



Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali e Advocatura

V COMMISSIONE CONSILIARE

POLITICHE DEL TERRITORIO, DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'

Urbanistica, Lavori Pubblici, Infrastrutture e Manutenzioni, Edilizia Comunale, Edilizia Privata, Edilizia Residenziale, Accessibilità e Vita Indipendente, Valorizzazione e Accessibilità Complesso Municipale, Coordinamento Strategico PNRR – Opere speciali e pianificazioni territoriali, Grande Padova e Città Metropolitana, Progetto Arcella, Mobilità e Viabilità, Ciclabilità

Verbale n. 22 del 19 luglio 2023

L'anno 2023, il giorno 19 del mese di luglio, regolarmente convocata con lettera d'invito del Presidente, si è riunita, alle ore 15.00 a Palazzo Sarpi, presso la Sala Urbanistica, la V Commissione consiliare.

Sono presenti (P), assenti (A) ed assenti giustificati (Ag) i seguenti Consiglieri Comunali:					
CACCIAVILLANI Bruno	Presidente	P	MONETA Roberto Carlo	Capogruppo	A
CRUCIATO Roberto	V. Presidente	P	BARZON Anna	Componente	P
GABELLI Giovanni	V. Presidente	P	BEAN Pietro	Componente	A
BERNO Gianni	Capogruppo	A	TISO Nereo	Componente	P
TARZIA Luigi	Capogruppo	P	TOGNON Alessandro	Componente	Ag**
NALIN Marta	Capogruppo	A	PILLITTERI Simone	Componente	A
SACERDOTI Paolo Roberto	Capogruppo	A	GALLANI Chiara	Componente	A
FORESTA Antonio	Capogruppo	A	TURRIN Enrico	Componente	P
CAVATTON Matteo	Capogruppo	P	LONARDI Ubaldo	Componente	P
PEGHIN Francesco Mario	Capogruppo	Ag*	MENEGHINI Davide	Consigliere	P*
MOSCO Eleonora	Capogruppo	P	COPPO Caterina	Consigliere	P**
BIANZALE Manuel	Capogruppo	P			

* PEGHIN delega MENEGHINI; ** TOGNON delega COPPO

Sono presenti, in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale: l'Assessore alla Viabilità e Mobilità Andrea Ragona, il funzionario del Settore Mobilità ing. Luca Coin

Sono altresì presenti gli uditori Giovanni Bettin e Stefano Roncali e pubblico.

Segretario verbalizzante: Claudio Belluco.

Alle ore 15:09 il Presidente Bruno Cacciavillani, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta pubblica.

OGGETTO: Trattazione del seguente argomento:

• *Esame delle seguenti mozioni:*

- nr. 48/2023 "Mozione per la riapertura al traffico veicolare privato del cavalcavia Borgomagno", presentata dal consigliere Enrico Turrin
- nr. 49/2023 "Riapertura cavalcavia Borgomagno", presentata dal consigliere Manuel Bianzale
- nr. 57/2023 "Viabilità quartiere Arcella e gestione cavalcavia Borgomagno", presentata dai consiglieri Simone Pillitteri e Luigi Tarzia

Presidente Cacciavillani	Saluta i presenti ed introduce l'argomento della seduta, che si riferirà al cavalcavia Borgomagno, in considerazione del fatto che sono state presentate tre mozioni che lo riguardano: la mozione nr.48, la nr.49 e la nr.57, tutte aventi ad oggetto la riapertura del Cavalcavia Borgomagno. La nr. 48 che è a firma del consigliere Turrin e ha ad oggetto: "Mozione per la riapertura al traffico veicolare del cavalcavia Borgomagno", la nr. 49 presentata dal consigliere Bianzale ad oggetto "Mozione per la riapertura del Cavalcavia Borgomagno" e la terza, br. 57 presentata dai consiglieri Pillitteri e Tarzia ad oggetto: "Mozione: Viabilità quartiere Arcella e riapertura del Cavalcavia Borgomagno". Visto che i fatti di cronaca sono noti sulla decisione presa dall'Amministrazione su questo tema, lascia la parola all'Assessore Ragona che spiegherà gli sviluppi su questa vicenda.
	Entra la consigliera Mosco, ore 15:10.
Assessore Ragona	Saluta i presenti e riferisce che negli ultimi mesi hanno avuto un confronto con Ferrovie Italiane, che ha annunciato la prosecuzione della progettazione per la nuova stazione dell'alta velocità e che il suo arrivo a Padova rende necessario il rifacimento del Cavalcavia Borgomagno, in quanto gli spazi non ne permetterebbero il passaggio sotto.

