

FIRENZE
Quaderni di inchiesta urbana

a cura di
Ornella De Zordo

La collana *Quaderni di inchiesta urbana* intende mettere a fuoco alcuni degli aspetti più problematici del tessuto urbano fiorentino. Attivisti/e e studiosi/e, hanno accettato la sfida del piccolo formato, per presentare le loro analisi e proposte per la città.

Quaderni pubblicati:

Prima serie

P. Baldeschi, G. Barbacetto, M. De Zordo, E. Salzano, *L'affaire Castello*

Chiara Brillì e Domenico Guarino, *Cultura prêt-à-porter*

Donatella Della Porta, *Firenze in movimento*

Franca Falletti e Daniele Lombardi, *Libello fazioso sulla cultura*

Tommaso Fattori, *Impero Spa: i mercanti d'acqua*

Antonio Fiorentino, *Il quadro del disastro*

Marvi Maggio, *Il diritto alla città*

Alessandro Margara, *Il carcere oggi: a Firenze e ovunque*

Valeria Nardi, *Non bruciamoci il futuro*

Seconda serie

Maurizio Da Re, *Firenze auto-critica*

Christian G. De Vito, *La corte di San Lorenzo*

Maurizio De Zordo, *Disastro Tav*

Lorenzo Guadagnucci, *Dimmi chi escludi, ti dirò chi sei*

Lorenzo Guadagnucci, *Oltre la crisi*

Giorgio Pizziolo, *La biocittà e la comunità urbana*

Duccio Tronci, *Case (im)popolari*

perUnaltracittà, *Ammalarsi a Firenze*

perUnaltracittà, *Le nostre idee per Firenze*

Maurizio Da Re

Firenze
auto-critica

Edizioni Unaltracittà/Unaltromondo

Edizioni Unaltracittà/Unaltromondo - Firenze
www.unaltracittaunaltromondo.it

Copyright - maggio 2009

È consentita la riproduzione parziale o totale
dell'opera e la sua diffusione per via telematica
purché non a scopo commerciale

È il traffico privato a essere incompatibile con la vita urbana e l'unico intervento strutturale efficace è ridurre – il più drasticamente possibile, anche se in modo graduale – il numero dei veicoli in circolazione.

Guido Viale, 2008

Cosa si fa e cosa non si fa per il traffico

«Non è più ammissibile procedere alla creazione di nuove infrastrutture, di nuovi centri commerciali, di nuove aree urbanizzate, di nuovi e rilevanti cantieri, senza una preventiva e seria valutazione dell'impatto ambientale e sanitario, dell'impatto sulla mobilità cittadina e metropolitana, per evitare scelte irreversibili e disastrose per i cittadini tutti».

Così recitava nella parte conclusiva il documento sulla mobilità del Forum per Firenze del 2004, alla cui stesura ho avuto il piacere di contribuire. E a distanza di cinque anni la questione è ancora aperta, così come molte altre indicate nello stesso documento, che conserva ancora tanti spunti di grande attualità!

Le estenuanti discussioni su tramvia e metropolitana sotterranea, circonvallazione, terze corsie e bretelle autostradali, su nuova pista aeroportuale e nuovo stadio di calcio, così come su nuove multisale cinematografiche e nuovi centri commerciali, cantieri stradali e ferroviari, tengono ancora poco in considerazione l'impatto che tutto ciò ha sul territorio e spesso non valutano adeguatamente se questi interventi possano avere alternative e se esista una effettiva necessità della loro realizzazione.

