

Spett.le

PROVINCIA DI PADOVA

protocollo@pec.provincia.padova.it

Att.ne

Servizio Ambiente Area del Territorio

Oggetto: NUOVE OSSERVAZIONI LINEA SIR 2 TRATTO VIA CHIESANUOVA

Gli abitanti del Quartiere Ovest zona Chiesanuova a seguito di specifica riunione evidenziano la non compatibilità del progetto in oggetto con la realtà di via Chiesanuova e pertanto si OPPONGONO a tale realizzazione frutto di una scelta politica propagandistica lontana da ogni serio esame dello stato delle cose.

La realizzazione della linea Sir 2 non tiene conto della natura di via Chiesanuova che è la vera unica via di accesso alla città da Ovest, e questo significa traffico pesante, traffico pendolare e di attraversamento della città a cui sommare gli accessi e quindi i flussi di traffico di penetrazione ed uscita dal quartiere stesso.

Pertanto si ritiene di **RIGETTARE** il progetto Sir2 per le seguenti ragioni:

- Da molti anni si chiede di ricondurre via Chiesanuova ad una strada di quartiere e finirla di avere una superstrada che taglia in quartiere in due e per tale finalità si era chiesto la realizzazione del tanto propagandato Grande Raccordo Anulare (GRA) che assorbisse il traffico in entrata a Padova e sgravasse via Chiesanuova.

Se un intervento va' fatto è innanzitutto quello del GRA

- La realizzazione del Tram previsto dal Sir2 **non risolverà la situazione del traffico** su via Chiesanuova composto per buona parte da mezzi pesanti e da mezzi leggeri di attraversamento della città, trovandosi via Chiesanuova con una tangenziale di distribuzione non a "monte" ma "valle" della via stessa, il che vuol dire che chi proviene dai comuni esterni (sin da Vicenza) prima dovrà percorrere tutta via Chiesanuova e poi potrà accedere all'anello della tangenziali per arrivare a Padova e circondario. A questi flussi di traffico poco importa del Tram.
- Il Tram del Sir2 è da più parti riconosciuto, documentazione alla mano, come un **progetto vecchio e superato con mezzi resuscitati dalla tomba dell'oblio** a solo uso e consumo di una visione politica che vende l'illusione di una innovazione che non è più tale ma superata dai tempi, di contro il Sir2 creerà una ulteriore barriera in un quartiere già ampiamente bistrattato, dove anche il commercio cerca di sopravvivere da anni senza l'attenzione da parte del potere politico che si ricorda di Chiesanuova solo per creare nuovi ostacoli e difficoltà. Senza tener conto che il Tram sarà prodotto su specifica richiesta ed ad uso del solo Comune di Padova e la Ditta produttrice opererà in

condizione di monopolio, con tutto ciò che costa in termini economici ora, produzione mezzi, e per il futuro in termini di manutenzioni

