

dibattito
pubblico
tram
Padova

Andrea Valentini
Cittadino

Presentato il
30 aprile 2022



www.dp trampadova.it

In merito al progetto di fattibilità tecnica ed economica LINEA SIR2 DEL TRAM – COMPLETAMENTO DEL SISTEMA INTERMEDIO A RETE DELLA CITTA' DI PADOVA, approvato dal Comune di Padova con propria Deliberazione della Giunta comunale n. 2021/0005 del 12/01/2021, oggetto di una serie di incontri pubblici per il Dibattito Pubblico di presentazione del citato progetto si inviano le seguenti valutazioni, indicazioni e proposte:

1. **INFRASTRUTTURE e SOTTOSERVIZI.**: la realizzazione della Linea Tramviaria SIR 2, insediata lungo strategici assi viari sui quali affacciano eterogenee urbanizzazioni di diversa epoca, comporterà con buona probabilità e per certi versi auspicabilmente una “cristallizzazione” per diversi anni delle situazioni rispetto a possibili interventi di manomissione del sedime occupato (scavi, ripristini, nuovi servizi, altro). Il tutto ovviamente e necessariamente per non compromettere le infrastrutture della linea tramviaria ed il considerevole investimento compiuto. Va altresì considerato che proprio quegli assi viari interessati dal SIR 2 rappresentano per gli immobili prospettanti l'opera, fondamentali linee di collegamento ed allacciamento ai principali sottoservizi di rete (elettricità, acqua, gas, fognature, telefonia, dati ed altro). Anzi frequentemente rappresentano gli unici assi di possibile accesso a tali servizi. Analogamente tali ambiti rappresentano le uniche possibilità di completamento ed ampliamento delle reti ed allacciamenti per utenze che in taluni comparti contermini e collaterali al percorso del SIR2 risultano ancora oggi sprovvisti di alcuni sottoservizi o diversamente per eliminare gravosi collegamenti aerei e/o servitù di varia natura, pubbliche e private. Non avendo rilevato nella documentazione progettuale esaminata una valutazione dei sottoservizi nel territorio di competenza del Comune di Rubano, lungo la ex S.S. 11 denominata Via della Provvidenza/via Rossi, si ritiene opportuno venga prevista l'integrazione delle suddette linee di sottoservizi lungo l'asse tramviario, garantendo continuità ed efficienza di lunga durata, insediando nei margini ciclo-pedonali dell'opera quanto necessario a garantire disponibilità ed efficacia dei servizi, usufruendo di un contesto di cantiere ed opere che prevede lavorazioni compatibili con la posa di reti, conseguendo economie di scala e riduzioni dei costi di realizzazione. Auspicando possa essere informazione ed esempio di utilità alla successiva progettazione di livello definitivo-esecutiva, si focalizza quale specifico esempio, la condizione dell'ambito urbanizzato nel territorio del Comune di Rubano denominato Q.re Rolandino (vedi ALLEGATO), nel tratto di via della Provvidenza posto tra le vie Rolandino e Mussato. In tale ambito, per lo specifico sviluppo urbanistico avuto e subito, disarticolato rispetto al non sempre coerente sviluppo delle reti di sottoservizi, si è determinata una condizione tale per cui i lotti e gli edifici che si affacciano sulla strada principale, ma non verso le laterali citate, non accedono direttamente (o non possono accedere in nessun caso), alle linee di sottoservizio in quanto l'asse viario principale è sprovvisto di: fognatura, gas e linea elettrica di alimentazione domestica. Pertanto i collegamenti avvengono indirettamente attraverso servitù pubbliche e private, oppure, non sono possibili come nel caso della fognatura. Ritenendo che tali condizioni possano ritrovarsi in diversi specifici ambiti lungo il percorso della linea tramviaria, si chiede di valutare ed inserire nel progetto definitivo ed esecutivo la previsione tecnico/economica di potenziamento, aggiornamento/ampliamento e completamento per continuità dei tratti di infrastrutture a rete mancanti o che manifestino tali esigenze.

