

TRAM e partecipazione – UN POSSIBILE PROCESSO DA COSTRUIRE NEI PROSSIMI 6 MESI (ad iniziare da ieri) di Andrea Nicoletto Rossi e Sergio Lironi. 13/10/2017

Chiarito in premessa che la scelta della tecnologia da adottare (tram a doppia rotaia, tram a unica rotaia con gomma, cioè SIR seconda generazione, o bus a trazione guidata tramite banda elettromagnetica) è ascrivibile ad un ambito di scelta tecnica ad appannaggio dell'amministrazione comunale (che nel suo programma ha scritto che avrebbe potenziato il trasporto pubblico con un mezzo innovativo, su sede propria e a basso impatto ambientale), **Legambiente Padova** ritiene opportuno declinare pubblicamente **quali sono i modi e gli ambiti possibili**, dal nostro punto di vista, **attraverso cui dar vita ad un processo partecipativo attorno al tram**.

Lo facciamo come contributo pubblico affinché **l'AC padovana decida da subito quale sarà il processo partecipativo**, ora che siamo in una fase preliminare di richiesta del finanziamento al Ministero, e lo comunichi quanto prima all'opinione pubblica. In modo che diventi un **patto collaborativo e di trasparenza** con i cittadini su come cambiare la città.

Prerequisito – Informazione e trasparenza: l'urban center sul tram

Informazioni e trasparenza: abbiamo scritto più volte che **l'informazione facilmente accessibile da tutti**, completa e supportata da dati tecnici, è la base ineludibile di qualsiasi processo partecipativo.

Parallelamente abbiamo più volte sostenuto che **il cardine** di questa informazione deve essere **l'urban center**, cioè **un luogo anche fisico**, non solo web, **dove poter reperire** progetti, dati, proposte, corredate di costi, risorse ed impatti, riguardanti le grandi opere e le trasformazioni che si ha intenzione di realizzare e che avranno conseguenze importanti su una scala temporale di medio e lungo raggio.

La documentazione sul tram: fra i materiali di approfondimento, di documentazione e di informazione reperibili dai cittadini sul tram dovrebbero esserci – oltre a quanto sopraddetto - anche quelli riguardanti gli **effetti positivi** verificati in altre città europee ed italiane laddove vi è stata una intelligente progettazione delle nuove linee tranviarie (spazio pubblico, paesaggio e vivibilità urbana, riduzione traffico veicolare privato e inquinamento, accessibilità ai servizi, benefici anche in termini economici per residenti e commercianti...). Significativo l'esempio di Nantes, dove il **"tram urbanista"** ha cambiato il volto di interi quartieri centrali e periferici.

Percorsi partecipativi: contemporaneamente Legambiente è persuasa che **l'urban center** debba anche essere il **motore** dal quale (*dentro il quale*) **nascono e si sviluppano i processi partecipativi** di scala metropolitana, cittadina o rionale, come evoluzione naturale di quella fase iniziale di raccolta e messa a disposizione di dati su argomenti particolarmente sensibili ed innovativi.

Cosa chiediamo: se queste riflessioni sono condivise dall'Amministrazione è bene che questa **allestisca rapidamente l'urban center**, dotandolo di budget, personale, autorevolezza intersettoriale, capacità di riconoscibilità in città. E lo faccia a partire dal tema tram che sta agitando molto l'opinione pubblica (in modo anche strumentale, ma a noi interessano gli aspetti positivi che un processo partecipativo può innescare).

La tecnologia: il **primo capitolo di informazione trasparente** sul tram dovrà riguardare la **scelta della tecnologia** per le future due nuove linee.

Se in campo ci sono tre opzioni reali (vedi primo paragrafo), più svariate opzioni secondo noi alquanto fantasiose (bus elettrici, filovia, ecc), è fondamentale che nell'**Urban center** chiunque trovi, quanto prima, materiale di confronto oggettivo fra le varie tecnologie (per costi, impatto ambientale, impatto trasportistico, capacità di trasporto, interconnessione con quanto già realizzato a Padova, know how locale, esperienze e realizzazioni in Italia e all'estero, normativa vigente, conformità rispetto al Codice della Strada, ecc.).

