

La contestazione

Il docente anti Tav stronca anche Sirio: "Il progetto nasce vecchio"

Altro che salto nella modernità. Altro tram come sinonimo di scatto nel futuro: «Con le loro linee aeree, coi sottopassi, i binari e i ponti le nuove tramvie fiorentine nascono già vecchie come progetto. Tutta Europa ormai guarda altrove» ritiene Alberto Ziparo, professore di urbanistica e pianificazione delle infrastrutture all'Università di Firenze. «Qui abbiamo la foresta di pali della stazione mentre a Padova il tram usa le batterie. In tutto il mondo hanno smesso di scavare mentre noi ancora sogniamo trincee, tunnel, binari, ferro. Se vogliamo aprirci al futuro smettiamo di fare tramvie: la rivoluzione elettrica è già arrivata e si chiama ecoblutram» ritiene il docente da sempre schierato contro la Tav e contro l'aeroporto, che ora ha firmato il dossier "Un tram vecchio e a peso d'oro" col collega urbanista Alberto Pecchioli. E nel bel mezzo del clima di festa dei primi giorni della nuova T1 è una trincea che di colpo si apre.

Ziparo e il suo gruppo di lavoro

**Alberto Ziparo, professore di urbanistica all'Università
"Tutta Europa guarda altrove
la rivoluzione elettrica
si chiama ecoblutram"**

all'Università non intendono del resto mollare. Da anni il docente è uno dei "resistenti" della Tav, contesta i costi e le «follie progettuali» del tunnel e della stazione Foster. Sulla tramvia però non sarà una battaglia del "no". Piuttosto sarà una lotta al rialzo: non è sbagliato il fine ma il mezzo è la tesi. È il mega impatto il problema, sono «i pali e le linee aeree che hanno stravolto il colpo d'occhio sulla stazione di Michelucci e su Santa Maria Novella che si sarebbero potute evitare con un progetto di treni senza fili alimentati dal basso proposto nel 2013 all'allora sindaco Renzi». Non è l'assenza della domanda di mobilità il problema - ritiene Ziparo - sono piuttosto i «costi esorbitanti, 38 milioni di euro a chilometro contro una media europea di 7,5». E un altro problema sono i tracciati per Careggi, Scandicci, Peretola: «Progetti con errori e contraddizioni che hanno creato più che risolto problemi, con costi economici, sociali e ambientali assai elevati tra i quali "l'occupazione" delle principali arterie di collegamento». È il solito tema della man-

canza di pianificazione trasportistica in una città dove le infrastrutture nascono con progetti del ventennio precedente, è la tesi di Ziparo. Ma è anche «la cultura che ha ispirato tutto questo alla base dell'errore» aggiunge il professore: «La mobilità deve essere sostenibile e innovativa, liberiamoci dal vizio degli ultimi 20 anni: utilizzare il sistema dei trasporti pubblici per spostare grandi masse di denaro pubblico verso contenitori privati con progetti che prevedono scavi, tunnel, ferro. È stato così per la Tav, è così per l'aeroporto: il nuovo governo cancelli queste opere una volta per tutte». Per le prossime linee Ziparo propone l'eco blu tram, qualcosa di simile all'Aptis della Alstom: «Bus a batteria con ricarica rapida senza binari né linea aerea, in cui l'eventuale corsia protetta si realizza in 7 ore con elementi artificiali e senza anni di lavori e disagi». Qualcosa di non molto lontano da quello che è stato ipotizzato per Bagno a Ripoli. - e.f.



L'alternativa Un modello di Eco-blutram della Alstom



Peso:24%