

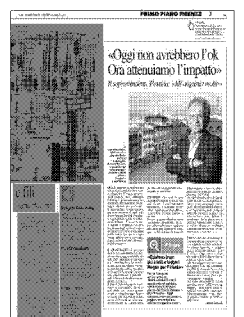


Piazza Stazione
5 aprile 2018

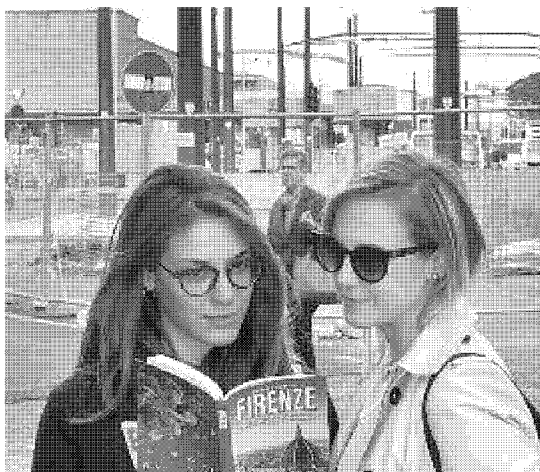
QUESTA E' LA NUOVA CARTOLINA DI FIRENZE
CHE CI REGALA LA TRAMVIA ALLA STAZIONE
PALI NERI OVUNQUE E FILI ELETTRICI
CHE SNATURANO IL PROGETTO DI MICHELUCCI
E' UN PREZZO GIUSTO DA PAGARE?

IMPALATI

All'interno



EFFETTO TRAMVIA



IL TRAM IN CITTÀ

In arrivo altri 30 milioni per le estensioni già progettate

ALTRI FONDI per il sistema tranviario fiorentino. Dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono in arrivo ulteriori 30 milioni, per l'esattezza 29,9 milioni di euro, per l'estensione del sistema. È stato recentemente firmato dal ministro Del Rio un decreto di riparto di 191,026 milioni di euro del «fondo per migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane, destinato alle reti metropolitane, le linee tramviarie e il materiale rotabile».

Firenze è una delle sette città destinatarie di queste risorse che saranno utilizzate per le estensioni già progettate del sistema.

QUESTO finanziamento si va ad aggiungere a quello precedente di 47 milioni assegnati con il precedente decreto di dicembre e agli ulteriori 148,4 disponibili (100 dello Sblocca Italia e 48,4 del Patto per Firenze) e agli 80 milioni di fondi comunitari per l'ulteriore prosecuzione delle linee tramviarie.

Stazione: al posto degli alberi una foresta di ferro e fili

In otto mesi si è trasformata la cartolina di Firenze. A Santa Maria Novella il cielo è una ragnatela nera

di **ILARIA ULIVELLI**

POVERA Stazione, trasformata in un'albereta di pali, fili elettrici, semafori. Fotografata otto mesi fa, con i pini ancora in piedi che pareva sorridessero al capolavoro del Michelucci, progettato negli anni Trenta, e rivista oggi, imbrigliata in un groviglio di ferro, non è più la stessa. E c'è poco da fare. Un po' rattrista, uscendo da Santa Maria Novella, inoltrarsi in una selva più che oscura, nera. Che è la nuova cartolina di Firenze spedita dalla tramvia a chi arriva in treno nella nostra città e consegnata a mano ai fiorentini. Bella no, diciamolo.

