



COMUNE DI PADOVA

Settore Mobilità

SERVIZIO DI PROGETTAZIONE PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA DEL PROLUNGAMENTO DELLA LINEA TRANVIARIA SIR 3 FINO AL COMUNE DI LEGNARO (PD) POLO UNIVERSITARIO AGRIPOLIS CON OPZIONE DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA E COORDINAMENTO SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE PER APPALTO INTEGRATO

IMPORTO AFFIDAMENTO € 509.231,72
(oltre € 1.837.559,16 per opzione progetto definitivo)
(IVA E ONERI ACCESSORI ESCLUSI)

N' Progetto	CUP H91B21006390001	Elaborato All. B – Relazione Tecnica e Illustrativa	
Nome file	CIG 9292153F38		
Data Giugno 2022			
Ufficio Progettazione		Il Progettista	Il R.U.P.
Ing. ALESSANDRA ROSSI Ing. CARLO MASETTO		Arch. CARLO ANDRIOLO	Avv.LORENZO MINGANTI

BOZZA

Il Comune di Padova sin dal 2003 ha avviato il così detto SIR (Sistema intermedio a rete) che prevede la realizzazione di tre linee tranviarie lungo le principali direttrici del territorio padovano, inteso come Comune di Padova e Comuni contermini.

Tale sistema di trasporto di massa è presente negli strumenti di pianificazione compreso il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Conferenza Metropolitana di Padova (Co.Me.Pa.) - (PUMS) adottato dal Comune di Padova con deliberazione di G.C. n. 17 del 14/01/2020, la cui approvazione avverrà con l'accoglimento delle controdeduzioni alle osservazioni e l'esito della VAS.

Nel corso del 2007 è stato avviato il servizio della prima linea tranviaria denominata SIR 1, tra il capolinea della Guizza e la Stazione FS, e nell'anno 2009 il servizio è stato esteso fino a Pontevigodarzere con un percorso, sud-nord, complessivo di 10,5 km.

Alla fine del 2017 è stato finanziato un secondo itinerario, denominato SIR 3, tra Voltabarozzo e la stazione FS (importo € 56.000.000,00 decreto MIT n. 587 del 22.12.2017 a valere sul fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'art. 1, comma 140 della legge 11.12.2016, n. 232) e per l'attuazione è stato individuato quale soggetto attuatore APS Holding S.p.A..

Allo stato attuale è stato sviluppato il progetto definitivo (approvato con D.C.C. n. 59 del 27/05/2021) ed APS Holding S.p.A. ha sottoscritto il contratto, derivante da appalto integrato, per l'affidamento della progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori. La linea SIR 3 ha uno sviluppo di 5,496 Km, 13 fermate, compresi i due capolinea (Stazione FS e Voltabarozzo) ed è previsto l'impegno di 7 mezzi (compreso uno di riserva), tram a monorotaia della Translhor STE3.

Nel corso del 2020 il Comune di Padova ha aggiornato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della linea SIR 2, poi approvato con D.G.C. n. 5 del 12/01/2021. Con deliberazione di G.C. n. 263 del 10/05/2022 il Comune di Padova ha individuato APS Holding S.p.A. quale soggetto attuatore dell'intervento. Allo stato attuale da parte di APS Holding S.p.A. è stata attivata la gara per l'affidamento dell'appalto integrato per la realizzazione dell'intervento.

Tale linea avrà capolinea nel Comune di Rubano, attraverserà il Comune di Padova e arriverà al capolinea nel Comune di Vigonza dopo aver collegato la stazione ferroviaria FS con l'area dove sorgerà il nuovo Ospedale di Padova. Complessivamente la linea si estenderà per 17,5 km, più un'appendice di 0,85 km per il nuovo Ospedale.

A novembre 2021 la linea SIR 2 è stata finanziata (importo € 335.211.901,76 a valere per € 238.057.777,66 sul DM 448/2021 fondi PNRR e per € 97.154.124,10 sul DM 464/2021 a valere sul fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'art. 1, comma 140 della legge 11.12.2016, n. 232).

Con il completamento del sistema delle 3 linee di forza potranno così verificarsi le condizioni per una vera trasformazione della mobilità sul territorio comunale della Città di Padova e dei Comuni contermini.

In particolare per la linea SIR 3 negli strumenti urbanistici è previsto il suo prolungamento fino al Polo Universitario Agripolis e più precisamente all'interno del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI), ratificato dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 50 del 22/02/2021 (Burv n. 21 in data 16/03/2021), nonché all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Conferenza Metropolitana di Padova (Co.Me.Pa.) - (PUMS), adottato, come già sopra citato, dal Comune di Padova con deliberazione di G.C. n. 17 del 14/01/2020 e dal Comune di Legnaro con deliberazione di G.C. n. 143 del 30/12/2019.

A fronte di quanto, sinteticamente, descritto emerge pertanto la necessità di dare ulteriore continuità al progetto di implementazione della mobilità sostenibile, in corso, nell'area padovana e quindi procedere allo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PTFE) del prolungamento del SIR 3 fino al nuovo capolinea di Legnaro presso il Polo Universitario Agripolis.

Questa nuova linea godrebbe dei benefici della rete complessiva che verrà realizzata, potendosi collegare a tutto l'hinterland cittadino in funzione del sistema SMART ovvero del Sistema Tramviario a Rete che prevede l'interoperabilità di tutte le linee con la possibilità dei veicoli di muoversi in tutti gli itinerari .

