisce che il prolungamento del SIR2 da Busa di Vigonza abbia una conformazione ad anello, al fine di servire con funzione circolare i quattro nuclei urbani più densamente popolati, ovvero Busa, Perarolo, Vigonza e Peraga¹⁰⁵. Qualcuno suggerisce di portare il tram a Vigonza passando da via Moro, via Diaz e centro di Vigonza¹⁰⁶. Si chiede inoltre di prolungare la linea del tram almeno fino ai giardini scolastici di Busa di Vigonza.

Ulteriori migliorie riguardano il posizionamento del capolinea, eccessivamente prossimo al “fagiolo”, da spostare più ad ovest, usufruendo di tutta l'area posta tra via Andreon e il distributore di benzina¹⁰⁷. Si ritiene critico il breve tratto a un solo binario, che richiederà una complessa regolazione semaforica¹⁰⁸.

In generale, in mancanza di prolungamento fino al centro di Vigonza, si richiede l'attivazione di un servizio navette di collegamento con il capolinea. Si suggerisce poi un collegamento pedonale tra il capolinea e la zona industriale¹⁰⁹.

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 Brenta¹¹⁰.

Si suggerisce infine di spostare la fermata “Stazione FS” sul Ponte di Brenta, realizzando eventualmente una pensilina di collegamento¹¹¹.

La pista ciclabile

Il Quaderno di Stefano Manni contiene riflessioni di carattere generale, sottolineando come la realizzazione delle piste ciclabili non debba necessariamente seguire il percorso dell'attuale sistema viario, andando a progettare linee che ne incentivino l'utilizzo, auspicando un aumento delle biciclette circolanti, considerando anche quelle elettriche e i monopattini.

Per tali ragioni la progettazione della pista ciclabile merita un'attenzione specifica, pensando che i mezzi che la percorreranno avranno caratteristiche e prestazioni sensibilmente diverse da quelle attuali, e dunque la larghezza di 2,5 metri prevista, pur nella norma, potrebbe rivelarsi 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 ciclabile¹¹².

Il Quaderno del circolo patavino di Legambiente contiene indicazioni in merito alla realizzazione di infrastrutture atte a garantire l'intermodalità, richiamando tra gli altri gli stalli per il bike sharing e per i monopattini. 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. Si considera la bicicletta quale mezzo del futuro e del presente, che richiede luoghi adeguati dove essere parcheggiata in sicurezza¹¹³. Sempre nell'ottica di favorire l'intermodalità urbana, più voci chiedono la possibilità di trasportare la bicicletta nelle carrozze del tram, ad esempio dedicandovi un vagone apposito¹¹⁴. Sempre il Quaderno di Stefano Manni contiene indicazioni specifiche per rendere più fluida e in sicurezza la tratta ciclabile che insiste nel territorio comunale di Rubano, al quale si rimanda per un approfondimento puntuale dei nodi indicati. Infine, si rileva come dal progetto preliminare non sia specificato il tratto di ciclabile tra via Roma e il capolinea di Rubano, e si chiede di definirne il tracciato in coerenza con il progetto in corso di studio per una “superciclabile” Padova-Vicenza¹¹⁵.

Sempre in territorio di Rubano, si invita a creare una pista ciclabile lungo la SR11 per collegare il centro di Mezzano con il capolinea, come un collegamento simile con il Quartiere Canton della Madonna a Selvazzano¹¹⁶.

103 Si veda l'Allegato 1, in particolare la sintesi dell'incontro pubblico tenutosi a Vigonza.

104 Si veda il Quaderno di Paolo Bordignon.

105 Si veda il Quaderno di Filippo Brugiolo.

106 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

107 Si rimanda nuovamente al Quaderno di Paolo Bordignon. I temi sono trattati più approfonditamente al paragrafo “I capolinea”.