La stessa lotta allo smog e al PM10 o contro i cambiamenti climatici e le emissioni di gas a effetto serra (in forte aumento nei trasporti) non modifica strategicamente la politica della mobilità del Comune, della Provincia e della stessa Regione, come invece sarebbe necessario per avere risultati effettivamente efficaci. Si continua a scommettere su nuove infrastrutture e medio/grandi opere, inseguendo logiche di presunto rilancio economico e occupazionale, finalizzate a se stesse. Terze corsie e bretelle autostradali favoriscono e attraggono nuovo traf-

fico privato, mentre invece si dovrebbe puntare di più sul trasporto pubblico – bus e treni – e sull’intermodalità. Si vuole spendere oltre un miliardo e mezzo di euro per costruire una megainfrastruttura ferroviaria come il sottoattraversamento fiorentino dell’Alta velocità, per treni superveloci e per un’utenza d’élite, mentre si dovrebbero potenziare e incentivare i treni regionali per il pendolarismo e l’uso metropolitano delle ferrovie.

Si costruiscono in *project financing* grossi parcheggi sotterranei al fine di attrarre automobili private (tentativo neanche riuscito e quindi fallimentare da tutti i punti di vista!) quando invece sarebbero necessari parcheggi pertinenziali, per residenti, magari non interrati ma a silos, più economici e meglio trasformabili, o con l’uso di contenitori vuoti meno pregiati, anche per i motorini.

Oppure si vorrebbe lo sviluppo dell’aeroporto con la pista parallela all’autostrada A11 (o anche obliqua all’attuale, per rendere possibile l’eventuale realizzazione del nuovo stadio

nell'area di Castello, magari ai danni del parco previsto), invece di ridurre l'inquinamento e il rumore nelle zone di Peretola, Brozzi, Quaracchi, spostando il problema su altre aree dei Comuni di Campi e Sesto (Polo universitario, aree commerciali, area del possibile inceneritore), e su Novoli e Rifredi, in caso di pista bidirezionale.

Si vorrebbe puntare alla circonvallazione nord quando servono invece risorse finanziarie per corsie preferenziali e piste ciclabili. Insomma si coltiva l'illusione di migliorare e fluidificare il traffico, con il risultato invece di attrarne di nuovo aumentando lo smog e i gas serra, con gli impatti ambientali e sanitari conseguenti.

Ancora muoiono 250 persone l'anno per gli effetti a lungo termine dell'aver respirato PM10 e tra le 28 e le 30 per gli effetti a breve termine.

Annibale Biggeri, 2008

Trasporti = inquinamento, cambiamenti climatici e congestione

I trasporti stradali (e anche aerei e marittimi) sono il settore che maggiormente contribuisce all'aumento delle emissioni di gas a effetto serra e quindi ai cambiamenti climatici. Finora si è preferito evidenziare poco il binomio trasporti-cambiamenti climatici (è più facile parlare di "energia") ed è proprio in questo campo che la politica locale non è diversa da quella nazionale, visto che, nonostante le nostre emissioni siano aumentate, si vuole continuare la costruzione e l'ampliamento di grandi infrastrutture che porterebbero negli anni a un aumento del traffico e quindi delle emissioni.

I trasporti incidono molto anche per la produzione di inquinamento atmosferico e, in

particolare, delle famigerate polveri fini, dette anche PM10, che nel 2008 a Firenze sono aumentate di circa il 20% rispetto agli anni precedenti. A Firenze lo smog produce quasi 300 morti l'anno, circa 14 volte in più dei morti per incidente stradale, e proprio a Firenze, caso unico in Italia, ha avuto origine un processo per smog, che vede imputati Leonardo Domenici e Claudio Martini.

Ma oltre all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico c'è anche l'inquinamento acustico, ben superiore al limite di legge, di giorno come di notte, in molte zone della città compresa la Ztl, così come c'è l'inquinamento "spaziale", perché il traffico è anche sinonimo di congestione per le troppe auto e i troppi motorini immatricolati, in circolazione e in sosta.

Al 2006 a Firenze c'erano 200.000 auto e 62.000 moto per 360.000 residenti, un tasso di motorizzazione molto elevato, soprattutto per quanto riguarda le due ruote a motore (che negli ultimi anni hanno registrato un forte aumento). Nel numero delle moto non sono

compresi i ciclomotori, ma sulla base di alcune stime risulta che complessivamente i “cinquantini” superino il totale delle auto, arrivando a circa 220.000.

In questo contesto generale non c'è via di uscita: «Ridurre il numero di auto è l'unica vera soluzione», come dice Guido Viale, economista, esperto di mobilità e saggista. È perciò indispensabile intervenire strategicamente sul sistema dei trasporti urbani ed extraurbani e la strada per una riduzione significativa delle emissioni climalteranti e dei vari inquinamenti passa attraverso la riduzione dei bisogni della mobilità e il contenimento della mobilità privata, cioè attraverso lo spostamento di quote di traffico privato al trasporto pubblico. Sui trasporti occorre quindi un radicale cambio di marcia: Regione, Provincia e Comuni dell'area metropolitana devono scegliere se continuare a puntare su grandi, costose ed energivore infrastrutture come Alta velocità, autostrade, terze corsie e nuove piste aeroportuali, o se invece investire davvero sul trasporto pubblico e sulla mobilità sostenibile.

In questa direzione molteplici sono gli interventi possibili, tra loro coordinati. È utile riprendere la politica dei blocchi del traffico puntando alla limitazione progressiva dei mezzi diesel (euro 1, 2 e 3), produttori del PM10. È necessario intervenire nell'ambito di tecnologie di trasporto, favorendo sia l'utilizzo di carburanti come il metano, sia l'introduzione di veicoli a ridotti consumi e a basse o zero emissioni come ibridi ed elettrici, specialmente furgoni e camion (nel centro di Firenze dovrebbero circolare solo merci e taxi a basse e zero emissioni e dovrebbero essere del tutto banditi i Suv). È necessario anche coinvolgere le società che gestiscono le autostrade per l'inquinamento causato dai diesel pesanti circolanti sulle autostrade (e sulla Fi-Pi-Li), come camion e Tir – i maggiori produttori di PM10 –, prevedendo limiti di velocità più ridotti per questi nei tratti tangenti l'area fiorentina e nello stesso tempo interventi – a spese di Autostrade – di riforestazione in aree vicine ai tratti autostradali (per esempio nell'area di Castello).

Inoltre sono importanti l'estensione del *car-sharing* e l'avvio del *car-pooling*, lo sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale e soprattutto il potenziamento dei trasporti pubblici... altro che terze corsie e bretelle autostradali o piste aeroportuali!

Intervento dannoso per l'ambiente, attrattore di traffico e per di più inutile, fare una nuova strada per le auto sotto terra da Varlungo a viale XI Agosto, via Careggi.

Legambiente Firenze, 2006

Meglio non “vedere un tubone”

Come si fa a condividere la scelta di nuove infrastrutture – come la terza corsia sulla A1 da Firenze a Prato-Pistoia-Lucca e sulla Fi-Pi-Li da Firenze a Lastra a Signa (e magari oltre), o addirittura come la bretella mugellana da Barberino a Incisa e il cosiddetto Tubone, la circonvallazione nord – senza considerare seria-

mente l'impatto che avrebbero sul territorio fiorentino dal punto di vista dell'ambiente e dei trasporti? Come si fa a promuovere percorsi di partecipazione dei cittadini a queste scelte quando lo scopo di questa "partecipazione" è convincere la pubblica opinione della presunta utilità di queste infrastrutture e quando è evidente il consenso di settori "forti" come gli automobilisti e soprattutto le categorie economiche?

