



Padova, SIR2: GCF completa le opere specialistiche del Lotto 2

di Redazione

PADOVA - Proseguono a Padova le attività per la realizzazione della nuova linea tranviaria SIR2, secondo asse della futura rete tranviaria SMART della città. Nel Lotto 2, che collega la stazione ferroviaria di Padova con Busa di Vigonza, GCF - Generale Costruzioni Ferroviarie ha realizzato le principali opere specialistiche relative alla piattaforma, all'armamento e agli impianti di trazione elettrica.

L'intervento, inserito tra le opere finanziate dal PNRR, ha raggiunto a fine luglio tutti i target previsti per l'accesso ai finanziamenti europei.

Il Lotto 2 interessa circa 7 chilometri di linea, dalla stazione FS verso la parte orientale della città, attraversando alcune delle principali aree urbane, tra cui il tribunale, l'università, il polo fieristico e i quartieri direzionali, fino al capolinea di Busa di Vigonza. Il progetto comprende anche una diramazione verso il futuro Nuovo Ospedale di Padova Est e interventi di ampliamento e adeguamento del deposito di Guizza.

GCF opera nell'ambito di un Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito con Vittadello SpA, mandataria, e Sielte Trasporti Srl.



1

Una linea tranviaria in sede riservata

La SIR2 costituisce uno dei tre assi della futura rete tranviaria SMART di Padova, che comprenderà anche le linee SIR1 e SIR3 e avrà come punto di interscambio principale la stazione ferroviaria.

L'intero sistema raggiungerà circa 16 chilometri, collegando Rubano, il centro di Padova e Vigonza e favorendo l'integrazione tra trasporto ferroviario, tram, autobus e mobilità ciclabile e pedonale.

Il tracciato del Lotto 2 si sviluppa prevalentemente in sede riservata, all'interno di un contesto urbano caratterizzato dalla presenza di viabilità, sottoservizi e attività commerciali e residenziali. La realizzazione dell'infrastruttura ha quindi richiesto un coordinamento costante tra opere civili, armamento e impianti tecnologici.



2

La monorotaia centrale del sistema Translohr

Una delle caratteristiche tecniche più particolari della SIR2 è l'adozione del sistema Translohr, nel quale i veicoli viaggiano su pneumatici e vengono guidati attraverso una singola rotaia centrale.

La rotaia non svolge quindi la tradizionale funzione di sostegno del veicolo, ma di guida: su ciascun asse del tram agiscono quattro rulli inclinati che mantengono il convoglio lungo il tracciato.

Questa soluzione consente di affrontare anche curve particolarmente strette, con raggi minimi di circa 10,5 metri, caratteristica particolarmente adatta ai contesti urbani.

Per il Lotto 2 GCF ha realizzato una platea continua in calcestruzzo armato, larga 2,20 metri e con uno spessore di 25 centimetri, destinata a costituire

il supporto dell'armamento.

All'interno della piattaforma è stata predisposta la sede per la rotaia centrale di guida, con dimensioni di circa 20 centimetri di larghezza e 8 centimetri di profondità. La posa della monorotaia e il relativo fissaggio mediante resina elastomerica hanno richiesto elevate precisioni geometriche, con tolleranze dell'ordine di pochi millimetri.

La piattaforma tranviaria nelle aree urbane presenta inoltre una finitura superficiale di colore rosso, che identifica la sede riservata, e un trattamento finalizzato ad aumentarne l'aderenza.



3

Alimentazione a 750 Volt

GCF ha realizzato anche gli impianti di trazione elettrica destinati ad alimentare i convogli.

La linea di contatto è costituita da un singolo conduttore in rame da 120 mm², disposto lungo l'asse della rotaia di guida e sostenuto da circa 640 pali, equipaggiati con i relativi sistemi di sostegno.

Gli impianti comprendono inoltre i sistemi di sezionamento e messa a terra e le opere necessarie alla protezione dalle correnti vaganti.

L'alimentazione dei tram avverrà a 750 Volt in corrente continua, attraverso una rete di sottostazioni elettriche incaricate di trasformare e distribuire l'energia lungo il tracciato.

Un nuovo asse per la mobilità di Padova

La SIR2 rappresenta uno degli interventi principali della strategia di potenziamento del trasporto pubblico urbano di Padova. Una volta completata, la nuova linea contribuirà a collegare la città con i principali poli universitari, sanitari, direzionali e fieristici dell'area orientale, connettendoli anche al nodo ferroviario.

Secondo le stime progettuali, la domanda complessiva della futura rete tranviaria SMART è prevista in circa 20 milioni di passeggeri all'anno nel 2030.

«È un progetto che evidenzia la capacità di GCF di operare come system contractor nelle infrastrutture tranviarie, integrando opere civili, armamento ferroviario e impianti di trazione elettrica in un unico processo costruttivo», ha commentato Giuseppe Brecciaroli, amministratore delegato di GCF.

Il completamento delle opere specialistiche del Lotto 2 rappresenta quindi un ulteriore passaggio verso la realizzazione della nuova infrastruttura tranviaria, destinata a rafforzare l'integrazione tra il sistema di trasporto pubblico urbano e il nodo ferroviario di Padova.

Redazione - 15 settembre 2026

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003