

Infrastrutture urbane

La prima rete di filobus per Lecce e il suo centro

Il nuovo sistema di trasporto pubblico di Lecce è un fatto molto significativo nella realtà pugliese, ma anche lo specchio di come siano evoluti i progetti di questo tipo in Italia, soprattutto dopo il varo della legge 211 del 1992, che mettendo a disposizione fondi per le infrastrutture di trasporto pubblico ha visto proliferare i progetti, spesso di dimensioni tali da essere poco giustificabili per le realtà che le proponevano: metropolitane o sistemi di trasporto costosi o complessi in città generalmente di media dimensione, con un traffico che non ne giustificava la spesa di costruzione e poi di gestione.

Dopo alterne vicende e ripensamenti, durati alcuni anni, Lecce approda oggi a una rete di filobus di 22 chilometri, articolata in tre linee a doppio binario, di cui la prima (di 6,3 chilometri) costituisce un anello attorno al centro, la seconda (2,6 chilometri) attraversa il centro e collega da un lato un parcheggio d'interscambio sulla Statale 613 (a nord) e dall'altro la stazione FS (a sud), mentre la terza (4,1 chilometri) collega il centro con il campus universitario Ecotekne.

Il sistema – calibrato per un traffico di 18 mila passeggeri al giorno – ha un costo di realizzazione di circa 22 milioni di euro, dei quali il 60 per cento finanziato con i fondi della legge 211/92 e il resto attraverso un mutuo contratto dal Comune con la Banca europea degli investimenti.

Scelte fra sistemi

Il progetto nasce nel 1998, ma è solo nel 2003, dopo diverse rivisitazioni, che ha il benestare del ministero delle Infrastrutture e quindi i finanziamenti del Cipe, e dopo alcuni adeguamenti, nel 2004, è stato messo in gara nel 2005 – in appalto integrato – e aggiudicati i lavori.

Le difficoltà iniziali hanno origine nella scelta del tipo di rete e di mezzi, perché si è puntato su un sistema di trasporto simile ai filobus – denominato Stream – con mezzi su gomma alimentati attraverso una canalina incasata nella pavimentazione stradale.

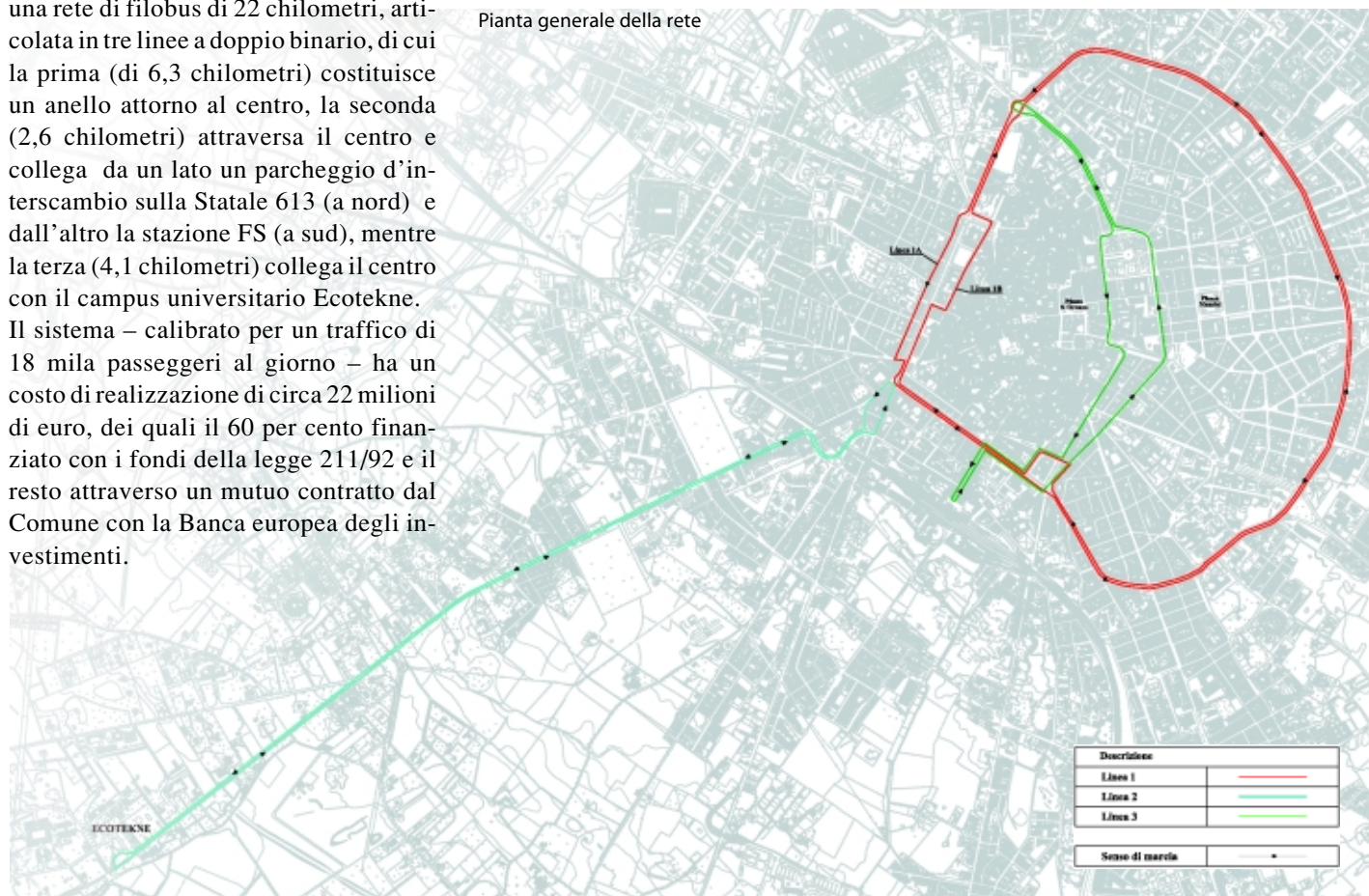
Motivo? Le caratteristiche della domanda e al tempo stesso la delicatezza di un centro storico come quello di Lecce, che portano a rispondere a due esigenze in parte contrastanti: l'utilizzo di un sistema di trasporto tecnologicamente avanzato ma a basso impatto sulla città e i suoi spazi, quindi mezzi capienti ed ecocompatibili senza però le tradizionali linee di alimentazione

