

# FIRENZE NON SIA AL SERVIZIO DELLA TRAMVIA

## La lettera

**C**aro Direttore, l'apertura della nuova linea della tramvia ha scatenato opinioni contrastanti. Superate le sterili e ottuse polemiche (come quella sulla «Metro di destra» e «Tramvia di sinistra») resta una divisione aspra fra chi la utilizza e ne trova un beneficio, e chi non può o non vuole e vede nel mezzo una oggettiva complicazione della propria mobilità.

È chiaro che gli utenti dei bus cancellati percepiscono un miglioramento nel guadagnare una decina di minuti per raggiungere la meta e nell'utilizzare un mezzo puntuale e frequente. È chiaro che le strade sono dimezzate e il traffico privato ne risente in maniera evidente. Se è presto per capire l'impatto sulla mobilità delle nuove linee e soprattutto come i cittadini, i negozianti, i clienti sapranno adattare le proprie abitudini, è invece immediatamente percepibile il modo in cui queste ridisegneranno la città, spogliandola di parecchi alberi e privandola di numerosi negozi, costretti a chiudere. Una città desertificata, insomma, che fa impressione per la mancanza di identità che stanno perdendo i quartieri attraversati dai binari.

1) Il timore di perdere i finanziamenti pubblici porta a soluzioni sbrigative (del 2009!) e, come visto, anche sbagliate. Far passare ancora binari sugli unici viali della città, oltre i limiti della sovrintendenza, supera anche i limiti del buon senso e della ragionevolezza.

2) Errore sulle priorità. Dato che le zone Est Bagno a Ripoli e Campo di Marte sono relativamente vicine al centro e che sono già servite da bus con corsie preferenziali, la priorità è quella di proseguire con i collegamenti tramviari verso le aree più congestionate, quali Sesto Fiorentino e Leopolda-Le Piagge-Campi Bisenzio. (Se da Bagno a Ripoli bastano 20 minuti di autobus per raggiungere il centro, raggiungerlo in macchina venendo da Nord significa affrontare pochi km di traffico congestionato, con tempi di percorrenza che si aggirano attorno ai 40 minuti).

3) La disinformazione. Cambiare il senso di percorrenza a una strada può voler dire tanto per un'attività, figuriamoci cantieri che durano anni e che stravolgono le abitudini. Nessuno nelle zone interessate è al corrente del fatto che fra pochi mesi il Comune cambierà loro la vita. Abbattimento di alberi, tanti. Eliminazione di parcheggi, tanti. Cantieri lunghi anni. Sofferenze per le attività commerciali certe.

4) Le consultazioni previste sono farlocche. Le Assemblee sono servite soltanto per avvisare i presenti dei lavori già progettati senza mai ascoltare le istanze e le idee di modifica al tracciato presentate dai cittadini.

5) La richiesta comune è di trovare soluzioni tecniche migliori (che non prevedano pali o binari con cordoli, soprattutto nelle strade principali dei quartieri), progetti alternativi magari elettrici e/o con meno binarie protetti e meno

invasivi, che conservino quelle poche strade larghe che sono centrali nei quartieri (Viale Giannotti, Viale Europa e Viale dei Mille).

6) Finanziamenti: i costi sono prima pubblici e poi privati. Gli utili solo privati. Dato che si è scelto di privilegiare un'azienda pubblica e monopolista francese, non è uno scandalo se si spende qualche milione in più per fare progetti magari più complessi (es: nuovi ponti, tratti sotterranei etc.) ma meno invasivi per la cittadinanza.

7) Affidamento ai francesi: dato che il sottoattraversamento della TAV e della Stazione Foster deve essere necessariamente oggetto di tavoli di concertazione fra Enti e RFI (Ferrovie Italiane), ritengo che sia il momento giusto per riprendere in mano alcuni progetti che prevedevano l'utilizzo di binari esistenti di ferrovie e il coinvolgimento nella gestione delle nuove linee.

Mi sembrano chiarimenti di buon senso, laici. Non è questione di essere favorevoli o contrari, ma di capire se la Tramvia è a servizio di Firenze o qualcuno ha deciso che Firenze sia a servizio della Tramvia.

**Paolo Marcheschi**

Candidato sindaco  
per Fratelli d'Italia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

