

DIBATTITO PUBBLICO

Linea tranviaria SIR2
Padova

ALLEGATO 3
Quesiti e risposte



www.dp trampadova.it



Indice

PREMESSA	3
1. LE RAGIONI DELL'OPERA	4
2. REALIZZAZIONE DELL'OPERA	
A. VIABILITÀ ED ACCESSIBILITÀ	5
B. IMPATTI	7
C. CANTIERI	8
D. CARATTERISTICHE DEL MEZZO	9
E. CHIARIMENTI SULLE OPERE	10
3. OPERE E SERVIZI COLLATERALI	12

PREMESSA

In questo documento sono riportate e sistematizzate le diverse domande di tipo tecnico raccolte durante lo svolgimento del dibattito pubblico, accompagnate dalle relative risposte. Il presente documento è pubblicato sul sito del dibattito pubblico e allegato alla Relazione Finale, costituendone parte integrante.

I quesiti raccolti sono riportati in forma anonima e riguardano:

- le domande raccolte durante gli **incontri pubblici** da parte dei partecipanti, sia online sia in presenza;
- le domande raccolte attraverso i **moduli cartacei** distribuiti durante gli incontri pubblici;
- le domande raccolte durante gli **incontri tecnici**;
- le domande raccolte via **mail** o tramite il **form** presente sul sito del dibattito pubblico, ad esclusione delle richieste relative alle modalità di partecipazione o richieste di cittadini relative agli impatti su singole proprietà private, alle quali si è risposto in modo diretto e che non vengono qui riportate per ragioni di privacy.

Per semplicità di lettura, le domande e le risposte sono state organizzate in blocchi tematici, con attenzione alle ragioni dell'opera, agli impatti di realizzazione, alle opere e servizi collaterali.

1. LE RAGIONI DELL'OPERA

Domande

1. **Perché realizzare** la linea tramviaria **SIR2**?
2. Quali **obiettivi** persegue la realizzazione della linea tramviaria SIR2?
3. Perché si sottopone a **dibattito pubblico** il progetto SIR2?
4. Chi finanzia l'opera? A quanto ammontano i **finanziamenti**?
5. Quali **progetti** sono **legati** alla realizzazione della linea tramviaria SIR2?

Risposte

1. Il progetto SIR2, inserito nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), garantisce un collegamento sull'asse est-ovest tra i Comuni di Vigonza, Padova e Rubano. Con le sue 36 fermate e i 18 km di percorso, rappresenta uno dei cardini del sistema di trasporto leggero su rotaia, conosciuto come SMART (Sistema Metropolitano a Rete Tramviaria) e si presenta come la più lunga del sistema metropolitano di Padova. La linea SIR2 si va ad integrare con la linea SIR1, attiva dal 2006 e che serve Padova da nord a sud, e con la linea SIR3, in fase di realizzazione, che congiunge il centro di Padova con Voltabarozzo. I tre assi tranviari si snodano attorno al piazzale antistante la stazione ferroviaria, punto centrale della città di Padova, creando un sistema completamente interconnesso.
2. L'intervento intende perseguire i seguenti obiettivi: decongestionare la rete stradale dal traffico veicolare, in particolare dei privati; ridurre l'inquinamento, atmosferico ed acustico, generato dal traffico stesso; favorire la mobilità sostenibile della cittadinanza; stimolare l'utilizzo del sistema pubblico di trasporto, in particolare del trasporto rapido di massa; favorire l'interscambio modale treno-bus-auto-tram; migliorare la qualità di vita dei cittadini. L'intervento inoltre ha l'obiettivo di ridurre i tempi e i costi di spostamento, poiché il tram garantisce tempi certi di arrivo a destinazione e annulla i costi diretti dell'auto e quelli legati al suo stazionamento.
3. Il SIR (Sistema di trasporto Intermedio a Rete) ha origine nel PUM approvato dal Consiglio Comunale il 25/07/2000. A seguito del finanziamento della linea SIR1 (L. 211/92 nel 2001) è stato fatto un appalto concorso (20/06/2002) con lo scopo di individuare la tecnologia da utilizzare per il SIR, aggiudicato a Translohor. Nel 2003 il sistema SIR viene inserito nella legge obiettivo e a seguire vengono realizzati i progetti preliminari anche delle linee SIR 2 e SIR3. Il Comune di Padova ha deciso di avviare il dibattito pubblico in riferimento all'opera SIR2 in ottemperanza al combinato disposto di cui all'art. 22 D.Lgs. n. 50/2016 e art. 5 DPCM n. 76/2018.
4. Il Comune di Padova ha ottenuto dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il finanziamento per la realizzazione della nuova linea, coperta prevalentemente da fondi del PNRR e in parte da fondi statali. Il progetto ha un valore complessivo di € 335.211.901. I fondi PNRR copriranno un totale di € 238.057.777, mentre i rimanenti € 97.154.124 saranno assicurati tramite fondi statali diretti.
5. Il progetto del tram SIR2 permetterà la realizzazione di alcuni progetti di riqualificazione urbana e di sviluppo del territorio. Sarà infatti possibile programmare un diverso assetto della mobilità e della circolazione con l'obiettivo di valorizzare il centro storico; il nuovo ospedale di Padova verrà collegato alle varie aree territoriali di Padova e della prima cintura. In senso più stretto, il progetto della linea SIR2 comprende degli interventi complementari e di riqualificazione degli ambiti attraversati con la realizzazione della pista ciclabile piuttosto che di marciapiedi e altre opere.

