

Sommario

1. Premessa	2
2. Descrizione dell'opera e procedura.....	2
3. Il sistema tramviario, alternative e scenari futuri della mobilità	3
4. I limiti operativi.....	5
5. Rotaia e il sedime stradale	6
6. Le sezioni tipologiche	6
7. Le fermate	6
8. I capolinea.....	7
9. Infrastrutture e sottoservizi.....	8
10. Impatto su viabilità principale e accessoria.....	8
• Rubano Sarmeola	9
• Chiesanuova	9
• Corso Milano.....	10
• Stazione ferroviaria	11
• Stanga	11
• Padova est e nuovo Ospedale	11
• Via San Marco e Ponte di Brenta.....	11
• Vigonza	11
• Piste ciclabili	12
11. Affidamento e realizzazione dell'opera.....	12
12. Impatto sulle attività commerciali.....	12
13. Impatto ambientale acustico.....	13
14. Impatto sul patrimonio storico artistico.....	13
15. Conclusioni	13
16. Tabella riassuntiva su indicazioni per progetto	14

1. Premessa

La documentazione relativa Dibattito pubblico, già pubblicata e trasmessa al Ministero, riporta un'ampia analisi e approfondimenti dei vari argomenti trattati durante il percorso; dagli incontri e dallo studio delle considerazioni e osservazioni sono emersi diversi elementi che porteranno a definire degli input e delle indicazioni da trasmettere, attraverso questo documento, ai progettisti del progetto definitivo della linea SIR 2 e del sistema SMART.

Gli input hanno l'obiettivo di indicare al progettista i punti e le tematiche da valutare e approfondire per verificare la fattibilità di quanto proposto e/o individuare una o più proposte progettuali che recepiscono le indicazioni formulate.

Il progettista, sulla base delle indicazioni e richieste di seguito riportate, deve, al fine di crearsi un quadro completo della situazione e delle richieste, analizzare la documentazione del dibattito pubblico ed in particolare i quaderni dei soggetti intervenuti a cui fanno riferimento i diversi argomenti.

Nella relazione conclusiva di Polis, le diverse argomentazioni riportano il riferimento puntuale ai quaderni, nel presente dossier conclusivo vengono riportati indicativamente i riferimenti in relazione agli argomenti.

Il presente documento riporta inoltre anche gli sviluppi successivi e conseguenti al Dibattito pubblico per quanto riguarda alcuni specifici temi che sono stati affrontati dalle rispettive amministrazioni comunali, con il risultato di indicare una precisa linea di indirizzo che dovrà essere recepita dalla progettazione.

Da verificare e integrare, mobilità

2. Descrizione dell'opera e procedura

Il progetto del SIR 2 rientra nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Padova e del CO.ME.PA che prevede lo sviluppo del Sistema Intermedio a Rete SIR1 con il SIR3 in fase di Approvazione del Progetto Definitivo. I tre assi si snodano attorno al piazzale antistante la stazione ferroviaria, punto centrale della città di Padova creando un sistema completamente interconnesso. Infatti, la linea 1 si sviluppa da Nord a Sud, la linea 2 da Est a Ovest e la linea 3 ha un andamento che, partendo dal nodo centrale, serve importanti poli di attrazione situati in direzione Sud – Est (università, ospedali, ecc.).

Il progetto delle opere inerenti della linea 2 è divisibile in quattro tratte distinte:

1. La tratta Ovest, dal capolinea sito nel Comune di Rubano fino all'innesto con la linea esistente SIR 1 (in Corso Garibaldi, a Padova), lunga circa 8.760 metri esclusi i 150 m dal capolinea all'ingresso del deposito/officina,
2. La tratta Est, dall'innesto con la futura linea SIR 3 in progetto (In via Tommaseo, angolo via Gozzi, a Padova) (Km.10 c.a.) fino al capolinea Est di Busa di Vigonza, sito nel comune di Vigonza (Padova), a ridosso del fiume Brenta, lunga circa 6.710 metri,
3. Alla progressiva 13+500 al bivio con rotatoria tra via San Marco e via Einaudi è prevista una diramazione per il futuro ospedale e la futura Stazione di san Lazzaro, con uno sviluppo della diramazione di circa 850 m,
4. La tratta centrale, da Largo Europa fino alla Stazione (tratto di sovrapposizione SIR2 – SIR1) e poi dalla Stazione al bivio tra Via Tommaseo e Via Gozzi (tratto di sovrapposizione SIR2 – SIR3) di lunghezza complessiva pari a quasi 1165 metri.

La lunghezza complessiva del percorso è quindi pari a 17,5 km.



Figura 1_Tracciato Complessivo SIR2

La linea SIR 2 prevede:

- 3 capolinea: Rubano, Nuovo Ospedale e Busa di Vigonza;
- 36 fermate di cui due nell'estensione verso il nuovo Ospedale.

Nella fase della PFTE è stato possibile stimare indicativamente la durata del processo complessivo ovvero dalla progettazione al collaudo dell'opera. Questo processo comprende quindi la parte relativa all'iter di progettazione e autorizzatorio e successivamente ci sarà il tempo per la realizzazione dell'opera. La fornitura dei mezzi è un elemento che va in parallelo con le precedenti due fasi in quanto è un procedimento indipendente dalle precedenti fasi e ha obiettivo quello di disporre dei rotabili in corrispondenza della messa in esercizio della linea.

La successiva fase progettuale, che approfondirà nel dettaglio i vari aspetti specialistici dell'intervento, produrrà un cronoprogramma dei lavori più dettagliato e approfondito sia relativamente al concatenarsi delle diverse fasi sia nella tempistica necessaria alle diverse lavorazioni.