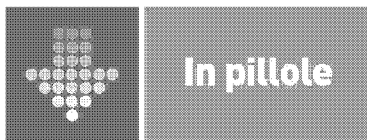
PROPRIO quando si avvicina il patito traguardo della conclusione dei lavori, con lunga sequela di sacramenti messi in fila da chi è stato costretto per anni, ogni giorno, a battersi col traffico, osservando il risultato dal punto di vista estetico, di forte impatto, soprattutto alla Stazione e in piazza dell'Unità, ma non solo, viene da chiedersi se questo sia il prezzo giusto da pagare. Il tributo da versare alla mobilità che si dice sostenibile e verde, perché eliminerà – dicono – cassetate di anidride carbonica, il 30% di quella che appesta l'aria oggi, quando funzioneranno le linee a pieno regime. Ma perché quando nascono, le opere pubbliche nel nostro Paese sono già vecchie? Obsolete, purtroppo la tramvia di Firenze, ancora prima di ricevere il battesimo, lo è. Si vede bene, come il livido dopo un cazzotto in un occhio, che è vecchia da morire. Non costringiamoci a guardare troppo lontano, alla Cina, dove il tram Art, che ha finito la sperimentazione lo scorso anno, e tra poco entrerà in servizio nella città di Zhuzhou, viaggia silenzioso, silenzioso ed elettrico.

LA CINA va veloce con la tecnologia e quel tram – che qui chiamiamo desiderio –, grazie a speciali sensori segue la direzione non come da noi sulle rotaie pari pari quelle del treno, ma su linee verniciate tratteggiate sull'asfalto. Un sogno lungo 32 metri, che trasporta fino a 307 passeggeri, a propulsione elettrica con autonomia di 25 chilometri e batteria che si ricarica in dieci minuti. La linea è lunga 6 chilometri e mezzo, il doppio della nostra linea 3. Ma dicevamo che i sogni sono da rimettere nel cassetto che troppa innovazione potrebbe finire per stordirci: dunque guardiamo in Italia e alle città europee delle dimensioni di Firenze. Al momento in cui è stato firmato il project financing con Ratp per la realizzazione delle linee 2 e 3 e per la gestione dell'intera rete tramviaria, ovvero nel 2005, era veramente troppo tardi per cambiare un progetto modificato radicalmente almeno due vol-

te dal 2000 e che ha ricevuto il via libera definitivo della commissione ministeriale solamente nel 2010 dopo l'ultima richiesta di stralcio del passaggio al Duomo?

Ignorato il referendum consultivo (del 2008), quando andò alle urne il 39,4% dei fiorentini per dire – in maggioranza – no alla tramvia, era davvero troppo tardi per ipotizzare di far circolare in una città delle dimensioni di Firenze, con strade strette, un tram che fosse più snello di un treno? Era davvero troppo tardi per evitare doppi binari che impattano come una ferrovia? Era, ancora, davvero troppo tardi per guardare, come si stava già facendo con molto scetticismo sul funzionamento, alle più moderne tramvie elettrificate da terra, senza pali e reti che oscurano il cielo? Era tardi anche per quelle a batteria. I contratti erano firmati. Ma si sciogliono anche i matrimoni.

SE ERA tardi ieri lo è ancora di più oggi, questo lo ammettiamo. Ma c'è da pensare al futuro e vorremmo che la classe politica guardasse avanti con coraggio: nessuno chiede di rinunciare al tram. Ma è troppo chiedere che per arrivare a Rovezzano si ipotizzi qualcosa di più moderno e leggero? La Cina è lontana. Ma la risposta che ormai è tardi non convince più.