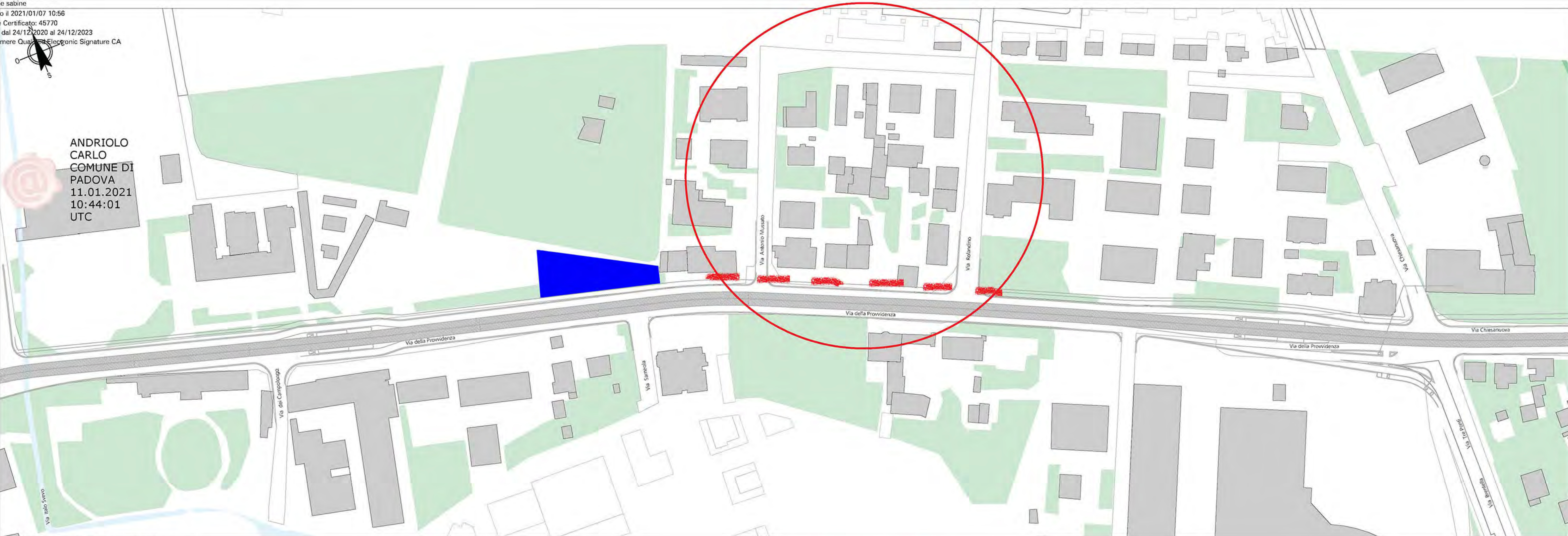
2. **VIABILITA' LOCALE** – La Linea Tramviaria SIR 2 determinerà inevitabilmente una netta e irreversibile modifica (almeno per diversi decenni), delle modalità di “uso” della viabilità principale, una volta occupata dall'infrastruttura. Analogamente dovrà mutare l'utilizzo della viabilità secondaria locale affluente ed influente sulla prima. Risulta ovvio che la riduzione della carreggiata carrabile in ogni senso di marcia per l'insediamento del tram renda sconsigliabile

