

2008

Pierluigi  
Masia

# [MUOVERSI A PADOVA]

L'opinione dei cittadini su tram, mobilità e servizio di trasporto pubblico.

# Sommario

Sommario.....	2
Presentazione .....	3
Introduzione .....	4
La domanda di mobilità attuale.....	7
Il tram a Padova .....	8
Il sondaggio.....	9
Obiettivi .....	9
Il target.....	10
Il questionario .....	11
I risultati.....	11
Il tram.....	12
Il trasporto pubblico.....	19
Confronto nella valutazione delle singole caratteristiche del tram e del trasporto pubblico .....	20
I requisiti principali per un miglior servizio di trasporto .....	32
Due generazioni a confronto. Gli under 19 e gli over 65.....	34
Conclusioni .....	40

## Presentazione

Con che frequenza utilizza i mezzi pubblici? Li utilizza principalmente per lavoro o studio? Ha già viaggiato sul nuovo tram e in futuro pensa che lo utilizzerà di più? Padova ha la necessità di una rete tranviaria?

Queste sono 5 delle 46 domande che Eurispes Veneto – Trentino - Alto Adige ha posto in questi ultimi tre mesi ad oltre 500 cittadini del capoluogo e della provincia per avere un quadro d'insieme del trasporto pubblico nella capitale economica del Veneto.

L'obiettivo di questa indagine non si è limitato però alla sola raccolta di valutazioni concernenti gli aspetti generali del trasporto come quotidianamente viene percepito dai fruitori di questo pubblico servizio.

Con la ricerca si è scelto di addentrarsi in una analisi capillare per cogliere, con cinque gradi di giudizio, la valutazione della cittadinanza su diversi aspetti del trasporto pubblico.

Dal costo del biglietto alla puntualità, dalla pulizia alla diffusione sul territorio, dall'affollamento alla comodità e poi ancora: sicurezza, collegamenti, velocità delle corse, informazioni sul servizio ...

Si è quindi volutamente ricercata e misurata l'attuale percezione dei singoli aspetti, utili a comporre poi il giudizio di merito generale.

Ne è uscita una fotografia reale della soddisfazione degli utenti della mobilità pubblica che, come unico scopo, si prefigge di essere utile agli amministratori locali e, con successive ricadute, alle decine di migliaia di cittadini che ogni giorno ed in numero sempre maggiore si servono di questi mezzi di trasporto per spostarsi da una parte all'altra della grande Padova, spesso considerando questo servizio come una rilevante componente della propria vita.

Una vita per tanti aspetti sempre più veloce e convulsa che richiede, tra l'altro, tempi certi di spostamento, ma pone anche più di una riflessione per fare in modo che si possa elevarne la qualità.

La Camera di Commercio di Padova ha sostenuto questa iniziativa per contribuire a migliorare la conoscenza di un fattore utile per la vita economica e sociale.

Che è poi il risultato che questo studio si è prefisso.

Fabrizio De Checchi  
*Presidente Eurispes  
Veneto - Trentino - Alto Adige*

Gianfranco Chiesa  
*Presidente  
Camera di Commercio di Padova*

## Introduzione

Padova si è posta con il Piano Urbano della Mobilità (PUM), l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e sostenere il benessere sociale e la qualità di vita urbana, partendo dalla considerazione che i problemi di traffico risiedono in primo luogo nell'insufficienza della rete stradale esistente in rapporto agli eccessivi volumi di traffico che si manifestano.

Inoltre, la progettazione della mobilità costituisce un volano per l'espressione di nuove fisionomie e identità urbane delle diverse zone della città, oltretutto l'occasione per immaginare una nuova strutturazione policentrica di Padova che contestualmente si accompagni a un sempre maggior raccordo strategico con le aree urbane contermini di prima e seconda cintura.

Per potenziare l'accessibilità alle funzioni urbane (e, quindi, non solo per muoversi meglio in auto, ma per spostarsi complessivamente in modo più efficiente, mediante le diverse modalità di trasporto esistenti e compatibilmente con l'ambiente – mobilità sostenibile) serve quindi ridurre il livello di congestione della viabilità.

L'Amministrazione ha inteso ottenere tali risultati con il potenziamento del sistema di trasporto pubblico, le nuove infrastrutture stradali indispensabili, l'adeguamento della dotazione e della regolazione dell'offerta di strutture per la sosta, in quanto la sensazione di congestione deriva non solo da un carico eccessivo di traffico in transito, ma anche dai troppi autoveicoli in sosta ai margini della carreggiata, che riducono la capacità di deflusso della rete viaria principale.

Negli anni '50 e '60, la funzione di analisi urbana risultava incorporata nei primi e magistrali esempi di Piani Regolatori Comunali che la cultura urbanistica aveva promosso. In seguito, l'inasprimento dei problemi e l'evoluzione dei processi amministrativi avevano allontanato fra loro urbanistica e pianificazione della viabilità e dei trasporti. Oggi una percezione diffusa di insoddisfazione per il modello attuale di mobilità e le preoccupazioni circa la sua evoluzione futura chiama a riflettere su questa separazione di ruoli e competenze ereditata dal passato. E' quanto già nel 1993 aveva sottolineato il Comitato Interministeriale per la programmazione economica nei trasporti (CIPET) con uno specifico documento *Mobilità urbana e ambiente*, richiamando in particolare l'attenzione sulla necessaria integrazione della pianificazione territoriale, urbanistica e dei trasporti nonché sull'opportunità di misurare l'efficacia delle politiche locali.

A Padova, come in altre città europee di analoga dimensione e valore storico-architettonico, le preoccupazioni riguardano sempre più i tempi di spostamento, resi più lunghi ed incerti dalla congestione stradale, così come i costi di esercizio dei servizi di trasporto pubblico; ma riguardano ormai anche la compatibilità ambientale degli spostamenti meccanizzati rispetto ai tessuti edilizi ed agli spazi non edificati, l'adeguatezza delle tecnologie di trasporto, la crescente occupazione di suolo da parte dei mezzi privati, le richieste di efficienza e salvaguardia delle forme di mobilità lenta, le attese per una più ampia e libera disponibilità di alternative di modalità di

trasporto fra le quali il cittadino possa scegliere in base alle proprie necessità contingenti.

La strategia proposta è formulata a partire dal riesame del progetto tranviario Pontevigodarzere - Guizza (il cui progetto di massima risaliva al 1992), posto in discussione dall'Amministrazione Comunale nell'estate del 1999. Il riesame, svolto da una apposita Commissione di esperti costituita dai Prof. Ing. Cesare Castiglia<sup>1</sup>, Prof. Ing. Ennio Cascetta e Ing. Willi Hüsler, è stato esteso dal PUM assumendo quattro tipi di obiettivi, fra loro interrelati:

1. *il miglioramento dell'accessibilità al centro città.*

L'area più pregiata e rappresentativa della città richiede di organizzare una mobilità efficiente e confortevole, ma anche compatibile con il particolare tessuto edificato del nucleo storico. In questo senso il PUM assume l'obiettivo di migliorare l'accesso al centro città con sistemi collettivi, ecocompatibili, e piegando alla qualificazione dei servizi di trasporto collettivo lo schema di accessibilità con mezzi privati, le infrastrutture di accesso e di parcheggio, i criteri e gli strumenti di regolazione;

2. *la fluidificazione della rete stradale al di fuori dell'area centrale.*

Nella situazione padovana il rilancio del trasporto collettivo va necessariamente coniugato al completamento di una maglia intermedia di viabilità ed alla soluzione di alcuni nodi specifici le cui disfunzionalità incidono notevolmente sull'esercizio regolare e confortevole delle linee di trasporto urbano. Per questo il PUM propone una serie mirata di interventi stradali associata ad un riuso immediato degli assi che godranno di un alleggerimento dei carichi veicolari al fine di dare continuità e qualità ai servizi di trasporto collettivo anche al di fuori dell'area centrale;

3. *l'acquisizione di utenza proveniente dall'esterno al nuovo sistema di trasporto collettivo tramite una serie di parcheggi di interscambio posti a raggiera, in prossimità dei confini comunali.*

Tale sistema dovrà costituire il complemento di un più ampio riassetto della mobilità nell'area provinciale e regionale, imperniato sulla attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), il riassetto del nodo ferroviario di Padova e sulla dotazione di parcheggi di interscambio lontani dal capoluogo, presso le stazioni del SFMR. I parcheggi periferici di interscambio con le linee di forza dovranno captare quelle quote di utenza di prima cintura che non troveranno conveniente rivolgersi al sistema ferroviario, sgravando così la viabilità urbana da una parte dei flussi di punta in ingresso quotidiano;

4. *l'integrazione tra sistemi diversi di trasporto dedicati alla mobilità urbana ed extraurbana con la ricerca delle migliori sinergie tra mezzi privati e servizi di trasporto collettivo urbano ed extraurbano, sia su ferro sia su gomma.*

---

<sup>1</sup> Castiglia, Cascetta, Husler, Riesame del progetto Tramvia, Città di Padova, novembre '99

Tale integrazione appare decisiva nel momento in cui si rileva una crescente mobilità occasionale di medio e lungo raggio, che sempre meno viene risolta con un solo modo di trasporto. Tale integrazione deve essere oggetto di attenta pianificazione e di altrettanto attenta progettazione urbanistica e funzionale, in quanto le caratteristiche dei centri d'interscambio devono garantire il massimo comfort e la massima affidabilità all'utente per far sì che la strategia del trasporto integrato abbia successo.

Nel definire una strategia valida alla luce degli obiettivi esplicitati, il PUM ha mirato a *ricercare una soluzione unitaria* al problema della mobilità collettiva della città, nell'idea che la strada perseguita dal vecchio progetto tranviario - della *specializzazione* dei sistemi di trasporto collettivo e della *gerarchizzazione* spinta della rete, con una linea portante circondata da linee secondarie di sola raccolta/distribuzione - mal si adatti alle caratteristiche insediative di Padova, alla sua mobilità contraddistinta da percorsi medio-brevi diffusi, alle condizioni nonché al valore del centro storico da attraversare. Il PUM si ispira ad una differente *idea di qualità* dei servizi di trasporto collettivo, nella quale l'offerta diffusa alle periferie prevalga su un'offerta concentrata in un'unica direttrice ed i trasbordi fra linea e linea non siano imposti all'utenza ma cercati spontaneamente.

Per precisare questa strategia d'intervento il PUM ha preso inevitabilmente in considerazione il versante - niente affatto scontato - delle tecnologie di trasporto. Le tecnologie proposte dal PUM soddisfano la necessità di una crescita graduale e flessibile del sistema della mobilità collettiva, in cui si possano offrire benefici derivanti dall'attivazione di singole tratte funzionali delle infrastrutture previste anche nelle fasi intermedie, agendo rapidamente nell'adeguare le reti di trasporto in funzione degli scenari di sviluppo urbanistico che si concretizzeranno.

