

Il caso

Mairaghi, Pontassieve: Firenze deve farsi leader, si è già messa in tasca 84 milioni di Fs per le fermate

# Adesso i sindaci chiedono in coro più stazioni cittadine, treni e tramvie

*Dalla Piana al Mugello: strategie su area metropolitana*

ILARIA CIUTI

UN'ALTRA mobilità è possibile. Purché metropolitana e non solo cittadina. I sindaci dell'area vasta vogliono entrare in partita: Firenze non può continuare a pensare solo per sé. «Non funziona né per noi né per il capoluogo dove ogni giorno arrivano migliaia di pendolari dalla cintura, ma da dove altrettanti ne partono per l'hinterland industriale», rivendica il sindaco di Sesto, Gianni Gianassi. Che aggiunge: «Si parla tanto di città metropolitana. In attesa, basterebbero dei tavoli aperti sulle questioni principali da gestire in comune, la mobilità per prima». Fondamentale per Sesto, la tramvia: «La Regione l'ha progettata ma sarebbe bene decidere tutti insieme». Per Gianassi i rapporti Firenze-Comuni sono peggiorati negli ultimi anni. Per Emiliano Fossi, sindaco di Campi «il problema viene da lontano». Ma tant'è. «La mobilità metropolitana - dice Fossi - sarebbe uno dei temi su cui costruire davvero la grande Firenze, quello che potrebbe sostanziare lo slogan».

Anche per Campi, il nodo è la tramvia: «Se da Peretola arrivasse fin qui sarebbe la rivoluzione che cambierebbe tutto. Abbiamo già avuto un incontro con il presidente Rossi ma ci piacerebbe parlarne anche con Firenze perché se non si fa la linea 2 è inutile arrivare solo a Peretola».

La tramvia è stata uno dei pochi momenti di coordinamento Firenze-Comuni secondo Luciano Bartolini, primo cittadino di Bagno a Ripoli: «Ma fu ai tempi dell'altra amministrazione quando facemmo con l'allora vicesindaco Matulli un protocollo che prevedeva il tratto di tramvia per Bagno a Ripoli come parte della rete. Ora non se ne parla più e invece sarebbe utile anche alla Valdisieve, il Valdarno, il Chianti ». Coordinarsi servirebbe anche a «avere una scientificità progettuale », a spendere meno «evitando sovrapposizioni» e avere più forza «nel trattare i finanziamenti

Ue e le autorizzazioni ministeriali ».

Scandicci è l'esempio. «Sono un privilegiato: ho la tramvia», riconosce il sindaco Simone Gheri ricordando gli 8.193.306 passeggeri solo da gennaio a agosto 2013. «La usano tutti - dice - Dai manager di Gucci ai magistrati della scuola di Castelpulci che senza tram non avremmo potuto rivendicare. Anche il Polimoda non sarebbe venuto con i nuovi laboratori. Lo stesso architetto Rogers ci disse: disegno il vostro centro solo se ci arriverà il tram. Ora bisogna ripartire con il resto della rete». Se non è tram è treno. «Firenze deve farsi leader delle richieste da rivolgere a Regione e Trenitalia sui treni», esorta il primo cittadino di Pontassieve, Marco Mairaghi. «Due anni fa racconta - abbiamo fatto un accordo con la Regione che prevede l'eliminazione di oltre la metà dei bus verso Firenze e già ne abbiamo fermati molti alla stazione scambio delle Sieci. Ma prevedevamo che i pendolari proseguissero poi sul tram e, una volta liberati i binari dell'alta velocità, sui treni metropolitani. Ma la tramvia è ferma alla linea 1 e Firenze si è messa in tasca gli 84 milioni

che le Ferrovie dovevano spendere per le stazioni metropolitane».

Treni anche per il Mugello: «La ferrovia Faentina è la dimostrazione che più che fare appelli ai cittadini, bisogna offrire alternative concrete - dice il sindaco di Borgo San Lorenzo Giovanni Bettarini - Già molti si spostarono dall'auto al treno quando fu riaperta nel '99, ma l'esplosione è venuta con il Memorario del 2006, treni a orari cadenzati e certi ». Ora però «ci vogliono più treni, che viaggino fino a più tardi la sera, bisogna smettere di far pagare biglietto doppio a chi ci porta sopra la bici perché è disincentivante, e rivendicare dal ministero i 31 milioni che ancora ci deve. Se lo facciamo tutti insieme avremo più probabilità di successo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA