

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.