108 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

109 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

110 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

111 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

112 Si veda diffusamente il Quaderno di Stefano Manni.

113 Si veda il Quaderno di Legambiente Padova.

114 Si rimanda nuovamente al Quaderno di Legambiente Padova e diffusamente agli Allegati 1 e 3.

115 Si veda il Quaderno di Stefano Manni.

116 Si veda il Quaderno di Giorgio Brovazzo.

Si suggerisce poi di migliorare la passerella prevista sul cavalcavia di via Friburgo, chiudendo il passaggio a livello per permettere il transito delle biciclette o, in alternativa, realizzando degli ascensori sui due lati¹¹⁷.

Un contributo invita ad analizzare la possibilità di deviare l'attuale pista ciclabile attualmente snodata in via san Marco, indirizzandola sul 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, per poi arrivare alla Stanga¹¹⁸.

Infine, una segnalazione fa notare come la passerella ciclopedonale sul cavalcavia di San Lazzaro non sembri la migliore soluzione; si suggerisce di sostituirla con l'allargamento del cavalcavia/ferrovia o la deviazione in uscita del traffico privato in adiacenza ai binari dell'Interporto¹¹⁹.

117 Si rimanda all'Allegato 1, in particolare la sintesi dell'incontro pubblico dedicato a Padova est.

118 Si rimanda alla sezione Altri contributi dell'Allegato 4.

119 Si veda il Quaderno di Daniele Agostini.

Conclusioni

L'esperienza patavina mostra per la prima volta in Italia l'attivazione dello strumento del dibattito pubblico **su scala comunale e iniziativa volontaristica** del proponente dell'opera, avendone rilevato l'opportunità in termini sia di qualificazione della scelta pubblica grazie all'attivazione di un confronto consultivo con gli attori della comunità locale, sia di diffusione e sostegno alle pratiche partecipative quale metodo inclusivo di governo del territorio ed empowerment della cittadinanza.

Il dibattito pubblico si è inserito in una fase di progettazione avanzata, con un cofinanziamento da fondi PNRR e altri fondi statali legati al PFTE presentato. Nonostante ciò, ampio margine di discussione è stato concesso in merito all'opera, rilevando come l'interesse per una modernizzazione – anche in termini di **sostenibilità** declinata nelle sue dimensioni sociale, economica e ambientale – del trasporto pubblico locale sull'asse est-ovest sia elevata e condivisa nella comunità locale.

La principale dimensione di criticità rilevata non è relativa al tracciato quanto piuttosto alla **scelta tecnologica individuata** dal proponente dell'opera, che se da un lato viene giustificata come funzionale per la realizzazione definitiva del futuristico sistema di mobilità SMART, dall'altro viene ritenuta obsoleta e fortemente vincolante per eventuali scenari alternativi del TPL padovano.

Per quanto concerne gli **impatti dell'opera**, preoccupano particolarmente quelli sulle attività commerciali, sulle aree di sosta e sul traffico, particolarmente complesso in alcune tratte su cui andrà ad incidere il SIR2. Su questi temi si chiedono risposte chiare al proponente dell'opera, anche in termini di infrastrutture accessorie quali l'ultimazione di opere stradali di scarico del traffico pesante o la predisposizione di parcheggi a servizio dell'asse di forza tranviario.

Infine, i numerosi **contributi integrativi e migliorativi** che insistono sui diversi nodi critici del percorso saranno elementi essenziali di valutazione per gli attori che saranno incaricati di sviluppare le fasi successive di progettazione.

Quadro sinottico dei temi emersi

Il quadro sinottico, previsto dalla Raccomandazione della CNDP n. 3 del 17/03/2022, consente una visualizzazione immediata dei temi attenzionati durante il dibattito pubblico. Per ciascuna area tematica vengono evidenziati i sottotemi oggetti di confronto, indicando una sintesi degli argomenti principali e lo stato di trattazione, specificando se sono stati esauriti durante il dibattito pubblico, se abbiano generato condivisione o se la definizione degli stessi venga rimandata ad una fase successiva di progettazione. Viene inoltre indicato il Quaderno o l'Allegato contenente i report delle attività durante le quali sono emersi i contributi indicati.