	<p>Precisa che il Cavalcavia Borgomagno è un insieme, datato, di ponti che si sarebbe comunque, al di là dei lavori per l'alta velocità, dovuto rivedere completamente, forse con più della manutenzione straordinaria, pensando anche ad un ponte nuovo.</p> <p>Spiega che sono state fatte, come su tutti i ponti, da parte dei Lavori Pubblici, tutta una serie di analisi che attestano come in particolare l'impalcato Est non abbia delle criticità tali da renderlo a rischio per la sicurezza, ma essendo vecchio non va caricato in particolare dal passaggio dei mezzi pesanti. L'impalcato Ovest ha problemi, invece, di sicurezza stradale. Ad Est non vi possono passare i mezzi pesanti, ad eccezione del trasporto pubblico, poiché uno dei problemi più importanti si verificava quando si formavano code da un lato e dall'altro senso arrivano altri mezzi. Nella parte Ovest, invece, il problema è di sicurezza stradale in quanto non c'è il <i>guardrail</i> e i <i>New Jersey</i> sono posizionati con funzione di <i>guardrail</i>, in quanto se una macchina dovesse sbandare rischierebbe di cadere sulla ferrovia o sull'altro ponte che non è alla stessa altezza.</p> <p>Il Settore Lavori Pubblici, in questi anni e tuttora, sta facendo continue elaborazioni. In questo momento in particolare si sta lavorando, in via Davanzo, all'impermeabilizzazione del ponte. Durante il periodo di chiusura del ponte per i lavori più impegnativi, si è notato che la <i>performance</i>, in particolare del Tram (più semplice ricavare dati tecnici con il gps), ma anche quelle del trasporto su gomma, mostra un recupero medio di 40 secondi, che possono raggiungere anche i 120 secondi. Alcuni mezzi possono avere anche quindi del recupero di 2-3 minuti di ritardo su un intervallo tra un tram e l'altro di 6 minuti, cosa che è molto impattante perché si può arrivare a diversi minuti di ritardo soprattutto nelle ore di punta, quando si concentra un maggior numero di persone alla fermata con la conseguenza che il ritardo può far aumentare le persone alla fermata anche del 50%. A sua volta il ritardo si accumula, così al capolinea può arrivare fino a 4-6 minuti, corrispondente al tempo di pausa dell'autista, che non avrà possibilità di recupero. Ricorda anche i bus che rimanevano imbottigliati in viale Codalunga, appartenenti a quattro linee, tra cui il "22", una delle più importate che va a Mortise.