



COMUNE DI PADOVA  
SETTORE MOBILITÀ

PD1\_All.4\_PUMS-Coerenza\_Relazione

# PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA DELLA LINEA SIR2 DEL TRAM-COMPLETAMENTO DEL SISTEMA INTERMEDIO A RETE DELLA CITTA' DI PADOVA. COERENZA CON IL PUMS CO.ME.PA.. RELAZIONE

## GENERALITA'

Col PUM del 2000 il Comune di Padova ha programmato di realizzare sul proprio territorio il Sistema Integrato a Rete (SIR) costituito dalle seguenti linee tramviarie:

- linea 1 Guizza-Pontevigodarzere;
- linea 2 Rubano-Stazione-Ponte di Brenta;
- linea 3 Stazione- Voltabarozzo.

Dopo aver realizzato la linea 1 ed aver ultimato la progettazione definitiva della linea 3, l'Amministrazione, in relazione alle Linee strategiche di mandato 2017-2022, ha in programma di completare la rete delle tre linee SIR con la realizzazione anche della terza linea SIR 2 Rubano-Stazione-Ponte di Brenta-Vigonza, in quanto ritiene che solo con il completamento del sistema delle 3 linee di forza potranno verificarsi le condizioni per una vera trasformazione della mobilità sul territorio.

Il progetto di fattibilità tecnico-economica del Sistema Integrato a Rete - 2<sup>a</sup> linea (SIR2) è stato affidato, per la fase redazionale, in data 8 ottobre 2019, finalizzato alla presentazione al MIT di istanza di finanziamento ai sensi dell'Avviso n. 2 del 16/05/2019 dello stesso MIT.

Precedentemente, l'Amm.ne Comunale aveva affidato l'incarico redazionale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Conferenza Metropolitana di Padova (PUMS CO.ME.PA.), con data di ultimazione al 25 febbraio 2019.

Si evidenzia che i Comuni della Conferenza Metropolitana di Padova (CO.ME.PA.) sono 19 comprendendo, oltre alla città capoluogo, 18 Comuni della cintura. Due di questi ultimi, precisamente il Comune di Rubano e quello di Vigonza saranno anche territorialmente interessati dalla presenza fisica della linea del SIR2, rispettivamente, nel segmento terminale ad ovest e a nord-est.

La presente relazione contiene l'analisi degli elementi del progetto di fattibilità tecnica ed economica del SIR2 (di seguito, per semplicità, "PFTE") che consentano di valutare le condizioni di coerenza tra lo stesso ed il PUMS CO.ME.PA. (di seguito, per semplicità, "PUMS").

Il processo di analisi viene svolto "al contrario", partendo cioè da preindividuati elementi contenuti nel PUMS e verificando se, come e quanto questi siano coerenti con il PFTE.

## PREMESSA

Si premette che il PUMS consiste principalmente e sostanzialmente nel cosiddetto "report di 3<sup>a</sup> fase" (di seguito, per semplicità, "report3"), documento organico ed articolato, redatto in ottemperanza ai requisiti previsti dal Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4/08/2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile".

Si premette altresì che l'analisi viene svolta tenendo conto anche del Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 396 del 28/08/2019 (Modifiche delle linee guida per la redazione dei PUMS) che, pur essendo successivo alla data di ultimazione del PUMS, non ne altera i parametri in base ai quali è stato redatto e quindi non ne altera i contenuti, in particolare quelli relativi al trasporto pubblico locale e alla linea SIR2.

Si evidenzia, infine, che relativamente al PFTE, la denominazione originaria della linea 2: "Rubano-Stazione-Ponte di Brenta" si è tramutata, durante la fase redazionale ed in conseguenza di una specifica integrazione contrattuale, in "Rubano-Stazione-Vigonza", comprendendo con ciò anche l'estensione della linea sul suo segmento terminale di nord-est.

## ANALISI

La struttura del report3 è articolata in 11 punti, e ciò per consentire la corrispondenza ai requisiti richiesti per un PUMS dal sopra citato Decreto.

I punti analizzati con la presente relazione sono quelli attinenti al trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, inteso sia come servizio, sia come rete infrastrutturale. Essi sono, nell'ordine di inserimento nel report3:

- punto 3 Strategie del PUMS;
- punto 5 Criteri per la costruzione degli scenari alternativi di Piano;
- punto 8 Scenario di piano.

Nel dettaglio, l'analisi di tali punti è la seguente.