Infine, la ponderazione relativa al livello di interesse che ciascun sottotema ha rivestito nel corso del dibattito pubblico è esito di valutazione espressa dal Coordinatore, previo confronto con lo staff di supporto, utilizzando come criteri di riferimento la ricorrenza dei temi, la trasversalità degli stessi tra le tipologie di attori, la rilevanza mediatica data agli stessi, l'aspetto reputazionale degli attori proponenti di volta in volta coinvolti.

Viene definita una scala di interesse a 4 livelli, così definita:

****	Tema di interesse prevalente, condiviso in modo trasversale da stakeholders e cittadinanza, capace di catalizzare l'opinione pubblica e i mezzi di comunicazione.
***	Tema di interesse alto, trattato diffusamente durante il dibattito pubblico, espressione di attori specifici e di buon coinvolgimento dell'opinione pubblica locale.
**	Tema di interesse medio, prevalentemente circoscritto localmente o contributo di attori specifici, non espressione di interessi collettivi condivisi.
*	Tema di interesse marginale o specialistico, frutto di contributi sporadici.

AREA TEMATICA
L'utilità dell'opera e la tecnologia individuata

SOTTOTEMA	TRATTAZIONE ED ESITO	RIFERIMENTO	INTERESSE
Utilità dell'opera	Tema trattato diffusamente ed esaurito nella discussione. Le posizioni convergono in merito all'utilità di una linea moderna e sostenibile che serva l'asse est ovest. Le posizioni tuttavia non convergono in merito alla tecnologia proposta dal proponente per realizzare questo asse di forza trasportistico.	Allegato 1 Allegato 2 Allegato 3 Quaderno di Luca Della Lucia Quaderno di Daniele Agostini Quaderno di Legambiente Padova	****
I limiti operativi	Interoperabilità oggetto di trattazione specialistica. I limiti operativi evidenziati sono stati accolti come osservazione, motivando le ragioni di progettazione e sviluppo del modello SMART di intermodalità. Si rimanda allo stadio successivo di progettazione la definizione del nodo della stazione ferroviaria.	Allegato 1 Quaderno di Luca Della Lucia Quaderno di Daniele Agostini Quaderno di Piero Zanettin	**
Le criticità della tecnologia Translohr	Tema di prioritaria criticità. Sottotemi: malfunzionamenti del mezzo; costi di manutenzione; costi di realizzazione; stato azienda di produzione; ricambi e manutenzione. Numerose osservazioni, domande e richieste di chiarimento sono state raccolte, a tutte si è dato spazio e risposta. Il tema è stato trattato ed esaurito, nonostante non si sia giunti ad una posizione convergente in merito alla tecnologia individuata dal proponente dell'opera.	Allegato 1 Allegato 2 Allegato 3 Quaderno di Piero Zanettin Quaderno di Luca Della Lucia Quaderno di Daniele Agostini Quaderno di Roberto Pampolari	****
Le alternative al mezzo	Tra le alternative da valutare: tram tradizionali, mezzi a idrogeno, mezzi elettrici. Quest'ultima soluzione è la più accolta dalle posizioni critiche verso il Translohr. Il tema, centrale nel dibattito, è stato trattato in modo frequente ed esauritivo sia dal punto di vista della scienza dei trasporti sia dal punto di vista della sostenibilità. Le posizioni al termine del dibattito restano polarizzate rispetto all'alternativa tra tram e mezzi elettrici.	Allegato 1 Allegato 2 Allegato 3 Quaderno di Piero Zanettin Quaderno di Luca Della Lucia Quaderno di Daniele Agostini Quaderno di Roberto Pampolari	****

