

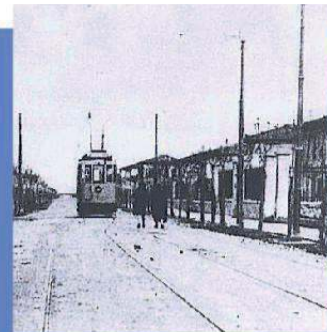


# LE (G)GENDE PISANE

di Fabio Vasarelli



Il capolinea a San Michele degli Scalzi e il tram in sosta in Piazza del Duomo



Il tram in viale Giovanni Pisano e il deposito bombardato nell'agosto 1943

## I be' tempi su rotaia

Tuffo all'indietro nel primo Novecento. Nostalgia di tram

“Si stava meglio quando si stava peggio!”, “Prima le cose le facevano davvero perbene!”.

Quante volte l'abbiamo sentito dire. E anche l'intramontabile “Be' mi' tempi!” non manca mai nel parlato dei pisani non più giovanotti, un po' nostalgici e un po' chiacchieroni, un po' polemici e un po' memoria genuina della Pisa che è stata. In effetti c'è del vero anche dietro alle lamentele della nostra gente, che “bubbola” tanto ma poi rimane indolentemente a guardare.

Nel primo Novecento, una delle cose belle e fatte bene, era il tram. Non quello a vapore per Boccadarno, né quello elettrico che raggiungeva il mare, ma quello in città. D'accordo, le tranvie erano la novità del momento e non esisteva ancora la mobilità su gomma, ma di certo, per cura, progettazione e modo di intendere i trasporti cittadini erano (e sarebbero) avanti e di qualità, rispetto alle idee progettuali di oggi, spesso improvvisate e poco orientate all'interesse pubblico.

Ebbene, come molte città italiane, anche Pisa, nella prima metà del Novecento, ebbe la sua rete tranviaria, in sostituzione degli omnibus, ovvero le carrozze pubbliche trainate dai cavalli. La prima corsa dei tram risale al gennaio

Nonostante le caratteristiche tortuose delle strade del centro storico, la rete si sviluppò con eleganza nel tessuto medievale della città

1912, preceduta da alcuni anni di burocratiche controversie. Ma il fascino della novità fu irresistibile. La rete tranviaria di Pisa, attiva fino al 1952, rappresentò ai tempi uno strumento di forte modernizzazione della città e le molte cartoline d'epoca dimostrano quanto la novità del mezzo fu apprezzata dalla popolazione pisana.

Nonostante le caratteristiche tortuose delle strade del centro storico, che avevano costretto i progettisti ad optare per linee a binario unico (con qualche raddoppio per gli incroci), la rete si sviluppò con eleganza nel tessuto medievale della città: la linea 1 (Stazione-Piazza Duomo,



La vettura tranviaria n. 3 nei pressi dell'animata piazza Garibaldi

2,127 chilometri) attraversava via Vittorio (oggi Corso Italia), Borgo Stretto e Piazza dei Cavalieri, mentre la linea 2 (Stazione-Teatro Politeama, 3,115 chilometri) percorreva piazza San Paolo e i lungarni nord.

Il deposito e la centrale elettrica, che alimentava la rete a 600 V, erano in via Battisti. Il servizio richiedeva inizialmente l'impiego contemporaneo di cinque vetture, che viaggiavano a distanza di 10 minuti (sulla linea 1) e 15 minuti (sulla linea 2), alla velocità media rispettivamente di 12 chilometri all'ora (11 minuti di percorrenza) e 14 chilometri orari (13 minuti di percorrenza).

Dal 1928 le esigenze di trasporto aumentarono e la rete fu ampliata, in virtù dello sviluppo dei quartieri periferici di Porta a Lucca, San Marco e



Il filobus di Pisa sul ponte di Mezzo

La Cella: la linea 1 venne prolungata oltre la Porta Nuova, in via Bonanno, mentre la linea 2 fu ampliata da entrambe le parti (a sud fino a San Marco e a est fino alla chiesa di San Michele degli Scalzi). Venne infine realizzata la linea 3 (Porta a Lucca - La Cella), che sfruttava l'asse tran-

viario già esistente (via Vittorio - Borgo), per poi attraversare via San Martino e via Fiorentina ad est, mentre a nord transitava in via Luigi Bianchi e viale Giovanni Pisano.

Fino al 1943, il tram urbano svolse egregiamente il proprio servizio, fino alle pesanti distruzioni dei bombardamenti

alleati, che causarono gravissimi danni agli impianti e al materiale rotabile. La ricostruzione non fu veloce, ma ci fu; tuttavia, l'orientamento prevalente del dopoguerra, non favorevole ai sistemi su rotaia, portò alla decisione di sostituire la tranvia con una nuova rete filoviaria. Alcuni applaudirono alla modernità del filobus, altri chinarono la testa consapevoli che fu cancellata per sempre tanta parte del loro passato. Cominciava a trapelare che la politica italiana, in fatto di trasporti pubblici locali, avrebbe spinto solo per la gomma. Una volta terminato il servizio tranviario, tutte le vetture vennero accantonate, in attesa della demolizione in largo Duca d'Aosta.

Dopo il filobus, arrivarono i bus e lì siamo rimasti. In Italia il tram ha resistito solo nella

grandi città, ma oggi (molto lentamente) la tendenza si sta invertendo, anche perché siamo in affannoso ritardo rispetto agli standard europei. Le città metropolitane hanno ammodernato la rete e l'hanno integrata con quella dei trasporti extraurbani su ferro. In Europa, intanto, si è già affermata la tecnologia del tram-treno, ovvero la possibilità di riutilizzare vecchie linee ferroviarie e quelle esistenti per far circolare rotabili moderni ad alta frequentazione secondo varie modalità.

E a Pisa? Non avrebbe forse l'area vasta Pisa-Lucca-Livorno-Massa il diritto (e i numeri) per meritare un'attenzione progettuale maggiore come area metropolitana, da questo punto di vista? Ripensare a una rete urbana su ferro è così ridicolo? Mentre emerge chiaramente l'errore concettuale dell'aver smantellato una ferrovia stazione-aeroporto (percorribile in maniera frequente con adeguato materiale rotabile) in ragione di un collegamento costoso e mal dimensionato, si pensa oggi al solo allacciamento diretto stazione-ospedale, concepito prima come tranvia (su un ponte nuovo!), poi divenuto filovia ed infine declassato a busvia in sede propria (ovvero quello che c'è già ora, la Lam!). Poi stop. Se i pendolari che arrivano a Pisa sono disa-

Oggi, in ottica di area vasta, bisognerebbe allargare gli orizzonti e pensare ad una rete organica seria ed efficiente su ferro

giati è solo colpa delle ferrovie e dei treni.

La soluzione c'è, non è banale, ma sembra proprio che non si voglia nemmeno affrontare. In ottica di area vasta bisogna allargare gli orizzonti e pensare ad una rete organica seria ed efficiente su ferro, utilizzando tracciati esistenti, ricorrendo alla tecnologia del tram-treno, raddoppiando i binari nel raggio di 30/40 chilometri ad uso metropolitana, ammodernando i rotabili e ripristinando in chiave moderna il collegamento collitoriale.

Sogni, reali possibilità o speranze sopite dal centralismo regionale?