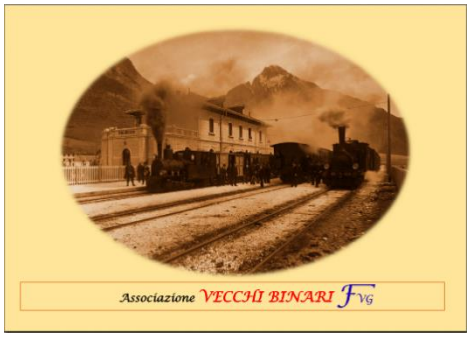


Associazione “Vecchi Binari F.V.G.”

METROTRANVIA UDINE - TRICESIMO

Considerazioni

PREMESSA

L’Associazione “Vecchi Binari F.V.G.” opera dal 2012 nel contesto della promozione e della salvaguardia delle tratte ferrate della nostra regione.

Stiamo seguendo con interesse il dibattito sull’ipotesi del ritorno del tram a Udine, che ci rende entusiasti nel presentarVi le nostre proposte in merito.

ASPETTI GENERALI

Il tracciato metrotranviario Udine – Feletto Umberto – Tricesimo integra una prima ipotesi di collegamento tranviario nell’ambito del comune di Udine Stazione Ferroviaria – Università dei Rizzi. Il progetto limitato al comune di Udine è certamente condivisibile; tuttavia – come è emerso nel dibattito pubblico dello scorso mese di dicembre 2018 – c’è la necessità di incrementare il flusso d’utenza per rendere il progetto economicamente sostenibile.

Il primo aspetto da tenere in considerazione è ovviamente l’intermodalità con il trasporto privato (auto, biciclette, ecc.). In particolare, si potrebbero creare dei parcheggi scambiatori in corrispondenza delle fermate periferiche, in maniera tale da incoraggiare l’uso del mezzo pubblico al momento dell’arrivo in città.

Per quanto riguarda la pianificazione generale, ci teniamo a segnalare che nelle città di Bolzano è stato di recente approvato un progetto di linea tranviaria di lunghezza pari a 7 km; tale progetto è stato commissionato dalla STA S.p.A. (Strutture Trasporti Alto Adige), ente pubblico della Provincia Autonoma di Bolzano che si occupa in particolare delle infrastrutture ferroviarie di proprietà provinciale. La nostra Associazione è già in contatto con detta società, che potrebbe senz’altro fornire notizie utili ai fini della progettazione / programmazione della linea udinese. Anche nella città di Reggio Emilia è in progettazione una tratta tranviaria, che si propone di diventare la linea portante del TPL urbano.

ASPETTI TECNICI

Il dibattito verte sul tipo di sistema tranviario da costruire. A nostro avviso la migliore soluzione è di utilizzare uno scartamento ordinario (1435 mm), in maniera tale da permettere alle vetture tranviarie di circolare anche sulle già esistenti tratte ferrate che circondano la città di Udine.

In particolare, verso Est potrebbe essere sfruttabile la ferrovia Udine - Cividale, verso Sud il raccordo industriale che si dirige verso la ZAU e quindi la ZIU, parallelo alla linea RFI Udine-Cervignano, mentre verso Nord si potrebbe ipotizzare un collegamento verso il P.M. Vat, eventualmente attivabile come fermata di interscambio con la linea Udine - Tarvisio.

Si verrebbe così a creare un sistema tram/treno che, nonostante il maggior costo iniziale, permetterebbe una rapida espansione della rete utilizzando la rete ferroviaria esistente; permetterebbe inoltre di collegare direttamente il centro della città di Udine con buona parte dell'hinterland senza rotture di carico, diminuendo tra l'altro i tempi complessivi di percorrenza per l'utenza.

Il Sistema Tram-treno

Il **tram-treno** è un sistema di trasporto pubblico effettuato con veicoli tranviari, i quali percorrono anche i percorsi ferroviari locali (grazie ad accorgimenti tecnologici), per ottenere maggiore flessibilità e convenienza adattando la velocità al tipo di percorso.

Il principale vantaggio rispetto ai sistemi che prevedono la separazione tra tram e treno consiste nel fatto che i passeggeri che provengono dal di fuori di una città non devono effettuare il trasbordo da treno a tram o viceversa. I sistemi tram-treno sono utilizzati in diverse città centroeuropee, tra cui Sassari, Zwickau (Germania) e Besançon (Francia), città simili a Udine come numero di abitanti.

SVILUPPI FUTURI

In una seconda fase, come sopra già descritto, nell'ambito dell'ipotizzato collegamento tra la rete tranviaria e la ferrovia Udine-Cividale, si potrebbe pensare anche a dei convogli tram/treno con alimentazione ad idrogeno, come già avviene in una tratta ferroviaria della Germania in sostituzione delle motrici Diesel. Tale alimentazione è completamente ad "Emissioni Zero" e non produce rumore, emettendo solo vapore acqueo ed acqua condensata.

Potrebbero inoltre essere sfruttati i depositi e gli impianti di manutenzione, con un non indifferente risparmio sui costi.

IL PROGETTO

L'idea prende spunto dalla possibilità di collegare la stazione ferroviaria di Udine con i principali punti nevralgici della città, fino a raggiungere il polo dei Rizzi dell'Università, lambendo il centro storico con una fermata nei pressi dell'ex cinema Odeon e un'altra in piazza Primo Maggio, e proseguendo poi per piazzale Osoppo, piazzale Chiavris e l'Ospedale Civile.

Per migliorare i collegamenti della città con l'hinterland a Nord, si andrebbe a collegare le località di Colugna, l'area commerciale del Terminal Nord, quindi proseguendo per Feletto Umberto, il Centro Commerciale Friuli, Tavagnacco. Morena, Laipacco per poi giungere a Tricesimo presso il Terminal

Udine, 19 maggio 2021

IPOTESI LINEA METROTRANVIARIA "T1" – COMUNE DI UDINE

Percorso: Stazione Ferroviaria – Centro – Ospedale – Università dei Rizzi - *Tricesimo*

Fermate previste		
Udine FS		
Carducci (ex cinema Odeon)		
I Maggio	P	
Osoppo		
Chiavris		
Ospedale Civile		
Parcheggio Scambiatore	P	
Università Rizzi	P	
Colugna		
Terminal Nord (via Pascats rot. v. Tavagnacco)		Inizio tratta extraurbana
Feletto U. via 4 Novembre ang. V Galilei		
Feletto U. via Fermi (bivio Cavalicco)		
Centro Commerciale Friuli (bivio Adegliacco)	P	
Tavagnacco via Reana		
Morena via Buonarroti		
Laipacco via San Giorgio		
Tricesimo Terminal (supermercato Famila)	P	

	Fermata di progetto
	Fermata con possibilità di incrocio

Lunghezza del nuovo tracciato previsto: 14.400 metri circa.

TIPO DI INFRASTRUTTURA E SEDE PROPRIA

Realizzare il percorso tranviario in sede propria permette di aumentare notevolmente la velocità commerciale e di ridurre il tasso d'incidentalità. L'infrastruttura sarà a binario unico, con possibilità di incrocio nelle fermate evidenziate in grassetto nella tabella soprastante.

CALCOLO NUMERO DI VETTURE IN SERVIZIO NECESSARIE

Il tempo di percorrenza nella tratta Udine FS – Tricesimo può essere stimato in circa 30 minuti, mentre la tratta urbana Udine FS – Università Rizzi si può approssimare in 15 minuti. Con un cadenzamento delle corse a 30 minuti per la tratta Udine FS – Tricesimo e di 15 minuti nel restante tragitto, si possono stimare complessivamente in 8 le vetture necessarie, di cui 6 per l'esercizio + 2 di scorta.

