



ItaliaNostra

Associazione Nazionale per la Tutela del Patrimonio Storico Artistico e Naturale della Nazione - ONLUS

Via Giampaolo Orsini, 44 - 50126 FIRENZE - tel/fax 055-6815010
 e-mail: firenze@italianostra.org internet: <http://italianostra.paesaggiotoscano.org>

Anno XII – N. SPECIALE “TRAMVIA”

Notiziario della Sezione di Firenze

Maggio 2007

IL FAVOLOSO TRAM DI FIRENZE

C'era una volta un'antica città, con un grande centro storico armonioso d'ambiente, ricolmo di edifici monumentali e di raccolte di tesori artistici, che attiravano folle di visitatori estasiati. Nel centro della città c'erano anche banche e tanti altri uffici, a cui si dirigevano per lavoro cittadini affatto contenti. Poiché tutto si sviluppa, tutto cresce, con gli anni il traffico si era fatto insostenibile; l'aria si era fatta pesante e pericolosa per la salute di tutti, a causa dei gas di scarico emessi da un enorme numero di automobili, furgoni, motociclette e autobus; questi stipati di passeggeri, gli uni addosso agli altri, con visi tetri. Per carico e scarico merci e per maleducazione degli automobilisti, i veicoli parcheggiavano ovunque, pertanto la circolazione incontrava frequenti ostacoli, frenate, accelerate, spazientiti colpi di clackson; tutto creava un gran rumore, l'inquinamento acustico. La gente protestava; bisognava fare qualcosa e qualcosa si faceva; però non era mai sufficiente a riportare la città al tranquillo movimento dei bei tempi antichi.

Per fortuna al governo della città andarono ottimi principi, dotati di fervido ingegno e di un potere straordinario: avevano una bacchetta magica che ridava nuova vita a vecchi attrezzi. Così fu che un bel giorno ricomparvero in città i tram; ma non erano quelli di una volta, sferraglianti masse di spigoli e bulloni stridenti delle curve. Erano tram aerodinamici, supervetrati, molto lunghi che si



ANCORA POCHI GIORNI PER FIRMARE LA RICHIESTA DI REFERENDUM

<Mancano ancora pochi giorni per fermare lo scellerato progetto della tramvia a Firenze>. A dirlo è Mario Razzanelli, promotore dei referendum contro le linee 2 e 3 della tramvia insieme a tanti fiorentini che da mesi protestano contro un progetto considerato troppo invasivo, inutile e dannoso. <Mancano ancora 2mila firme. Dopodiché avremo finalmente l'opportunità di farci ascoltare da un'amministrazione che, finora, non ha concesso ai fiorentini di poter dire la loro su un progetto così importante>, evidenzia Razzanelli, che aggiunge: <Anche una firma è importante. Si può firmare in Comune, nei Quartieri e in numerose piazze della città. È davvero l'unica occasione che abbiamo per far capire ai nostri amministratori che Firenze non vuole la tramvia. Quindi, sfruttiamola appieno>.

muoveva silenziosi e sinuosi come serpenti, portando con delicatezza centinaia di passeggeri. Nelle strade del centro, come via de' Cerretani, Via de' Martelli e Via Cavour, dove prima passavano circa 2.000 rumorosi ed appestanti autobus al giorno, frammisti ad una calca di veicoli privati o di servizio in una lotta per conquistarsi lo spazio, passavano ora in splendida solitudine di traffico solo lussuose vetture tranviarie, su cui i passeggeri godevano felici di ampio spazio. E' un sogno? E' una favola?

Una questione di confort

Per la qualità della vita a Firenze sarebbe una buona cosa; è realizzabile? Il Comune è convinto di sì e continua imperterrita a impegnare ingenti fondi pubblici e a creare disagio con grandi e annosi cantieri, nonostante la protesta di movimenti cittadini. Sulle critiche all'impiego del tram a Firenze si rimanda al notiziario di Italia Nostra, agli articoli: "In asse i centri del trasporto pubblico" (6/2002), "Crisi del trasporto pubblico - Ataf da rifondare" (12/2003), "La tramvata" (6/2005).

Nella realtà, nessuno mette in dubbio che il tram sia più comodo dell'autobus, per via del pianale ribassato che rende agevole salita e discesa per anziani, handicappati, bambini e carrozzine, gente con fagotti e bagagli.

Quanto al difetto degli scossoni laterali, dei sobbalzi, delle accelerate e frenate degli autobus fiorentini, il difetto non è del mezzo, ma delle condizioni delle strade e del traffico di Firenze: se i bus disponessero di busvie riservate con il fondo stradale perfettamente livellato, la loro marcia sarebbe comoda, silenziosa e tranquilla come quella dei tram, e non con gli scatti dei bus per recuperare il tempo perso nell'ingorgo. Il problema è la tollerata indisciplina del traffico.