Nell'assumere tutta la gamma di obiettivi fin qui enunciati il PUM ha infine cercato di porre la massima attenzione non solo ai risvolti di gestione (costi e ricavi del sistema di trasporto collettivo) ma anche a quelli di abitabilità degli spazi pubblici. Va notato che la consueta attenzione verso le aree di interesse storico-architettonico è stata trasposta, nel formulare gli scenari raccomandati, anche al di fuori delle Mura Veneziane, in tutti i quartieri esposti agli impatti negativi indotti dalla mobilità.

## La domanda di mobilità attuale

La mobilità giornaliera si svolge con un ampio ricorso a mezzi privati di spostamento. Sui circa 800.000 viaggi al giorno stimati, una quota pari al 74% è compiuta con autoveicoli, moto e biciclette. Il trasporto pubblico urbano soddisfa il 14% dei viaggi, l'extraurbano (autolinee e ferrovia) il residuo 12%. L'auto privata rappresenta il modo di trasporto più diffuso (vi ricorre il 57% di chi si sposta); alla moto il 11%, alla bicicletta il 6%.

I mezzi a due ruote nel loro insieme superano la quota relativa agli utenti del mezzo pubblico urbano.

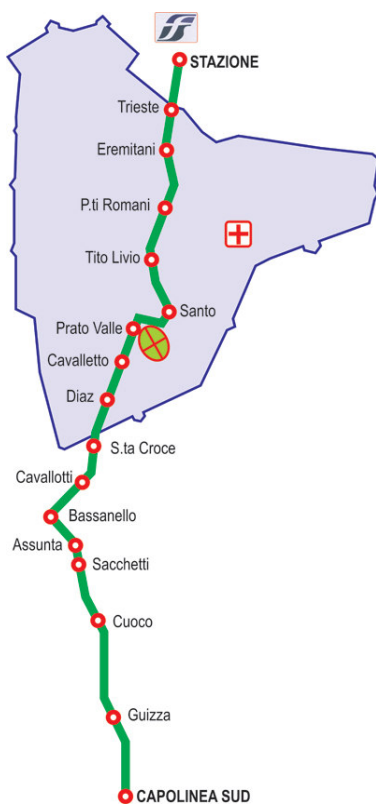
Rispetto alle stime precedentemente disponibili – pur scontando l'ampia disomogeneità delle fonti informative e dei metodi di stima – la mobilità complessiva attuale appare complessivamente in crescita, ma a ritmi differenti dal passato. Fra il 1981 ed il 1991 i viaggiatori sistematici nel territorio di Padova erano aumentati del 10,2 % (da 167.000 spostamenti casa-lavoro e casa-studio a 184.000), ad un tasso dello 0,97% medio annuo. Negli anni novanta il trend di crescita ha subito un'accelerazione, in particolare i viaggi per motivi vari e quelli di media-lunga percorrenza, visto che la mobilità delle persone fra Comuni esterni e capoluogo è aumentata del 23 % tra il 1989 ed il 1997, pari ad un tasso medio annuo del 2,6%.

Ai confini della città il traffico di scambio non è comunque cresciuto omogeneamente: è andato intensificandosi sulle direttrici dell'arco sud-orientale e sulle due direttrici del NW, la S.S. 47 (via Po) e la S.P. 12 (via Montà); è andato riducendosi sulle direttrici restanti, come la S.S. 11 (via Chiesanuova) e la S.S. 250 dei Colli. Più all'interno le tendenze sono per un generale decremento con alcune eccezioni dovute al potenziamento di alcuni assi stradali: ciò risulta evidente sia nelle stazionarie fasce intermedie di periferia, sia in prossimità dell'area centrale.

In definitiva, a fronte di una crescente mobilità di scambio – che comunque pesa per poco meno di un terzo sulla mobilità giornaliera complessiva – all'interno della città non vi è crescita del traffico automobilistico. L'ora di punta del mattino appare oggi sugli stessi livelli del 1997: allora erano stimati in circolazione 49.800 autoveicoli, attualmente risultano 49.200 autoveicoli, a cui si aggiungono i motocicli (5.700 motocicli nell'ora di punta rilevati nel corso del 2000).

Considerati i pesi delle componenti della mobilità – interna, di scambio e di attraversamento – nell'ultimo triennio il tasso medio di variazione della mobilità giornaliera è quindi stimabile in un + 0.9% annuo.

## Il tram a Padova<sup>2</sup>



La linea tranviaria attraversa la città da nord a sud. In attesa di dell'ormai prossima soluzione del nodo relativo al cavalcavia della stazione ferroviaria, è stato inaugurato il primo tratto funzionale Stazione – Guizza. Il percorso è lungo 6,7 km, sui 10,3 totali previsti.

Le fermate sono 15 oltre i due capolinea. Dalla stazione ferroviaria il tram percorre Corso del Popolo, Corso Garibaldi e le riviere, fino al Prato della Valle attraversando via Belludi. Qui il pantografo che prende la corrente dalla linea elettrica aerea, si richiude, ed il tram percorre i circa 700 metri di linea che attraversa la piazza grazie all'ausilio delle batterie di bordo, che si ricaricano autonomamente durante il resto del percorso.

Dal Prato della Valle il tram attraversando Corso Vittorio

Emanuele si dirige verso il Bassanello, arrivando al capo-linea nei pressi dell'uscita della tangenziale sud, in coincidenza con un parcheggio da circa 600 posti.

Il percorso della linea tranviaria si snoda lungo un'area fortemente urbanizzata, e dove la domanda di trasporto è maggiore rispetto ad altre zone della città. Ad una distanza di 500 metri dalla linea del tram abitano 132.000 persone (63% dei residenti) delle quali 100.000 in età attiva (15-65 anni) e vi lavorano 55.000 persone compiendo ogni giorno 310.000 viaggi. Vi gravitano inoltre 29.000 studenti universitari (Bò, Via del Santo, Liviano) ed oltre 1/3 di tutti gli studenti delle scuole medie superiori, mentre un altro terzo è a soli 6/700 metri dal percorso (15.000 studenti circa).

Lungo il tracciato sono ubicati i principali monumenti cittadini quali la Cappella degli Scrovegni, il Palazzo della Ragione, il Pedrocchi, Prato della Valle, la Basilica di S. Giustina, la Basilica di S. Antonio, l'Odeo Cornaro, ed il Convento di P. Leopoldo.

<sup>2</sup> Da: [www.trampadova.it](http://www.trampadova.it)

# Il sondaggio

## Obiettivi

Obiettivo di questo studio è quello di misurare la percezione dei servizi di mobilità pubblica offerti nel Comune di Padova. A tal fine si è scelto prioritariamente di monitorare la frequenza dell'utilizzo dei mezzi pubblici e di stabilire percentualmente un nesso sul loro uso (lavoro/studio o altro).

In considerazione del rilevante impatto sulla città della nuova linea di metrotram, causato da anni di lavori in varie zone della città e negli ultimi mesi dall'entrata in funzione del servizio, si è poi cercato di ottenere una panoramica sui cambiamenti che tale innovazione sta producendo nella mobilità padovana.

Con alcune domande si è perciò provveduto a delineare una visione generale sulla propensione al futuro utilizzo del tram e sulla necessità di avere a Padova una vera e propria rete tranviaria.

Per meglio comprendere la percezione dei cittadini verso il tram, si è chiesta inoltre l'opinione sulla possibile diminuzione del traffico, sulla maggior mobilità ottenuta negli spostamenti e sulla persistente pericolosità di rotaie e delimitazioni a danno di altre tipologie di viaggiatori.

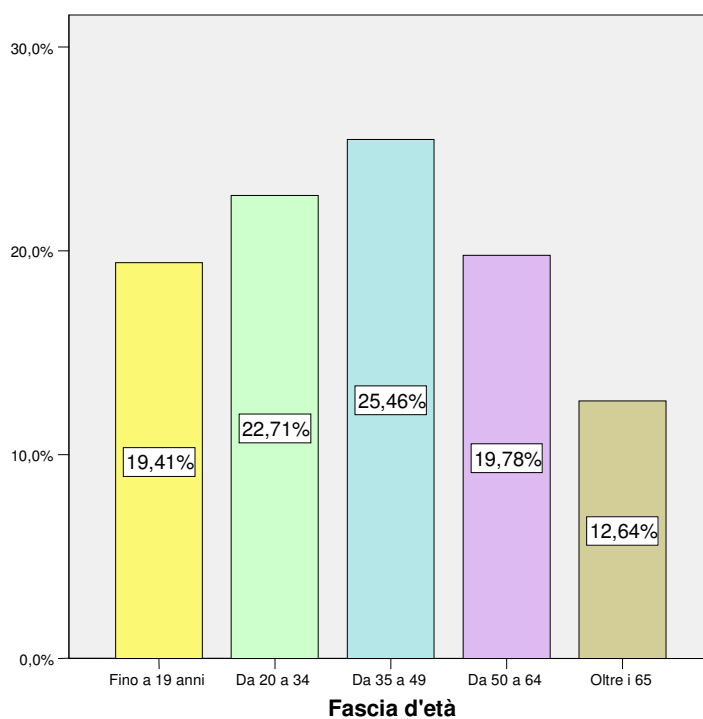
Si è poi scelto di raccogliere, con diversi gradi di giudizio, varie valutazioni su diverse caratteristiche del tram in modo tale da poter valutare, con buona approssimazione, gli aspetti migliori così come le meno soddisfacenti peculiarità del nuovo mezzo. La stessa metodologia di analisi si è poi trasferita alle identiche caratteristiche del trasporto pubblico in generale, con l'obiettivo di confrontare le valutazioni e le relative, possibili, differenze tra i dati del tram e dei bus in servizio nella nostra città. In questo modo si è ottenuta una valutazione comparativa nell'apprezzamento dei due mezzi.

Un ulteriore obiettivo che questo sondaggio si è prefissato è stato quello di chiedere agli utilizzatori di entrambe le linee di trasporto padovano, quali aspetti dovrebbero essere maggiormente curati in futuro dal gestore per l'ottenimento di una miglior tipologia di servizio. Le prime due posizioni, occupate rispettivamente da puntualità e frequenza con rilevante distacco rispetto ad altri aspetti, costituiscono un preciso termometro sui "tempi certi negli spostamenti" richiesti prioritariamente dagli utenti.

Nell'approfondire più in dettaglio i dati raccolti, si è deciso infine di confrontare le opinioni sul tram espresse dai cittadini più giovani con quelle dichiarate dagli anziani. Verificare l'esistenza di possibili e sostanziali differenze tra due generazioni di padovani era il nostro obiettivo ed i meno giovani hanno indubbiamente dimostrato un ben diverso apprezzamento verso questo nuovo mezzo di trasporto.

## Il target

Target del nostro studio è stata la popolazione della grande Padova nella sua completezza. Abbiamo infatti predisposto di intervistare circa 500 soggetti individuati in aree prossime o coincidenti con alcuni dei mezzi di trasporto pubblici ma anche nei comuni dell'hinterland. La popolazione intervistata è stata classificata in base al genere uomo/donna e a fasce d'età predeterminate (fino a 19 anni, da 20 a 34, da 35 a 49, da 50 a 64 e gli oltre 65enni). La buona corrispondenza dei dati reali con i dati raccolti, schematizzati in tabella, ci permette di considerare, ai fini statistici, più che soddisfacente la rispondenza dei questionari raccolti.



