

# Tramvie e Tav le priorità di Nardella nel bilancio di previsione 2021

scritto da Maurizio Da Re

Nel bilancio di previsione 2021 del Comune, attualmente in discussione e in approvazione entro febbraio dal Consiglio comunale, il sindaco Nardella mette consistenti finanziamenti per le tramvie e rilancia sulle risorse derivanti dal preannunciato riavvio dei cantieri della TAV.

Le tramvie sono diventate da tempo il principale cavallo di battaglia di Nardella, per promuovere la mobilità "green" di Firenze. In un suo recente intervento in Consiglio Comunale (1 febbraio) Nardella ha parlato di "un potenziale di investimento di **1 miliardo e 150 milioni sulle reti tramviarie**: la stragrande maggioranza di queste risorse è già stata ufficializzata e formalizzata, impegnata e in parte anche in corso di utilizzazione". Nel bilancio di previsione 2021 i finanziamenti delle tramvie sono in totale circa **530 milioni di euro, di cui oltre 309 milioni riguardano la prossima linea piazza Liberta-Bagno a Ripoli: 200 milioni e 620 mila ricevuti dal Ministero dei Trasporti, 80 milioni dalla UE**, 1 milione e mezzo dal Comune di Bagno a Ripoli, 650 mila euro dalla Regione di integrazione per la progettazione, ma **solo 15 milioni e 319 mila euro da Tram spa per il cosiddetto "project financing"**. Poi ci sono opere indicate genericamente come "realizzazione della tramvia veloce linea 2 e 3" ma collegabili alla linea per Bagno a Ripoli, per complessivi **8 milioni e 532 mila euro di mutui a carico del Comune** a cui si aggiungono 1 milione e 225 mila di trasferimenti da RFI e 1 milione e 280 mila di altri indefiniti trasferimenti. Inoltre per il 2022 per la linea di Bagno a Ripoli sono previsti stanziamenti di 6 milioni di mutui del Comune e altri 6 per il 2023.



Riguardo alle altre nuove tramvie successive ci sono finanziamenti indicati in bilancio. Per la **linea 4 Leopolda - Piagge (Campi) sono previsti 166 milioni e 455 mila euro**, mentre per la **tratta Aeroporto - Polo scientifico Sesto Fiorentino (Prato) 50 milioni e 170 mila**, e per entrambe le linee i finanziamenti sono quasi tutti a carico dello Stato. Infine ci sono residui di stanziamenti, per la **linea Variante del centro storico Vacs (167 mila euro)** e incarichi professionali a carico della Regione (2 milioni e 500 mila) e di fondi di RFI (1 milione e 100 mila).

Invece i **finanziamenti dalla TAV sono le "compensazioni"**, che derivano dall'accordo che l'ex sindaco Renzi fece con FS il 3 agosto 2011, quando furono **cancellate le previste fermate ferroviarie metropolitane** (Circondaria, San Salvi, Le Cure, Peretola-Aeroporto, Perfetti Ricasoli) e al loro posto furono previsti **76,6 milioni di euro al Comune di Firenze** per la realizzazione di interventi per la viabilità e la mobilità cittadina. I trasferimenti finanziari da RFI al Comune furono precisati successivamente, in più tranches, con il 30%, 27 milioni e,918 mila di euro, dal momento della Convenzione (firmata il 1 agosto 2013 dal direttore generale del Comune Giacomo Parenti), e poi il **grosso residuo, oltre 48 milioni, "dopo l'avvio a realizzazione dello scavo delle gallerie della linea AV/AC"**. La questione fu criticata in Consiglio Comunale in più occasioni, prima da **Ornella De Zordo** (anche insieme a **Tommaso Grassi**) con più interrogazioni e interventi negli anni 2013-2015, e poi da **Miriam Amato** con altre interrogazioni e iniziative. nel periodo 2016-2018.