I veicoli parcheggiati in seconda fila costringono a sterzate; già i percorsi sono pieni di curve, ma quando ad un incrocio ci si mette una rotonda, si crea un'altra curva; se all'interno della curva si tollera il parcheggio, il bus curverà di più sbalottolando i passeggeri; la forza centripeta è tale, che è gran fatica reggersi anche con ambedue le mani e chi è seduto lato corridoio rischia di scivolare. La maggior propaganda per il tram la svolgono gli autisti dell'Ataf, inconsciamente e contro i propri interessi; perché in Comune si sottolinea che 1 tram porta passeggeri come 4 bus: l'economia di esercizio

corrisponde all'esubero di un centinaio di autisti. Quelli dell'Ataf spesso guidano in maniera bullesca; non hanno il senso del servizio al pubblico; comodi in una poltrona avvolgente e facendo presa sul volante, gli autisti non si rendono conto che frenate, accelerate e virate brusche mettono in grave disagio i passeggeri, di cui molti sono anziani e ansiosi: scendono dal bus e tirano un sospiro di sollievo. Generico degli autisti il viziaccio di accelerare anche in vista di semaforo rosso o altro ostacolo, per poi bloccarsi all'ultimo istante; invece di avvicinarsi lentamente all'ostacolo, con la speranza che nel frattempo gli si sgombri. Lo scrivente, che come marittimo negli anni '60 frequentò molto New York, ricorda che gli autisti di bus, tutti negri, oltre a rilasciare i biglietti con l'aiuto di una macchina a pulsanti che dava il resto, guidavano con tale delicatezza, cioè senso del dovere, da rendere il viaggio del tutto confortevole per i passeggeri.

Mancanza di flessibilità

Grande vantaggio degli autobus il non rischiare la paralisi come il sistema tranviario, che diventa fragile in caso di guasti, incidenti, manifestazioni sulla linea. Con l'utilizzo degli autobus a metano, ed in un prossimo futuro a celle di idrogeno (già in prova), l'inquinamento è un problema superato.

Con vantaggi e svantaggi suddetti, la linea tranviaria n 1, S. M. Novella - Scandicci viaggerà più o meno sul percorso dell'autobus n.16; purtroppo viaggia "meno", perché il tram non tocca l'Ospedale di Torre Galli, punto di grande interesse proprio per gli anziani, categoria di utenti che il tram intende privilegiare. Questo è successo per una "svista" del progetto, che una volta iniziato l'iter burocratico, non si è voluto o potuto modificare. Si evidenzia così l'altro grosso difetto del tram: la mancanza di flessibilità; se sorge nei pressi della linea un nuovo centro d'interesse per l'utenza, il percorso non è facilmente modificabile per raggiungerlo. Quanto al vantaggio del tram, che impiegando un solo conduttore porta con motrice e 3 rimorchi il doppio di passeggeri di un bibus, fatta una comparazione del costo dei veicoli, con la stessa spesa si mettono sulla linea il doppio di bus e quindi i passeggeri godono di una frequenza di corse doppia, che fa risparmiare tempo.

Insistenza sul centro

In tema di spesa, entra in gioco il costo dell'impianto a terra e in aria e i lunghi cantieri che

mettono in grave disagio i quartieri attraversati. La sede propria del tram, escludendo gli altri veicoli, toglie maggior spazio al traffico rispetto alle busvie, frequentate da altri servizi pubblici, emergenza e taxi.

Si ha un bel dire: sopportare qualche anno di disagio per poi avere grandi vantaggi. Quali vantaggi? Di sicuro avremo il "salotto buono"; in Via Cerretani, Via Martelli e Via Cavour, diventate strade pedonali; si udrà solo lo scalpiccio dei pedoni beati e l'allegro "sdlen", il sommesso scampanio che avvisa i distratti di togliersi dalle rotaie perché sta passando, pericolosamente silenziosissimo, il tram maestoso con i suoi 3 rimorchi.

Non si capisce quale magia farà scomparire il traffico; perché se oggi si verificano in quelle strade 2.000 passaggi di autobus al giorno, dipende dal sistema radiale delle linee; pertanto una linea radiale di tram sostituisce una linea radiale di bus, 3 linee radiali di tram sostituiscono – se mai si faranno - 3 linee radiali di bus; tutto qui. E' infatti chiaro che il sistema di trasporti pubblici a Firenze resta fondamentalmente centripeto. Qualcosa potrebbe cambiare con il servizio metropolitano della ferrovia Est – Ovest su lato lungo Nord della città. Purtroppo, per assurda, perfida, corrotta decisione del Comune, la realizzazione di detto servizio ferroviario metropolitano avverrà solo dopo la conclusione della costruzione del tunnel tav sotto la città, costruzione avversata e difficile; che eventualmente terminerà fra molti anni, almeno 10, alle "calende toscane"; (sostituisce l'abusato "calende greche").

