

Un tram-treno per unire Pisa, Lucca e Livorno

L'ipotesi in un convegno dell'associazione Amt per studi su mobilità e trasporti
La linea per il litorale punterebbe al recupero di parte del tracciato del trammino

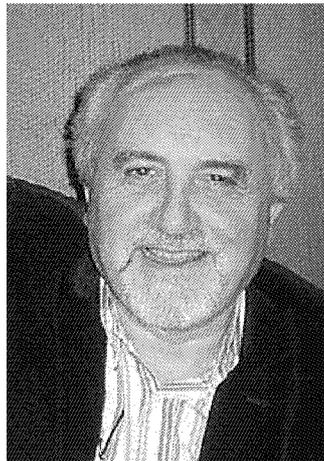
di Francesco Loi
PISA

AL CENTRO MACCARRONE

Ipotesi tram-treno per il trasporto pubblico locale. Tram-treno: ovvero treno nei tratti extraurbani e tram nei tratti cittadini. Tutto con lo stesso mezzo e sugli stessi binari: tramviari in città e ferroviari fuori. A Pisa si parla tanto e da tempo di nuovi mezzi: dal people mover (il sistema delle funicolari per collegare aeroporto e stazione) al bus in sede protetta (stazione-Cisanello), alle nuove Lam (San Rossore-centro, Pisa-Cascina).

Così, sull'idea del tram-treno si terrà un convegno giovedì 24 maggio, al centro Maccarrone. Il titolo dice già molto: "Tram-treno: stato dell'arte e prospettive. Ipotesi di lavoro per l'area vasta Pisa-Lucca-Livorno-Pontedera". L'incontro, patrocinato dalla Provincia, è organizzato dall'Amt, associazione per gli studi sulla mobilità ed i trasporti in Toscana. Il punto di riferimento è quanto già realizzato in Germania (soprattutto a Karlsruhe) e in Francia. «Sono due le considerazioni di partenza: l'aumento della domanda di mobilità, con la necessità di enti locali ed aziende di fornire risposte adeguate ad un territorio in continua evoluzione; e l'esigenza di sottrarre quote rilevanti di traffico alla mobilità privata, riducendo al tempo stesso le emissioni di inquinanti», spiega Terenzio Longobardi, ex assessore provinciale, e componente di Amt Toscana.

L'associazione ha quindi voluto accendere i riflettori sull'area vasta Pisa-Lucca-Livorno, dove da decenni si parla di istituire un sistema di metropolitana leggera o di superficie, senza però essere mai passati ai fatti considerando anche gli elevati costi da sostenere. «Nell'area vasta - aggiungono gli esperti di Amt - la domanda di trasporto è di tipo metropolitano, anche per la presenza di molti e importanti poli di attrazione economici, culturali e turistici e in cui è presente una fitta rete ferroviaria e alcune linee ferroviarie locali attual-



Il programma dell'incontro del 24 maggio

"Tram-treno: stato dell'arte e prospettive. Ipotesi di lavoro per l'area vasta Pisa - Lucca - Livorno - Pontedera" è il titolo del convegno del 24 maggio al centro Maccarrone di via Battisti. Inizio dei lavori alle 14,30. Introduzione di Dario Nistri, presidente di Amt Toscana; e di Giacomo Sanavio, assessore all'urbanistica della Provincia. Poi gli interventi: lo stato della tecnologia tram-treno, vantaggi e prospettive della nuova tecnologia in rapporto alle esperienze europee dell'ing. Giovanni Mantovani (Ataf SpA); sintesi del convegno

precedente di Firenze del prof. Alessandro Fantechi (Amt); ipotesi progettuale di un collegamento Pontedera-Pisa-Tirrenia-Livorno del prof. Massimo Losa (Università di Pisa); la tratta Pisa-Lucca e il tracciato urbano di Pisa dell'ing. Terenzio Longobardi (Amt); il recupero della Cecina-Volterra ed i collegamenti ferro-tramviari con Livorno del prof. Stefano Maggi (Università di Siena) e dell'ing. Roberto Lucani; la tratta Venturina-Campiglia e Piombino dell'ing. Paolo Messina. Dibattito e conclusione.

mente sottoutilizzate rispetto alle potenzialità reali. In questo quadro, l'adozione della moderna tecnologia del tram-treno, che consente di utilizzare contemporaneamente sia i binari ferroviari che quelli tramviari urbani, è in grado di accrescere enormemente il bacino di utenza e di aumentare il livello di efficienza economica e gestionale dell'attuale sistema ferroviario».

