



LEGAMBIENTE

DOSSIER TRASPORTO PUBBLICO A PADOVA

Aumenta il biglietto ad 1 euro, ma serve un deciso miglioramento del servizio

"Aumento delle corsie preferenziali dedicate, dei chilometri di linea, delle frequenze, maggior confort a bordo. A fronte dell'aumento del prezzo del biglietto erano questi gli annunci che ci aspettavamo di sentire". **A parlare è Andrea Nicoletto - Vice Presidente di Legambiente Padova.** "Se si vuole fare del trasporto pubblico cittadino un asse nella lotta all'inquinamento e al congestionamento non ci si può limitare agli "deguamenti" tariffari. Bisogna mettere in campo strategie per indurre domanda, conquistare nuovi utenti.

Solamente per raggiungere questi obiettivi, di cui invece non si parla, potrebbe essere giustificato un aumento di biglietto. **Invece a Padova gli autobus hanno la velocità commerciale di 14,4 kmh che è la più bassa del Veneto, ben lontana dalla media nazionale che è di 18,2 km/h. "**

In questo dossier Legambiente individua i punti critici del trasporto pubblico padovano ed indica concrete soluzioni per rilanciarlo e potenziarlo.

L'aumento del costo del biglietto dell'autobus previsto per giugno porta Padova "finalmente" in linea con la maggioranza degli altri capoluoghi di provincia veneti per un parametro: quello dei costi per gli utenti. Infatti da tempo sia a Verona, Vicenza e Venezia il costo del biglietto è di 1 euro per 60 minuti di corsa.

Ma in quelle città le performance sono decisamente superiori che a Padova. Infatti per tutti gli altri parametri (velocità commerciale, estensione della rete, confort a bordo) Padova è il fanalino di coda, sotto livelli di qualità delle città venete in cui il biglietto costa meno.

tabella Il trasporto pubblico urbano in Veneto

	km rete tot.	autobus in servizio	autobus per numero abitanti	passengeri trasportati	velocità media kmh	Costo biglietto
Belluno	83	25	1: 2.190	2.394.688	21,6	0,80
Padova	243	235	1: 1.521	34.933.374	14,4	0,85
Rovigo	78	30	1: 3.525	nd	24,0	0,85
Treviso	nd	68	1: 1.682	11.586.107	20,0	0,80
Venezia	266	323	1: 1.404	71.500.000	21,9	1,00
Verona	377	180	1: 1.350	28.253.462	14,9	1,00
Vicenza	476	132	1: 1.484	12.544.424	18,0	1,00

fonte: censimento Legambiente su Tpl 2003

Legambiente Padova O.N.L.U.S. – Circolo Eleonora Chinni

Sede Operativa: Via Monte Sabotino 28, 35141 Padova – Tel.: 049.856.12.12; Fax: 049.856.21.47

E-mail: legambiente_padova@libero.it - Sito internet: <http://www.legambientepadova.it>

Sede Legale: Via Cornaro 1a, 35128 Padova



LEGAMBIENTE

Commento: dal confronto con gli altri capoluoghi di provincia, in particolare con Venezia, Verona e Vicenza che hanno caratteristiche confrontabili con Padova, emerge una situazione negativa per gli autobus padovani.

A Padova gli autobus hanno la velocità commerciale di 14,4 kmh che è la più bassa del Veneto, ben lontana dalla media nazionale che è di 18,2 km/h; esiste un rapporto alto tra numero di abitanti e autobus (1: 1.521) superiore a quella di Verona, Vicenza e Venezia pur essendo la città veneta che ha il numero maggiore di passeggeri (34.933.374) - escluso il caso particolare di Venezia – indice quindi di uno scarso confort sui mezzi sovraffollati; la rete del trasporto pubblico si sviluppa per un numero di km 243, inferiore a quello delle altre quattro città.

Da una recente indagine del Mobility Manager del Comune di Padova fra i lavoratori dipendenti a Padova emerge che quasi il 50% di chi usa il mezzo pubblico per andare al lavoro lo sceglie perché economico, dimostrando che, a fronte di un servizio scadente, è soprattutto il basso costo del biglietto oggi giorno a motivare questa scelta. L'aumento del biglietto senza una adeguata politica di rilancio del servizio rischia di far perdere utenza.

Inoltre ci sono altri dati che configurano negativamente il trasporto pubblico padovano.