Per Firenze, scossa da notevoli spostamenti e trasformazioni del centro direzionale, serve una mobilità pubblica più espansa, flessibile, pronta a seguire le mutevoli situazioni urbanistiche. Quindi la "cura del ferro" va bene sfruttando le linee (fs) esistenti, ma non mettendo rotaie in un centro che si svuota di funzioni lavorative.

Tempi lunghi

Sui tempi di realizzazione c'è infatti da criticare. Raccontano le cronache che nel 1988 i fiorentini si espressero favorevolmente per la reintroduzione del tram; ovvio in regime di guida selvaggia dei bus e se il referendum propositivo o sondaggio sia stato unilaterale. Questo succede. quando chi si oppone alle grandi opere e ne spiega gli svantaggi ai cittadini per lo più plaudenti al "progresso" ed

ignari di aumento di budget e tasse, soccombe davanti alla potenza di fuoco mediatica dei favorevoli alle grandi spese, cioè il mondo della finanza, a cui i media guardano sempre con deferenza, causa foraggio. Sentito più o meno il popolo, non si cominciò però a costruire nel 1989; il tram fu inserito nel P.R.G. del 1993, approvato nel 1998, i lavori iniziarono il 1.12.2004, la linea 1 dovrebbe essere consegnata a metà giugno 2007, altrimenti scatta la penale, che si può dire ormai sicura. Le norme contrattuali impongono infatti al Comune di pagare con 700.000 dei nostri euro ogni mese di ritardo nella consegna della linea al gestore. Secondo gli auspici del Comune, i lavori dovrebbero concludersi (linea 2 e metà linea 3) entro il 2009.

Project financing alla napoletana

Sulle vicende della reintroduzione del tram a Firenze si rimanda allo studio dell'ARPAT n.110-2005; con il quale si tenta anche di spiegare il concetto di *project financing*, sistema che consiste nell'impiegare fondi privati per le grandi opere; così si stanziavano somme enormi, dando l'impressione che il cittadino non paghi; invece pagherà tutto, in forma di salatissimi interessi, per decenni, se non per tutta la vita e continueranno gli eredi. Il *project financing*, lo dice il nome, è un'invenzione *made in Usa*; a tal proposito si cita il grande economista statunitense recentemente scomparso, John K. Galbraith ("L'economia della truffa" Rizzoli, 2004), secondo il quale si tratta di un'autentica truffa dei governanti ai danni dei cittadini; sistema che in Italia è stato perfezionato dal ministro Cirino Pomicino, creatore nel 1991 della Tav spa, e codificato dai ministri Lunardi con la Legge Obiettivo (n.443 del 2001), uno dei primi atti imposti dal Governo Berlusconi, giudicata deleteria dagli ambientalisti, per eccesso di disinvoltura negli appalti e nei controlli ambientali.

Arriva un demiurgo, il *project manager*, a convincere i politici che l'opera pubblica si finanzia da sola coi risultati di gestione; si crea una società che opera liberamente in regime privatistico ma con la partecipazione, in nome e fondi, della pubblica amministrazione. Dalla società concedente si passa, senza appalti pubblici, alla società contraente, ovvero il *general contractor*, sigla ombrello di un consorzio di imprese di costruzione, di impianti, di subappalti che dovrebbero arrivare fino alla gestione del bene in concessione. Il *general contractor* però accetta di

portare a compimento l'opera solo se la società concessionaria gli garantisce la copertura finanziaria per difficoltà varie. I progetti per lo più risultano viziati da pressapochismo, scorciatoie per evitare un serio esame degli impatti ambientali, conseguenti proteste di cittadini, interventi della magistratura, varianti in corso d'opera; così aumentano i lavori, i costi, i tempi di costruzione e quindi si allontana di molto l'utile di esercizio; alla montagna di debiti provvedono le finanze pubbliche. Questo in sintesi quel che succede, descritto da Paolo Cacciari ("Project molto financing" su Carta del 13.1.2007).

A volte succede come con la tav; che gli investitori privati non si vedono e tutta la spesa è a carico di Stato e derivati. Però per la tramvia a Firenze, a parte la linea 1, tutta a finanziamento pubblico, i soldi non ce li mettono solo Stato, Regione, Comune e TAV, cioè cittadini; alla neo società "Tram di Firenze spa" partecipano col 2% il socio progettista Architecna, col totale del 49% Ansaldo e vari consorzi di costruttori; il restante 49% ce lo mette l'Ataf (24,1%) e la RAPT (24,9%); si tratta nientedimeno che della società di trasporti della grande rete dei dintorni di Parigi. Ataf e Rapt sono i 2 soci che avranno in gestione il servizio per 30 anni.