aeree, o i binari di un tram.

Queste caratteristiche si sposano con il sistema Stream, però i suoi problemi – sperimentato a Trieste, alla fine degli anni Novanta, non ha dato i risultati attesi e non ha ricevuto l'omologazione del ministero dei Trasporti – e il limitato sviluppo di altri sistemi avanzati, che comunque richiedono forti investimenti nei mezzi, portano alla scelta di un sistema meno avanzato, ma anche meno costoso, come il tradizionale filobus.

Il minor costo dei mezzi permette poi di realizzare linee più lunghe a parità di finanziamento: se l'ipotesi originale prevedeva una linea di tre chilometri (con l'80 per cento dell'investimento destinato all'acquisto degli autobus), la soluzione adottata oggi permette di estendere la rete su 22 chilometri. La complessità rimane in alcuni punti, dove per ridurre l'impatto non è prevista l'alimentazione aerea – che copre solo il 78 per cento del tracciato – e i mezzi devono procedere con marcia autonoma.

Pianta generale della rete



Stumento di riqualificazione

Di fatto, la nuova soluzione sembra avere la dimensione giusta per una città come Lecce, in grado di aumentare l'accessibilità all'area centrale senza eccessivi costi di costruzione e gestione, proteggendo al tempo stesso la parte urbanisticamente più rilevante della città, costituita sia dal borgo antico che da un'area commerciale, dove si conferma e anzi si estende una utilizzazione prevalentemente pedonale. Inoltre la rete di filobus svolge un ruolo di interscambio con quella ferroviaria (Trenitalia e Ferrovie del Sud Est) e con quella del trasporto pubblico su gomma extraurbana ed urbana, e dovrebbe assorbire una quota consistente del traffico giornaliero di studenti e lavoratori (circa 4.600 persone) che ogni giorno raggiungono la città. Infine, dovrebbe garantire ed esaltare l'intermodalità con i mezzi privati – che rappresentano la quota maggiore di spostamenti, circa 21.600 al giorno – supportando una nuova politica di governo degli spazi urbani e della mobilità, perchè, si afferma in ambito comunale, una metropolitana di superficie non serve a nulla se il resto del sistema di mobilità continua a essere quello che è. Così, dopo la messa in esercizio della nuova rete si ipotizza l'estensione di zone a traffico limitato anche fuori del centro storico, e l'applicazione di una politica dei parcheggi per ridurre le auto dalla strada; poi forse, anche la rete di filobus potrebbe estendersi ulteriormente.

Appalto integrato

Un'altro aspetto significativo riguarda la gara per la progettazione esecutiva e realizzazione della rete, in un appalto integrato che comprende le opere civili, gli impianti tecnologici di alimentazione elettrica e il materiale rotabile. Dopo una prima gara, nel 2004, annullata per carenza di documentazione (sembra che i partecipanti non avessero compreso lo spirito della lettera d'invito), ne è stata indetta un'altra all'inizio del 2005, che si caratterizza per non essere semplicemente al ribasso ma chiede la pre-

sentazione di un progetto migliorativo rispetto a tre fattori base: il progetto realizzato dall'Amministrazione comunale, il numero di giorni di realizzazione e l'importo.

Per quanto concerne il ribasso si sono mantenuti tutti molto alti (praticamente non è stato quasi fatto: un concorrente ha tolto 500 euro, l'altro 1.500); per quanto riguarda il numero dei giorni tutti hanno offerto il massimo ribasso consentito – 180 – scendendo da 720 a

540 giorni; mentre la vera gara si è disputata sulla qualità del sistema da utilizzare.

Ha vinto l'Ati guidata dalla Sirti di Milano, con la Imet di Perugia e la Van Holl, che ha offerto il ribasso minore in termini di costi, ma con una qualità di progetto ritenuta superiore, specie per la sicurezza, la qualità dei prodotti, l'organizzazione delle sottostazioni.



Particolare del percorso nel centro storico della linea 2 con indicati i tratti a marcia autonoma, senza alimentazione aerea