AREA TEMATICA
Caratteristiche dell'opera e delle infrastrutture di servizio

SOTTOTEMA	TRATTAZIONE ED ESITO	RIFERIMENTO	INTERESSE
La rotaia e il sedime stradale	Osservazioni in merito al tipo di rotaia insidiosa e al fondo stradale in cemento da rendere sicuro. Tema affrontato in modo marginale nel dibattito, con rassicurazioni in merito al sedime stradale futuro.	Allegato 3	*
Le sezioni tipologiche	Timore che la sezione non sia sempre adeguata a garantire alleggerimento di traffico e mantenimento di carreggiate non promiscue, con rischio di incidere sul traffico e sulla sosta. Tema trattato diffusamente. L'approfondimento delle sezioni tipologiche definitive tuttavia è rimandato ad una progettazione più avanzata.	Allegato 1 Allegato 4 sezione Altri contributi Quaderno di Piero Zanettin Quaderno di Daniele Agostini	***
Le fermate	Si è trattato di ammodernamento, qualità estetica e dotazioni delle fermate; si sono raccolte osservazioni in merito al posizionamento delle fermate e della loro messa in sicurezza. Si sono raccolti suggerimenti in merito alla toponomastica. Durante il dibattito sono stati trattati tutti gli argomenti individuati; tuttavia il posizionamento definitivo delle fermate e le loro caratteristiche ultime sono stati rimandati allo stadio successivo di progettazione.	Allegato 4 sezione Altri contributi Quaderno di Roberto Pampolari Quaderno di Legambiente Padova	**
I capolinea	Si è trattato dei capolinea. Per Rubano, critico il costo, la posizione, l'impatto ambientale. Per Vigonza, critica la posizione, il traffico, l'intermodalità. Temi trattati in modo approfondito; le proposte sono state accolte e saranno elemento di valutazione nelle prossime fasi di progettazione.	Quaderno di Daniele Agostini Quaderno di Stefano Manni Quaderno di Giorgio Brovazzo Quaderno di Paolo Bordignon	**
Infrastrutture e sottoservizi	Necessità di intervenire sui sottoservizi, in coordinamento coi cantieri in programma. Tema trattato in modo marginale; le osservazioni sono state accolte dal proponente dell'opera.	Quaderno di Andrea Valentini	*

AREA TEMATICA
Realizzazione dell'opera

SOTTOTEMA	TRATTAZIONE ED ESITO	RIFERIMENTO	INTERESSE
Affidamento e realizzazione dell'opera	Indicazioni in merito all'affidamento lavori, richiamando i principi di legalità e trasparenza, l'attivazione della procedura di concertazione, il coinvolgimento di imprese locali, l'adozione della formula bilineare di valutazione delle offerte. Le osservazioni sono state trattate durante il tavolo tecnico con le associazioni imprenditoriali e sindacali.	Quaderno di ANCE Padova Allegato 2 Il progetto e lo sviluppo	*
Aggiornamento dei prezziari	Preoccupazione in merito all'utilizzo di prezziari non aggiornati per la progettazione dell'opera, alla luce del recentissimo aumento dei costi per materie prime e carburanti. Tema non trattato in modo esauriente durante il dibattito pubblico: si rimanda un aggiornamento dei prezziari alle più dettagliate fasi successive di progettazione.	Quaderno di ANCE Padova Quaderno di Piero Zanettin	*
Espropri e indennità	Indicazioni in merito alle indennità a seguito di eventuali espropri. Tema marginale nelle dinamiche del dibattito pubblico: si rimanda a una fase successiva di progettazione per meglio definire il piano di espropri e le corrispondenti indennità.	Quaderno di Andrea Valentini	*
Cantieri: tempistiche e criticità	Preoccupazione per il rispetto dei tempi previsti per la realizzazione dell'opera e per gli impatti di cantiere sulla viabilità. Indicazioni per la realizzazione del cantiere e per un coordinamento efficace con altre opere in progetto. Tema trattato diffusamente: per il piano definitivo di cantierazione si rimanda alle successive fasi di progettazione dell'opera.	Quaderno di Piero Zanettin Quaderno di ANCE Padova Quaderno di Legambiente Padova Allegato 1	**