Contratto alla francese

Alla firma del contratto il sindaco Domenici si abbandonava ad un entusiastico proclama: "Questa opera ha un rilievo che supera i confini nazionali e pone la nostra città all'avanguardia nei processi di innovazione e trasformazione delle aree urbane, sia dal punto di vista infrastrutturale, sia da quello economico finanziario". Il vicesindaco Matulli gli faceva eco esaltando il *project financing*, che aveva molto accelerato l'iter progettuale ed amministrativo delle linee 2 e 3.

Non si tratta di un servizio di navetta per la luna; si tratta di un normalissimo servizio tranviario come c'è dall'epoca del tram a cavalli a Roma, Milano, Torino ed altre città italiane ed estere; in quanto a recenti reintroduzioni, è una novità europea vecchia di decenni; il proclama era dunque del tipo farneticante – pubblicitario ad uso dei gonzi. In tema di innovazione sul lato economico – finanziario, nel testo dell'ARPAT la materia non è certo trasparente come le bellissime vetture tranviarie dell'Ansaldo-Breda. S'intende dal testo che la RAPT è l'unica società di trasporti esterna partecipante all'appalto; se ne deduce che senza

concorrenza, in splendida solitudine, la società francese abbia imposto le sue condizioni; che di certo il Comune non ha pubblicizzato, ma le notizie girano.

A Firenze i tram non circolano dal 1958; quindi l'Ataf partecipa sì alla faccenda, ma con ruolo di "servitorello", in quanto la gestione, la tecnica moderna, il *know how*, come si dice, è nelle mani dei francesi; i quali si sono gentilmente prestati a muovere i nostri tram; però sono scesi in Italia senza rischiare, cioè con adeguati e garantiti compensi del loro investimento. Il Comune di Firenze si riserva infatti la politica di mobilità urbana e la politica tariffaria; il prezzo del biglietto sarà "politico", ridotto, pagato dalla collettività; cioè in perdita se considerato in rapporto ai costi di costruzione (ammortamento ed interessi) e di gestione della linea. Se il biglietto dovesse avere un costo economicamente corretto, il popolo lavoratore non si potrebbe permettere il tram; si affollerebbe sacramentando nell'infernale traffico in automobile, in moto, in bicicletta; mentre in tram, comodi e rilassati, viaggerebbero solo le classi ricche, gli snob; che a questo punto pretenderebbero un tram con sedili imbottiti, hostess e rinfreschi. Mantenendo biglietti ed abbonamenti ad un costo abbordabile per l'utenza popolare, il Comune di Firenze dovrà integrare i guadagni della RAPT, calcolato nel corrispettivo totale di 40 milioni di biglietti all'anno; la sicura differenza in meno sarà coperta dal Comune, per i 10 anni del contratto; lo studio del consigliere Razzanelli ha calcolato una perdita di 6 milioni di euro all'anno per la sola linea 1. Quindi, più il tram viaggerà vuoto, più i cittadini ne pagheranno il servizio!

Tutto si fa dunque per travasare ricchezza dalle tasche dei fiorentini alle cassaforti dei francesi; mentre il Comune di Firenze, per aumentare l'utenza, dovrà intraprendere una campagna demografica e di trasferimenti coatti di abitanti a Scandicci. Perché funzionando già un buon servizio pubblico (sulle busvie), l'aumento della clientela conquistata dal maggiore confort tranviario è del tutto marginale.

Però si inquina di meno! Ma se l'energia proviene da centrali termo-elettriche, a gasolio o a carbone, l'inquinamento e l'effetto serra è solo trasferito.

Non era ragionevole, per disincentivare l'uso dei mezzi privati dal quadrante Sud-Ovest a S. Maria Novella, migliorare – quasi senza spese e senza

danni ambientali – la busvia del 16 in modo da fargli ottenere la stessa velocità d'esercizio del tram? Certamente; ma sulla ragionevolezza del subito ed economico ha prevalso la logica del posticipato, ma grandioso, dispendioso, con pretese di innovazione e relativa gloria.

Traffico e disagi

Torniamo ai transiti dei mezzi pubblici in centro; al momento lo attraversano 19 linee radiali (periferia – centro) e 7 linee diametrali (periferia – centro – periferia) per un totale di 33 raggi. La linea tranviaria 1 Scandicci - S. M. Novella è radiale; la linea 2 Peretola Aeroporto – Duomo –Piazza della Libertà si compone di 2 radiali; la linea 3 Careggi – Fortezza – Viale Europa è diametrale; in totale fanno 5 raggi; e gli altri 28 raggi che ora transitano per il centro dove passeranno? Si può ipotizzare che le linee, liberando il "salotto" Via de' Cerretani, il Duomo, Via de' Martelli, Via Cavour, intaseranno in modo parossistico le altre strade del centro. Invero è difficile pensare autobus in Via Ginori; allora tutti i bus nella più distante Via Nazionale?