VALUTAZIONE DELLE LINEE DI ADDUZIONE

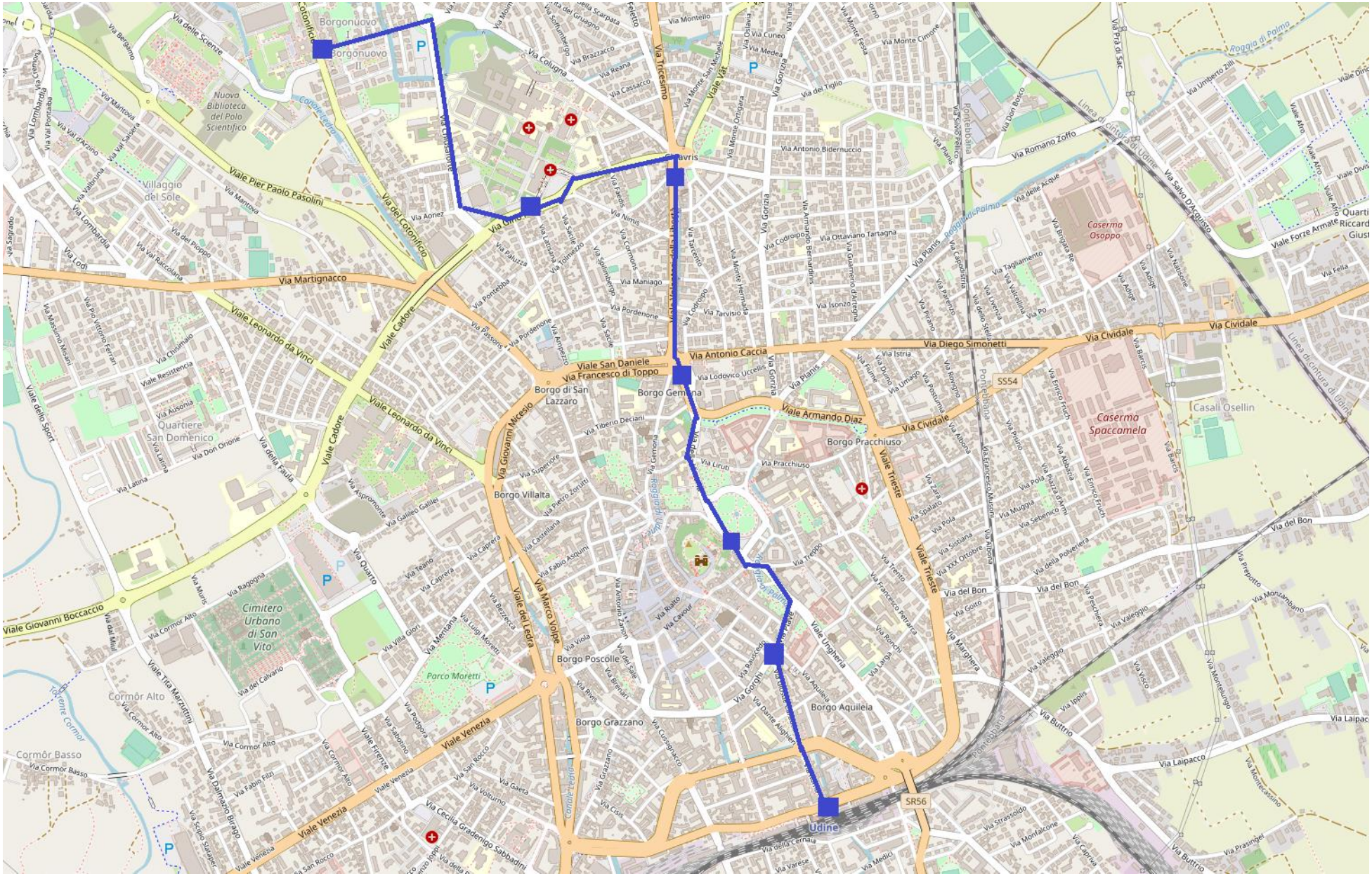
L'attuazione di una nuova linea di metrotranvia prevede necessariamente una nuova pianificazione del servizio di trasporto urbano effettuato su autobus, anche e soprattutto per quel che riguarda le linee di adduzione.

È tuttavia evidente che la metrotranvia non può avere linee di autobus che sfruttano lo stesso percorso, se non per brevi tratti. Questo porterebbe a necessarie rotture di carico, per le quali l'utenza è ben disposta in caso di passaggi frequenti e relativa puntualità.

