

RETE FERROVIARIA 1964 > 2006

Una iniziativa veramente essenziale per la Zip fu la realizzazione del raccordo ferroviario (nelle due foto la sua partenza dall'area di via Pescarotto). E esso fu progettato e costruito per due esigenze fondamentali: collegare singoli stabilimenti (Officine Meccaniche della Stanga, Acciaierie Venete, ecc.) alla rete ferroviaria nazionale e potenziare un sistema di trasporto per rendere possibile il trasferimento delle merci mediante l'utilizzo dei così detti "carichi unitizzati" – i container – che possono viaggiare sia su ferro che su gomma. L'opera servì quindi per collegare anche la "città annonaria" che negli anni 70 e 80 si trasferì in zona industriale per insopprimibili esigenze urbanistiche. Furono quindi i Magazzini Generali, provenienti da via Rispondo, e il Mercato Ortofrutticolo, trasferito da via Tommaseo, che diedero vita al primo traffico intermodale di Padova, precedendo in tal modo la realizzazione in Zip dell'Interporto, uno dei primi del Paese (vedi pag 74 – 83). Fu proprio a favore di quest'ultima importante infrastruttura che – una volta superata l'esigenza di collegare direttamente le singole industrie alla rete ferroviaria – si scelse di modificare anche il percorso del raccordo (vedi pag 80 – 81) e si finì con l'eliminare del tutto i due binari paralleli che percorrevano le aiuole spartitraffico di via dell'Industria e di via della Navigazione Interna, prima che attraversassero il ponte sul Piovego, verso le Officine Meccaniche della Stanga.



1964



“La zona industriale sarà sempre maggiormente”

RENATO TROILO, PRESIDENTE ZIP DAL 01.12.1988 AL 25.01.1994

Nella pagina di destra, ancora due immagini a confronto del raccordo ferroviario al suo passaggio sotto i viadotti di via Grassi, prima di immettersi in via Friburgo. In questa pagina due momenti dei collaudi, con tanto di locomotiva a vapore in via dell'Industria e sul sovrappasso di via della Navigazione Interna.



1966



1964



1967

