

LA LETTERA DEL SINDACO

«Ora sui viali per Bagno a Ripoli Pronti a ogni possibile miglioria»

LA LETTERA

«Serve massima chiarezza sui cantieri lungo i viali, altrimenti non si partirà»



Traffico ed estetica Sirio sui viali? Siamo disponibili a modificare il progetto per ridurre i disagi e con le nuove tecnologie quasi tutta la linea sarà senza pali

di **Dario Nardella***

Caro direttore, ho letto con interesse il dibattito sul futuro delle tramvie aperto dal suo editoriale del 27 dicembre. Lunedì si inaugura la linea T2, che collega il centro con l'aeroporto, servendo tutta la zona di Novoli, area densamente popolata e polo attrattore per una serie di funzioni dislocate lungo questa direttrice negli ultimi decenni.

Il polo universitario di Novoli, la Regione, il Palazzo di Giustizia.

Lunedì si parte e la presenza del Capo dello Stato è un fatto di grande significato. Si realizza un'opera pubblica che interessa da vicino i cittadini in un Paese dove lo scontro politico fazioso e superficiale tiene bloccate le infrastrutture. Abbiamo tenuto fede a un impegno sul quale all'inizio nessuno scommetteva: due linee realizzate in un solo mandato nonostante i fallimenti delle ditte e la burocrazia. Se guardiamo la storia della nostra città, questa è la più grande opera infrastrutturale per complessità e impatto dopo i viali del Poggi.

Grazie alle tramvie Firenze cambia volto, ma comincia anche a cambiare stili di vita: sulle due linee viaggeranno 37 milioni di passeggeri all'anno e le stime basate sui dati già disponibili ci dicono che 27.000 persone lasceranno il mezzo privato in cambio di quello pubblico, con una riduzione complessiva del 10% del traffico. Anche i benefici per l'ambiente sono notevoli: si calcolano 14.000 tonnellate di CO₂ e 4,2 tonnellate di Pm₁₀ in meno ogni anno.

La tramvia non è più un sogno o un obiettivo, è la realtà di una città che cambia e prende di petto il problema più sentito: la viabilità, il traffico, la qualità del trasporto pubblico. La tramvia è anche motivo di orgoglio: Firenze è una delle città più desiderate, più ammirate al mondo e i fiorentini ci tengono a non perdere nel confronto con gli altri. A bordo del tram ci sentiamo al passo con le più importanti città europee. Non possiamo fermarci qui. Abbiamo il dovere di guardare avanti, di completare il sistema tramviario, con la responsabilità di fare presto e bene, nel rispetto della nostra città. A chi mette le mani avanti ora, temendo stravolgimenti estetici, ricordo i timori analoghi che erano stati avanzati per via dello Statuto o per altre vie e piazze attraversate dalle tramvie, che si vedono oggi riqualificate.

I fiorentini che viaggiano in tram tra Scandicci e Careggi sono entusiasti; chi vive lungo la linea T2 attende di poterla utilizzare dopo aver sopportato i cantieri. Molti cittadini che vivono in altre

zone della città chiedono la «loro» tramvia. Questo non significa rinunciare a un sistema misto di trasporto pubblico, che ci accompagnerà ancora per garantire la capillarità e l'intermodalità, in una visione completa e moderna del sistema della mobilità cittadina. Per vincere questa ulteriore sfida, non possiamo lasciare il lavoro a metà; dobbiamo completare il sistema.

Nei prossimi anni dovremo fare le linee per le Piagge e Campi, Sesto, Bagno a Ripoli e Rovizzano, toccando tutti i quartieri di Firenze, soprattutto la parte a est, attualmente non servita. Le linee Piagge-Campi e Castello-Sesto non presentano alcun problema di realizzazione perché saranno prevalentemente in sede ferroviaria o non abitata. Quella per Bagno a Ripoli è stata discussa in assemblee con i cittadini a Gavinana e Bagno a Ripoli, abbiamo fatto un vero percorso partecipato e continueremo a farlo. I punti centrali della realizzazione di questa linea saranno: 1) chiarezza massima su modalità e tempi dei cantieri, altrimenti non si cominciano; 2) realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno per favorire la viabilità; 3) apertura a qualunque miglioramento anche rilevante in



fase di chiusura del progetto o nella fase successiva in modo da ridurre l'impatto paesaggistico e i disagi al traffico durante i cantieri. Sui viali abbiamo già l'esempio di viale Strozzi alla Fortezza, che non ha distrutto niente e anzi ha valorizzato quel tratto dei viali. In ogni caso, i lavori saranno i più brevi mai visti e con un piano di impatto che terrà conto di tutta l'esperienza delle 3 linee già realizzate.

