

Fabio Vasarelli
Riccardo Cerasa

Le stazioni del Trammino

Edizioni ETS



La ferrovia elettrica Pisa-Tirrenia-Livorno

di Fabio Vasarelli

La storia della ferrovia del litorale pisano, conosciuta dalla maggior parte dei Pisani col nome di *trammino*, è stata breve (1932-1960), ma molto intensa, tanto da rimanere ben impressa nella memoria di chi l'ha vissuta e nei sogni di coloro che oggi rimpiangono l'utilità di quel treno bianco e rosso per il mare. Le vicende del trammino hanno toccato tutti i momenti salienti del litorale pisano, dalla nascita di Tirrenia e Calambrone allo sviluppo di Marina di Pisa, dalla stagione d'oro del cinema pisano alle colonie marine fino alle impronte architettoniche lasciate dai progettisti, che realizzarono alcune delle stazioni più interessanti dell'intera linea ferroviaria.

Prima del 1932 esisteva un vero trammino,

Un convoglio a forte composizione in partenza dalla stazione di Tirrenia e diretto verso Pisa.



L'architettura dei fabbricati della ferrovia

di *Riccardo Cerasa*

Al tempo della realizzazione dei fabbricati delle stazioni, delle case cantoniere e delle fermate della ferrovia Pisa-Tirrenia-Livorno, in Italia il regime fascista, secondo le aspettative di Benito Mussolini, commissionava edifici e opere pubbliche variamente ispirati allo stile littorio. Nel 1929 venne pubblicato il bando per il “Piano Regolatore della città e della Marina di Pisa”, nel 1932 fu istituito l'Ente Autonomo Tirrenia e nel febbraio 1933 pubblicato il bando di concorso per il Piano Regolatore della città di Tirrenia, che avrebbe dovuto «essere per modernità, eleganza e razionalità quanto di meglio possa offrire oggi l'urbanistica moderna».

A Pisa si costruivano edifici pubblici e quartieri in stile littorio e a Calambrone si realizzavano i fabbricati delle colonie marine in vari stili, secondo i dettami dell'architettura razionalista, del movimento moderno e dell'architettura futurista. In città operava in quegli anni un gruppo di professionisti che aveva il massimo esponente in Federigo Severini (1882-1962), ingegnere e architetto, progettista dotato di grande esperienza, che già aveva dimostrato capacità e dimestichezza nel reinterpretare stili architettonici – da quello classico al rinascimentale – nella costruzione di importanti edifici pubblici e nella progettazione di villini, di stabilimenti balneari e di interni, spaziando dal *revival* medievale al razionalismo sino allo stile littorio.

Stazione di Pisa
lato binari nel
1932.



Prospetto dei
fabbricati delle
stazioni tranviaria
a sinistra
e ferroviaria
a destra.

ta adibita a locale dotato di servizio igienico. Il prospetto lato binari appare al piano terra del tutto simile a quello principale, mentre al primo piano presenta finestre più semplici come quelle sul fianco Nord; anche su questo lato il fabbricato dialoga con le confinanti mura medievali nelle quali in corrispondenza di due aperture originali furono ricavati i servizi igienici per i viaggiatori.



La stazione di San Piero a Grado

La stazione di San Piero si trova in piena campagna non lontano dal viale D'Annunzio. Dal punto di vista architettonico è improntata a semplicità, rinunciando a ogni vezzo stilistico pur ricordando la tipologia del villino ottocentesco frequente nelle periferie e nei quartieri residenziali di Pisa. Al fine di non conferire troppa importanza a una stazione di transito e d'inserirla nel contesto rurale, il progettista scelse l'impianto della residenza privata: prospetti con semplici finestre e portefinestre protette da persiane alla fiorentina e tettoie in stile toscano. Il basamento in pietra, la copertura a padiglione e i ricorsi di mattoni rossi alternati a bozze in pietra agli angoli ricordano anche le ville e i villini tipici dell'alta Versilia. L'edificio si sviluppa su due piani: il piano terra era adibito a sala d'aspetto, atrio-biglietteria

La stazione di San Piero a Grado in costruzione, fotografata dalla zona dove in precedenza esisteva la fermata locale della tranvia a vapore. Sullo sfondo si nota il campanile della basilica di San Piero a Grado, mai ricostruito dopo la guerra.



Indice

La ferrovia elettrica Pisa-Tirrenia-Livorno di <i>Fabio Vasarelli</i>	5
L'architettura dei fabbricati della ferrovia di <i>Riccardo Cerasa</i>	19
Piani di stazione	43
Bibliografia essenziale	45

Finito di stampare nel mese di ottobre 2015
in Pisa dalle
Edizioni ETS
Piazza Carrara, 16-19, I-56126 Pisa
info@edizioniets.com
www.edizioniets.com