Età	0 – 19	20 – 34	35 – 49	50 – 64	65 +
<b>% Reale<sup>3</sup></b>	18%	22%	23%	19%	18%
<b>Quest. raccolti</b>	106	124	139	108	69
<b>% misurata</b>	19,41%	22,71%	25,47%	19,78%	12,64%

<sup>3</sup> Direzione Sistema Statistico Regionale della Regione Veneto

## Il questionario

Il questionario sottoposto ai cittadini e ai fruitori dei mezzi pubblici è stato pensato per raccogliere informazioni diversificate sia sulla qualità del servizio erogato, sia su alcune valutazioni di natura generale e particolare dei mezzi di trasporto padovani. Il questionario, organizzato secondo domande strutturate prefissate a risposta multipla, ha previsto una parte di domande dedicate al tram ed è stato effettuato in modalità “face to face”.

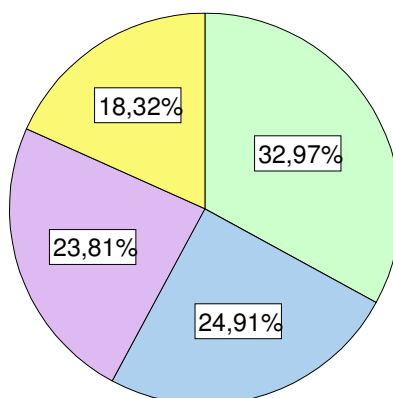
Sono stati raccolti **546 questionari**, dei quali 350 nel periodo di tempo compreso tra il primo di ottobre e il 30 novembre 2007 ed i rimanenti 196 nel periodo compreso tra il 15 dicembre 2007 e il 5 gennaio 2008.

## I risultati

Nella prima parte del questionario ci siamo preoccupati di raccogliere le indicazioni sull’utilizzo generale dei mezzi pubblici.

Con che frequenza utilizza i mezzi pubblici di Padova?

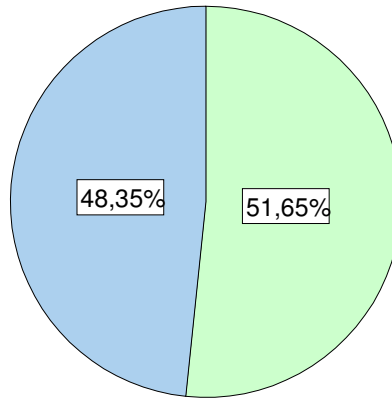
- Quasi ogni giorno
- Due/Tre volte alla settimana
- Almeno una volta alla settimana
- Mai o quasi mai



Abbiamo così individuato che tra i padovani intervistati, quasi uno su 3 utilizza i mezzi quotidianamente, uno su 4 almeno 2 o 3 volte la settimana, all’incirca il 24% li utilizza almeno una volta nell’arco dei sette giorni, mentre il 18% li utilizza molto raramente o quasi mai.

Li utilizza principalmente per lavoro o studio?

Si  
No



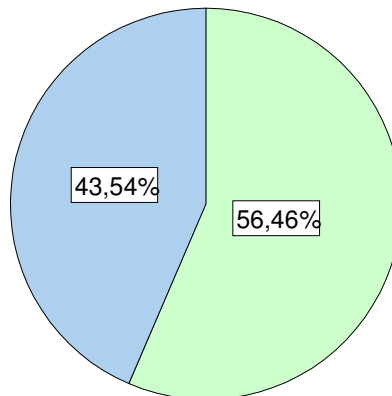
Degli intervistati, oltre il 50% utilizza i mezzi pubblici padovani per motivi di studio o di lavoro.

## Il tram

Nella prima parte del questionario, abbiamo voluto concentrare alcune domande sul tram e sull'impatto di quest'ultimo sul proprio stile di vita e sulla mobilità cittadina.

Ha già utilizzato il tram a Padova?

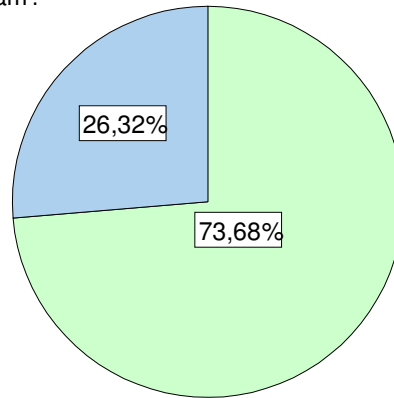
Si  
No



A tal fine è da rilevare che quasi il 57% degli intervistati ha già avuto modo di utilizzare il tram. A pochi mesi dell'entrata in funzione di questo nuovo mezzo di trasporto c'è quindi da rilevare il desiderio di provarlo, da parte di una più che buona percentuale di cittadini.

Pensa che in futuro  
utilizzerà di più il tram?

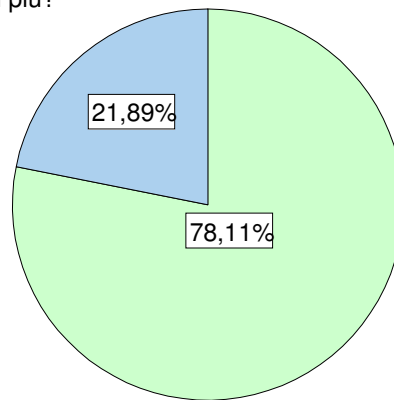
Si  
No



Ancora più positiva la risposta degli intervistati a questa domanda. Quasi 3 su 4 presumono che nel prossimo futuro incrementeranno la loro presenza nelle carrozze del tram.

Secondo lei, il tram sarà  
utilizzato sempre di più?

Si  
No

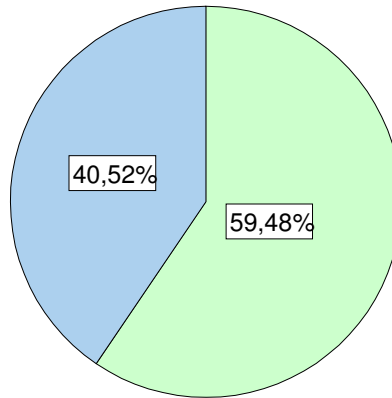


In linea con la risposta precedente, anche l'opinione sull'utilizzo collettivo del tram, che secondo quasi l'80% dei cittadini intervistati sarà in futuro maggiormente utilizzato dalla popolazione.

Negli utilizzatori di mezzi pubblici da noi intervistati è emersa la consapevolezza che il tram potrà produrre dei benefici nella mobilità a Padova.

Secondo lei, il tram aiuta a diminuire il traffico?

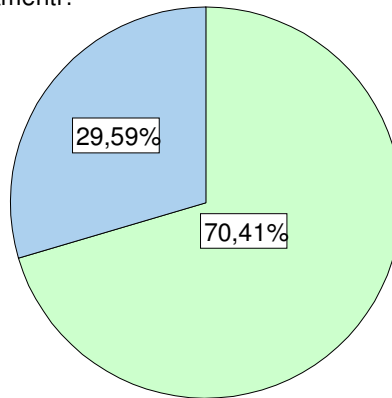
Si  
No



Quasi il 60% degli intervistati ritiene infatti che già l'inserimento di una linea tranviaria è probabilmente servito a diminuire il traffico cittadino.

Secondo lei, il tram velocizza gli spostamenti?

Si  
No

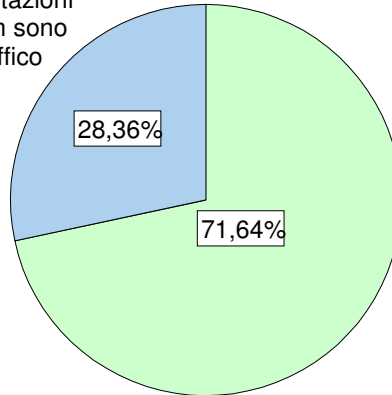


Per oltre il 70% degli intervistati, il tram, potendo contare su corsie preferenziali che consentono velocità maggiori e l'attraversamento di zone a traffico limitato, offre la possibilità di aumentare la velocità di spostamento all'interno della città.

Spesso il tram è stato oggetto di notevoli critiche dovute ai molti incidenti a motociclisti e a cittadini in bicicletta caduti sulle rotaie.

Secondo lei, la presenza delle rotaie e delle delimitazioni al percorso del tram sono pericolose per il traffico cittadino?

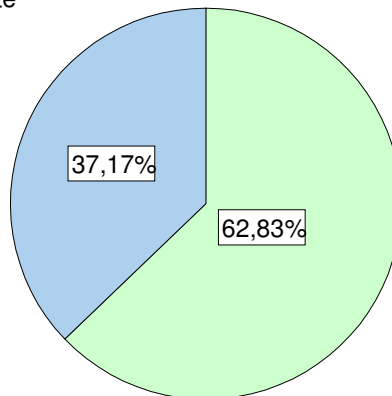
Si  
No



Tra gli intervistati, oltre il 70% ritiene ancora lecita questa preoccupazione, considerando le rotaie del tram e i cordoli di delimitazione ostacoli pericolosi. E' da indicare comunque una flessione delle risposte negative nell'ultimo periodo della rilevazione, probabilmente dovute al minor numero di mezzi a due ruote in circolazione.

Secondo lei, Padova ha necessità di una rete tramviaria?

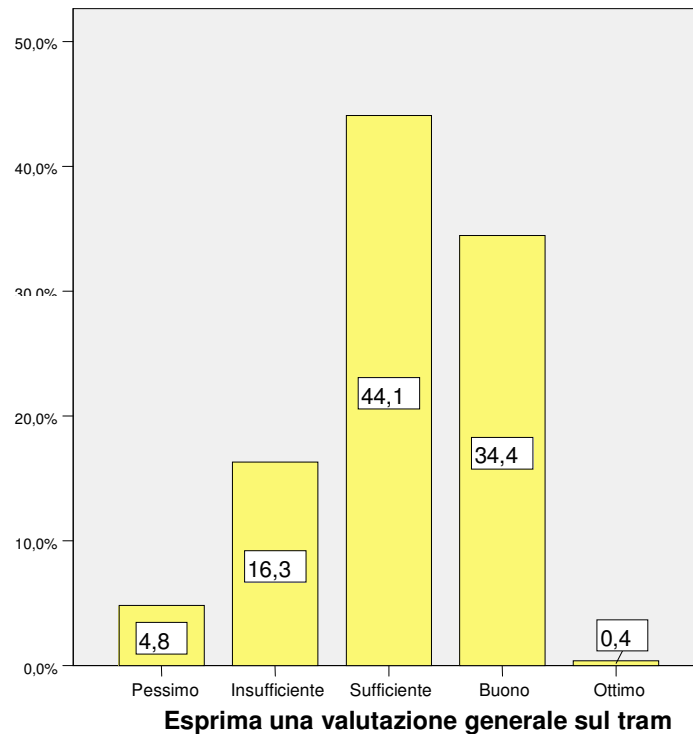
Si  
No



Nel complesso, sono comunque oltre il 60% degli intervistati a giudicare che una città dinamica e popolosa come Padova abbia bisogno di una struttura di mobilità di superficie moderna ed efficace come il tram.