</p> <p>La volontà è stata quella di trovare una soluzione alla promiscuità, all'eliminazione del traffico privato per evitare i ritardi molto impattanti sul tram, scaricare il ponte ed evitare code, ridotte anche dall'utilizzo dei semafori. Questo perché dalle informazioni che arrivavano dalle Ferrovie il ponte sarebbe stato abbattuto a breve. Nelle ultime settimane invece le ferrovie hanno trasmesso un nuovo crono programma, secondo il quale si prosegue con i lavori per l'alta velocità, ma il ponte, invece di essere abbattuto preliminarmente, ovvero prima della nuova stazione, verrà abbattuto dopo la realizzazione di essa. I dettagli saranno meglio precisati successivamente all'incontro che il Sindaco deve avere con il Commissario dell'Alta velocità dott. Macello, nel quale si definiranno tutte le fasi della realizzazione della nuova stazione.</p> <p>A seguito di questa variazione della tempistica, ci si trova a gestire una situazione, anziché per 1-2 anni, per 6-7 anni. Si è ragionato sulla creazione di una corsia preferenziale per i bus provenienti da viale Codalunga, permettendo a questi di superare un'eventuale coda. Si tratta di una situazione molto complessa, inserita in un nodo semaforico molto complicato, che ha un equilibrio difficile da trovare, ma questa soluzione permette operare sui semafori in modo si impatti meno sul tram e non si aggravino i bus. Dalle analisi effettuate si è constatato che il ponte Borgomagno non costituisce più il principale accesso all'Arcella dal Centro, perché il ponte più utilizzato è quello su via Sarpi-Dalmazia, mentre il ponte della Fiera è ancora molto scarico e avrebbe una capacità di sostenere il traffico molto elevata.</p>
	Entra l'uditore Roncali, ore 15:20.
Cacciavillani	Verifica con l'ing. Coin l'eventualità di aggiungere qualcosa, magari sul discorso relativo ai semafori, aprendo poi agli interventi.
Coin	Considera che le spiegazioni in merito ai semafori risultano molto tecniche, cosicché risponderà qualora ci fossero domande.
Cavatton	Ringrazia l'Assessore per l'esposizione, ricordando come abbia seguito la questione, tramite anche una consulta congiunta molto partecipata, presenti l'Assessore Ragona e il Vice Sindaco. Chiede conferma, quindi, riguardo all'affermazione secondo cui il ponte è sì vetusto, ma non presenta alcun pericolo dal punto di vista della stabilità. Ricorda che allora il Vice Sindaco disse che si tratta del ponte più attenzionato del Comune di Padova.
Ragona	Conferma che il ponte non presenta problemi di stabilità ma verrà attenzionato perché devono essere prese precauzioni per la tenuta dello stesso. Non può essere attraversato da mezzi sopra i 35 quintali (esclusi i mezzi pubblici), mantenendo un distanziamento di 70 m e il limite di velocità di 30 km orari.
Cavatton	Chiede conferma su quanto comunicato da Ferrovie riguardo i tempi di abbattimento del ponte che dovrebbe essere successivo alla realizzazione della nuova stazione, e quindi se è plausibile parlare di 6-7 anni.
Ragona	Risponde che è plausibile se pur non certo.
Cavatton	Si informa, inoltre, sulla tempistica della diminuzione del traffico veicolare privato visti i mutamenti nella viabilità sul Borgomagno nel corso del tempo.

