

# DIBATTITO PUBBLICO

Linea tranviaria SIR2  
Padova

ALLEGATO 1

Restituzione sintetica degli incontri pubblici



[www.dp trampadova.it](http://www.dp trampadova.it)



# Indice

## EVENTO PUBBLICO DI PRESENTAZIONE

Il dibattito pubblico per il progetto SIR2 .....	3
--------------------------------------------------	---

## INCONTRI PUBBLICI

Il progetto e il territorio: Ponte di Brenta .....	4
Il progetto e il territorio: Padova est .....	7
Il progetto e il territorio: Chiesanuova .....	9
Il progetto e il territorio: Centro-Stanga .....	13
Il progetto e il territorio: Vigonza .....	16
Il progetto e il territorio: Rubano .....	19

<b>SINTESI DEL GRADIMENTO</b> .....	<b>23</b>
-------------------------------------	-----------

# EVENTO PUBBLICO DI PRESENTAZIONE

## Il dibattito pubblico per il progetto SIR2

Giovedì 17 febbraio presso l'Agorà del Centro Culturale Altinate San Gaetano si è tenuto l'evento pubblico di presentazione del progetto. L'incontro si è svolto in modalità mista, ossia con la possibilità di seguire l'incontro tramite la diretta sui canali social oltre che in presenza. Hanno preso parte all'evento oltre 200 persone in presenza.

Ha preceduto l'incontro un brief con la stampa locale, condividendo informazioni in merito al dibattito pubblico.

Nella prima sessione dell'evento hanno preso parola il sindaco di Padova Sergio Giordani, il sindaco di Vigonza Innocenzo Marangon, la sindaca di Rubano Sabrina Doni e Giuseppe Farina Presidente di APS Holding Spa.

È stata sottolineata l'importanza dell'opera per la città e lo sviluppo di tutto il territorio, resa possibile grazie alla collaborazione tra i tre Comuni. È stato inoltre introdotto come il progetto del tram si inserisce all'interno di un ridisegno globale dei trasporti della città attraverso la rete SMART.

Nella seconda sessione hanno preso parola l'assessore alla mobilità del Comune di Padova Andrea Ragona, il coordinatore del dibattito pubblico Filippo Ozzola di Poleis Soc Coop, il dirigente alla mobilità del Comune di Padova Carlo Andriolo e Diego Galiazzo di APS Holding Spa.

L'assessore Ragona ha spiegato l'importanza di questo intervento dal punto di vista della sostenibilità e di come un cambiamento della mobilità possa impattare positivamente sulle emissioni e l'inquinamento della città.

Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico, ha illustrato gli obiettivi del processo a partire dalla sua definizione e la sua cornice legislativa. Sono stati inoltre illustrati i materiali del dibattito pubblico, i tempi del processo e le date degli incontri pubblici con i cittadini.

Il dirigente Andriolo nel suo intervento ha illustrato il PUMS indicando gli obiettivi strategici ed il sistema intermodale del sistema SMART.

Infine l'Ing. Galiazzo ha illustrato rapidamente il progetto di fattibilità tecnico economica, il percorso del futuro SIR2, le linee di finanziamento e gli steps progettuali.

È possibile visionare la registrazione integrale dell'evento al seguente [link](#).

# INCONTRO PUBBLICO

## Il progetto e il territorio: Ponte di Brenta

### Introduzione

Mercoledì 23 febbraio presso la Sala Teatro Don Leonati - Centro Parrocchiale Ponte di Brenta si è tenuto il primo incontro informativo 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 con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta su Facebook oltre che in presenza.

L'incontro ha visto la partecipazione di 51 persone ed è stato moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Filippo Ozzola per Poleis Soc Coop.

Ha avviato l'incontro con i saluti istituzionali Lorenzo Minganti, Dirigente Settore Mobilità di Padova, spiegando la scelta dell'Amministrazione comunale di adottare il dibattito pubblico come procedura partecipativa.

### Il metodo del dibattito pubblico

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico, nel suo intervento ha illustrato gli obiettivi del processo del dibattito pubblico a partire dalla sua definizione, la cornice di competenza entro cui si muove e come si può partecipare elaborando e sottoponendo al coordinamento contributi in forma scritta, nonché il ruolo del soggetto terzo. Sono stati inoltre illustrati i tempi del processo e le successive date.

### Il progetto SIR2

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Durante l'incontro è stato presentato il progetto preliminare dall'Ing. Diego Galiazzo, Direttore tecnico di APS Holding. La presentazione del progetto ha riguardato una parte introduttiva su come la linea del tram SIR2 si inserisce nel piano più complesso di rinnovamento dei trasporti a partire dagli obiettivi del PUMS e la realizzazione della rete SMART. È stato poi illustrato il percorso ed i punti strategici di progetto, oltre alle caratteristiche della linea SIR2. Sono state illustrate le linee di finanziamento necessarie alla realizzazione del progetto, l'iter normativo e le tempistiche.

Infine è stato presentato il progetto nell'area di interesse di Ponte di Brenta, illustrando il percorso del tram mostrandone in particolare le fermate, la viabilità e le sezioni stradali tipologiche significative.

### Interventi dal pubblico

(è possibile visionare gli interventi e le risposte al [link](#))

Di seguito sono riportati sinteticamente gli interventi dei cittadini che hanno riguardato prevalentemente i seguenti temi :\*

- l'accessibilità e la viabilità;
- l'impatto sul traffico;
- l'impatto acustico ed ambientale;
- l'impatto sulle attività commerciali della zona;
- le caratteristiche tecnologiche del mezzo;
- i costi dell'intervento;
- le tempistiche dei lavori.

Alfredo Drago, cittadino

Il cittadino ha chiesto chiarimenti circa la viabilità, in particolare sulla fruizione delle carreggiate, la frequenza del tram e le tempistiche di cantierizzazione. In ultimo sono state avanzate proposte circa la fermata del tram in corrispondenza della rotonda su via San Marco ed un percorso alternativo della pista ciclabile. Inoltre viene fatta l'osservazione riguardo l'Arco di Giano che consentirà uno sgravarsi del traffico sull'asse Stanga-Vigonza.

Stefano Rampazzo, cittadino

Il cittadino chiede chiarimenti circa la rotonda che collega Ponte di Brenta e Noventa, facendo presente che il ripristino del semaforo in quell'incrocio potrebbe causare traffico nel tratto stradale.

Giulia Villi, cittadina

La cittadina chiede se c'è la possibilità, viste le tempistiche, che non si realizzi il progetto. Inoltre chiede la durata del cantiere nel tratto centrale di Ponte di Brenta.

Laura Bovo, commerciante

La cittadina propone un intervento meno oneroso rispetto al tram trattandosi di un finanziamento vincolato al PNRR.

Paolo Ceoldo, cittadino

Nell'intervento si propone di proseguire la linea del tram oltre il capolinea per potersi congiungere con la linea 4 e 10 dei bus.

Michela Nicoletto, commerciante

Nell'intervento si chiedono delucidazioni circa la viabilità nel tratto dalla rotonda delle Padovanelle sino alla Busa di Vigonza e si fa presente come il cantiere creerà disagi agli abitanti ed ai commercianti sul fronte strada.

Gabriella Valmasoni, commerciante

Viene chiesto un chiarimento circa la fruibilità del marciapiede su via San Marco in rapporto alla pista ciclabile.

Vanessa Cavina, cittadina

Viene fatto presente il problema del traffico e la preoccupazione che la linea del tram possa peggiorare la situazione. Si propone l'adozione di bus elettrici in alternativa alla costruzione del tram come infrastruttura maggiormente invasiva. Si chiedono inoltre chiarimenti sulla tecnologia del tram scelto, considerato obsoleto.

Luciano Bertocco, cittadino

Chiede delucidazioni sul tratto automobilistico lungo via San Marco presso il centro di Ponte di Brenta.

Dino Bartolomiello, cittadino

Chiede se c'è la possibilità di trasportare bici sul tram.

Daniela Beggio, commerciante

Nell'intervento si chiede se sono stati ipotizzati altri tragitti del tram considerata la sezione stradale ridotta.