## La percezione del tram

Abbiamo chiesto a tutti gli intervistati di fornirci un'indicazione qualitativa generale sul tram a Padova, secondo una scala Lickert da 1 (pessimo) a 5 (ottimo). Il risultato raccolto, è stato schematizzato graficamente in calce:



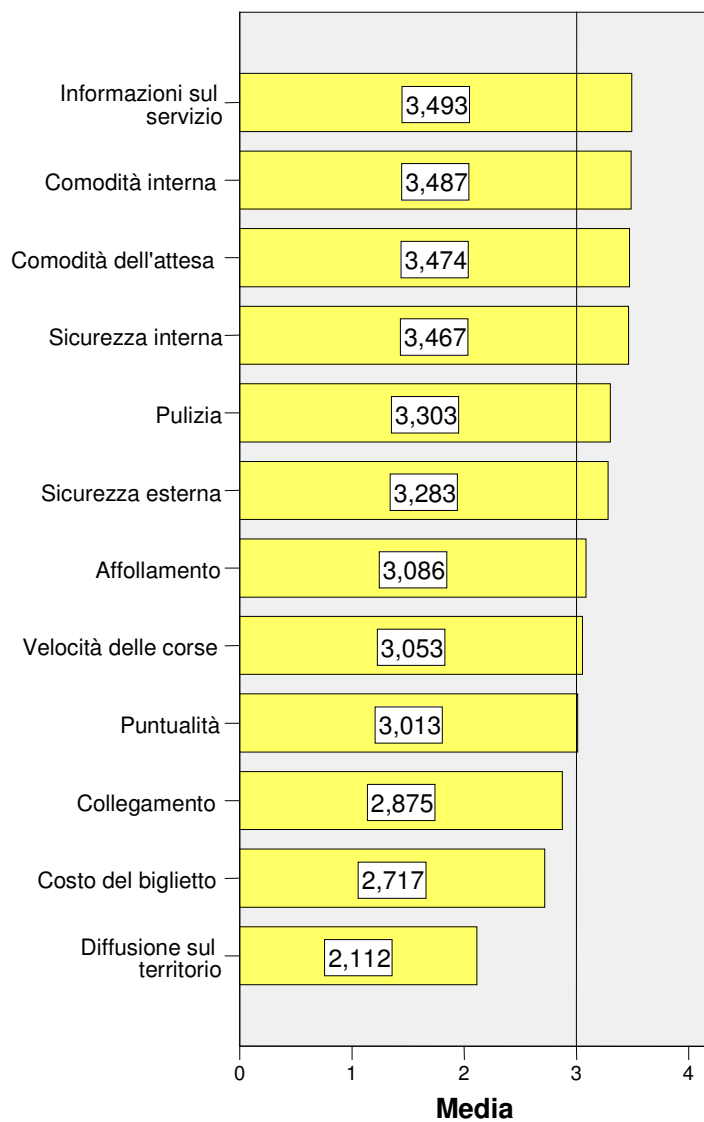
Oltre un padovano su 3 lo considera buono, mentre oltre il 40% gli attribuiscono la sufficienza. Sono solo il 15% coloro che non lo considerano un investimento soddisfacente.

I detrattori (quasi il 5%) sono circa 10 volte superiori ai pieni sostenitori dell'iniziativa che dichiarano di considerarla un'ottima opportunità.

Nel complesso, la media della risposta dei nostri intervistati colloca l'apprezzamento del tram ad un voto medio di 3,18.

Se nel complesso il tram viene promosso, abbiamo voluto chiedere ai nostri interlocutori, sempre con la stessa scala Lickert (1: pessimo, 2: insufficiente, 3: sufficiente; 4: buono; 5: ottimo), di manifestarci una serie di valutazioni su alcuni aspetti specifici, al fine di realizzare una classificazione puntuale dei punti di forza e di debolezza del tram.

Nel grafico che segue, sono espresse le medie delle risposte nelle varie caratteristiche, fornite esclusivamente da chi ha già utilizzato il tram a Padova. La linea verticale sul valore 3 indica la sufficienza.



Abbiamo così verificato che guida la classifica e viene percepita molto positivamente la qualità delle informazioni del servizio (la presenza di tabelle efficienti con orari, norme interne chiare ed esaustive, avvisi di sicurezza, segnalazioni).

Anche la comodità interna è molto apprezzata, così come la comodità dei luoghi d'attesa del mezzo, considerando argomenti come la presenza di una copertura efficiente, la pulizia, la presenza di posti a sedere, l'affollamento, ecc.

Guadagna un notevole grado di soddisfazione anche la sicurezza interna del mezzo, intendendo l'assenza di spigoli vivi, la facilità di aggrapparsi agli appositi sostegni, ecc.) ma notiamo comunque diverse segnalazioni di difficoltà nell'utilizzo dei sostegni pensili che spesso vengono indicati come troppo alti e troppo radi, causando, con le notevoli accelerazioni tipiche del mezzo, difficoltà a persone anziane o di statura contenuta.

Il fatto che i mezzi siano nuovi favorisce sicuramente la percezione di un ambiente pulito e decoroso, facendo elevare ad un buon livello la pulizia.

Più che positiva si rivela anche la sicurezza esterna del mezzo, per la quale abbiamo voluto richiedere un'indicazione della facilità di salita, della pericolosità delle corsie, dei problemi nella salita/discesa dei passeggeri.

Soprattutto nell'ultimo periodo di rilevazione, le corse iniziavano ad essere ovviamente più frequentate che nel primo periodo. La maggior presenza di persone nel mezzo non ha comunque intaccato la sufficienza nella percezione di questo settore nella nostra pagella sul tram.

Anche la velocità della corsa, intesa come tempo necessario per raggiungere la propria destinazione anche negli orari di punta della giornata, si colloca nella sufficienza, rispondendo appieno alle aspettative degli utilizzatori, così come la puntualità.

Non risponde invece appieno alle esigenze rilevate il collegamento con gli altri mezzi di trasporto o con parcheggi di interscambio. Il grado di soddisfazione di questa caratteristica si ferma approssimativamente sotto la sufficienza in quanto si sente la carenza di un parcheggio di interscambio al capolinea Nord, più facilmente raggiungibile rispetto al parcheggio della stazione ferroviaria. Infatti, gli utilizzatori del tram che giungono da tutta la cintura settentrionale, si vedono costretti a convergere alla stazione per poter utilizzare il mezzo.

Anche il costo del biglietto non arriva alla sufficienza, fermandosi poco sopra il 2,7, ma è probabile che questa affermazione derivi dal timore di possibili aumenti piuttosto che da una valutazione concernente l'attuale prezzo del servizio.

Chiude la nostra pagella sul tram la voce relativa alla diffusione sul territorio, intesa come la facilità di raggiungere i principali luoghi di interesse pubblico della città.

Infatti, considerando che oltre il 70% degli intervistati prevede di incrementare il proprio utilizzo del mezzo su rotaie, con la situazione attuale, il tram, pur attraversando la città da nord a sud, non collega la zona degli ospedali, degli istituti universitari ed i quartieri ad est e ad ovest del centro cittadino.

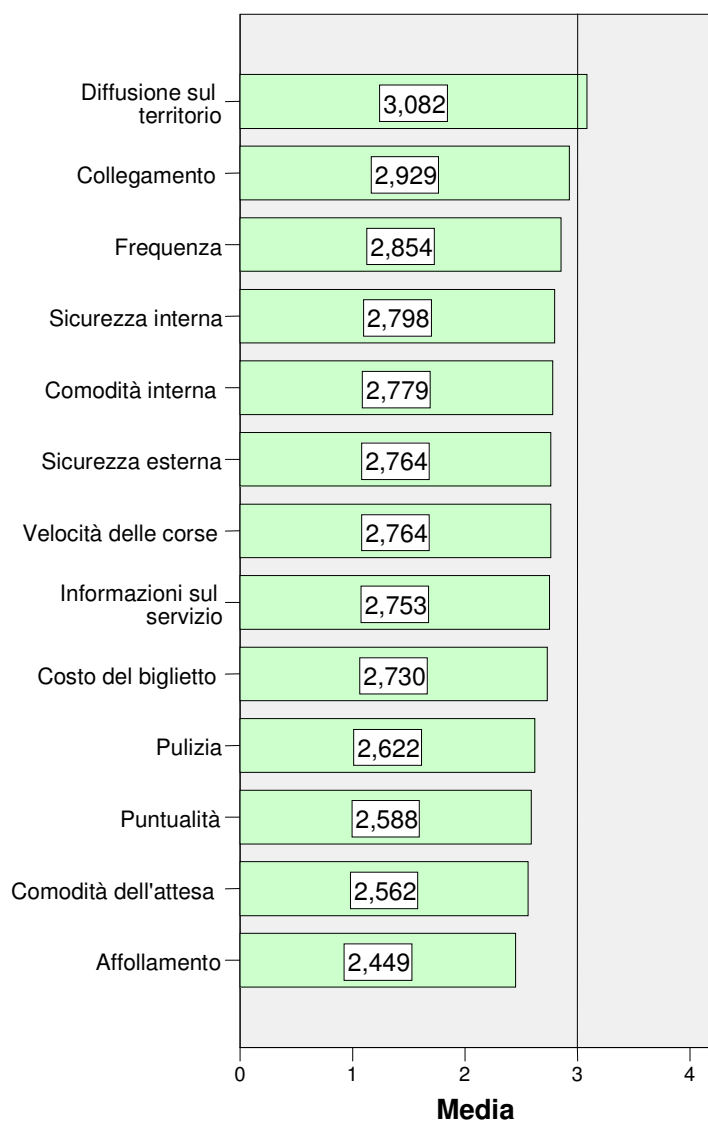
Nel complesso, la media di tutte le caratteristiche elencate finora, indica una valutazione complessiva degli utilizzatori del tram di 3,070. Un risultato positivo che offre notevoli possibilità di miglioramento, considerando che il maggior punto debole, la diffusione sul territorio, sarà elevato con gli interventi programmati nel prossimo futuro.

## Il trasporto pubblico

Nella nostra indagine abbiamo voluto conoscere la percezione del trasporto pubblico da parte degli utenti, sulle stesse caratteristiche individuate per il trasporto su rotaia, analizzati nelle pagine precedenti.

E' stato quindi chiesto di esprimere con la stessa scala Lickert (1: pessimo, 2: insufficiente, 3: sufficiente; 4: buono; 5: ottimo), una serie di valutazioni al fine di realizzare una classificazione puntuale dei punti di forza e di debolezza del trasporto pubblico.

Nel grafico abbiamo riassunto la media della valutazione dei parametri considerati. Ricordiamo che la linea posta sull'asse delle ascisse in corrispondenza del valore 3 corrisponde alla sufficienza.



