

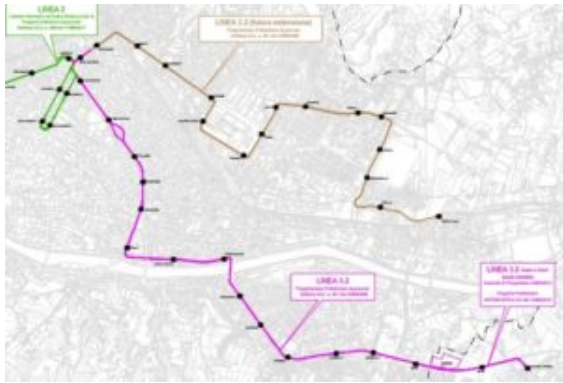
La tramvia invade i viali e il quadrante sud est di Firenze: ecco le controindicazioni

scritto da San Salvi chi può

Il completamento verso sud-est della rete tranviaria di Firenze prevede la linea 3.2 con due rami da piazza Libertà, uno verso Rovezzano (Linea 3.2.2) e uno verso Bagno a Ripoli (Linea 3.2.1).

Il Comitato "San Salvi chi può" è già intervenuto per evidenziare una serie di interventi collegati e convergenti nella piana di Bagno a Ripoli. Fra questi la realizzazione qui della linea tramviaria comporta in termini di servizi associati, deposito e officine per le vetture del tram e parcheggi scambiatori, un **notevole consumo di suolo** (circa 70.000 mq) e l'**eliminazione di varie attività agricole**. Per tutta una serie di motivi (ambientali, paesaggistici, trasportistici, ecc.) numerosi esperti in materia e molti cittadini hanno già manifestato la loro **decisa contrarietà** a tale costosissima infrastruttura, orientandosi verso la richiesta di un trasporto pubblico locale alternativo, oggi disponibile, come già riportammo in questo [articolo](#).

Seguendo il Comunicato stampa del Comune del 6 luglio 2020, "il progetto preliminare prevede la prosecuzione della linea da viale Don Minzoni con il sottoattraversamento della linea ferroviaria all'altezza di piazza delle Cure da dove imboccherà viale dei Mille per arrivare allo stadio. La linea continua su viale Fanti, via Mamiani, viale Duse, via del Gignoro fino ad arrivare in via della Chimera e al capolinea Rovezzano. Qui verrà realizzato anche un nuovo parcheggio scambiatore. Tra le opere strutturali oltre al **sottoattraversamento del cavalcavia delle Cure** anche il **sovrappasso del Mensola** all'altezza di via della Chimera."



Le linee 3.2.1 e 3.2.2 con la variata alternativa al centro storico della linea 2 Fonte: Comune di Firenze

Premesso che il Comune dovrebbe chiarire come riuscirà a realizzare il sottoattraversamento della ferrovia da viale Don Minzoni a piazza delle Cure, dove già sono previsti i due tunnel della linea Alta Velocità (ammesso beninteso che vengano mai realizzati) e se prevede o non prevede di realizzare il deposito previsto fra la caserma Perotti e il parco del Mensola (quindi con una coppia di binari da viale Palazzeschi), quello che si intende qui sottolineare, al di là del giudizio trasportistico negativo, è il **forte impatto che avrà questo tipo di infrastruttura** sull'assetto della viabilità durante la lunga fase dei lavori, poi sul piano ambientale con la messa a **rischio della pregiata alberatura stradale** che caratterizza buona parte del percorso della tramvia, e con un ulteriore consumo di suolo nel suo tratto terminale. È inevitabile che la cantierizzazione della tramvia a partire dal viale Don Minzoni con i grandi lavori della struttura del sottoattraversamento della ferrovia e poi di seguito su tutto il tracciato della linea comporta uno stravolgimento delle direttrici di traffico in tutto questo quadrante urbano. Il flusso veicolare, che attualmente interessa un'importante arteria come il viale Dei Mille, si riverserà su strade del quartiere a minore capacità di scorrimento aumentando localmente l'inquinamento e il rumore così come è prevedibile un incremento ulteriore del flusso automobilistico nei viali Volta e A. Righi, già spesso congestionati in quanto utilizzati come tangenziali cittadine. Dunque come è stato ampiamente sperimentato nella realizzazione della tramvia 1 e 2, anche la costruzione di questa linea infligge, per un tempo notevole, forti disagi all'intera collettività.

Uno degli aspetti che preoccupa maggiormente i cittadini nella messa in opera di questa infrastruttura è il pericolo che essa rappresenta **per l'integrità e la preservazione del folto corpo arboreo** che riguarda una parte rilevante del suo