Le attività da sviluppare per arrivare al completamento dell'opera sono:

- Recepimento delle indicazioni del dibattito pubblico e del tavolo tecnico;
- Progettazione definitiva della linea SIR 2 e sistema SMART per appalto integrato;
- Verifica e validazione del progetto definitivo;
- Processo autorizzativo che comprende lo screening, la variante urbanistica, gli espropri e la conferenza dei servizi;
- L'affidamento dell'appalto integrato ovvero l'affidamento della progettazione definitiva/esecutiva e la realizzazione dei lavori;
- Contemporaneamente dovranno essere selezionati i soggetti che si occuperanno della direzione lavori. CSE, collaudo e il collegio Tecnico consultivo.

Questa fase deve concludersi entro il 31/12/2023.

A seguire verranno realizzati i lavori che dovranno terminare il 31/06/2026.

3. Il sistema tramviario, alternative e scenari futuri della mobilità

La nascita e lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico è un processo che corre parallelamente allo sviluppo urbanistico e sociale della città e dell'hinterland e quindi gli interventi programmati devono essere valutati in un quadro molto ampio in cui è presente il quadro trasportistico del passato, del presente e del futuro. Difficilmente è possibile analizzare una scelta trasportistica senza conoscere in modo approfondito

le condizioni al contorno che comprendono i molteplici fattori che condizionano i sistemi dei trasporti, soprattutto non valutando le linee di indirizzo europee sulla mobilità e sull'inquinamento, ed infine non considerando gli effetti della scelta nei futuri scenari. Gli strumenti di pianificazione come il PUMS hanno questo scopo ovvero analizzare gli scenari futuri (in termini di mobilità e impatti) in relazione alle scelte che vengono attuate.

Proprio per questa complessità di interpretazione, le amministrazioni si dotano di strumenti di programmazione che hanno l'obiettivo di ricostruire questi scenari del passato, presente e futuro e sulla base delle tendenze che emergono con l'obiettivo di individuare interventi che vadano a risolvere potenziali criticità future ovvero migliorino le condizioni di vita (in generale) dei cittadini.

Per la mobilità, gli strumenti di programmazione sono diversi, in ragione del livello di approfondimento e del target da raggiungere ma in particolare dagli anni 2000 (e prima) il Comune di Padova si è dotata del PUM (Piano urbano della Mobilità) e nel 2019 è stato aggiornato con la dicitura PUMS in quanto all'acronimo originale si è aggiunta la "S" di Sostenibile. Questo strumento analizza in modo molto approfondito tutti gli aspetti relativi alla mobilità all'interno della città e nel caso di Padova anche con i comuni contermini. Il TPL è uno degli argomenti che caratterizza il PUMS assieme al traffico privato, ai parcheggi, alla domanda e offerta che determina gli spostamenti etc.

Fin dagli anni 2000, dall'analisi dello stato attuale e delle tendenze future legate allo sviluppo infrastrutturale e urbanistico è emersa la necessità di implementare il sistema di trasporto tradizionale con delle linee di forza in grado di apportare un contributo consistente agli spostamenti ovvero affiancare alla rete di trasporto pubblico fatta con i bus, una rete, sulle principali dorsali di ingresso, di veicoli in grado di garantire standard più elevati principalmente in termini di numero di viaggiatori trasportati e poi in termini di tempo di percorrenza, di puntualità, confort di viaggio e accessibilità.

Lo sviluppo del TPL necessario doveva avvenire verso sistemi di trasporto più performanti rispetto ai bus e quindi verso metropolitane, Tram tradizionali o metropolitane. La scelta del vettore idoneo venne fatta in base a specifiche caratteristiche della domanda ovvero in ragione al numero di passeggeri che si prevede di trasportare.

E' nato così il Sistema Intermedio a Rete (SIR) che fin dall'inizio prevedeva 3 linee:

- SIR 1: Guizza- Centro- Vigodarzere;
- SIR 2: Rubano – Padova – Vigonza.
- SIR 3: Votabarozzo Stazione FS;

La prima linea, il SIR 1, è ormai in funzione da 15 anni e, come illustrato nel corso del Dibattito pubblico, presenta dei parametri di utilizzo di molto superiori ad una o due normali linee di bus e questo risultato è stato possibile in virtù delle caratteristiche di questo sistema di trasporto: guida vincolata, sede riservata – prevalentemente –, incarrozzamento in quota banchina, frequenza 6 minuti etc. Questa tipologia di mezzi si colloca nel gradino superiore rispetto ad un bus, proprio per quanto descritto, e si colloca sotto ad altre tipologie di sistemi che vengono adottati in contesti di maggiori dimensioni in presenza di una domanda di trasporto molto più elevata (metropolitane ad esempio).

Ora, il recente PUMS ha evidenziato chiaramente le ottime performance del SIR 1 e i risultati raggiunti in termini di mobilità: 6,5 milioni di persone trasportate all'anno, 33 mila passeggeri/giorno, minor traffico e maggior utilizzo del TPL ma ha anche evidenziato come la domanda di trasporto sia in continua crescita con il rischio che nei prossimi anni si arrivi alla saturazione della rete stradale e quindi a situazioni critiche che peggiorano ulteriormente le condizioni di circolazione specie in corrispondenza dei principali assi d'ingresso

alla città. Per tali ragioni il PUMS ha individuato una serie di azioni di mobilità (Tpr, Tpl e infrastrutture) tra le quali è stata confermata la volontà di procedere con il completamento del sistema SIR.

Una ulteriore prospettiva valutata è in merito alle caratteristiche del mezzo: si è scelto di mantenere la medesima tipologia di infrastruttura e veicolo con l'ulteriore obiettivo di sviluppare un sistema metropolitano a rete tramviaria (SMART) implementando le tre linee previste con alcune delle combinazioni delle linee stesse, laddove la domanda di trasporto è tale da giustificare il servizio.

