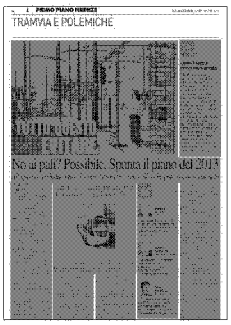
LE POLEMICHE DOPO I CANTIERI PER LE LINEE 2 E 3

Tramvia: i pali in stazione potevano essere evitati Ecco il piano datato 2013

Treni senza fili nel piano discusso in Comune ai tempi di Renzi

All'interno

LA NAZIONE
Firenze
LA GRANDE FESTA


TRAMVIA E POLEMICHE
No ai pali? Possibile. Spunta il piano del 2013

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA NAZIONE
FIRENZE

No ai pali? Possibile. Spunta il piano del 2013

All'epoca era sindaco Renzi: ecco il progetto «senza fili» che poteva essere adottato

di PAOLA FICHERA

CORREVA l'anno 2013. Esattamente cinque anni fa. Il sindaco in carica era Matteo Renzi che solo un anno dopo si sarebbe insediato in Palazzo Chigi. E' vero che già a marzo di quel 2013 la scalata ai palazzi romani era iniziata da tempo. Solo tre mesi prima aveva perso le primarie del Pd per la segreteria nazionale contro Pier Luigi Bersani e qualche mese dopo (dicembre 2013) avrebbe effettivamente conquistato la poltrona del Nazareno. Quel marzo, quindi, Renzi da sindaco di Firenze, anche se spesso in trasferta (infinite le sue foto col trolley da viaggio), pensava in grande.

IL FRONTE dei cantieri della tramvia non era nemmeno iniziato. Dopo due false partenze (con tagli del nastro nella terra di mezzo di fronte all'aeroporto di Peretola) i conti con le banche per il project financing ancora non quadravano. E mentre Firenze sognava di avere la seconda linea (Aeroporto - Stazione) entro il 2015, in Palazzo Vecchio i tecnici ancora valutavano come migliorare quel progetto. E quello della prima settimana di marzo era stato un incontro particolarmente significativo: il problema da risolvere erano i pali e i fili della tramvia non solo alla Stazione, anche alla Fortezza da Basso in via Valfonda e in via Cavour che, tutti lo avevano già capito, sarebbero diventati un problema.. La Nazione pubblicò il resoconto di quella riunione. «Nell'incontro in Palazzo Vecchio i tecnici hanno esaminato anche la possibilità di utilizzare la nuovissima, in Italia, tecnologia «tramwave» cioè la possibilità di alimentare il tram da terra evitando l'invasiva «catenaria» di pali già utilizzata per la linea 1. Una motivazione estetica (per esempio nel passaggio davanti alla Fortezza da Basso in piazza Bambini e bambine di Beslan, ma anche in piazza Stazione fino a via Valfonda e, infine, in via Cavour. Qui, in particolare, l'alternativa corre il rischio di essere l'utilizzo di porzioni delle facciate degli immobili con relativi espropri (!). E se l'estetica non fosse già più che sufficiente a giustificare l'innovazione c'è l'aspetto pratico. Senza 'pali' la sede stradale occupata dalla tramvia si riduce da 7 metri e 50 a 6 metri. E un metro e mezzo di carreggiata libera in più nelle strette strade fiorentine è decisamente un bel regalo. Terzo e non insignificante motivo è poi quello del risparmio energetico, la tecnologia «tramwave» di Ansaldo Sts, è affiancata dai «supercapacitori» brevettati da Breda (Ansaldo e Breda fanno parte dell'Ati che si è aggiudicata il project). Di cosa si tratta? Di un sistema di accumulo di energia (lo stesso che viene utilizzato in Formula Uno) che, a differenza delle obsolete e pesantissime batterie, si ricaricano in pochi secondi. Grazie a questi «supercapacitori» il sistema «tramwave» non impone tempi di attesa nel passaggio dagli scambi, per esempio, e, accumulando l'energia prodotta dai mezzi in frenata, consente un risparmio energetico che può arrivare al 20%. A Palazzo Vecchio, ma anche alla Tram spa, l'idea della nuova tecnologia piace. Parecchio. «L'alimentazione da terra — insiste Bartaloni — essendo un sistema innovativo ibrido, ma tutto in automatico, ci consentirebbe di mantenere la stessa velocità commerciale». I tempi di realizzazione? Gli stessi. Forse un po' più rapidi visto che si tratta di moduli prefabbricati. La sicurez-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

za per i cittadini? Ugualmente garantita visto che il modulo attivato elettricamente sarebbe di volta in volta non più lungo di mezzo metro e sempre sotto il veicolo in transito. Non ci dovrebbero essere contraccolpi significativi nemmeno sul piano dei costi. E l'ok ministeriale, complice la soprintendenza, non può che essere garantito».
Cinque anni dopo però...

