

Translorh, la rotaia che uccide

Le interviste del blog: Gino De Pauli
(6:13)

Translorh è la rotaia padovana che uccide. Un nome da film dell'orrore, al pari del Mostro della Laguna Verde e dell'Uomo Lupo. A Padova, dove si è sempre circolato in bicicletta senza rischi, ora c'è Translorh la monorotaia killer. I tram si costruiscono in Italia da più di un secolo, sono stati esportati anche a San Francisco. L'amministrazione padovana si è superata, ha creato i tram da guerra. Translorh è il tram amico, un po' come il fuoco amico. Cattura il ciclista come una mantide e gli trancia qualche arto o lo uccide definitivamente. 250 feriti e un morto. Il blog ha intervistato Gino De Pauli, presidente del comitato vittime del metrobus di Padova.

“Salve amici del blog, sono Gino De Pauli, presidente del Comitato vittime metrobus di Padova. Vi parlo da Padova perché qui è sorto un problema veramente grande che ha causato il ricovero all'ospedale di oltre 250 persone e purtroppo anche la morte di una persona.

Nel '92, il Comune di Padova ha dato avvio all'iter per potersi dotare di un tram tradizionale. Nelle varie fasi successive questo tram è stato sconfessato dalla destra che, una volta salita al potere, non ha più voluto si facesse. È stato quindi realizzato un ibrido, il Translorh, che non è omologato: né la monorotaia, né il mezzo.

La differenza tra questo mezzo e il tram tradizionale la possiamo andare a vedere perché abbiamo creato dei modellini di rotaie.

Il primo modellino è quello relativo a un tram tradizionale come quello che c'è a Milano, a Roma o in altre città d'Italia. Con una bicicletta, bisogna superare la rotaia di

traverso, sia questa tradizionale che quella del nuovo sistema che c'è a Padova. Se inavvertitamente si dovesse, per motivi della dinamica del traffico, infilare la ruota della bicicletta nella rotaia del tram di Milano, la ruota potrebbe scorrere e si riuscirebbe a mettere a terra i piedi e salvarsi. Cosa succede, invece, nella monorotaia del nuovo Translohr, il nuovo sistema di Padova? La monorotaia sborda dalla sede stradale di circa un centimetro – anche di due – e cosa succede? Che la ruota si trova sopra al bordo di due centimetri di questo ferro e gomma, l'attrito non c'è più. Se accade che inavvertitamente, per le dinamiche del traffico, questa bicicletta si infila nella rotaia, rimane incastrata all'interno di una fossa che è creata dai due piani inclinati. A occhio nudo vediamo che la differenza tra le due rotaie è sostanziale. Il carrello del sistema innovativo è formato da due pneumatici e una guida centrale che viene agganciata a questa rotaia che sborda dalla sede stradale di un centimetro e anche due. Adesso vi faccio vedere con il carrellino che abbiamo artigianalmente costruito noi com'è il funzionamento. Ci sono due ruotine che si agganciano e guidano il mezzo con le ruote laterali che servono per sostenere il peso. Tutto il sistema di guida è incentrato su questa monorotaia. Ecco perché deve sbordare dalla sede stradale. Ma cosa succedeva? Siccome ha avuto dei deragliamenti, hanno pensato bene di tagliare la resina con cui viene bloccata la monorotaia per inserire le stesse ruote, ma con una inclinazione molto più ampia per poter così avere un maggior punto di appoggio. Essendo più larghe riescono a agganciarsi meglio a questa monorotaia e evitare il deragliamenti, in effetti è da un po' che non deraglia più.

Però questo fatto pone dei problemi in quanto le moto continuano a scivolare sopra la rotaia, ma mentre prima del taglio della resina potevano anche salvarsi in qualche maniera, ora la ruota del ciclomotore si infila e si incastra: dovete pensare al peso della persona più il peso della moto e quindi l'aria che c'è dentro nella gomma tende a scendere in questa fossa, bloccarsi e catapultare la persona o fargli

perdere l'equilibrio e mandarla all'ospedale.

Ad oggi abbiamo oltre 250 feriti e purtroppo anche una persona deceduta il 5 giugno 2008.

Il problema è per noi quasi irrisolvibile, abbiamo cercato di contattare gli ingegneri dei trasporti per farci aiutare a risolvere un problema di questo tipo visto che è da due anni ormai che gira e questa rotaia è due anni che è lì e continua a creare incidenti non solo qui a Padova ma anche a Mestre ora e anche lì si sono verificati degli incidenti abbastanza gravi.

Noi cosa possiamo fare? Lanciamo un appello al blog, a tutti gli amici di Beppe Grillo e Beppe Grillo stesso, perché contatti i maggiori luminari delle università italiane ed estere dei trasporti perché trovino una soluzione. Perché non succeda a altri quello che è successo a noi: non ci siano altri feriti, non ci scappi qualche altro morto. La rotaia è lì 24 ore al giorno, 365 giorni all'anno e colpirà ancora.

Abbiamo bisogno assoluto di trovare una soluzione perché non succeda a altri quello che è capitato a noi. Lancio un appello anche per la famiglia del povero Franco Zambon che è morto a 41 anni su questa maledetta rotaia, se qualcuno può darci una mano per aiutarli. Sono dei pensionati e sono disperati perché non riescono a venirne fuori!".

Gino De Pauli, presidente del comitato vittime del metrobus di Padova