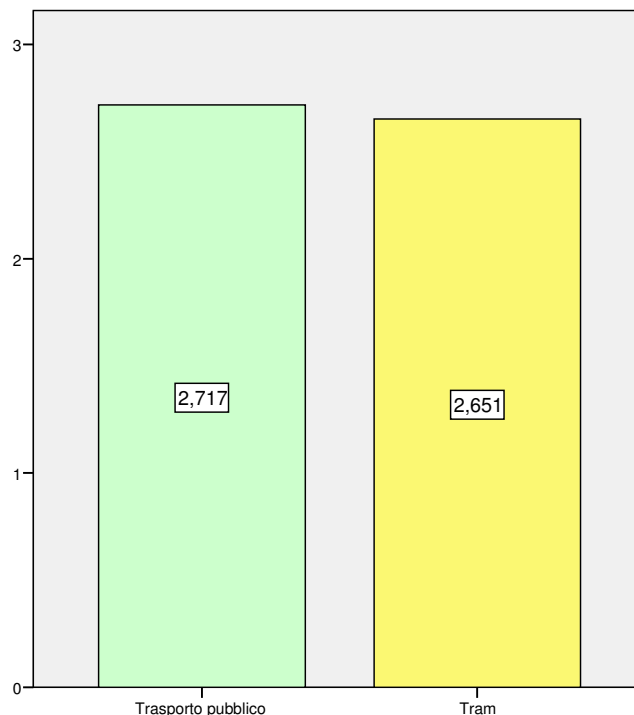
Per quanto concerne i trasporti pubblici in generale, l'unica sufficienza pienamente raggiunta si rivela essere la diffusione sul territorio. In effetti sono molti gli utenti che evidenziano come i mezzi pubblici padovani coprano quasi ogni aspetto della richiesta di spostamento offrendo possibilità di raggiungere praticamente ogni area di pubblico interesse nella città, la prima periferia ed i comuni dell'hinterland, ad eccezione di Noventa Padovana dove si sono registrate impellenti richieste di ottenere il servizio bus attivo in città.

Appena sotto la sufficienza, un traguardo facilmente raggiungibile con una rete tranviaria a regime, si collocano i collegamenti, la frequenza delle corse, la sicurezza e la comodità interne, la sicurezza esterna. Poi, la velocità di percorrenza delle tratte, che soprattutto negli orari di punta si rivela particolarmente lenta, le informazioni sul servizio con tabelle di orari e tragitti dichiarati poco leggibili, il costo del biglietto considerato elevato per la qualità del servizio ricevuto, la pulizia che spesso lascia a desiderare nel corso della giornata.

In coda, con risultati non proprio soddisfacenti troviamo la puntualità (che molto spesso ci è stata segnalata come aleatoria), la comodità dei luoghi predisposti all'attesa dei mezzi (dove mancano postazioni, coperture contro le avversità atmosferiche e sedute per gli anziani) e l'affollamento che nelle ore di punta è giudicato eccessivo.

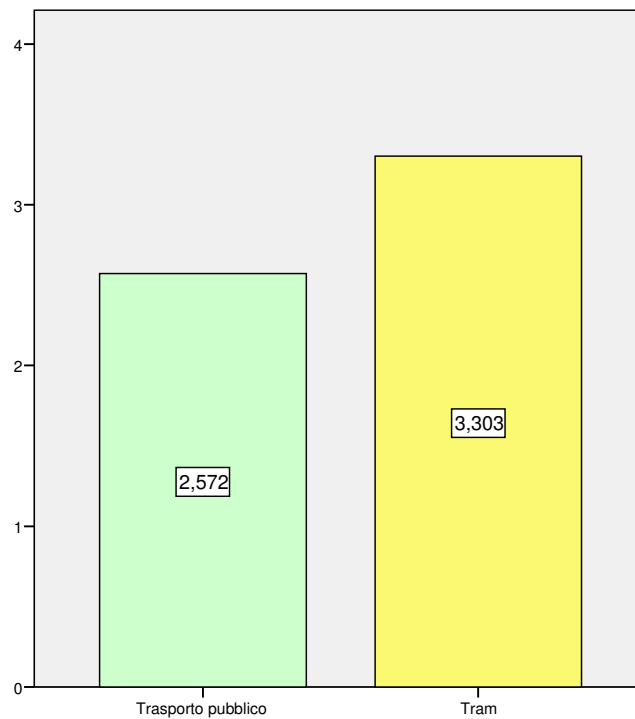
## Confronto nella valutazione delle singole caratteristiche del tram e del trasporto pubblico

### Costo del biglietto



Il costo del biglietto viene percepito in modo quasi identico dai cittadini intervistati, sia che utilizzino il tram o gli altri mezzi del trasporto pubblico. I rilevatori hanno avuto in più occasioni la percezione che in tempi di ristrettezze economiche come quelli attuali la cittadinanza sia preoccupata, più che per il costo del biglietto ora praticato, per eventuali possibili aumenti nell'immediato futuro (vedi recenti rincari del trasporto ferroviario).

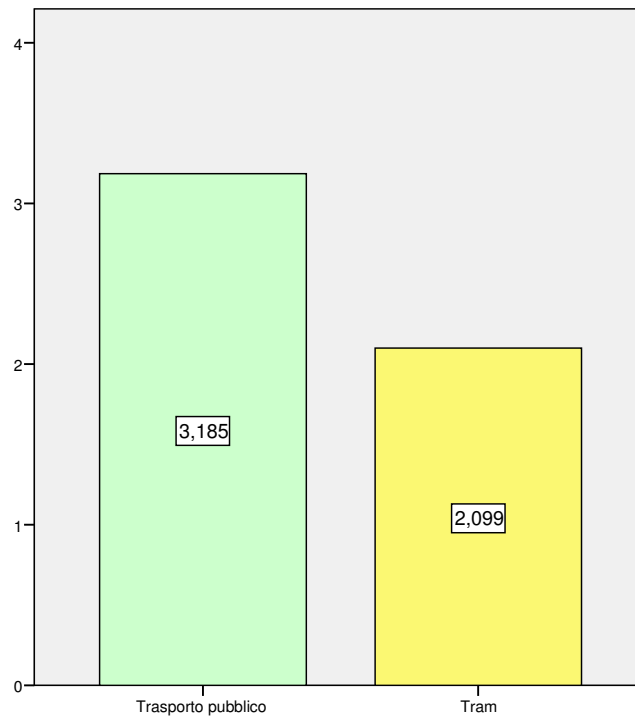
## Puntualità



La puntualità del trasporto pubblico, una delle caratteristiche con gradimento più basso tra quelli rilevati, si contrappone alla percezione più che sufficiente espressa dagli utilizzatori del tram, che promuovono il mezzo su rotaia con valori positivi.

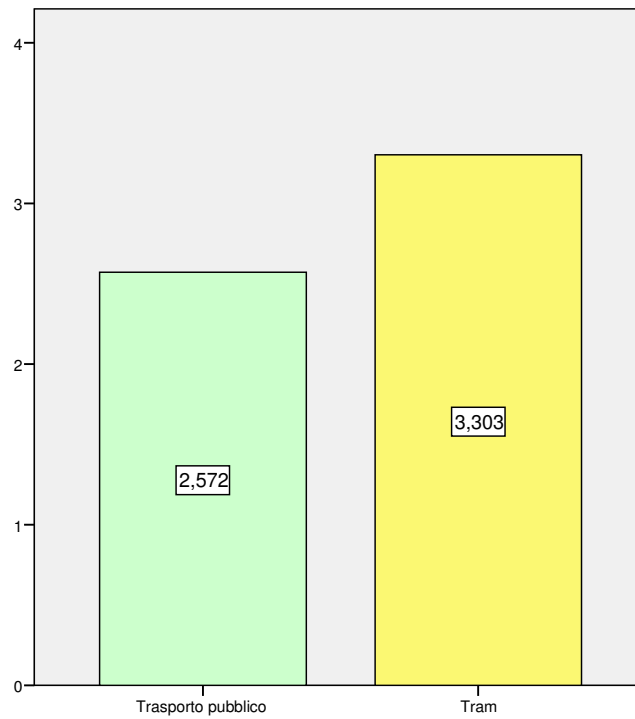
Come vedremo più avanti, la richiesta di una maggior puntualità e di tempi certi negli spostamenti costituisce quindi la logica conseguenza di quanto dichiarato dagli utenti per questo aspetto della mobilità.

## Diffusione sul territorio



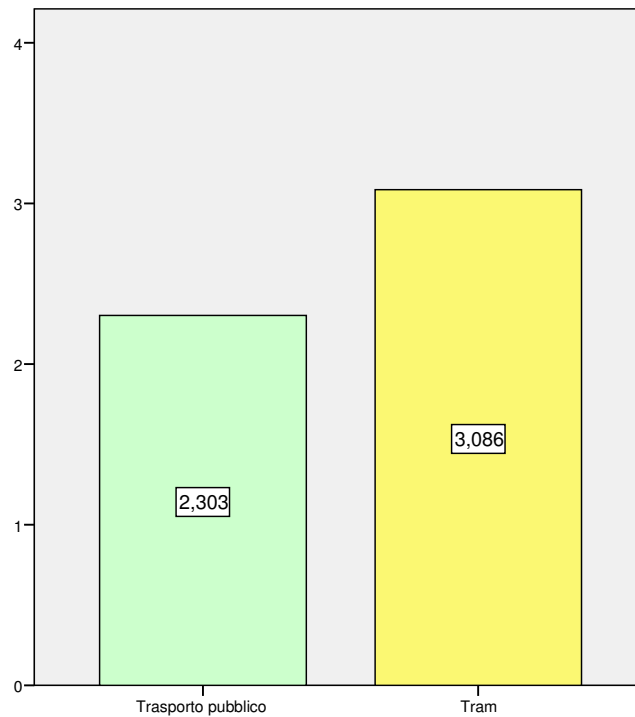
Nelle pagine precedenti abbiamo rilevato che il punto di forza del trasporto pubblico padovano si basa sulla più che soddisfacente diffusione del servizio sul territorio. Lo stesso non si può affermare per il servizio di metro tram che ben lungi dal disporre dell'intera rete di esercizio prevista, non può ancora assicurare il servizio dei mezzi sull'intero percorso della linea 1.

## Pulizia



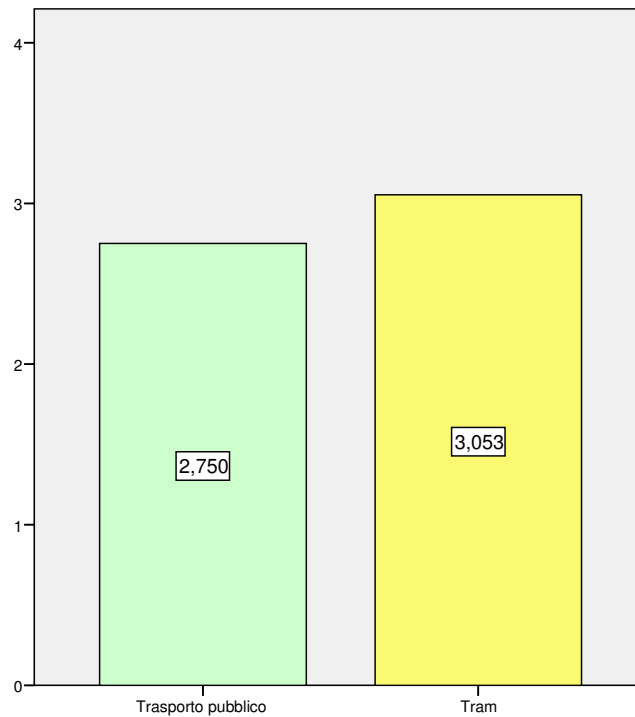
Può sembrare persino irrealistico, ma nella raccolta sui dati dei questionari ci siamo spesso sentiti dichiarare che il grado di pulizia e di decoro delle nuove carrozze del tram, dovrebbero essere il riferimento per tutti i mezzi del trasporto pubblico. Ciò spiega la rilevante differenza nell'apprezzamento di quest'aspetto emersa tra i fruitori dei due mezzi di trasporto oggetto della ricerca.

