

Ancora sulla tramvia a Firenze. Ma quanto ci costa?

scritto da Miriam Amato

Che siamo a favore del trasporto pubblico, e in particolare su ferro, non ci stancheremo di ripeterlo. Ma che il progetto delle tramvie fiorentine sia un disastro, anche.

Non serve essere dei tecnici per capire che un'infrastruttura va studiata in base alle caratteristiche del territorio e non viceversa, e che non si può piegare il paesaggio storico artistico e ambientale ad un'infrastruttura che per di più non nasce da un progetto complessivo di mobilità urbana. E che dunque non è affatto detto che assolva alle funzioni che le vengono attribuite, cioè la diminuzione di traffico privato con conseguente miglioramento dell'aria e dei flussi in città. **Ma veniamo ai costi ambientali e economici con dati alla mano.**



Sull'aspetto economico, ecco gli ultimi dati: l'assessore Giorgetti ha sottolineato come il costo a chilometro sia molto variabile in funzione del parametro di riferimento: **tra 16,2 e 33,1 milioni di euro al km.** La cifra massima comprenderebbe il costo per il deposito, il materiale rotabile, le opere d'arte maggiori, le sistemazioni urbanistiche e lo

spostamento dei sottoservizi. Senza conteggiare il materiale rotabile, la cifra è di 27,2 che diventano 16, 2 se non vengono calcolati i costi delle opere d'arte, le sistemazioni urbanistiche e i sottoservizi che, come precisa Giorgetti, "sono molto legati a situazioni locali".

E' evidente di come l'amministrazione ancora una volta non chiarisca la causa di queste cifre che sono spaventose, soprattutto se confrontate con la **media europea per opere analoghe alla tramvia fiorentina, che è di 7,5 milioni di euro al Km.** E a Firenze stiamo parlando di cifre quadruplicate!

In bilancio leggiamo che **dei 422,4 milioni di euro previsti come investimenti in opere per il 2018 circa 342,5 milioni vengono utilizzati per finanziare le tramvie,** a cui vanno aggiunte altre cifre: le tramvie 2 e 3 succhiano **ancora dal**

bilancio comunale: 16,8 milioni fra mutui e alienazioni nel 2018, più altri 13,2 milioni in mutui nel 2019, oltre a tutti soldi già spesi provenienti dal governo e dalla comunità europea.

Come si è detto già troppe volte, la scelta di Firenze è stata per il modello di tramvia più costosa e più impattante anche sul piano ambientale. Infatti i due aspetti vanno di pari passo.

Sotto questo profilo, il caso più recente riguarda la selva di pali alla stazione di Santa Maria Novella; secondo l'assessore Giorgetti prima si fanno partire le tramvie e poi si vedrà come mitigare l'impatto dei pali, infatti finora non è stata fatta alcuna valutazione o studio sulle possibili mitigazioni. Anzi, a mia precisa domanda Giorgetti ha risposto che sono previsti "6 pali anche per il passaggio della tramvia in piazza San Marco, 7 in La Pira e 2 in via Cavour. Ma la Soprintendenza non ha fatto alcuna osservazione in merito, aspettiamo di sapere quali saranno le proposte della soprintendenza per il miglioramento dell'impatto estetico in piazza dell'Unità e le proposte anche sul prolungamento fino a San Marco."

Un dettaglio (non così secondario): per piazza dell'Unità va osservato che dalle pagine ufficiali di: tranviafirenze.blogspot.it si legge: "Il capolinea è solo provvisorio, per la linea 2, infatti dal tragitto si legge che una volta imboccata via Guido Monaco, percorre via Alamanni ricongiungendosi con la Linea 1 e interscambia con essa alla fermata della Stazione S.M.N., fino al capolinea di piazza dell'Unità (provvisorio, fino alla realizzazione della tratta di collegamento v.le Strozzi-v.le Lavagnini-p.zza della Libertà-p.zza San Marco: Variante Valfonda).In realtà la linea 3.1 non sarà altro che il prolungamento della linea 1 fino a Careggi."

Quindi né la linea 3.1, né la linea 1 utilizzeranno il capolinea in Piazza dell'Unità; le domande che sorgono spontanee sono: quale sarà, se ci sarà un suo utilizzo futuro, o si tratta di uno scempio inutile e costoso, e perché se si conferma come provvisorio non sono state studiate altre alternative?

In tutto questo l'amministrazione l'anno scorso ha un lampo di genio (possiamo dire fuori tempo massimo?), così si accorge che ci possono essere soluzioni meno costose e meno impattanti, con i mezzi elettrici, infatti partecipa al bando europeo per ottenere i finanziamenti, per il jumbo bus.

Nel frattempo per i mezzi pubblici su ruota e i mezzi di soccorso la vita non è

facile: c'è stata la cancellazione di ben 14 le corsie preferenziali negli ultimi anni e le ultime realizzate risalgono appunto al 2013-2014, cioè Via della Scala, Via Valfonda e Viale Europa. La mia proposta di stanziare fondi per le nuove busvie è stata bocciata dal Consiglio che rimanda la realizzazione di nuove busvie al termine dei lavori della tramvia. Nonostante il trasporto pubblico rimanga spesso bloccato nel traffico, anche dovuto ai cantieri delle tramvie, già dal bilancio 2013 c'è lo stanziamento e un progetto per l'ampliamento delle busvie.

Bocciate anche le proposte di realizzare nuovi collegamenti elettrici per il centro, approvata dalla commissione Ambiente ma poi respinta dal Consiglio Comunale e le proposte di agevolazione per il trasporto serale per le donne.

A 15 giorni dalla partenza della non si conosce quale dovrebbe essere la nuova riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma, ma sappiamo che sono previsti 286 mila euro per fare comunicazione su questo, che seguirà Florence Multimedia, fondata da Renzi al tempo della sua presidenza in Provincia.

L'unica certezza è che Aumenterà il biglietto Ataf e tramvia: dal 1 luglio 2018 è previsto infatti lo scatto degli aumenti del biglietto Ataf. Di cui si è già parlato [qui](#).

Che manchi un piano di mobilità a Firenze lo abbiamo vissuto sulla nostra pelle per i disagi dei cantieri e lo svilimento del trasporto pubblico su ruota, come abbiamo visto la soluzione, è stata quella di acquistare i nuovi bus diesel, siamo consapevoli nonostante Firenze sia la 31esima area più inquinata d'Europa a causa della forte presenza del biossido d'azoto (NO2) emesso dai motori diesel, con le ripercussioni sulla salute pubblica.

Vogliamo aggiungere il danno ambientale del taglio dei numerosi alberi per la realizzazione delle tramvie? Giusto per citarne alcuni ricordo i 50 alberi in via Tavanti a Rifredi, in viale Belfiore, Palazzo dei Congressi, oltre i 20 Pini in piazza SM Novella, per i quali hanno sempre negato il collegamento con il cantiere che però è stato aperto esattamente nello stesso luogo.

Insomma, se sono accettabili i disagi della popolazione in vista di un futuro migliore, diventa davvero troppo pesante pagare sulla propria pelle (e tasche) enormi disagi per un futuro del tutto incerto.

***Miriam Amato**