Con le terze corsie si vorrebbe fluidificare e mettere in sicurezza la circolazione di auto e Tir, con il risultato, già detto, di attrarre nuovo traffico, aumentare lo smog e l'effetto serra. E si spinge per la progettazione e la realizzazione della circonvallazione nord, che altro non sarebbe se non un'autostrada urbana in sotterranea, il "Tubone", da Castello a Varlungo: un'opera faraonica, pensata come viabilità "compensativa" degli spazi che potrebbero essere sottratti dalla tramvia sui viali di circonvallazione, dal forte impatto ambientale (difficile immaginare un tunnel di 7-8 chilometri sotto

le colline e svincoli devastanti in zona Faentina e Salviatino), dai tempi lunghi di realizzazione e dal costo finanziario stratosferico – un miliardo di euro –, un’opera che potrebbe essere costruita solo con l’intervento del governo o in *project financing* con Società Autostrade, con la prospettiva di un futuro pedaggio molto salato per l’automobilista e il camionista.

Eppure sarebbe più “sostenibile” investire su nuovi treni metropolitani e su nuove corse del programma regionale “Memorario”, nella direttrice Firenze-Pistoia rispetto alla Firenze Mare, o verso Empoli-Pisa rispetto alla Fi-Pi-Li, o su nuovo trasporto pubblico rispetto al Tubone, risparmiando anche ingenti risorse! Invece si vuole nuovo cemento e nuovo asfalto sul territorio, che neanche Carcarlo Pravettoni, il noto personaggio del comico Paolo Hendel, avrebbe il coraggio di proporre!

Il passaggio in superficie dei Tav può avvenire a condizione che il traffico ferroviario possa essere distribuito su di un fascio di 6 binari, tra la stazione di Castello e quella di Campo di Marte.

Proposta di attraversamento in superficie
dell'Alta velocità a Firenze, 2008

Treni ad alta e bassa velocità

La Regione Toscana ha più volte annunciato di voler arrivare nel 2013 (recentemente diventato 2014) a trasportare su treno almeno 500.000 passeggeri toscani al giorno, grazie al sottoattraversamento Tav di Firenze con il quale si dovrebbero liberare i binari di superficie, permettendo lo sviluppo di treni locali e quindi l'incremento di passeggeri. Ma non esistono a oggi accordi o studi che permettano stime attendibili su quanti nuovi treni si possano prevedere con i binari "liberati" fra Campo di Marte, Santa Maria Novella e Rifredi, utilizzando anche le nuove fermate previste nell'area fiorentina.

Va anche studiata l'integrazione fra le stazioni e il trasporto pubblico e privato, altrimenti

l'intermodalità è solo teoria. Perché prima di poter usare il treno come una metropolitana c'è da attrezzare le stazioni con parcheggi e trasporto pubblico, così come ha affermato nel lontano 2002 lo stesso assessore regionale ai Trasporti Riccardo Conti: «Che fa uno che scende a Campo di Marte? L'uso metropolitano presuppone attrezzature: dove lascio la macchina, che bus trovo, con che orari? Tutto questo va fatto velocemente».

Perché allora nell'area ferroviaria di Campo di Marte non vengono previsti, invece di nuovi appartamenti e negozi (come vuole Fs con Comune, Provincia e Regione consenzienti), nuove fermate di bus e un bel parcheggio di interscambio, magari con silos? Perché allora la previsione “geniale” di Campo di Marte come prossima stazione temporanea di superficie dell'Alta velocità, visto che, in attesa del tunnel e della stazione sotterranea, Trenitalia ha già adottato una propria “soluzione di superficie” per i treni veloci, dimostrando che il sottoattraversamento non serve? È da prendere in consi-

derazione la proposta alternativa presentata dal gruppo di docenti universitari di Architettura, coordinato da Alberto Ziparo e Giorgio Pizzio-
lo che, insieme a Vincenzo Abruzzo, hanno ve-
rificato il progetto Tav e hanno proposto l'attra-
versamento in superficie: sei binari in tutto, in
superficie, due per i supertreni, due per il traffi-
co regionale, due per la navetta metropolitana.

