

dibattito
pubblico
tram
Padova

Ing. Luca Della Lucia
Docente Università di Padova

Presentato il
2 aprile 2022



www.dp trampadova.it

PROGETTO SIR2 – OSSERVAZIONI SUL MODELLO DI ESERCIZIO E SULLA SCELTA TECNOLOGICA

Luca Della Lucia – marzo 2022

Premessa.

A Padova è in corso la procedura del *dibattito pubblico* sul progetto del SIR2 presentato come parte del più generale progetto SMART (Servizio di Mobilità a Rete Tranviaria).

La tabella descrive il concetto di organizzazione del servizio basata sulla interoperabilità delle diverse linee. Detta interoperabilità è una delle ragioni per la scelta di confermare anche sulla nuova linea Rubano-Vigonza la tecnologia del Translohr.

Questa scelta impone dei vincoli operativi molto pesanti che potrebbero suggerire diverse opzioni.

1 Limiti operativi

- A. *L'interoperabilità delle diverse linee impone l'utilizzazione del solo modulo STE3, il più piccolo, dato che i mezzi STE4 (4casse) possono circolare solo sulla linea Rubano Vigonza. Vanificando il vantaggi della sede vincolata e dei relativi pesanti investimenti;*
- B. *L'interoperabilità delle diverse linee richiede un controllo operativo assoluto della regolarità dei servizi tra loro intrecciati. La tecnologia Translohr, insieme alla elevata promiscuità delle tratte vecchie, da questo punto di vista non offre garanzie adeguate: un problema che si verificasse su una linea si ripercuoterebbe su tutto il servizio;*
- C. *In ragione dell'idea che la rete SMART degli 8 servizi specializzati non richiede l'interscambio il nodo della Stazione non è concepito per agevolare l'interscambio (le fermate delle diverse linee sono dislocate in posizioni diversificate nel piazzale;*
- D. *Alcune fermate di potenziale interscambio tra diverse linee come quella di Corso del Popolo sono assolutamente sottodimensionate negli spazi determinando oltre a prevedibili disagi grandi perditempi a discapito della velocità commerciale del servizio;*
- E. *In termini di percezione del servizio avere su una stessa linea corse con destinazioni diverse è presentato come un vantaggio per evitare gli interscambi, ma può essere un netto svantaggio in termini di percezione da parte dell'utenza. Ipotizziamo un servizio cadenzato da Est con passaggi ogni 6 minuti con destinazioni diverse es. T2-Rubano, T11-Guizza , T5-Voltabarozzo. La sequenza potrebbe essere la seguente T2, T11, T2, T5, T2, T11, T2, T5...Il risultato per l'utente è di un servizio ogni 12 min se diretto a Rubano e **ogni 24minuti** (con mezzo piccolo STE3) se diretto Guizza o Voltabarozzo (abbiamo trascurato l'ipotesi di corse T9 verso Arcella). Un servizio con interscambio in stazione vedrebbe utilizzabili tutto le corse (**ogni 6 minuti**)*

2 Limiti tecnologici

1. La scelta di confermare la tecnologia Translohr anche sulla linea 2 è giustificata dall'ipotesi dell'interoperabilità delle linee (attuabile peraltro solo con mezzi piccoli STE3);
2. La scelta di confermare la tecnologia Translohr anche sulla linea 2 potrebbe costituire un azzardo dovendo rivolgersi e dipendere da un solo fornitore proprietario del brevetto, oltre ad altre considerazioni inerenti la vetustà del progetto, lo scarso successo e diffusione ed i cambi di proprietà dell'azienda.
3. Come descritto ai punti precedenti l'esercizio SMART a 8 linee può avere molte controindicazioni. Un esercizio indipendente delle tre linee con semplice cadenzamento e **interscambio in stazione** ben progettato sarebbe più stabile e decisamente meglio interpretabile dall'utenza.
4. Un esercizio indipendente delle tra linee non imporrebbe l'adozione della stessa tecnologia. La nuova linea 2 potrebbe essere esercita con altre tecnologie più performanti;
 - a. Con la procedura del **Dialogo Competitivo, D.Lgs. 50/2016**, sarebbe possibile mettere in concorrenza diversi operatori con tecnologie più moderne con il vantaggio di scegliere in competizione (e non dipendere da un solo operatore);
 - b. Il costo di costruzione della linea per far correre il Translohr è elevato in ragione della necessità di avere una piattaforma con la massima regolarità, pena il deragliamento dei mezzi. Se sulla stessa sede ci devono correre anche gli altri Bus Urbani ed extraurbani la piattaforma non sarà di 2,4m, ma di 3,5m eventualmente;
 - c. Recenti provvedimenti normativi hanno introdotto la possibilità di utilizzare **mezzi stradali da 24m, elettrici a filo o senza filo** che non richiedono pesanti lavori di trasformazione della sede che hanno alti costi e soprattutto **tempi e oneri** di cantierizzazione noti solo a posteriori.