2. REALIZZAZIONE DELL'OPERA

A. VIABILITÀ ED ACCESSIBILITÀ

Domande

1. Come sarà la **viabilità** in entrata ed uscita dal parcheggio previsto per il **capolinea di Vigonza** per chi arriva da Cadoneghe e dalla zona industriale di Peraga?
2. Esiste un piano di fattibilità del tratto stradale tra la **rotonda di Busa di Vigonza** sino al sottopasso della linea ferroviaria?
3. Come verrà gestita la **viabilità ed il traffico** su **via San Marco** ed in **via Venezia** in particolare per quanto riguarda le svolte nelle strade laterali e la gestione dei mezzi pesanti?
4. Il tram sostituirà il **trasporto pubblico locale**?
5. Come verrà gestito il **traffico** dovuto alla riduzione della carreggiata su **via Chiesanuova**? In particolare la gestione dei **mezzi pesanti** e l'ingresso dei mezzi verso la tangenziale.
6. Come cambierà la viabilità su **corso Milano**? Come verrà gestito il carico e scarico merci?
7. Viabilità sull'asse **corso Australia - via Chiesanuova - corso Milano** rispetto all'accessibilità ed i sensi di marcia per Riviera Albertino Mussato.
8. Chiarimenti circa la **rotonda** che collega **Ponte di Brenta** e Noventa.
9. Chiarimenti sulla viabilità nel tratto dalla rotonda delle **Padovanelle** sino alla **Busa di Vigonza**.
10. Chiarimenti circa la progettazione dei **flussi di traffico ordinari** in relazione a quelli del trasporto pubblico locale.
11. Delucidazioni sulla passerella prevista sul **cavalcavia di via Friburgo**.
12. Gestione dei mezzi pesanti che devono accedere in **autostrada** nella zona di **corso Australia** già congestionata dal traffico.
13. Come verranno gestiti i **semafori** per agevolare il traffico?
14. Chiarimento sulla viabilità della **rotonda** in corrispondenza del **cimitero**.
15. Chiarimenti sulla **viabilità** sul **Ponte di Brenta** in particolare rispetto ai sensi di marcia.
16. Come verrà gestito il problema del **traffico a Vigonza** sino all'imbocco della tangenziale nelle ore di punta?
17. Chiarimenti sulla **viabilità** ed il traffico sulla **SR11**. In particolare come sarà la viabilità per i mezzi pesanti? Come sarà gestita l'accessibilità alle traverse?
18. La presenza dei **cavi elettrici** impedirà sullo stesso tracciato il passaggio di camion e mezzi pesanti?
19. Come cambierà la **viabilità** su **corso Garibaldi** e **corso del popolo**?
20. Sarà garantita l'accessibilità del **marciapiede** su **via San Marco** vista la sezione stradale del progetto?