## Affollamento



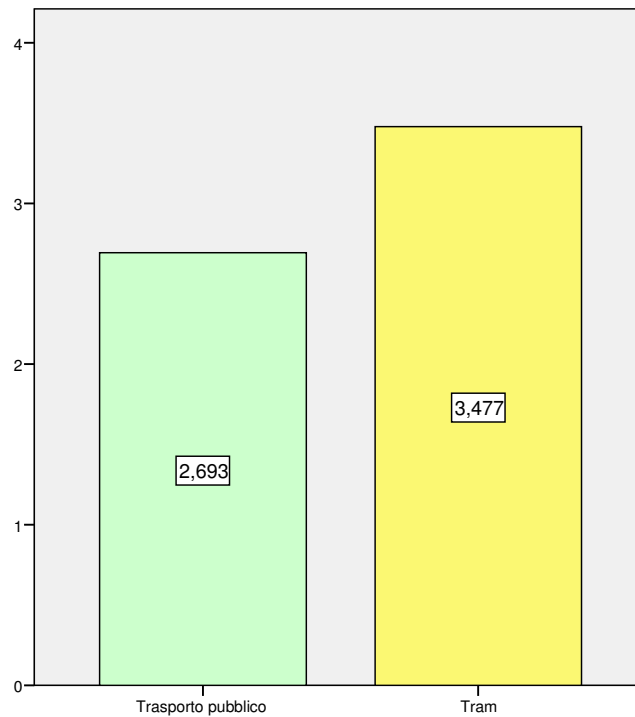
Se il tram riesce ad aggiudicarsi un valore positivo per quanto riguarda la quantità di persone trasportate per ogni singola corsa e il relativo affollamento, non altrettanto si può affermare per i mezzi pubblici tradizionalmente in servizio a Padova che risentono di una presenza di persone a bordo negli orari di punta giudicata eccessiva da un numero elevato di intervistati.

## Velocità delle corse



L'aspettativa degli utenti del tram di veder diminuire i tempi di percorrenza per effettuare i propri spostamenti non ha visto, nel primo periodo di utilizzo, un miglioramento percepito come particolarmente efficace. L'incremento della velocità delle corse, nelle varie fasce di utilizzo giornaliero, ha invece avuto una positiva impennata nelle interviste effettuate nell'ultimo periodo (mese di dicembre e prima settimana di gennaio) sintomo evidente che con più mezzi in linea la percezione dei cittadini è destinata a cambiare.

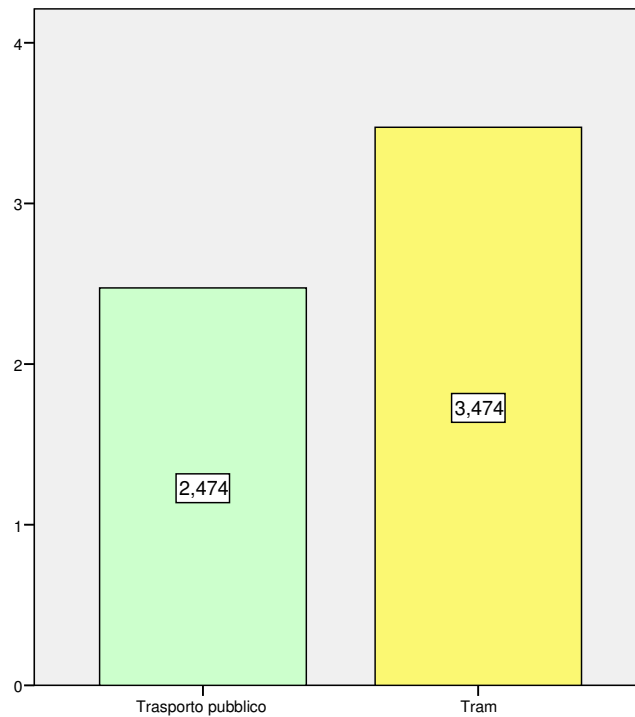
## Comodità interna



La comodità e la rumorosità all'interno degli autobus utilizzati nell'esercizio di trasporto pubblico non è considerata all'altezza del grado di comfort espresso dalle carrozze del tram che presentano, nella percezione dei fruitori del servizio, una ben diversa qualità dello standard offerto.

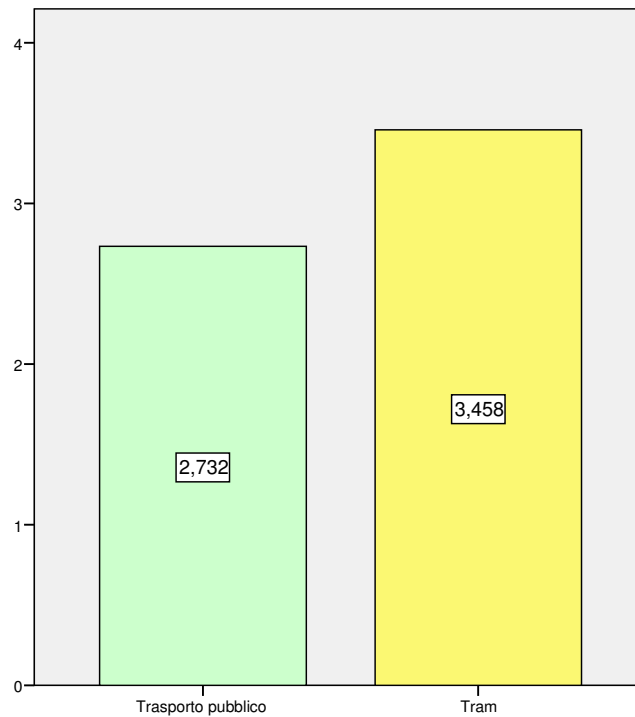
Probabilmente la differenza deriva da una differente valutazione dell'*ambiente* interno del tram, frutto di un design innovativo e di una concezione di questo mezzo di trasporto giudicata avveniristica da molti cittadini intervistati.

## Comodità dell'attesa



Anche la qualità dei luoghi d'attesa alle varie fermate degli autobus non regge il confronto con la valutazione che viene data dagli utenti sulle caratteristiche delle stesse zone delegate ai viaggiatori in attesa del tram. La presenza di coperture efficienti in caso di pioggia e vento, l'assenza di dislivelli tra il piano della pensilina e l'altezza del pavimento del tram, la possibilità di seduta o appoggio nell'attesa vengono rilevati dai cittadini padovani in modo più che positivo per quanto concerne il progetto complessivo di questo nuovo servizio di trasporto.

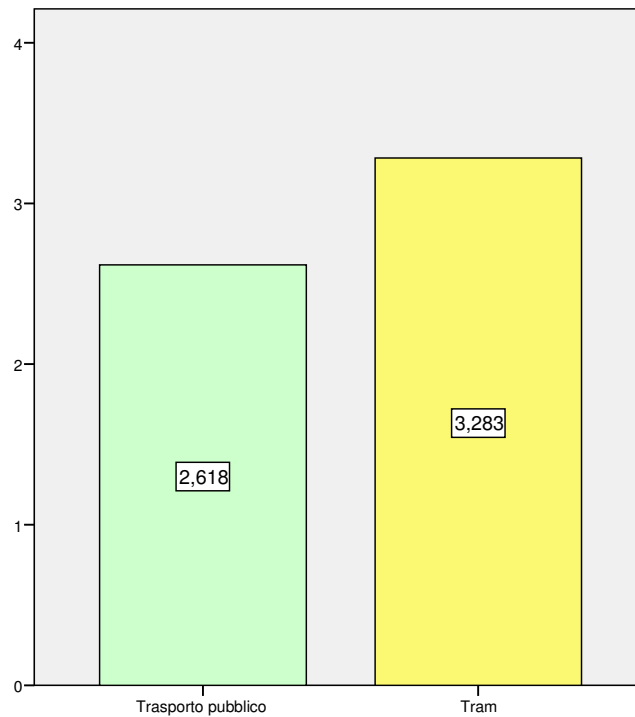
## Sicurezza interna



Negli autobus adibiti al trasporto pubblico la percezione della sicurezza interna rilevata non sembra essere delle migliori, soprattutto in relazione alla buona valutazione che gli utilizzatori ci hanno invece dichiarato riguardo la sicurezza fornita dalle nuove carrozze del tram.

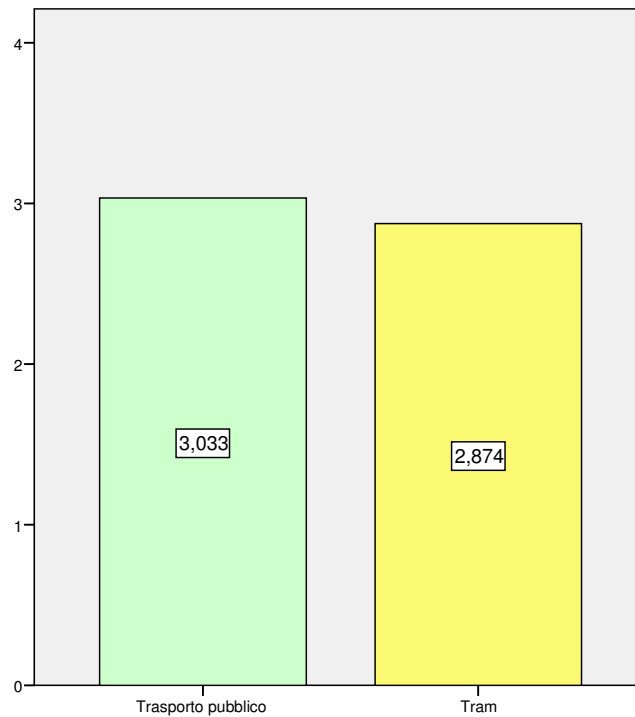
Il tragitto su un percorso definito e con un limitato numero di curve, contribuisce evidentemente ad assegnare un maggior gradimento al servizio di trasporto assicurato dal tram.

## Sicurezza esterna



Anche per quanto riguarda la sicurezza esterna gli utilizzatori del tram, forse perché più protetti, riparati e ben visibili, si sentono maggiormente tutelati nell'attesa e nelle operazioni di salita/discesa rispetto a simili manovre non sempre ottimali da compiere alle fermate dei bus cittadini.