Questo obiettivo potrebbe essere raggiunto anche con una diversa tipologia di mezzo e infrastruttura, ad esempio, con un tram tradizionale: questa scelta implicherebbe la necessità di omogeneizzare tutte le linee e questo comporterebbe la modifica della linea esistente SIR 1, di quella appaltata SIR 3 – in termini di infrastruttura - e dei relativi mezzi con i relativi costi. Risulta evidente che l'operazione di cambio tecnologia non è realizzabile, se non con investimenti di molto superiori, basti solo pensare che l'infrastruttura di un tram tradizionale costa circa il doppio di quella del sistema in uso. Altresì non si può scendere di livello in termini di sistema di trasporto (bus) in quanto la domanda è troppo elevata.

Relativamente alla rigidità del percorso determinato dalla presenza della rotaia, è una considerazione corretta ma che evidenzia in genere la peculiarità di tutti gli assi portanti della mobilità, infatti, le ferrovie hanno un percorso rigido, i tram hanno un percorso rigido, le metropolitane hanno un percorso rigido e anche il sistema autostradale è un sistema rigido in quanto un corridoio di mobilità ben definito che non interferisce con nessun'altra infrastruttura. Non ultima la modifica normativa che introduce la possibilità (molto difficile da raggiungere in quanto soggetta ad omologazione e ad autorizzazione del MIMS) di utilizzare gli autobus da 24 m: questi dovranno muoversi in sede riservata. Quest'ultimo aspetto conferisce la medesima rigidità di percorso del sistema tramviario in quanto, in caso di problema della linea, gli stessi bus da 24 m non possono girare per la rete stradale. Inoltre, è necessario tener sempre presente l'obiettivo di soddisfare un'elevata domanda di trasporto e un bus elettrico da 24 m non ha la stessa capacità di trasporto di un tram da 32.

4. I limiti operativi

Dal DP sono emerse diverse osservazioni in merito ai limiti operativi del sistema composto dalla guida a terra e dal tipo di veicoli. Relativamente alla funzionalità e capacità, sopra è già stato descritto lo scenario e le motivazioni che hanno portato alla scelta del PFTE. Per contro, a livello di mobilità, è necessario vedere il sistema di trasporto come un elemento flessibile e non rigido che si adegua a quanto potrà accadere in futuro, soprattutto dopo la positiva esperienza della linea SIR1. Avere una visione a lungo periodo del sistema di trasporto significa adattare la capacità in ragione degli sviluppi futuri, sotto questo aspetto è necessario utilizzare un sistema che consenta di espandere la propria potenzialità con la riduzione delle frequenze e/o l'aggiunta di ulteriori carrozze. Al contrario, utilizzando mezzi sottodimensionati e con intervalli di partenza già al limite porterebbe ad un TPL inefficiente che non migliora né la mobilità privata né quella pubblica. Quest'ultimo è il caso dei bus che, se impiegati lungo la linea SIR 2, sarebbero insufficienti a soddisfare la domanda e, con le frequenze con le quali dovrebbero partire (3 minuti), potrebbe generarsi, nel giro di qualche km, l'accodamento di mezzi consecutivi a causa delle perturbazioni ordinarie della rete. Con i bus, il risultato di avere una TPL efficiente che mi garantisca tempi certi, ridotti e una riduzione del traffico veicolare, sarebbe difficilmente raggiungibile. La realizzazione di un sistema con potenzialità immediate o future risulta quindi un investimento ottimale e più gestibile in prospettiva futura.

Relativamente alle alternative al mezzo, è già stato affrontato il tema inoltre è bene chiarire che, anche per esperienza diretta di BIV, i bus elettrici presentano a loro volta dei limiti e delle criticità infrastrutturali che comunque non sono mai state messe in luce dagli interlocutori in quanto poco note. Oltre alla capacità di

trasporto, due temi in particolare riguardano la durata delle batterie e la vita utile dei mezzi che è la metà della vita utile di un tram.

5. Rotaia e il sedime stradale

Come già evidenziato nel corso degli incontri, la linea SIR 2 ma anche la linea in corso di costruzione – SIR 3 – prevede l'affiancamento di un percorso ciclabile e pedonale. Si evidenzia comunque che, nelle diverse realtà, le sedi delle linee tramviarie non sono a disposizione dei ciclisti, infatti, sono totalmente riservate, con la ovvia eccezione delle intersezioni stradali.

Relativamente alla possibilità di avere una soletta unica che contiene i due sensi di marcia, eliminando le parti che andrebbero finite in conglomerato bituminoso, questo può essere una osservazione **da valutare** da parte del progettista in ragione dell'assetto della linea di corsa e delle altre infrastrutture che la accompagnano.

6. Le sezioni tipologiche

In merito alle indicazioni ed osservazioni sulle sezioni tipologiche che evidenziano la non corrispondenza con la sezione stradale di alcuni ambiti, si evidenzia che in questa fase progettuale – PFTE - vengono redatte delle tipologie di sezione che poi dovranno essere adattate, in sede di progettazione definitiva, con il reale stato di fatto del percorso. È evidente che in quest'ultima fase si lavorerà sul rilievo topografico puntuale e si individueranno delle soluzioni ottimali sia per la percorrenza del mezzo che per la circolazione di pedoni, ciclisti e veicoli. Alcune sezioni, lungo il percorso, hanno spazi ridotti e, in questi tratti, oltre ad una progettazione puntuale e attenta è necessario inserire dei dispositivi che consentano di avere la fluidità dei passaggi del tram e dei veicoli. Soluzioni che **verranno approfondite** con la progettazione definitiva e condivise con gli enti di volta in volta. L'argomento è emerso in occasione degli incontri presso il territorio e trattato da diversi cittadini.