Risposte

1. Nel progetto definitivo gli accessi verranno disegnati coordinandosi con il progetto del parcheggio in fase di realizzazione da parte del Comune di Vigonza, in ragione delle nuove opere presenti (rotatoria via Andreon) e nel rispetto delle prescrizioni degli enti interessati.
2. Nel progetto di fattibilità tecnico economica del SIR 2, è schematizzata una soluzione che dovrà poi essere approfondita nella progettazione definitiva in ragione delle ulteriori informazioni acquisite (rilievi, sottoservizi, etc).
3. Via San Marco e via Venezia rappresentano un tratto di più di 5 km che attraversano varie situazioni urbanistiche ed insediative con diverse tipologie di intersezioni. La progettazione definitiva prevede l'approfondimento trasportistico con l'individuazione delle sistemazioni viarie che ottimizzano il livello di servizio di volta in volta. Tutto ciò in coordinamento con il settore mobilità del Comune di Padova. Relativamente ai mezzi pesanti, questi costituiscono, in media il 5%, del traffico veicolare. Ci sono iniziative contenute nel PUMS che hanno come obiettivo quello di ridurre questa percentuale con un altro assetto del sistema logistico.
4. Il tram non prevede l'eliminazione del TPL ma un ridisegno funzionale complessivo dello stesso e l'implementazione di punti di scambio strategici per il trasporto pubblico extraurbano. 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.
5. Il traffico su via Chiesanuova, in particolare per l'accesso in tangenziale, verrà affrontato con la progettazione definitiva che prevede l'approfondimento trasportistico con l'individuazione delle sistemazioni viarie che ottimizzano il livello di servizio in corrispondenza delle diverse intersezioni o tratti viari. Il sistema dei trasporti va visto e compreso nel suo complesso e non legato ad ogni singola opera: il PUMS è lo strumento di pianificazione che sta a monte e che determina il futuro assetto della mobilità combinando i diversi tipi di interventi: viari (nuove strade), di mobilità (circolazione), sul TPL (SIR e riassetto linee) etc. con l'obiettivo di migliorare la circolazione dei cittadini e ridurre i fattori negativi, anche in riferimento al continuo aumento di traffico nella rete.
 6. La viabilità su corso Milano non verrà cambiata con la realizzazione della linea SIR 2; in particolare gli interventi produrranno delle modifiche della sede stradale ma verranno mantenuti i due sensi di marcia. Per la presenza degli stalli carico/scarico, a seguito del rilievo topografico puntuale sarà possibile individuare nel dettaglio la loro disposizione.
 7. La progettazione definitiva prevede l'approfondimento trasportistico e l'individuazione delle soluzioni che ottimizzino la viabilità in corrispondenza delle diverse intersezioni e tratti viari.
 8. La progettazione definitiva prevede l'approfondimento trasportistico con l'individuazione delle sistemazioni viarie che ottimizzano il livello di servizio in corrispondenza delle diverse intersezioni o tratti viari.
 9. La viabilità nel tratto stradale indicato verrà affrontato in fase di progettazione definitiva che prevede l'approfondimento trasportistico con l'individuazione soluzioni viarie migliori.
