

Il lavoro di ricerca storica e iconografica di Fabio Vasarelli ci offre un punto di riferimento completo su un tema, riassunto in una parola, che risuona con affetto nelle memorie dei pisani, sia nelle generazioni più anziane che l'hanno vissuto, sia in quelle più giovani che hanno potuto vederne l'immagine solo in cartoline d'epoca: il trammino. Negli ultimi anni, anche grazie all'impegno dell'autore, il tema di ripensare come fattibile una mobilità che porti al litorale pisano attraverso rotaia ha ripreso spazio nel dibattito pubblico. Proprio oggi, in tempi in cui l'assetto istituzionale degli enti locali ci chiama a immaginare nuove soluzioni di integrazione e collaborazione, la storia del "trammino" è anche storia di un percorso che avvicina Pisa a Livorno, e vive il territorio, dal punto di vista della mobilità, come un'unica piattaforma a cui dare risposta.

Il volume di Vasarelli ha il merito di ricostruire dettagliatamente il percorso storico della linea Pisa-Tirrenia-Livorno, rendendo conto dei cambiamenti, delle scelte, della storia del litorale pisano, dal punto di vista infrastrutturale e architettonico, ma anche da quello sociale e del costume. Ripercorrere le sorti degli stabilimenti cinematografici di Tirrenia, o la nascita di Camp Darby, o l'architettura ferroviaria delle piccole stazioni lungo la linea che portava al mare lavoratori, famiglie, ha il senso di riscoprire il fascino della storia di questi luoghi per valorizzarlo nel presente e nel prossimo futuro.

Nell'anno in cui festeggiamo i 140 anni di Marina di Pisa e gli 80 anni di Tirrenia, pensare a un futuro dove una nuova mobilità torna ad affidarsi ai binari può e deve essere il canale privilegiato per avvicinare il litorale pisano al suo reale "sviluppo sostenibile".

Andrea Pieroni
Presidente della Provincia di Pisa

Il “trammino”, malgrado la sua dismissione risalga agli anni sessanta del secolo scorso, è ben presente nella memoria dei pisani. Rimanda le immagini di gite sul litorale in un periodo della storia pisana e nazionale in cui la guerra è ormai lasciata alle spalle, il paese cresce, si guarda al futuro con ottimismo. Il trammino continua ad essere presente anche nelle conversazioni e negli scambi di idee, come qualcosa di cui non si è perso mai il significato. Il trammino, soprattutto, è di nuovo presente nel dibattito tecnico e amministrativo sulla mobilità sostenibile e, in particolare, sui collegamenti col litorale.

La questione si inquadra in un più ampio punto di vista che riguarda la riqualificazione complessiva del litorale pisano. Un litorale che ha grandi possibilità, che gode di un fascino che i pisani ben conoscono, ma che può essere ancora di più apprezzato da un turismo sensibile ai problemi dell’ambiente e alla qualità. Si tratta di una materia che merita iniziative di promozione, di marketing territoriale che comunichi una precisa e riconoscibile identità dei luoghi. Iniziative a cui l’amministrazione sta lavorando, pur in un quadro di difficoltà finanziarie crescenti. Tali iniziative sono particolarmente attuali in quanto sul litorale sono stati fatti interventi ingenti e significativi, tali da segnare un vero e proprio passaggio d’epoca. Il porto turistico di Marina di Pisa, gli interventi sulle colonie e sul teatro, il nuovo Calambrone, rappresentano un disegno concreto e attuale per le prospettive del litorale, a cui si devono aggiungere i rilevanti investimenti che questa amministrazione ha messo in campo per le infrastrutture di Marina di Pisa e Tirrenia.