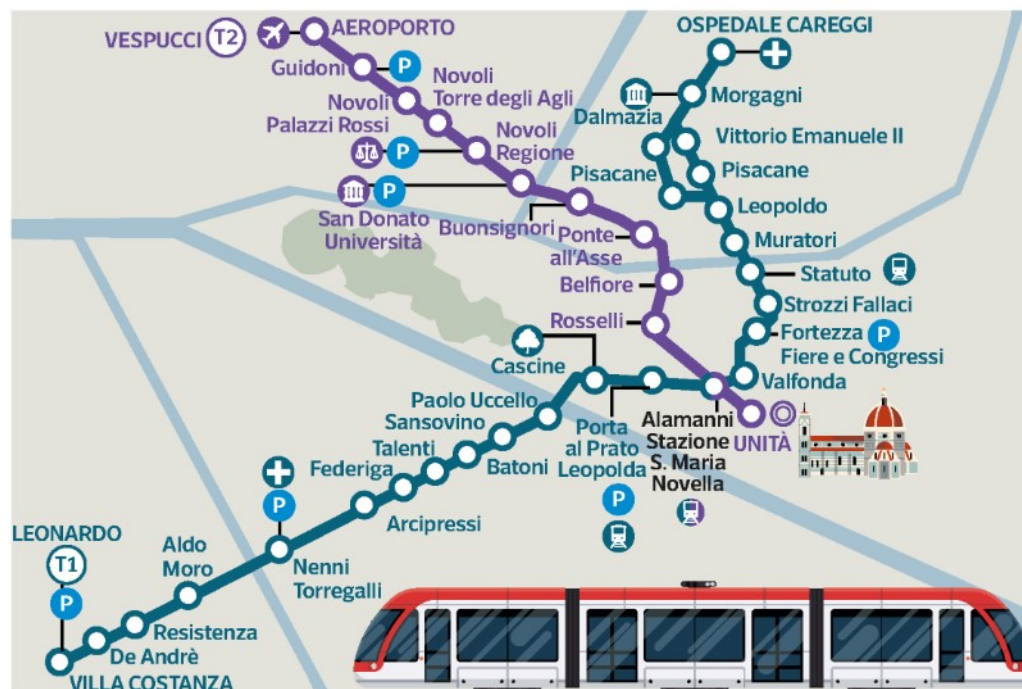
Infine il dibattito sui pali. Le nuove tecnologie ci permetteranno di avere quasi tutta la nuova linea senza

pali e, progressivamente, potremo allargare questa tecnologia anche alle linee preesistenti. Stiamo già elaborando con la Soprintendenza azioni immediate per mitigarne l'impatto estetico. I benefici della tramvia già adesso sono evidenti; proviamo a immaginare cosa produrrà l'intero sistema tranviario — quando sarà completo — in termini di riduzione dei veicoli, smaltimento del traffico, riduzione dello smog e dei costi di spostamento.

Non sono promesse eletto-

rali, ma dati concreti. Come sindaco credo di aver dimostrato serietà e credibilità dedicando tutto il mio mandato a un'opera complessa e ambiziosa, ma molto apprezzata dai cittadini come dimostrano i numeri. Ora è il momento di guardare avanti, senza paraocchi, sempre ascoltando e sempre aperti alla discussione, ma con la stessa serietà dimostrata fino a questo momento dobbiamo prenderci l'impegno di finire le tramvie e le altre infrastrutture — aeroporto, nuovo polo Mercafir, stadio e nuova Fortezza da Basso — che tragheranno Firenze nel terzo millennio.

La rete



L'Ego



La tramvia per Bagno a Ripoli

UN AZZARDO, ANZI PEGGIO

di Paolo Ermini

Estina lente. Cioè affrettati con prudenza. Con l'intervista pubblicata sul

La discussione

L'editoriale del direttore Paolo Ermini sulla tramvia a Bagno a Ripoli pubblicato il 27 dicembre scorso che ha aperto la discussione sull'opportunità e i rischi che si corrono con l'estensione della rete tramviaria fino a Bagno a Ripoli passando dai viali di circonvallazione e viale Giannotti. A sinistra la rete attuale con l'entrata in esercizio della linea per e da Peretola



Il sindaco Dario Nardella nell'ottobre scorso per il giro di prova sulla tramvia da piazza dell'Unità a Peretola