

SISTEMA DI TRASPORTO INTERMEDIO A GUIDA VINCOLATA: SIR2 E SIR3

Padova, Veneto



Cliente: Consorzio Mantegna – APS Holding
Periodo di esecuzione: 2003 – 2005
Importo delle opere: € 79,5 M. (SIR2)
€ 30,8 M. (SIR3)

Servizi svolti: Studi Trasportistici: Analisi della domanda di trasporto, Valutazione del modello di esercizio, Ottimizzazione della circolazione stradale
Progettazione Preliminare, Valutazione di Impatto Ambientale

Descrizione:

Il sistema "SIR", conosciuto anche come "Metrobus", è il nuovo sistema di trasporto pubblico collettivo della città di Padova, che si articola su tre linee tranviarie lungo le direttrici nord/sud, est/ovest e centro/sudest.

NET Engineering è stata incaricata della progettazione di sistema delle linee SIR2 – per una lunghezza di 14,6 km, con un totale di 29 fermate - e SIR3 – che prevede 12 fermate su uno sviluppo di circa 6 km a servizio della fiera e del quartiere ospedaliero.

L'approccio di sistema utilizzato ha portato a progettare l'infrastruttura civile in funzione dei fabbisogni espressi dal modello di esercizio, sviluppato sulla base di approfondite valutazioni trasportistiche. Tale approccio progettuale ha contribuito a rendere il SIR un vero e proprio progetto di trasporto "integrato", che minimizza gli impatti sulla circolazione del traffico veicolare e massimizza le potenzialità di accesso al nuovo servizio, grazie alla dislocazione ragionata dei parcheggi scambiatori e delle fermate. Sono inoltre state

sviluppate le analisi dei luoghi di transito, necessarie a raggiungere il miglior inserimento urbanistico anche mediante tecniche di simulazioni fisico percettiva.

A livello infrastrutturale, il sistema si configura in una monorotaia centrale, collocata su una piattaforma di rotolamento di larghezza tale da contenere l'impronta dei pneumatici di un tram su gomma, conosciuto anche come "Metrobus".

È previsto l'utilizzo di veicoli a trazione elettrica Translor STE3 con 4 casse, alimentati da un solo filo con ritorno tramite rotaia in grado di dialogare con i sistemi di segnalamento a terra consentendo un'ulteriore ottimizzazione dei tempi di percorrenza.

Anche la definizione del tracciato ha tenuto conto delle risultanze degli studi trasportistici, ed è stata finalizzata a massimizzare il ricorso a corsie riservate (disponibili per quasi il 90% dell'itinerario) per poter garantire all'utenza tempi certi di percorrenza.