Infatti dal 2013 il Comune ha riscosso la prima parte dei trasferimenti da RFI (quasi 28 milioni), finalizzati a progettazioni e realizzazioni di interventi e opere viarie, dall'acquisto del terreno del nuovo Teatro Comunale alla "riqualificazione" e manutenzioni straordinarie di piazze e strade, prevalentemente asfaltature nel centro storico.

Adesso **nel bilancio di previsione per il 2021 sono indicati trasferimenti e opere per 46 milioni 731 mila euro**, che verrebbero svincolati se in agosto partirà, come annunciato e sottolineato anche dallo stesso Nardella, il cantiere

Tav di Campo di Marte. E i finanziamenti verrebbero utilizzati per le **tramvie (5 milioni e 21 mila euro)**, per la “riqualificazione” delle piazze del **Cestello** (650 mila euro) e Alberti (800 mila), per la realizzazione dei parcheggi di **viale Corsica** (oltre 860 mila euro), di **Settignano** (800 mila) e di via Bolognese, (400 mila), per il **Ponte Vespucci** (1 milione), il **nuovo ponte via Leone X** (1 milione) e il nuovo ponte tra Signa e Lastra a Signa (prima quota parte 50 mila), per l’ampliamento rete busvie (1 milione e 800 mila), per altri interventi sulla viabilità intorno al viadotto dell’Indiano (1 milione) e via Bagnese-via di Scandicci (650 mila), per il “Piano di Bacino del TPL” (600 mila), per il sottopasso pedonale tra Via Vittorio Emanuele e Via del Romitino (2 milioni e 600 mila), e soprattutto sull’allargamento di **Via delle Bagnese** 1° e 2° lotto (7 milioni) e infine per la realizzazione della **strada Pistoiese-Rosselli** (quota parte 22 milioni e 500 mila). Per il 2022 sarebbero previsti altri trasferimenti da RFI e opere per complessivi 4 milioni e 150 mila euro.

Quindi è evidente l’interesse dell’amministrazione comunale per l’avvio dell’Alta Velocità fiorentina, per gli oltre 48 milioni di trasferimenti da RFI, condizionati dalla partenza del cantiere di Campo di Marte, per il tunnel. Così come sta accelerando sia sui cantieri della tramvia per il centro storico, dalla Fortezza-viale Lavagnini a piazza San Marco (la cosiddetta VACS) che sulla progettazione e successiva cantierizzazione della **linea piazza Libertà - Bagno a Ripoli, i cui lavori dovrebbero aprire entro il 2021 e concludersi e mettere in esercizio la linea entro il maggio del 2024 (fine del mandato di Nardella)**. Entrambe le linee sono già finanziate e in bilancio, ma Nardella vuole proseguire con le altre tramvie nell’area metropolitana, su cui chiedere i **finanziamenti UE con il Recovery Fund**, a partire da quelli richiesti al MIT per portare **il tram a Sesto e Campi, 454,8 milioni**: non è un caso se nella seconda bozza del PNRR del 12 gennaio (pag.88) Firenze è fra gli interventi individuati per il Trasporto pubblico di massa.

Non importa se la tramvia fiorentina, dopo anni di boom, ha dovuto fare i conti con la pandemia e le restrizioni alla capienza anti Covid. E il conto del 2020 è salato: **14 milioni di passeggeri in meno e 7 milioni di euro per Palazzo Vecchio** che paga un corrispettivo a chilometro e a passeggero per la tramvia. E sono definitivamente superate le parole di Nardella che, intervistato da Repubblica il 9 aprile 2020 in piena pandemia, affermava riguardo alle tramvie, che **“Ora cambia il mondo e dovremo ridiscutere tutto”**. E tanto meno importa se l’unica (presunta) pianificazione della mobilità, il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana non sia stato ancora approvato, ma solo adottato il 1 agosto 2019, giusto in tempo per la **richiesta del Comune al Ministero dei Trasporti dei finanziamenti, 200 milioni, determinanti per la tramvia per Bagno a Ripoli**, legati per procedura proprio al PUMS e adesso disponibili nel bilancio di previsione del 2021 e quindi pronti

per essere utilizzati.