

Sono più di trent'anni che mi interesso di tram e della rinascita di questo mezzo di trasporto con ... la passione del mancato urbanista e dell'altrettanto mancato designer del paesaggio. Incidentalmente mi trovo a confrontarmi quotidianamente, attraverso il monitoraggio dei mezzi di informazione e come utente della strada, con il "Metrotram", mezzo simil-tranviario della Translohr già in esercizio a Padova e in via di realizzazione a L'Aquila e a Mestre, dove i cantieri delle linee previste costituiscono l'incubo quotidiano dei residenti, tanto che, travisando il pay-off del progetto ("Stiamo seminando il tram"), si dice comunemente: "Stiamo seminando il panico".

Per queste ragioni ho chiesto di intervenire sulla questione "tram" di Firenze, dove - nell'ottica di un osservatore lontano

- sembrano

essere rinate le "fazioni", contrapponendo il partito del "sì" al tram a quelli del "no".

**Perché sì.** - Il tram presenta senza dubbio sicuri vantaggi rispetto ad altri mezzi di trasporto pubblico locale (autobus e filobus), quali maggiore capienza dei veicoli, minor inquinamento atmosferico e, in misura relativa, minor incidenza sul traffico. Questo è vero, tuttavia, sul piano teorico.

Perché ... se non corre del tutto in sede propria o protetta, il tram aggiunge un ulteriore elemento di disturbo al traffico veicolare; se non alimentato attraverso centrali elettriche a basso impatto ambientale (idroelectriche, geotermiche, ecc.) sposta i problemi dell'inquinamento da un punto all'altro del territorio senza offrire una vera soluzione. Il tram, sempre in via teorica, offre l'opportunità di organizzare il territorio. A patto che il sistema urbano collaterale sia pianificato in maniera organica e coerente.

La coerenza implica vincoli rigidi all'edificabilità, la precisa suddivisione spaziale fra aree residenziali, commerciali e produttive, la creazione, intorno alle fermate principali, di punti di aggregazione e socializzazione (piazze), la cui animazione ha un'immediata ricaduta anche sulla sicurezza, non lasciandole isolate e senza anima.

**Perché no.** I fattori negativi relativi sono sostanzialmente due. Il primo è legato alla presenza della linea nel tessuto urbano: riduzione dello spazio dedicato alla mobilità veicolare, presenza di palificazioni o tiranti per il sostegno della linea di alimentazione, difficoltà di superamento dei binari e aumento del numero di micro-incidenti.

Il secondo riguarda l'incombenza del tram sul traffico dove, quando il mezzo non corre in sede propria, costituisce un obiettivo ostacolo alla circolazione, considerati il suo ingombro e i vincoli che lo "legano" ai binari e alla rete di alimentazione.

Anche in caso di avaria di un veicolo, il tram dà non pochi problemi, provocando in pratica il blocco della linea, almeno in una direzione.

Una cosa, a mio parere, deve essere molto chiara ed è stata sottovalutata, non soltanto a Firenze: una linea tranviaria può essere l'asse portante di un'area di nuova urbanizzazione e di un'area interessata ad un progetto di riorganizzazione territoriale di ampio respiro (penso ai Dock's di Londra come esempio emblematico). Il tram non può essere considerato, viceversa, un mero sostituto, per quanto dotato di maggiore capacità e qualche altro vantaggio ambientale, di altri mezzi di trasporto.

Pensare al tram come si poteva fare cent'anni fa (quando i mezzi di gomma erano al debutto) è

fuorviante: allora era lecito vederlo correre in mezzo alla via, lungo i controviali, a margine della strada nelle zone periferiche e verso centri minori anche relativamente lontani, quando alcune linee tranviarie erano il sostituto “economico” a linee vicinali ferroviarie.

Se i progetti vanno in questa direzione (a grandi linee di pare questo stia accadendo sia a Firenze che altrove) i rischi di aggiungere un ulteriore elemento di caoticità al traffico mi sembrano evidenti. Più congruo sarebbe, ragionando urbanisticamente, realizzare un “sistema di trasporto rapido”, una “metropolitana leggera” o una “tramvia” che corra in sede propria, con la minor incidenza possibile “a raso” con la rete stradale ordinaria. Ma

anche in questo caso resta aperta una questione: l’attraversamento del centro per arrivare a un’integrazione delle diverse linee che, in ogni caso devono poter convergere verso un baricentro (stazione ferroviaria, centro storico, ecc.). E la sola soluzione, per quanto costosa, è quella dell’interramento delle linee.

Allora sì i vantaggi potrebbero diventare da potenziali a reali, consentendo interventi radicali di limitazione del traffico automobilistico.

**Cantieri** - Il tram corre, da tempo, e bene in alcune città italiane (Roma, Milano, Torino). Ma corre su linee che esistono da tempo. Realizzare una rete ex-novo diventa un problema serio perché i lavori intralciano, per anni, il movimento veicolare, intaccano in più punti il paesaggio urbano come si è venuto strutturando, crea danni alle imprese (più di uno i casi di esercizi che hanno cessato l’attività in quanto i cantieri hanno desertificato il loro bacino d’utenza).

**E allora?** – Fatta la somma algebrica dei “pro” e dei “contra”, il risultato mi sembrerebbe a favore dei “no”. Però .. Una prima considerazione che sarei tentato di fare è questa: i lavori sono in corso, l’opera, seppur parzialmente, in arrivo; che si fa? si butta via tutto? si lascia la cosa a mezzo? No, nemmeno questo va bene. Da

Scandicci a Santa Maria Novella la cosa è ormai fatta e va sfruttata al meglio, soprattutto verso l’esterno. Da Careggi e da Peretola ci vorrebbe un “bel tram”, ma può andar bene qualsiasi altro mezzo; la questione di fondo è un’altra e consiste nella drastica limitazione del traffico privato a favore di quello dei mezzi pubblici. Lo stesso discorso vale anche per le aree meridionali.

Il nodo sostanziale è e resta quello dell’attraversamento del centro. Il tram, in superficie non va bene. E non si usa. Esempari, in questo, sono i casi di Vienna a Francforte, dove i tram si arrestano ai limiti del centro o ci girano intorno. Anche a Budapest arrivano a meno di due passi dal centro, correndo in aree protette lungo il Danubio. Ma i percorsi sono ben più agevoli che sui Lungarno e usano una sede propria.

Egidio Lorenzetti