tracciato. In particolare si consideri il lungo segmento della tramvia che va dal viale Don Minzoni fino al viale Fanti, costituito dai viali storici meglio alberati di tutta Firenze, una connotazione morfologica e naturalistica sempre più rara in una città che ha visto scomparire negli ultimi decenni migliaia di alberi lungo le sue strade e nelle sue piazze. Un'alberatura fatta in buon numero di alberi adulti, le cui estese chiome nell'abbinamento stradale coprono e ombreggiano tutta la strada, le piste ciclabili e i marciapiedi; in particolare il viale Malta che appare come una galleria verde, conferendo a questi spazi di percorrenza una chiara godibilità, grazie alla mitigazione climatica dovuta alla schermatura vegetale, anche nei periodi estivi più caldi. Ora **questo pregiatissimo patrimonio arboreo è minacciato dai lavori per la tramvia**, soprattutto dalla messa in posa dei binari i quali richiedono una armatura sottostante profonda almeno mezzo metro; ciò può rendere necessario spostare tubature, cavi e altro collocati sotto il manto stradale con la conseguente alta probabilità di intercettare e danneggiare gravemente l'apparato radicale delle piante, mettendo così a rischio la loro sopravvivenza. Questo stesso problema è stato di recente sollevato da esperti agronomi per quanto riguarda linea Linea 3.2.1 per Bagno a Ripoli, paventando per la sua realizzazione l'abbattimento degli alberi dei viali di circonvallazione pur in presenza di una sede stradale molto più larga rispetto alle strade della linea 3.2.2, la cui minore sezione rende le piante per la loro prossimità ancora più vulnerabili. Di conseguenza l'eventualità della distruzione anche parziale del patrimonio arboreo è un **costo inaccettabile per questa scelta trasportistica**, in termini di degrado della qualità della vita del quartiere, di danno paesaggistico e naturalistico difficilmente sanabili se non nell'arco di vari decenni.



Particolare del progetto preliminare con il sottopasso ferroviario da via Rocca Tedalda, la rotonda di via

della Chimera e l'arteria stradale che taglia via del Guarlone e prosegue verso il parco del Mensola. Inoltre il capolinea della linea tramviaria appena dopo aver superato il torrente Mensola. Fonte: Comune di Firenze

Altro aspetto problematico riguarda il **consumo di suolo**, ed è relativo al tratto terminale della tramvia con il capolinea a Rovezzano; l'intervento che investe l'area a sud di via del Guarlone che risulta vincolata dal decreto 90068 del 1953, dove sono previsti un inutile sovrappasso del Mensola (dato che il capolinea è subito dopo il torrente poteva essere collocato subito prima) e un parcheggio scambiatore; inoltre una nuova arteria stradale ha origine da un sottopasso stradale della ferrovia che da via Rocca Tedalda arriva a intersecare via della Chimera (con una rotonda) e poi prosegue tagliando via del Guarlone nell'area del parco del Mensola (dove attualmente si trovano le casse di espansione) e si ricollega a via della Torre (l'area a nord di via del Guarlone è altresì vincolata dal decreto 90075 del 1951); un tragitto in sostanza che ricorda il famigerato "tubone", un vecchio progetto di circonvallazione che risale agli anni '90, riproposto più volte e mai realizzato. Inoltre dal comunicato stampa del Comune sopra citato, non è dato sapere se e dove verrà collocato il deposito dei tram che nella progettazione preliminare è previsto a ridosso del parco del Mensola, con il collegamento tramite viale Palazzeschi.

In conclusione è bene sottolineare che la nostra critica a questo tipo di infrastruttura è dovuta principalmente ai suoi **esorbitanti costi monetari**, di costruzione e gestione, oltre che ai suoi notevolissimi impatti di vario genere, con **risultati che non incidono radicalmente sulla sostenibilità del sistema trasportistico**. Nell'ottica del rilancio pianificato, assolutamente necessario del trasporto pubblico, riteniamo necessario individuare **sistemi di trasporto alternativi alla tramvia**, oggi disponibili, come i tram elettrici su gomma a ricarica veloce (Ecoblu tram), che svolgono lo stesso servizio e si adeguano con maggiore flessibilità alla trama viaria cittadina, senza richiedere dotazione pesante e costosa sul piano strutturale.

Appendice: cemento sulle Aree Masini di via del Gignoro ovvero altro

consumo di suolo



I terreni in via del Gignoro che prevedono l'atterraggio dei volumi incongrui individuati in altre aree urbane. Attualmente è il corso un intervento in quello centrale.

Le ruspe sono già al lavoro per **spianare una delle ultime aree rimaste libere in via del Gignoro**, che un comitato di zona per lungo tempo ha cercato di difendere, destinata dal Regolamento Urbanistico ad uso residenziale e commerciale mediante quell'infausto meccanismo che prevede qui l'atterraggio dei volumi incongrui individuati in altre aree urbane. Suolo e verde immolati al diritto "inviolabile" di edificare, sottratti alla collettività che avrebbe un estremo bisogno di questi spazi, di frangia e interstiziali, i pochi ancora non urbanizzati, per dare respiro e maggiore vivibilità ad un tessuto urbano ad alta densità abitativa. Si consideri, inoltre, quanto questi spazi siano indispensabili per mitigare ecologicamente con nuove alberature gli effetti del cambiamento climatico. Invece avremo nel quartiere un peggioramento delle condizioni ambientali, con nuovo cemento che non risponde ad alcuna esigenza abitativa di carattere sociale (a fronte dell'enorme patrimonio di edifici vuoti e di case sfitte della città) ma a ragioni di pura speculazione immobiliare.

Purtroppo anche in questo caso viene confermato quanto è stato denunciato più volte da urbanisti e comitati rispetto al meccanismo della cosiddetta "**compensazione**", e cioè al fatto che il trasferimento delle superfici abbattute, la migrazione dei cosiddetti "diritti edificatori" non alimenti altro che una pericolosa

espansione della città, in termini di **maggiore densità urbana** e di cementificazione delle ultime aree residue ancora esistenti. In particolare proprio a spese di quelle aree verdi e di quel territorio rurale che da più parti ormai viene ritenuto non più negoziabile e che proprio in virtù dei meccanismi perequativi magicamente, e apparentemente a saldo zero, diviene edificabile! Altro che consumo zero di suolo!

***Comitato san Salvi chi può**