

L'INTERVENTO

LE PROSSIME TRAMVIE? STUDIAMO I NUMERI

di **Franco Lucchesi***

Caro direttore,
il lungo e travagliato
percorso della tramvia,
giunto al suo primo

capolinea, ci restituisce
una Firenze molto
cambiata.

continua a pagina 13

L'INTERVENTO

LE TRAMVIE? MEGLIO EVITARE EUFORIE E CONDANNE (MISURIAMOCI SUI NUMERI)

SEGUE DALLA PRIMA

Le polemiche che ne hanno accompagnato i lavori sono state aspre ed hanno diviso la città — come spesso succede, soprattutto a Firenze — più per linee pregiudiziali che non per valutazioni oggettive e ponderate. Ne ha fatto le spese la stessa città, la cui immagine consegnataci dalla storia è stata talvolta mutata senza che sia stato possibile aprire un sereno e preventivo confronto culturale (penso alle Cascine ed alla perduta visione prospettica da piazza Vittorio Veneto; a piazza Stazione ed alla vista deturpata di Santa Maria Novella; al ritorno di pali e fili che cambiano le vedute; alla palazzina Mazzoni in viale Belfiore diventata un tunnel; alla Fortezza resa ancora più inaccessibile e circondata da un otto volante di traffico).

Sarebbe, quindi, molto opportuno che oggi si riuscisse a spogliarsi delle casacche ideologiche e si provasse a fare una seria verifica delle scelte fatte. Non tanto per stabilire chi aveva ragione — uno sport molto di moda ma di scarsa utilità — quanto per decidere i prossimi passi, visto che si pensa di avviare nuove linee che interesseranno altre zone della città. E visto che, ancora una volta, su tanti nodi infrastrutturali sta trionfando il metodo della scelta — o non scelta — solo

per partito preso. Attendere, dunque, una serena valutazione degli impatti complessivi delle nuove tramvie sul tessuto urbano e sulla vita stessa della città prima di procedere in una nuova operazione che rischia di ricalcare quanto già sperimentato, sarebbe una cautela d'obbligo. Nella speranza che si riesca ad affrancarci dai soliti vizi, è utile forse provare a riflettere su quali elementi sarebbe opportuno considerare in una valutazione ragionata di costi/benefici.

Valutazione ragionata significa che non si può limitarci a mettere sul piatto dei benefici il minore inquinamento che, anche solo intuitivamente, la tramvia comporta rispetto alle emissioni del traffico su gomma; ma si deve poter misurare di quanto queste emissioni si sono ridotte per il trasferimento della domanda di mobilità dalla gomma al ferro e quanto sia il conseguente beneficio per la salute dei fiorentini, soprattutto in termini di malattie polmonari e delle vie respiratorie.

Un trasferimento che non si può misurare solo sul numero dei passeggeri della tramvia, ma anche sul numero dei passeggeri delle corse di trasporto pubblico su gomma azzerate (tutte fortemente inquinanti); ma anche, per altro verso, su quelli delle nuove linee, sempre su gomma, che è stato necessario istituire.

Così come non si può tener conto soltanto del numero di auto in meno che saranno in circolazione perché la domanda di mobilità dei loro utilizzatori sarà stata soddisfatta dalla tramvia; né del conseguente migliore scorrimento del traffico che la diminuzione di auto avrà comportato (uno scorrimento regolare e con velocità costante comporta un minore inquinamento stimato attorno al 10%); ma si deve anche tener conto del tempo in più che le auto che comunque restano in circolazione debbono trascorrere su strada a causa dei percorsi tortuosi cui sono costrette, dei percorsi alternativi più lunghi o più congestionati che si ricercheranno per l'impraticabilità delle vie occupate dai binari e dei prolungati tempi di sosta per i nuovi impianti semaforici (dove il picco di concentrazione delle particelle inquinanti è risultato 29 volte superiore a quello rilevato in condizioni di traffico a flusso libero). E se nel conteggio si



Peso:1-2%,13-34%

dovranno considerare le decine di piante di alto fusto e con ampia foliazione che sono state abbattute e che hanno così cessato la loro benefica azione depuratrice su Co2 e Pm 10 e Pm 2,5, dall'altro si dovranno considerare le molto più numerose piantumazioni nuove che sono state fatte in sostituzione, anche se per molti anni ancora la loro azione di miglioramento della qualità dell'aria risulterà limitata dalle più ridotte dimensioni della loro chioma. E non si potrà non valutare le opere di mobilità alternative che sarebbe stato possibile realizzare con l'ingente somma di denaro pubblico che è stata spesa per realizzare le due linee

appena terminate; ma anche il valore economico e sociale rappresentato dai posti di lavoro — ricchezza distribuita — che queste opere hanno consentito. Come si vede da questo sommario excursus, sono calcoli complessi — e non sono certamente i soli - che sarà possibile fare compiutamente solo dopo che il nuovo sistema di mobilità si sarà assestato e dopo che i dati necessari saranno stati acquisiti ed elaborati con scientificità. Ecco perché sarebbe bene evitare sia le euforiche celebrazioni che le ipercritiche demonizzazioni. In un mondo che si sta conformando sempre più alla superficialità dei giudizi

— e pregiudizi — nel quale la realtà viene sistematicamente falsata e sostituita dalla rappresentazione di comodo, la scelta di misurarsi con i numeri ed i fatti potrebbe essere un bell'esempio di inversione di tendenza ed un segno di rispetto per l'intelligenza dei cittadini.

Franco Lucchesi

*già deputy president della FIA - Federazione Internazionale Automobile

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I lavori
sono stati
accompa-
gnati da
polemiche
spesso
pregiudi-
ziali:
misurarsi
con numeri
e fatti
potrebbe
essere
un segno
di rispetto
per l'intel-
ligenza
dei cittadini



Peso:1-2%,13-34%