 10. La presenza della linea SIR2 sostituirà parzialmente le linee del TPL che verranno ricollocate con l'obiettivo, secondo quanto espresso nel PUMS, di migliorare i flussi di traffico decongestionando il centro della città.
 11. In corrispondenza del cavalcavia verrà realizzata una passerella ciclopedonale esterna dalla quale si accede da due manufatti posti in prossimità di via Friburgo; quindi i percorsi saranno a raso fino all'area del PL e poi delle rampe porteranno al manufatto che sovrappassa la linea ferroviaria.
 12. Sulla gestione del traffico verranno effettuate delle valutazioni in ambito del progetto definitivo, tuttavia il traffico pesante rappresenta una componente del traffico complessivo e occupa la rete stradale con una percentuale di molto inferiore (5%) a quella dei veicoli non commerciali. Alternative previste dal PUMS potrebbero ulteriormente alleggerire questa percentuale.
 13. Rispetto ai semafori, sarà progettata una più efficiente sincronizzazione dei semafori per migliorare il coordinamento tra la presenza in rete e il ciclo semaforico e ridurre i tempi di attesa.
 14. La progettazione definitiva prevede l'approfondimento trasportistico con l'individuazione delle sistemazioni viarie che ottimizzano il livello di servizio in corrispondenza delle diverse intersezioni o tratti viari.
 15. La progettazione definitiva prevede l'approfondimento trasportistico con l'individuazione delle sistemazioni viarie che ottimizzano il livello di servizio di volta in volta. Tutto ciò in coordinamento con il settore mobilità del comune di Padova.
 16. Il traffico a Vigonza, in particolare per l'accesso in tangenziale, verrà affrontato con la progettazione definitiva che prevede l'approfondimento trasportistico con l'individuazione delle sistemazioni viarie che ottimizzano il livello di servizio in corrispondenza delle diverse intersezioni o tratti viari. Il sistema dei trasporti va visto e compreso nel suo complesso e non legato ad ogni singola opera. Il PUMS è lo strumento di pianificazione che sta a monte e che determina il futuro assetto della mobilità combinando i diversi tipi di interventi: viari (nuove strade), di mobilità (circolazione), sul TPL (SIR e riassetto linee) etc. con l'obiettivo di migliorare la circolazione dei cittadini e ridurre i fattori negativi, anche in riferimento al continuo aumento di traffico nella rete.
 17. Per buona parte della SR11, si prevede di mantenere le due corsie di marcia per il traffico privato, e quindi la medesima capacità con le corsie del tram in aggiunta. La progettazione definitiva prevede l'approfondimento trasportistico con l'individuazione delle sistemazioni viarie che ottimizzano il livello di servizio di volta in volta. Tutto ciò in coordinamento con il settore mobilità del Comune di Padova. Relativamente ai mezzi pesanti, questi costituiscono, in media il 5%, del traffico veicolare. Ci sono iniziative contenute nel PUMS che hanno come obiettivo quello di ridurre questa percentuale con un altro assetto del sistema logistico.
 18. La progettazione dei cavi, per posizione ed altezza, non entrerà in conflitto con il passaggio di camion e mezzi pesanti.
 19. Corso Garibaldi sarà oggetto di un ridisegno complessivo dovuto alla riprogettazione del TPL e del tram.
 20. È previsto che l'ingombro del tram sia all'interno della sezione stradale senza interferire sull'attuale assetto dei marciapiedi.