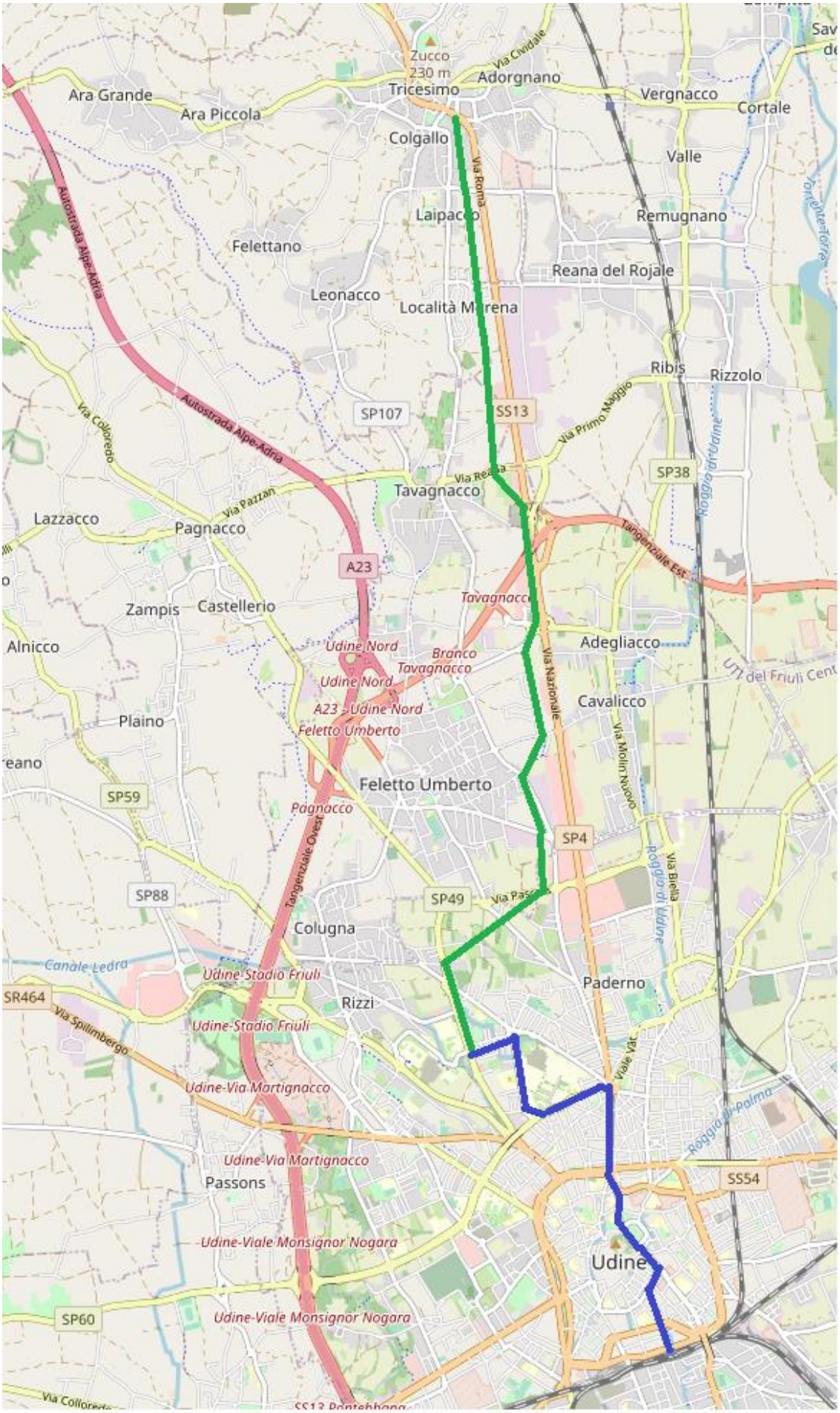
VALUTAZIONE PROLUNGAMENTI DELLA LINEA

L'attuale progetto garantisce intermodalità con il trasporto ferroviario, TPL urbano ed extraurbano; rimane da valutare la possibilità di interscambio con il mezzo privato (auto/moto o bicicletta). Attualmente la stazione ferroviaria garantisce pochi posti auto.