Lorenzo Beccaro, cittadino

Viene sottolineato il problema del traffico costante a Ponte di Brenta e la conseguente preoccupazione che il tram possa peggiorare la situazione. Inoltre ritiene difficile inserire il tram garantendo la viabilità anche di auto, mezzi pesanti, bici e pedoni.

Cittadina

Si evidenzia il problema del traffico anche in relazione alle linee del bus extraurbano. Si chiede una valutazione economica del tram anche in relazione all'impatto sulle attività commerciali.

Contributo online

Chiede se sia possibile allargare la sede delle fermate ritenendo quelle attuali strette e poco accessibili per carrozzine e passeggeri.

Durante l'incontro le domande suddivise in blocchi sono state sottoposte all'Ing. Diego Galiazzo. Di seguito sono riportate le risposte accorpate; per le risposte puntuali si rimanda al video integrale dell'incontro e alle [FAQ](#) sul sito.

Per quanto riguarda la **scelta del mezzo** e la sua **tecnologia** è stato sottolineato come il progetto del SIR2 rientri in un sistema di trasporto più ampio, inquadrato all'interno del PUMS, che ha previsto un'analisi approfondita circa i flussi e la domanda di trasporti. In base all'analisi è stato individuato il mezzo che riuscisse a garantire la domanda di trasporto rispondendo meglio all'obiettivo di ridurre il carico di trasporto su gomma all'interno della città (-6%). Il bus elettrico contrariamente non riuscirebbe a soddisfare la domanda di trasporto e per questo motivo è stata scelta la tecnologia del tram implementando inoltre le casse del SIR1 da tre a quattro. Rispetto alla preoccupazione sul fallimento dell'azienda che produce il tram scelto, l'Amministrazione garantisce la produzione.

Nel merito delle preoccupazioni sul **carico di traffico**, il tram non prevede l'eliminazione del trasporto pubblico locale su gomma sul tragitto del SIR2 ma un ridisegno funzionale complessivo dello stesso e l'implementazione di punti di scambio strategici. Si punta quindi ad una riduzione e redistribuzione del traffico anche con il contributo della messa in funzione dell'Arco di Giano.

In molti hanno espresso la preoccupazione della **coesistenza del tram** con veicoli privati, camion e trasporto locale. A questa preoccupazione il progetto risponderà da un lato con l'inserimento di una corsia riservata e una corsia promiscua e dall'altro con la riduzione del traffico. Resta un punto importante del progetto garantire la viabilità e la fruibilità in modo continuativo lungo tutta la tratta del tram sia per i pedoni che per le bici.

Per quanto riguarda l'**impatto dei cantieri**, come per il SIR3, è stato pensato di organizzare il cantiere per tratti con sottocantieri con l'obiettivo di minimizzare i disagi e ridurre i tempi dei lavori lungo il percorso.

Sull'**impatto ambientale**, in particolare acustico, è stato chiarito che la tecnologia del tram produce suoni e vibrazioni inferiori a quelle dei bus.

Al netto di tutti gli interventi, verranno valutate e prese in analisi le osservazioni fatte circa la collocazione delle fermate dell'autobus ed eventuali deviazioni delle piste ciclabili. Inoltre, la fase successiva dell'iter progettuale prevederà un rilievo topografico ed in seguito i progettisti valuteranno puntualmente gli spazi e la collocazione all'interno della carreggiata. Ugualmente verrà effettuata l'analisi nodo per nodo negli incroci che verranno progettati puntualmente.

## Commenti conclusivi

Ha concluso l'incontro Lorenzo Minganti ricordando i prossimi appuntamenti del dibattito pubblico.

## Scheda di gradimento

Durante l'incontro è stata distribuita ai partecipanti una scheda di gradimento utile a conoscere l'opinione circa il percorso del dibattito pubblico e raccogliere suggerimenti su come migliorare i futuri appuntamenti.

I 25 commenti dei partecipanti sono risultati prevalentemente positivi rispetto sia all'incontro sia all'iniziativa del dibattito pubblico come strumento di ascolto dei cittadini. Perplessità sulle tempistiche ridotte del percorso di ascolto che potrebbero non essere sufficienti a raccogliere i contributi per il progetto.

Dai suggerimenti dei partecipanti è emerso il bisogno di accedere più facilmente al progetto del tram attraverso materiale cartaceo presso punti informativi e presso il Comune di Padova.

Nel merito dei contenuti dell'incontro si ritiene importante la partecipazione non solo del progettista ma anche della Amministrazione Comunale per discutere di soluzioni urbanistiche non strettamente legate al percorso del tram.

Per quanto riguarda la logistica e la gestione dell'incontro, visti i tempi ridotti, si suggerisce di snellire gli interventi simili tra di loro.

# INCONTRO PUBBLICO

## Il progetto e il territorio: Padova est

### Introduzione

Giovedì 3 marzo presso la sala del Net Center si è tenuto il secondo incontro informativo 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 con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta su Facebook oltre che in presenza.

L'incontro ha visto la partecipazione di 11 persone ed è stato moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Filippo Ozzola per Poleis Soc Coop.

Ha avviato l'incontro con i saluti istituzionali Andrea Ragona, Assessore alla mobilità e viabilità del Comune di Padova, sottolineando l'opportunità del dibattito pubblico per contribuire ed arricchire il progetto della linea del tram.

### Il metodo del dibattito pubblico

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico, nel suo intervento ha illustrato gli obiettivi del processo del dibattito pubblico a partire dalla sua definizione, la cornice di competenza entro cui si muove e come si può partecipare elaborando e sottoponendo al coordinamento contributi in forma scritta, nonché il ruolo del soggetto terzo. Sono stati inoltre illustrati i tempi del processo e le successive date.

### Il progetto SIR2

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Durante l'intervento è stato presentato il progetto preliminare dall'Ing. Diego Galiazzo, Direttore tecnico di APS holding. La presentazione del progetto ha riguardato una parte introduttiva su come la linea del tram SIR2 si inserisce nel piano più complesso di rinnovamento dei trasporti a partire dagli obiettivi del PUMS e la realizzazione della rete SMART. È stato poi illustrato il percorso ed i punti strategici di progetto, oltre alle caratteristiche della linea SIR2. Sono state illustrate le linee di finanziamento necessarie alla realizzazione del progetto, l'iter normativo e le tempistiche.

Infine, è stato presentato il progetto nell'area Padova est, illustrando il percorso del tram mostrandone le fermate, la viabilità e le sezioni stradali tipologiche significative. Un inciso riguardo la futura stazione di S. Lazzaro, l'Arco di Giano ed il Nuovo Ospedale che saranno operativi nei prossimi anni ed interessati dal tracciato del SIR2.

### Interventi dal pubblico

(è possibile visionare gli interventi e le risposte al [link](#))

Di seguito sono riportati sinteticamente gli interventi dei cittadini che hanno riguardato prevalentemente i seguenti temi:

- l'accessibilità e la viabilità;
- i parcheggi ed i nodi di scambio;
- l'impatto sul traffico.

Paolo Bordignon, cittadino

Chiede se presso la stazione ospedaliera sarà prevista una stazione dei pullman urbani ed extraurbani.

Guido Casellato, H2C spa

Nell'intervento sono state espresse preoccupazioni circa l'impatto sul traffico e la viabilità lungo via San Marco e via Venezia vista la sezione stradale stretta. Quindi chiede chiarimenti circa la progettazione dei flussi di traffico ordinari in relazione a quelli del trasporto pubblico locale.

Inoltre in vista dell'apertura del nuovo ospedale è emerso il tema dei parcheggi, ossia se è previsto un parcheggio di interscambio che possa 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 Brenta.

In ultimo sarebbe importante inserire il tram all'interno di una riprogettazione complessiva dell'ingresso est alla città.

Alfredo Drago, cittadino

Si chiede una puntualizzazione rispetto al Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e le previsioni trasportistiche dell'Arco di Giano per avere un'idea di quanto sarà alleggerito il traffico su via San Marco.

Silvia Bresin, Presidente consulta di quartiere 3A

Rispetto alla deviazione del tram nella zona Stanga si ritiene il passaggio su via Anelli stretto e la viabilità pericolosa. Si chiede quindi se non sia opportuno continuare dritti lungo via Venezia senza fare una deviazione per la Questura a 100 metri di distanza.