l'utilizzo dell'asse viario primario. Purtroppo alcune realtà interessate ed attraversate dall'intervento, per loro conformazione e natura trovano in quella viabilità il quasi esclusivo elemento di afflusso e deflusso per raggiungere abitazioni, servizi, luoghi di lavoro, studio, cura e servizi. Per altro la restrizione della disponibilità di capienza veicolare, pur parzialmente compensata dalla possibilità di usufruire di un nuovo strumento di trasporto pubblico (non esaustivo di tutta la platea di utenza stradale), necessiterà di programmazioni, progettazioni ed interventi per razionalizzare il traffico locale che interseca la principale. Pare prevedibile che avverrà una riduzione delle possibilità di immissione sull'asse principale per ridurre carico veicolare, conflitti ed interferenze con il tram e altro. Ciò comporta l'esigenza di valutare con attenzione il progetto dell'opera, ampliando l'ambito di intervento alla programmazione locale di organizzazione e razionalizzazione della viabilità secondaria e degli spazi tangenti la linea tramviaria. Per la viabilità collaterale andranno studiate e attuate diverse soluzioni operative quali la predisposizione di sensi unici con parziale destinazione a parcheggio e ciclo-pedonale degli spazi di carreggiata ridotti a ad unica corsia, recupero e riuso di spazi non urbanizzati lungo l'arteria principale per attenuare migliorare e razionalizzare i flussi di traffico, ridurre gli impatti legati alla riduzione di standard sulle aree contermini occupato dall'infrastruttura (parcheggi in primis). In continuità ed integrazione all'esempio utilizzato nel precedente punto, valutando il contesto territoriale nel Comune di Rubano vanno rammentati quali punti di criticità il già citato Q.re Rolandino (vedi ALLEGATO), tra l'omonima via e la parallela via Mussato, e ancora il Q.re Fatima in corrispondenza dell'attuale capolinea della linea autobus n. 10. In entrambe i casi una urbanizzazione consolidatasi a partire dagli anni '60 in poi del secolo scorso, con standard scarsi quando non assenti e sezioni stradali inadeguate trovano verso la ex "statale", prossimo asse SIR 2, il quasi esclusivo asse di collegamento verso qualsiasi altra destinazione. E ancora. Sempre a titolo di esempio/proposta, nel tratto compreso tra via Rolandino e Viale Po, la considerevole riduzione di standard di parcheggio sottratto alle proprietà private dagli espropri per l'esecuzione delle opere tramviarie, potrebbero essere parzialmente compensate ed attenuate dalla realizzazione di un parcheggio pubblico, in parte a pagamento, da realizzarsi nell'area ora a verde posta tra la recinzione dell'OPSA e la strada principale. Soluzione quest'ultima che potrebbe essere utilizzata anche in altre situazioni locali lungo il percorso SIR 2.

3. ESPROPRI e INDENNITA' – La realizzazione della Linea Tramviaria SIR 2 determinerà l'esigenza di una serie di espropri parziali alle proprietà private prospettanti l'infrastruttura in progetto. In considerazione della rilevanza che lo spazio fisico di pertinenza e strumentale degli edifici esistenti, in un contesto urbanistico frequentemente congestionato e afflitto da diversificate problematiche, non disponendo degli elementi di valutazione e quantificazione delle indennità di esproprio assunte nel progetto dell'opera, si ritiene che la quantificazione dell'indennità da corrispondere debba fare riferimento al principio di riduzione del valore del "bene unitario" gravato da esproprio parziale, così come chiaramente definito al comma 1, dell'art. 33 "Espropriazione parziale di un bene unitario (L)", del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327: "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità".