Sinteticamente il prolungamento della linea SIR 3 fino a Legnaro avrà le seguenti caratteristiche:

- Lunghezza della linea 5,8 km – da Voltabarozzo a Legnaro
- 12/13 fermate compresi i capolinea
- Nuovo capolinea Agripolis (Polo Universitario)
- Strutture da realizzare: Ponte sul Bacchiglione L= 110m e da valutare con il PFTE un nuovo ponte su Autostrada A13.

Il percorso del prolungamento della linea SIR 3 prevederà di attraversare la frazione di Roncaglia lungo la strada principale SS 516, che da Padova prosegue in direzione Sud Est verso Chioggia. La carreggiata attuale è costituita da tre corsie e in buona parte dell'estensione sono presenti delle contro strade a servizio delle attività commerciali e delle aree residenziali. Il progetto avrà l'obiettivo di definire la nuova suddivisione degli spazi al fine di garantire la massima funzionalità sia al TPL che al traffico privato. Proseguendo verso Sud si dovranno valutare alcuni tracciati alternativi per attraversare il centro del Comune di Ponte S. Nicolò, mentre per arrivare al Comune di Legnaro e ad Agripolis (Polo Universitario) il vettore potrà mantenersi in asse alla viabilità esistente per superare la A13 mentre nell'ultimo tratto potrà correre, esternamente, in una sede riservata parallela alla SS 516.

Il capolinea previsto in prossimità dell'area universitaria di Agripolis risulterà a ridosso dell'area centrale di Legnaro.

In termini di servizio, il progetto dovrà approfondire le caratteristiche della domanda e dell'offerta dell'ambito servito, tuttavia si evidenzia che la linea attraversa il Comune di Ponte S. Nicolò che ha 13.463 abitanti, arriva al Comune di Legnaro che conta 9.229 abitanti, servirà il Polo Universitario di Agripolis che attualmente è frequentato da circa 5.000 persone al giorno tra studenti, professori e dipendenti. Considerando l'area afferente alla linea ovvero i paesi limitrofi a quelli attraversati e quelli a sud del Comune di Legnaro, (tra cui il Comune di Piove di Sacco), si stima un bacino di utenze di circa 40 mila persone.

Ai fini di dotarsi del Progetto di Fattibilità Tecnica Economica (PFTE) il Comune di Padova ha partecipato al bando del MIMS di ammissione alla ripartizione delle risorse statali di cui all'allegato 3 del Decreto MIMS n. 215 del 19/05/2021 per la redazione di piani/progetti/project review, a valere sui fondi assegnati per gli anni 2021, 2022, 2023 e ha ottenuto il finanziamento statale di € 831.089,00 (Decreto Direttoriale del MIMS – Direzione Generale per l'Edilizia Statale, le Politiche abitative, la riqualificazione urbana e gli interventi speciali n. 15513 del 29/11/2021).

Il PFTE dovrà essere predisposto secondo gli specifici criteri di progettazione e prescrizioni metodologiche indicati dal D.Lgs 50/2016 e s.m.i. e dal MIMS.

Considerata la complessa documentazione tecnica ed economica da predisporre ne scaturisce l'esigenza e la necessità di attivare un apposito incarico esterno.

L'onorario per l'incarico esterno, predisposto secondo il DM 17/06/2016 per la redazione del progetto di PFTE finalizzato alla partecipazione ai bandi ministeriali per l'acquisizione delle risorse per la realizzazione dell'intervento è valutata, partendo da un costo stimato dell'intervento di € 51.300.000,00 in € 447.505,44 (oneri accessori e IVA 22% esclusi) cui vanno aggiunti € 36.226,28 (oneri accessori e IVA 22% esclusi) per la redazione della relazione geologica del progetto di fattibilità tecnico economica ed € 25.500,00 (oneri accessori e IVA 22% esclusi) per il completamento e l'integrazione dei rilievi topografici forniti dal Comune di Padova, per complessivi € 509.231,72 (oneri accessori e IVA 22% esclusi).

Il Comune di Padova si riserva fin d'ora l'opzione di estendere l'incarico alla progettazione definitiva e al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione al fine di disporre degli elaborati necessari ad attivare una procedura ad evidenza pubblica di appalto integrato il cui onorario viene stimato in € 1.373.638,30 (oneri accessori e Iva 22% esclusi) per la progettazione definitiva e in € 360.695,82 (oneri accessori e IVA 22% esclusi) per la parte della progettazione esecutiva e coordinamento sicurezza in fase di progettazione finalizzata alla realizzazione dell'appalto integrato, cui vanno aggiunti € 54.805,04 (oneri accessori e IVA 22% esclusi) per la redazione della relazione geologica del progetto definitivo, € 30.420,00 (oneri accessori e IVA 22% esclusi) per la redazione delle indagini geologiche ed € 18.000,00 (oneri accessori e IVA 22% esclusi) per la redazione delle indagini strutturali.

Come più sopra precisato L'Amministrazione ha in corso di ultimazione l'approvazione del PUMS nell'ambito del territorio della CO.ME.PA ed i relativi dati ed informazioni potranno essere utilizzati per la redazione del progetto di prolungamento della linea SIR 3 fino al Polo Universitario di Agripolis.

Le referenze dell'incaricato devono raccogliere soggetti di alto profilo tecnico e scientifico, con esperienza consolidata e diretta sul tema della pianificazione e progettazione trasportistica, che abbiano già svolto attività analoghe in altre realtà, nazionali e internazionali, comparabili per dimensioni e complessità, comprensivi di tutte le specializzazioni indispensabili per la realizzazione del progetto, allo scopo di consentire al Comune di Padova di concorrere al finanziamento che si renderà disponibile in base alla tempistica imposta dal MIT.