Ragona	Crede sia avvenuta una diminuzione graduale nel tempo.
Cavatton	Chiede se c'è stata una diminuzione nell'utilizzo del ponte dovuta alla difficoltà di percorrerlo.
Coin	Interviene per precisare che negli ultimi anni il ponte ha avuto alterne vicende e che non è possibile un confronto perché non c'è la parità di condizioni e, in assenza di parità di queste, una corsia in più o una in meno scombuscolano le analisi.
	Esce il consigliere Bianzale, entra il consigliere Lonardi, ore 15:25.
Cavatton	Chiede da quando il ponte di via Dalmazia è diventato la prima via di accesso all'Arcella.
Ragona	Fa sapere che la diminuzione del flusso veicolare è diminuita prima dell'inizio dei lavori, da analisi del 2020, di una società di ingegneria che fa rilevazioni stradali.
Tarzia	Considera superfluo trattare le mozioni, facendosi invece portavoce delle istanze dei cittadini, residenti e commercianti, ma vorrebbe capire qual è la soluzione tecnicamente adottata, anche se si porrà il problema di come meglio sequenziare il traffico. In particolare, per chi arriva dal centro, vi sono due rotatorie e la strada è molto ampia, invece quando si arriva da Borgomagno la carreggiata si restringe. Esprime perplessità perché ipotizza che alla volta della riapertura del cavalcavia a doppio senso, alla data coincidente con la riapertura delle scuole, ci saranno lamentele per le code. L'ha visto anche in altre città, quando la rotatoria non riesce più a defluire il traffico, si deve sequenziare il traffico installando un semaforo: di informa se ciò sia stato valutato per evitare che sorgano discussioni inutili, considerando anche che i due nuovi ponti della città vengano meglio utilizzati. Per chi abita all'Arcella, sono stati costruiti proprio allo scopo di snellire il traffico. Pensava che durante la seduta fossero mostrate cartine per meglio spiegare le soluzioni
Coin	Risponde dicendo che a Padova sono semaforizzate due rotatorie: quella della Guizza-Santa Maria Assunta e quella di piazzale Santa Croce. Si può affermare, dopo diversi anni di <i>management</i> , che più grande è la rotatoria (tipo Santa Croce) meglio il traffico si muove e convive con la presenza del semaforo, mentre più piccola è la rotatoria (come quella di Guizza - Santa Maria Assunta) e più è problematico trovare gli equilibri durante le 24 ore, ed inoltre, è più difficile la percezione di come sia organizzata la semaforizzazione in spazi ristretti con curve con piccolissimo raggio. In una rotatoria con raggio ampio la percezione è più chiara in una con un piccolo raggio i tempi di reazione devono essere più rapidi e potrebbero insorgere problemi. Inoltre l'Amministrazione da febbraio 2020 ha adottato il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), un piano molto complesso che all'interno contiene la classificazione delle strade comunali: strade principali con limite di 50 km/h e strade secondarie per le quali entro il 2030 si dovrà raggiungere l'obiettivo dei 30 km/h. L'eventuale impegno di denaro in rotatorie semaforizzate si farebbe per la rete stradale primaria (limite 50 km/h); il problema rimane per le strade secondarie, perché per esse il rispetto dei 30 km/h riferisce al 2030. Nei confronti di queste strade secondarie non sarebbe giustificato l'investimento rispetto agli obiettivi. Una volta rifatto il ponte con caratteristiche nuove, più funzionali, la viabilità primaria dovrà rispettare i 50 km/h e dunque qui si realizzeranno le rotatorie semaforizzate, in quanto giustificate. Per curiosità informa che la rotatoria con più piccolo raggio di curvatura è in via XX Settembre a Ponte San Gregorio Barbarigo.
Cacciavillani	Invita l'Assessore di illustrare il nuovo piano mobilità come da mappa.
Ragona	Indica come punto d'ingresso viale Codalunga: oggi si ha all'altezza di 10 metri la fermata del bus e l'ingresso per le auto. Spostando la pista ciclabile un po' più a destra si riesce a ricavare lo spazio su quel tratto, quasi fino al semaforo, per una corsia auto e una corsia bus. In questo modo è possibile avere una riorganizzazione semaforica più facile altrimenti il bus rischiava di farsi tre cicli di semaforo rosso.
Cacciavillani	Esemplifica l'idea che, creando due corsie ci siano auto in coda che possono anche attendere due cicli di semaforo rosso, ma i bus abbiano invece un'apposita corsia che porti all'attesa massimo un ciclo di rosso.
Ragona	Fa presente che lo spazio è quello, quindi non si può dire che si scorrerà veloce, perché ci sono bus, taxi, tram, ecc. C'è un semaforo su un attraversamento pedonale molto utilizzato e si deve tenere conto di chi da via Toti va in via Aspetti. Afferma di aver fatto delle prove in auto, passando per via Sarpi, arrivando prima del bus.
Turrin	Ringrazia, ma fa presente che la Commissione si sarebbe dovuta riunire più di qualche settimana fa, considerando che la sua mozione risale al 3 maggio e le altre sono state presentate a inizio maggio. Non si riferisce al Presidente di Commissione, che è sempre molto collaborativo, ma si rammarica vi sia stata una sorta di rimpallo della Giunta, giungendo in Commissione quando era già stata presa la decisione di riaprire, nonostante precedenti affermazioni di non riapertura per motivi tecnici e non si poteva andare contro la dichiarazione dei tecnici come riportato nella dichiarazione del 26 aprile. Nello stesso comunicato si dichiarava la struttura sicura, motivo per cui tutti hanno presentato le Mozioni per richiedere la riapertura. Fa presente che è stata convocata una conferenza stampa per comunicare la riapertura del

