IL CASO DELLA STAZIONE (E NON SOLO)

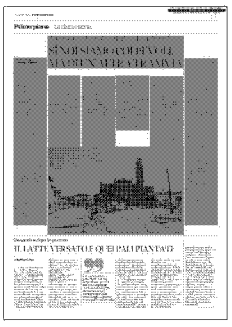
SÌ NOI SIAMO COLPEVOLI, MA DI UN'ALTRA TRAMVIA

di **Gianni Biagi***
e **Giuseppe Matulli****

Caro direttore, è vero siamo colpevoli. Abbiamo convintamente voluto che la nostra città avesse un sistema di trasporto efficiente e capace di dare soluzione alla mobilità di Firenze e dell'area. La tranvia urbana di Firenze, fortemente integrata con la ferrovia metropolitana, è sicuramente il sistema di trasporto migliore per una media città come è Firenze. Ormai, nella consueta mancanza di memoria che questa città usa come alibi per assolversi sempre da tutto, nessuno ricorda che il progetto della linea tranviaria fiorentina non è mai stato un sistema pensato come un sistema a se stante ma esso era fortemente integrato con il potenziamento della ferrovia metropolitana. Un sistema che garantisse il collegamento con i maggiori centri della città metropolitana di Firenze (ad esclusione di Scandicci e per questo la prima linea del tram è stata realizzata come collegamento di quella città). La linea tranviaria fiorentina è stata progettata per avere interconnessioni con la linea ferroviaria metropolitana a Statuto (linea 3 per Careggi), a Belfiore AV e con la prevista fermata metropolitana di Circondaria inopinatamente cancellata nel 2010 da una decisione sbagliata del Comune di Firenze e della regione Toscana (linea 2 per Aeroporto), a Campo di Marte (prolungamento della linea tranviaria per Rovezzano) e appunto a Rovezzano. Ma del sistema di ferrovie metropolitane faceva anche parte il prolungamento per Campi Bisenzio della ferrovia che oggi collega il centro Intermodale di Osmannoro (dove, all'intersezione con il tracciato autostradale, avrebbe dovuto sorgere un secondo parcheggio di scambio Autostrada /Ferrovia sul tipo di quello già in funzione a Villa Costanza con la tranvia). Questo schema funzionale, completamente approvato e in gran parte finanziato anche dalle Ferrovie dello Stato, è stato oggetto, in questi ultimi 10 anni, di un progressivo smantellamento, centrando le attenzioni solo sulla parte urbana della città di Firenze, tanto che si fatica a costruirne un ricordo. In questo quadro abbiamo anche convintamente escluso, per la città consolidata e per la parte storica di Firenze, di utilizzare un sistema ideato dall'Università di Firenze e sponsorizzato dalla Fondazione Cassa di Risparmio come il micro metro. Un sistema che non è stato utilizzato in nessuna parte d'Italia, d'Europa e del mondo e che era sicuramente più invasivo della linea tranviaria. La metropolitana non è mai stata, e non lo è in nessuna città, alternativa alla tranvia, perché si tratta di sistemi che rispondono a domande diverse di mobilità (non si prende la metropolitana per percorsi inferiori ai 5 Km dice l'ingegneria trasportistica). La micro metropolitana fiorentina è stata più una idea che un progetto tant'è vero che nessuna impresa ha mai neppure tentato di fare un prototipo del veicolo e sarebbe stato originale che un Comune avesse chiesto allo Stato di approvare una progetto di cui non esiste il prototipo (a parte le osservazioni tecniche sull'idea progettuale che infatti portarono uno dei due progettisti a sostenere con assoluta convinzione la realizzazione della tranvia) Vorremmo inoltre sommessamente ricordare che le opere sotterranee hanno molte e complicate ripercussioni in superficie fosse solo per le fermate e per gli impianti di aereazione e di sicurezza. Senza contare il rischio maggiore per l'edificato storico sovrastante al tracciato della linea, il disagio di dover scendere sottoterra e, nel caso specifico, anche dover percorrere lunghi tragitti anche per piccoli spostamenti considerando che la linea era stata pensata come monodirezionale e cioè da una fermata si sarebbe andati solo in una direzione. Il tram invece è molto più amichevole, collaudato e sperimentato e si presta anche all'introduzione di miglioramenti in corso d'opera abbastanza semplici (cosa che è impossibile fare quando si è scavato un tunnel sotto la città). Miglioramenti che erano stati pensati con il percorso senza pali (alimentando il convoglio a batteria) nel tratto di passaggio in piazza San Giovanni. Un progetto quindi reversibile nel tempo. Un progetto che vorremmo ricordare ha subìto modifiche sostanziali fra l'approvazione e la sua esecuzione. Non è stato fatto così proprio per il tratto di passaggio in piazza San Giovanni cambiando radicalmente il progetto già esecutivo e costringendo alla riprogettazione completa di un tratta consistente della linea 2 con costi aggiuntivi dei quali nessuno parla mai? E non si sarebbe potuto fare così anche per il tratto di piazza della Stazione introducendo, qualora se ne fosse ravvisata la opportunità, modifiche che avrebbero ben potuto migliorarne l'inserimento paesaggistico? E ora che la polemica è scoppiata non fa bene alla città nascondersi dietro le approvazioni di oltre 13 anni fa, quando fra l'altro le ditte costruttrici non detenevano il brevetto per l'alimentazione da terra mentre ora anche le imprese che realizzano il tram hanno le tecnologie per farlo. Forse il dibattito odierno è soltanto il tributo alla nuova filosofia politica per cui ogni problema è irrisolvibile perché è frutto di un errore del passato, non a caso occorre cambiare tutti e tutto, e poi cambiare anche quelli che hanno cambiato tutti e tutto, e così via. Purtroppo noi pensiamo che il principio della continuità amministrativa si fosse affermato nell'interesse generale, magari a Firenze con qualche difficoltà in più visto che già Dante accusava la città perché «...a mezzo novembre non giugne ciò che tu d'ottobre fili» (VI Purgatorio) .

*ex assessore all'urbanistica di Firenze
**ex vicesindaco e assessore ai trasporti di Firenze

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La tramvia? Nata male e poi...

IL PREZZO DELL'ARROCCO

di Paolo Ermini

Il caso di piazza Stazione deturpata dai pali e dalla ragnatela di cavi aerei della tramvia è la conclusione coerente di un'opera nata male [illegible]

Una lunga storia

L'editoriale di Paolo Ermini pubblicato martedì sul «Corriere Fiorentino» ricordava come le polemiche abbiano accompagnato la tramvia fin dalla sua nascita. Non pochi dei suoi sostenitori bollarono come «di destra» l'idea di una minimetropolitana circolare che avrebbe risparmiato la città in superficie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.