

dibattito
pubblico
tram
Padova

Circolo Legambiente
di Padova
Associazione

Presentato il
30 aprile 2022



www.dp trampadova.it

LINEA TRAMVIARIA SIR 2 E SISTEMA METROPOLITANO A RETE TRAMVIARIA - SMART

Contributo al dibattito pubblico di Legambiente Padova

Premessa - il contesto

Oltre due anni di pandemia hanno ridefinito molto del concetto di mobilità urbana dominante: nei fatti la transizione ecologica legata alla mobilità è già in atto in molte città europee. Anche Padova, come tutte le città italiane, deve essere al centro di una urgente transizione verso nuovi modelli a zero emissioni, di cui la mobilità è un pilastro di risposta per ridisegnare l'impianto urbano e i modelli sociali di convivenza e di sostenibilità. Ripensare le città a partire dalla prossimità delle funzioni e degli incontri della vita quotidiana, è l'idea che, con la situazione pandemica, si è resa ancora più evidente e praticabile. In questi anni sono state messe in pratica nuove idee di socialità e di prossimità, mostrando in concreto come la resilienza sociale e la rigenerazione urbana vadano costruite a partire da nuovi stili di mobilità, condivisa, elettrica, a piedi e in bici. L'intenzione di perseguire tale obiettivo è già presente nel Piano degli Interventi di recente approvazione e le risorse del PNRR rappresentano un'occasione irripetibile da sfruttare come già è stato fatto in occasione delle nuove linee del Tram.

La necessità di adottare questi nuovi modelli è data anche dalla pessima qualità dell'aria: per il Pm_{2,5}, con una concentrazione media annuale di 21 microgrammi per metro cubo d'aria (il limite per la salute stabilito dall'OMS è di 5) Padova è la terza peggiore città italiana, mentre è quarta per il Pm₁₀ con 30 microgrammi (limite di 15). Per il Biossido di Azoto, con la media annuale di 29 microgrammi (limite di 10), si piazza in settima posizione nella triste classifica dell'inquinamento atmosferico. Considerato il peso dell'apporto delle auto sulle delle polveri sottili complessive presenti nell'aria (per l'agglomerato urbano di Padova quasi il 45%), è chiaro che servono misure importanti per una svolta green sul fronte della mobilità. Un altro aspetto determinante è quello relativo alla sicurezza, dove c'è ancora molto lavoro da fare: nell'ultimo report della campagna di Clean Cities abbiamo denunciato una situazione poco rassicurante, da colmare entro il 2030, data entro la quale chiediamo di adottare misure che consentano di dimezzare il numero dei morti (attualmente 4) e feriti (457) ogni 10.000 abitanti.

Il progetto SMART - richieste e considerazioni

Considerate le premesse, il progetto SMART pensiamo abbia la potenzialità di rivoluzionare la mobilità cittadina, dotando Padova di una rete di trasporto pubblico efficiente ed ecologica che consentirà di ridurre considerevolmente il traffico veicolare dalle nostre strade, migliorandone la sicurezza, oltre ad apportare benefici ambientali, riducendo l'inquinamento atmosferico. Il suo completamento potrà fungere da stimolo per ripensare la mobilità urbana, compiendo scelte importanti verso un modo di muoversi più sicuro, sostenibile e meno impattante, non solo sull'ambiente ma anche nella qualità della nostra salute e delle nostre vite in genere.

Lungo il percorso del tram andranno realizzate infrastrutture atte a garantire l'intermodalità

come stalli per il bike sharing, monopattini e car sharing, colonnine di ricarica per auto elettriche. Tra queste, particolarmente importanti sono i parcheggi coperti e videosorvegliati per le biciclette, da prevedere non solo in centro storico, ma anche nelle aree limitrofe ai parcheggi di interscambio, nei pressi di scuole, università, ospedali e in tutte le strutture di alta fruizione e delle aree commerciali principali, pubbliche e di servizi. La bicicletta è il mezzo del futuro e del presente, e richiede luoghi adeguati dove parcheggiarla in sicurezza. Sempre nell'ottica di favorire l'intermodalità urbana, si dovrebbe pensare ad un modo per trasportare la bicicletta nelle carrozze del tram, ad esempio dedicando un vagone apposito.

Nei prossimi anni la città verrà ridisegnata dai numerosi progetti, e dunque cantieri, che prenderanno forma, compreso quello del sistema SMART, che dovrà essere ultimato entro la fine del 2026. Pensiamo che sarà fondamentale programmare i cantieri per la realizzazione delle linee tranviarie in sinergia con gli altri interventi previsti, su tutti quello della Bicipolitana, in modo da garantire un organico sviluppo delle infrastrutture della mobilità sostenibile, che possa integrarsi e potenziarsi. La Bicipolitana potrà avere un ruolo molto importante nell'offrire un'alternativa al traffico automobilistico per superare gli inevitabili disagi dovuti ai cantieri, pertanto una sua valorizzazione nei prossimi anni potrà fungere anche da stimolo alla riduzione del traffico automobilistico per gli spostamenti urbani.

Come lo è stato per l'Arcella e la Guizza, anche negli altri quartieri e rioni il Tram rappresenterà una svolta radicale nella mobilità e di conseguenza nello stile di vita. È opportuno valorizzarlo ulteriormente, rendendo più sicure le strade di quartiere, ad esempio prevedendo l'istituzione di zone scolastiche finalizzate a garantire una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente in prossimità delle scuole, come occasione per contribuire alla costruzione della città dei 15 minuti.

In merito alla terza linea del Tram, riteniamo che sia necessario il suo prolungamento fino a Legnaro per collegare Agripolis, nell'ottica di offrire un servizio a un ingente numero di studenti e docenti che ogni giorno si recano per studio e lavoro nel grande complesso universitario.

Infine, nel merito delle infrastrutture accessorie, è auspicabile la realizzazione di pensiline più funzionali, che riparino maggiormente l'utente dal sole e dalla pioggia.

Padova, 30/04/2022

Per Legambiente Padova,
il Presidente Sandro Ginestri