	<p>ponte su Borgomagno, prima della convocazione della Commissione: dal momento che questo tema sta a cuore anche ai consiglieri di maggioranza, ritiene sarebbe stato opportuno rendere nota la decisione della riapertura del ponte <i>in primis</i> ai consiglieri, considerati tutti nel complesso.</p> <p>Chiede di sapere esattamente quando inizieranno e quando termineranno i lavori, per l'Amministrazione – e non per le Ferrovie – dato che dal comunicato si apprende sia entro il mese di settembre. Chiede conferma del costo di 50.000 euro per l'Amministrazione, e se i tempi per il rifacimento del ponte siano tra 6/7 anni da parte di Ferrovie. Vuole inoltre precisazioni sul fatto che nel periodo di rifacimento del Borgomagno, l'Arcella rimarrà senza il tram e per quanto tempo.</p>
	Esce il consigliere Cavatton, ore 15:45.
Ragona	<p>Conferma la data di settembre ma rispetto agli anni per ricostruire il ponte sarà il Sindaco a definirli con esattezza. Non sarà probabilmente compito di questa Amministrazione ma della successiva. E' probabile che si rimarrà senza tram per un periodo, la cui durata si valuterà in fase di progettazione più avanzata, potendo pensare ad una cosa audace, lasciando alcuni tram oltre il ponte, paventando tuttavia le problematiche legate alla manutenzione.</p> <p>La riapertura si prevede a fine settembre, stando alla dichiarazione della ditta, che pare già essere stata individuata, probabilmente la stessa che è già al lavoro sotto al Borgomagno. Fa presente che il Ponte era chiuso da gennaio per lavori, non chiuso improvvisamente, dal giorno alla notte, quindi non c'è stato un cambio di abitudini improvviso per i cittadini.</p>
Gabelli	<p>Interviene per portare all'attenzione un tema che a suo parere è solo stato sfiorato e cioè che la maggioranza degli utenti del ponte Borgomagno non è quello veicolare, ma quello dei pedoni, dei ciclisti, etc...ciò è constatabile facilmente a colpo d'occhio anche se non ha dati numerici. Questi utenti hanno difficoltà nell'utilizzo del ponte per il protrarsi del tempo di durata del semaforo rosso pedonale che può proseguire anche per due cicli semaforici ed arrivare anche a 8 minuti di attesa, cosa non tollerabile. Ammette che lo snodo sia complicato, ma lo ritiene il punto centrale della questione, necessariamente affrontato dai tecnici, per prendere in esame i tempi medi di attraversamento di un pedone o di un veicolo, con un passaggio ammesso solo di 3 - 4 macchine.</p>
Tarzia	Conferma che l'uscita da via Toti è penalizzante e quel semaforo potrebbe essere eliminato.
Gabelli	Riconosce che i problemi sono molti e complessi, ma dal momento che si parla di apertura bisogna avere dei dati in merito. Aggiunge che dopo i mezzi pubblici l'utenza maggiore, che è proprio quella dei pedoni, dei ciclisti ecc.. deve essere inclusa nella discussione.
Cacciavillani	Ricorda che nella riunione della Consulta di quartiere Arcella a cui si riferiva prima il consigliere Cavatton avevano visionato una tabella semaforica che si potrebbe riproporre in una Commissione una volta studiata una nuova semaforizzazione.
Tarzia	Si informa se sia possibile togliere il semaforo di via Toti a destra perché a suo avviso crea disagio.
Ragona	Risponde che non è possibile.
Lonardi	<p>Pone prima la questione semaforica, in quanto quando passa il tram il semaforo ferma le auto per almeno due minuti e anche se è giusto dare la precedenza al tram, dopo che è passato dovrebbe riprendere la circolazione, altrimenti si rimane fermi tutti e non passa nessuno. A suo parere bisognerebbe recuperare quella sintonizzazione intelligente dei semafori che c'era ancora negli anni '90. La seconda questione è relativa alle rotonde. Concorda con le osservazioni del consigliere Tarzia: precisa che in alcune città, anche a Padova, fino a un paio di decenni fa si evidenziava l'area della circolazione all'interno della rotonda nella quale in caso di incolonnamento nel proprio senso di marcia ci si doveva fermare. Le rotonde si avviano su se stesse quando c'è traffico perché uno si mette in coda e blocca quello che arriva da destra, che invece dovrebbe avere quella via di percorrenza libera. Sa che ci sono alcuni segnali a forma di rombo rossi e blu disegnati per terra, ricorda che in passato c'erano anche in viale Codalunga e dovrebbero esser previsti dal Codice della Strada; sono posizionati nelle aree in cui si deve fermare in modo da lasciar passare chi viene da destra.</p>
Barzon	Chiede di avere conferma se il Codice della Strada preveda che non si può entrare in rotonda quando questa non è libera in quanto la precedenza ce l'ha chi è in rotonda.
Lonardi	Risponde che con questa segnaletica darebbe la possibilità a chi arriva da destra di entrare in rotonda quando c'è coda.
Bettin	Segnala che questa indicazione per il veicolo in arrivo disegnata sull'asfalto esiste in Germania e Francia e Inghilterra, ma non è prevista dal Codice della Strada italiano.
Lonardi	Invita a prendere in considerazione il divieto di svolta a sinistra che nel tratto di via Tommaseo e di via Gozzi, costringendo tutti a incolonnarsi alla Fiera per poi tornare indietro, non avendo altre strade ad est.
Tiso	Avverte che quella manovra è vietata.
Cacciavillani	Aggiunge che comunque non è poi possibile ritornare per via Tommaseo. Dà la parola all'ing. Coin.
Coin	Prende a riferimento la legge italiana, che pone il limite di durata di un semaforo al massimo