È evidente come, in un tale contesto, le problematiche della mobilità sostenibile tra la città e il litorale rappresentino un tema cruciale e la linea e il resede dello storico trammino, una risorsa a cui si guarda in termini concreti. Le possibilità di un recupero, come è noto, sono diverse e tutte legate al problema delle risorse per l’attuazione e la praticabilità. Merito di questo bel libro è di aver ricostruito la storia del trammino in uno scenario ampio, di aver affrontato i molteplici aspetti che la riguardano e di aver contribuito ad alimentare il dibattito attuale. Salutiamo dunque la pubblicazione come un evento importante per rendere conto delle caratteristiche del nostro territorio, ma anche come un contributo molto serio e documentato al dibattito attuale.

Marco Filippeschi
Sindaco di Pisa

Introduzione

Fabio Vasarelli, un giovane profondamente innamorato di Pisa, della sua storia e delle sue tradizioni, è tornato a scrivere su un argomento a lui caro da anni, ripercorrendo in questo volume le lunghe ed affascinanti vicende del “trammino”, dalle sue origini alla sua fine, con un insieme di notizie, molte delle quali poco note.

Il testo, di oltre 230 pagine, si svolge cronologicamente in una serie di 12 capitoli, con un glossario ed una aggiornata bibliografia finale, a partire dagli inizi di questo servizio come tramvia a vapore tra Pisa e Bocca d'Arno, per poi ricordare nel tempo tutte le tappe e le trasformazioni subite da questa linea di comunicazione ferroviaria.

Le notizie riportate dall'Autore sono il risultato di lunghe e pazienti ricerche, condotte in archivi pubblici e collezioni private; il testo inoltre è corredato da un notevole apparato iconografico con oltre 430 immagini di cartoline, foto, cartine ed orari.

Un breve cenno sugli argomenti affrontati.

Nell'ormai lontano 1891 la Società, che già gestiva la linea Pisa-Pontedera, facendosi portavoce delle richieste avanzate dalla popolazione, non solo cittadina, al fine di avere anche un collegamento verso il mare, nel gennaio di quell'anno presentò al Comune di Pisa la domanda al fine di ottenere la concessione anche di una tranvia a vapore tra il capoluogo e Bocca d'Arno, in prosecuzione del già esistente tratto per Pontedera, al fine anche di valorizzare il litorale. Il Comune accolse subito questa richiesta e fu quindi stipulata una convenzione tra l'ing. Francesco Rognetta, presidente della Società Italiana per le Ferrovie Economiche e Tramvie a vapore per la provincia di Pisa, e l'allora sindaco della città, prof. Angiolo Nardi Dei. Nel giugno dell'anno successivo avvenne, fra il plauso di tutti, l'inaugurazione di questo nuovo servizio. Notevole risultò fin dall'inizio il volume del traffico, di passeggeri e merci, specie stagionale.

Da allora, nel corso di quasi 70 anni, tanti sono stati gli avvenimenti occorsi, che costellano la vita del trammino, come affettuosamente, fin dall'inizio, lo hanno chiamato i Pisani. Ricordiamo solo che nel 1929 alla prima Società subentrò la STEFET; che nel 1932 si passò ad una più moderna elettrificazione della linea; che nel 1936 ci fu un nuovo cambio di gestione sociale e subentrò la SAIET, poi le distruzioni apportate dalla guerra; quindi la gestione di tutta la ferrovia fu affidata ad un Consorzio pubblico (ACIT) a partire dall'aprile 1950 ed infine la dolorosa chiusura della linea nel 1953, fra il rimpianto di tutti, sostituita con un servizio di autobus, fino ad arrivare al 15 settembre 1960, con la chiusura definitiva del servizio ferroviario e l'ultimo viaggio del trammino.

Fu questa una sciagurata decisione, presa con una marcata miopia politica, favorevole ad una scelta opportunistica per una viabilità su gomma.

Completano questo *excursus* due capitoli: il primo prevalentemente fotografico, ci fa ripercorrere idealmente tutti i 32 Km. di questa linea, da Pisa a Livorno, confrontando immagini di ieri e di oggi, ed il secondo dedicato ad illustrare le stazioni e i fabbricati della ferrovia, oltre 25, con un piccolo viaggio – come scrive l'Autore – nell'architettura degli anni Trenta e con quale gusto si costruiva in quel periodo.