La presenza della linea incide sulla sosta lungo strada in quanto le manovre di ingresso ed egresso da un parcheggio, vanno ad interferire con il percorso del tram. Le indicazioni del MIMS in merito a questo argomento sono molto chiare e invitano i progettisti a non prevedere parcheggi auto lungo la linea salvo in presenza di adeguate corsie di manovra. In ragione di quanto emerso nei vari incontri del dibattito pubblico, ed in particolare a Ponte di Brenta, in corso Milano e a Chiesanuova, la nuova linea interferisce con alcuni parcheggi ed in particolare con quelli destinati al carico scarico delle attività commerciali. L'obiettivo quindi per la progettazione definitiva sarà quello **valutare e sviluppare** delle proposte per garantire in via prioritaria delle aree di carico/scarico non interferenti e dei parcheggi o aree di parcheggio per la sosta funzionale alle attività commerciali. In relazione a questo argomento **si valuti**, anche con gli uffici comunali, la relazione con l'aera dell'ex Caserma Prandina e della viabilità di via Orsini.

7. Le fermate

Le fermate sono degli elementi del progetto che dipendono da diversi fattori fra i quali: l'interdistanza fra loro, il grado di urbanizzazione dell'area servita, la presenza di attività commerciali piuttosto che di luoghi pubblici e in ultima, ma non meno importante, dalla disponibilità di spazio per la realizzazione. La posizione delle fermate, rispetto alla linea, può variare: si hanno fermate centrali ai due sensi di marcia e fermate laterali. Anche in questo caso sono strettamente legate all'andamento delle due corsie di marcia, le quali a loro volta dipendono da altri fattori come le altre corsie per il traffico veicolare piuttosto che la presenza di sottoservizi di una certa rilevanza nel sottosuolo.

Con la progettazione definitiva, il progettista dovrà **considerare** i diversi fattori sopra elencati e le osservazioni pervenute dal territorio al fine di ottimizzare il disegno finale. Come già anticipato, la progettazione definitiva si baserà su una conoscenza più approfondita dei diversi ambiti sia grazie al rilievo

topografico che alle indagini svolte e propedeutiche a questa fase. Anche le richieste emerse faranno parte delle informazioni da recepire al fine di **valutare** eventuali soluzioni. Si ritengono importanti indicazioni da **valutare** nel corso della progettazione definitiva, anche l'allestimento tecnologico della pensilina nonché la realizzazione di parcheggi per biciclette/monopattini (normali, elettriche e del servizio pubblico) nelle vicinanze.

Sempre relativamente alle fermate, le stesse **dovranno** essere correttamente dimensionate in termini di superficie e in particolare quelle comuni alle diverse linee che si intersecano. (Corso del Popolo, Stazione etc.)

Relativamente alla toponomastica delle fermate, sicuramente va **fatta una analisi** con i nomi della relazione tra il nome della fermata e il luogo questo al fine di agevolare gli utenti e non trarre in inganno con nomi di altri siti o luoghi. (vedasi fermata S. Antonio a Rubano).

8. I capolinea

La linea SIR 2 attraversa l'area compresa tra i comuni di Rubano, di Padova fino arrivare a Vigonza. Quest'ambito si contraddistingue per un'elevata antropizzazione tant'è che c'è una continuità dell'edificato tra i diversi Comuni. In particolare, nell'area del Comune di Padova è difficile individuare delle aree in prossimità della linea che risultino funzionali alla realizzazione del deposito-officina dei tram della linea SIR2. Tuttavia, si condivide che qualora si individuasse un'area, baricentrica rispetto ai capolinea, dove realizzare i depositi, sicuramente dovrà essere fatta una **valutazione** da parte dei progettisti. Sicuramente un deposito o un'area di stoccaggio intermedia consentirebbe una maggiore flessibilità delle linee. I progettisti della fase definitiva, in coordinamento con i tecnici dei comuni, **valuteranno** le considerazioni in merito ai depositi-officina al fine di verificare le possibili alternative.

La **verifica** di compatibilità con le altre infrastrutture ed in particolare con il GRAP è una delle attività che attiene alla PFTE e anche al Progetto definitivo, in quanto lo sviluppo infrastrutturale del territorio è dinamico. Una delle motivazioni che hanno portato allo spostamento del capolinea di Rubano dalla posizione del 2005 a quella odierna è stata la necessità, evidenziata anche nel PUMS, di coordinare le due infrastrutture con l'obiettivo di ottimizzare il servizio per i cittadini.

Si condividono le osservazioni in merito alle opere di mitigazione delle aree di deposito e questo aspetto sarà recepito, studiato ed **approfondito** nel corso della progettazione definitiva. Si ricorda che la progettazione preliminare del 2005 relativa alle tre linee tramviarie era stata sottoposta a Valutazione di impatto ambientale, con esito favorevole; ora la progettazione definitiva sarà soggetta alla Verifica di Assoggettabilità a VIA presso la Provincia di Padova quindi la documentazione relativa alla progettazione definitiva conterrà lo studio preliminare ambientale con relativi elaborati al fine di avviare la valutazione di cui sopra. Questa documentazione studierà gli impatti e riporterà gli elementi di mitigazione non solo dei depositi ma di tutta la linea e sarà oggetto della valutazione della commissione Via: questa procedura prevede che i cittadini esprimano le loro osservazioni, nelle tempistiche previste dal procedimento.

La linea SIR 2 e il Sistema SMART comprende tre capolinea nuovi posizionati a Rubano (di cui si è già trattato sopra), in corrispondenza del nuovo polo ospedaliero di Padova est – San Lazzaro – e in Comune di Busa di Vigonza in località Busa di Vigonza ovvero in corrispondenza dell'omonima stazione ferroviaria.

La progettazione del Capolinea "San Lazzaro" si localizza in corrispondenza di un nodo intermodale in quanto saranno presenti nuovi collegamenti viari, la stazione SFMR, l'attestazione bus e i capolinea del tram. La progettazione in ambito SIR 2 dovrà **avvenire** in coordinamento con i diversi soggetti che si occupano delle altre infrastrutture ed in particolare con chi si occuperà della progettazione del nuovo ospedale intervenendo nelle medesime aree.