2. REALIZZAZIONE DELL'OPERA

B. IMPATTI

Domande

1. Sono previste dal progetto delle **aree di rispetto** nella zona del parcheggio e dei capolinea?
2. Come verranno gestiti i **cantieri** in termini di **impatto ambientale** (es. mitigazione rumori e polveri, gestione viabilità, comunicazione)?
3. È stato calcolato l'**impatto acustico del passaggio del tram**? È stata effettuata un'indagine previsionale dell'impatto acustico nelle zone interessate?
4. Quali **impatti** avrà la messa in servizio della linea sulle **abitazioni** prossime al tracciato?
5. Il passaggio del tram **impatterà negativamente sulle attività commerciali** interessate?
6. Ci sarà un **deprezzamento degli immobili** nelle zone in cui passerà il tram?
7. Come verranno posizionati i **cavi elettrici** ed i pali nel centro storico? Ci saranno impatti sugli edifici storici?

Risposte

1. Saranno prese in considerazione misure di mitigazione dei parcheggi oltre ad una progettazione degli spazi ecosostenibile.
2. Nella gara d'appalto potrà essere prevista una premialità per le ditte che presenteranno un progetto maggiormente sostenibile in termine di gestione di polveri e rumori in fase di cantiere.
3. Il tram non sarà acusticamente più impattante del bus trattandosi di un mezzo su gomma ma col vantaggio della soletta in cls che permetterà meno vibrazioni. I dati sugli impatti relativi al 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.
4. La tecnologia utilizzata prevede l'impiego di un veicolo con le ruote gommate seppur vincolato a terra; rispetto ad un tram ordinario con le ruote in acciaio il rumore e le vibrazioni saranno minori, anche nei confronti della situazione attuale generata da bus (urbani ed extraurbani) con motori termici (diesel). Tuttavia, la progettazione, oltre agli approfondimenti progettuali per minimizzare questi effetti, prevede un piano di monitoraggio ante e post operam con l'obiettivo di individuare eventuali azioni di mitigazione a favore delle abitazioni coinvolte.
5. Gli impatti previsti sulle attività commerciali sono relativi al periodo del cantiere, che come evidenziato da progetto, verrà organizzato in sottocantieri proprio con l'obiettivo di ridurre i disagi.
6. Non esistono dati circa l'impatto negativo del tram sul mercato immobiliare.
7. Come per il SIR3, è in atto un confronto con la sovrintendenza rispetto al posizionamento dei cavi e la loro relazione con gli edifici storici. La necessità di posizionare i pali ogni 25-30 metri circa ha portato alla decisione di utilizzare pali esteticamente poco impattanti e che assolvano a più funzioni.

2. REALIZZAZIONE DELL'OPERA

C. CANTIERI

Domande

1. **Tempistiche dei lavori**
2. Ci sarà una **viabilità alternativa** durante il cantiere?
3. Quali **tempistiche** dei lavori sono state ipotizzate sul tratto **Ponte di Brenta**?
4. Come verranno gestiti i **cantieri** in termini di **tempistiche**?
5. Quanto **materiale** sarà **scavato** e come sarà gestito?

Risposte

1. Il PNRR, che finanzia l'intera rete SMART, prevede le opere siano completate entro il 2026. Il finanziamento all'opera prevede che l'aggiudicazione dell'appalto per la realizzazione debba essere effettuata entro il 31 dicembre 2023, mentre il termine dei lavori è fissato entro il 30 giugno 2026.
2. La viabilità alternativa, così come tutte le modalità e tempistiche di cantiere, sarà studiata nella fase definitiva ed esecutiva, con l'obiettivo di minimizzare gli impatti.
3. Le modalità e le tempistiche di cantiere saranno studiate nella fase definitiva ed esecutiva con l'obiettivo di minimizzare gli impatti.
4. Si ipotizzano cantieri suddivisi in ulteriori sottocantieri con l'obiettivo di velocizzare e occupare pezzi ridotti di carreggiata.
5. Per l'entità del cantiere il materiale scavato è modesto, in quanto questa tecnologia risulta meno invadente e meno costosa rispetto ad una tramvia classica. Tuttavia, la progettazione, nelle fasi successive, ha anche il compito di adempiere alla normativa nazionale e regionale in materia di terre e rocce da scavo individuando nel dettaglio i volumi di scavo e riporto nonché le discariche di fornitura e conferimento. In riferimento alla tendenza dei criteri ambientali minimi la progettazione avrà come obiettivo la minimizzazione del rapporto scavi e riporti.

2. REALIZZAZIONE DELL'OPERA

D. CARATTERISTICHE DEL MEZZO

Domande

1. Come mai è stata scelta questo **tipo di tecnologia** e **tipo di mezzo**? Perché non si è scelto il bus elettrico o un altro tipo di mezzo inserendo corsie preferenziali?
2. Sarebbe possibile non mettere le **lastre in cemento** sotto al raggio d'azione delle ruote? Oppure non lasciare la fascia di asfalto tra binario e lastra?
3. Quali sono le **dimensioni del tram**?
4. Il tram è un **mezzo sicuro**?
5. Quali **tecniche** si utilizzeranno per realizzare la linea tramviaria SIR2?
6. Possibilità di trasportare **bici sul tram**.

