Tramvia, la svolta di Bartaloni: «D'ora in poi stop ai pali»

Il presidente di Tram Spa: il mancato passaggio al Duomo ha creato sovraffollamento. Adesso c'è la soluzione, manca l'ok

di ILARIA ULIVELLI

In piazza della Stazione era possibile fare senza pali e fili?

«In coscienza, la soluzione che abbiamo adottato era l'unica possibile in questo momento. A oggi non esiste un sistema di trazione omologato che non sia quello che è stato realizzato a Firenze: né a batteria né a captazione a terra». Così spiega il presidente di Tram spa (la società che gestisce i lavori della tramvia), Fabrizio Bartaloni.

Ingegnere, ma dal via libera al progetto, nel 2010, non sarebbe stato possibile ottenere l'omologazione? Se si fosse andati avanti con il progetto del passaggio al Duomo sarebbe stato necessario un tram alimentato a batteria.

«Non è Tram spa che può chiedere l'omologazione, spetta ai soggetti produttori di materiale rotabile. Fra i nostri soci ci sono Hitachi e Alstom che che stanno lavorando a soluzioni più avanzate di quelle utilizzate a Firenze. Per esempio per la tramvia di Nizza, Alstom ha già applicato una nuova tecnica su una parte di linea che funziona a batteria. Anche Hitachi (ex AnsaldoBreda) sta studiando, verificando e ingegnerizzando una soluzione a batteria».

Quindi qual è il problema per l'Italia?

«Che da quando sono iniziati i lavori delle linee 2 e 3 della tramvia, nel 2014, fino a oggi, quei mezzi non hanno ricevuto il nullaosta di omologazione da parte del ministero».

E non era possibile rivolgersi ad altre aziende esterne alla Tram spa?

«Anche se non ho controprove sufficienti, credo che non fosse possibile. Perché le normative italiane sono giustamente rigorose a protezione cittadini. A giro per il mondo sono in funzione vari altri sistemi che però non garantiscono gli stessi standard di sicurezza di quello italiano, consolidato, che viaggia in sede protetta anche a 5 chilometri orari».

Come nasce la 'foresta' di piazza Stazione?

«C'è stato un effettivo concentramento di pali e fili perché nella piazza gli edifici sono distanti fra loro e non sarebbe stato possibile puntare su un ancoraggio. Inoltre il sistema è molto più complesso di quello che era in origine, dopo lo stralcio del passaggio al Duomo. Con quello avremmo avuto una linea che non interferisce col sistema e prosegue, invece fra piazza della Stazione e piazza dell'Unità si concentra il capolinea della linea 2, con tutto il segnalamento necessario, e l'attraversamento con fermata linea della linea 1 che diventa 3. Questo ha portato a una concentrazione eccessiva».

Si può dire che la soluzione esteticamente è brutta?

«La soluzione più bella esteticamente avrebbe previsto il passaggio al Duomo. Questa è meno esteticamente gradevole, ma quando si governa e si fanno progetti, bisogna scegliere e non rinviare sempre per il gusto del dettaglio. Noi avevamo un'opzione data e una soluzione, su quelle siamo andati avanti. Non nascondo la mano né do responsabilità ad altri. Posso dire che sicuramente non ho approvato il progetto da solo ma con il Comune, la Soprintendenza, la conferenza dei servizi e il ministero».

La Soprintendenza ora però dice di correre ai ripari.

«E' ovvio che quando la Soprintendenza ha approvato il progetto, lo ha fatto per una soluzione globale: meglio la tramvia che file di pullman, bus e auto inquinanti che a lungo andare avrebbero devastato i monumenti. E' stata un'opzione a salvaguardia dell'arte».

Anche il palo nero?

«La scelta del palo nero è stata a lungo discussa. Si è infine deciso per fusioni di tipologie particolari di leghe a seconda delle zone, riprendendo i colori delle vecchie ghise fiorentine. Il palo dell'illuminazione pubblica non è abilitato al sostegno della linea elettrica perché è vuoto».

Ora si deve e si può rimediare, come dice Pessina?

«Ho letto qualche ipotesi di soluzione. Devono essere studiate e contestualizzate. Non so se dare un colore diverso ai pali possa risolvere il problema».

E un aggiornamento di sistema? C'è da prevedere che con la nuova tecnologia si possa liberare la Stazione dai pali?

«Non credo sia un problema di costi. Purché si utilizzi un sistema ibrido, ovvero un tram che può passare dalla trazione elettrica a quella a batteria. Non si può dire ora quando sarà possibile, ma in quel momento esatto non sarà certo io a frenare la soluzione. Anche se si tratta di intervenire su molti tram. Va ripensata complessivamente la flotta, da riaggiornare: certo, un costo c'è».

Per le prossime linee?

«Spero che non ci si debba aspettare ancora pali. Ci sono dettagli su brevetti commerciali dei miei soci, su cui non posso esprimermi. Una volta che i sistemi saranno omologati in Italia li utilizzeremo. Se si possono evitare pali e fili è un bene non solo per l'impatto estetico ma anche per i costi».

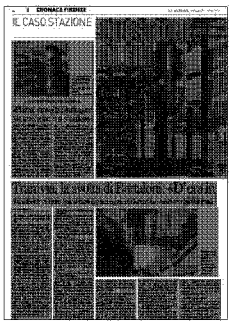
Il punto di vista

«Ad oggi non esiste un sistema di trazione omologato che non sia quello realizzato qui»

«Per la tramvia di Nizza, Alstom ha applicato una nuova tecnica che funziona a batteria»

«La scelta del palo nero è stata a lungo discussa: riprende i colori delle vecchie ghise fiorentine»

«Quando si governa bisogna scegliere e non rinviare sempre per il gusto del dettaglio»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA NAZIONE
FIRENZE

Il soprintendente Andrea Pessina torna a parlare della concentrazione di pali in piazza Stazione

IL SOPRINTENDENTE PESSINA

«Piazza, stravolta l'immagine Ma troveremo una soluzione»

ALLA STAZIONE Santa Maria Novella «la selva dei pali della tramvia si deve trovare il modo di mitigarla», dice il soprintendente Andrea Pessina. «C'è piena disponibilità su questo da parte del Comune – spiega – Bisogna solo metterci a un tavolino e capire come». «Intendiamoci: la Soprintendenza il progetto lo ha approvato – aggiunge Pessina – La mia non vuol essere una critica all'amministrazione, che ha lavorato moltissimo su questa cosa. Ma è indubbiamente una considerazione che non possiamo non fare. E tutti convengono che sarebbe meglio cercare un'altra soluzione, ne abbiamo già parlato col sindaco». Per il sovrintendente «in piazza Stazione il numero dei pali, il loro colore, ha trasformato la percezione della piazza» e «a una mitigazione dell'impatto si può arrivare. Notiamo tutti che in altre città europee non ci sono i pali, quindi probabilmente altre soluzioni sono fattibili. Vanno però interpellati specialisti per questo tipo di infrastrutture». Pessina parla anche del sottoattraversamento del centro per la tramvia: «Credo sia un'idea difficilmente realizzabile, perché queste operazioni, come si vede a Roma, si scontrano con il patrimonio archeologico sepolto».

Il presidente di Tram spa Fabrizio Bartaloni durante un sopralluogo a Palazzo Mazzoni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.