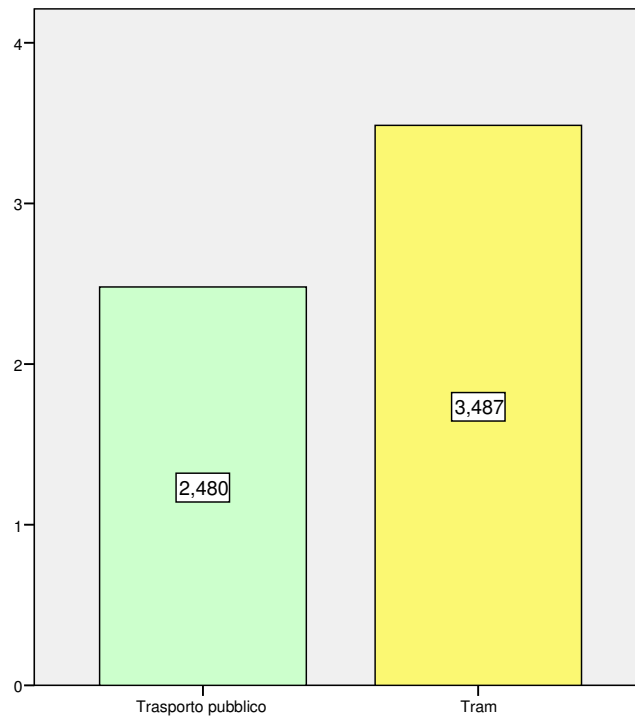
## Collegamenti



La qualità dei collegamenti con gli altri mezzi di trasporto e la possibilità di raggiungere pressoché ogni destinazione costituisce la più apprezzata caratteristica della mobilità pubblica padovana. Ciò spiega la diversa valutazione espressa rispetto all'omologa caratteristica del tram.

Quest'ultimo risente ovviamente dell'attuale limitata diffusione del percorso e quindi solamente al momento del completamento della propria rete d'esercizio potrà essere pienamente competitiva nel raffronto con i bus.

## Informazioni sul servizio

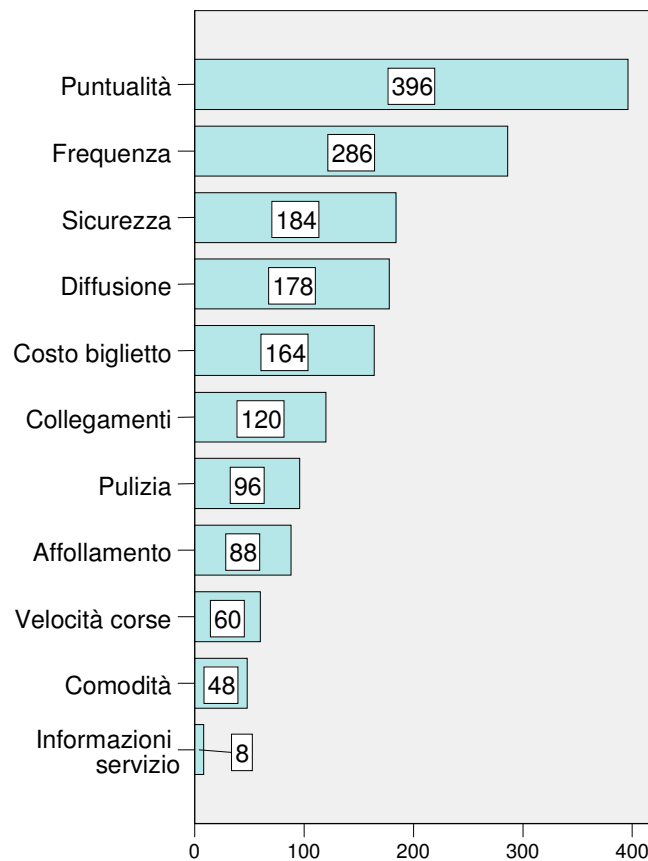


L'analisi della qualità dell'informazione fornita agli utenti non lascia dubbi sulla differenza di vedute che hanno indicato i nostri intervistati. Se per quanto concerne il tram questa è risultata essere talmente soddisfacente da ottenere il più alto indice di gradimento per la completezza delle note informative, lo stesso non si può affermare nelle informazioni non sempre di facile lettura reperibili alle fermate dei bus cittadini.

## I requisiti principali per un miglior servizio di trasporto

Nella nostra analisi ci siamo anche preoccupati di chiedere agli utilizzatori delle linee di trasporto padovano quali fossero le loro aspettative al riguardo della mobilità pubblica cittadina. In particolar modo abbiamo chiesto loro di indicarci quali aspetti dovrebbero essere maggiormente curati dal gestore della mobilità al fine di ottenere un miglior servizio di trasporto dei passeggeri.

Le risposte che abbiamo ottenuto, fino a tre per ogni questionario, sono state riassunte nel grafico che segue.



Le caratteristiche più rilevanti per i passeggeri sono quelle relative al tempo. La puntualità si dimostra l'elemento principale su cui deve attivarsi il gestore di una rete di mobilità al fine di fornire un buon servizio.

Questo aspetto, infatti, è stato indicato da 396 intervistati, seguito dalla frequenza delle corse, con 286.

Distaccati di molto seguono la sicurezza (dove si è voluto riassumere anche la preoccupazione legata a borseggiatori e timore nell'attendere i mezzi nelle ore serali in luoghi poco illuminati) e la diffusione del servizio rispettivamente con 184 e 178 risposte.

Il costo del biglietto si posiziona al 6° posto con 164 risposte seguito da collegamenti (120), dalla pulizia (96) e dalla carenza di affollamento (88).

In coda, la velocità delle corse (60), comodità (48) e informazioni sul servizio con solo 8 cittadini che l'hanno segnalato.

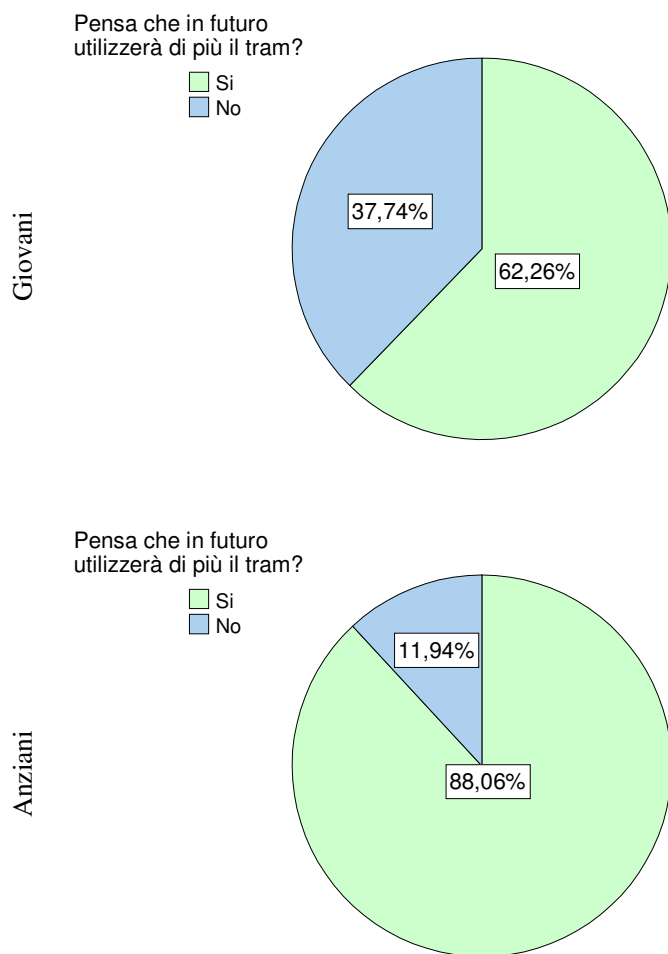
## Due generazioni a confronto. Gli under 19 e gli over 65

Esistono differenze sostanziali nella percezione del tram in due generazioni di cittadini padovani? Come viene recepito il tram tra i giovanissimi (gli under 19 nella nostra inchiesta) e gli anziani (gli over 65)?

Nell'approfondire più in dettaglio i dati raccolti, abbiamo ritenuto significativo confrontare le opinioni dei cittadini padovani più giovani con quelle espresse dagli utilizzatori che, per la loro età, avrebbero potuto formulare maggiori riserve sul nuovo mezzo di trasporto in servizio a Padova.

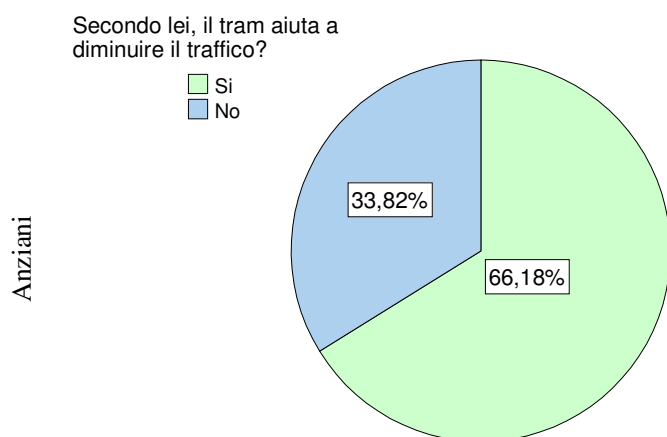
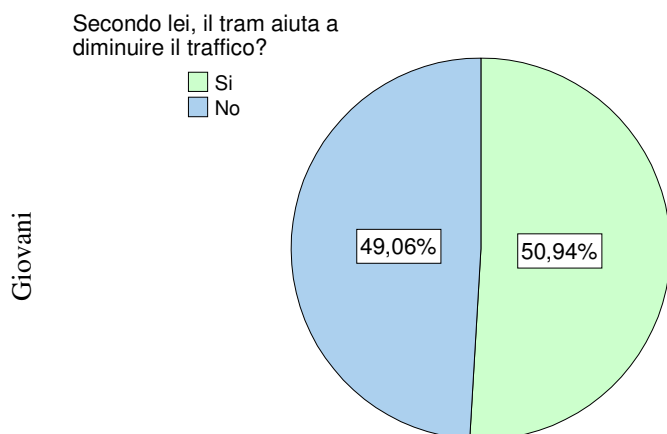
Per entrambi, giovani ed anziani, il risultato del giudizio è stato nel complesso di positiva valutazione nelle risposte a tutte le domande loro rivolte ma, un po' a sorpresa, il dato più favorevole all'utilità del tram è stato quello espresso dai secondi che hanno dichiarato di volerci viaggiare di più in futuro (88%), di considerarlo più veloce negli spostamenti (77%) e si sono mostrati convinti della necessità di avere in futuro una rete tranviaria più estesa a Padova (75%).