Si è sentito dire che l'Amministrazione Comunale, in questa "avventura" senza precedenti della reintroduzione del tram, affronterà i problemi quando si presenteranno; quindi si prevede una lotta continua all'emergenza; però il nuovo diagramma delle linee bus, in funzione delle tramvie, è allo studio.

La soluzione possibile, prevista dal Comune, è lo spezzare alcune linee di bus, attestandole sulle linee tranviarie; ma allora si dovrà prevedere per gli utenti la scomodità di più cambi: da una periferia all'altra si attraverserà il centro usando bus + tram + bus. Infatti l'Ataf ha già previsto il 38% in più di cambio di mezzi. E' la conseguenza dell'aver insistito sul sistema centripeto, pur spostando il centro direzionale ed altre attività attrattive come le facoltà universitarie e i tribunali in fuori, principalmente a Novoli.

E' evidente come l'Amministrazione Comunale abbia sottovalutato la difficoltà di reinserire il tram a Firenze, posto che fino in periferia sono rare le strade sufficientemente grandi da permettere una sede propria tranviaria al centro della carreggiata, lasciando sufficiente spazio per il traffico su gomma; mentre il tram in sede promiscua non è un gioco (efficienza trasportistica) che valga la candela (spese di costruzione linea).

Nel pasticciaccio tranviario fiorentino c'è la vistosa responsabilità della Soprintendenza ai Beni

Ambientali etc. ai tempi del dr. Domenico Valentino; allora fu approvato il tram, unico veicolo nella futura zona pedonale di Duomo e Battistero; senza preoccuparsi dell'ingombro visivo della linea elettrica. In seguito alle proteste di cittadini ed ambienti culturali contro l'ecomostro ambulante, i pali con la linea di alimentazione aerea saranno eliminati: nel tratto eminentemente artistico il tram sarà alimentato con un'imponente serie di batterie. Poco male per i 20 posti persi sulla motrice; di certo le batterie sono, oltre che un maggior costo, un pesante inquinamento.

Rispetto a mezzo secolo fa, il traffico commerciale, ovvero carico e scarico di merci, è enormemente aumentato; basti pensare agli elettrodomestici che abbiamo in casa oggi e non avevamo mezzo secolo fa. Sia pure con difficoltà, i mezzi pubblici su gomma sono gli unici che possono convivere con il traffico commerciale per le strade di Firenze; i mezzi su rotaia assolutamente no. Ne fanno fede i movimenti di protesta, i comitati "no tram", che in particolare si basano sui commercianti; costoro mal sopportano le busvie, ovvio che l'opposizione alle linee tranviarie sia ancora più decisa. Nell'antica Roma, popolosa capitale dell'Impero Romano con le non larghe strade di giorno invase dai pedoni, il transito dei carri con le derrate alimentari, altre merci, i materiali da costruzione era autorizzato solo di notte; si parla di 2 millenni fa; all'epoca c'erano gli schiavi e poco influenti rappresentanze sindacali. Che oggi si pretenda di spostare il traffico commerciale alle ore notturne è un segno di arrogante insensibilità. Né c'è la possibilità nella città esistente, di togliere gli esercizi commerciali sulla strada ove passa il tram ed ammassarli in uno *shopping center* provvisto di spazi per scarico merci. Nella città vecchia tale problema non trova comode soluzioni: si dovranno portare merci e malati per gli stretti e ristretti marciapiedi, fino al punto in cui il veicolo potrà sostare non intralciando la linea tranviaria; barriere e transenne di protezione per la veloce marcia del silenzioso tram, creano ulteriori ostacoli a pedoni, specie handicappati e non vedenti, che dovranno riaddestrare i cani guida..

Ma l'amministrazione comunale continua imperterrita. Su "La Piazza" del 27.11.2006, in un "messaggio politico a pagamento", Alberto Formigli, capogruppo Ds in Consiglio Comunale, pregusta le gioie del servizio tranviario; senza ovviamente il minimo cenno alle passività dei costi

di costruzione e di esercizio, che provocheranno un aumento della pressione fiscale sui cittadini. Si sostituiscono 3 linee di autobus con 3 linee di tram, si allontanano gli autobus da una ristretta zona centrale e, meraviglia! Tutto funziona! Siamo in Europa! Sembra una favola.

