



PENSIERO STUPENDO

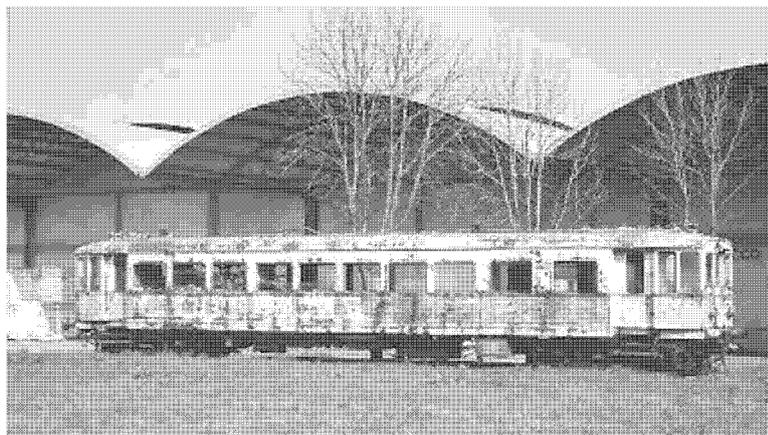


Trenino Livorno-Pisa: il sogno può diventare realtà

Il sondaggio de 'Il Telegrafo' e gli studi di fattibilità di un ritorno al futuro in chiave 'intermodale'

NON UN'OPERAZIONE nostalgica, ma qualcosa di molto più concreto, con tanto di progetto preliminare e preventivi su costi e tempi di realizzazione. Il ritorno 'trenino' Livorno-Tirrenia-Pisa (alias 'trammino', come lo chiamavano oltre Calambrone), la linea ferroviaria elettrica che fino al settembre 1960 collegava le due città sui binari della via litoranea non è campata in aria. Anzi, tutt'altro. A stimolare il dibattito è stato 'Il Telegrafo' che, sabato scorso, raccogliendo lo spunto di Piero Mantellassi, presidente del Consorzio Nautico, ha lanciato on line un sondaggio sull'edizione internet www.itelegrafolivorno.it. In pochi giorni il sondaggio ha riscosso un enorme successo. **"Sei d'accordo con la proposta di riattivare il trenino da Pisa a Livorno?"**, abbiamo chiesto ai nostri lettori. Il 98% dei votanti non solo sarebbe d'accordo, ma addirittura sarebbe entusiasta di un'infrastruttura di questo tipo, naturalmente riveduta e corretta alla luce delle nuove tecnologie e delle mutate condizioni urbanistiche, che hanno in parte inglobato l'originario tracciato. C'è chi suggerisce di ovviare con una sopraelevata, con binari su piloni in acciaio e scale mobili alle fermate e deviazioni da Viale Carducci alla Stazione Ferroviaria e altra deviazione e - con un percorso da studiare - verso la Stazione Marittima tale da avere quattro poli in comunicazione: Stazione Barriera Margherita - Stazione Centrale - Stazione Marittima - Tirrenia.

UN TRACCIATO che non avrebbe fini meramente 'turistici' ma di re-integrazione delle realtà tra Pisa e Livorno-Sud. Del progetto esistono due versioni, uno più esteso e una versione 'light', frutto di studi seri e tesi di laurea in proposito. Il tracciato più esteso è una metropolitana leggera di superficie tra la Versilia e Miramare. Le stazioni

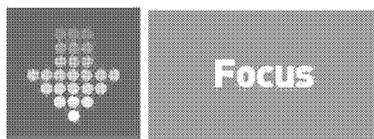


sarebbero Lido di Camaiore, Viareggio Zona interna, Area di Massarosa, San Giuliano Terme, Stazione di Pisa, Darsena Pisana, Marina di Pisa, Vecchio tracciato Interno Calambrone, Bivio per Livorno Porto e nell'altra direzione da Livorno Nord - per intendersi passando sotto la Variante - dietro

