



**LEGAMBIENTE**

---

## **OLTRE IL TRAM – INVESTIMENTI STRUTTURALI A FAVORE DEL TRASPORTO PUBBLICO CITTADINO SU GOMMA**

Secondo l'ARPAV a Padova l'anno scorso l'inquinamento atmosferico è risultato fuorilegge per ben 4 inquinanti: **Ozono**<sup>1</sup>; **Benzo (a) Pirene**<sup>2</sup>; **PM10**<sup>3</sup>; **Biossido d'azoto**<sup>4</sup>.

**Questa situazione rende improrogabile una battaglia per la riduzione delle emissioni basata su politiche strutturali che abbiano come principale obiettivo la riduzione del traffico veicolare privato** che equivale alla riduzione delle emissioni in atmosfera.

Tra le **misure strutturali a favore del trasporto pubblico** Legambiente propone l'utilizzo **degli introiti delle multe dei trasgressori della Zona a Traffico Limitato per migliorare le frequenze degli autobus di linea** con l'obiettivo di trasferire quote di mobilità dal trasporto privato a quello pubblico.

Questa misura strutturale si rende ancor più necessaria con l'entrata in funzione del tram, laddove è stimato che il 60-70% dell'utenza attuale, a seconda del ridisegno della rete, dovrà effettuare un trasbordo di mezzo per recarsi in centro città con origine periferia o comune di cintura servito da corse suburbane (oltre il 65% dell'utenza attuale ha questa origine-destinazione).

Il trasbordo di mezzo (gomma+tram o tram+gomma) deve essere supportato da frequenze basse e certe. Se il tram presenta queste caratteristiche (frequenza di 4½ minuti e percorso dedicato all'80%) serve intervenire sul sistema della rete della gomma.

Per garantire puntualità occorrono aumentare i km di corsie preferenziali, mentre il miglioramento delle frequenze e l'abbassamento dei tempi di attesa è ottenibile con un investimento economico per garantire un maggior numero di corse, stante un contributo regionale invariato sia per il costo a km che per il numero totale di km finanziati.

### **RIDUZIONE DELLE FREQUENZE: SCENARI DI INVESTIMENTO**

Attualmente le **linee forti**, con frequenze elevate pari o inferiori ai **10 minuti**, **sono tre: l'8 (7 minuti), la 10 e la 22 (10 minuti)** su un totale di 18 linee urbane.

**1) investimento di 1 milione di euro:** possibile portare **tutte le linee esistenti a 15 minuti di frequenza**<sup>5</sup> a parità di contributo regionale e di ricavo dai titoli di viaggio, mantenendo le 3 **linee forti** esistenti.

**2) investimento di 1,5 milioni di euro:** possibile avere **8 linee di forza** (5 in più rispetto alle attuali) e le rimanenti **10 linee** con frequenze a 15 minuti (vedi **TABELLA** costruita per comodità sui percorsi attuali di rete urbana e suburbana)

---

<sup>1</sup> Sono **72** i giorni in cui l'Ozono ha superato il limite per la protezione della salute umana, quando la legge prescrive un massimo di **25 superamenti l'anno** (Dgl 21 maggio 2004, n. 183). **E' il secondo valore più alto** di tutto il Veneto.

<sup>2</sup> **Supera da anni il valore limite di 1 nanogrammo** (media annua) attestandosi a **1,4**

<sup>3</sup> Le micropolveri nel 2005 hanno **registrato ben 145 giorni al di sopra del limite di legge giornaliero**, contro i 35 ammessi. A **Ferragosto 2006 eravamo a 103 superamenti**, e c'è quindi il rischio di chiudere l'anno in corso con un numero ancora più elevato che nel 2005.

<sup>4</sup> **E' fuori legge nel quartiere Arcella**, dove nel 2005 la media **annua fu di 55 microgrammi contro il valore limite di 50** microgrammi per metro cubo d'aria.

<sup>5</sup> Ad esclusione linea 7 che ha un'utenza collegata ai turni di entrata e uscita dalle aziende della ZIP.



**LEGAMBIENTE**

Tab. Ipotesi di scenari di potenziamento frequenze autobus urbani con investimenti provenienti dalle infrazioni ZTL

| <b>Linee</b> | <b>Percorso</b>                                 | <b>Frequenze attuali (in minuti)</b> | <b>Nuove frequenze con investimento di 1 milione di euro</b> | <b>Nuove frequenze con investimento di 1,5 milioni di euro</b> |
|--------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 3            | Ferrovia – Lion di Albignasego                  | 13                                   | 13                                                           | <b>10 (linea di forza)</b>                                     |
| 4            | Cadoneghe – Terranegra                          | 15                                   | 15                                                           | <b>10 (linea di forza)</b>                                     |
| 5            | Via Orlandini - Voltabrussegana                 | 23                                   | 15                                                           | 15                                                             |
| 6            | Ferrovia - Via Lagrange (Brusegana)             | 15                                   | 15                                                           | 15                                                             |
| 7            | Ferrovia – C.so Stati Uniti                     | 30-35                                | 20                                                           | 20                                                             |
| 8            | Ferrovia - Guizza (o Albignasego)               | <b>7' linea di forza</b>             | <b>7 (linea di forza)</b>                                    | <b>7 (linea di forza)</b>                                      |
| 9            | Piazza Toselli - Via Di Lenna (Mortise)         | 15                                   | 15                                                           | 15                                                             |
| 10           | Ferrovia - Sarmeola di Rubano                   | <b>10' linea di forza</b>            | <b>10 (linea di forza)</b>                                   | <b>10 (linea di forza)</b>                                     |
| 11           | Taggi - Via De Lazara (Santa Croce)             | 15-20                                | 15                                                           | 15                                                             |
| 12           | Ferrovia - Tencarola di Selvazzano              | 15                                   | 15                                                           | <b>10 (linea di forza)</b>                                     |
| 13           | Altichiero – via Boccaccio (Terranegra)         | 15-20                                | 15                                                           | 15                                                             |
| 15           | Granze - Via del Giglio (San Bellino)           | 20                                   | 15                                                           | 15                                                             |
| 16           | Via Colotti (San Carlo) - P.te S.Nicolò         | 15                                   | 15                                                           | <b>10 (linea di forza)</b>                                     |
| 18           | Ponte di Brenta - Via Siracusa (Sacra Famiglia) | 15                                   | 15                                                           | <b>10 (linea di forza)</b>                                     |
| 19           | Saletto (Vigodarzere) – Roncaglia               | 20                                   | 15                                                           | 15                                                             |
| 22           | Mandria – Torre                                 | <b>10' linea di forza</b>            | <b>10 (linea di forza)</b>                                   | <b>10 (linea di forza)</b>                                     |
| 24           | Largo Debussy (San Carlo) - Mandriola           | 20                                   | 15                                                           | 15                                                             |

### **Principali caratteristiche delle corse con tutte le linee a 15' di frequenza (scenario 1)**

Totale delle nuove vetture nelle linee potenziate = + 17 vetture (+ 14 %<sup>6</sup>);

Maggior numero di corse giornaliero = + 250 corse giornaliere;

Utenza potenziale = + 10.500 passeggeri/giorno<sup>7</sup>, pari a + 9,15 %<sup>8</sup>

Numero di capienza potenziale offerta = + 25.000 posti teorici/giorno<sup>9</sup>

I dati relativi al ridisegno parziale della rete in funzione del tram permetteranno un approfondimento tra gli uffici tecnici comunali e dell'azienda APS Holding, i sindacati dei lavoratori del trasporto e associazioni per individuare le linee, e relative utenze, che necessitano maggiormente dell'investimento per migliorare le frequenze (scenario 2).

<sup>6</sup> Calcolato escludendo le linee bis

<sup>7</sup> Calcolato in base alla media/giorno/passeggeri in giornata lavorativa invernale 2005 = 42 passeggeri per veicolo APS

<sup>8</sup> Rispetto ad un utenza media di 115.000 passeggeri/giorno su autobus APS urbani e suburbani

<sup>9</sup> Calcolata in base a 100 posti teorici per autobus di 12 m secondo le indicazioni dei costruttori



**LEGAMBIENTE**

---

La suddetta proposta di investimento a favore dell'abbassamento delle frequenze, come risposta strutturale a favore del TPL, è condivisa da **FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti e COBAS-ADL** e dall'**RSU di APS Holding**.

### **COINVOLGERE LA CITTÀ**

Nessuna lotta all'inquinamento può avere successo se la città non viene coinvolta capillarmente e globalmente.

Per questo motivo proponiamo contemporaneamente un **tavolo tecnico permanente** di concertazione **per la lotta all'inquinamento atmosferico** che abbia l'obiettivo di siglare un **patto triennale contro l'inquinamento** (definito in base a strumenti tecnici che consentono di individuare dove e come intervenire) per diminuire ogni anno una certa quota di emissioni d'inquinanti. Un patto che veda un'assunzione di responsabilità di ogni soggetto sociale partecipante che si traduca in **impegni fattivi in un'ottica di corresponsabilità** rispetto ad un'emergenza ambientale che è prima di tutto sanitaria. Infatti affinché il potenziamento del trasporto pubblico riesca **bisogna insistere su politiche di contenimento al traffico privato**.

### **TAVOLO TECNICO PERMANENTE**

**COMPONENTI:** assessore alla mobilità e assessore all'ambiente; categorie economiche, associazioni ambientaliste, organizzazioni dei lavoratori, enti di ricerca, mobility manager comunali e aziendali.

**COMPITI:** siglare un **patto triennale contro l'inquinamento** (definito in base a strumenti tecnici che consentono di individuare dove e come intervenire) con l'obiettivo di diminuire ogni anno una quota di emissioni d'inquinanti.

**STRUMENTI:** rispetto al piano triennale ogni soggetto sociale si assume degli **impegni fattivi in un'ottica di corresponsabilità** rispetto all'emergenza ambientale e sanitaria.

### **INVESTIMENTI INSIEME AI COMUNI CONTERMINI**

E' necessario che **tutti i comuni** di prima fascia (cioè i 16 comuni dell'area metropolitana) siano serviti da un **servizio pubblico con caratteristiche urbane** (per frequenza, origine con capolinea in loco, autobus a tre porte), considerato che il 50% del traffico cittadino padovano ha origine extracomunale.

Attualmente **quattro comuni contermini non hanno questo servizio** (Limena, Villafranca, Vigonza e Noventa), altri due lo hanno per una porzione limitata del loro territorio (Saonara e Rubano<sup>10</sup>). I residenti di questi comuni che devono recarsi a Padova devono servirsi di un servizio extraurbano con frequenze e costi decisamente superiori ai suburbani.

Prolungare le linee urbane in questi Comuni garantendo un servizio di TPL urbano (origine della corsa, partenze certe, strutturata per l'intero arco della giornata e non di transito) richiede un investimento di circa **900.000 euro annui** (pari a 600.000 km annui(finanziati)).

Un investimento a carico dei Comuni contermini che potrebbe vedere una compartecipazione del Comune capoluogo nell'ottica della Padova Metropolitana in accordo con la Provincia, autorità di bacino.

Padova, 05/09/06

---

<sup>10</sup> Il servizio urbano è limitato a Villatora frazione di Saonara e a Sarneola frazione di Rubano