

# Firenze, il 78% degli investimenti nel bilancio comunale destinato alle tranvie

La pandemia che sta scuotendo il mondo, oltre che un triste strascico di lutti e sofferenze, ha ripercussioni a tutti i livelli, anche negli enti locali, anche a Firenze. Non a caso alcuni giorni fa il sindaco di Firenze Dario Nardella ha lanciato un primo allarme per i mancati introiti per le casse comunali per l'azzeramento del turismo in città.

I problemi economici futuri non saranno legati solo alla contrazione del turismo, quella che si sta delineando è una crisi diversa da quanto abbiamo visto finora perché sarà sia sul fronte della domanda (le persone avranno meno soldi per acquistare merci), sia dell'offerta (molte imprese si troveranno con una forte scarsità di liquidità e si avranno rischi di fallimenti a catena). Non a caso si sono alzate voci decisive a mettere in guardia i governi dalle loro beghe da pollaio mentre sta montando la tempesta perfetta: è intervenuto a voce alta addirittura Mario Draghi, il signore dell'euro, per dire che le politiche di austerità adottate fin'ora non solo sono inique (questo non sembra aver mai turbato l'ex presidente della BCE), ma nel prossimo futuro saranno un suicidio per lo stesso sistema capitalistico.

In questo momento particolare, nella piccola Firenze sempre più provinciale, le dimensioni della pandemia e della crisi che ne seguirà non appare in tutte le sue dimensioni; Nardella, alcuni giorni fa, ha affermato, **nonostante la situazione sanitaria stesse paralizzando il mondo**, che 'alla fine di questa emergenza ne usciremo tutti più forti. Anche i cantieri riprenderanno a ritmo pieno', quindi [i lavori di progettazione delle nuove tranvie nel frattempo andranno avanti.](#)

Le dimensioni di questo problema forse sfuggono a molti, soprattutto a coloro che confondono la scelta di questo unico mezzo con la soluzione ai problemi trasportistici e ambientali dell'area metropolitana.

A questo punto conviene fare qualche riflessione e rivedere quelle che sono le **reali prospettive economiche di realizzazione di queste tranvie:**

- Quelle recentemente in esercizio, che avevano costi preventivi da brivido (35 milioni/km), si sono portate dietro extracosti per oltre 280 milioni; anche se non tutti saranno riconosciuti al costruttore, sicuramente saranno un salasso per i bilanci in bilico del Comune.
- La nuova tranvia in progettazione per Bagno a Ripoli vede a preventivo oltre 300 milioni di euro.
- Le altre previste per Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino costeranno molte centinaia di milioni.
- Dato che tutti questi lavori sono realizzati col meccanismo infernale del project financing (meccanismo che garantisce sempre lucrosi aumenti dei costi a favore del costruttore) i costi finali non si sa dove potranno arrivare.

Si delinea un sistema ultramiliardario per risolvere frazioni parziali dei problemi di mobilità, impattando pesantemente la città e gravando in modo potenzialmente letale sulle sue risorse.

Una rapida occhiata al **bilancio preventivo del Comune di Firenze prevede investimenti nei prossimi tre anni di 707 milioni; di questi ben 554 milioni sono destinati alle nuove tranvie**. Il 78% del bilancio di una città come Firenze è sequestrato non per realizzare un sistema di mobilità che risolva finalmente il problema del traffico e dell'inquinamento a Firenze, ma per realizzare una tranvia e mezzo. Una pesante infrastruttura che **ridurrà il traffico solo del 10% nelle zone attraversate (dati dei progettisti della tranvia 3.2)**.

Vedere una intera comunità piegata sostanzialmente a finanziare Tram SpA, società costruttrice delle tranvie, e Gest SpA, società gestrice delle tranvie, fa una certa impressione a chi scrive.

In un momento in cui il mondo, quindi anche Firenze, sta per affrontare una delle crisi più importanti che si ricordino, è **necessario ripensare tutto il bilancio comunale**. La priorità deve essere quella di mettere al centro dell'azione politica servizi di sostegno a cittadine e cittadini che rischiano di essere travolti dalla crisi.

Pensare, come fa Nardella, di tagliare i servizi in caso di carenza di risorse e continuare con queste infrastrutture inutilmente costose è inqualificabile.

**\*Tiziano Cardosi**