Project financing

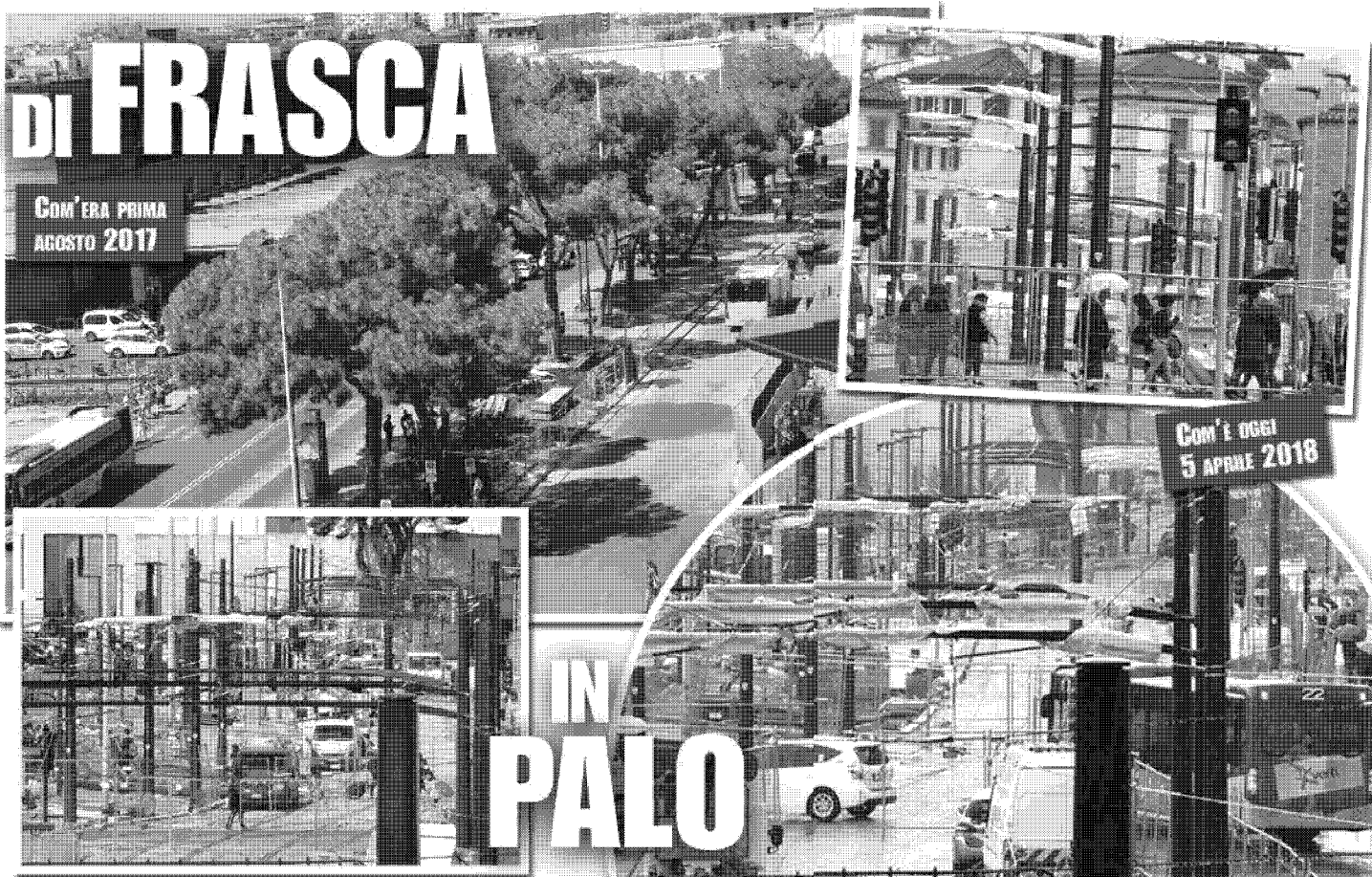
Nel giugno 2005 a Palazzo Vecchio siglato il primo project financing in Italia per opere di trasporto pubblico, con Ratp, per realizzare le linee 2 e 3 della tramvia e per la gestione della rete tramviaria

Il referendum

Il 17 febbraio 2008 il 39,4% dei fiorentini vota per il referendum consultivo sulla tramvia. Il 51,9% chiede l'abrogazione della linea 3, il 53,8% quello della linea 2, che a quel tempo avrebbe dovuto passare dal Duomo

Il via libera

Il 25 gennaio 2010 via libera della commissione ministeriale alla linea 2 e al primo lotto della linea 3. Come chiesto dall'allora sindaco Matteo Renzi è stato stralciato il passaggio da piazza Duomo



I dubbi e le critiche

La tramvia di Firenze nasce obsoleta, frutto di un progetto ideato ormai alcuni anni fa

Osservando la foresta di pali della Stazione, viene da chiedersi se c'erano alternative più 'soft'

Ad esempio, un tipo di tram meno impattante e più leggero per una città tanto delicata

Sono in arrivo altri 30 milioni di euro per l'estensione del sistema tramviario fiorentino