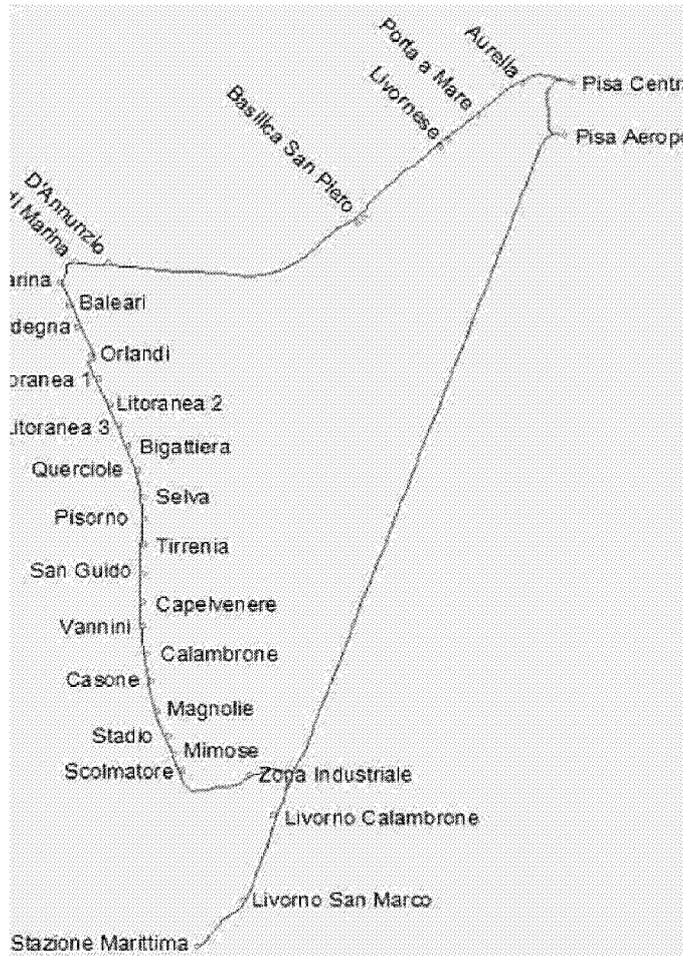
Al Maccarrone si presenteranno quindi alcune idee progettuali, che saranno poi da calare nella fattibilità economica. I costi di realizzazione sono sicuramente molto alti, ma, sommati a quelli di gestione nell'arco di decenni, sostengono ad Amt, fanno diventare questo sistema il più conveniente nel settore.

Applicazioni possibili? Lo stesso Longobardi, al convegno del

24, presenterà due ipotesi: una per la tratta Pisa-Lucca e una per il tracciato urbano di Pisa. In questo secondo caso, sarebbe una linea tranviaria che, da Piazza dei Miracoli, attraverso i lungarni, arriverebbe alla stazione e quindi a Cisanello (da approfondire poi in un'eventuale fase esecutiva tecnico-economica).

Invece, altro esempio, l'ing. Massimo Losa dell'Università di Pisa illustrerà un'ipotesi progettuale di collegamento tra Pontedera, Pisa, Tirrenia e Livorno. Una delle particolarità è che, in parte, avverrebbe una ripresa della vecchia linea del trammino. Il percorso, partendo da Pisa Centrale-Aeroporto, arriverebbe fino alle stazioni di Livorno. La domanda di trasporto è stimata in quasi 10mila persone al giorno. «L'auspicio - conclude Longobardi - è aprire un dibattito nelle città interessate che permetta di ampliare il ventaglio di ipotesi progettuali ora all'esame delle amministrazioni pubbliche del territorio».





Un'ipotesi di tracciato da Pisa a Livorno passando per il litorale

IN GERMANIA

A Karlsruhe c'è l'esperienza europea più avanzata



Un modello di tram-treno

► PISA

Con il termine tram-treno si definisce una famiglia di rotabili che, in ambito periferico, effettuano servizio su tratte ferroviarie tradizionali mentre, in ambito urbano, mediante opportuni raccordi, possono circolare su normali binari tranviari, costituendo di fatto un'estensione dei collegamenti ferroviari esistenti. In tal modo, riescono a servire i centri urbani ed a

collegare tra di loro agglomerati distanti, riducendo drasticamente i cambi di mezzo.

L'esperienza pioniera e più avanzata in Europa è quella di Karlsruhe, città tedesca di 294mila abitanti. Il primo dei servizi di tram treno in questa città entrò in funzione nel settembre 1992 (tra Karlsruhe e Bretten), su una distanza complessiva di circa 30 Km, come linea B della rete extraurbana. Dai circa 2.000 passeggeri pri-

ma dell'introduzione del tram treno, oggi la linea serve 18.000 utenti, grazie alla penetrazione ottimale nel centro urbano di Karlsruhe e all'istituzione di nuove fermate sul percorso ferroviario (raddoppiandone il numero, rispetto a prima) per servire meglio il territorio ed i nuovi insediamenti sviluppatasi lungo la linea. Alcuni tram poi si immettono sulla rete ferroviaria, per varie destinazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA