



IL TRENO IN TOSCANA NON SOLO ALTA VELOCITÀ

a cura di
AMT Toscana
Armando Cocuccioni,
Alessandro Fantechi e Fabio Piccioli

**ANZI, LA VELOCITÀ MEDIAMENTE È BASSA;
QUALCHE VOLTA PER RAGIONI TURISTICHE -
COME IL VECCHIO 'VAPORE' CHE PORTAVA A
MARRADI - O PER QUESTIONI ALTIMETRICHE
MA SPESSO PER INADEGUATEZZA DELLA RETE.
ANCHE SE ASSISTIAMO AL CONTROSENDO DI
RETI, COME QUELLA FAENTINA CHE POTREBBE
CONTRIBUIRE AL DISEGNO DI UNA LINEA
METROPOLITANA REGIONALE.
GRAZIE AL CONTRIBUTO DELL'ASSOCIAZIONE
AMT E DEI SUOI PROFESSIONISTI ECCO UN BREVE
RITRATTO DELLE FERROVIE TOSCANE.**

LE FERROVIE SECONDARIE DELLA TOSCANA NORD OCCIDENTALE

di Armando Cocuccioni

Prendendo in considerazione le ferrovie secondarie della Toscana nord occidentale che comprende le province di Lucca, Massa Carrara, la parte settentrionale della provincia di Pisa e la parte meridionale della Provincia di Pistoia, si traccia un quadro storico davvero singolare.

Le infrastrutture considerate sono quelle comprese tra i nodi di Prato e di Empoli, verso Firenze e Siena, di Pisa e Viareggio, verso la La Spezia e Livorno dai nodi di Pistoia e di Aulla verso i valichi dell'Appennino. Parliamo di un bacino abitato da circa 1.250.000, pari a un terzo della popolazione Toscana e che contribuisce al P.I.L. della Toscana per quasi il 40%.

Si pensi che alla data dell'Unità di Italia nel bacino considerato vivevano 672.790 abitanti che godevano di un'infrastruttura ferroviaria di tutto rispetto in parte notevole già in esercizio, e in parte in fase di avanzata progettazione e realizzazione. In pratica sette anni dopo l'unità d'Italia (nel periodo di Firenze capitale) il bacino disponeva di collegamenti ferroviari per 202,43 km di linea realizzati con tecniche anche d'avanguardia costituiti dalla direttrice tirrenica, dalle ferrovie "Leopolda" e "Maria Antonia" e dal tratto toscano della "Porrettana".

Lo sviluppo del trasporto su ferro è proseguito in modo sostenuto fin dopo la prima guerra mondiale e, negli anni tra il 1920 e il 1930, quando la popolazione era salita a 2.810.000 abitanti, la rete ferroviaria si accresce di ulteriori 124,98 km per un totale di 327,41 km con la ferrovia privata marmifera e le prime tratte di quella che sarebbe diventata la Lucca-Aulla con i rami da Lucca a Castelnuovo Garfagnana e da Aulla a Monzone e con la realizzazione della Lucca Pontedera e il collegamento Lucca-Viareggio. La densità scende a 8.582 abitanti per km di linea. Nello stesso periodo si assiste a un imponente sviluppo della rete tranviaria che raggiungerà la dimensione complessiva di 188,72 km.

Nel periodo successivo, che arriva fino ai nostri giorni, la popolazione continua ad aumentare fino a gli attuali 1.245.000 ma non ci sono sviluppi di nuove linee tranne il completamento della Lucca-Aulla, ma già dagli anni trenta comincia lo smantellamento di alcune tranvie. La seconda guerra mondiale darà il colpo di grazia all'infrastruttura ferroviaria e a oggi tra le ferrovie classificate come complementari, di cui ci occupiamo, restano in esercizio: Firenze-Prato-Pistoia-Lucca, Lucca-Pisa, Lucca-Viareggio e Lucca-Aulla che si connettono alla rete fondamentale costituita dalla Genova-Pisa-Roma, dalla 'direttissima' Roma-Firenze-Bologna, dalla linea AV Roma-Firenze-Bologna, dalla Parma-La Spezia e dalla Firenze-Empoli-Pisa-Livorno.

BY TRAIN IN TUSCANY: NOT ONLY HIGH-SPEED

On the contrary, speed is usually low: sometimes for tourism, as in the old steamer for Marradi, or for altitude reasons, but more often for network inadequacy. Here's a brief portrait of tuscan railways.

SECONDARY RAILWAYS OF NORTH-WESTERN TUSCANY

Considering the secondary railways in the provinces of Lucca, Massa Carrara, the northern part of the Province of Pisa and the southern part of the Province of Pistoia, what comes out is a very distinctive picture.

The infrastructures considered are those between Prato and Empoli, towards Florence and Siena, Pisa and Viareggio, La Spezia and Leghorn, Pistoia and Aulla towards the passes in the Apennines: 1.250.000 million people living in the area contributing almost to the 40% of Tuscany's GDP.

Seven years after the unification of Italy, there were 202,43 km of lines built with the most updated technology. The railway development continued until after the first World War and between the 1920 and 1930, the total length amounted to 327,41 km. In the same period, the tram system developed dramatically and reached 188,72 km in total.

In the years that followed until nowadays, no other major development are executed and some tramways are even dismantled.

The secondary railways pass through and serve important industrial districts, such as paper factories, plant nurseries, marble and leather workshops, as well as benefiting tourism and farming.

All lines have always served

passengers and freight transport alike.

The latter still experience some limitations especially for weight and speed on some railway bridges.

The passenger service is somehow issues, mainly due to the fact that the lines have not been updated since their construction and there is a lack of rail crossings which causes predictable delays.

On the Lucca-Aulla line for example, the doubling of rails is not necessary but geological interventions, especially in particularly critical areas, are much needed.

A special reference should go to the Lucca-Pontedera line which was bombed in 1944 and never rebuilt and finally abandoned in 1958: many proposals have been put forward but only time will tell.



Le linee secondarie prese in esame, oltre a servire circa un terzo della popolazione della Regione, attraversano e servono distretti industriali importanti, quali quello cartario, quello florovivaistico, quello marmifero, quello della pelletteria e delle calzature, quello della cantieristica, quello della meccanica e infine quello del turismo culturale, turistico-paesaggistico, termale e marino, senza dimenticare le attività agricole boschive.

Tutte le linee considerate hanno vocazione sia per il servizio passeggeri, che per il servizio merci, e, relativamente a quest'ultimo, si ricordano gli investimenti effettuati sullo scalo di Minucciano (settore marmifero) e la piattaforma logistica di Capannori-Porcari (settore cartario e altri). Tutte le linee sono a binario unico, tranne un breve tratto tra Lucca e Montuolo, dove si sovrappongono la Lucca-Pisa e la Lucca-Viareggio e tutte sono elettrificate ad eccezione della Lucca-Aulla. Per il servizio merci sussistono ancora problemi di limitazione di carico e di velocità in particolare per quanto riguarda l'attraversamento di alcuni ponti. Per il servizio passeggeri possiamo definire il seguente quadro: sui collegamenti Prato-Pistoia-Lucca, Lucca-Viareggio e Lucca-Pisa, il binario unico rende difficoltosa l'attuazione del memorandum (che comunque tutt'ora presenta dei buchi) nonché la velocizzazione e la regolarità delle linee, che potrebbero essere ben più appetibili e che in alcune ore di picco avrebbero bisogno anche di un incremento di capacità, la velocizzazione è anche legata all'eliminazione di alcune viziosità di percorso (che non è mai stato modificato) dovute soprattutto alla sua progettazione costruzione in epoca non automobilistica, e all'eliminazione dei passaggi a livello.

Sulla Lucca-Aulla non sembra necessario il doppio binario e poiché ha una bassa utilizzazione (tranne che per qualche treno turistico) come linea di valico, potrebbe essere immaginato un esercizio diverso, con materiale rotabile più performante, oltre a interventi di stabilizzazione del tracciato che corre in zone particolarmente critiche dal punto di vista geologico. Un discorso particolare merita la Lucca-Pontedera bombardata nel 1944 e mai più ricostruita e dichiarata dismessa nel 1958, sulla quale sono state fatte varie ipotesi di ripristino, anche come alternativa al raddoppio della tratta Montecatini Lucca e che potrebbe ancora esercitare un ruolo infrastrutturale importante, sia per i passeggeri che per le merci come dorsale tra i vari distretti industriali.





photo: Ambra Colacione



photo: Ambra Colacione

FAENTINA E PORRETTANA: DUE FERROVIE TRANSAPPENNICHE

di Alessandro Fantechi e Fabio Piccioli

Il traffico sulla Faentina si è stabilizzato negli ultimi anni su un flusso non importante, ma nemmeno secondario di treni passeggeri locali con buoni coefficienti di riempimento, anche se operati con convogli corti, e che hanno visto l'abbandono delle fermate con frequentazione scarsa. In ogni caso i dati del 2007 ci dicono che sui 32 treni giornalieri sono saliti 1.133 passeggeri, con un coefficiente di riempimento del 33,30%, secondo solo, in Toscana, a quello della Firenze-Pisa.

L'offerta si basa su un cadenzamento orario di collegamenti attestati a S.M.N., con tempo di percorrenza da Borgo San Lorenzo via Vaglia inferiore ai 40 minuti, con collegamenti nelle ore di punta attestati a Campo Marte, con tempo di percorrenza inferiore ai 45 minuti. Analoga offerta, ma con convogli più lunghi, cadenzamento orario con rinforzi in punta, sulla Faentina via Pontassieve. Nondimeno, esistono ancora potenzialità per uno sviluppo di questa linea, ad esempio per quanto riguarda i collegamenti interregionali con la Romagna e le Marche oppure mediante una migliore integrazione con il servizio su gomma.

Molto diversa è la situazione della Porrettana, che vede una precisa demarcazione nella stazione di Porretta tra il versante emiliano, dove il traffico è fiorente, e il versante toscano, più volte oggetto di tagli e minacce di chiusura. I dati del 2007 ci dicono che sui 21 treni giornalieri sono saliti 416 passeggeri, con un coefficiente di riempimento del 20,4%. La frana di Corbezzoli di quest'ultimo inverno rischia di porre una seria ipotesi sul ritorno del treno su queste storiche rotaie.

L'importanza storica della linea Porrettana (primo collegamento ferroviario realizzato attraverso l'Appennino, inaugurata da Vittorio Emanuele II nel 1864), con i suoi interessantissimi reperti di archeologia industriale, potrebbe essere motivo di un suo rilancio come oggetto stesso di turismo, così come avviene in molte ferrovie all'estero.

L'Associazione per gli Studi sulla Mobilità ed i trasporti in Toscana (AMT) diretta da Dario Nistri ha la finalità di creare un centro di studi sulla mobilità sostenibile, sui servizi pubblici locali e sulle politiche di assetto al territorio. L'Associazione ha come obiettivi specifici la raccolta e la diffusione di saperi e competenze ed essere di stimolo alla promozione di progetti ed interventi per il miglioramento dell'ambiente urbano e la sensibilizzazione degli attori istituzionali a favore di buone politiche per il trasporto pubblico così come dei cittadini per un corretto approccio alle problematiche della mobilità.

<http://www.amt.toscana.it/>

TWO TRANS-APENNINE RAILWAYS

The traffic on the Faentina Line has settled in the last years on a low but significant number of local passengers and many less frequented calls have been discontinued.

However 2007 data show that on 32 daily trains around 1.133 passengers used the service with a load factor second only to the Florence-Pisa line. The offer is based on a hourly service, covering the distance from the station of Florence Santa Maria Novella to Borgo San Lorenzo in less than 40 minutes.

A similar service, with more coaches, operates on the Faentina line. Nevertheless, there is much room for improvement, especially for the interregional connection with Romagna and Marche and for an integrated bus service.

Much different is the situation on the Porrettana which clearly shows how on the Emilia side passenger traffic is thriving whereas on the Tuscan side there have been many financial cuts and discontinuations. 2007 data show that on 21 daily trains around 416 passengers used the service, with a load factor of around 20.4%.

The historical importance of the Porrettana line (inaugurated by Vittorio Emanuele II in 1864), with its many and interesting finds of industrial archeology, could be the reason for a touristic relaunch of the line.

ATM aims at creating a centre for sustainable mobility, local public services and territorial policies, improving the urban fabric and promoting projects and intervention in favour of citizens involvement.

