

DIBATTITO PUBBLICO

Linea tranviaria SIR2
Padova

ALLEGATO 2

Restituzione sintetica dei tavoli tecnici



www.dp trampadova.it



Indice

IL PROGETTO E LO SVILUPPO

Tavolo tecnico con associazioni del mondo imprenditoriale e sindacale 3

IL PROGETTO E LE ATTIVITÀ COMMERCIALI

Tavolo tecnico con associazioni del commercio e dell'artigianato 5

IL PROGETTO E LA SOSTENIBILITÀ

Tavolo tecnico con associazionismo ambientale e culturale 6

TAVOLO TECNICO

Il progetto e lo sviluppo

Tavolo tecnico con associazioni del mondo imprenditoriale e sindacale

Introduzione

Mercoledì 16 marzo presso la Sala Paladin di Palazzo Moroni si è tenuto il Tavolo tecnico con associazioni del mondo imprenditoriale e sindacale all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del Tram SIR2 di Padova.

Ha avviato l'incontro con i saluti istituzionali Andrea Ragona, Assessore alla mobilità e viabilità del Comune di Padova, spiegando le ragioni dell'opera e sottolineando la scelta di adottare il dibattito pubblico come strumento di partecipazione.

Il metodo del dibattito pubblico

Giuseppe Rovatti (Poleis Soc Coop) membro dello staff di supporto del coordinatore del dibattito pubblico ha illustrato gli obiettivi del processo del dibattito pubblico a partire dalla sua definizione e la cornice di competenza entro cui si muove.

Il progetto SIR2

L'Ing. Diego Galiazzo, Direttore tecnico di APS Holding ha presentato il progetto preliminare del SIR1. La presentazione del progetto ha visto una parte introduttiva su come la linea del tram SIR2 si inserisce in un piano di riorganizzazione del trasporto pubblico locale previsto dal PUMS.

A partire dallo studio di fattibilità tecnica economica, che ha riguardato un'analisi dei costi, dei flussi e della domanda di trasporto, si è scelto il tram come mezzo più efficiente da impiegare lungo gli assi di forza individuati. Il sistema SMART è un sistema di trasporto ramificato lungo 3 assi, basato sull'interscambio di 8 linee del tram in punti strategici e parcheggi scambiatori. Le fermate, i nodi, i parcheggi e la frequenza sono stati individuati attraverso lo studio di fattibilità del PUMS. Il sistema ha l'obiettivo di rendere più efficiente il trasporto pubblico locale incentivando l'uso di mezzi pubblici e producendo come impatto positivo la riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Sono stati quindi illustrati il percorso del tram ed i punti strategici di progetto, oltre alle caratteristiche tecniche del mezzo.

Sono state in ultimo illustrate le linee di finanziamento necessarie alla realizzazione del progetto, il quadro normativo e le tempistiche di progetto.

Interventi dei partecipanti

Gli interventi dei partecipanti hanno riguardato due ambiti tematici: il progetto del tram rispetto alla viabilità e la trasparenza nelle procedure della gara di appalto.

In particolare rispetto al primo tema sono emerse le seguenti osservazioni sinteticamente riportate:

- la gestione della viabilità e delle semaforizzazioni in zone delicate come nell'area della Stazione e Corso del Popolo in cui si intersecheranno diverse linee del tram o dove ci sono già problemi di traffico (es. via Chiesanuova, via San Marco);
- l'implementazione dei mezzi di trasporto nella zona industriale in particolare negli orari di punta;
- la capacità del tram di assorbire la domanda di trasporto;
- la gestione dei cantieri in termini di impatto (es. mitigazione rumori e polveri, gestione viabilità, comunicazione);
- le tempistiche dei lavori;
- l'implementazione di depositi per il tram.

Rispetto alla trasparenza è stata sottolineata l'importanza di operare nel massimo della trasparenza e nella legalità adottando il Protocollo della legalità e Protocolli d'intesa con le parti sociali per quanto riguarda gli appalti, oltre ad un rafforzamento dei controlli nei cantieri durante l'esecuzione dei lavori. Rispetto alla gara di appalto si chiede di procedere con criteri che garantiscano la qualità dell'opera e non il ribasso dei costi. Si è chiesto inoltre di inserire nella gara di appalto l'obbligatorietà da parte delle ditte di adottare il Contratto collettivo nazionale dei lavoratori dell'edilizia per tutelare i lavoratori rispetto a salari, formazione e sicurezza sul cantiere.

Hanno risposto alle osservazioni l'Assessore alla mobilità Ragona e l'Ing. Galiazzo.

