

«La foresta a causa del terminal, ora serve una scelta»

Gianni: «Renzi ha lasciato a Nardella l'eredità del progetto di passaggio interrato in centro: cosa si farà?»

di ILARIA ULIVELLI

PER CAPIRE se piazza Stazione e piazza dell'Unità Italiana potranno liberarsi in futuro dalla foresta di pali che, da qualsiasi prospettiva la si osservi, non è un gran belvedere, non si dovrà aspettare solamente che il cantiere sia concluso, con la sistemazione definitiva dell'area che sicuramente migliorerà molto rispetto all'assetto attuale, come sostiene l'assessore ai lavori pubblici Stefano Giorgetti.

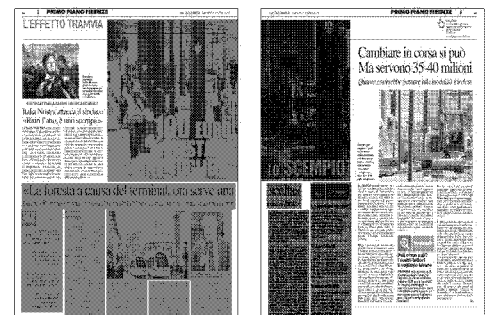
NON BASTERÀ perché i pali ci sono, sono molti e resteranno. Almeno per ora. La moltitudine è da attribuirsi al fatto che «non sono state prese ancora decisioni sulla prosecuzione delle linee», spiega il presidente del consiglio regionale Eugenio Gianni che in tutti i momenti decisivi, e nei passaggi cruciali del progetto, era assessore nella giunta di Palazzo Vecchio. Lui assessore al traffico, quando, il 17 maggio 1993 - con sindaco Giorgio Morales - in Sala degli Otto, fra metropolitana e tramvia si puntò sul treno in superficie per una mobilità sostenibile, principalmente a causa dei costi: andare sotto sarebbe costato sei volte tanto. Scelta miope col senno di poi? «La rifarei, ma ora l'impegno dev'essere quello di completare la rete e in tempi rapi-

di, altrimenti i sacrifici fatti sin qui avranno avuto un senso parziale», dice Gianni. Che tornando al bosco di pali a sostegno della linea elettrica aerea, puntualizza che «ora c'è perché la Stazione è diventata il terminal di tre linee tramviarie». In sostanza, «per far arrivare e ripartire dall'area della Stazione tutti i treni Sirio, c'è bisogno di una rete elettrica potente: se fosse solo un punto di passaggio, gran parte dei tralicci potrebbe essere cancellata».

Dunque quali decisioni devono essere prese per alleggerire l'area dal sovraccarico di tralicci? «E' necessario decidere come proseguire». «In nessuno dei progetti precedenti, le tre linee si sarebbero dovute attestare alla Stazione», dice Gianni che spiega: «Nel nostro progetto iniziale, la linea 1 della tramvia avrebbe dovuto interrarsi in via Jacopo da Diacceto per raggiungere piazza Beccaria, facendo un'unica fermata in piazza della Repubblica: una stazioncina che avrebbe servito tutto il centro storico». Erogato il finanziamento di 30 milioni da parte dello Stato con la legge del '92 che attribuiva fondi alle grandi città per il trasporto rapido di massa, «il percorso della tramvia si bloccò perché fu sbagliata la gara d'appalto». Le lungaggini burocratiche si mangiano il tempo fino al 2000 quando la realizzazione della linea 1 viene messa a gara. Pochi anni dopo, con Leonardo Domenici sindaco, il vi-

ce Giuseppe Matulli e l'assessore all'urbanistica Gianni Biagi, partono con l'idea di eliminare il passaggio sotterraneo «decidendo poi di passare in superficie, dal Duomo, per fare arrivare la tramvia a San Marco, ma lasciando di fatto irrisolto il nodo di tutta la zona Est sopra dal servizio tramviario; da Coverciano a Rovezzano a Bagno a Ripoli», spiega Gianni.

NEGLI ANNI successivi poi si matura la decisione che per passare nelle zone del centro storico la tramvia sarebbe stata alimentata a batteria. Eliminando fili aerei e pali di sostegno. Via il pantografo. Ma dopo il referendum del 2008 è poi Matteo Renzi che, da sindaco, rimette in discussione il passaggio al Duomo. Il progetto viene modificato e nel 2010 la commissione ministeriale dà il via alla versione rivista. Falliscono le ditte per la costruzione delle linee 2 e 3, c'è uno stallone: ma Renzi ripensa intanto al passaggio in sotterranea dal centro. Nardella invece preferisce il passaggio in superficie, da viale Lavagnini verso Campo di Marte. «Renzi lascia l'eredità a Nardella di predisporre il passaggio sotterraneo - chiude Gianni - Ora c'è da prendere una decisione. Per l'area della Stazione e per un servizio pubblico vero che sarà tale solamente con tutta la rete attiva».





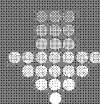
**La verità
di Eugenio**

«Il numero dei pali è dovuto al fatto che non ci sono decisioni sulla prosecuzione delle linee»

«L'impegno dev'essere quello di completare la rete tramviaria in tempi rapidi»

«In nessuno dei progetti precedenti, le tre linee si sarebbero dovute attestare alla Stazione»

«Renzi ha lasciato l'eredità a Nardella di predisporre il passaggio sottoterra»



Le parole

L'assessore Giorgetti

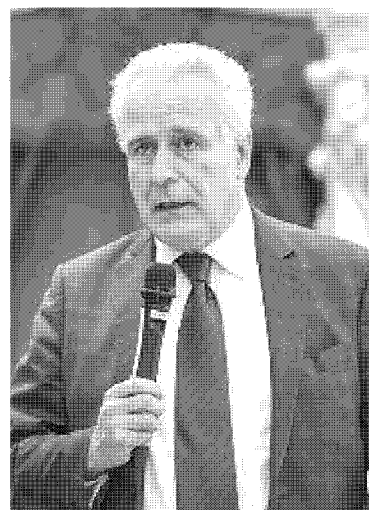
«Una volta finiti i lavori piazza Stazione non sarà poi così mal. E in ogni caso, molti altri prima di me, dell'attuale amministrazione e soprintendenza, hanno valutato l'impatto della struttura»

Gli architetti

«Ci si ostina ad affrontare lo sviluppo urbano senza un approccio organico. L'attraversamento della tramvia tra l'abside di Santa Maria Novella e la stazione che ne trae il nome ne è un esempio»

Razzanelli (FI)

«La questione dei pali è nota sin dai tempi del Referendum del febbraio 2008, il tempo per porvi rimedio ci sarebbe stato. Ecco perché lo stupore di oggi francamente fa un po' sorridere»



Sopra Gianni. A sinistra il rendering del tram al Duomo senza fili