

## L'ANNUNCIO

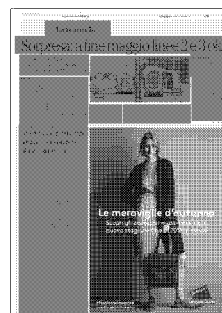
### Tramvia, nuovo valzer delle date a fine maggio pronte le linee 2 e 3



Le due linee partiranno insieme

TRAMVIA, nuova parola inizio: si parte con le linee 2 e 3 a fine maggio. A agosto, si era detto che i lavori per le linee 2 (Peretola-stazione) e 3 (Careggi-stazione) sarebbero finite in contemporanea a febbraio e avrebbero iniziato a viaggiare ambedue a fine aprile-maggio. Poi, no, ci si è corretti e ora nuova giravolta annunciata dall'assessore alla mobilità Giorgetti: le linee partiranno insieme a fine maggio.

CIUTI A PAGINA VII



## La tramvia

# Sorpresa: a fine maggio linee 2 e 3 ok

L'assessore Giorgetti annuncia  
il terzo cambiamento sulle date  
Gara toscana, la Regione si impunta

ILARIA CIUTI

TRAMVIA, nuova parola inizio: si parte con le linee 2 e 3 a fine maggio. Lo scorso agosto si era detto che i lavori per le linee 2 (Peretola-stazione) e 3 (Careggi-stazione) sarebbero finite in contemporanea a febbraio e avrebbero iniziato a viaggiare ambedue a fine aprile-maggio. Poi no, ci si è corretti, la 3 parte quando detto, ma la 2 verso giugno-luglio. Ieri la terza giravolta annunciata dall'assessore alla mobilità Giorgetti, intervenuto al convegno dell'Atm (Associazione per gli studi sulla mobilità e i trasporti della Toscana): "Prospettive del trasporto pubblico integrato nella città metropolitana". L'assessore spiega che la linea 2 ha riacciappato la 3, la quale a sua volta ha liberato la 2 dal cantiere per il capolinea comune di piazza dell'Unità accollandosi tutti i lavori. Così si torna a fine lavori a febbraio, due mesi di prove, un mese prudenziale in attesa della certificazione ministeriale e eccoci in tram a fine maggio.

All'altro capo dei nodi del trasporto pubblico fiorentino, ovvero sul fronte del bus, arriva l'ultimatum della Regione ai

due contendenti della gara per l'assegnazione del servizio in tutta la Toscana. Entro lunedì alle 13 dovete dire sì o no, dice la Regione ai duellanti, Autolinee Toscane-Ratp che ha avuto la concessione provvisoria e Mo-

bit-Ferrovie che gliela contesta a suon di ricorsi. Per evitare il tracollo dei bus che continuano a viaggiare da sette anni tramite ordini di servizio di mese in mese e dunque senza mai nessuna certezza, la Regione ha proposto un accordo ponte per governare insieme i bus toscani per due anni, in attesa del parere della Corte europea e della sentenza del Consiglio di Stato sull'assegnazione a Autolinee-Ratp. Ma i contendenti da tre mesi non trovano un accordo. In ballo ci sono investimenti, bus nuovi, riorganizzazione delle linee. Per Firenze l'accordo vorrebbe dire anche conservare quel milione e mezzo di chilometri in bus che verrebbero tagliati per sovrapposizione con le tramvie 2 e 3. Servirebbero per evitare circa 100 licenziamenti e per rinforzare il servizio dirottando quei chilometri sulla parte di città che resta per ora senza tramvia, ovvero il sud est, potenziare i bus la domenica, aumentare la frequenza di bus come il 2.



### IN CONTEMPORANEA

Partiranno insieme a fine maggio la linee 2 e 3 della tramvia ancora in costruzione. L'annuncio è stato dato dall'assessore alla mobilità Giorgetti

L'ESPERTO GIOVANNI MANTOVANI

## “Inutile ciò che si è fatto senza che il servizio attraversi il centro”

«FINITE le linee 2 e 3 della tramvia due sono i nodi da sciogliere prima di progettare nuove linee tramviarie suburbane: l'attraversamento del centro e la connessione con il sud est della città», dice Giovanni Mantovani, presidente dell'Associazione italiana per l'ingegneria del traffico e dei trasporti e realizzatore della linea 1 per conto dell'allora vice sindaco Beppe Matulli. Mantovani era ieri a Firenze per il convegno sul trasporto pubblico. «Sarebbe inutile avere fatto le linee 1, 2 e 3 senza il tram in centro e senza un collegamento con viale Europa e il Campo di Marte - Rovezzano, come era originariamente progettato. Con la cancellazione del passaggio del tram dal Duomo si è fermato tutto. Adesso bisogna ripensarci e risolvere in un modo o nell'altro i due problemi. In ogni città europea la tramvia è sempre un sistema completo con i bus che la servono».

Il centro, segnala Mantovani, è troppo grande per essere quotidianamente attraversato a piedi: 2,8 chilometri tra Porta al Prato e Santa Croce e 1,8 tra piazza della Libertà e Ponte Vecchio. «Né funzionerebbero i bussini che sono costosi e che servono aree circoscritte. Se dovessero portare tutti in centro sarebbe un grande ingorgo dispendioso». Anche l'unica soluzione per ora sul tappeto dell'amministrazione, oltre al sottoattraversamento tramviario di 4,5 chilometri tra Belfiore e il Lungarno Pecori Giraldi, ovvero di un tram da piazza dell'Unità, via Valfonda, iviali, San Marco sembra a Mantovani peregrina: «Si fa prima a piedi da piazza dell'Unità». Restano solo due ipotesi: o si torna all'attraversamento del centro in superficie o si passa da sotto terra. Cosa è meglio? «Peggio è non fare niente. Dopodiché io come tecnico faccio sapere i pro e i contro. La scelta è politica».

Ecco un'estrema sintesi dei dettagliati pro e contro: fermate ogni 350 metri in superficie, ogni 700 in sotterranea, velocità tra i 12 e i 16 chilometri l'ora nel primo caso e tra i 25 e i 30 nel secondo, comfort del passeggero buono in ambedue i casi, peggio per le sue orecchie in sotterranea e peggio per il suo umore se non vede niente e sta in un ambiente segregato. Più costoso sotto: il tragitto in superficie via Panzani-Martelli-Cavour costerebbe tra i 140 e i 180 milioni, quello dai viali a piazza San Marco tra i 110 e i 140, mentre per il sottoattraversamento si spenderebbero dai 340 ai 430 milioni e tra 420 e 530 con la deviazione piazza della Repubblica - Campo di Marte. «Dopodiché la scelta è politica - ripete Mantovani. Se si preferisce conservare il dominio dell'auto in centro si va sotto e si lascia libera la strada. Se invece si fa una scelta più evoluta di limitazione del traffico privato, allora non serve». E da semplice cittadino? «Preferirei la superficie con le fermate ravvicinate e senza dover fare un lungo percorso per scendere in profondità, come è presumibile avverrebbe a Firenze». Ma l'ipotesi stata scartata per evitare il tram davanti al Battistero. «Non mi sembra che tutti quei banchi di cianfrusaglie e quei tavolini che dilagano siano meglio di un tram ogni 3 o 4 minuti».

“  
La scelta è politica: se si vuole conservare il dominio dell'auto si va in sotterranea  
”

CRIPRIE/LEZIONE RISERVATA