Per il capolinea di Vigonza, il dibattito pubblico ha evidenziato alcuni aspetti funzionali legati all'area e al collegamento della stessa con le diverse frazioni del paese. Per gli aspetti funzionali, l'area inserita nel PFTE è la medesima in cui sorgerà un parcheggio scambiatore la cui progettazione è in corso da parte del Comune di Vigonza (in accordo con RFI e Regione Veneto). Tale parcheggio, collegato alla stazione ferroviaria di Busa di Vigonza, è stato pensato in funzione dell'indotto determinato dalla linea ferroviaria. Con l'inserimento della linea tramviaria è necessario che il team di progettazione della linea SIR 2, **valuti** la disposizione delle funzioni che necessitano ed in particolare l'attestazione del TPL e del Tram, aree funzionali al Tram e agli utenti nonché **verificare** se la capacità dei posti auto risulti consona alla domanda di parcheggio futura (tram e treno). Anche in questo caso, come a Rubano, la localizzazione del capolinea è stata scelta principalmente per gli aspetti funzionali e logistici dell'area, infatti, questa si trova all'incrocio di importanti arterie viarie e direttamente collegata alla stazione ferroviaria. In ragione delle osservazioni emerse nei confronti pubblici potrà essere **valutata** una soluzione e una logistica differente purché non venga completamente stravolto il progetto iniziale con un allungamento eccessivo della linea tramviaria. Si ricorda a tal proposito che il percorso e le attestazioni di questo sistema di trasporto sono fortemente condizionate dalla domanda di trasporto e questa è molto più alta tanto più l'infrastruttura ha le caratteristiche per attrarla.

Relativamente alle osservazioni e indicazioni in merito alla possibilità di collegare il capolinea con gli altri ambiti territoriali prossimi, ovvero Cadoneghe piuttosto che le diverse frazioni di Vigonza, questa attività farà parte della riorganizzazione del TPL funzionale alla linea tramviaria. Riprendendo la linea esistente, si evidenzia come i capolinea vengano raggiunti da bus che raccolgono gli utenti nel territorio esterno e questo con una capillarità maggiore rispetto alle linee bus tradizionali. Analogamente dovrà essere programmato e previsto per la SIR2. Si evidenzia che questa attività non rientra nella progettazione del SIR 2 se non per l'organizzazione delle fermate e delle aree per i bus, ma è di competenza dell'ente di governo che organizza e definisce il TPL.

9. Infrastrutture e sottoservizi

Le interferenze e il rapporto della linea tramviaria con i sottoservizi e le reti esistenti è un elemento molto importante del progetto, tant'è che è stata già avviata un'indagine per l'individuazione delle reti e sottoservizi e quindi consentire al progettista di affrontare il tema in via prioritaria. Visto l'estensione della linea e l'entità dei sottoservizi presenti, come già fatto per il SIR 3, è necessario individuare la soluzione ottimale sotto il profilo tecnico economico affinché l'intervento di realizzazione della linea tramviaria non risulti troppo sbilanciato. E' quindi necessario, tratta per tratta, **valutare** le interferenze, **valutare** il possibile intervento di risoluzione e **valutare** l'eventuale rapporto costi benefici nel caso non si intervenga, soluzione adottata nel SIR 1. Relativamente all'opportunità di riqualificare e/o completare le reti esistenti, questo compete ai singoli enti gestori che dovranno programmare (tecnicamente ed economicamente) per tempo eventuali interventi in tale direzione.

In ragione delle osservazioni e segnalazioni fatte risulta comunque opportuno approfondire quanto evidenziato nel comune di Rubano coinvolgendo gli enti competenti al fine di dar loro l'opportunità di risolvere la criticità prima dell'inizio dei lavori della linea. Sempre nel Comune di Rubano, lungo la SR 11 a circa un metro di profondità, è presente una canaletta in mattoni adduttrice dell'acquedotto di Padova dalle sorgenti vicentine. Al fine di risolvere l'interferenza, con questo manufatto di fine 800', è necessario **valutare** la corretta posizione della via di corsa e le possibili alternative alla soluzione riportata nel PFTE, chiaramente anche sotto l'aspetto economico. (Quaderno di Andrea Valentini)

10. Impatto su viabilità principale e accessoria

In relazione alle scelte e motivazioni della e delle linee tramviarie si è già detto nei paragrafi precedenti e, riassumendo, fanno capo agli strumenti di programmazione che si sono succeduti negli anni e che, anche

nell'ultima versione, si sono basati su approfondimenti trasportistici e su scenari territoriali definiti dagli strumenti urbanistici. Come spesso ricordato, il tram fa parte di un insieme di interventi, da attuarsi nel territorio, finalizzato a ridurre la mobilità privata, ridurre la congestione della rete, ridurre i tempi di spostamento e a migliorare le condizioni di inquinamento ambientale. Questo significa che per ottenere questi obiettivi del PUMS è necessaria la combinazione dei diversi interventi che con ogni probabilità verranno realizzati con tempistiche differenti in quanto condizionati da differenti fattori (finanziamenti, enti, procedura etc). Motivo per cui può verificarsi la situazione che vede la realizzazione del tram in via prioritaria e a seguire la realizzazione di altre opere (collegamento Rubano-A4) che consentono di supportare il primo intervento in termini di mobilità.

A seguito degli interventi infrastrutturali previsti e coordinati dal PUMS, risulteranno necessari e auspicabili interventi di adeguamento della viabilità e circolazione con ambito locale come, ad esempio, quelli indicati in occasione dell'incontro nel Comune di Rubano. Per quanto correlate al tram, nella progettazione definitiva **verranno valutati** gli interventi indicati in occasione degli incontri ed elencati nell'ampia documentazione del dibattito pubblico, questo con l'obiettivo di ottimizzare il sistema della mobilità per tutte le componenti del traffico ma soprattutto di collegare l'intervento con il territorio. Tuttavia, altri interventi che escono dall'ambito della progettazione della linea nonché quelli ad essa strettamente correlati, saranno opere che prevalentemente stanno all'interno della programmazione dei Comuni interessati e si dovranno coordinare e collegare con le opere principali.