- Il progetto per quanto si è potuto conoscere, non cita la problematica dei **sottoservizi** e del probabile intervento in salvaguardia o di adeguamento che dovrà essere fatto in vista delle opere piuttosto invasive per l'installazione del Tram, il che vuol dire bloccare via Chiesanuova ben prima dei lavori del Tram e per un tempo la cui lunghezza non è ben, anzi per nulla, definita, **trasformando via Chiesanuova in una camera a gas** ben più di quello che è già oggi.
- Il progetto, sempre per quello che è consentito conoscere, **interdirà le svolte a sinistra**, che potranno essere eseguite solo in corrispondenza delle intersezioni semaforizzate, **creando un ulteriore aggravio del traffico**, vista la necessità, per quanti escono dalle abitazioni e/o dalle strade laterali a via Chiesanuova, di impegnare la strada sino al primo incrocio semaforizzato per poi poter tornare indietro per raggiungere la meta desiderata, creando caotiche situazione agli incroci semaforizzati e raddoppi dei flussi in entrata o in uscita da Padova.
- **Nessun miglioramento dal punto di vista del numero degli impianti semaforici**, se non piuttosto un loro probabile incremento, con situazione critiche come quelle all'incrocio di via Michelotti e l'immediatamente successivo su via Biscia, in considerazione della necessità sia di mantenere le svolte esistenti su e da via Biscia e sia regolamentare l'accesso di mezzi e linea Tram al nuovo parcheggio scambiatore predisposto su via Michelotti.
- **Parcheggio scambiatore** posto su via Michelotti invece che fuori dall'area urbana di Padova. Contro ogni logica progettuale per fare una mobilità sostenibile poichè i parcheggi scambiatori si fanno fuori e a monte delle zone che si vogliono servire con un mezzo pubblico efficiente. Parcheggio che così pensato fungerà da ulteriore situazione di intasamento per più di metà di via Chiesanuova. Infatti, anche quanti provenendo da fuori quartiere, dai Comuni contermini ecc. e vorranno prendere il Tram **dovranno entrare per parcheggiare all'interno** su via Chiesanuova, nel quartiere che vive attorno a via Chiesanuova e allora in quale modo il Tram dovrebbe ridurre il traffico su via Chiesanuova???
- **Necessità di opere di rinforzo del ponte sul Brentella** che ancora comporteranno chiusure totali o parziali della viabilità in entrata e in uscita e anche questo per quanto tempo non è dato a sapere e via Chiesanuova ancora trasformata in camera a gas.
- **L'intervento**, sempre per quanto è dato sapere dagli elaborati accessibili, **prevede un numero sostanzialmente ridotto di fermate** rispetto all'attuale situazione e diversamente non potrebbe essere dato la tipologia di mezzi e questo comporterà un **abbassamento del livello di qualità di vita** per gli

anziani residenti del quartiere dotati di ridotta mobilità, costretti a maggiori percorrenze a piedi per raggiungere i vari punti di interesse o di necessità.

- La necessità di modificare l'ampiezza della piattaforma al fine di inserire le corsie dedicate al Tram e mantenere l'esistente pista ciclabile, comporterà **l'inevitabile abbattimento delle esistenti alberature**, come peraltro evidenziato dall'esame sulla linea SIR3 da parte del Settore Verde del Comune stesso di Padova datato 13/10/2020, **pertanto non riduzione del traffico, maggiori rallentamenti ed intasamenti** (accesso al parcheggio scambiatore, flussi di ritorno nei due sensi per svolte a sinistra impediti ecc.) **e d'altro canto in fondo anche meno verde**
- Ancora la modifica dell'ampiezza della piattaforma stradale andrà a **ridurre posti a parcheggio** a maggior detrimento degli esercizi commerciali, che già ora si stanno orientando per abbandonare la zona e anche per i residenti, ad esempio in corrispondenza delle scuole elementari, dove i genitori già ora intasano via Michelotti e contermini per il parcheggio e certo un parcheggio in fondo a via Michelotti a più di 300 m dalla via principale non è soluzione utile, visto peraltro che dovrebbe servire per i fruitori esterni del Tram. E ancora minor spazio antistante gli edifici residenziali esistenti e pertanto riduzione della vivibilità, difficoltà di movimento, pericoli per i più piccoli ecc.
- A tutto quanto detto si deve aggiungere l'attuale e prossima costruzione di circa nuovi 30 appartamenti su via Michelotti (parte all'inizio di via Michelotti e parte per nuova urbanizzazione area ad est della Caserma Romagnoli), la realizzazione di circa 200 appartamenti su via Pacinotti, che aggiungono auto ad una situazione che sarà oltremodo difficile a causa della realizzazione prima e dalla presenza del Tram poi.
- Ancora, nessuna risposta viene poi sulla realizzazione del nuovo complesso Leroy Merlin lungo Corso Australia di cui sembra non sia presa in considerazione l'attrattività e le opere viabilistiche necessarie. **Sicuramente chi vorrà accedere al Leroy Merlin non lo farà con il Tram**, visto l'inevitabile poi asporto anche di materiali pesanti ed ingombranti dal grande magazzino citato.
- Poco o nulla è detto sulle **vibrazioni** durante i lavori e durante il servizio, del **rumore** ecc. cose anche queste impattanti in maniera consistente sulla qualità di vita e sulla qualità degli edifici esistenti già duramente provati dalle vibrazioni quotidiane dei mezzi pesanti a cui tutto questo andrà in aggiunta.
- Infine la scelta del sistema Tram così come pensato comporta l'impiego di **mezzi attualmente non più in produzione, il cui approvvigionamento è particolarmente costoso a cui si aggiungono oltremodo costose opere di supporto per l'installazione e l'uso del sistema**: piattaforme in calcestruzzo, centraline elettriche, installazione di cavi aerei e quant'altro, con tempistiche realizzative di non poco conto che si tradurranno in costi per i residenti e le

