

TRAMVIE, NON SOLO SÌ O NO

Le lettere: come costruire la migliore rete di trasporti, senza commettere passi falsi



alle pagine 2 e 3

LA DISCUSSIONE/1

IL TRAM SUI VIALI? POSSIBILE (CON TECNOLOGIE MIGLIORI)

Caro Direttore, il dibattito che il suo giornale ha voluto riaccendere sulla tramvia di Firenze e le sue eventuali alternative ruota intorno a due aspetti, su cui occorre a mio avviso fare chiarezza: l'ingombro delle sedi tramviarie sulla rete viaria (e conseguente riduzione delle carreggiate stradali) e l'impatto estetico (quello che in gergo si chiama «l'inserimento urbano») delle linee.

Già nell'articolo di Enrico Nistri del 29 dicembre si prende at-

to che qualsiasi sistema di trasporto pubblico in sede propria occupa spazi uguali o maggiori a quello delle tramvie. Non si comprende quindi la ragione perché, sotto questo aspetto, si debbano proporre per mez-

za città (a est della Fortezza) soluzioni trasportistiche diverse da quella già applicata — con successo, dicono i numeri — nell'altra metà, andando così a ridurre l'efficienza e l'attrattività del sistema complessivo e rendendo più complicata la gestione della rete e la vita agli utenti del servizio.

L'alternativa che si pone è quindi se dedicare parte delle sedi stradali esistenti alla realizzazione di un sistema di trasporto collettivo capillare o lasciarle in balia delle auto, in omaggio all'idea — ormai culturalmente superata — che queste debbano continuare a essere il modo principale per spostarsi. Faccio presente che a parità di larghezza le corsie dei trasporti pubblici hanno una capacità di far muovere potenzialmente un numero molto superiore di persone rispetto a quelle veicolari: non si tratta quindi di una sottrazione ma di un'ottimizzazione degli spazi urbani

dedicati alla mobilità.

L'unica soluzione svincolata dalla rete stradale è la metropolitana, ma si tratta di un'opzione — inapplicabile a Firenze. Perché il suo scopo è servire aree urbanizzate estese, con fermate molto più distanziate di quelle di una tramvia: un servizio simile, sul modello delle S-Bahn tedesche, nell'area metropolitana fiorentina potrebbe essere assolto — se ne parla da decenni — dai binari di superficie nell'ambito di una riorganizzazione intelligente del «nodo ferroviario fiorentino», utilizzando le stazioni esistenti e poche nuove fermate senza bisogno di scavare sotto la città. Tanto più che ogni ipotetica fermata di metropolitana a Firenze sarebbe come un palazzo di 7-8 piani conficcato nel suolo (giornalisticamente parlando: una «micro-Foster»!): idea che non mi sembra né praticabile né allettante. Penso invece che l'attivazione di un Servi-

zio Ferroviario Metropolitano cadenzato e ad alta frequenza integrato alla tramvia (come per altro previsto nel Piano Strutturale) debba tornare a essere un tema centrale nelle agende di Comune, Città Metropolitana e Regione.

Il secondo aspetto è la qualità dei progetti in relazione al contesto urbano, e anche questo riguarda in realtà ogni tipo di infrastruttura: non si tratta cioè di un problema esclusivo delle tramvie, che anzi in molte città europee (soprattutto francesi) sono state i fattori d'innescio di progetti di riqualificazione ad ampio raggio. A turbare il sonno eterno del Poggi, prima ancora che l'inserimento di metrotramvie nel centro dei viali (il tram lo aveva messo in conto) credo che ci abbiano pensato, nel corso degli anni, la trasformazione dei suoi ampi passeggi in sgangherate aree di sosta, i cordoli spartitraffico, opere incongrue come il tunnel che ha ta-

gliato in due Piazza Vittorio Veneto distruggendone la simmetria e interrompendo fisicamente la continuità fra i lungarni e le Cascine: un disastro che la T1 invece di correggere ha amplificato e su cui occorrerà intervenire al più presto con un progetto complessivo dell'area.

Ovviamente, piuttosto che correggere gli errori è sempre meglio prevenirli. Nel 2008-2009, su incarico dell'assessore Matulli, elaborai per il Comune, con il supporto dei vari uffici e dell'allora coordinatore della progettazione ingegner Mantovani e il confronto con cittadini e associazioni, uno studio — finito poi in un cassetto — per l'inserimento urbano delle linee 2 e 3 della

tramvia, comprensivo di proposte specifiche per alcuni tratti e nodi (tra cui un'alternativa di percorso in zona Dalmazia, per evitare le strettoie di via Vittorio Emanuele II) e di raccomandazioni generali, ad esempio in relazione all'impatto dei pali sul paesaggio urbano. Oltre a ricorrere a soluzioni tecnologiche senza fili, questo può essere infatti in gran parte neutralizzato con una più accorta progettazione delle sospensioni della linea aerea e integrando i pali tramviari con l'illuminazione pubblica, soluzione in effetti adottata su alcune strade ma non incredibilmente alla stazione di Santa Maria Novella o alla Fortezza; secondo un rapido calcolo, in en-

trambi i casi si sarebbero potuti avere tra il 50 e il 60% dei pali in meno.