Si chiedono inoltre delucidazioni sulla passerella effettuata sul cavalcavia di via Friburgo. Si propone in alternativa di chiudere il passaggio a livello permettendo il transito delle biciclette o inserire degli ascensori sui due lati.

Nicola Piragnolo, cittadino (intervento online)

Si chiede se lungo il tragitto del tram, la presenza dei cavi elettrici impedirà sullo stesso tracciato il passaggio di camion e mezzi pesanti.

Durante l'incontro le domande, suddivise in blocchi, sono state sottoposte all'Ing. Diego Galiazzo. Di seguito sono riportate le risposte accorpate; per le risposte puntuali si rimanda al video integrale dell'incontro e alle [FAQ](#) sul sito.

Per quanto riguarda i **parcheggi** ed i **punti di scambio**. Uno degli obiettivi relativi al completamento della rete SIR con le sue tre linee è quello di rivedere il trasporto pubblico locale per ridurre la pressione del traffico nel centro della città. Questa operazione va di pari passo alla creazione di punti di scambio in cui verranno collocati parcheggi e capolinea.

Nel merito della **viabilità**. L'area di Padova est è interessata da una serie di interventi pubblici e privati che implicano una revisione del piano infrastrutturale. Uno di questi è l'Arco di Giano su cui convergerà molto del traffico attuale di via San Marco e di via Friburgo. L'Amministrazione sta attualmente facendo degli studi di previsione dei flussi di traffico dovuti all' inserimento dei nuovi servizi ed infrastrutture che si stanno realizzando.

Rispetto al **nuovo ospedale**, si tratta di un intervento che prevede una pressione di flusso di persone pari alla metà dell'attuale ospedale. Il parcheggio previsto da progetto riuscirà, in rete con gli altri interventi, a sostenere tali flussi.

Per quanto riguarda la deviazione su **via Anelli (Stanga)** è uno di quei nodi che verranno approfonditi nelle future fasi di progetto con i progettisti, accogliendo anche le riflessioni fatte tramite il dibattito pubblico.

La **passerella** in corrispondenza del cavalcavia che accoglierà la pista ciclabile correrà in quota e, arrivato il passaggio a livello, verrà creata una chiocciola di salita con una passerella per superare la ferrovia e poi ridiscendere dall'altro lato.

Per quanto riguarda il **transito dei camion** il tema verrà approfondito nelle fasi successive di progetto ma al momento è prevista la coesistenza di diversi mezzi.

## Commenti conclusivi

Ha chiuso l'incontro Filippo Ozzola ricordando i prossimi appuntamenti del dibattito pubblico e la possibilità di inviare commenti e suggerimenti attraverso il sito.



# INCONTRO PUBBLICO

## Il progetto e il territorio: Chiesanuova

### Introduzione

Mercoledì 9 marzo presso il Cinema Esperia si è tenuto il terzo incontro informativo 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 con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta su Facebook oltre che in presenza. L'incontro ha visto la partecipazione di 97 persone ed è stato moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Filippo Ozzola per Poleis Soc Coop.

Ha avviato l'incontro con i saluti istituzionali Andrea Ragona, Assessore alla mobilità e viabilità del Comune di Padova, sottolineando l'opportunità del dibattito pubblico per contribuire ed arricchire il progetto della linea del tram.

### Il metodo del dibattito pubblico

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico, nel suo intervento ha illustrato gli obiettivi del processo del dibattito pubblico a partire dalla sua definizione, la cornice di competenza entro cui si muove e come si può partecipare elaborando e sottoponendo al coordinamento contributi in forma scritta, nonché il ruolo del soggetto terzo. L'esito conclusivo del dibattito pubblico sarà un Dossier conclusivo di sintesi tra il Dossier di progetto iniziale e quanto emerso dalla Relazione del percorso di dibattito pubblico. Sono stati infine illustrati i tempi del percorso e le successive date.

### Il progetto SIR2

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Durante l'intervento è stato presentato il progetto preliminare dall'Ing. Diego Galiazzo, Direttore tecnico di APS Holding. La presentazione del progetto ha riguardato una parte introduttiva su come la linea del tram SIR2 si inserisce nel piano più complesso di rinnovamento dei trasporti a partire dagli obiettivi del PUMS e la realizzazione della rete SMART. È stato poi illustrato il percorso ed i punti strategici di progetto, oltre alle caratteristiche della linea SIR2. Sono state illustrate le linee di finanziamento necessarie alla realizzazione del progetto, l'iter normativo e le tempistiche.

Infine, è stato presentato il progetto nell'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. Sono in corso ulteriori indagini per consentire di avere maggiori dettagli e informazioni per la progettazione definitiva, comprese indagini strutturali.

### Interventi dal pubblico

(è possibile visionare gli interventi e le risposte al [link](#))

Di seguito sono riportati sinteticamente gli interventi dei cittadini che hanno riguardato prevalentemente i seguenti temi:

- viabilità e traffico;
- piste ciclabili;
- parcheggi;

- scelta del mezzo e della ditta produttrice;
- impatto acustico del mezzo;
- tempistiche dei lavori.

Paolo, cittadino

Nell'intervento fa presente il contesto in cui si inserisce il progetto del tram, ossia una zona in cui insistono il Brentella, corso Australia, la linea ferroviaria e dove esiste un grosso problema di traffico anche legato ai mezzi pesanti che devono accedere all'autostrada attraverso la tangenziale.

Si chiede come si pensa di gestire il traffico dei mezzi pesanti con l'inserimento di una pista ciclabile ed il tram. Si propone una deviazione della ciclabile in corrispondenza del cavalcavia.

Luciano, cittadino

Il cittadino ribadisce il problema del traffico su via Chiesanuova che potrebbe peggiorare con l'eliminazione di una corsia per senso di marcia dovuta all'inserimento del tram.

Nicola Castellini, cittadino

Il cittadino fa presente che, contrariamente a quanto accade per la linea SIR1 su via Tiziano Aspetti in cui le auto in ingresso alla città sono agevolate dalla rotonda per l'accessibilità alla tangenziale, via Chiesanuova è un passaggio obbligato per tutti i mezzi che devono entrare nella tangenziale. Chiede quindi come verrà organizzato il traffico avendo meno corsie e perché è stato abbandonato il progetto del GRAP.

Luca Galassetti, Consulta 6A

Il cittadino fa delle osservazioni riguardo la linea SIR1 in zona Guizza che ritiene utili in vista della progettazione del SIR2, in particolare: cattiva coordinazione dei semafori del tram e della auto e parcheggi scambiatori con all'interno viabilità stretta. In ultimo suggerisce la predisposizione di colonnine elettriche lungo la tratta.

Paolo Busegnin, cittadino

Viene ribadito che il problema del traffico con la riduzione delle corsie sarà notevole in quanto il tram non soddisfa la domanda di transito verso la tangenziale. Chiede inoltre chiarimenti sulle fermate del tram.

Marco Goddardo, cittadino

Chiede chiarimenti circa la viabilità in accesso dalle strade interne su via Chiesanuova e se verranno inserite delle rotonde. Chiede perché non si è optato per i bus elettrici.

Mario Fausto Nalin, cittadino

Il cittadino propone come possibile soluzione per smaltire il traffico pesante su via Chiesanuova di deviare su via Mazzini il traffico per l'imbocco al casello Padova Ovest.

Per quanto riguarda i parcheggi sarebbe importante inserire queste aree non solo ai capolinea ma anche lungo la tratta del tram. Un possibile parcheggio potrebbe essere collocato in corrispondenza del cavalcavia di Chiesanuova dove prossimamente aprirà il centro commerciale.

Giovanni Morando, Consulta 6A

Suggerisce un collegamento navetta con le scuole su via Cave per incentivare l'uso del tram.

Alessandra Faggion, cittadina

La cittadina chiede come funzionerà il trasporto pubblico extraurbano, in particolare se si fermerà ai parcheggi scambiatori o se attraverserà la città. Inoltre chiede dove verrà costruito il parcheggio in zona Ponte delle Brentelle segnato nel progetto. In ultimo chiede come i pedoni raggiungono la banchina che si trova al centro della carreggiata.

Isabella Stoppani, cittadino

La cittadina chiede rassicurazione circa le tempistiche dei lavori e un approfondimento circa la rotonda in corrispondenza del cimitero. Preoccupazione sull'ampiezza del cavalcavia che dovrà contenere anche il tram.

