CORRIERE FIORENTINO
18-GEN-2019
da pag. 13
foglio 1
Dir. Resp.: Paolo Ermini
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 5639 - Lettori: 41000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 33 %

LA DISCUSSIONE

TRAMVIA, IL RISCHIO DI RITROVARSI UN'OPERA INCOMPIUTA

Caro direttore,
da fiorentino appassionato e fruitore di trasporto pubblico sin da tenera età, non condivido il suo pezzo «Tramvia, sei buoni motivi per una pausa di riflessione».

La rete tramviaria fiorentina va realizzata a tappe ma avendo sempre presente la visione d'insieme. La saggezza è qui: effetti, benefici, costi sono valutati nelle fasi preliminari della progettazione, procedendo celermente con le realizzazioni (vedi Grenoble) le valutazioni non perdono validità, come accade se ogni 2 per 3 si torna a discutere, vedi Tirrenica. Altrimenti si perde tempo subendo la suscettibilità politica, che spesso cerca consenso elettorale (beneficio a breve termine) non affrontando i problemi, cioè produrre frutti il cui consenso potrebbe passare all'opposizione in elezioni future.

La T1 scandiccese va meglio del previsto, l'estensione a Careggi ha rafforzato questi dati: non serve attendere la T2 per fare valutazioni. Gli aggiustamenti sul campo sono allo studio o già applicati, risolvendo o quanto meno mitigando le criticità emerse. Molti bus evitano Piazza Dalmazia perché in fase progettuale si è visto che la situazione viabilistica non era semplice: la criticità è stata analizzata, e quando le soluzioni iniziali non sono bastate, si è trovato ulteriori correttivi.

Ataf non ha come primo scopo l'adduzione al tram ma portare i cittadini da una parte all'altra della città. Le pessime performance sono dovute non solo ai cantieri tramviari, che hanno aggravato un problema preesistente, ma a scellerate scelte in ambito Tpl, in particolare il taglio dei fondi Tpl statali e la privatizzazione Ataf: percorrenza annua Ataf passata da 24 milioni di km a poco più di 18, frequenza diluita a tutte le ore, in modo peggiore nei festivi, dopo le 22 tre quarti della rete Ataf con pochissime corse fisse e un servizio a chiamata a dir poco indecente; ridotti i tempi di per correnza e soste capolinea, ora di 2-3 minuti: impossibile recuperare ritardi anche minimi, quindi attese interminabili alle fermate, bus pieni come carri bestiame, corse limitate (per azzerare ritardi invertendo la marcia prima del capolinea).

La tecnologia aiuta poco: paline intelligenti (poche) e app (quando e se funziona) non sono affidabilissime. Ataf si è dimostrata impermeabile a qualsiasi sollecitazione mossa nell'interesse della cittadinanza: la privatizzazione ha fatto perdere il controllo da parte degli enti preposti, che non riescono a gestire un servizio pubblico per interessi in conflitto fra loro. Se la politica non svolge bene il suo compito, cioè perseguendo solo l'interesse generale, la situazione non cambierà. Il 27 è dedicato a Scandicci, il 6 prolungato ha migliorato il servizio a Torregalli: aumento di frequenza a tutte le ore, connessioni senza cambio con un ampia porzione di Firenze, il 5 dà un servizio migliore a Legnaia. Col tram a Careggi la rete Ataf è migliorata: il 56 Piagge-Careggi, da feriale ogni 25'-45' fino alle 21 è ora anche festiva ogni 18'-20' fino alle 24.

Ed anche con la T2: dalla fermata Guidoni il 68 servirà Peretola e Brozzi, zone oggi scoperte. Sull'impatto sui viali del tram per Bagno a Ripoli, concordo che la soluzione superficiale potrebbe essere critica, possibile soluzione il tunnel superficiale: tram sotto l'asfalto a centro viali (dove ci sono i resti delle fondamenta delle mura) con piano del ferro a -7 metri per un accesso rapido al tram — cioè tempi minori rispetto ad una metro, che a Firenze richiederebbe profondità più che doppia — tunnel realizzabile con scatolari di cemento come per la metro 1 a Santiago del Cile.

Non è la campagna elettorale il momento adatto per affrontare questioni squisitamente tecniche: la scienza fornisce strumenti scientifici per acquisire e elaborare i dati necessari a valutare le soluzioni disponibili, la politica deve solo fare una scelta, scelta che deve essere perseguita fino in fondo e non a pezzettini. Altrimenti ci ritroveremo con la solita opera incompiuta all'italiana, cioè: uno spreco di risorse e danni a vari livelli come quelli ambientali. Significativa la storia della ferrovia Canicattì-Riesi: ideata per servire un distretto minerario, lo zolfo non ha mai viaggiato su binari perché prima di posarli le miniere si sono esaurite!

Salvatore Daidone

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tramvia, sei buoni motivi per una pausa di riflessione

La pagina del Corriere Fiorentino in cui si chiede una pausa di riflessione sulle tramvie che ha aperto il dibattito in città