

# Bus mammut, un assedio e tre strade per spezzarlo

Un'emergenza cominciata nel 2003: autorizzazioni a vita ai torpedoni Le soluzioni del Comune dopo le proteste di via Romana e via Maggio

Come si è arrivati all'invasione dei mammut in Oltrarno? Cosa chiedono i comitati e i residenti che da mesi scendono in strada bloccando il traffico? E quali sono le soluzioni — annunciate dal sindaco Matteo Renzi e dal neo assessore Filippo Bonaccorsi — che Palazzo Vecchio vuole mettere in campo? Il problema è enorme, almeno quanto le dimensioni dei bus turistici (e dei grandi autobus dell'Ataf che i residenti chiedono di sostituire con i bussini) che penetrano a fatica ogni giorno via Romana e via Maggio. Perché a quei mammut negli anni passati è stata data quasi carta bianca. E perché una volta attaccati — dal Comune — i mammut rossi si sono difesi assai bene. Ora l'amministrazione sta cercando il modo di ricacciarli fuori, e per farlo lavora su tre ipotesi di soluzione. Per capire quali possano essere i margini di successo del Comune occorre però fare qualche passo indietro, tornare alle origini, al via libera dell'invasione.

Le autorizzazioni «a vita»

Palazzo Vecchio vuole trovare un rimedio, ma paradossalmente, è sotto scacco di se stesso. Il motivo? Nel 2003, durante l'amministrazione Domenici, i responsabili della mobilità rilasciarono un'autorizzazione senza limiti di tempo alla società *City Sightseeing* (quella dei mammut rossi), allora partecipata da Ataf (58%, mentre le quote restanti erano dei privati). Una mossa, quest'ultima, che Palazzo Vecchio fece per produrre utili a sostegno dell'azienda di trasporto (all'epoca pubblica) che ogni anno chiudeva puntualmente in profondo rosso. Gli affari andavano a gonfie vele, con i «bussoni» che arrivavano nei punti più suggestivi di Firenze: un tour mozzafiato per migliaia di turisti, con introiti a gonfie vele. Poi, dal 2009, arrivarono le drastiche pedonalizzazioni del sindaco Renzi: per i mammut addio a piazza Duomo e a piazza Pitti con centinaia di passaggi deviati lungo i viali. E addio, a causa di tour decisamente meno suggestivi, anche a centinaia di turisti-clienti, con gli utili calati a picco.

La battaglia legale

Gli itinerari sono stati modificati numerose volte nel corso degli anni, ma le modifiche più significative sono scattate a seguito delle pedonalizzazioni. A fine 2008, cinque anni dopo la partenza dei bus rossi, visto il grande business pure *Italy Open Tour*, sbarcano a Firenze i bussoni gialli (*nella foto storta in alto*) ed esplode la guerra tra i mammut che finisce a colpi di ricorsi e controricorsi tra Tar e Consiglio di Stato. Nel frattempo il nuovo dirigente della mobilità di Palazzo Vecchio, l'ingegner Vincenzo Tartaglia, si accorge che, a fronte del decreto liberalizzazioni del governo, è necessario arginare l'ulteriore invasione dei «bussoni»: il Consiglio comunale approva una delibera che limita a «tre» le linee turistiche dei «mammut» a due piani. Nel frattempo *City Sightseeing* la spunta sugli avversari «gialli», costretti ad abbandonare Firenze. Gli affari però iniziano ad andare male «a causa» delle pedonalizzazioni che costringono i bus a scansare i monumenti più suggestivi come Duomo e piazza Pitti. I «bussoni» rossi non sono più un bancomat per Ataf, privatizzata nei mesi scorsi. L'ultimo bilancio parla chiaro: 13 mila euro di utili. Pochi, per i troppi problemi ai residenti.

Le tre soluzioni

Il Comune oggi ha studiato tre possibili soluzioni — dalla «cura» più dura a quella meno drastica — per cancellare o frenare l'assalto dei mammut.

1) Palazzo Vecchio, con un atto di modifica del piano Ztl, costringerebbe i mezzi di *City Sightseeing*

ad evitare il passaggio (più critico) lungo l'asse via Romana — via Maggio, dirottandoli sul viale Petrarca. Questa modifica prevederebbe che sotto la porta Ztl A+ di Porta Romana possano passare solo i bus del trasporto pubblico locale e non quelli privati o turistici. Si tratta del provvedimento più drastico e risolutorio, ma è difficile prevedere a priori l'esito di eventuali ricorsi al Tar da parte della *City Sightseeing*.

2) La soluzione intermedia prevede un accordo con la società di trasporto turistico che si impegna a cambiare in blocco i «bussoni», sostituendoli con pulmini cabriolet, decisamente meno invasivi e meno pericolosi per i pedoni. Una soluzione, quest'ultima, già messa in campo dal Comune di Napoli. Fare un passo analogo anche a Firenze richiederebbe forti investimenti da parte del privato, al quale il Comune proporrebbe anche di acquistare i mini bus «cabriolet» in versione elettrica. Resterebbe però da capire la reazione della società davanti alla necessità di un investimento importante, con il Comune che rinunciarebbe ad intraprendere la soluzione numero 1, quella più dura.

3) La soluzione più «soft» prevede che il Comune trovi un accordo per limitare drasticamente il numero di passaggi della linea *City Sightseeing* «A», proprio quella che transita nel cuore dell'Oltrarno. L'obiettivo sarebbe quello di dimezzare gli attuali 37 passaggi al giorno lungo l'asse via Romana — via Maggio. Si tratta della svolta meno indolore per la società dei «bussoni», la più percorribile e sicura per il Comune, ma che non accontenterebbe gli agguerriti residenti. L'ultimo bilancio della *City Sightseeing* d'altra parte si è chiuso con «appena» 13 mila euro di utili. Troppo poco rispetto al pericolo e ai quotidiani «terremoti» causati dai mammut in Oltrarno.

Claudio Bozza

claudio.bozza@rcs.it

RIPRODUZIONE RISERVATA