Per quanto riguarda il **controllo e la trasparenza** il Comune monitorerà i lavori garantendo questi aspetti, così come per quanto riguarda il SIR3 sono state richieste ulteriori verifiche alle ditte appaltanti vincitrici. Per quanto riguarda le tempistiche l'amministrazione comunale si impegna a rispettare i termini previsti dal PNRR.

Rispetto agli elementi legati alla **viabilità** verrà migliorato e riconfigurato il sistema di semaforizzazione esistente. Le zone più delicate ed interessate da un maggiore afflusso di traffico saranno oggetto di una riconfigurazione volta a deviare su altre strade adiacenti il traffico di auto.

Ci sarà un ridisegno del TPL che interesserà anche la zona industriale per cui sugli assi di forza ci sarà il tram e nelle restanti aree un rafforzamento dei bus.

Per quanto riguarda i **depositi**, al capolinea di Rubano oltre al parcheggio di testa ci saranno i nuovi capannoni di deposito dei tram a quattro casse. Inoltre per la linea SIR3 ci sarà un ulteriore deposito a Voltabarozzo ed un'implementazione di capannoni alla Guizza.

Rispetto al tema degli **appalti**, le gare saranno con offerta economicamente vantaggiosa e i criteri severi saranno gli strumenti per l'individuazione delle ditte più serie. In particolare tra i criteri si darà peso alla sicurezza, al controllo e alla gestione del cantiere, alla gestione degli impatti e mitigazione del cantiere durante i lavori. Inoltre come sistema di controllo verrà sottoscritto il Protocollo legalità come fatto per il SIR3 e confermata la collaborazione con Anas sull'analisi della banca dati per garantire la trasparenza. La direzione dei lavori sarà esterna come per il SIR3 e si darà premialità a ditte con maggiori figure.

Sul contratto di servizio esiste l'opzione per l'attivazione delle linee tramviarie.

TAVOLO TECNICO

Il progetto e le attività commerciali

Tavolo tecnico con associazioni del commercio e dell'artigianato

Introduzione

Martedì 15 marzo presso la Sala Paladin di Palazzo Moroni si è tenuto il Tavolo tecnico con associazioni del commercio e dell'artigianato all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del Tram SIR2 di Padova. Ha avviato l'incontro con i saluti istituzionali Andrea Ragona, Assessore alla mobilità e viabilità del Comune di Padova, spiegando le ragioni dell'opera e sottolineando la volontà di adottare il dibattito pubblico come strumento di partecipazione.

Il metodo del dibattito pubblico

Giuseppe Rovatti (Poleis Soc Coop) membro dello staff di supporto del coordinatore del dibattito pubblico, ha illustrato gli obiettivi del processo e la cornice di competenza entro cui si muove.

Il progetto SIR2

L'Ing. Diego Galiazzo, Direttore tecnico di APS Holding ha presentato il progetto preliminare del SIR1. La presentazione del progetto ha riguardato una parte introduttiva su come la linea del tram SIR2 si inserisce nel piano più complesso di rinnovamento del TPL che prevede il rafforzamento di determinati assi viari della città ed altri interventi strutturali.

Il progetto ha previsto uno studio di fattibilità tecnico economica e ha riguardato un'analisi dei costi, dei flussi di trasporto e della domanda di trasporto. Dallo studio di fattibilità è emerso come il tram sia la scelta più efficiente rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Sistema SMART è un sistema di trasporto ramificato basato sull'interscambio di 8 linee del tram in punti strategici e parcheggi scambiatori. Le fermate, i nodi, i parcheggi, la frequenza sono stati individuati tramite uno studio di fattibilità. Il sistema ha l'obiettivo di rendere più efficiente il trasporto pubblico locale incentivando l'uso e producendo come impatto positivo la riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Sono stati infine illustrati il percorso del tram ed i punti strategici di progetto, oltre alle caratteristiche tecniche del mezzo ma è stato ricordato che la collocazione delle fermate ed il dettaglio delle sezioni stradali verranno definite in fase di progetto definitivo.

Sono state in ultimo ricordate le linee di finanziamento necessarie alla realizzazione del progetto, il quadro normativo e le tempistiche di progetto.

Interventi dei partecipanti

Le osservazioni dei partecipanti hanno riguardato prevalentemente:

- chiarimenti circa la viabilità su Corso Milano e su come il passaggio del tram impatterà sulle attività commerciali;
- l'implementazione di parcheggi in centro;
- l'affidabilità dell'azienda produttrice.

Hanno risposto alle osservazioni l'Assessore alla mobilità Ragona e l'Ing. Galiazzo.

