

Cambiare in corsa si può Ma servono 35-40 milioni

Quanto costerebbe passare alla modalità wireless

IL COSTO di realizzazione della tramvia alimentata con batterie ai polimeri di litio-metallo, nel tratto tra via Cerretani e via Martelli, su circa 400 metri di percorso, a suo tempo, fu quantificato in circa 30 milioni di euro. Quella tecnologia, oggi vetusta, si sarebbe mangiata mezzo vagone: ora però le batterie al litio di nuova generazione occupano assai meno spazio e garantiscono un rendimento migliore. Padova ne è l'esempio: nei 600 metri del tratto in Prato della Valle il Translohr stacca il pantografo e scivola senza fili nella piazza più grande d'Europa, mangiando batteria.

SE, per ipotesi, e per assurdo, oggi si decidesse di smontare i pali e la linea aerea in piazza Stazione, per liberare la zona dalla selva oscura, quanto si spenderebbe? Considerato che il tratto più delicato va da piazza Stazione a piazza dell'Unità, circa 400 metri, attualizzando i prezzi, aggiungendo lo smontaggio e garantendo le nuove tecnologie, la cifra non dovrebbe superare i 40 milioni. Mica poco. Nel tratto senza fili, il tram abbasserebbe il pantografo, procedendo al rallentatore (sotto i 20 all'ora) succhiando energia alla batteria, alimentata fino alla fermata prima dalla linea aerea. Alla fermata successiva rialzerebbe il panto-

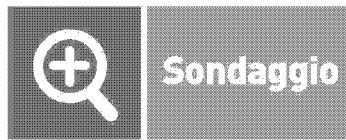
grafo, immagazzinando nuovamente energia. I costi aggiuntivi: treni 29 Sirio da predisporre per l'alloggiamento della batteria, il costo delle batterie, la manutenzione e sostituzione delle stesse da qui ai prossimi anni. Ma, potendo scegliere, i fiorentini sarebbero disposti a sacrificare una cifra che equivarrebbe a 100 euro a cittadino per liberare la Stazione? A questa domanda si può rispondere nel sondaggio lanciato online da La Nazione, cui tutti possono partecipare e dire la loro.

Perché non si è mai pensato di alimentare a batteria il tratto della Stazione? Oltre al risparmio, il passaggio sotto l'edificio del Michelucci non era stato equiparato, per importanza architettonica, a quello sotto al Duomo: quindi non è stato giudicato indispensabile risparmiare in termini di invasività per la presenza dei pali.

E NEL dibattito sulla foresta di pali alla Stazione si fa sentire anche la voce del consigliere comunale di Forza Italia, Mario Razzanelli. «Per anni mi sono sentito definire l'uomo del No Tram, come se la mia opposizione fosse pregiudiziale – dice – Oggi sembra che tutti abbiano scoperto i motivi per criticare un progetto che già dieci anni fa definimmo vecchio e invasivo».

«La questione dei pali era nota sin dai tempi del referendum del febbraio 2008 – incalza Razzanelli – Già allora si parlava di un'ipotesi di alimentazione da terra e visto che i lavori sono iniziati esattamente dieci anni dopo, il tempo per porvi rimedio ci sarebbe stato eccome. Inutile che anche l'assessore Giorgetti parli di progetti già approvati perché i progetti, volendo, si cambiano. E le dimostrazioni ci sono: la Stazione Foster è il primo esempio».

iu



Pali o non pali? I nostri lettori li vogliono levare

TRAMVIA alla stazione. E' giusto lasciare i pali? O toglierli al costo di 30/40 milioni (100 euro a testa)? Al nostro sondaggio su www.lanazione.it ieri sera i risultati erano questi: 64 per cento giusto togliere i pali; 36 per cento giusto lasciarli.



I lavori per togliere i pali nella zona della stazione e il ritorno al piano wireless costerebbe una cifra compresa fra i 35 e i 40 milioni di euro