Risposte

1. La scelta del mezzo e della sua tecnologia rientra 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 trasporto. In base all'analisi effettuata, la soluzione più idonea alla risoluzione dei problemi di traffico, inquinamento e accessibilità alla città è l'introduzione di una rete tramviaria pianificata in sinergia con altri interventi. In quest'ottica si è scelto il tram nelle linee di forza in cui c'è un certo tipo di domanda a cui si risponde con una capacità di trasporto maggiore e tempi di transito inferiori. In particolare il modello Translohr è il mezzo più idoneo per Padova avendo una capienza superiore a qualunque mezzo su gomma ma avendo una flessibilità maggiore rispetto ad un canonico tram su due rotaie. Inoltre il mezzo scelto per il SIR2 sarà di una tecnologia più recente rispetto a quella del SIR1 e immaginando una sempre più crescente domanda di trasporto negli anni, si è scelto di adottare un mezzo a quattro casse anziché tre. Un solo tram può trasportare 211 persone alla volta, capienza che un autobus, anche se composto di due moduli, non raggiunge. Si tratta di mezzi non paragonabili tra loro per efficienza e impatto sulla mobilità sostenibile ed efficiente. Per soddisfare la domanda di trasporto bisognerebbe aumentare la frequenza degli autobus rendendo più trafficate le strade di Padova nonostante le corsie preferenziali. Inoltre, il tram risulta un mezzo più rapido e più accessibile per la sua conformazione. Infine, per ottenere una capienza simile al tram occorrerebbe utilizzare bus da 24 m previa autorizzazione del Ministero, e la compatibilità dello stesso con la rete stradale padovana.
2. Da progetto sono previste due lastre di cemento per garantire una maggiore affidabilità del mezzo.
3. Le dimensioni del tram sono: larghezza 2,20m, altezza 3m e lunghezza 32m per le 4 casse e 24m per le 3 casse (linea esistente).
4. I dati dicono che la sicurezza stradale lungo la tratta del SIR1 è aumentata e gli incidenti sono diminuiti del 30%.
5. Le tecniche per la realizzazione delle opere civili ed impiantistiche. Il SIR2 è un'opera multidisciplinare che interessa una ampia parte del territorio dei tre Comuni ed inserita in un contesto urbano in alcuni tratti fortemente antropizzato, quindi sarà data particolare attenzione alla mitigazione degli impatti delle aree di cantiere in termini di rumore, polvere, etc.
6. Non sarà possibile trasportare bici nel tram perché ridurrebbero la capienza dei mezzi per i passeggeri. Si ribadisce come la linea SIR2 sarà accompagnata per tutto il percorso da una pista ciclabile.

2. REALIZZAZIONE DELL'OPERA

E. CHIARIMENTI SULLE OPERE

Domande

1. Sarà possibile mantenere i **plateatici** lungo Corso Garibaldi?
2. Chiarimenti sulla **convenienza economica** dell'azienda Translohr e garanzie sull'affidabilità di produzione ed assistenza.
3. Perché si è deciso di far passare il tram nel centro della città e non di farlo passare per lo **stadio** facendolo diventare parte integrante di questa città?
4. Come mai non è stato pensato un collegamento diretto tra il capolinea di Vigonza ed il **nuovo ospedale**?
5. 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.
6. Ci saranno **agevolazioni tariffarie** del tram per i residenti?
7. Nella progettazione dei **parcheggi** si farà attenzione agli aspetti della **sicurezza**? Con che dispositivi?
8. Si prevede di utilizzare **terreni agricoli** per realizzare la linea tramviaria SIR2?
9. Sono previsti **espropri** e l'abbattimento di edifici?
10. C'è l'intenzione di **togliere parcheggi** su SR11 di Rubano per l'inserimento del tram? Verranno tolti dei **parcheggi** nell'area residenziale di via Nardi?
11. Chiarimento sul posizionamento delle **fermate su via Chiesanuova**.
12. Per quale motivo il tram nel **tratto finale di Rubano** attraversa una zona residenziale invece di proseguire sulla SR11?