	<p>di 3 minuti, cioè 180 secondi. Attualmente non c'è nessun semaforo a Padova con una durata così lunga, l'unico era alla Stanga, molti anni fa. Tutti gli altri semafori della Città arrivano ad una durata di circa 2 minuti nell'ora di punta, precisamente di 140 secondi, ovvero di 2 minuti e 20 secondi. La lunghezza del ciclo semaforico è in funzione della quantità di manovre che avvengono in una certa area di intersezione, non solo manovre veicolari (compresi i velocipedi), ma anche pedonali.</p> <p>Quindi il Borgomagno Nord – in gergo tecnico impianto semaforico IS31 dura 140 secondi nell'ora di punta e in questo tempo tutte le manovre veicolari e ciclo-pedonali devono avere il giusto tempo a disposizione. Le categorie deboli all'interno di un ciclo semaforico di 140 secondi sono i pedoni, e come sotto categoria possono avere disabili e non vedenti. La legge europea stabilisce che il tempo per un pedone è di norma un metro al secondo (un secondo per ogni metro di carreggiata che deve percorrere), quindi ad es. per 12 metri di carreggiata il pedone ha di norma 12 secondi per attraversare il tratto. Può succedere che vi sia un solo pedone che passi e gli automobilisti non vedono passare nessuno.</p> <p>Passa a rispondere in merito alla manovra di Via Toti, che tecnicamente si chiama la manovra della bretellina-Bus-gialla-taxi da 10 metri che c'è sull'arco della rotatoria. C'è un arco lungo 10 m, lunghezza che è pari a 2 veicoli in coda, infatti è la corsia voluta per i taxi. Tutto quello che viene prima è una conseguenza, perché serve a dare respiro e ad essere in sintonia con questo semaforo da 10 m.</p> <p>Spiega che questa corsia in origine era gialla per i taxi ed anche per i ciclisti dunque all'interno di ogni ciclo semaforico di 140 secondi c'è sempre un tempo per i ciclisti anche se non c'era nessuno perché questi ultimi non hanno la possibilità di premere un pulsante (in quanto questo c'è solo quando si deve attraversare in trasversale e non in longitudinale).</p> <p>In merito all'ultima domanda relativa ai semafori dell'Arcella, IS31 e IS31 bis. Visivamente sono due semafori ma funzionalmente si tratta di un impianto unico: padre e figlio, ovvero il semaforo "padre" è quello dell'Arcella e l'altro semaforo si adegua a questo nel senso che invia i veicoli solo quando l'altro li accetta perché non ha senso far passare veicolo quando questi sono fermi in coda. Fa sapere che parte del progetto che partirà a settembre prevede anche un adeguamento semaforico in particolare del semaforo IS31 bis cioè il semaforo più piccolo. Sarà costituito da un sistema di rilevatori e di spire, capaci di leggere la "coda" e la sua lunghezza, così che quando la coda sarà tanto lunga da poter arrivare fino alla rotatoria, per evitare di intasarla libererà la corsia che sarà la futura corsia "bianca" veicolare rispetto alla corsia "gialla" dei bus, per cui ci possono essere dei momenti, rari comunque, in cui i bus, se c'è tanta coda di veicoli, si fermano.</p>
