IL TRAM A PADOVA 16 feb. 24

La città di Padova da una decina d’anni si è data un mezzo di trasporto pubblico moderno ai tempi e in linea con le altre città europee.

In questi mesi sono iniziati i lavori per una seconda tratta del tram ed è già in fase di notevole avanzamento.

Significa comunque che serviranno almeno ancora un paio di anni per metterla in servizio in totale sicurezza ed efficienza.

Il tram a Padova costituisce certamente un impegno notevole per volume di lavori e per cittadini coinvolti, nonché per gli oneri economici che comporta.

 Sembra che l’opera sia resa possibile dai contributi europei del Pnrr… ma non vuol dire: “gratis et amore Dei”. Tutt'altro !

Questo grosso lavoro lo stiamo pagando noi cittadini con lo scassinamento delle vie cittadine, con l’intasamento del traffico, con deviazioni, interruzioni, rumori, polvere…

Lo pagheremo ancora in futuro con nuove tasse per ripianare questo debito che la cittadinanza ha contratto con le Banche europee.

 La prima tratta del tram, già in funzione, percorre la città da Est a Ovest, collegando: Arcella - Stazione Ferroviaria – Corso del Popolo – Prato della valle - Bassanello – Guizza - Madonna Pellegrina e Salboro.

 La seconda tratta va da Nord verso Sud: parte da Mestrino, passa per Rubano, Chiesanuova, Cimitero Maggiore, Stazione Ferroviaria, Ospedale Civile, Ospedale S.Antonio, Pontecorvo, Ponte S.Nicolò… e forse proseguirà fino a Legnaro.

Il tram è stato fortemente voluto da questa Amministrazione come un punto d’onore e di arrivo per una città moderna ed Europea.

Apparentemente potrebbe sembrare che il tram sia un notevole sevizio per i cittadini.

Personalmente: ho qualche dubbio!

1° Il tram esige la costruzione di grandi e costose piazzole da un capo e all’altro della linea in modo che i mezzi possano fare capolinea e da cui partire e dove le auto possano trovare parcheggio.

2° Il tram si muove su gomma; ha tuttavia necessità di una rotaia e del collegamento aereo con il pantografo montato sul tetto. Si alimenta di energia elettrica e necessita di due poli.

Questi due dispositivi: linea aerea e rotaia richiedono tempo e notevoli lavori per essere installati.

3° Sono salito sul tram di Padova e ho avuto l’impressione di viaggiare su un “carrettone” d’altri tempi: rumoroso a differenza del treno, scomodo per i posti a sedere, affollatissimo in certe ore, vuoto in altre.

4° Un mezzo di trasporto pubblico è da preferire rispetto al mezzo privato e all’auto; tuttavia il tram non è affatto pratico:

- sia perché la frequenza delle corse varia tra i 15 e i 20 minuti;

- sia perchè chi dalle periferie volesse prendere il tram per venire in città, dovrebbe andare comunque con la sua auto al capolinea, acquistare il biglietto e poi attendere il tram.

Io abitavo a Mandriola (Albignasego) lungo la Statale 16 Bassanello-Monselice: se volevo andare in centro Padova con il tram, dovevo fare molta più strada da Mandriola fino al capolinea Salboro, che andare direttamente in città con la mia auto e magari parcheggiarla nell’ex foro Boario del Prato della valle.

5° Credo che la spesa per queste due tratte del tram sia di svariati milioni di euro e l’Amministrazione Comunale probabilmente ci fornirà i dati precisi a fine lavori.

Tuttavia se mettiamo in conto non solo la spesa per portare il tram a Padova, i disguidi notevoli del traffico di tre - quattro anni per i lavori, le strade che solitamente dove passa la rotaia perdono una corsia di marcia per le auto…

Se, ripeto, mettiamo in conto tutto questo, credo sarebbe stato oltremodo conveniente rinforzare le linee del Bus con alcune “navette” più pratiche, veloci, più frequenti, più onnipresenti anche in tante vie secondarie… dove il tram non può arrivare.