AREA TEMATICA
Gli impatti sulla viabilità e sulla mobilità

SOTTOTEMA	TRATTAZIONE ED ESITO	RIFERIMENTO	INTERESSE
Impatto sulla viabilità principale e accessoria	Preoccupazioni legate all'impatto del tram nel tessuto urbano patavino. Attenzione per traffico su viabilità principale e ricadute su quella accessoria. Si suggeriscono infrastrutture complementari per alleggerire il traffico (soprattutto pesante) e indicazioni specifiche di adeguamento della viabilità. Emergono contributi in termini di messa in sicurezza. Tema trattato diffusamente nel corso del dibattito pubblico. Esaurite alcune tematiche relative a interventi infrastrutturali già pianificati nel PUMS e relative ai flussi di traffico monitorati. Si rimandano a fasi successive di progettazione sia il piano di revisione della viabilità principale e secondaria, sia l'accoglimento di opere integrative e di mitigazione.	Quaderno di Stefano Manni Quaderno di Luca Palmerini Quaderno di Fiorella Busata e Renato Busata Quaderno del Comitato promotore della messa in sicurezza di via Marconi/via per Rubano Quaderno di Andrea Valentini Quaderno di Legambiente Padova Allegato 4 sezione Altri contributi	****
Impatto sulle aree di sosta	Timori condivisi da residenti e commercianti per la riduzione delle aree di sosta. Si chiedono dettagli approfonditi sui piani parcheggi, con priorità per l'area Prandina, la caserma Romagnoli e altre aree suggerite. Tema trattato diffusamente durante gli incontri: il piano soste definitivo sarà realizzato in una più avanzata fase di progettazione dell'opera.	Allegato 1 Allegato 2 Il progetto e le attività commerciali Allegato 4 sezione Altri contributi Quaderno di Andrea Valentini	***
Impatto sulle attività commerciali	Criticità condivise dai commercianti per l'eliminazione di parcheggi, il restringimento dei marciapiedi, l'eliminazione dei dehors e in generale l'impatto negativo del tram. Criticità nelle aree di Chiesanuova, Ponte di Brenta, Corso Milano, Sarmeola. Si chiedono parcheggi compensativi e attività a sostegno dei commercianti. Tema trattato diffusamente durante il dibattito pubblico: sono state forniti chiarimenti e informazioni esaustive in merito alle sezioni stradali, sono stati raccolti contributi migliorativi. Si rimanda tuttavia alla fase successiva di progettazione per definire per tutto il tragitto le sezioni tipologiche e le opere compensative da realizzare.	Allegato 1 Allegato 2 Il progetto e le attività commerciali Allegato 4 sezione Altri contributi Quaderno di Alessandra Faggion	****
Impatto ambientale e acustico	Interesse per la sostenibilità ecologica; qualche timore in merito a inquinamento acustico ed elettromagnetico. Timore di appesantimento del traffico con aumento di inquinamento atmosferico. Preoccupa l'impatto della realizzazione dei capolinea. Tema trattato in modo esaustivo per quanto riguarda l'inquinamento acustico ed elettromagnetico. Si rimanda alla fase successiva di progettazione per le soluzioni infrastrutturali atte a ridurre il traffico privato e pesante.	Quaderno di Legambiente Padova Quaderno del Comitato Quartiere Fornace Quaderno di Luca Palmerini Quaderno di Giorgio Brovazzo	**
Impatto sul patrimonio immobiliare, storico e artistico	Osservazioni circa i cavi di alimentazione e la tutela del patrimonio edilizio. Timori per l'impatto del tram in termini di stabilità strutturale degli edifici e squalificazione immobiliare. Le tematiche sono state trattate ed esaurite durante il dibattito pubblico. Non si possono ad oggi fare previsioni in merito all'andamento del mercato immobiliare in funzione della presenza del tram.	Allegato 1 Allegato 2 Il progetto e la sostenibilità Allegato 3 Quaderno del Comitato Quartiere Fornace	**