Nel punto 3 Strategie del PUMS è contenuto il paragrafo 3.4.2 Scelte di fondo del PUMS.

In esso, al sottopunto 5, viene individuata quale scelta di fondo quella di “favorire l'uso dei modelli di trasporto a minor impatto ambientale (piedi, ciclabilità, trasporto collettivo)”. Viene quindi esplicitato che “per quanto attiene all'offerta dei servizi di trasporto, il PUMS assegna un ruolo strategico al potenziamento delle reti pubbliche: il completamento dei tracciati del sistema delle tre linee SIR e dei loro prolungamenti”.

Immediatamente prima, al sottopunto 4, relativo alla “qualità dello spazio pubblico”, e scendendo da un livello d'ambito territoriale generale ad uno d'ambito localizzato particolare, veniva riconosciuto il ruolo del SIR2 nel conferire “qualità dell'infrastruttura viaria all'asse di penetrazione urbana di via Venezia ... futura linea di forza lungo la direttrice per Vigonza”.

Nel punto 5 Criteri per la costruzione degli scenari alternativi di Piano è contenuto il paragrafo 5.1 Obiettivi e strategie del PUMS.

In esso si afferma che “il criterio guida del PUMS è basato sul concetto di sostenibilità, da raggiungere attraverso la messa in atto di misure ... coerenti con le scelte di fondo del PUMS”. Viene quindi riconosciuto e ribadito che quella di “favorire l'uso dei modelli di trasporto a minor impatto ambientale (piedi, ciclabilità, trasporto collettivo)” oltre ad essere una scelta di fondo è anche e soprattutto, al tempo stesso, un obiettivo ed una strategia. Ne consegue che il SIR2, con le sue importanti ed essenziali caratteristiche di sostenibilità, costituisce anch'esso – anzi, soprattutto esso - obiettivo e strategia.

Nel punto 8 Scenario di piano è contenuto il paragrafo 8.1.2 Completamento della rete di forza del servizio TPL.

In esso si afferma che “il PUMS propone, in uno scenario di medio lungo periodo, lo sviluppo della linea SIR2 lungo le due direttrici:

- a Est da Padova FS a Ponte di Brenta
- a Ovest da Padova FS in direzione Rubano”.

Si tenga conto che in quest'ultimo punto del report3 compare la dicitura “da Padova FS a Ponte di Brenta” mentre nel PFTE “da Padova FS a Vigonza”. Ciò è dovuto alla diversa cronologia con cui sono stati redatti i due progetti, come detto all'inizio. In ogni caso, a seguito di un aggiornamento del report3, è stata prodotta la tavola, denominata SP01, che recepisce e indica, nello scenario di piano, l'intero percorso da Rubano a Vigonza. Tale tavola costituisce parte integrante del report3 essendo stata inserita nel medesimo punto 8.

Per completare l'analisi è necessario considerare anche quei punti del report3 dove il SIR2, pur non essendo citato esplicitamente, risulta essere, per le proprie caratteristiche tecniche e funzionali, ad essi perfettamente coerente. Si tratta dei punti relativi a:

- Sicurezza stradale. Con lo sviluppo del percorso principalmente su corsie riservate e con la semaforizzazione delle manovre interferenti nelle varie intersezioni, il PFTE comporta un aumento dell'attuale livello di sicurezza stradale.

- Accessibilità. Con la caratteristica configurazione strutturale dei veicoli SIR2 abbinata a quella delle piattaforme di fermata, rialzate e di adeguata estensione areale, il PFTE comporta un aumento dell'attuale livello di accessibilità.
- Sostenibilità economica. Con il miglioramento delle prestazioni di servizio, in termini di puntualità e tempi di percorrenza dei veicoli SIR2, il PFTE comporta la riduzione dei tempi e quindi dei costi di trasporto per l'utenza. Questa voce influisce positivamente in quota importante sulla sostenibilità economica complessiva del sistema SIR.
- Sostenibilità ambientale. Con la determinazione di uno spostamento modale dei modi di trasporto (modal split) in quota importante a favore del trasporto pubblico a propulsione elettrica ed a sfavore dell'uso dell'auto privata, il PFTE comporta il miglioramento dei parametri ambientali relativi alla qualità dell'aria sia in ambiti locali che estesi.

## CONCLUSIONE

Alla luce di quanto analizzato, risulta esserci piena e completa coerenza tra il progetto PFTE e il PUMS.