Risposte

1. Il progetto del tram interesserà la sezione stradale lasciando invariati i marciapiedi. Quindi se il plateatico interessa il marciapiede e non la strada non ci saranno variazioni.
2. L'opera è stata finanziata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti anche in ragione della convenienza economica. La ditta Alstom grazie alla fusione con la canadese Bombardier è la seconda azienda al mondo per la produzione di mezzi rotabili e garantirà innovazioni tecnologiche, manutenzione e pezzi di ricambio per tutti gli anni in cui i Translohr viaggeranno per Padova. Nello specifico l'accordo prevede una garanzia di fornitura per 30 anni e la possibilità di avere il progetto del mezzo (dei pezzi) qualora la produzione venisse meno così da procedere in autonomia.
3. La linea di forza ha come obiettivo fornire un servizio al maggior numero di utenti che attualmente utilizzano il TPL e i veicoli privati quindi la scelta del tracciato segue le logiche della domanda e dell'offerta di trasporto.
4. Il capolinea di Vigonza ed il nuovo ospedale saranno collegati dalla linea ferroviaria quindi il tram risulterebbe un servizio ridondante.
5. L'analisi del modello di esercizio è stata fatta nel PFTE con l'obiettivo di creare itinerari diretti e con cambio in funzione della domanda rilevata. Rispetto al funzionamento degli interscambi, i tempi di attesa saranno inferiori rispetto a quelli del bus, in un'ottica di efficientamento del servizio. È possibile consultare l'analisi trasportistica che ha portato a definire le otto linee SMART nel Dossier di progetto. È prevista una frequenza di 6-8 minuti per gli intervalli di partenza, nelle aree in cui le linee si sovrappongono si potrà arrivare a 1 passaggio ogni 2 minuti. Gli interscambi e le coincidenze verranno gestite da un apposito programma di esercizio che verrà approfondito nelle fasi successive.
6. Eventuali agevolazioni per i residenti sono di competenza e valutazione dell'ente gestore del TPL.
7. La sicurezza è un tema importante e si metteranno in campo strumenti tecnologici volti a garantire questo aspetto (es. illuminazione, telecamere, vigilanza).
8. Il PFTE prevede la realizzazione del capolinea di Rubano in corrispondenza di un terreno attualmente agricolo. Al fine di ridurre gli impatti con il territorio, la progettazione avrà come obiettivo la minimizzazione dell'impermeabilità del suolo e la massimizzazione della sostenibilità dell'intervento.

9. Il completamento del PFTE, in corso di affidamento, consentirà di individuare con precisione le interferenze della linea con le preesistenze del territorio e di individuare eventuali espropri e abbattimenti.
10. Relativamente alle aree di parcheggio lungo la SR11, saranno ridefinite in fase di progettazione esecutiva in base alla posizione effettiva della linea tranviaria. In merito a via Nardi, le aree parcheggio non verranno interessate.
11. La collocazione delle fermate è uno degli elementi di approfondimento delle fasi progettuali successive. Non coincideranno con le fermate dei bus.
12. Il percorso è stato individuato per avvicinare il percorso al bacino d'utenza. A seguito della richiesta dell'amministrazione di mantenere la prossimità alla SR11, verrà posta l'indicazione ai progettisti al fine di individuare un percorso alternativo.