Su 21 linee urbane e suburbane **sono solo sei le linee forti:** il 4 da Cadoneghe; 7 da ZIP; 8 da Albignasego; 10 da Sarmeola (Ovest); 16 da Ponte San Nicolò; 18 da P. di Brenta.

Se la velocità commerciale è già la più bassa del Veneto (14,4 kmh) ci sono alcune linee che sono costantemente sotto media : la 4 e la 16 che sono fra quelle forti e la 19 e 24. La criticità per la velocità si registra in particolare al Borgomagno; via Chiesanuova - via Vicenza; assi di confluenza al Bassanello.

Infine **nelle ore di punta sono in ritardo metà dei passaggi su tutte le linee.**

PER IL RILANCIO DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Unica strategia per uscire da questa situazione critica è quella di **aumentare in modo considerevole i km di corsie dedicate e protette.**

Attualmente sono 6 km, contro ad esempio gli oltre 10 km di Verona.

Prioritariamente **servono nuove corsie preferenziali**, come già indicato e richiesto dalla RSU APS Mobilità **soprattutto lungo le radiali** di accesso al centro città.

In particolare si segnala tutto il percorso del futuro SIR 2 e 3 che se attrezzato già ora con corsie dedicate - via della Provvidenza a Sarmeola, via Chiesanuova, via Vicenza, via Tommaseo, via Venezia per quanto riguarda il SIR 2 - e lungo le vie Facciolati-Piovese per il SIR3, permetterebbe di anticipare l'entrata in funzione del metrotram di alcuni anni garantendo due vere linee forti a cadenza frequente su linea dedicata. In altre parole si tratta di anticipare quanto previsto dal progetto metrotram, cioè di avere corsie preferenziali sul 70-80% dei due percorsi.

Contemporaneamente si deve prolungare le due tratte in accordo con i comuni contermini e utilizzando anche il finanziamento di km aggiuntivi da parte della Regione Veneto.

Solo così si potrà aumentare la velocità commerciale degli autobus, che

Legambiente Padova O.N.L.U.S. – Circolo Eleonora Chinni

Sede Operativa: Via Monte Sabotino 28, 35141 Padova – Tel.: 049.856.12.12; Fax: 049.856.21.47

E-mail: legambiente_padova@libero.it - Sito internet: <http://www.legambientepadova.it>

Sede Legale: Via Cornaro 1a, 35128 Padova



LEGAMBIENTE

consentirebbe notevoli risparmi nei costi (1 milione di euro per ogni aumento medio di un chilometro della velocità commerciale).

Con l'entrata in funzione della prima tratta del Metrotram 1 **occorre procedere al ridisegno delle linee**, coinvolgendo in questo, oltre che le organizzazioni sindacali, le associazioni ambientaliste, quelle di categoria, le scuole, i mobility manager aziendali, i quartieri.

Serve ragionare su come impiegare le potenzialità del nuovo mezzo, intervenendo per intensificare le frequenze su nuove direttrici affinché diventino linee forti, immaginare un sistema a pettine basato sul tram, coprire l'utenza di nuove zone urbanizzate.

L'APS Mobilità ha già un piano per le nuove linee, occorre che **se ne discuta in città** per evitare "l'effetto 22" quando, deviato opportunamente sulla circonvallazione, suscitò le proteste delle scuole, che non consultate e ne coinvolte, si trovarono impreparate.

Ma serve anche **proseguire il progetto di integrazione tariffaria APS-SITA-Ferrovie che oggi è giunto al capolinea**, fra aziende che non si parlano, preoccupate di difendere solo il loro ricavo e non ragionare in termini di sistema.

Mentre è strategica l'integrazione fra la due aziende del trasporto su autobus per la razionalizzazione delle linee oggi sovrapposte e prevedere un'intermodalità diffusa.

Sarebbe il primo passo per raggiungere la creazione in un futuro prossimo di una Società Veneta o di Bacino SMFR del trasporto pubblico su gomma in grado di coordinarsi con le Ferrovie quando sarà in funzione il Sistema Metropolitano Ferroviario che coinvolgerà le province di Padova, Mestre e Treviso.

Padova, 14 aprile 2005

Legambiente Padova O.N.L.U.S. – Circolo Eleonora Chinni

Sede Operativa: Via Monte Sabotino 28, 35141 Padova – Tel.: 049.856.12.12; Fax: 049.856.21.47

E-mail: legambiente_padova@libero.it - Sito internet: <http://www.legambientepadova.it>

Sede Legale: Via Cornaro 1a, 35128 Padova