Esempio di tram a trazione alternativa (Nordhausen, Germania)

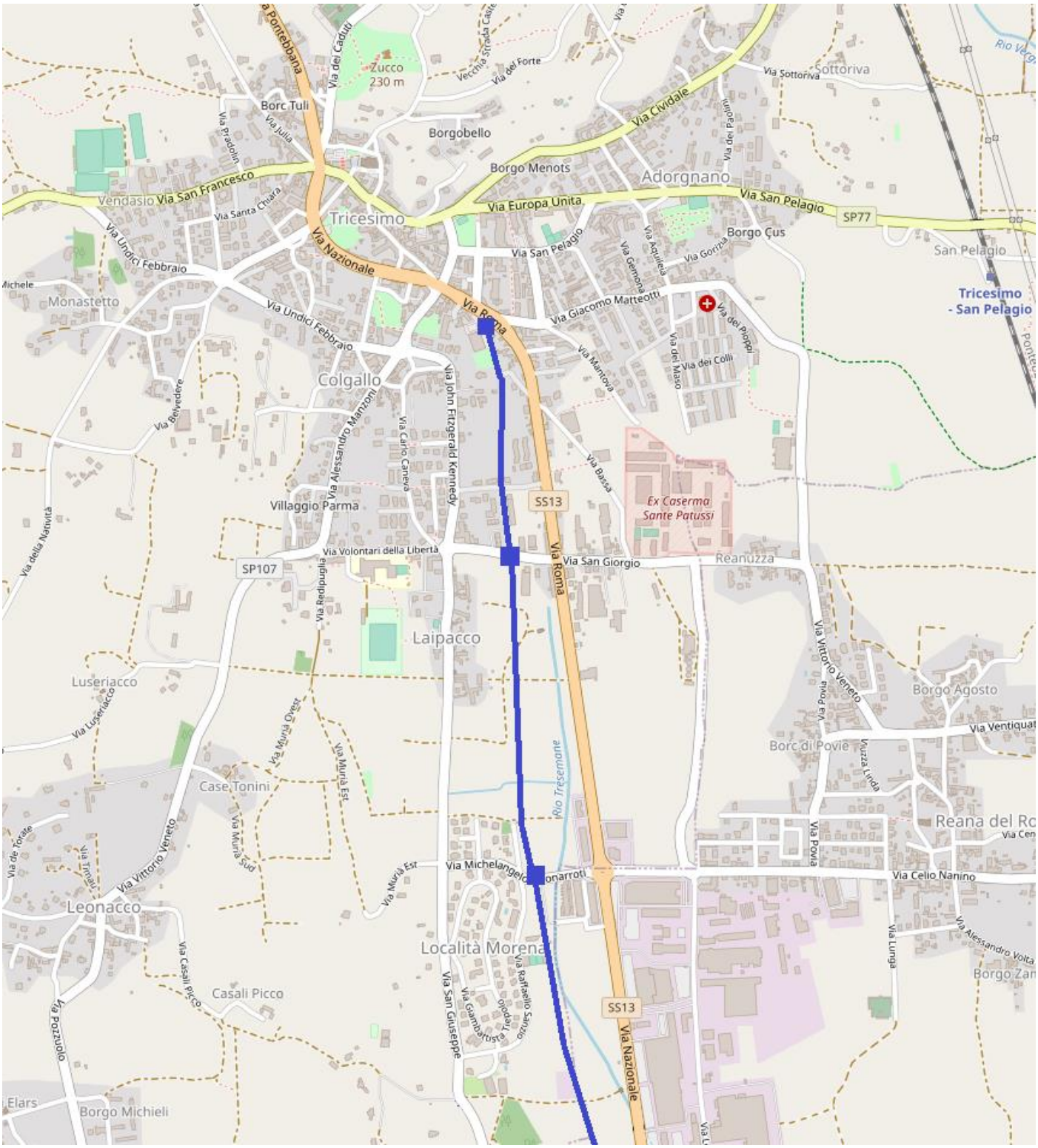


Tratta urbana Udine (dalla stazione FS fino alla fermata Università)



Tratta urbana (Stazione FS - Piazza I Maggio - Ospedale - Università)

Tratta extraurbana (Università - Colugna - Feletto - Tavagnacco - Morena - Tricesimo)



Tratta nel comune di Tricesimo (Morena – Laipacco – Tricesimo)