AREA TEMATICA
Contributi migliorativi sul tracciato Pt1

SOTTOTEMA	TRATTAZIONE ED ESITO	RIFERIMENTO	INTERESSE
Le alternative di tracciato	Vengono raccolte sporadiche proposte alternative radicali di tracciato. Tema marginale, data la strategicità dell'asse est-ovest in termini trasportistici.	Allegato 4 sezione Altri contributi	*
Rubano e Sarmeola	Richiesta di mantenere il passaggio del tram sulla SR11 e non entrare nel Quartiere Fornace. Indicazioni sulla viabilità nel territorio comunale di Rubano. Contributi per opere complementari di messa in sicurezza e per la realizzazione di aree sosta. Richieste di attenzione all'impatto sui Quartieri Fatima e Rolandino. I temi sono stati affrontati in modo dettagliato durante il dibattito pubblico. Le richieste in merito al Quartiere Fornace hanno ottenuto condivisione politica e progettuale. Il piano definitivo del ridisegno della viabilità e delle soste nel Comune di Rubano sarà oggetto della successiva fase di progettazione dell'opera.	Allegato 1 Rubano Allegato 4 sezione Altri contributi Quaderno del Comitato Quartiere Fornace Quaderno di Giorgio Brovazzo Quaderno di Stefano Manni Quaderno del Comitato promotore della messa in sicurezza di via Marconi/via per Rubano Quaderno di Andrea Valentini Quaderno di Andrea Manni Quaderno di Fiorella Busata e Renato Busata	****
Via Chiesanuova	Criticità relativa all'interazione tra il tram e il traffico attuale, con richiesta di eliminare il traffico pesante e ripensare le fermate. Sentito il tema dei parcheggi e dell'impatto del tram sulle attività commerciali. Contributi per integrare SIR2 e altre aree urbane limitrofe. Tema affrontato diffusamente con la comunità locale. Le indicazioni raccolte saranno utili alle attività di progettazione successive, che definiranno più precisamente le sezioni tipologiche, il posizionamento delle fermate e le opere compensative.	Allegato 1 Chiesanuova Allegato 4 sezione Altri contributi Quaderno di Roberto Pampolari Quaderno di Alessandra Faggion	***
Corso Milano	Preoccupa il riassetto della viabilità su Corso Milano. Tema approfondito in particolare con i commercianti dell'area, esaurito con conferme tecniche e politiche in merito al mantenimento del doppio senso di marcia per i veicoli. La sezione tipologica definitiva sarà oggetto della successiva fase di progettazione.	Allegato 2 Il progetto e le attività commerciali Allegato 4 sezione Altri contributi	****
Stazione ferroviaria	Si sottolineano possibili criticità organizzative dell'interscambio tra le linee in corrispondenza della stazione ferroviaria. Si invita a coordinare i lavori con i progetti per l'Alta Velocità. Il tema viene trattato e si rimanda la definizione del riassetto del nodo intermodale a fasi successive di progettazione.	Allegato 1 Centro-Stanga Quaderno di Piero Zanettin Quaderno di Luca Della Lucia Quaderno di Daniele Agostini	**

AREA TEMATICA
Contributi migliorativi sul tracciato Pt2

SOTTOTEMA	TRATTAZIONE ED ESITO	RIFERIMENTO	INTERESSE
Stanga	Contributi in merito alla deviazione su via Anelli e relativi al cavalcavia ciclabile su via Friburgo. Tema affrontato con convergenza di progetto in merito alla ciclabile. Per quanto concerne il passaggio su via Anelli, sarà affrontato in via definitiva nelle fasi successive di progettazione.	Allegato 1 Padova est Quaderno di Daniele Agostini	*
Padova est e nuovo ospedale	La realizzazione del nuovo ospedale stimola riflessioni in merito al riassetto generale della mobilità dell'area e di ingresso da Padova est. La progettazione definitiva della mobilità dell'area indicata viene in parte rimandata alla fase successiva di progettazione, in parte stralciata dall'attuale confronto in quanto relativa alla progettazione del nuovo ospedale, in merito alla quale vi è impegno per coordinare gli interventi e garantire intermodalità.	Allegato 1 Padova est	**
Via San Marco e Ponte di Brenta	Timori in merito all'impatto del tram sul traffico attuale. Il tema è stato trattato in modo dettagliato, l'alleggerimento del traffico avverrà tramite il completamento dell'Arco di Giano. La progettazione definitiva della sezione tipologica è rimandata alla fase successiva di progettazione dell'opera.	Allegato 1 Padova est, Ponte di Brenta Allegato 4 sezione Altri contributi	***
Vigonza	Richieste di prolungamento della linea oltre Busa di Vigonza, per servire gli altri abitati del territorio comunale. Criticità relative all'interazione tra capolinea e "fagiolo". Indicazioni in merito al posizionamento di fermate e all'interconnessione con altre linee di TPL. Tema trattato in sede di dibattito pubblico, con accoglimento delle indicazioni. Le fasi successive di progettazione dell'opera chiariranno gli aspetti legati alle sezioni tipologiche e al posizionamento delle fermate.	Allegato 1 Vigonza Allegato 4 sezione Altri contributi Quaderno di Paolo Bordignon Quaderno di Filippo Brugiolo Quaderno di Daniele Agostini	***
La pista ciclabile	Contributi per la progettazione di una ciclabile con criteri attuali, attrezzata e capace di intermodalità con il TPL e con le altre ciclopedonali in corso di realizzazione. Vengono fornite indicazioni per percorsi di ciclabile alternativi, che non seguano pedissequamente la linea SIR2. Temi trattati diffusamente durante il dibattito pubblico, parzialmente esauriti, parzialmente rimandati alla fase successiva di progettazione dell'opera.	Allegato 1 Padova est Allegato 4 sezione Altri contributi Quaderno di Stefano Manni Quaderno di Legambiente Padova Quaderno di Giorgio Brovazzo Quaderno di Daniele Agostini	**