3. OPERE E SERVIZI COLLATERALI

Domande

1. Chiarimento circa il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e le previsioni trasportistiche dell'**Arco di Giano** per quantificare di quanto sarà alleggerito il traffico su via san Marco.
2. Come verrà gestito il traffico su **via Raggio di Sole e via Beato Pellegrino**? L'area diventerà ZTL?
3. Come funzionerà il **trasporto pubblico extraurbano**? Si fermerà ai parcheggi scambiatori o attraverserà la città?
4. Ci sarà l'implementazione dei **mezzi di trasporto nella zona industriale** in particolare negli orari di punta?
5. Dove verrà costruito il **parcheggio** in zona **Ponte delle Brentelle** segnato nel progetto?
6. Come verrà riconfigurata la **stazione centrale**?
7. Verranno inserite **piste ciclabili** ed implementati **marciapiedi** di collegamento la linea del tram?
8. Mantenimento della linea di **autobus n. 10** diretta a Caselle di Selvazzano
9. È possibile allargare le **banchine delle fermate** rendendole maggiormente fruibili a passeggini e carrozzine?
10. Presso la **stazione ospedaliera** sarà prevista una stazione dei pullman urbani ed extraurbani? Ci sarà un parcheggio di interscambio presso il nuovo ospedale?
11. Verranno inserite **colonnine di ricarica elettrica** lungo il percorso?
12. Ci saranno delle stazioni di **bike e car sharing** nei capolinea?
13. Ci saranno **navette** che colleghino Vigonza, Peraga e Busa?
14. Ci saranno **navette** per collegare le frazioni di Rubano al capolinea?
15. Il progetto dell'**alta velocità** che collegherà Padova a Bologna come influisce sul progetto del tram?
16. Rispetto al progetto per la **piazza** antistante la chiesa di **Chiesanuova**, ci saranno interferenze tra questa opera e la linea del tram?

Risposte

1. Sono due interventi in programmazione e saranno realizzati nel medesimo arco temporale della linea SIR2. 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.
2. La gestione del traffico nelle zone adiacenti alla linea del tram sarà oggetto di approfondimento nei prossimi steps progettuali in accordo con il settore mobilità del Comune di Padova.
3. Per il trasporto locale extraurbano verranno inseriti dei parcheggi come punti di interscambio, permettendo quindi al trasporto su gomma di non entrare nella viabilità del centro della città.
4. Il progetto del SIR2 produrrà una riconfigurazione del TPL che interesserà anche la zona industriale.
5. Il parcheggio viene riportato nel PUMS ma è oggetto di una programmazione che verrà valutata per futuri interventi dal Comune di Padova e dal Comepa.
6. L'area della stazione sarà oggetto di un approfondimento relativamente a questi aspetti e alla geometria dei percorsi, anche in ragione della nuova stazione di Padova.
7. La costruzione di marciapiedi e ciclabili è di competenza comunale ma si cercherà di integrarli al progetto del tram.
8. La gestione delle linee è oggetto di valutazione e gestione del TPL in base alla domanda di trasporto.
9. Le future banchine sono state progettate più ampie rispetto al SIR1 in vista della dimensione del tram a quattro carrozze.
10. La costruzione del nuovo ospedale prevede un aumento del flusso di persone pari circa alla metà dell'attuale ospedale. Per questo motivo è stata prevista una stazione dei pullman con un parcheggio di scambio.
11. Presso i capolinea si prevede di realizzare colonnine elettriche per auto e mezzi elettrici. Il posizionamento di colonne di ricarica lungo il percorso saranno oggetto di una pianificazione dedicata.
12. È prevista l'implementazione dei servizi di bike e car sharing.
13. Questa valutazione è di competenza dell'ente gestore del TPL, a fronte del ridisegno del sistema di

trasporto. L'obiettivo sarà di collegare in modo più capillare il territorio con i capolinea e con la linea di forza.

14. Questa valutazione è di competenza dell'ente gestore del TPL, a fronte del ridisegno del sistema di trasporto. L'obiettivo sarà di collegare in modo più capillare il territorio con i capolinea e con la linea di forza.
15. Rispetto all'alta velocità, RFI e Italferr hanno avviato la progettazione della linea e della stazione, in coordinamento con il Comune di Padova. Questa progettazione sarà integrata con quella relativa alla realizzazione della linea SIR2.
16. L'eventuale sovrapposizione di diversi interventi in programmazione con il progetto del tram sarà oggetto di approfondimento e di confronto con il Comune in vista del progetto definitivo.





www.dp trampadova.it