La realtà sarà che il salotto buono di Firenze, il centro storico, avrà al suo centro un molto costoso salotto ancora migliore, da cartolina, per la felicità dei turisti. Ma la mobilità dei cittadini resterà problematica; se si spende per il tram, non ce ne sarà per rinnovare la rete capillare degli autobus. Le linee tranviarie sono un rischio. Per l'interruzione del servizio basta infatti che 1 dei 100.000 motorini che imperversano nella città (di cui lo sciocco Comune ha incentivato l'acquisto) finisca di traverso sui binari; mentre di sicuro i frequenti gruppi di protesta, come operai a rischio licenziamento, per "ottenere visibilità" eseguiranno un *sit in* sulle rotaie del tram. Il tram, nonostante gli enormi costi, non risolve il problema della mobilità a Firenze.

Pietro Cipollaro

PERCHE' NO ALLA TRAMVIA

Con la tramvia, la città verrà deturpata da un muro fatto di rotaie, che divideranno in due la città, isolando interi rioni e creando oltretutto dei veri e propri ghetti. E poi questo treno occuperà ben 8 metri delle piccole strade fiorentine. Insomma, ci ritroveremo tutti in coda a causa della tramvia, e poi il traffico si sposterà anche in altri quartieri, finora tranquilli. Inoltre la tramvia impedirà il transito di ambulanze, taxi, vigili del fuoco, e di tutti gli altri mezzi pubblici e privati. La ragione è molto semplice: la linea 3, ad esempio, occuperà nel tratto Careggi-Fortezza circa il 50% della sede stradale, il che vuol dire che per la legge sui flussi (*) per 'pareggiare' l'attuale situazione di caos la percentuale di persone che dovrebbero abbandonare il mezzo privato a favore della tramvia dovrebbe salire a 70%. Visto però che l'architetto Preti, responsabile della cantierizzazione della tramvia, ha detto che la tramvia sposterà il 15% di automobilisti verso questo mezzo di pubblico, <il Comune dovrebbe spiegarci che ne sarà di quel 55% che non sarà più in grado di muoversi per mancanza fisica di spazio>, evidenzia Razzanelli. Per la tramvia verranno abbattuti centinaia di alberi e saranno

eliminati migliaia di posti auto. Che dire poi di piazze da poco risistemate, come piazza Dalmazia e piazza Leopoldo, che verranno ributtate all'aria? Questo significa non avere il benché minimo riguardo verso i contribuenti, ovvero noi cittadini.

(*) La riduzione della velocità del flusso è più che proporzionale alla riduzione della sezione dalla quale il flusso stesso passa. L'esempio tipico lo abbiamo in autostrada quando, in condizioni di traffico intenso, ci troviamo di fronte ad una corsia chiusa per lavori. Ebbene, in questi casi anziché dimezzare la velocità, siamo costretti a fermarci.

UN COSTO ESORBITANTE

Il Comune ha garantito alla Ratp, il gestore della linea 1 della tramvia un incasso di 7milioni di euro l'anno, quando l'incasso annuale che Ataf ricava oggi dalla linee 15 e 16 - che fanno 1milione e 200mila passeggeri, - è di circa 450mila euro annuali. Pertanto, la differenza di 6milioni, pari a 24 volte il costo attualmente a carico dei fiorentini, rappresenterà il debito che i fiorentini pagheranno per i prossimi trent'anni. E' probabile che, a causa della tramvia, ci troveremo a dover pagare più Ici, più tasse sui rifiuti e, chissà, maggiori contravvenzioni. Insomma, sembra incredibile, ma al Comune di Firenze converrebbe dare, ai cittadini che usano il bus per venire da Firenze a Scandicci, un biglietto gratis!! Sì, perché almeno così si risparmierebbero 6milioni di euro.

ALL'OSPEDALE DI TORREGALLI LA TRAMVIA NON PASSERA'

«Sembra incredibile, ma la maggioranza di Palazzo Vecchio ha bocciato la realizzazione di una diramazione della linea 1 per raggiungere l'Ospedale di Torregalli perchè l'Ataf ha già un progetto pronto per la realizzazione di questo 'braccio'» È quanto non si stanca di ripetere il capogruppo dell'Udc Mario Razzanelli.

«Ancora una volta - aggiunge, - quest'amministrazione si dimostra incapace di governare. E il progetto della tramvia diventa sempre più folle. Non si capisce infatti perché un servizio pubblico che dissanguerà le casse comunali non debba servire un ospedale. Ci troveremo così con una tramvia che attraverserà inutilmente le Cascine, fermerà davanti all'Ipercoop

di San Lorenzo a Greve, ma 'si dimenticherà' di toccare il vicino ospedale di Torregalli. E pensare che costruire una diramazione sarebbe stato semplicissimo. Ma al Comune di Firenze tutto interessa fuorché il bene dei propri cittadini che, ancora una volta, non solo si sentiranno beffati e traditi dai propri rappresentanti, ma continueranno a prendere la macchina per recarsi all'ospedale. Del resto, lo stesso dovranno fare gli abitanti di via del Bronzino e di via dell'Argingrosso».