Tiso	<p>Interviene allargando a visione oltre la questione semafori, avendo questi una loro chiara funzione, e riflette sul fatto che 30 anni fa, ai tempi di Liccardo, ci fosse un traffico inferiore a quello attuale. Aggiunge che a suo avviso non sa se l'apertura del Borgomagno sia effettivamente la soluzione al problema, in quanto quello è un tratto sempre intasato, soprattutto nelle ore di punta. Ritene che l'apertura di Borgomagno, che a taluni sembra la conditio sine qua non per migliorare la viabilità dell'Arcella, dovrebbe, invece di essere una spinta a far passare i veicoli, invece che in quella direzione, verso altre direzioni, come il ponte Sarpi- Dalmazia. Il Borgomagno dovrebbe essere un ponte attraversato da un numero limitato di auto, permettendo il transito del tram, di autobus, biciclette ed altri mezzi.</p> <p>Riconosce ci siano cittadini e commercianti dell'Arcella che hanno fatto battaglie per la riapertura, non tutti, ma non pensa sia la soluzione a tutto. Sarà quella di creare altri sbocchi alternativi e invitanti per gli abitanti, 30.000-40.000 del quartiere, oltre a chi transita.</p> <p>Pensa non sia accettabile che il ponte sopra la ferrovia non sia utilizzato, cioè che si debba sempre percorrere necessariamente Borgomagno venendo da via Tommaseo per andare in viale Codalunga, e che non sia possibile avere percorsi alternativi senza poter arrivare all'Arcella dal ponte Unità d'Italia". E' convinto che il futuro sia quello di spostare il traffico veicolare privato altrove, e il ponte Borgomagno avrà una funzione limitata a favore degli altri tratti. La soluzione non è focalizzare l'attenzione sulla gestione dei semafori, ma dando possibilità alternative.</p>
Coppo	<p>Pensa si tratti di una questione di abitudine per i cittadini ovvero l'assumere quale abitudine l'uso di altre traiettorie di sbocco per l'Arcella, quali il ponte Unità d'Italia, o le parti di tangenziali, che permettono un flusso veloce del traffico.:</p>
Gabelli	<p>Interviene riguardo al nodo semaforico pedonale del cavalcavia Borgomagno: commenta come non si riesca a percorrere tutte e due le carreggiate con l'attuale ciclo semaforico, e aggiunge che da quando sono stati posizionati i due paletti per i pedoni si è allungato di fatto il percorso, rendendo impossibile percorrerlo con un solo ciclo. Vorrebbe dunque conoscere la <i>ratio</i> dietro la scelta di questa impostazione.</p>
Coin	<p>Conferma che la scelta è stata proprio quella di concedere un metro al secondo precisando che la formula è diversa da quella di alcuni paesi d'Europa ove si scende a 0,8 metri al secondo, proprio per andare incontro alle categorie deboli.</p> <p>Conferma comunque che l'attraversamento pedonale appena descritto dal consigliere ha subito una recente modifica, con trasformazione in percorso ad "S". Ciò per l'esistenza di</p>