- **Rubano Sarmeola**

Relativamente alla valutazione di un'alternativa di tracciato dell'ultimo tratto tra la SR 11 e il deposito, i progettisti devono **considerare** le richieste del territorio e individuare un'alternativa fattibile anche in condivisione con l'amministrazione comunale. Quest'ultima ha preso posizione durante l'incontro del dibattito pubblico esprimendo la volontà di individuare un percorso alternativo all'ultimo tratto tra l'incrocio di via Roma e il capolinea, in particolare si è espressa favorevolmente ad una localizzazione dell'infrastruttura lungo la regionale ora citata, salve naturalmente eventuali considerazioni di natura tecnica.

Nel corso del dibattito pubblico sono state avanzate numerose proposte sia di opere complementari funzionali al territorio che alla linea, nella fase progettuale verranno **valutate** dette proposte e, in ragione della pertinenza e funzionalità con l'opera principale, recepite all'interno del progetto.

Per quanto riguarda le considerazioni in merito alla mobilità e ai parcheggi, il progetto definitivo prevede questo approfondimento con gli obiettivi e gli indirizzi evidenziati in precedenza e quindi saranno **valutate**, anche con il supporto dell'amministrazione comunale, delle soluzioni a quanto evidenziato sempre con l'obiettivo di agevolare sia la mobilità che le attività commerciali, industriali ed artigianali presenti nell'ambito di intervento. (Quaderni di A. Valentini, G. Brovazzo, S. Mannie quartiere Fornace)

- **Chiesanuova**

Il tratto di Chiesanuova è inteso tra il ponte sul canale Brentelle e lo svincolo con corso Australia; il tratto si caratterizza per l'elevata presenza di abitazioni e attività commerciali ma anche di due importanti aree: le caserme Romagnoli e Pierobon. Dal dibattito pubblico sono emerse alcune osservazioni relative principalmente al rapporto tra la nuova infrastruttura e la viabilità esistente.

L'asse di via Chiesanuova ospita più due corsie e presenta numerose intersezioni con la viabilità laterale, da entrambe i lati. In corrispondenza delle intersezioni la sede stradale presenta delle corsie riservate alle svolte e le intersezioni sono gestite da impianti semaforici. In corrispondenza con l'intersezione con corso Australia è presente uno svincolo a due livelli con manovre dedicate ovvero per ogni direzione c'è una corsia di collegamento.

Partendo da quest'ultimo svincolo, viene richiesta una particolare attenzione nella progettazione affinché la nuova infrastruttura non interferisca con il traffico veicolare limitandone le possibilità di movimento. I progettisti devono **valutare** l'assetto ottimale delle corsie e delle vie di corsa nonché il posizionamento dei percorsi ciclabili e pedonali. Con il rilievo puntuale dello stato di fatto, i progettisti potranno approfondire l'assetto dello svincolo in modo più preciso e funzionale. Altresì viene richiesto che i percorsi ciclabili e pedonali che attraversano lo svincolo sia in sicurezza specie in corrispondenza delle intersezioni con i rami di svincolo.

Molte considerazioni sono state fatte relativamente alle intersezioni esistenti e il loro futuro. La progettazione prevede di **studiare** delle soluzioni in coordinamento con gli uffici comunali che hanno una visione allargata anche per gli ambiti più esterni all'occupazione della linea SIR 2. La progettazione della mobilità dell'asse dovrà essere **realizzata** nel suo complesso con particolare attenzione a quegli aspetti che garantiscano la priorità alla linea tramviaria e al tempo stesso non penalizzino gli scambi veicolari tra le strade laterali e l'asse principale. Il funzionamento degli impianti semaforici dovrà quindi essere **studiato** appositamente e gli stessi dovranno essere coordinati per una corretta fluidità del transito del tram.

Il ponte sul canale Brentella sarà attentamente analizzato sotto il profilo strutturale e la progettazione avrà il compito di **individuare** la soluzione ottimale per garantire l'attraversamento da parte del traffico veicolare, il tram, i pedoni e i ciclisti. Per il prospiciente nodo viario saranno **studiate**, anche con il contributo del Comune di Rubano, le ipotesi del nuovo assetto con la presenza della linea del tram.

Altro tema emerso è relativo ai parcheggi a servizio delle attività commerciali che si affacciano a via Chiesanuova. Questo aspetto, come già anticipato nella parte generale che coinvolge tutto il tracciato, dovrà essere **considerato** dai progettisti in ragione dell'offerta di parcheggio dell'area, della potenziale domanda – generata anche dalla linea- e dei vincoli che il ministero pone per motivi di sicurezza. L'utilizzo delle aree presenti (ex Caserma Romagnoli) dovrà essere **valutato** dai progettisti in concerto con l'amministrazione comunale.

Infine, è emersa una richiesta in merito alla possibilità di collegamento tra la nuova linea tramviaria e l'importante opera di riqualificazione a fini commerciali che coinvolge l'area l'ex macello di Corso Australia dove troveranno posto attività commerciali ma che luoghi per concerti ed eventi. In particolare, viene **richiesto** un collegamento per gli utenti tra la linea tramviaria e quest'area: un collegamento pedonale ciclabile in sicurezza. Questa indicazione è particolarmente importante in quanto il collegamento contribuirebbe a rendere funzionale la linea che all'area in parola, risparmiando così spostamenti veicolari da e per queste nuove attività. Dovranno essere quindi **valutate** le alternative in coordinamento con il comune di Padova e con i promotori dell'iniziativa al fine di individuare la soluzione ottimale e definirle i limiti di competenza per ogni soggetto. (Quaderno di R. Pampolari, F. e R. Busata, A. Faggion)

- **Corso Milano**

Relativamente all'ambito di corso Milano, l'argomento è stato già trattato in precedenza e si conferma la necessità di **valutare** le osservazioni pervenute con l'ottica di ottimizzare la funzionalità di questo asse sia per il traffico privato che per il trasporto pubblico. L'amministrazione comunale di Padova, ha affrontato poi questo argomento specificando che nell'ambito della progettazione e realizzazione del sistema tramviario, Corso Milano manterrà il doppio senso di marcia, nelle forme che la progettazione definitiva approfondirà.