*Il centro storico di Firenze e l'intera Ztl sono assaliti dal traffi-
co abusivo e dall'inquinamento acustico: è questo il vero degra-
do anche nel cosiddetto "salotto buono" del centro di Firenze
e della Ztl ritenuta più grande ma in realtà più colabrodo
d'Italia.*

Legambiente e Firenzeinbici, 2007

Ztl "colabrodo" o pedonalizzazione del centro?

È sotto gli occhi di tutti, anche dei turisti:
il centro storico e la Ztl sono diventati un co-
labrodo per l'invasione di auto e di motorini

abusivi e per la circolazione senza regole dei furgoni commerciali. Non sono bastate le manifestazioni di protesta di associazioni ambientaliste, come Legambiente e Firenzeinbici, che avevano chiesto al Comune un impegno costante della polizia municipale all'interno del centro storico, con lo specifico compito di sorvegliare e, se necessario, reprimere le violazioni alle zone pedonali e alle corsie preferenziali. È stata anche richiesta, sempre senza risultati, la Ztl per motorini, con parcheggi scambiatori motorino/bus elettrico/noleggio bici ai margini della Ztl, con strade-staffe di circolazione interna, parcheggi interni a pagamento. Ma il motorino è un tabù a Firenze: non si può toccare perché è diventato il mezzo preferito per entrare nella Ztl, alternativo alla bici e al bus.

Il piano delle merci in centro è rimasto sulla carta e prevede i finanziamenti ministeriali e regionali per il rinnovo ecologico dei veicoli commerciali (magari con mezzi elettrici, ibridi, a metano) e l'ipotesi Transit Point alla Mercatofir. In realtà già dal Piano energetico, il Peac,

approvato dal Comune nel 2007, si rileva lo scarso peso del progetto: «Il fenomeno del trasporto del collettame nella Ztl rappresenta una quota piccolissima del trasporto merci fiorentino, costituendo meno dell'1,5% degli accessi dei 9500 veicoli merci che giornalmente entrano nell'area fiorentina» e «la realizzazione del Transit Point produrrebbe una riduzione dei consumi energetici dell'intero trasporto merci fiorentino inferiore allo 0,1%».

Spesso si è parlato di pedonalizzazione del centro storico, ma l'idea sembra rimandata al passaggio della tramvia e, peggio, riferita alle sole aree adiacenti ai binari. Se così fosse, allora avrebbe senso un trasporto pubblico subito riorganizzato nella Ztl, basato su modifiche dei tracciati delle linee forti di attraversamento del centro storico e di adattamento delle linee dei bussini elettrici, così da pedonalizzare buona parte del centro e addirittura da mettere in dubbio lo stesso passaggio della tramvia. «Piazza Duomo si può pedonalizzare senza il passaggio della tramvia e senza i 2300 autobus che attual-

mente ci passano ogni giorno: si può fare, se c'è la volontà politica e se si riorganizza il trasporto pubblico nel centro storico».

Questo sostengono i Comitati cittadini, con una proposta di immediata spendibilità. La pedonalizzazione riguarderebbe l'area del quadrilatero romano, in un raggio di 500 metri da piazza San Giovanni, con la regolamentazione della circolazione dei residenti, dei taxi e delle merci, e con bus ecologici (ibridi, a metano o diesel euro 4, di dimensione medio/piccola, della capacità di circa 60 passeggeri trasportati), secondo itinerari e fermate di interscambio distanti 150-200 metri da piazza San Giovanni, mentre i bus tradizionali si attesterebbero ai margini del centro (piazza Stazione, San Marco, via Alamanni, il Prato, viale Duca degli Abruzzi, Porta Romana) e le altre linee "forti" sarebbero più arretrate e si attesterebbero ad altri "attracchi", collegati con parcheggi e bike-sharing.

Come presidente, mi impegnerò affinché sia portata all'attenzione del Senato una mozione per incentivare l'utilizzo della bicicletta nei distretti metropolitani così come per un potenziamento delle aree pedonabili e promiscue bici/pedoni.