Si sottolinea il problema del traffico che verrà ridotto con il tram per chi si dirige verso il centro della città ma resta il problema dell'accesso in tangenziale.

Giuseppe Rigon, cittadino

Chiede approfondimenti sulle vibrazioni del tram se il piano stradale verrà alzato.

Simone Dalla Libera, cittadino

Il cittadino chiede spiegazioni circa la scelta del mezzo e sulla chiusura della società produttrice. Chiede se c'è ancora margine per riconsiderare la scelta del tipo di tram optando per mezzi più capienti. Chiede di valutare la possibilità di deviare la ciclabile rispetto al percorso del tram nei punti più critici (es. cavalcavia). Si propone di progettare delle banchine più grandi per facilitare il flusso in entrata ed uscita dei passeggeri. Condivide l'idea di inserire parcheggi lungo la linea e non solo nei capolinea.

Luca Della Lucia, cittadino

Secondo il cittadino è importante accompagnare il progetto fisico al progetto del servizio in funzione dei bisogni degli utenti.

Giorgio Geronda, cittadino

Sottolinea il tema delle tempistiche di realizzazione e il problema del traffico in entrata ed in uscita dal cavalcavia che non verrà risolto con l'inserimento del tram.

Enrica Zancan, cittadina

Ribadisce la difficoltà di accedere al casello Padova Ovest e se sono previsti degli interventi alternativi a via della Biscia.

Liviana Gori, Comitato No rotaie

Si chiedono spiegazioni sugli accordi e garanzie circa la ditta produttrice del tram.

Durante l'incontro le domande suddivise in blocchi sono state sottoposte all'Ing. Diego Galiazzo. Di seguito sono riportate le risposte accorpate; per le risposte puntuali si rimanda al [video integrale](#) dell'incontro e alle [FAQ](#) sul sito.

Il progetto del tram va inquadrato all'interno del discorso più ampio di infrastrutture e mobilità che riguarda tutta la città, ossia il sistema SMART all'interno del PUMS.

La **scelta del tram** è l'esito di un'analisi fatta sulla base di domanda e offerta e sui flussi di traffico. La soluzione più idonea alla risoluzione dei problemi del traffico, dell'inquinamento e dell'accessibilità alla città è l'introduzione di una rete tramviaria pianificata in sinergia con altri interventi. In quest'ottica si è scelto il tram e non il bus elettrico perché ha una capacità di trasporto maggiore con tempi di transito inferiori. In quest'ottica, se è vero che la capacità della strada verrà ridotta con la carreggiata che passerà da quattro a due corsie, il PUMS ha l'obiettivo di rendere più efficiente il trasporto pubblico locale e disincentivare l'uso di auto private. Per il trasporto locale extraurbano invece si pensa ai punti di parcheggio come punti di interscambio, permettendo quindi al flusso di non entrare nella viabilità tramite gomma ma con l'utilizzo del tram.

Per quanto riguarda il problema del **traffico** su via Chiesanuova, in particolare per l'accesso in tangenziale, è un tema che va affrontato in un progetto di ampia scala e che riguarda la mobilità della città attraverso gli strumenti di programmazione che riguardano solo in parte il tram.

La **pista ciclabile**, insieme alla collocazione dei **semafori** e della progettazione di **incroci**, richiederanno un approfondimento nelle fasi successive con possibili cambiamenti per migliorare il progetto in termini di sicurezza e viabilità. L'incrocio delle Brentelle verrà affrontato, come tutti gli incroci importanti, in modo puntuale successivamente. I dati dicono che la sicurezza stradale lungo la tratta del SIR1 è aumentata e gli incidenti sono diminuiti del 30%. Rispetto ai semafori, si progetterà una migliore coordinazione rispetto al SIR1. Le fermate del tram non coincidono alle fermate del bus ma potrebbero essere oggetto di modifiche.

Le banchine sono state progettate più ampie rispetto al SIR1 in vista del tram a quattro carrozze. I **parcheggi** previsti sono parcheggi standard e facilmente fruibili e si accoglie la proposta di inserire zone di sosta anche lungo il tragitto del tram.

Nei parcheggi si prevedono **colonne per la ricarica di auto elettriche**; anche lungo il percorso saranno presenti

colonnine di ricarica da realizzarsi seguendo una progettazione coordinata e dedicata.

Per quanto riguarda le **tempistiche** di progetto saranno più chiare nella fase di progetto successiva. In ogni caso bisognerà chiudere nel 2026. Per fare ciò ci saranno cantieri e sottocantieri lungo la tratta per lavorare in contemporanea.

Per quanto riguarda **inquinamento acustico** e **vibrazioni**, il tram non sarà acusticamente più impattante del bus trattandosi di un mezzo su gomma ma col vantaggio di un'unica soletta in cls che produrrà meno vibrazioni. Il piano stradale non verrà aumentato.

Rispetto alla **ditta produttrice** risulta affidabile e sarà garantita la produzione dei mezzi.

## Commenti conclusivi

Conclude l'incontro Filippo Ozzola ricordando i prossimi appuntamenti del dibattito pubblico e la possibilità di inviare commenti e suggerimenti attraverso il sito.

## Scheda di gradimento

Durante l'incontro è stata distribuita ai partecipanti una scheda di gradimento utile a conoscere l'opinione circa il percorso del dibattito pubblico e raccogliere suggerimenti su come migliorare i futuri appuntamenti.

I 31 partecipanti hanno restituito le schede dando prevalentemente un'opinione positiva all'iniziativa, in particolare circa l'85% dei partecipanti ritiene sia importante l'iniziativa del dibattito pubblico ed oltre l'80% ha ritenuto utile l'incontro. Alcuni suggerimenti riguardano un miglioramento delle tempistiche e della pertinenza degli interventi.

# INCONTRO PUBBLICO

## Il progetto e il territorio: Centro-Stanga

### Introduzione

Martedì 15 marzo presso l'Auditorium San Gaetano si è tenuta la quarta tappa informativa 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 con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta su Facebook oltre che in presenza.

L'incontro ha visto la partecipazione di 29 persone ed è stato moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Filippo Ozzola per Poleis Soc Coop.

Ha avviato l'incontro con i saluti istituzionali Andrea Ragona, Assessore alla mobilità e viabilità del Comune di Padova, sottolineando l'opportunità del dibattito pubblico per contribuire ed arricchire il progetto della linea del tram. Ha inoltre definito la cornice di finanziamento in cui si colloca il progetto del tram che prevede il sostegno ad opere finalizzate al trasporto rapido di massa.

### Il metodo del dibattito pubblico

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico, nel suo intervento ha illustrato gli obiettivi del processo del dibattito pubblico a partire dalla sua definizione, la cornice di competenza entro cui si muove e come si può partecipare elaborando contributi attraverso il sito internet attivato per il percorso. L'esito conclusivo del dibattito pubblico sarà un Dossier di sintesi che verrà consegnato ai progettisti della fase definitiva di progetto, i quali terranno conto delle osservazioni emerse durante il percorso partecipato. Sono stati infine illustrati i tempi del percorso e le successive date.

### Il progetto SIR2

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Durante l'intervento è stato presentato il progetto preliminare dall'Ing. Diego Galiazzo, Direttore tecnico di APS Holding, società del Comune di Padova che svolge il ruolo di stazione appaltante e che coordinerà le fasi di progettazione e realizzazione dell'opera.

La presentazione del progetto ha riguardato una parte introduttiva su come la linea del tram SIR2 si inserisce all'interno di un progetto più ampio di rinnovamento della mobilità del Comune di Padova, ovvero il PUMS. Il PUMS ha previsto un'approfondita analisi della domanda e dell'offerta del trasporto locale ed ha individuato delle linee di forza in cui inserire un trasporto rapido di massa con l'obiettivo di ridurre i volumi di traffico e l'inquinamento. Il progetto del tram e del sistema di interscambio SMART sono solo una parte degli interventi previsti dal PUMS volti al miglioramento della mobilità della città.

È stato quindi illustrato il percorso della linea SIR2 ed i punti strategici di progetto, oltre alle caratteristiche tecniche. Sono state illustrate le linee di finanziamento necessarie alla realizzazione del progetto, l'iter normativo e le tempistiche.