## Utilizzo del tram



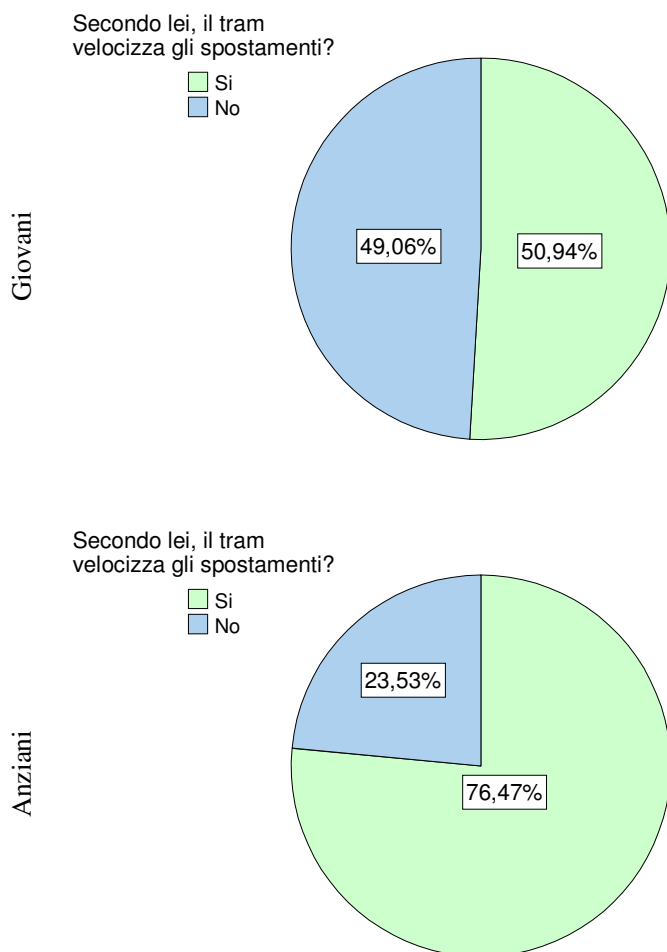
Relativamente all'utilizzo del tram, gli anziani manifestano una tendenza maggiore rispetto ai giovani verso la propensione ad un più elevato uso in futuro. Mentre per i giovani si registra una propensione di poco superiore al 62%, per gli anziani questa quota è superiore di oltre 25 punti percentuali.

## Tram e traffico



Sia i giovani che gli anziani ritengono il tram utile per ridurre il traffico cittadino. Se tra gli anziani questa affermazione viene attestata dal 68% degli intervistati, tra i giovani la percentuale si colloca di poco sopra al 50% ed è probabilmente dovuta alla percezione di un ulteriore “ostacolo” che rallenta la mobilità dei mezzi a due ruote nelle stagioni più favorevoli all’utilizzo di questi veicoli.

## Tram e velocità di spostamento

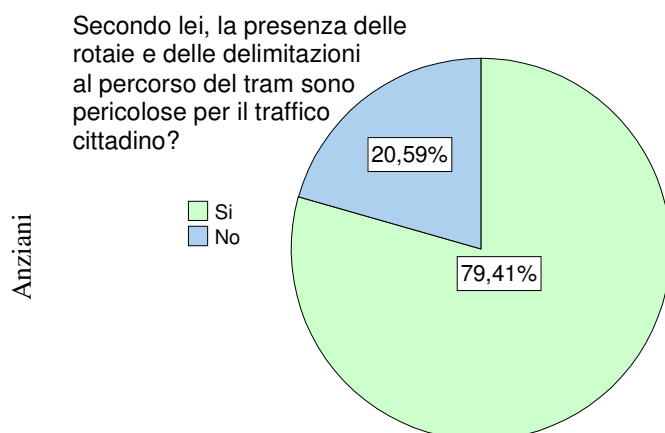
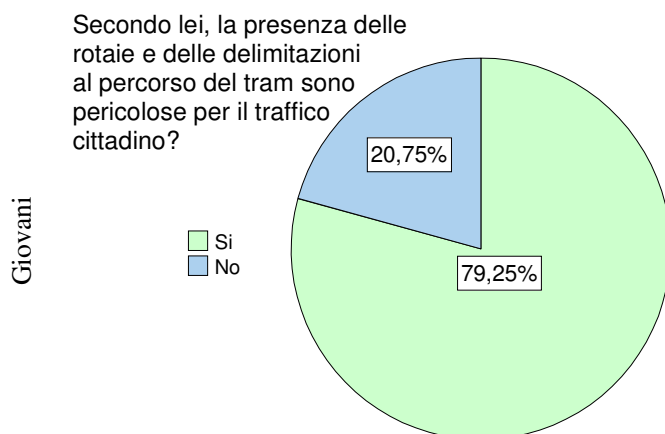


Netta differenza di opinione tra generazioni anche per quanto riguarda l'influenza del tram sulla velocità di spostamento.

Mentre tra i giovani, a dichiararsi concordi riguardo all'utilità del tram per diminuire i tempi di percorrenza, ci si ferma a poco più del 50%, la percentuale degli anziani si attesta su un livello di oltre il 75%.

I cittadini meno giovani hanno probabilmente percepito in modo più deciso la differenza negli spostamenti espressa dai due mezzi di trasporto collettivo.

## Tram e sicurezza stradale

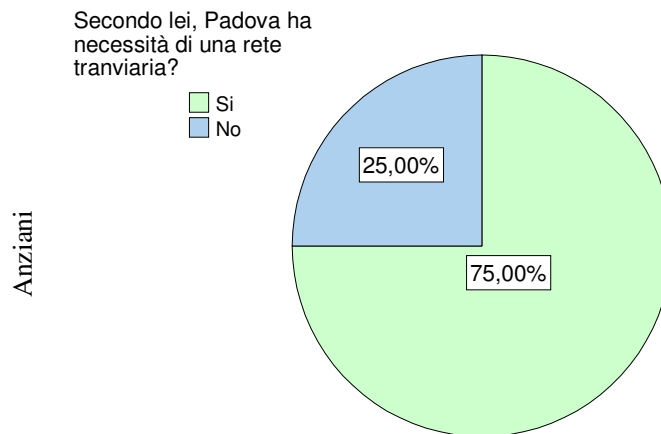
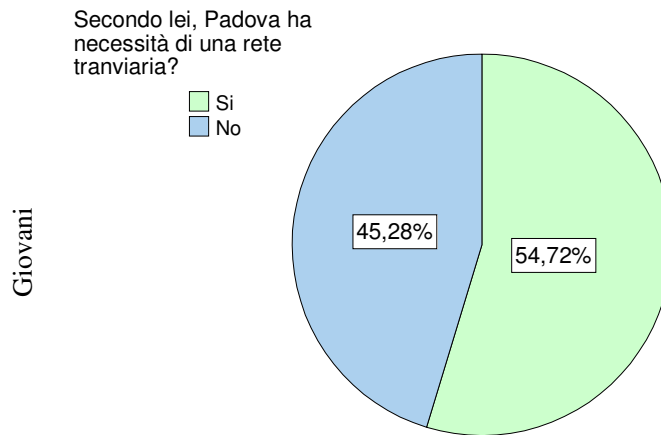


Sia gli anziani che i giovani si dimostrano concordi nell'affermare che esiste un problema sicurezza collegato alla presenza del tram e delle relative rotaie sul manto stradale.

La percentuale di coloro che ritengono vera quest'affermazione è infatti praticamente uguale e pari ad oltre il 79% degli intervistati.

Questo aspetto recepito in modo così negativo risente dei tanti incidenti a ciclisti e motociclisti registrati al termine dei lavori di posa delle rotaie, ai cordoli di separazione delle corsie riservate ai diversi flussi di traffico cittadino.

## Necessità di una rete tranviaria



Sia gli uni che gli altri sono comunque concordi nel ritenere necessaria la presenza a Padova di una rete tranviaria moderna ed efficace. L'opinione dei giovani è comunque favorevole ma si ferma ad un valore di poco superiore al 54% della popolazione, mentre per le persone di una certa età il dato sale all'75%.

Diverse dichiarazioni raccolte dai rilevatori auspicano l'attivazione di una seconda linea est-ovest in tempi contenuti.

## Conclusioni

La mobilità a Padova è sicuramente un argomento complesso e nel quale sono diversi i fattori che incidono nella valutazione del livello di qualità percepita dagli utenti del servizio pubblico.

I dati in nostro possesso fanno emergere due modalità di trasporto in netto contrasto tra di loro.

Da un lato l'eleganza e la modernità di un servizio che tiene conto, primo fra tutti dell'impatto ambientale e del confort, dall'altro un servizio capillare di mobilità, basato su automezzi che si caratterizza in modo particolare per la copertura pressoché completa del territorio.

La sensazione che emerge, nel complesso più che positiva per il tram, deve far riflettere sulla valutazione non proprio ottimale su alcune caratteristiche espresse dai mezzi tradizionali, che pagano ora lo scotto del confronto con il nuovo sistema tranviario, moderno ed avveniristico.

Resta da precisare comunque, che i punti di forza dell'uno e dell'altro si compensano positivamente. I problemi del tram (collegamento ed attuale copertura del territorio), sono infatti bilanciati dalla buona diffusione del sistema di mobilità pubblica tradizionale.

A conferma di ciò, c'è da rilevare il sensibile incremento dei passeggeri annualmente trasportati, dove l'utilizzo del tram sembra essere servito da volano anche per un maggior uso dei bus.

In passato, il tram è stato l'argomento che maggiormente ha determinato vittorie e sconfitte elettorali, poiché ha inciso in maniera profonda sul tessuto urbano e sulle abitudini dei cittadini.

Se è vero che è stata un'operazione che ha diviso molto, oggi il tram si propone certamente come elemento di unione tra i quartieri, ma anche tra i cittadini e gli utenti della struttura della mobilità pubblica della grande Padova.

Per diversi anni, la città è diventata un grande cantiere, lungo più di 10 chilometri. Un'operazione a cuore aperto in un paziente che comunque ha continuato a vivere con le sue abitudini. Non sono quindi mancati i disagi sia per le famiglie che per le attività commerciali poste lungo il tracciato.

Oggi, il tram, per chi l'ha provato, fa scoprire il privilegio di superare il normale traffico cittadino, di non aver necessità di cercare parcheggio in centro storico, di vedere la città da un punto di vista e con un'ottica diversa.

Il tram è destinato a cambiare il modo delle persone di rapportarsi più velocemente e frequentemente con la propria città attraendo altresì molti cittadini che normalmente non prenderebbero i mezzi pubblici ed iniziando a raccogliere consensi pure tra categorie non particolarmente propense al trasporto collettivo.

Ovviamente il risultato sino a qui ottenuto è solo parziale: i più probanti risultati si potranno misurare con l'estensione della linea

fino a Pontevigodarzere e con l'utilizzo di questo mezzo da parte degli abitanti dei popolosi quartieri dell'Arcella e di San Carlo.

Dopo oltre 100 anni dal primo tram elettrico, Padova, nel giudizio della maggior parte dei cittadini, torna ad avere un mezzo moderno e dinamico, indiscutibilmente necessario ad accompagnarla nella prossima, futura trasformazione.

Se altri grandi progetti, come il nuovo polo ospedaliero, l'area della ricerca universitaria, l'interporto, i nuovi quartieri della zona est stanno finalmente prendendo sostanza, è infatti impensabile che a concorrere a rivalutare l'attrattiva della nostra città non sia attivo un efficiente servizio di mobilità pubblica, a livello delle più evolute città d'Europa.