Barack Obama, 2008

Tutti in bici

La bicicletta è il mezzo di trasporto pulito e non inquinante per eccellenza. Firenze è molto adatta alle bici per dimensioni, distanze, clima, dislivelli, e l'uso di questo mezzo sta avendo molto seguito per la praticità e l'economicità negli spostamenti a breve e media distanza: infatti si muovono in bici almeno 25-30.000 persone ogni giorno. È quindi doveroso un impegno forte per il potenziamento della ciclabilità a Firenze. Le associazioni ambientaliste, in testa Firenzeinbici e Città ciclabile, hanno più volte avanzato proposte sulla mobilità sostenibile e sulla ciclabilità, presentando anche un "dodecalogo" di richieste sulla mobilità sostenibile al Comune.

A Firenze serve una rete di piste ciclabili, dalle periferie verso il centro e sulle grandi direttrici di spostamento cittadino, ben separata dal traffico (e dai pedoni). Gli attuali 60 km di piste vanno raddoppiati e quelli esistenti migliorati. Negli ultimi anni sono state installate molte rastrelliere, di un modello più sicuro contro i furti e di basso costo, ma ne servono ancora per consentire ai ciclisti di parcheggiare vicino ai luoghi di destinazione e all'abitazione, per facilitarne l'uso quotidiano. Invece la polizia municipale ha spesso proceduto alla rimozione forzata delle bici parcheggiate fuori dalle rastrelliere, in nome di un presunto decoro e di ingombro dei marciapiedi. Il centro storico deve diventare più ciclabile abilitando alla bici alcune corsie preferenziali (per esempio via Cerretani e via Martelli) e con le cosiddette Zac, zone ad alta ciclabilità, cioè sensi unici "eccetto bici" nelle zone pedonali. Occorre il rilancio di "Milleunabici" in forma automatizzata sul modello di Parigi, avviando finalmente il sospirato bike-sharing: la condivisione di biciclette pubbliche è una buona soluzione per pendolari, turisti e per l'intermodalità con parcheggi, stazioni ferroviarie, trasporto pubblico.

Il trasporto pubblico deve diventare una reale alternativa all'uso dell'automobile... Si deve quindi favorire l'intermodalità.

Documento sulla mobilità del Forum per Firenze

Un tram chiamato ancora desiderio?

Uno studio Ataf dell'ottobre 2006 ha ipotizzato che, dopo l'entrata in funzione delle tre linee di tramvia, l'uso dei mezzi pubblici possa aumentare del 10% e quello dei mezzi privati diminuire mediamente del 4% in tutto il territorio fiorentino e di oltre il 50% nell'area della tramvia. Una diminuzione che, avverte l'Ataf, sarebbe ottenibile solo con un cambio di abitudini e con nuove limitazioni all'uso dei mezzi privati, un'accorta politica della sosta, un piano merci (a livello comunale). E, sebbene il 4% sembri effettivamente poco, queste condizioni non esistono ancora e quindi sono più che legittimi i dubbi sui benefici della futura tramvia. Sarebbero invece necessari la riduzione del traffico privato del 15%, il trasporto pubblico riorganizzato con tariffa unica e/o integrata fra tram, bus, treno metropolitano, bus

a chiamata, taxi, taxi multiplo, *bike-sharing*, bici sul treno, parcheggi scambiatori, l'attività di *mobility manager*, e poi la progettazione e la realizzazione del Pum, il Piano urbano della mobilità, magari di area metropolitana.

L'intermodalità della tramvia, che da sempre Legambiente ha auspicato anche con un "decalogo tramvia", rimane irrisolta. Del resto la progettazione e la realizzazione delle tre linee tramviarie incontrano ancora molte difficoltà. La linea 1, dopo 40 varianti in corso d'opera, dovrebbe entrare in esercizio, con molto ritardo, solo nell'autunno 2009, mentre per le linee 2 e 3 sono allo studio, a oggi, più varianti. L'intermodalità pare rinviata al Pim, Piano integrato della mobilità, che sarebbe oggetto della concertazione al "tavolo della mobilità", risultato discutibile del referendum anti-tramvia del febbraio 2007, che vede soprattutto le categorie economiche in prima fila a rilanciare vecchie idee sulle "note" grandi infrastrutture.