Il capitolo finale è dedicato ad un'intervista ad Alfredo Bargagna, l'ultimo capostazione di Marina di Pisa fino al 1960, quando venne chiuso l'esercizio della ferrovia.

Numerosi gli avvenimenti ricordati e documentati in questa lunga storia. Un libro importante quindi, non solo dal punto di vista documentaristico ma anche perché farà rivivere in tanti Pisani, specie in quelli più avanti negli anni, quei momenti passati sicuramente felici, quando, fra la confusione festosa di tanta gente, allora più cordiale e serena, ragazzi, donne con borse piene, studenti, anziani, si saliva su questo mezzo, che poi correva lungo l'Arno, lento ma sempre in orario, per raggiungere infine il mare.

Tanti veramente questi ricordi: specie negli anni Cinquanta il trammino rappresentò indubbiamente il mezzo che portò ogni giorno, in un clima festoso ed allegro, migliaia di passeggeri verso le spiagge tra Marina di Pisa ed il Calambrone.

Al termine del suo contributo, Vasarelli con vera passione rivolge un caldo invito alle competenti autorità di oggi al fine di riesaminare, con spirito veramente costruttivo, l'opportunità di riattivare questa linea, nelle forme più idonee ed aggiornate come metropolitana leggera di superficie, che fra i tanti vantaggi, fra cui di non inquinare, avrebbe anche quello di offrire una maggiore capacità di socializzazione, di cui oggi abbiamo sicuramente bisogno.

Il tema del trammino resta quindi ancora attuale!

Per l'importanza che riveste come fonte documentaria, vogliamo segnalare l'archivio ora ACIT, oggi conservato al pian terreno di una palazzina dell'Azienda in via C. Battisti, in cui da oltre 15 anni (fra i vari spostamenti precedenti è stato anche ad Ospedaletto) sono conservati tutti i carteggi rimasti riguardanti questa linea ferroviaria.

Si tratta di oltre mille raccoglitori cartacei, il più antico risale al 1928, con le convenzioni e delibere riguardanti la costruzione e gli ammodernamenti apportati allora a questa ferrovia; poi ancora, in ordine cronologico, raccoglitori per gli anni 1932-43 e quindi 1946-50, ricchi di regolamenti, progetti, disposizioni, verbali e planimetrie.

Importante per il suo aspetto storico è il grosso incartamento per il periodo 1955-59, contenente un'ampia documentazione sui progetti, molto dettagliati, di ammodernamento e di potenziamento per la linea Pisa-Tirrenia allora studiati dall'ACIT, che ebbero allora tutte le necessarie approvazioni dalle varie autorità, anche dalla Provincia di Livorno e dal Ministero dei Trasporti nel 1956, nonché la copertura finanziaria presso la Cassa di Risparmio di Pisa; il piano prevedeva anche il noleggio di sei vetture a carrello da parte delle Ferrovie di Stato. Tutti questi lavori avrebbero dovuto essere completati entro tre anni. Gli avvenimenti successivi, anche contro la volontà popolare, andarono invece in senso opposto: per le strategie politiche del tempo, furono poste localmente una serie di difficoltà burocratiche dirette all'insabbiamento di questo progetto, che fu poco dopo sostituito nel giugno 1960 con un servizio di autobus su strada, favorendo con ciò la FIAT.

L'archivio si fa sempre più ricco a partire dagli anni '60 del secolo scorso, con tantissimi verbali, disposizioni, regolamenti, organici, appalti, pratiche del personale, rassegne stampa, delibere, cause di lavoro, ordini di pagamenti.

