BIGLIETTERIA FERROVIARIA
ACQUISTA QUI!
Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!
TRENITALIA
.ITALO
SNCF

Ferrovie.it

*da **News ferroviarie** del 21 dicembre 2010*

TransLohr di Mestre in servizio regolare

di Paolo Corposanto

MESTRE (VE) - Domenica 19 dicembre è finalmente entrato in servizio il tram di Mestre. Il convoglio inaugurale con a bordo il Sindaco di Venezia Giorgio Orsoni, addobbato con palloncini e coccarde, è partito dal deposito di Favaro alle 10.45, preceduto da un tram "apripista" e accompagnato dalle forze dell'ordine.

1. **Il mezzo n. 01 in uscita da Favaro nella corsa inaugurale con a bordo le autorità. *(Foto Paolo Corposanto, 20 dicembre 2010*)**

Arrivato al capolinea provvisorio di Via Sernaglia, dopo aver attraversato il centro di Mestre, ha invertito la marcia ed è tornato in Via Olivi. Ad attenderlo, oltre alla banda di Tessera e a un piccolo buffet a base di panettone, prosecco e vin brulé, c'era anche un gruppetto di contestatori della Lega Nord, contrari all'opera, muniti di volantini e bandiere.

"Oggi finalmente diamo alla città questo mezzo moderno - ha detto il sindaco Giorgio Orsoni - che fa fare un salto di qualità a tutto il territorio." E nei confronti di quei commercianti che temono di perdere clienti con la riduzione del traffico, ha proseguito: "Sono convinto che anche chi oggi manifesta qualche dubbio sull'opportunità di questo mezzo di trasporto si ricrederà presto».

Per il resto della giornata, fino a sera, il tram ha circolato gratuitamente fra i due capolinea, per permettere all'utenza di familiarizzare con il nuovo mezzo. L'affluenza è stata molto consistente e si è arrivati a situazioni di vero e proprio sovraffollamento.

Da lunedì 20 inizia il servizio a regime, tra le 6 e le 21.30 circa, con corse ogni 7,5 minuti nella fascia di punta mattutina e ogni 10 minuti per il resto della giornata. Da verificare se questa cadenza (che è inferiore a quella prevista a rete completa) sarà sufficiente o dovrà essere aumentata, specialmente a mezzogiorno e nella fascia di punta pomeridiana.

2. Picchi di affollamento per una delle ultime corse serali; nella prima giornata le corse erano gratuite ed il tram è stato preso d'assalto... (*Foto Paolo Corposanto, 20 dicembre 2010*)

3. Il tram n. 16 riprende servizio dopo l'inversione al capolinea di Favaro. (*Foto Paolo Corposanto, 20 dicembre 2010*)

Il Translohr di Mestre, mezzo articolato su gomma a guida vincolata, è lo stesso sistema adottato dalla vicina città di Padova. Da quest'ultimo si differenzia per avere quattro casse invece che tre, per una capienza complessiva di circa 280 passeggeri; la coloritura, inoltre, è rossa invece che blu, ed è stata scelta fra altre possibilità per mezzo di un sondaggio condotto fra la popolazione. A bordo dei mezzi non è stato ancora allestito alcuno schema o mappa della rete; sono in funzione i display indicanti la prossima fermata (a dire il vero con caratteri un po' troppo piccoli) e gli annunci audio. L'assenza di pulsanti di richiesta fermata, presenti sugli autobus, ha colto alla sprovvista i più: per aprire e chiudere le porte, sia dall'interno che dall'esterno, si deve premere l'apposito pulsante verde. Gli aspetti positivi più evidenti del nuovo tram sono l'efficace accelerazione, la frenatura più "morbida" e soprattutto la coordinazione del transito agli incroci con il "verde" dei semafori. Caratteristiche, queste, che consentono di fatto un discreto aumento della velocità commerciale rispetto al servizio con autobus, a patto di non rimanere imbottigliati nel traffico.

4. Gli interni del mezzo sono spaziosi, puliti e molto luminosi. (*Foto Paolo Corposanto, 20 dicembre 2010*)

5. Il capolinea provvisorio di via Sernaglia, con il tram in fase di cambio banco prima di ripartire. (*Foto Paolo Corposanto, 20 dicembre 2010*)

Dal punto di vista della circolazione stradale, in effetti, l'inserimento del nuovo mezzo nella rete viaria cittadina non è certo un fatto di poco conto. Il tram circola perlopiù in strade strette, con una corsia per senso di marcia, e solo parzialmente in sede riservata; sono stati istituiti molti sensi unici o divieti di transito per il traffico privato, non senza vigorose proteste di parte della popolazione. In certi casi, nelle vie Ca' Rossa e San Donà, alcune traverse sono state rese cieche perché sbucavano in corrispondenza delle fermate del tram, i cui marciapiedi sono alti più di venti centimetri e non possono essere "spezzati". Motivo, questo, per cui anche molti passi carrabili hanno dovuto essere spostati o soppressi. Alla luce di tutto ciò è stata condotta una rilevante campagna informativa, per mezzo stampa e dépliant, su come pedoni, ciclisti e automobilisti debbano comportarsi nei confronti del tram, nelle strade ove esso circola.

Contestualmente all'entrata in servizio del tram, la rete automobilistica vede la modifica di tre linee (9, 15 e 19), l'istituzione di due linee nuove (4L e 45) e la soppressione di tre linee storiche della rete mestrina, ovvero 4, 4/ e 14, esistenti da moltissimi anni, il cui percorso tra Mestre e Favaro viene sostituito dal tram appena inaugurato.

Il deposito di via Monte Celo. A sinistra l'uscita con la "riserva calda", al centro il tronchino per le inversioni, a destra l'ingresso. *(Foto Paolo Corposanto, 20 dicembre 2010)*

La tratta attivata, 6 km dal deposito di Via Monte Celo a Favaro fino al capolinea provvisorio di Via Sernaglia, è in realtà l'unione provvisoria di due subtratte che a regime dovrebbero corrispondere a due linee diverse: Favaro - Mestre centro - Venezia e Mestre centro - Marghera. Non essendo ancora stati costruiti né il cavalcavia di San Giuliano né il tunnel sotto la stazione di Mestre, necessari al completamento della rete, si è deciso per un'attivazione parziale, senza alcun servizio nelle tratte già pronte di Marghera e Viale San Marco. Negli scorsi mesi, con l'idea di completare la rete in meno tempo e con minor spesa, sono state proposte delle modifiche al progetto iniziale: in particolare, un diverso percorso per raggiungere Venezia (Via Torino anziché San Giuliano) e un cavalcavia anziché un tunnel per superare la stazione di Mestre. Entrambe le idee si sono rivelate peggiorative del progetto originale, che è stato definitivamente confermato. Ora, quando sono già passati sei anni dall'inizio dei lavori, si parla di ulteriori 24-30 mesi per il completamento finale della rete e l'attivazione delle due linee; nel frattempo si pensa già a due prolungamenti, dal capolinea di Favaro all'Aeroporto di Tessera (4,5 km) e da Piazzale Roma a San Basilio (1,5 km). In ogni caso l'amministrazione conta di completare il progetto originale entro fine mandato.
Va ricordato che il progetto di una metropolitana sublagunare a Venezia, qualora venisse approvato, prevederebbe l'utilizzo dei medesimi convogli del tram di Mestre, permettendo così un rivoluzionario servizio unico e senza cambi tra le due parti (insulare e di terraferma) della città.

Paolo Corposanto - 21 dicembre 2010

Iscriviti alla newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro canale WhatsApp per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. Informativa sui cookie.
(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003