Le polemiche sulla tramvia si concentrano sia sul passaggio per il centro, vicino al duomo (vedi referendum consultivo) sia sul progetto complessivo di tramvia (e sui relativi "danni collaterali")

di tagli di alberi). Il Comune ha messo nel cassetto due alternative al passaggio della tramvia in centro. La prima è il passaggio con un solo binario dal palazzo dell'Arcivescovado a via Martelli, per diminuire l'impatto visivo delle carrozze (e per meglio aggirare "l'angolo" Martelli-San Giovanni). La seconda prevede il tram solo fino alla stazione e poi a piazza San Marco, passando da piazza Indipendenza e via XXVII Aprile, per tornare indietro verso i viali.

In realtà ci sarebbero altre alternative, finora volutamente ignorate. C'è un progetto di riorganizzazione delle linee dell'Ataf nel centro storico, così come hanno anche proposto i Comitati cittadini (vedi paragrafo *Ztl colabrodo...*), con gli autobus attestati ai margini del centro, i tracciati ridisegnati dei bussini elettrici e integrati con altri bus di dimensione intermedia e a basse emissioni, e con il futuro *bike-sharing*, che potrebbe avere un ruolo utile proprio nel centro storico. C'è anche il nuovo filobus, come la linea 90 di Roma, bimodale, lungo 18 metri con una capienza di 139 passeggeri, elettrico ma flessibile, in quanto può viaggiare per tratti anche senza linea aerea

e nei momenti di necessità o per un guasto può staccarsi e continuare utilizzando accumulatori ricaricati durante il viaggio. Un mezzo che, quanto a risparmio energetico e a mancanza di inquinamento, è pari alla tramvia (come fa intendere anche il Peac): «Il nuovo filobus – dichiarò l'allora sindaco di Roma Veltroni all'inaugurazione del filobus nel marzo 2005 alla presenza, fra gli altri, di Filippo Allegra, allora amministratore delegato di Trambus e oggi direttore di Ataf – rappresenta il massimo della tecnologia al servizio della tradizione». Il nuovo filobus ha però il “limite” di non essere prodotto dalle aziende coinvolte nel *project* e di essere potenzialmente alternativo alla tramvia nei vari tracciati.

Da più parti viene anche la richiesta di stop o di moratoria delle linee 2 e 3 della tramvia, e da un'altra parte ancora si contrappone la cosiddetta “cura del ferro”, che ha assunto anche un carattere pregiudiziale e ideologico. Esistono soluzioni alternative, anche parziali, alla tramvia? Possibili, ma da verificare.

Primo esempio: le corsie preferenziali protette di Ataf, che, se aumentate e velocizzate

(linee flash) o realizzate sui tracciati previsti per le tramvie, potrebbero dare un contributo molto importante al rilancio del trasporto pubblico, ma purtroppo il “Pgtu 2006”, approvato mesi fa dal Consiglio comunale, è già superato e disatteso proprio nella parte delle busvie, e la perdita di posti auto non sarebbe indifferente. Secondo esempio: il filobus, come già detto. Terzo esempio: lo studio del gruppo universitario sul passaggio di superficie dell’Alta velocità (vedi specifico capitolo) che propone un «servizio di trasporto metropolitano integrato», con un “metrotreno” e nuovi rami tramviari connessi alle ferrovie esistenti e al trasporto su gomma, ma è una proposta complessa e difficile da realizzare senza un forte sostegno politico.