LA LINEA 2 DETURPERA' PIAZZA DUOMO

I fiorentini fanno bene a protestare. La linea 2 attraverserà piazza del Duomo. E meno male che alla fine in quel tratto sono stati tolti almeno i fili aerei! Ma la bruttura di un treno che attraverserà una delle piazza più belle del mondo resta. Per farlo andare anche a batteria, però, si perderanno posti a sedere. Alla fine la tramvia porterà a spasso le batterie, invece che la gente! E il miraggio dell'incasso garantito dal Comune di Firenze si allontanerà sempre più. Alla faccia dei contribuenti. Poi, immaginiamo il rumore sotto le nostre case e la grande quantità di fili elettrici aerei. Un reticolato che ci renderà più difficile vedere il cielo.

TANTI DISAGI PER 4% DI TRAFFICO IN MENO - LO DICE L'ATAF

Uno studio dell'Ataf evidenzia come, una volta completato il progetto tramvia, il traffico sulle nostre strade diminuirà del 4%. <Cifre più che plausibili, che non fanno che confermare l'inutilità del progetto>, stigmatizza Razzanelli, che però aggiunge: <Sono doverose alcune precisazioni. Innanzitutto, l'Ataf ha condotto la ricerca considerando tutte e 3 le linee tranviarie, compreso il completamento della 3 fino a piazza Francia passando per i viali di circonvallazione, viale Giannotti e viale Europa. Quindi, se ci pensiamo bene, alla fine il calcolo è stato fatto in maniera non troppo precisa, dato che prima che venga realizzata la prosecuzione della 3, il 50% del traffico si riverserà ancora sui viali, trovandosi di fronte al 'tappo' della Fortezza. Non credo però nessun fiorentino, arrivato alla Fortezza, lascerà

l'auto per prendere la tramvia. Ma non solo. Il calcolo dell'Ataf è puramente teorico perché non ci spiega cosa succederà ai flussi di traffico a causa delle restrizioni della carreggiata ad esempio in via dello Statuto, piazza Viesseux, piazza Leopoldo, via Tavanti e via Corridoni. Insomma, cosa succederà alle auto che rimarranno imbottigliate nelle ore di punta a causa della riduzione della sezione della carreggiata? Sarà anche vero che, una volta terminato il progetto, avremo una ridicola riduzione del 4% del traffico privato, ma è certo che il caos aumenterà».

DA PAGARE € 4 MILIONI DI PENALE

Il Comune di Firenze si è impegnato a pagare, a partire dal 1 gennaio 2008, alla Ratp (ente gestore della tramvia) quasi 700mila euro per ogni mese di ritardo nella consegna della linea 1 della tramvia. Ebbene, dato che il solo cantiere alla stazione è stato fatto slittare di 5 mesi, e che tutto il progetto viaggia con 6 mesi di ritardo, la penale è già lievitata alla cifra astronomica di più di 4 milioni di euro. Ormai il progetto tranviario, oltre che una follia urbanistica, sta diventando una vera e propria barzelletta. Peccato però che non ci sia nulla da ridere! Perché è in ballo ci sono la nostra città e la sua economia.

RIEPILOGO CONFRONTO TRAM / VEICOLO SU GOMMA

S'intende veicoli su gomma non inquinanti, quindi filobus ed autobus a carburante ecologico, in attesa degli autobus ad idrogeno, che circolano già in prova. Il tram ha, nei confronti degli autobus, i seguenti vantaggi:

- 1) con un paio di rimorchi trasporta il triplo di persone, ma allora il convoglio costa anche il triplo e quindi il confronto con 3 filobus su costi/capacità di trasporto non cambia molto; però la frequenza è 3 volte più lenta e quindi è uno svantaggio per l'utente
- 2) un conducente del tram fa il lavoro di 3 autisti di bus, però con i detti svantaggi di frequenza
- 3) su rotaie il viaggio è senza scosse (frenate brusche a parte); mentre il comodo gradino basso ora c'è o si può ottenere anche sui moderni mezzi su gomma; quanto al confort del viaggio la differenza si ridurrebbe a poco,

se i bus fossero condotti in modo civile su busvie tenute sgombre.

Per contro, rispetto al mezzo su gomma, il tram ha questi svantaggi.