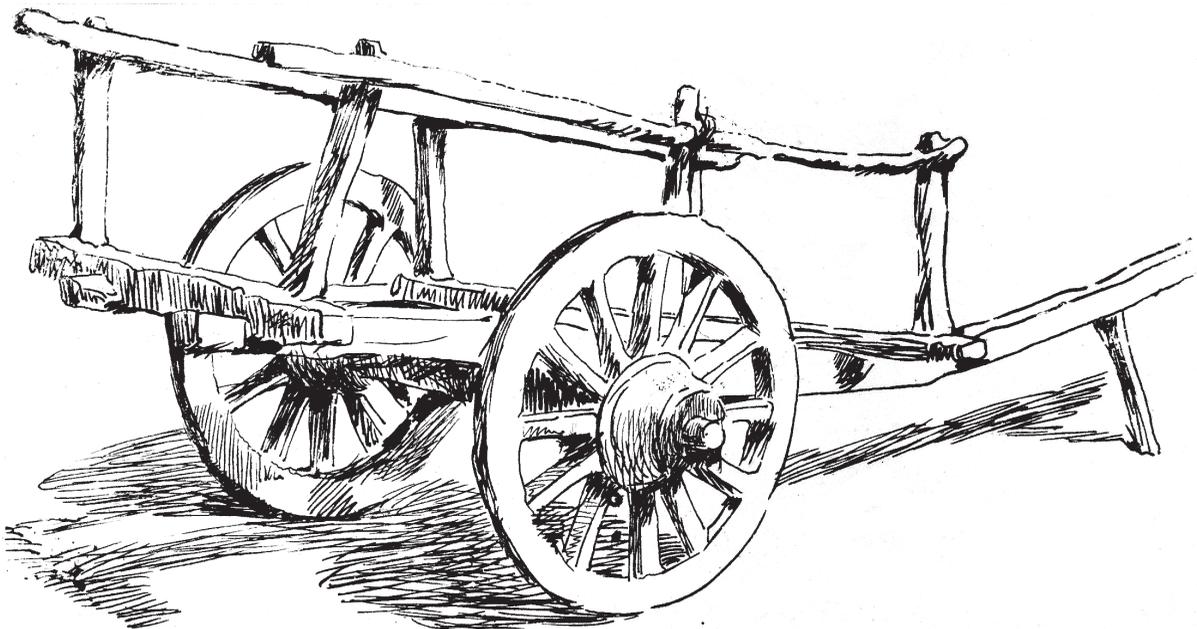
Da segnalare anche la presenza di un grosso fascicolo dedicato alla Mostra che nel 1962 si tenne presso palazzo Gambacorti, dedicata ai 50 anni del servizio di pubblico trasporto a Pisa.

Come si può capire, è un insieme veramente notevole per coloro che sono interessati a studiare e ad approfondire la lunga storia di questa linea tranviaria.

Vogliamo infine riprodurre una curiosa testimonianza iconografica. Nell'ormai lontano 1880, quando l'argomento dell'utilità di una linea ferroviaria per Marina cominciava ad essere ampiamente dibattuto, e non solo in città, uscì un albo "artistico-letterario-musicale" dal titolo *Pisa*, a cura della libreria Macario e pubblicato a beneficio degli asili infantili, con il contributo di vari collaboratori ed arricchito di numerosi disegni raffiguranti personaggi, vedute di Pisa, popolani, scene di guerra, navicelli e guerrieri medievali; fra queste immagini, firmata da Stanislao Pointeau, è presente anche una curiosa proposta per questo futuro collegamento: viene raffigurato un semplice barroccio su due ruote, da essere tirato da cavalli, che questo artista presenta come "modello di vettura per il nuovo Tram way tra Pisa e Bocca d'Arno, per la futura estate 1880".

Un suggerimento tecnico non certo innovativo ed originale, ma semplice, popolare, poco costoso e di facile attuazione!

Alberto Zampieri



*Modello di vettura per il nuovo
Tram way tra Pisa e Bocca d'Arno
per la futura estate 1880
S. Pointeau*