Non c'è dubbio che la realizzazione della tramvia verso Bagno a Ripoli interessi contesti urbani e periurbani di estrema delicatezza, che richiedono un cambio di passo rispetto agli standard progettuali seguiti fino ad oggi sotto il profilo dell'inserimento urbano e paesaggistico — penso al nuovo ponte sull'Arno, al rapporto col parco dell'Anconella, all'attraversamento di aree di grande pregio ambientale all'ingresso di Bagno a Ripoli.

Credo che questo sia ancora oggi il tema vero del dibattito: come fare in modo che un'infrastruttura utile per af-

francare Firenze dalla dipendenza dall'auto sia realizzata ai massimi livelli di qualità funzionale, architettonica e paesaggistica possibili, trasformando il progetto di un'infrastruttura in un progetto di riqualificazione urbana, proprio come a suo tempo fece il Poggi. La contrapposizione ideologica tram-sì/tram-no mi sembra invece, con due rami in funzione, un terzo ormai pronto, passeggeri in continuo aumento e stanziamenti già disponibili per il resto della rete, controproducente per la città e del tutto fuori dal tempo.

Francesco Alberti

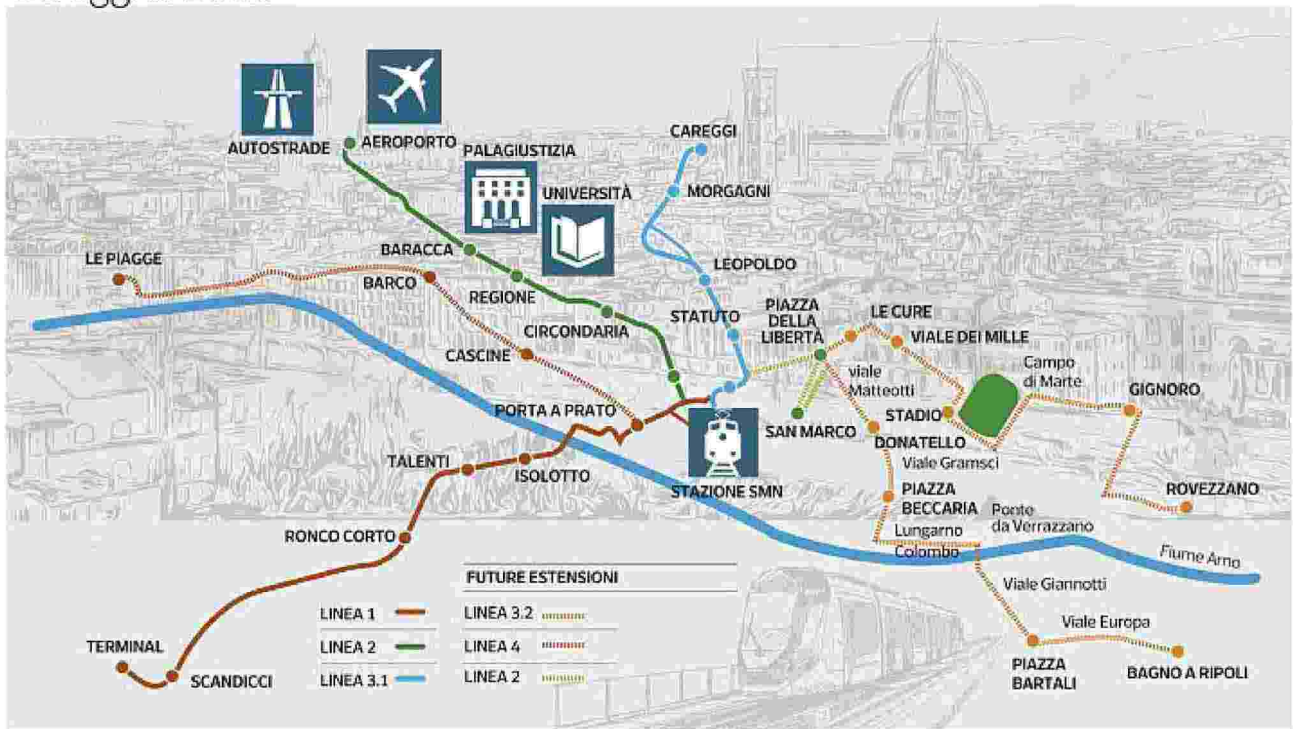
Professore associato di urbanistica all'università di Firenze

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La contrapposizione ideologica su Sirio fa male a Firenze. Esistono soluzioni per evitare foreste di pali, ed è urgente riprogettare piazza Vittorio Veneto

Da oggi al 2030



Le linee

● **T1**
Dal 2010 è attivo il tratto Scandicci-Santa Maria Novella che dal giugno scorso arriva fino all'ospedale di Careggi

● **T2**
La seconda linea, che dovrebbe partire da fine gennaio-inizio febbraio, parte dall'aeroporto e arriva fino alla stazione. Previsto anche il prolungamento dall'aeroporto al Polo di Sesto

● **T3.2**
Questa linea prenderà il via dai binari che porteranno la tramvia verso piazza San Marco con due diramazioni: cioè da viale Spartaco Lavagnini verso Bagno a Ripoli e sempre da lì verso Coverciano. Il sindaco Nardella nell'intervista del 23 dicembre al *Corriere Fiorentino* ha assicurato che non darà il via libera senza certezze



● **T4**
È la linea, già finanziata, che porterà i Sirio dalla ex Stazione Leopolda verso le Piagge, tutto in sede ferroviaria. Previsto anche il tragitto dalle Piagge fino a Campi Bisenzio