Comunque, a parte le valutazioni tecniche e di merito dei tracciati della tramvia (meriterebbero altro spazio), la sorte e la realizzazione delle linee 2 e 3 e del passaggio per il centro dipendono sia dalla volontà politica dei futuri amministratori e dalla possibile revisione dei costi del *project financing* Tramvia con la concessionaria Tram di Firenze spa, che deve realizzare le linee e gestire l’intera

rete tramviaria, sia dall'esito della prossima gara per l'affidamento del servizio di trasporto locale da parte della Provincia. È bene ricordare che Tram di Firenze spa è costituita al 49% dai soci gestori Ratp e Ataf (che per questo hanno costituito la Gest spa, con il 51% di azioni di Ratp, per gestire per 30 anni, con l'incasso da biglietti garantito per 10 anni); al 2% dal socio progettista Architecna; all'altro 49% dai soci costruttori che vede fra gli altri Baldassini-Tognozzi-Pontello, cooperative varie, Consorzio Etruria, Ansaldo e Alstom. E poi le banche finanziatrici del *project*, dal Gruppo Credit Agricole al Monte dei Paschi, a Infrastrutture Spa.

In conclusione: quanto costerebbe variare i tracciati, cambiare i progetti o trovare alternative al tram? È economicamente sostenibile per il Comune cambiare progetti già approvati e finanziati (anche nei bilanci comunali e regionali degli anni passati e futuri), condivisi finora anche dalla Provincia, dalla Regione e dal governo centrale? Cosa vorranno in cambio delle modifiche le aziende partecipanti al *project* Tramvia? Sarà utile realizzare un'unica azienda dei trasporti fra Gest

e Ataf? Nuove busvie, il filobus e il treno metropolitano possono insieme rappresentare una reale alternativa alla tramvia? E il prossimo risultato elettorale amministrativo potrebbe portare davvero la “volontà politica” a riconsiderare la tramvia a Firenze?

Chi vivrà, vedrà. Ai posteri l'ardua sentenza.

Bibliografia

- Comitati dei Cittadini e Italia Nostra, *Piazza Duomo senza tramvia e senza migliaia di autobus? Si può fare, anche subito, se c'è la volontà politica*, 2008.
- Comune di Firenze, *Piano generale del traffico urbano - Pgtu 2006 della città di Firenze*, 2006.
- Comune di Firenze, *Piano energetico ambientale comunale (Peac) del Comune di Firenze*, 2007.
- Maurizio Da Re, *Città senz'auto - Guida alle migliori pratiche di mobilità sostenibile per l'aria pulita nelle città*, Ass. Centro Documentazione, 2004.
- Forum per Firenze, *Documento sulla mobilità*, 2004.
- Gruppo di studio Lapei, *Proposta di attraversamento in superficie dell'Alta velocità*, 2007.
- Legambiente Firenze, *Decalogo tramvia: proposte per una tramvia "normale"*, 2006.
- Legambiente Firenze e Firenzeinbici, *Il traffico è degrado*, 2007.
- Legambiente Firenze e Firenzeinbici, *Traffico - le richieste degli ambientalisti*, 2007.
- Guido Viale, *Vita e morte dell'automobile*, Bollati Boringhieri, 2007.

Sitografia

Arpat, Agenzia regionale protezione ambientale toscana
www.arpat.toscana.it

Associazione Città ciclabile onlus
www.firenzecittaciclabile.org

Associazione Firenzeinbici onlus, sito dei ciclisti fiorentini
www.firenzeinbici.net

Comune di Firenze, comunicati stampa
www.comune.firenze.it/ufficiostampa

Eco dalle città, notiziario per l'ambiente urbano
www.ecodallecitta.it

Italia Nostra onlus, sezione di Firenze
www.italianostrafirenze.splinder.com

L'Altracittà, giornale della periferia
www.altracitta.org

Legambiente Firenze, circolo locale
www.legambientefirenze.org

No traffico, sito delle associazioni ambientaliste fiorentine
www.notraffico.org

Unaltracittà/Unaltromondo
www.unaltracittaunaltromondo.it