

Ecco il tram che attraverserà Lanciano. L'azienda Tua svela il nuovo progetto che sfrutta il tracciato del treno Sangritana, già pronti i primi fondi per realizzarlo

LANCIANO È pronta a salire sul tram la città dei miracoli, del commercio e delle fiere. Merito di un progetto, in cantiere dal 2012, che punta a ripristinare il «binario della storia», ovvero il tracciato del treno Sangritana che taglia la città a metà. Tutto è partito da un semplice calcolo: costa di più dismettere l'intera linea ferroviaria che posare su quelle rotaie un tram. Inizialmente, si parlava di tram-treno, una sorta di serpentone di ferro e rotaie che avrebbe coperto 21 chilometri tra Castel Frentano, Lanciano, San Vito, Treglio e Rocca San Giovanni. Il progetto è stato però rimodulato e calato alla sola realtà di Lanciano, sia per ottimizzazione dei costi che per efficienza della linea, dati i flussi di passeggeri, le opere da completare e le fermate da predisporre. Il tratto da percorrere, dal quartiere Santa Rita a quello di Marcianese, esattamente alle due periferie estreme della città, conta un totale di 5,26 chilometri. A studiare la fattibilità dell'idea è la società unica dei trasporti regionali Tua che è già pronta al grande salto. C'è uno studio preliminare e si è già riusciti a firmare un contratto applicativo del valore di 3 milioni di euro sfruttando un accordo quadro con la Salcef, società leader nel campo delle costruzioni ferroviarie. I soldi, che arrivano da un accordo di programma Stato-Regione, sono già disponibili. La collaborazione con la Salcef prevede la redazione di un progetto esecutivo e la realizzazione dell'opera che potrebbe essere portata a termine nel giro di massimo due anni con interventi ai sottosistemi, di armamento e trazione elettrica del convoglio. Il modello del tram è ancora da definire, ma si tratterà sicuramente di un tram leggero, del genere che si usa ad esempio nelle grandi città europee, che prevede una conduzione a vista e che quindi permetterebbe di gestire gli incroci senza particolari dispositivi come i passaggi a livello che comporterebbero l'interruzione del traffico cittadino. È questa una delle caratteristiche principali del nuovo mezzo di trasporto: non si creano disagi al traffico. «Abbiamo ipotizzato un programma di servizio di due tram che si incrociano a cadenza di circa un quarto d'ora», spiega l'ingegnere Gianni Di Vito, consigliere delegato alla ferrovia del cda di Tua, «ma di certo va concordato con il Comune di Lanciano l'intero piano della mobilità cittadina, tenendo conto ad esempio del trasporto urbano su gomma e delle piste ciclabili esistenti. Noi facciamo la spina dorsale sfruttando un'infrastruttura esistente che è la linea ferroviaria, per creare un percorso di scorrimento veloce in città. Il Comune può decidere il resto dello scheletro». «L'effetto del tram leggero in città è moltiplicatore», afferma l'ingegnere di Tua, Florindo Fedele, «perché può completare l'offerta su gomma, evitando di sovraccaricare di smog il centro, ma allo stesso tempo fornendo un servizio che tocca i maggiori punti di interesse cittadini». Tra questi ci sono l'ospedale Renzetti, i centri commerciali, il centro città, lo stadio Biondi, il quartiere Santa Rita (che da solo conterebbe 4 fermate), la stazione ferroviaria di via Bergamo e, non ultime, le scuole con un bacino di utenza potenziale di quasi 4.300 studenti degli istituti superiori.