attività commerciali (tempi persi, colonne, perdita di scambi commerciali per difficoltà di accesso, qualità dell'aria ecc.)

A fronte di tanti fattori avversi, che sembrano non essere entrati nelle valutazioni dell'Amministrazione, di altrettanti punti oscuri che l'Amministrazione che non ha chiarito e che forse affronterà quando ormai non sarà più possibile correggere il tiro, in maniera unitaria si **RIGETTA tale progetto**, che invece di essere a favore dei cittadini, dell'ambiente e di una migliore vivibilità di Padova in generale, **produrrà e sta già producendo costi esorbitanti, maggior inquinamento durante i lavori e nell'arco di attività a regime del Tram, mobilità ancora più difficile e pericolosità per gli utenti e per i residenti**, si pensi anche solo ai bambini che attraversano per andare scuola, agli anziani ecc.

Si ritiene necessario un cambio di strategia, ad un abbandono di un sistema rigido, oneroso sotto tanti aspetti ed obsoleto, **a favore di mezzi di trasporto più ecologici, flessibili, meno impattanti e costosi**, quali le moderne tecnologie oramai propongono e che sono adottati oramai anche da città di maggiori dimensioni e domanda di trasporti pubblici di ben altra entità rispetto alla piccola Padova.

Un sistema di trasporto flessibile poi, con angoli di sterzata minori, consentirebbe anche la riduzione e/o eliminazione degli impianti semaforizzati a favore delle più efficienti e meno onerose in termini di manutenzione specialistica e meno energivore ROTONDE che ormai sono imprescindibili con un sistema di viabilità moderno ed efficiente.

In subordine si ritiene comunque necessaria la revisione del progetto:

- Innanzitutto a favore della realizzazione di interventi mirati a sgravare via Chiesanuova del traffico pesante e di attraversamento di Padova, individuando valide soluzioni a monte, prima di arrivare su via Chiesanuova e atte a supportare i volumi di traffico che sono da deviare
- Per mantenere le svolte a sinistra, diversamente non solo via Chiesanuova risulterà più gravata come detto, ma anche le strade contermini e che affluiscono su via Chiesanuova risulteranno intasate e impraticabili. La scelta di mantenere le svolte a sinistra consentirà di ridurre anche le intersezioni semaforiche e i relativi costi.
- Per ripensare, se proprio ci deve essere un parcheggio scambiatore su via Chiesanuova, il parcheggio che dovrebbe essere posto in corrispondenza alla Caserma dismessa e non alle sue spalle, e più precisamente posto sul fronte a ridosso della fermata ivi prevista, per la facilità di impiego e per un risparmio economico di rilievo
- Per mantenere adeguati e vivibili spazi antistanti i fabbricati esistenti, consentire più parcheggi diffusi a sostegno di un quartiere vivo,

economicamente vivace e perché il quartiere sia punto di incontro e di socialità per giovani ed anziani altrimenti sempre più marginalizzati.

PADOVA 29/03/2023

COMITATO SPONTANEO
TRAM NO ROTALE VIA CHIESANUOVA

FIRME IN ALLEGATO