Da oggi

Linea 1 ferma per quattro serate

TRAMVIA ferma per quattro sere tra Alamanni Stazione e Porta al Prato. Da stasera e fino a giovedì 19 aprile, dalle 22 a mezzanotte e mezzo, il servizio della tramvia tra "Alamanni stazione" e "Porta al Prato - Leopolda" sarà interrotto per consentire dei lavori di manutenzione.
I tram quindi saranno fermi solo in quella tratta (partiranno dalla fermata Porta al Prato - Leopolda in direzione Scandicci, i tram provenienti da Scandicci fermeranno a Porta al Prato), il collegamento con la Stazione sarà assicurato tramite bus sostitutivi.

Tramvia, via ai cantieri ad aprile E in centro viaggerà senza fili

Stop da una banca, nuovo rinvio. Niente pali, alimentazione da ter.

DI PAOLA FICHERA

UN 'NUOVO-RENVIO'. I cantieri per le linee due e tre della tramvia restiranno deserti ancora per un mese e mezzo. E ancora un volta è l'Ente finanziario a rovinare le previsioni dei fiorentini.

Le settimane scorse, in Palazzo Vecchio si sono incontrati i responsabili della società Tram spa, i tecnici comunali e quelli di Ingerosec Spa che deve realizzare i lavori, fra il nuovo cronoprogramma buono (l'inaugurazione entro e casomai i percolati e la 'seconda' parte della due nuove linee possa essere pronta soltanto dopo l'8 aprile. Data — a lavori finiti — alla quale anche la Leopolda dovrebbe essere ultimata.

A far saltare ancora un volta il cronoprogramma è stata il mancato accordo con le banche che noleggiano il progetto. «Avevamo raggiunto un'intesa con due delle tre banche interessate — spiega Fabrizio Bartaloni, presidente della Tram spa — partecipate anch'esse dal Comune della terza banca. Nonostante questo siamo dal punto di vista burocratico fermi. E ora il tira e molla annuncio di inizio dei cantieri rischia, prima o poi, di diventare ridicolo, una volta annunciato l'avvio dei lavori, scatta subito lo stop per le festività (il 31 marzo) Pasqua (il 1 aprile) e Pasquetta (il 2 aprile). Poi arriva il ponte del primo maggio... Così, in realtà, i cantieri partiranno a metà maggio, quando le scuole saranno chiuse per le vacanze estive. Ma non è finita qui. Perché, in questo modo, i lavori rischiano di slittare ancora di un mese e mezzo, fino a metà giugno, quando ripartirà la scuola. Un disastro per la viabilità cittadina, che rischia di andare in tilt. Ma anche per i commercianti, che vedono allontanarsi la speranza di una ripresa economica che può arrivare solo con la fine dei lavori.

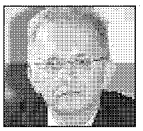
A Palazzo Vecchio, ed anche a Tram spa, l'obiettivo resta quello: Perseguire. «L'abbiamo da tempo — insiste Bartaloni — cercato in ogni modo di trovare una soluzione alternativa, ma non ne abbiamo trovata alcuna. Siamo costretti a rispettare i tempi imposti dalla banca. Speriamo di riuscire a partire a maggio, ma non ne siamo certi».

Ecco come si potrebbero presentare le nuove linee della tramvia. La partenza dei cantieri, a larga rimandata, dovrebbe essere ad aprile

6 MARZO 2013 LA NAZIONE

L'articolo uscito su La Nazione a marzo 2013 in cui si parlava della possibilità di costruire la tramvia senza usare pali e fili

Le reazioni e i commenti



ANDREA PESSINA
Soprintendente

«Quel progetto ha ricevuto il via libera molto tempo fa e molto prima del mio arrivo a Firenze, dopo non si poteva più intervenire»

FABRIZIO BARTALONI
Presidente Tram spa

«La soluzione che abbiamo adottato era l'unica possibile. Non esiste un altro sistema di trazione omologato»

DARIO NARDELLA
Sindaco di Firenze

«Tra averli o non averli, credo nessuno pensi che sia meglio avere i pali, ma il progetto c'è da anni. Vedremo come migliorarlo»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.