

La redazione di DEApres si confronta, attraverso due diverse posizioni, sul progetto della Tramvia fiorentina. Giulio Gori e Davide Pinelli esprimono le proprie opinioni sulla questione. Cercando, attraverso l'analisi degli elementi concreti e l'approfondimento di argomentazioni di carattere più generale, di individuare le migliori opportunità di sviluppo per la città di Firenze.

### ***Si alla tramvia***

di Giulio Gori

Parigi, Berlino, Londra, Madrid, Barcellona... Tutte le grandi città europee hanno un sistema di trasporti pubblici efficiente ed efficace. Firenze di quelle metropoli non avrebbe nulla, se non fosse per il caos, il traffico e l'inquinamento.

Un sistema moderno di trasporti è necessario; e delle tante cattedrali nel deserto volute dalla nostra amministrazione (polo universitario di Novoli, su tutte), la tramvia sembra una delle poche risposte convincenti a un problema reale.

Andiamo con ordine.

E' piuttosto scontato notare che a Firenze una metropolitana è sostanzialmente irrealizzabile, visti gli alti costi di realizzazione e viste, soprattutto, le inevitabili frizioni che i lavori provocherebbero con la Sovrintendenza ai Beni Archeologici. Del resto il progetto presentato qualche anno fa di una metropolitana circolare a senso unico ha provocato soltanto qualche sorriso neanche troppo velato.

Un sistema di filobus invece, per quanto economico, non verrebbe incontro alla necessità inderogabile di separare nettamente la sede stradale da quella destinata al trasporto pubblico; per far sì che quest'ultimo possa essere davvero rapido e utile.

I comitati dei cittadini contro la tramvia ben fanno quando contestano le singole scelte architettoniche del progetto. In molti casi, sedi stradali troppo ridotte, barriere architettoniche, imbuto, rischiano di generare più problemi che benefici. Ma sbagliano al contrario quando contestano la filosofia del progetto. Firenze ha un traffico talmente congestionato che nessuno riesce a spostarsi da una zona all'altra in tempi accettabili; con una notevole perdita in termini economici; e anche di salute. Da troppo tempo ci vengono imposti palliativi come le domeniche a piedi o le targhe alterne. E se le persone usano l'automobile, la soluzione non è impedirglielo, ma trovare dei sistemi alternativi di trasporto.

Ma nella filosofia generale del progetto c'è una questione importante da non sottovalutare: il sistema integrato tramvia-autobus dovrà necessariamente prevedere una grande quantità di mezzi e di linee; perché purtroppo spesso si dimentica che non solo è determinante la velocità di spostamento da un luogo all'altro, ma anche i tempi di attesa (ovvero la quantità di mezzi) e la comodità degli spostamenti (ovvero la quantità di linee). Perché un sistema avaro di mezzi e linee è necessariamente destinato a fallire, continuando a far preferire la praticità della vecchia automobile.

Inoltre sarebbe auspicabile che una discreta quantità di mezzi fosse dispiegata anche durante la notte. La nostra città, pur essendo piuttosto dinamica durante la giornata, si spegne come una cittadina di provincia durante la notte; al contrario, per dare opportunità sia ludiche, sia professionali, sarebbe necessario che i trasporti funzionassero anche dal tramonto all'alba. Non

a caso, la città europea con la migliore vita notturna, Londra, ha un eccellente sistema di autobus 24 ore su 24. Con, pensando ai locali e al turismo, ovvie conseguenze virtuose in termini di occupazione e di prodotto interno lordo.

Ma per dare una decisa svecchiata alla nostra città, sarebbe fondamentale riuscire a creare un sistema integrato di trasporti che coinvolgesse almeno tutta l'area metropolitana (Firenze, Bagno a Ripoli, Fiesole, Scandicci, Sesto, Prato). Perché una grande città dà più opportunità professionali, turistiche, ludiche, culturali, di una piccola comunità autarchica, rinchiusa tra quattro mura.

### ***No alla tramvia***

di Davide Pinelli

Il progetto della tramvia fiorentina sta suscitando molto polemiche sia tra i commercianti che fra gli abitanti delle zone interessate dai futuri lavori. Non si può far a meno di notare che il servizio di trasporto pubblico ha necessità di esser ammodernato e soprattutto migliorato, con interventi mirati ed efficaci. L'amministrazione comunale utilizza propria questa argomentazione per giustificare la costruzione della nuova tramvia. Dal canto loro, i comitati cittadini che si oppongono alla costruzione di quest'opera non contestano in modo aprioristico la necessità di migliorare il servizio di trasporto, ma contestano le modalità con cui sono state prese scelte che riguardano la vita del territorio fiorentino: mettono in discussione gli itinerari della tramvia e la reale utilità di una tramvia progettata senza tener conto dell'impatto architettonico e infrastrutturale che questa avrà sulla città.

La tramvia, così per com'è stata pensata, avrà all'incirca le dimensioni di un treno Eurostar, ridurrà la larghezza dei marciapiede e delle strade, oltre a creare una barriera tra una parte e l'altra dei binari.

Il sito web dei comitati ( [www.salviamofirenze.it](http://www.salviamofirenze.it) ) riporta un'ampia documentazione su questi argomenti e propone anche misure e interventi alternativi, come per esempio la costruzione di una rete di filobus che richiederebbe minor dispendio economico, una minor manutenzione infrastrutturale e non creerebbe una barriera architettonica come quella prodotta dalla costruzione della tramvia, la quale necessiterebbe di cordoli di protezione alti diverse decine di centimetri.

Inoltre, non si può pensare di risolvere il problema del trasporto pubblico e quindi, di riflesso, quello del traffico di mezzi privati, con un'opera completamente decontestualizzata dalla situazione in cui versa il territorio: il centro e il Comune di Firenze sono malcollegati a tutto il resto della Provincia. La rete ferroviaria non consente un trasporto efficiente a livello qualitativo: mentre i governi e le amministrazioni spendono i soldi per l'Alta Velocità, il trasporto locale necessiterebbe di un miglioramento della rete, di nuovi mezzi e carrozze, oltre che di un aumento di personale.

Il trasporto pubblico su gomma non versa in condizioni migliori: il prezzo del biglietto è già alto per l'ATAF, per non parlare delle zone coperte solo dal servizio dei privati come SITA o Lazzi, e

## Tramvia: s

Scritto da amministratore

Giovedì 23 Novembre 2006 23:16 - Ultimo aggiornamento Giovedì 23 Novembre 2006 23:24

---

oltre a ciò il servizio è congestionato dal traffico cittadino. Questa situazione generale porta lavoratori e studenti ad optare per l'utilizzo di mezzi privati. Non esistendo parcheggi scambiatori efficienti, se non i pochi costruiti di recente e gestiti dalla Firenze Parcheggi con tariffe molto alte, tutti coloro che utilizzano la macchina attraversano il centro di Firenze provocando inquinamento atmosferico e lunghissimi "serpentoni" soprattutto nelle ore di punta: se il contesto all'interno del quale verrà costruita la tramvia non cambierà, quest'opera produrrà ancora più problemi alla città, visto che impegnerà anche alcune corsie dei viali, come per esempio nella zona del sottopasso alla Fortezza da Basso.

Il trasporto pubblico andrebbe ripensato nel suo insieme: le amministrazioni hanno l'obbligo di avviare dei percorsi partecipativi che coinvolgano la popolazione nelle scelte che la riguardano direttamente. L'attuale progetto non porterà alcun beneficio se non quello di trasferire soldi pubblici nelle casse di qualche azienda o cooperativa amica.