Andrea VALENTINI

ANDRIOLO CARLO
 COMUNE DI PADOVA
 11.01.2021
 10:44:01 UTC



PLANIMETRIA DI CONFRONTO STATO DI FATTO PROGETTO

QUADRO D' UNIONE

LEGENDA

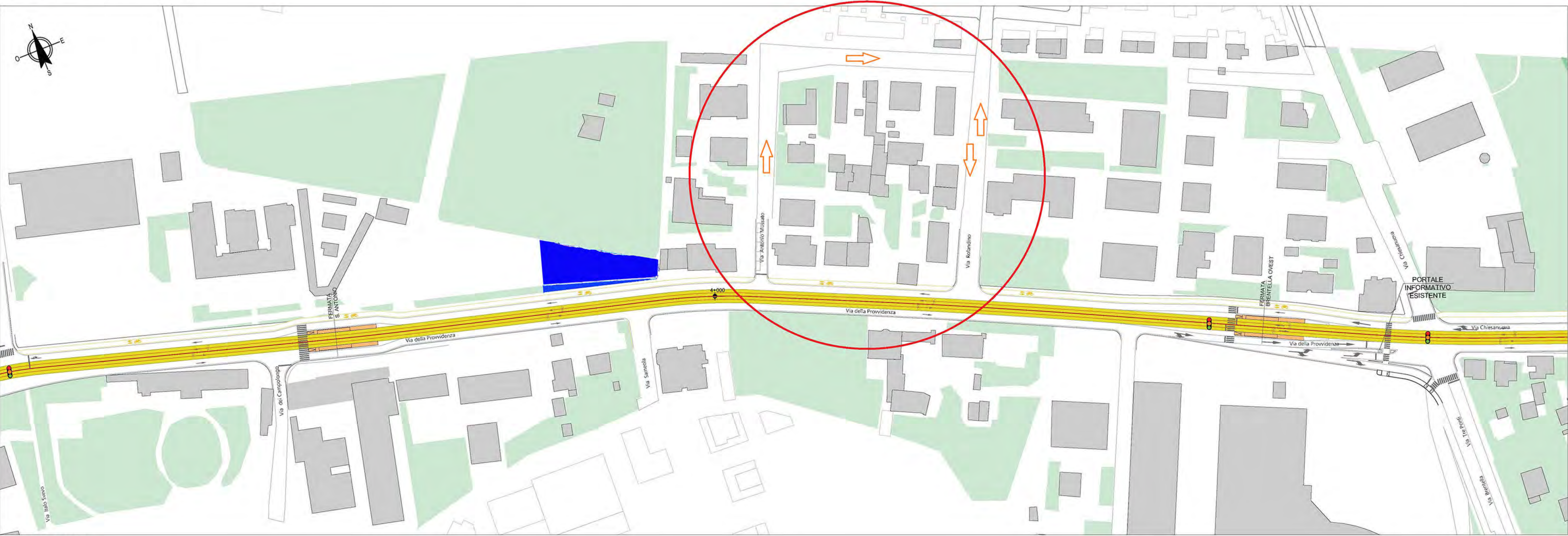
- OPERE DI PROGETTO:
- ASSE DI TRACCIAMENTO
- INGOMBRO SIR2
- LIMITE CORSIE STRADALI
- PISTA CICLABILE DI PROGETTO
- INTERSEZIONE SEMAFORIZZATA
- FERMATE DI PROGETTO

SCALA GRAFICA 1:1000
 0m 10 20 30 40 50m

PROGRAMMAZIONE VIABILITA' SECONDARIA

LINEE SOTTOSERVIZI DA REALIZZARE

NUOVO PARCHEGGIO

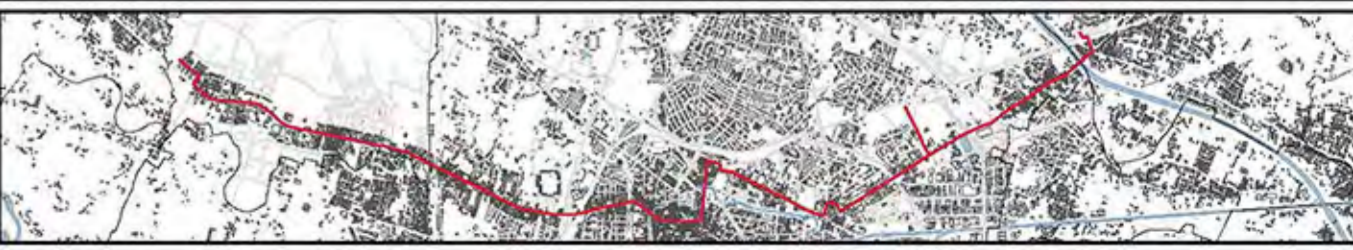


PLANIMETRIA DI PROGETTO

COMUNE DI PADOVA

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO - ECONOMICA DELLA LINEA SIR2

Inserimento Urbanistico Confronto Progetto vs. Stato di Fatto e Planimetria di Progetto - TAV7	Numero di elaborato
	T.02.3.7.0
	Formato A1+
Scala	1:1000



GRUPPO DI PROGETTAZIONE

MIC - MobilityInChain srl
 Via Pietro Custodi, 16 - 20136 - Milano, Italia
 Tel +39 0249530500 / Fax +39 0249530509
 www.michain.com

ERREGI s.r.l.
 Piazza del Viminale, 14 - 00184 - Roma, Italia
 Tel +39 064747662 / Fax +39 064743272
 www.erregigroup.com

Geologo Daniela Viappiani
 Via Fiume 68 - 84129 - Salerno
 Tel. +39 392 7612677

Descrizione della tavola	Nome del file	Redatto	Data
Inserimento Urbanistico	T.02.3.7.0	ERREGI / MIC	28.12.2020