	due situazioni diverse: la carreggiata più lunga, quella di 12 metri attraversa due vie guidate del tram, l'altra solo la corsia veicolare. Quando il pedone percorre le vie attraversate del tram, per ragioni di sicurezza, è obbligatoria la semaforizzazione; l'attraversamento di una corsia veicolare, cosiddetta "bianca", può essere anche libera, così ci si gioca la possibilità che una delle due vie non sia semaforizzata.
Gabelli	Chiede se nella scelta si sia pensato al fatto che un pedone riesca a raggiungere l'altro lato con il semaforo verde.
Coin	Risponde che con la semaforizzazione di adesso non è possibile.
Gabelli	Suggerisce di sistemare anche questa questione.
Bettin	Fa una premessa circa il Piano commerciale, cioè il piano di interventi e investimenti che RFI pubblica ogni anno (a giugno di questo anno è stato pubblicato quello del 2023 e a ritroso quelli precedenti) dà tempistiche precise sugli investimenti che si stanno facendo, in particolare su Alta velocità e Alta capacità. A pag. 386 del piano 2023, riguardo agli investimenti decisi sulla base degli investimenti che il MIT annualmente fa a RFI, non viene menzionata Padova, nel senso che la programmazione arriva fino a Mestrino, partendo da Vicenza, con un investimento fino a un miliardo e mezzo e inizio 2027. Riferisce che il progetto per Vicenza è stato presentato da qualche mese ed è stato approvato con prescrizioni, finanziato fino all'anno 2026 ed arriva fino ad Altavilla. Tutto questo è pubblicato sul sito RFI che riguarda tutta Italia; Padova era stata inserita nel progetto 2021.
Tarzia	Commenta che Vicenza ha rallentato l'arrivo dell'alta velocità a Padova.
Bettin	Conferma che per quel nodo si sono impiegati circa 15 anni per progettare l'alta velocità. Riprende a descrivere il progetto del piano del 2020 in cui era menzionata Padova, che aveva programma di intervento al 2030, ma nel progetto attuale Padova non è più riportata. Il progetto deve prevedere necessariamente l'abbattimento dei manufatti e lo spostamento dei binari e sistemazione della stazione, il tutto al costo sempre di un miliardo e mezzo. Solo successivamente si farà il cantiere per il cavalcavia Borgomagno. Nel frattempo senza il cavalcavia, dice come ex progettista e come cittadino, è fondamentale ci sia una razionalizzazione dell'uso dei tre cavalcavia esistenti (anche il "Grassi") un uso più razionale della viabilità di accesso. Esprime considerazioni sulle soluzioni viabilistiche e manutentive dei due ponti più prossimi. Sul ponte "Unità d'Italia", suggerisce l'aumento delle vie di accesso: molti non conoscono come arrivarci ed è così sottoutilizzato. Invitando un miglioramento anche della segnaletica per la pista ciclabile, aggiunta successivamente, ritenendo da studiare meglio le soluzioni di accesso e uscita.
Cacciavillani	Tira le somme sulla riunione, servita per dare risposta alle mozioni; nel futuro saranno meglio affrontate e approfondite le analisi sui cicli semaforici.
Lonardi	Si informa su come i tram intervengano sul funzionamento dei semafori. Chiede, cioè, se ci sia un sensore che, una volta passato il tram, faccia sì che il semaforo cambi colore, piuttosto che rimanga anche dopo che è passato..
Coin	Spiega che in città ci sono 49 impianti semaforici frequentati dal tram di cui 47 hanno la preferenziazione tramviaria, mentre all'incrocio con via Trieste e via Tommaseo, la precedenza è alle auto, per evitare code enormi. Questa organizzazione è ottenuta con un sistema del 2007 (SAE - Sistema di Ausilio ed Esercizio) basato su geolocalizzazione e che funziona al 96-97% dei casi, salvo eccezioni dovute a campi elettromagnetici in certi punti specifici della città, come Prato della valle. Non funzionava nemmeno a Borgomagno e per ovviarvi sono stati installati dei radar, che attorno al 2017 hanno migliorato le performance degli impianti semaforici. A Borgomagno nord è quello che ha più radar, 2, e l'altro è alla Guizza-Santa Maria Assunta.
	Escono i consiglieri Tiso e Cruciato, l'uditore Roncali, ore 16:15
Lonardi	Richiede chiarimenti su come avviene gestione dei tempi.
Coin	Risponde che il tempo è automatico, calcolato dalla direzione dell'esercizio ferroviario, l'ufficio una volta chiamato USPI. Il tempo è stato fornito come input, da rispettare (la percorrenza cambia a seconda del semaforo). Il tempo varia anche a seconda del traffico, della presenza di pedoni.
.Mosco	Ringrazia l'assessore per la decisione, consigliando una comunicazione all'esterno con maggiore chiarezza. Plaude alla scelta della riapertura, fermo restando l'auspicio del miglioramento del trasporto pubblico.
Cacciavillani	Terminati gli interventi, chiude la discussione sull'argomento proposto all'Ordine del Giorno. <i>La Commissione, dopo la discussione, ha preso atto dell'illustrazione dell'argomento.</i>
Presidente Cacciavillani	Non risultando alcuna ulteriori richieste, ringrazia i presenti e dichiara chiusa la seduta della Commissione, alle ore 16:30.

Il Presidente della V Commissione
Bruno Cacciavillani

Il segretario verbalizzante
Claudio Belluco