6° Già al tempo della prima linea del tram mi sono chiesto:

perché invece di mettere mano sulle strade e spendere tutti questi soldi, non si è pensato a qualche autobus in più… la spesa sarebbe stata notevolmente inferiore e nessun disturbo per la cittadinanza.

Perchè non si è fatta la scelta più logica, economica, conveniente?

Solo perché si voleva approfittare del denaro europeo?

Che poi dovremo restituire!

O perché si voleva dimostrare al mondo che Padova si era attrezzata con un mezzo di trasporto all’avanguardia?

Si pensava forse di limitare il traffico di auto in città?

7° Il traffico in città forse si potrà limitare solo se si fornirà la città di navette in grado di raggiungere tutti i punti della città, e con frequenza.

Naturalmente questo comporta che alle porte della città vengano previsti grandi parcheggi da cui ogni 5 minuti parte un Bus per il centro città e le auto siano tutte costrette a fermarsi (come ho visto si è fatto a Lucca, se non erro).

8° Già anni prima, quando si è cominciato a parlare del tram, si erano attivati i Comitati di protesta di cittadini per impedire quest’opera.

Perchè non sono stati ascoltati?

Per non perdere i contributi europei destinati proprio a questo scopo ?

Eppure anche un cieco avrebbe visto che sarebbe bastato qualche Bus in più e magari adattarne di più piccoli in modo che potessero raggiungere anche le vie secondarie, dove i normali mezzi pubblici ora non arrivano. Questa sarebbe stata la risposta adeguata al traffico cittadino per limitare le auto private.

9° Ho fatto pure un altro calcolo, non scientifico… piuttosto a spanne. Cioè, se le corse del tram spostano meno persone di quanto riescano a spostare le auto nel medesimo tempo, (es. mezzora): che senso ha il tram se non riesce a dare risposta ai medesimi utenti o addirittura ne trasporta meno di quanti possono entrare in città con la propria auto?

Faccio un esempio:

supponiamo che in mezzora, il tram a pieno carico riesca portare in città dalla periferia, 200 persone.

Nella medesima mezzora quante auto entrano in città ?

Basta mettersi sul ponte del Bassanello o di Pontevigodarzere e ci si rende conto che in mezzora possono transitare un migliaio di auto e almeno 1500 persone.

Quindi: con mezzi privati possono entrare in città molte più persone che con il tram.

10° Si dirà che il tram riesce a rendere più scorrevole il traffico dentro la città, costringendoci a lasciare le nostre auto fuori o a casa.

E’ vero.

Ma non può essere l’unico obiettivo per favorire il tram;

anche il bus ottiene il medesimo scopo.

E oltre a rendere le città meno intasate e libere dalle auto, l’altro scopo importante dei mezzi pubblici è favorire la mobilità dei cittadini…

Questa mobilità la si raggiunge meglio e capillarmente, in maniera meno sconvolgente per la vita cittadina e a costi più contenuti con autobus e navette.

Conclusione

Mi si dirà: “Ma tu perché prendi posizione solo ora che i lavori della seconda tratta del tram sono già in fase avanzata e la prima sono anni che è in funzione?”

 Conversando con tante persone di mia conoscenza ho sempre criticato l’iniziativa del tram a Padova; portando le motivazioni che ho riferito in questo scritto.

Quindi, non mi sono svegliato ora che le cose sono in atto e sembra inutile parlarne: la mia posizione è sempre stata molto critica.

 La differenza è costituita dal fatto che da qualche tempo scrivo quanto penso sul mio sito Web e solo ultimamente sono in grado di mettere per scritto quanto penso… non mi sono svegliato fuori tempo massimo.

Lo scritto inoltre mi aiuta, e aiuta quanti leggono, di concretizzare le motivazioni e non lasciarle legate alle sole chiacchiere tra amici.

 Personalmente non credo userò il tram, come ho sempre usato pochissimo il bus, preferendo muovermi a piedi; tuttavia mi auguro che il tram per Padova sia la soluzione giusta e all’avanguardia per il traffico futuro.