Ardenza, Banditella, Antignano Miramare. Un 'trenino' quanto mai utile anche per chi abita nelle zone di Livorno meno servite dai mezzi pubblici, come Limoncino, Colline, Montenero ecc, che hanno visto una drastica riduzione delle linee bus e non hanno più corse dopo o prima di una certa ora. Facendo scendere i passeggeri appena 'a valle' potrebbero essere ricollegate da linee di mini-bus, quasi di taxi pubblico. Per il lungo raggio significherebbe mettere in condizioni ogni livornese di salire in città, o in periferia e poter scendere davanti alla facoltà, al Santa Chiara, all'ospedale regionale di Cisanello (e far ritorno). La domanda di trasporto - per la sola

versione light Livorno-Pisa - è stimata in quasi 19.784 persone al giorno feriale, per un totale di 3 milioni e 240mila passeggeri all'anno. Che diventano addirittura più di dieci volte tanto, incontrando i potenziali passeggeri della linea di area vasta.

IL COSTO stimato per realizzare i 22,370 km con 24 fermate è 217 milioni per la soluzione di tramvia a singolo binario affiancata alla linea ferroviaria esistente. Secondo lo studio "Pisa, Livorno e il tram" elaborato dall'ingegner Andrea Spinosa di Cityrailways Engineering, che ha analizzato la fattibilità per la realizzazione di un servizio tranviario urbano ed extraurbano nella piana dell'Arno e la costa toscana, il gioco varrebbe la candela: in 20 anni che si stimano superiori ai 370 milioni, quando le spese totali per la manutenzione del servizio a 20 anni non supererebbero i 329 milioni.



Focus

Due versioni

Del progetto esistono due versioni, uno più esteso e una versione 'light', frutto di studi seri e tesi di laurea in proposito. Il tracciato più esteso è una metropolitana leggera di superficie tra la Versilia e Miramare. Il secondo collega la Barriera Margherita a Pisa

Utenti giornalieri

La domanda di trasporto – per la sola versione light Livorno-Pisa – è stimata in quasi 19.784 persone al giorno feriale, per un totale di 3 milioni e 240mila passeggeri all'anno. Numeri che diventano quasi dieci volte tanto se si considera l'utenza dell'intera area vasta

I costi stimati

Il costo stimato per realizzare i 22,370 km con 24 fermate è 217 milioni per la soluzione di tramvia a singolo binario affiancata alla linea esistente. Secondo lo studio "Pisa, Livorno e il tram" elaborato dall'ingegner Andrea Spinosa di Cityrailways Engineering



Hanno detto



MARIA ROSETTA ESPOSITO
Favorevole

Tanto di quello di bello che era è stato demolito per ignoranza E continuiamo a rovinare i nostri bellissimo Viali a mare, le nostre belle Terme del Corallo, il nostro ospedale il nostro porto



BRUNO AMORE
Favorevole

Il trenino da Livorno a Pisa avrebbe potuto essere trasformato in una metropolitana leggera di superficie, perfino per arrivare fino all'aeroporto Galileo Galilei



VITO BORRELLI
Possibilista

Non credo che il vecchio percorso del "trenino" sia il più ragionevole, ma è certo che l'area di Livorno, Collesalveti e Pisa, necessita di infrastrutture che assicurino trasferimenti quotidiani e mobilità dolce



FABRIZIO ROCCHI
Propositivo

Oggi, se si parla di 'trenino', non può non essere che una metropolitana di superficie, sul genere di quella di Firenze: i luoghi da collegare sono aeroporto, porto, centro di Pisa con centro di Livorno



PAOLA GIOVANI
Contraria

È stata una bella realtà dell'epoca che non potrebbe più funzionare ai tempi odierni se non a solo scopo turistico, ma Livorno non vive di turismo. Iniziamo ad usare i mezzi pubblici già esistenti pagando il biglietto