Infine è stato presentato il progetto nell'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. È stato chiarito che attualmente si stanno facendo una serie di analisi approfondite di fattibilità tecnica del progetto in vista della fase di progettazione definitiva. In particolare sono oggetto di approfondimento i nodi più delicati del progetto come ad esempio la zona della Stazione Centrale in cui le tre linee del tram si intersecheranno, Corso del Popolo che sarà oggetto di un ridisegno volto ad un efficientamento della tratta e Corso Milano.

## Interventi dal pubblico

(è possibile visionare gli interventi e le risposte al [link](#))

Di seguito sono riportati sinteticamente gli interventi dei cittadini che hanno riguardato prevalentemente i seguenti temi:

- il tram e le sue caratteristiche tecniche;
- il funzionamento della rete dei tram;
- il bus elettrico;
- l'impatto sulla viabilità;
- garanzie circa la ditta produttrice.

Francesco Coin, commerciante

Il commerciante chiede come il tram impatterà su Corso Garibaldi, come sarà la conformazione delle fermate e se ci saranno modifiche rispetto ai dehors.

Piero Zanettin, cittadino

Il cittadino condivide il progetto SMART rispetto all'idea di interscambio di linee, le connessioni con i Comuni limitrofi ed i parcheggi ma presenta i suoi dubbi rispetto alla scelta del mezzo tram. Nello specifico ritiene il tram un mezzo di complessa gestione per la sua struttura fissa che rischia, in caso di defezioni lungo la tratta, di generare incolonnamenti. Inoltre, è stato citato il tema della manutenzione dei binari e della piattaforma oltre ai costi di realizzazione e funzionamento.

Propone come soluzione alternativa il bus elettrico ritenuto più flessibile, più rapido nella messa in opera e più economico. Rispetto al tema della capienza esistono bus elettrici che riescono ad avere capienze simili a quella del tram scelto. In ultimo, nonostante l'impegno della ditta produttrice a garantire il servizio e la produzione, il cittadino non ha fiducia che questo impegno possa durare nel lungo periodo.

Paolo Marsiglio, cittadino

Il cittadino apprezza il progetto e fa presente che si sarebbe potuto estendere la linea più a nord permettendo il collegamento anche con San Lazzaro.

Il cittadino inoltre pone il tema della futura alta velocità che collegherà Padova per cui ci saranno interventi sul cavalcavia Borgomagno e probabilmente sul cavalcavia di Chiesanuova prevedendo innalzamenti.

Luca Della Lucia, cittadino

Chiede chiarimenti circa il progetto del modello di esercizio rispetto alla rete che prevede cinque rami di attraversamento, in particolare la frequenza ed il tipo di mezzo rispetto alle fasce orarie e le zone interessate. Chiede approfondimento circa le fermate per un efficientamento dei tempi di incarrozzamento.

Domanda online

Gestione del traffico veicolare su via Raggio di Sole e via Beato Pellegrino e se diventeranno ZTL.

Antonio Conte, cittadino

Il cittadino fa delle considerazioni circa l'efficienza e la capacità di trasporto del tram rispetto al bus elettrico. Perplexità rispetto all'estensione chilometrica del SIR2 e alla difficoltà nel mantenere un livello di efficienza rispetto a puntualità e velocità. Dubbi circa la sovrapposizione delle varie linee e la loro gestione, in particolare nei nodi complessi come quello della Stazione Centrale.

Favorevole alla scelta di altri mezzi di nuova tecnologia più performanti in termini di velocità e flessibilità oltre che più economici.

Durante l'incontro le domande suddivise in blocchi sono state sottoposte all'Ing. Diego Galiazzo. Di seguito sono riportate le risposte accorpate; per le risposte puntuali si rimanda al [video integrale](#) dell'incontro e alle [FAQ](#) sul sito.

L'Ing. Galiazzo ha introdotto la sessione di risposte ricordando che l'obiettivo della serata è trovare soluzioni per migliorare il progetto che è in discussione.

Benché l'ideazione della linea SIR2 abbia inizio con il PUM del 2000, il progetto in discussione è frutto di un'approfondita analisi trasportistica condotta per la redazione del **PUMS**.

Il mezzo utilizzato per il SIR2 sarà di una **tecnologia** più recente rispetto a quella adottata per il SIR1.

Il tema dei **diversi mezzi di trasporto** va inquadrato rispetto alle caratteristiche del territorio ed in funzione di domanda ed offerta: diversi mezzi di trasporto rispondono ad esigenze diverse. Per questo motivo la scelta del tram insiste lungo linee di forza, mentre in altre zone in cui è necessario un servizio più capillare, il bus risulta essere il mezzo più adeguato.

È possibile consultare l'**analisi trasportistica** che ha portato a definire le otto linee SMART nel [Dossier di progetto](#). Rispetto al funzionamento degli interscambi, i tempi di attesa saranno inferiori rispetto a quelli del bus, in un'ottica di efficientamento del servizio.

Per quanto riguarda l'**alta velocità**, RFI e Italferr hanno avviato la progettazione della linea e della stazione in coordinamento con il Comune di Padova. L'attività di progettazione in corso sarà coordinata con quella delle linee tranviarie.

Rispetto al **percorso del tram**, è previsto che l'ingombro del tram sia all'interno della sezione stradale senza interferire sull'attuale assetto dei marciapiedi.

La **gestione del traffico** nelle zone adiacenti alla linea sarà oggetto di approfondimento nei prossimi steps progettuali.

## Commenti conclusivi

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Chiude l'incontro Lorenzo Minganti, Dirigente del settore mobilità, che nel suo intervento ha sottolineato come il progetto del tram si inserisce all'interno della pianificazione della mobilità del Comune di Padova attraverso il PUMS. Questo strumento fornisce le coordinate per mettere in campo strategie ed azioni per risolvere i problemi della mobilità in un'ottica sostenibile. Il sistema di trasporto è un sistema complesso in cui il tram ed il bus rispondono ad esigenze differenti integrandosi: lungo degli assi forti è necessario un mezzo veloce e di massa mentre dove serve un servizio di trasporto più capillare è necessario l'utilizzo dei bus.

Rispetto alla tecnologia scelta del tram, si è scelto il Translohr in quanto mezzo più piccolo e facilmente gestibile ed integrabile in un contesto storico urbano. Per quanto riguarda i problemi che si sono verificati con il SIR1, gli studi e la tecnologia hanno fatto progressi e ci saranno miglioramenti sulle nuove linee.

In ultimo rispetto alle tempistiche si sta facendo il possibile per terminare i lavori entro giugno 2026. L'attivazione di una rete di bus elettrici richiede ugualmente tempi lunghi di realizzazione (circa 18-24 mesi) in quanto i bus necessitano della costruzione di un'infrastruttura di alimentazione.

## Scheda di gradimento

Durante l'incontro è stata distribuita ai partecipanti una scheda di gradimento utile a conoscere l'opinione circa il percorso del dibattito pubblico e raccogliere suggerimenti su come migliorare i futuri appuntamenti. Hanno risposto 4 su 29 dei presenti che hanno restituito opinioni positive sia rispetto al percorso del dibattito pubblico sia sull'incontro in generale. Si è suggerito di dare un limite di tempo agli interventi del pubblico.

# INCONTRO PUBBLICO

## Il progetto e il territorio: Vigonza

### Introduzione

Lunedì 21 marzo presso il Teatro Comunale Quirino De Giorgio di Vigonza si è tenuta la quinta tappa informativa 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 con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta su Facebook oltre che in presenza.

L'incontro ha visto la partecipazione di 77 persone ed è stato moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Filippo Ozzola per Poleis Soc Coop.

Ha avviato l'incontro con i saluti istituzionali il Sindaco Innocente Stefano Marangon.

### Il metodo del dibattito pubblico

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Filippo Ozzola, coordinatore del dibattito pubblico, ha aperto il suo intervento sottolineando il ruolo di terzietà ed imparzialità del Coordinatore. Ha illustrato gli obiettivi del processo del dibattito pubblico a partire dalla sua definizione, la cornice di competenza entro cui si muove e come si può partecipare elaborando contributi attraverso il sito internet attivato per il percorso. L'esito conclusivo del dibattito pubblico sarà un Dossier di sintesi che verrà consegnato ai progettisti della fase definitiva di progetto che terranno conto delle osservazioni emerse durante il percorso partecipato. Sono stati poi illustrati i tempi del percorso e le successive date.

### Il progetto SIR2

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

L'Ing. Diego Galiazzo, Direttore tecnico di APS Holding, società del Comune di Padova che svolge il ruolo di stazione appaltante, ha presentato il progetto del tram e la cornice di programmazione in cui si inserisce.

La presentazione del progetto ha riguardato una parte introduttiva su come la linea del tram SIR2 si inserisce all'interno di un progetto più ampio di rinnovamento della mobilità del Comune di Padova, ovvero il PUMS. Il PUMS ha previsto un'approfondita analisi della domanda e dell'offerta del trasporto locale ed ha individuato delle linee di forza in cui inserire un trasporto rapido di massa con l'obiettivo di ridurre i volumi di traffico e l'inquinamento. Dalle analisi fatte è emerso che il mezzo più idoneo per soddisfare le esigenze del territorio è il tram. Il progetto del tram e del sistema di interscambio SMART sono solo una parte degli interventi previsti dal PUMS volti al miglioramento della mobilità della città.

Attualmente si stanno facendo una serie di analisi approfondite di fattibilità tecnica del progetto in vista della fase di progettazione definitiva.

È stato quindi illustrato il percorso della linea SIR2 ed i punti strategici di progetto, oltre alle caratteristiche tecniche. Sono state illustrate le linee di finanziamento necessarie alla realizzazione del progetto, l'iter normativo e le tempistiche.

Infine è stato presentato il progetto nell'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.



## Interventi dal pubblico

(è possibile visionare gli interventi e le risposte al [link](#))

Di seguito sono riportati sinteticamente gli interventi dei cittadini che hanno riguardato prevalentemente i seguenti temi:

- la collocazione del capolinea e prolungamento della linea;
- la viabilità e traffico;
- parcheggi scambiatori.

Renzo Crestani, cittadino

Il cittadino apprezza il progetto e ringrazia per aver incluso il Comune di Vigonza. Ha fatto presente però la criticità del parcheggio di Busa ritenendolo troppo piccolo per la futura portata del tram. Suggerisce l'inserimento di navette che colleghino Vigonza, Peraga e Busa come per il SIR1.

Antonino Stivanello, consigliere comunale

Il progetto non prevede la connessione con il centro di Vigonza non raggiungendo quindi i cittadini che potrebbero usufruire maggiormente del mezzo. Viene inoltre sottolineato il problema della viabilità e del traffico congestionato nella zona in cui si prevede il capolinea. Chiede quindi una progettazione attenta della viabilità.

Maurizio Rubbazer, cittadino

Chiarimento circa la viabilità sul Ponte di Brenta in particolare i sensi di marcia vista la sezione stradale ridotta. Propone inoltre l'ampliamento della rotonda di Busa per i volumi di traffico previsti. Chiede inoltre garanzie circa la fornitura della ditta produttrice.

Piero Zanettin, cittadino

Il cittadino non condivide la scelta del tram ritenendolo un mezzo obsoleto e dai costi di realizzazione elevati. Inoltre ritiene il tram un mezzo di complessa gestione rispetto alla sua scarsa flessibilità e manutenzione. Propone come soluzione alternativa il bus elettrico ritenuto più flessibile, più rapido nella messa in opera e più economico. Rispetto al tema della capienza esistono bus elettrici che riescono ad avere capienze simili a quella del tram scelto. In ultimo, nonostante l'impegno della ditta produttrice a garantire il servizio e la produzione, il cittadino non ha fiducia che questo impegno possa durare nel lungo periodo.

Giorgio Franceschetti, cittadino

Il cittadino crede che il tram andrebbe portato sino al centro di Vigonza per renderlo un mezzo utilizzato dai cittadini. L'opera di prolungamento comporterebbe costi maggiori ma con un beneficio ed un risultato migliore.

Inoltre crede che dedicare nel progetto l'84% di corsia riservata per il tram sia un elemento importante per la rapidità del mezzo.

Pierluigi Albanese, cittadino

Viene sottolineato il problema del traffico a Vigonza sino all'imbocco della tangenziale nelle ore di punta. Il capolinea aumenterà il traffico a Vigonza mentre diminuirà da Ponte di Brenta in poi. Il tema del capolinea quindi va associato ad una risoluzione del traffico locale. Propone di spostare il capolinea congiungendo e superando Vigonza.

Durante l'incontro le domande suddivise in blocchi sono state sottoposte all'Ing. Diego Galiazzo. Di seguito sono riportate le risposte accorpate; per le risposte puntuali si rimanda al [video integrale](#) dell'incontro e alle [FAQ](#) sul sito.

Rispetto al percorso del tram e alla scelta del capolinea, inizialmente il progetto non prevedeva di congiungere il centro di Rubano e di Vigonza. Successivamente alle valutazioni si è già fatto lo sforzo di prolungare il percorso dall'originario Villa Breda sino alla stazione di Busa grazie anche alla presenza del parcheggio. Sono in fase di valutazione l'ampliamento della linea e la progettazione di un parcheggio più ampio per creare un punto di scambio dei bus che arrivano dall'hinterland.

Ponte di Brenta è un punto critico del progetto per la ridotta sezione stradale: forti di un 84% di sede riservata

prevista dal progetto preliminare, vi è margine per eventuali valutazioni di intervento in questa situazione; si lavorerà sulle semaforizzazioni per facilitare il transito preferenziale del tram nei tratti promiscui.

In chiusura ha risposto alle osservazioni dei cittadini, Lorenzo Minganti, Dirigente alla Mobilità al Comune di Padova.

L'obiettivo è prolungare la linea nell'ottica di una maggiore efficienza trasportistica. Per questo motivo si stanno avviando degli studi di fattibilità e si lavorerà nel rispetto delle tempistiche previste dal bando per poter accedere ad ulteriori fondi.

Per quanto riguarda i parcheggi si lavorerà per aumentare la capacità.

Rispetto alla scelta del mezzo, il tram è il mezzo che risponde meglio alle esigenze di trasporto sulle linee di forza individuate con le analisi di fattibilità. Rassicura inoltre sia sulla tecnologia sia sulla fornitura della ditta produttrice, garantita per almeno 15 anni a partire dalla fornitura.

## Scheda di gradimento

Durante l'incontro è stata distribuita ai partecipanti una scheda di gradimento utile a conoscere l'opinione circa il percorso del dibattito pubblico e raccogliere suggerimenti su come migliorare i futuri appuntamenti. Hanno risposto 26 dei presenti che hanno restituito opinioni positive e molto positive quasi nella totalità dei contributi, sia nel merito del percorso del dibattito pubblico (100%) sia sulla gestione dell'incontro (95%).

# INCONTRO PUBBLICO

## Il progetto e il territorio: Rubano

### Introduzione

Martedì 29 marzo presso l'Auditorium dell'Assunta di Rubano si è tenuta la sesta ed ultima tappa informativa 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 con la possibilità di seguire e partecipare all'incontro tramite la diretta streaming oltre che in presenza.

L'incontro ha visto la partecipazione di 136 persone ed è stato moderato da Roberta Valenzano di Poleis Soc Coop, membro dello staff di supporto del coordinatore del dibattito pubblico, che ha l'incarico di gestire il processo.

Ha avviato l'incontro con i saluti istituzionali la Sindaca Sabrina Doni ricordando l'importanza di questa infrastruttura nell'ottica di una mobilità più ecologica e sostenibile.

A seguire l'intervento di Lorenzo Minganti, Dirigente alla Mobilità al Comune di Padova, che ha spiegato l'iter procedurale ed amministrativo del progetto e la scelta dell'Amministrazione di attivare il Dibattito pubblico con l'obiettivo di raccogliere proposte per migliorare il progetto del tram.