Il tema dei parcheggi dovrà essere ponderato, come al punto precedente, ovvero **valutando** domanda e offerta attuale e futura nonché proposte risolutive funzionali e compatibili in termini di distanza (parcheggio ex Prandina).

- **Stazione ferroviaria**

La stazione ferroviaria è il punto di incontro delle tre linee e in ragione di ciò tale nodo dev'essere correttamente dimensionato e progettato per prevenire situazioni di criticità del sistema. La progettazione definitiva ha il compito di **eseguire** questo approfondimento e il nuovo assetto dev'essere funzionale alle tre linee e alla loro presenza.

Per quanto riguarda il sistema SMART, ovvero le corse che nascono dalla combinazione delle tre linee, risulta evidente che sarà oggetto di studio, approfondimento analisi e sperimentazione. La realizzazione di un sistema tramviario, come detto all'inizio, ha degli obiettivi ben precisi che attribuiscono al sistema una priorità rispetto alle altre componenti del traffico. L'organizzazione del sistema tramviario e le corse che verranno attivate dovrà essere ponderato con lo stato della rete e degli interventi realizzati fino a quel momento. L'avvio progressivo consentirà di valutare il funzionamento del sistema e l'impatto sulla rete e di conseguenza di avviare provvedimenti finalizzati all'ottimizzazione del funzionamento del sistema complessivo.

Relativamente alla relazione con l'Alta velocità, i progetti insistono nel medesimo ambito e quindi sono coordinati dall'amministrazione comunale. Infine, la relazione con il capolinea degli autobus/pullman extraurbani verrà presa in considerazione nella misura di interferenza con le linee tramviarie. Tale interferenza è destinata a ridursi considerevolmente con il ridisegno delle linee TPL a seguito del completamento del sistema tramviario.

- **Stanga**

Quanto emerso dalle osservazioni relative a questo nodo è da **approfondire** in sede progettuale con diverse alternative che oltre all'elemento geometrico del tracciato dovranno contemplare l'impatto sul traffico.

- **Padova est e nuovo Ospedale**

Questo argomento è stato già trattato in precedenza e si ribadisce la necessità di un coordinamento tra gli enti coinvolti in questo ambito al fine sia di individuare gli spazi dell'infrastruttura sia per **valutare** l'assetto della rete di trasporti, dei parcheggi e dei punti di interscambio. A tal fine sono stati coinvolti l'Ospedale, RFI, la Regione Veneto e il Comune di Padova.

Da evidenziare, per questo ambito, l'elevato numero di iniziative in corso che influirà sulla mobilità dell'area; queste dovranno essere inquadrare con l'obiettivo di valutare proposte finalizzate a migliorare la circolazione (come, ad esempio, lungo via S. Marco).

- **Via San Marco e Ponte di Brenta**

Alcune valutazioni in merito a questo tratto sono riportate nell'analisi generale della linea, tuttavia, quanto previsto per gli altri tratti analizzati dev'essere applicato anche per questo. La progettazione verrà sviluppata su un rilievo puntuale dell'ambito, essendo un importante asse viario d'ingresso dovranno essere **approfonditi** tutti gli aspetti che riguardano la relazione tra la viabilità locale e principale e dev'essere fatto nel suo complesso al fine di individuare la soluzione progettuale che minimizza l'impatto della linea nel contesto ovvero ne ottimizza l'efficienza. Di questo ne farà parte sia il tracciato quanto i sistemi di regolazione del traffico che dovranno dare la priorità al trasporto pubblico. Per gli elementi complementare, anche in questo caso, devono essere **valutati** e condivisi con il comune di Padova al fine di definirne la tipologia e le relative competenze.

- **Vigonza**

In relazione al tratto di linea nel Comune di Vigonza, dal dibattito pubblico sono emerse diverse idee e spunti affinché la linea non terminasse al capolinea in corrispondenza della stazione ferroviaria di Busa di Vigonza ma venisse prolungata fino a raggiungere le diverse frazioni che caratterizzano il territorio

comunale. Inoltre l'esigenza del prolungamento appare necessaria in quanto il nodo viabilistico in cui è previsto il capolinea, già peraltro sofferente, vedrà un incremento della circolazione, per cui il prolungamento della linea si reputa opportuno al fine di servire un'area più vasta densamente abitata a vantaggio della decongestione del nodo viario di Busa.

Con riferimento alle possibilità di prolungamento il comune di Vigonza, con la condivisione della città di Padova, ha avviato uno studio specifico finalizzato alla redazione del quadro esigenziale e delle alternative possibili del prolungamento (DOCFAP). Tale servizio ha lo scopo di verificare e definire le possibilità ed i vantaggi del prolungamento al fine di preparare una possibile candidatura qualora nel prossimo periodo si ripresentassero ulteriori possibilità di finanziamento statale o europeo.

Il prolungamento esula dalla progettazione definitiva del SIR 2 che si sta avviando ma, comunque, gli esiti del servizio commissionato dal Comune di Vigonza verranno presi in considerazione in sede di progettazione al fine di verificare ulteriormente le scelte operate in sede di PFTE concernenti il tracciato del tram previsto nel territorio comunale.