Colophon

PROPONENTE DELL'OPERA – Comune di Padova

Carlo Andriolo, direttore del Settore Mobilità del Comune di Padova
Luca Coin, funzionario tecnico Settore Mobilità del Comune di Padova

Referente di progetto per il dibattito pubblico

Lorenzo Minganti, dirigente del Settore Mobilità del Comune di Padova

SOGGETTO ATTUATORE – APS Holding Spa

Giuseppe Farina, Presidente APS Holding Spa
Riccardo Bentsik, amministratore delegato APS Holding Spa

Responsabile unico di progetto

Diego Galiazzo, direttore tecnico APS Holding Spa

PROGETTISTI PFTE

MIC Mobility In Chain Srl, Milano
Erregi Srl, Roma
Studio di geologia Daniela Viappiani, Salerno

COMUNE DI RUBANO

Marco Frau, capo area Gestione del territorio del Comune di Rubano

COMUNE DI VIGONZA

Alessandro Piva, dirigente Area tecnica del Comune di Vigonza

GESTIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Coordinatore del dibattito pubblico

Filippo Ozzola (Poleis Soc Coop, Ferrara)

Struttura tecnica di supporto

Giuseppe Rovatti (Poleis Soc Coop, Ferrara), Giuseppe Tesoro (Poleis Soc Coop, Ferrara), Maura Corvace (Esperta in comunicazione pubblica e graphic design, Modena), Roberta Valenzano (Architetto, esperta di progettazione partecipata, Bologna).

Comunicazione e ufficio stampa

Marina Molinari, Francesca Saracino (Comune di Padova)

Social media management

Matteo Baroglio, Claudio Riccio, Marta Astuti (Latte Creative Srl, Roma)

Regia eventi e dirette streaming

Patrick Grassi – Cooperativa Spazi Padovani, Padova

Service audiovideo

RC Sistemi audiovisivi Srl, Padova

Ringraziamenti

Si ringrazia per la preziosa collaborazione la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, in particolare **Caterina Cittadino**, presidente CNDP.

Si ringraziano gli amministratori degli enti territoriali coinvolti dal dibattito pubblico, in particolare **Sergio Giordani**, sindaco del Comune di Padova, **Sabrina Doni**, sindaco del Comune di Rubano, **Stefano Marangon**, sindaco del Comune di Vigonza e **Andrea Ragona**, assessore alla mobilità del Comune di Padova, oltre ai referenti tecnici dei Comuni di Padova, Rubano e Vigonza per il costante contributo.

Ringraziamo tutte le cittadine e i cittadini, le associazioni e organizzazioni che hanno preso parte al dibattito pubblico.

30 maggio 2022



www.dptrampadova.it