### Il metodo del dibattito pubblico

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

Roberta Valenzano di Poleis Soc Coop ha aperto il suo intervento chiarendo il ruolo di terzietà ed imparzialità del soggetto a cui è affidato il coordinamento del dibattito pubblico. Ha illustrato gli obiettivi del processo di dibattito pubblico a partire dalla sua definizione, la cornice di competenza entro cui si muove e come si può partecipare elaborando contributi attraverso il sito internet attivato per il percorso. L'esito conclusivo del dibattito pubblico sarà un Dossier di sintesi che verrà consegnato ai progettisti della fase definitiva di progetto che terranno conto delle osservazioni emerse durante il percorso partecipato.

### Il progetto SIR2

(è possibile visionare l'intervento al [link](#))

L'Ing. Diego Galiazzo, Direttore tecnico di APS Holding, società del Comune di Padova che svolge il ruolo di stazione appaltante, ha presentato il progetto del tram e la cornice di programmazione in cui si inserisce.

La presentazione del progetto ha riguardato una parte introduttiva su come la linea del tram SIR2 si inserisce all'interno di un progetto più ampio di rinnovamento della mobilità del Comune di Padova, ovvero il PUMS. Il PUMS ha previsto un'approfondita analisi della domanda e dell'offerta del trasporto locale ed ha individuato delle linee di forza in cui inserire un trasporto rapido di massa con l'obiettivo di ridurre i volumi di traffico e l'inquinamento. Dalle analisi fatte è emerso che il mezzo più idoneo per soddisfare le esigenze del territorio è il tram. Il progetto del tram e del sistema di interscambio SMART sono solo una parte degli interventi previsti dal PUMS volti al miglioramento della mobilità della città.

Attualmente si stanno facendo una serie di analisi approfondite in vista della fase di progettazione definitiva. È stato quindi illustrato il percorso della linea SIR2 ed i punti strategici di progetto, oltre alle caratteristiche tecniche. Sono state illustrate le linee di finanziamento necessarie alla realizzazione del progetto, l'iter normativo e le tempistiche.

Infine, è stato presentato il progetto nell'area di Rubano, illustrando il percorso del tram a partire da Chiesanuova sino al capolinea di Rubano mostrandone le fermate, la viabilità e le sezioni stradali tipologiche significative. A fronte delle indicazioni pervenute precedentemente all'incontro e manifestate dai presenti, si è da subito manifestata la possibilità di valutare percorsi alternativi per la tratta di SIR2 che attraversa il territorio comunale di Rubano, e in particolare il Quartiere Fornace.

## Interventi dal pubblico

(è possibile visionare gli interventi e le risposte al [link](#))

Di seguito sono riportati sinteticamente gli interventi dei cittadini che hanno riguardato prevalentemente i seguenti temi:

- tracciato del tram nella zona residenziale di via Nardi e del Quartiere Fornace;
- mitigazione e zone di rispetto del capolinea;
- sicurezza del capolinea;
- impatto ambientale e acustico;
- accessibilità alle traverse della SR11;
- implementazione di marciapiedi e ciclabili;
- parcheggi.

**Claudio Caporello, cittadino**

Il cittadino chiede chiarimenti circa la viabilità in particolare per quanto riguarda i camion lungo la SR11.

Chiede se sono state progettate azioni volte alla sicurezza del parcheggio oltre ad azioni di mitigazione e progettazione di aree verdi.

Inoltre, per facilitare l'accesso al capolinea di Rubano propone l'implementazione di piste ciclabili, marciapiedi e linee navetta da Mestrino, Veggiano e tutto il circondario.

In un'ottica di efficientamento energetico e sostenibilità propone impianti fotovoltaici sopra i depositi per tagliare i costi di esercizio del tram, colonnine per le ricariche delle macchine e stazioni di bike sharing.

Ultimo chiede di curare nella progettazione definitiva anche l'aspetto estetico dei capannoni.

**Alberto Mezzaroba, cittadino**

Il cittadino pone il problema del parcheggio nella zona residenziale di via Nardi e propone di proseguire lungo la SR11 il tragitto del tram.

**Enrico Tadiello, cittadino**

Il cittadino di Canton Madonna sottolinea lo scarso collegamento con il centro di Rubano. Per poter accedere al servizio del tram chiede l'introduzione di collegamenti come marciapiedi e ciclabili con la stazione capolinea.

**Lucio Fochesato, cittadino**

Chiede chiarimenti circa la dimensione del tram in rapporto alla sezione stradale di via Nardi. Fa presente che la zona in questione è densamente abitata e chiede di tutelare la sicurezza degli abitanti e l'accessibilità alle abitazioni. Il cittadino mostra inoltre preoccupazione per quanto riguarda l'impatto acustico e la mancanza di zone di rispetto sul fronte del capolinea.

Chiede di riconsiderare il tratto finale del tram e di porre attenzione al tema della sicurezza del capolinea.

**Carlo Gallinaro, cittadino**

Chiede chiarimenti circa l'impatto acustico del tram e se ci sono delle relazioni tecniche da poter visionare. In particolare, chiede se è stata effettuata un'indagine previsionale dell'impatto acustico nella zona.

**Silvestro Campana, cittadino**

Chiede un impegno da parte dell'Amministrazione comunale ad accogliere le osservazioni fatte sul tratto finale del tram.

**Luca Palmierini, cittadino**

Fa presente il problema del traffico e la coesistenza di tram e camion lungo la SR11. Chiede chiarimenti circa il funzionamento dei mezzi che collegheranno le frazioni di Rubano con il capolinea del tram.

**Massimo Barbiero, cittadino**

Chiede le dimensioni della sezione stradale su via della Provvidenza.

Anna Rago, cittadina

La cittadina non condivide la progettazione del tratto finale del tram ritenendolo un elemento di disturbo per la zona residenziale.

Giuseppe Mangiaracina, cittadino

Il cittadino non condivide il progetto del tram nel tratto residenziale di via Nardi ritenendola un'infrastruttura che arrecherebbe disturbo alla tranquillità dei residenti. Propone di prolungare il tracciato del tram lungo la SR11 senza deviazioni interne.

Andrea Manni, cittadino

Residente del quartiere Fatima, chiede come sarà gestita l'accessibilità al traffico nelle traverse della SR11 e come sarà risolto il problema già esistente dei parcheggi.

Angelo Ballaera, cittadino

Chiede se sono previste nel progetto delle aree di rispetto nella zona del parcheggio e del capolinea. Chiede per quale motivo il capolinea di Rubano rispetto a quello della Guizza è stato progettato con una capienza maggiore.

Simone Gentile, cittadino

Ritiene che l'intervento del tram nel tratto residenziale di via Nardi produrrà un deprezzamento del valore immobiliare delle abitazioni della zona.

Oliviero Pini, cittadino

Il residente di via Udine rievoca l'identità del tratto residenziale di via Nardi e chiede che il tram continui il percorso lungo la SR11 per tutelare la tranquillità del quartiere.

Emanuele Rizzi, cittadino

In quanto residente di via Nardi ribadisce la proposta di deviare il percorso del tram lungo la SR11.

Orietta Reccanello, cittadina

Chiede il motivo per cui è progettato il tram con la sua deviazione sulla zona residenziale di via Nardi. Come residente chiede di tutelare la tranquillità del quartiere ed evitare che il tram passi tra le abitazioni.

Francesco Nalesso, cittadino

Fa presente che su via Sant'Antonio ci sono una serie di attività commerciali con un notevole afflusso di camion. Chiede di tener conto di questo elemento nella progettazione della viabilità e facilitare l'ingresso dei mezzi lungo quella strada.

Lucia Bottaro, cittadina

Promotrice della raccolta firme dei residenti di via Nardi, chiede garanzie circa la proposta dei residenti di modificare il tracciato.

Piero Zanettin, cittadino

Il cittadino è stato invitato a non riproporre l'intervento già presentato in altri due incontri precedenti, da un lato per lasciare spazio di parola ai residenti di Rubano, con le loro specifiche esigenze, dall'altro perché i temi avanzati hanno ricevuto negli incontri precedenti risposte da parte di progettisti e referenti comunali.

Gli interventi dal web hanno riguardato:

- la coesistenza delle attività commerciali con la viabilità del tram;
- il traffico sulla SR11;
- agevolazioni tariffarie del servizio tram per i residenti;
- dati riguardanti l'impatto ambientale del SIR1;
- l'introduzione di una pista ciclabile di collegamento tra Villaguttera e Rubano;
- una zona di mitigazione per le abitazioni che si affacceranno sul capolinea.