Per quanto riguarda la **viabilità su Corso Milano** si avranno maggiori dettagli progettuali in fase definita ma si ricorda che le osservazioni ed i contributi del dibattito pubblico verranno presi in considerazione dai progettisti. Si cercherà di mantenere invariata la viabilità su entrambi i sensi di marcia e la ciclabile in quanto l'ingombro ridotto del tram consente la compresenza delle varie funzioni.

I **parcheggi** verranno implementati, in particolare si punta all'ex Caserma Prandina.

Per quanto riguarda la **ditta produttrice** è ritenuta affidabile e garantisce produzione e manutenzione.

TAVOLO TECNICO

Il progetto e la sostenibilità

Tavolo tecnico con associazionismo ambientale e culturale

Introduzione

Lunedì 21 marzo presso la Sala Anziani di Palazzo Moroni si è tenuto il Tavolo tecnico con associazionismo ambientale e culturale all'interno del percorso di dibattito pubblico sulla linea del Tram SIR2 di Padova. Ha avviato l'incontro Filippo Ozzola (Poleis Soc Coop), coordinatore del dibattito pubblico, che ha illustrato gli obiettivi del processo del dibattito pubblico e la modalità di svolgimento dell'incontro.

Il progetto SIR2

L'Ing. Diego Galiazzo, Direttore tecnico di APS Holding ha presentato il progetto preliminare del SIR2. La presentazione del progetto ha riguardato una parte introduttiva su come la linea del tram si inserisce in un piano di riorganizzazione del trasporto pubblico locale previsto dal PUMS.

A partire dallo studio di fattibilità tecnico economica, che ha riguardato un'analisi dei costi, dei flussi e della domanda di trasporto, si è scelto il tram come mezzo più efficiente da impiegare lungo gli assi di forza individuati dal PUMS. Il sistema SMART è un sistema di trasporto ramificato lungo 3 assi, basato sull'interscambio di 8 linee del tram in punti strategici e parcheggi scambiatori. Il sistema ha l'obiettivo di rendere più efficiente il TPL incentivando l'uso di mezzi pubblici e producendo come impatto positivo la riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Sono stati quindi illustrati sinteticamente il percorso del tram ed i punti strategici di progetto, oltre alle caratteristiche tecniche del mezzo e delle fermate.

Interventi dei partecipanti

Le osservazioni dei partecipanti dell'incontro hanno riguardato:

- le criticità riscontrate dai progettisti e come sono state risolte;
- il posizionamento dei cavi elettrici e dei pali e l'impatto sugli edifici storici;
- chiarimenti sulla viabilità e la fruibilità nel centro storico e di Corso Milano;
- i parcheggi nel centro della città;
- la gestione e la mitigazione dei cantieri;
- la gestione delle intersezioni tra le diverse linee del tram.

Hanno risposto alle osservazioni il Dirigente al settore mobilità Lorenzo Minganti e l'Ing. Galiazzo.

Le principali criticità emerse dalle indagini per il progetto definitivo sono la **convivenza di diversi mezzi** sulla carreggiata e alcuni passaggi delicati. Queste però sono anche in parte risolte dalle caratteristiche tecniche del veicolo scelto essendo un mezzo stretto che si adatta facilmente al contesto urbano. Fondamentali saranno le indagini puntuali per il progetto definitivo che forniranno dati certi e tramite cui si troveranno le soluzioni più idonee.

Per quanto riguarda la presenza dei **cavi elettrici**, come per il SIR3, è in atto un confronto costante con la sovrintendenza rispetto al loro posizionamento e alla 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.

Per quanto riguarda i **lavori di cantiere**, nella prossima fase progettuale verranno individuati cantieri suddivisi in ulteriori sottocantieri con l'obiettivo di velocizzare e occupare pezzi ridotti di carreggiata, e mantenere quanto più possibile la funzionalità dell'infrastruttura. Nella gara d'appalto verrà data premialità alle ditte con un progetto sostenibile in termini di gestione di polveri e rumori in fase di cantiere.

Il progetto di fattibilità economica del PUMS prevede tempistiche differenti per le diverse progettualità sulla

mobilità, in particolare la messa a sistema SIR entro il 2030 e il 2040 con tutti i servizi correlati.
Rispetto a Corso Garibaldi e Corso del Popolo verrà ridisegnato tutto l'asse per la riprogettazione del TPL e del tram.
Rispetto a **Corso Milano** inoltre è stato chiarito che continuerà ad avere due sensi di marcia in ingresso ed in uscita la pista ciclabile oltre all'inserimento del tram. Questa operazione renderà necessario il ridisegno della sosta per garantire la funzionalità delle attività commerciali.



www.dp trampadova.it