Questo materiale deve essere **messo a disposizione prima ancora della decisione** che l'Amministrazione prenderà (ribadiamo: secondo noi la tecnologia è materia di scelta autonoma del Comune). A scelta fatta, l'Amministrazione **rimanderà ai materiali esposti** all'*Urban center* come la fonte della propria decisione.

Partecipazione da attivare – I Livello portatori di interesse

Sono parecchi i portatori di interesse complessivo da far sedere attorno ad un tavolo per innescare un processo partecipativo favorevole alla costruzione della **migliore rete di tranvie possibile**, che abbia ricadute positive non solo a livello trasportistico ma anche di viabilità generale, di ambiente, di riorganizzazione urbanistica, di arredo urbano, di accessibilità, commercio e lavoro.

Chi coinvolgere: l'Università, la Camera Commercio, Fond. Cassa Risparmio, le associazioni di categoria (quali Confindustria, Ascom, Confesercenti), Busitalia, ordini professionali (quali Ingegneri, architetti), i presidenti dei Comitati di quartieri attraversati dalle tratte (se esisteranno), i rappresentanti delle associazioni ambientaliste, degli studenti e dei lavoratori del settore, i *mobility manager* delle grandi aziende, le amministrazioni di Rubano, Vigonza, Ponte San Nicolò e Legnaro.

Ambiti decisionali (cioè su cosa il gruppo è chiamato a lavorare): il percorso delle linee; il riassetto linee gomma esistenti; elementi di riposizionamento dei servizi pubblici, accessibilità a questi e alle attività commerciali esistenti; azioni di sostegno al commercio nella fase dei cantieri; arredo urbano; intermodalità, mobilità lenta, politiche della tariffazione e dei parcheggi a sostegno ed interconnessione con le tranvie; comunicazione cittadina sui benefici a medio e lungo periodo; reperimento risorse aggiuntive per il prolungamento tratte fuori dai confini di Padova.

Nota metodologica: riteniamo che la discussione sul tracciato debba derivare da una visione d'insieme, perché va garantito un bacino d'utenza che ne giustifichi i costi d'esercizio e le nuove linee tranviarie devono rispondere ad un disegno generale di riorganizzazione della mobilità urbana (ed extra-urbana). Coincidenza positiva vuole che in questo momento il PUMS sia in fase di elaborazione, strumento strategico metropolitano che deve essere scritto grazie a molteplici momenti di confronto con gli stake holders.

modalità di lavoro: entro 2 mesi da oggi serve stabilire un **protocollo condiviso fra i partecipanti su COSA e COME** accompagnare la fase di progettazione del tram (cioè il patto di collaborazione è già un processo partecipativo e non viene deciso dal solo Comune che propone delle linee guida). Serve anche conferire un incarico a soggetto esterno di comprovata competenza con funzioni di facilitatore.

Partecipazione da attivare – II Livello di rione, opinion leader e/o cittadini

Chi coinvolgere: la prima scelta da compiere è se i partecipanti saranno gli opinion leader del rione (e nel caso come individuarli), oppure tutti i cittadini interessati oppure, con una formula a metà strada, le forme spontanee autorganizzate (comitati, centri aggregativi rionali e simili). Insomma l'Amministrazione deve fare un ragionamento serio sul metodo partecipativo che vuole attivare. La letteratura scientifica in questo campo fornisce vari metodi che differiscono principalmente per il nodo *partecipazione spontanea/partecipazione rappresentativa*.

Ambiti decisionali (cioè su cosa il gruppo è chiamato a lavorare): le scelte viabilistiche locali; le esigenze locali relative alla residenza, commercio; su come implementare la mobilità lenta (moderazione del traffico, zone trenta, parcheggi), la comunicazione locale sui benefici, elementi di riconoscibilità ed immagine di rione.

Nota metodologica: i processi partecipativi di I e II livello dovrebbero avvenire in parallelo, in modo che riflessioni, dati, proposte, domande individuate in ciascuno dei due ambiti potessero essere riversate nell'altro in modo che il lavoro partecipativo si arricchisca via via a partire da riflessioni macro verso il micro o viceversa.