Durante l'incontro le domande suddivise in blocchi sono state sottoposte all'Ing. Diego Galiazzo. Di seguito sono riportate le risposte accorpate; per le risposte puntuali si rimanda al [video integrale](#) dell'incontro e alle [FAQ](#) sul sito.

Si è ricordato come il dibattito pubblico si inserisca tra due fasi dell'iter progettuale, ossia tra il progetto preliminare ed il progetto definitivo. Questa è la fase in cui è possibile raccogliere le osservazioni dei cittadini che poi verranno consegnate ai progettisti della fase definitiva attraverso il Dossier conclusivo. È stato chiarito anche che questo non sarà l'ultimo momento di confronto con i cittadini ma ce ne saranno altri nei diversi steps dell'iter procedurale. Sono in corso indagini e rilievi per approfondire lo stato di fatto e avere maggiori informazioni per la redazione del progetto definitivo.

Il progetto definitivo e il progetto esecutivo realizzeranno il piano di monitoraggio ambientale per le fase che anticipano il cantiere e a seguito della realizzazione dell'opera (ante e post operam). Sono stati inoltre illustrati gli altri passaggi dell'iter procedurale quali lo screening e la conferenza dei servizi.

Per quanto riguarda il **parcheggio del capolinea** si prenderà nota delle operazioni di mitigazione oltre all'aspetto del verde del parcheggio. La sicurezza è un tema importante e si metteranno in campo strumenti tecnologici volti a garantire questo aspetto (es. illuminazione, telecamere, vigilanza).

Rispetto agli **impatti ambientali e sonori** del SIR1 fanno parte della documentazione prodotta per il SIR3 che contiene una serie di analisi sul traffico, rumori, inquinamento e mortalità dal 1997 al 2015.

In generale si rassicurano i cittadini per quanto riguarda la sicurezza, l'accessibilità e l'impatto acustico.

Per quanto riguarda interventi come **marciapiedi e ciclabili** si cercherà di integrarli al progetto del tram, chiarendo che però è compito delle amministrazioni adottare le linee di indirizzo previste dal PUMS.

Invece gli aspetti legati alla **sostenibilità energetica** come l'uso di pannelli fotovoltaici ai capolinea, l'inserimento di colonnine di rifornimento sono previste dal PUMS e già inserite nel progetto del SIR3 e previste anche per il SIR2.

Rispetto alle domande puntuali su **traffico e sezioni stradali**, vista la lunghezza del progetto (17,5 km), il tram non avrà sempre lo stesso andamento ma si adatterà al contesto e alla sezione stradale. In alcuni tratti sarà inevitabile la coesistenza di tram ed altri veicoli ma ciò renderà più efficiente il transito attraverso la coordinazione del servizio di semaforizzazione.

Per quanto riguarda il tracciato proposto dai cittadini verrà presa in considerazione e se ne valuterà la fattibilità tecnica.

Ulteriori risposte sono state fornite dal Dirigente Lorenzo Minganti il quale ha chiarito che tutte le osservazioni fatte saranno prese in esame dai progettisti, comprese le numerose segnalazioni dei residenti di via Nardi rispetto al tratto finale del tram che potrà essere rivisto.

Ha inoltre chiarito come il tram sia un mezzo sicuro e silenzioso e che il suo inserimento nel tessuto urbano non comporterà impatti negativi, compresa la svalutazione immobiliare.

Infine ha definito la cornice di riferimento del progetto e quali opere più prossime potranno essere incluse nel progetto del tram, come ad esempio marciapiede e piste ciclabili.

In chiusura i saluti della Sindaca Sabrina Doni che con il suo intervento ha voluto rassicurare i cittadini circa il tracciato del tram e la proposta avanzata dai residenti. Ricorda in ultimo l'importanza dell'aver il tram nel Comune di Rubano, risultato reso possibile dal costante confronto tra le Amministrazioni coinvolte. Ha infine ricordato come il confronto sul progetto non termini con il dibattito pubblico in quanto ci saranno ulteriori occasioni prima dell'approvazione del progetto definitivo.

## Scheda di gradimento

Durante l'incontro è stata distribuita ai partecipanti una scheda di gradimento con l'obiettivo di conoscere l'opinione circa il percorso del dibattito pubblico e sullo svolgimento dell'incontro.

Sono state riconsegnate 5 schede che hanno restituito opinioni positive e molto positive nella totalità dei contributi sia nel merito del percorso del dibattito pubblico sia sulla gestione dell'incontro.

# SINTESI DEL GRADIMENTO

Una scheda di valutazione e raccolta suggerimenti è stata consegnata all'inizio di ogni incontro a ciascun partecipante, con l'invito a compilarla al termine dell'attività e consegnarla, anonima, all'uscita. Di seguito la sintesi di quanto rilevato.

## Schede raccolte

23 febbraio 2022, Ponte di Brenta: 25

9 marzo 2022, Chiesanuova: 31

15 marzo 2022, Centro-Stanga: 4

21 marzo 2022, Vigonza: 26

29 marzo 2022, Rubano: 5

Totale schede di valutazione consegnate: 91

## Gli esiti di gradimento

1) *Al termine dell'incontro, pensi di conoscere meglio i dettagli del progetto SIR2?*

Valutazione media: 3,8 (scala 1-5)

2) *Ritieni importante che i cittadini abbiano la possibilità di partecipare a un dibattito pubblico per la progettazione del SIR2?*

Valutazione media: 4,6 (scala 1-5)

3) *Pensi sia stato utile partecipare all'incontro?*

Valutazione media: 4,2 (scala 1-5)

4) *Quanto sei soddisfatto della gestione dell'incontro?*

Valutazione media: 3,8 (scala 1-5)

5) *Vuoi lasciarci un suggerimento per migliorare l'organizzazione degli incontri?*

*[23 febbraio 2022, Ponte di Brenta]*

L'incontro mi sembra ben riuscito anche per la serietà di quasi tutti gli interventi. Forse bisognerebbe interrompere gli interventi ripetitivi fuori tema o comunque insistere sul restare nell'argomento. Continuate così.

Quando tutti ripetono le stesse domande si può semplicemente segnare ma andare avanti.

Sarebbe importante fosse presente anche l'amministrazione comunale in quanto alcune soluzioni urbanistiche non sono solo strettamente legate al percorso del SIR2 ma potrebbero essere discusse contestualmente.

Togliere il diritto di parola.

Il cittadino dovrebbe essere coinvolto sempre e di più ed essere anche ascoltato di più.

Accedere con più facilità ad informazione cartacea presso il Comune di Padova. Riguardo al dibattito pubblico penso che i tempi così stretti per la progettazione non siano la migliore possibilità di un contributo fattivo.

Ponderare molto sulle problematiche dei paesi che vanno distrutti e le loro attività commerciali e artigianali che andranno a mancare per aprire grande vita ai solo centri commerciali.

*[9 marzo 2022, Chiesanuova]*

Contingentare i tempi degli interventi. Rispettare per l'ordine delle risposte l'ordine degli interventi.

Dare foglio con i contatti mail.

Le risposte non devono essere evasive. Domande ed interventi più rapidi. Vengono accorpate troppe domande insieme e le risposte sono parziali perché si deve rispondere a troppe cose.

Essere precisi nelle risposte

Il tecnico dovrebbe chiarire ad inizio incontro che essendo di APS e non comunale non sa di altre opere del PUMS per evitare domande sul tema. Il facilitatore potrebbe intervenire più spesso per evitare deviazioni dal tema.

Bisognerebbe conoscere prima le necessità degli abitanti. Con il progetto quasi esecutivo poco si può intervenire.

Conoscere anche il piano della viabilità complessiva previsto (es. come verrà gestito il traffico pesante).

Comincerei con meno ritardo.

*[15 marzo 2022, Centro-Stanga]*

Dare un limite di tempo agli interventi del pubblico. Sarebbe stato meglio se l'ultimo intervento si fosse fatto per primo.

*[21 marzo 2022, Vigonza]*

Mi sembra organizzato bene.

Più dettagli tecnici e dati statistici più chiari.

Sarebbe opportuna maggior partecipazione dei cittadini.





[www.dp trampadova.it](http://www.dp trampadova.it)