Analogamente, e con riferimento a quanto riportato più sopra, la progettazione definitiva terrà conto della progettazione relativa al parcheggio scambiatore di Busa e del progetto di fattibilità del parcheggio sopraelevato previsto nella medesima area.

Per quanto attiene poi ad altre valutazioni relative al capolinea previsto nel PFTE, sono state trattate le diverse argomentazioni nel paragrafo relativo ai Capolinea e per quanto di competenza dell'ambito della progettazione verranno sviluppate dai progettisti le opportune **valutazioni** e ipotesi. (Quaderni di P. Bordignon, F. Brugiolo)

- **Piste ciclabili**

Questo è un tema che riguarda in generale tutta la linea; dal dibattito pubblico sono emerse delle indicazioni, per la progettazione, non solo relative alle piste ciclabili ma anche a tutte quelle infrastrutture che facilitano la mobilità ciclabile e pedonale da e verso le fermate del tram. La progettazione dovrà quindi **valutare** queste indicazioni. Altro elemento da **considerare** nella progettazione sono le opere e i servizi complementari alla mobilità pedonale e ciclabile come, ad esempio, aree parcheggio e ricarica bici per agevolare questo interscambio modale.

Visto la presenza di numerosi progetti sulla ciclabilità in corso è necessario **coordinare** gli interventi di competenza del progetto SIR 2 con quelli in corso da parte di altri enti ed in particolare dei comuni interessati.

Per la ciclabile a margine di via S. Marco e del cavalcavia di Via Venezia, il progetto dovrà **valutare** le osservazioni ed eventuali ipotesi alternative.

11. Affidamento e realizzazione dell'opera

Si condividono l'impostazione e le richieste delle associazioni in merito agli aspetti amministrativi e contabili delle peculiarità da inserire nei diversi procedimenti. Per quanto di competenza, già con gli attuali bandi e atti, la stazione appaltante si è allineata per quanto possibile alle richieste e così si procederà anche per il proseguo.

12. Impatto sulle attività commerciali

Questo argomento è stato oggetto di diversi interventi e di volta in volta è stato ripreso dalle note di cui sopra. Di fatto il contributo per i progettisti è la valutazione di mantenere o realizzare delle opere complementari che garantiscano l'operatività delle attività commerciali sia durante la cantierizzazione che nella fase di esercizio.

13. Impatto ambientale acustico

Relativamente agli aspetti d'impatto ambientale – acustica, vibrazioni etc –, come già evidenziato, la progettazione definitiva comprende anche gli approfondimenti di questi temi e lo studio e la proposta di opere di mitigazione. È corretto ricordare che gli impatti sono definiti da un quadro normativo ed in particolare per il rumore ogni amministrazione deve dotarsi di uno strumento in cui ogni zona del comune viene caratterizzata e in base alla tipologia corrispondono dei limiti di rumore da non superare. In base a questi, i progettisti **determineranno** eventuali provvedimenti da inserire nella progettazione.

14. Impatto sul patrimonio storico artistico

È un tema oggetto della progettazione definitiva e della Valutazione di assoggettabilità a VIA. Consapevoli del valore storico culturale del territorio attraversato, come fatto anche per il SIR 3, si **collaborerà** con la SSBAA al fine di individuare le soluzioni che tutelano maggiormente il patrimonio storico artistico del territorio.

15. Conclusioni

A conclusione del predetto percorso tecnico-amministrativo si esprime un giudizio assai positivo su quanto compiuto: non solo si è consentita la partecipazione attiva cittadini, imprese ed associazioni avvicinando quindi la comunità ad un'opera di grande significato per la Città di Padova, intesa non nella sua angusta dimensione strettamente amministrativa bensì in quella territoriale di ben più largo respiro che è andata a coinvolgere i Comuni di Rubano e Vigonza, ma si è anche proceduto ad una proficua valorizzazione del percorso progettuale, offrendo al tecnico che sarà chiamato alla redazione del progetto definitivo proficui spunti di implementazione e miglioramento del lavoro sin qui compiuto. Questi sarà ora chiamato a recepire l'esito del dibattito pubblico, qui appositamente portato a sintesi ed a studiare e proporre apposite soluzioni; in altri termini, grazie alla procedura di dibattito pubblico è stato possibile far emergere qualificate istanze ed esigenze del territorio, che possono trovare la loro risposta non solo qualificata, ma anche tecnicamente mediata; è di tutta evidenza come, in assenza del dibattito, queste sarebbero rimaste inesprese o, peggio, sarebbero state veicolate in forme di dissenso, più o meno palesi, all'opera ed all'azione amministrativa.

Il percorso che qui si conclude è stato così il frutto di quello che potremmo definire non solo collaborazione, ma vera e propria sinergia fra gli attori dell'arena politica locale, nel senso più nobile del termine, vale a dire cittadini, imprese, stakeholders ed istituzione, che hanno così adeguatamente valorizzato un'opera destinata a trainare Padova nello stretto club delle città italiane di respiro europeo.

16. Tabella riassuntiva su indicazioni per progetto

Argomento da non approfondire nella progettazione definitiva	Argomento da verificare soluzione e fattibilità nella progettazione definitiva	Argomento da sviluppare nella progettazione definitiva
--	--	--

L'utilità dell'opera e la tecnologia individuata

SOTTOTEMA	TRATTAZIONE ED ESITO	RIFERIMENTO	INTERESSE	PER PROGETTISTI
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	****	

Dossier Conclusivo

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	***	

Dossier Conclusivo

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	*	

Dossier Conclusivo

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	***	

Dossier Conclusivo

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, Sarameola. 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 Sarmedola	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	****	

Dossier Conclusivo

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	***	



Dossier Conclusivo

Vigona	Richieste di prolungamento della linea oltre Busa di Vigona, 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 Vigona 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 ciclopeditoni 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	**	