- 1) richiede le costose rotaie da mettere in opera rifacendo il fondo stradale; rotaie che rovinano l'asfalto se prive del raccordo di ferro o cemento; ogni riasfaltatura, con le rotaie in mezzo, è più costosa.
- 2) richiede la costosa linea aerea, antiestetica.
- 3) rischio di cadute per gli utenti a 2 ruote sottili, traffico da incentivare, anche con le bici elettriche.
- 4) il lungo tram moderno non ha raggi di curvatura così stretti per affrontare le strade del vecchio centro; come bus a passo corto.
- 5) se le rotaie non sono perfette, lo stridio, specie in curva e di notte, è insopportabile;
- 6) un guasto provoca la paralisi della linea tranviaria ed in caso di strada stretta dell'intero traffico; mentre un bus guasto si accosta al marciapiede (il filobus stacca il trolley), così i mezzi successivi possono passarlo: il servizio ha solo qualche minuto di ritardo ed il mezzo guasto si rimorchia via più facilmente; oggi i molti congegni delicati e le economie sulla manutenzione aumentano la probabilità di guasti, come insegna il disastroso esordio della linea 8 a Roma;
- 7) idem in caso di manifestazioni o di incidenti dovuti al traffico, possibilità molto aumentata rispetto a quando il tram doveva vedersela con le carrozze o le poche auto degli anni '50; col tram fermo e lo scooter a terra mentre la Polizia fa i rilievi, si blocca il servizio.
- 8) il sistema tranviario non ha flessibilità di percorso, sia per episodi istantanei (cortei, incidenti), sia mutamenti urbanistici, come lo spostamento del centro direzionale.
- 9) la linea elettrica per veicoli su gomma la potrebbero usare - riducendo l'inquinamento - i mezzi promiscui (elettrici e diesel) su percorsi fissi per conto della Centrale del Latte, ASNU; PT, etc.; così come le busvie facilitano il traffico dei mezzi di emergenza e di vari servizi pubblici.
- 10) i tram vecchi si rottamano, non hanno mercato; gli autobus si rivendono nel Terzo Mondo, potendoli imbarcare facilmente su una nave roll on/roll off.

P. C.

PER INFORMAZIONI SULLA TRAMVIA

www.tramviareferendum.it - info@tramviareferendum.it

tel. 055.483192 – 055.582428 – 320.1983444

ALL' ESTERO VANNO IN TRAM - MA A FIRENZE E' DIVERSO

I nostri amministratori portano a sostegno della reintroduzione del tram il fatto che all'estero circolano felicemente in tram; ma non si può semplicemente copiare quel che fanno all'estero, quando ci sono differenze sociali e strutturali.

Nell'estero nord-europeo, con cui ci confrontiamo, la differenza sociale è il senso civico, che in tema di trasporti si traduce in "civiltà del mezzo pubblico".

Per contro in Italia prevale l'individualismo, l'egoistica ricerca della comodità e del privilegio, lo status symbol. Pertanto è normale per un direttore di banca zurighese recarsi in ufficio piedi o col mezzo pubblico; l'analogo italiano, invece, aspetta la macchina blu, che il suo autista ha prelevato dal garage dell'istituto, dove ha lasciato il suo mezzo personale.

Le condizioni sociali col tempo, e con draconiane norme anti traffico privato, potrebbero anche cambiare; restano differenze di struttura, di cui facciamo alcuni esempi.

A Vienna il tram è sempre rimasto, quindi c'è solo costi di manutenzione e rinnovo. Ma da tempo è stato tolto dal centro, quindi viaggia quasi sempre su strade molto larghe, senza problemi per il traffico su gomma. Per lo più il tram viaggia in sede propria e sull'anello periferico (Gürtel) non interferisce col livello stradale, perché sottopassa gli incroci.

A Zurigo idem; tranne un breve tratto lungo il fiume Limmat, il tram non passa nel centro medioevale, ma in strade ottocentesche sufficientemente larghe.

A Graz, seconda città dell'Austria (250.000 abitanti) il tram passa nel centro storico pedonale; ma rispetto a Firenze, in una situazione di traffico totale molto esiguo e di ordine sociale; per cui non succede che i manifestanti blocchino le linee tranviarie.

P. C.

ItaliaNostra Notiziario della Sezione di Firenze
Anno XII – numero SPECIALE Maggio 2007

Supplemento al Bollettino "*ItaliaNostra*", mensile dell'Associazione Italia Nostra, registrato presso il Tribunale di Roma il 6 marzo 1957 n. 5683.

Il "*Notiziario*" è stato registrato presso il Tribunale di Firenze n. 4679 del 20 Marzo 1997.

Direttore Responsabile: Benedetto Annigoni

Redazione: Pietro Cipollaro, Erica Fiumalbi, Anna Guarducci, Milena Magnano, Jacopo Piccione, Antonella Rubicone, Lorenzo Rugiati.

Segreteria informatica: Lorenzo Rugiati, Erica Fiumalbi, Antonella Rubicone, Marco Romagnoli