

Una metropolitana chiamata “tram”

di Mariella ZOPPI¹

Che un referendum comunale avvenga sul tema delle tramvie e delle metropolitane non è cosa nuova: Brescia, additata oggi come un esempio positivo di risoluzione del problema, ne ha affrontati ben due per interrare il suo “tram”.

Perché allora il caso-Firenze ha avuto un rilievo così forte sui media nazionali?

Perché la tramvia (se vogliamo continuare a chiamare così una metropolitana di superficie) è parte di un sovvertimento dei valori storici, estetici ed economici della città di cui il sistema di trasporto è solo un frammento. La grande operazione di trasformazione, come viene chiamata dall'Amministrazione comunale, passa per il cambiamento di destinazione e la nuova edificazione di molte aree urbane: dall'area Fiat e da quella dell'ex-officine ferroviarie di Porta a Prato (ormai in fase conclusiva), dall'avvio dell'edificazione privata a Castello (vicenda nota negli anni Ottanta come “Fondiaria”) a quelle di aree di minori dimensioni che interessano ex-cinema o teatri (è di questi giorni il destino dell'attuale Teatro comunale) che si mutano in abitazioni pregiate o di fabbriche dismesse che si trasformano, con il loro carico volumetrico pressoché intatto (a pareggiare i conti ci pensa la “perequazione”), in parcheggi in struttura (semi-vuoti perché mal collocati), residenze, uffici, alberghi e quant'altro possa essere “utile” ad una città invecchiata² che ha perso, a favore dei Comuni limitrofi, centomila abitanti fra il 1971 ed il 2001, passando da una popolazione di 457.803 a una di 356.118. Come nel resto del Paese, anche a Firenze, non esiste più un dibattito pubblico che riporti gli umori della città all'interno delle vicende politiche e amministrative, e dunque tutto avviene fra l'indifferenza delle cronache locali che sembrano più interessate alle dichiarazioni di questo o quel personaggio che alla effettiva trasmissione delle informazioni. Le notizie circolano sulla rete, veicolate dai comitati (ormai c'è un comitato di cittadini per ogni strada o problema, che vive separatamente dagli amministratori) e diventano patrimonio di quanti abbiano una sia pur minima alfabetizzazione informatica.

Formalmente esiste un Assessorato comunale alla Partecipazione e c'è una bella legge regionale in materia. A dire il vero ci sono anche le assemblee nei Quartieri, gremite e combattive: si svolgono alla presenza delle autorità cittadine, si espongono con calore i problemi, ma tutto finisce lì. Sono riti da celebrare. Ancora una volta paese reale e politica sembrano vivere due realtà separate, rispetto alle quali i tecnici - detentori, almeno nominalmente, di un sapere scientifico - sembrano non avere più ruolo: o si conformano a quanto deciso in sede “politica” (le virgolette sono necessarie) o si scontrano con un muro di nebbia, ingoiati dall'arroganza delle decisioni prese, che non possono neppure minimamente essere rimesse in gioco. Il governo delle “cose” non può avere dubbi, procede sempre per certezze assolute.

La situazione fiorentina, all'interno di una geografia politico-amministrativa non è dissimile dal resto delle città italiane, anche se, ovviamente, presenta particolarità specifiche legate ad un tessuto urbano particolarmente fragile per la sua sedimentazione di secoli e per la sua connotazione derivante dalla definizione brunelleschiana sulla precedente città medievale,

1 Università degli Studi di Firenze

2 Secondo i dati del Comune di Firenze, l'indice di vecchiaia (rapporto percentuale tra il numero di persone con più di 65 anni e quelle fra 0-14 anni) è di 229,55.

che interessa il centro antico dichiarato dall'Unesco Bene Patrimonio dell'Umanità e dalla connotazione ottocentesca impostata su viali e strade alberate dal Piano di Giuseppe Poggi per Firenze Capitale e confermata nella periferia novecentesca (Piano d'ampliamento 1917-24), che ha permesso alla città murata di legarsi, con "decoro", alla dimensione del secolo XX. Sulla forma della città sono evidenti le ferite del secondo dopoguerra, prima fra tutte quella della confusa edificazione del quartiere di Novoli; tuttavia, il Piano del 1962, noto come Piano Detti, aveva riportato dignità estetica ed equilibrio territoriale alla città riaffermando, soprattutto, il primato della coerenza delle scelte. Tutto questo ha retto fino alla seconda metà degli anni Novanta quando, messo in scacco definitivamente lo strumento del PRGC - grazie anche alle Legge regionale n. 5/95 - si è passati con sempre maggiore velocità all'adeguamento delle scelte urbanistiche, alle richieste del mercato e della rendita fondiaria, ponendo l'attenzione sulle singole aree e ignorando il complesso sistema del quadro territoriale in cui si andavano ad inserire. La prassi è nota: da una parte si elaborano documenti di carattere generale senza una reale coerenza, dall'altra si definiscono progetti e si appaltano opere.

In questo contesto si inserisce la vicenda della tramvia, che dell'idea del vecchio tram ha veramente poco in quanto si tratta di treni, modello Sirio, di trentaquattro metri di lunghezza che transiteranno ogni tre minuti nei momenti di punta, in corsia protetta di circa otto metri di larghezza più i marciapiedi laterali, con pantografo e serviti dall'alto attraverso una selva di pali per l'alimentazione elettrica e che funzioneranno a batteria soltanto per il tratto Stazione-San Marco, quando a velocità ridotta attraverseranno il centro antico. Un veicolo ingombrante, usato efficacemente, nella nuova circonvallazione parigina dove la larghezza dei viali varia fra i quarantadue e i quarantasette metri, ma inadatto a percorrere qualsiasi tessuto storico e che quindi unisce l'impatto estetico negativo alla rigidità del percorso che non tiene conto né della qualità urbana né della vita cittadina, in quanto esclude servizi importanti come, per esempio, l'ospedale di Torre Galli che avrebbe imposto alla linea n. 1 una non impossibile modifica del percorso previsto.

La previsione dell'intero sistema e delle singole linee sembra essere stata elaborata in modo assai riduttivo e, forse, in una scala non adeguata. Le varianti sui 7,5 chilometri della linea n.1 sono ad oggi oltre cento e anche la ricostruzione cronologica presenta alcuni punti poco leggibili. Nel sito web ufficiale della Tramvia Fiorentina si legge, infatti, che l'inizio dei lavori della linea n.1 è il dicembre 2004 e la costituzione della società Tram di Firenze SpA è del 7 aprile 2005³. Il Piano Generale del Traffico Urbano figura posteriore (2006) e poco

³ Dal comunicato stampa: "Oggi, giovedì 7 aprile 2005, è stata costituita nella nostra città la Società Tram di Firenze SpA. La società, capitale sociale 7 miliardi di euro, ha come oggetto la realizzazione del Sistema Tramvia di Firenze e le attività di gestione, e più specificatamente: l'ingegneria, la realizzazione e la gestione della Seconda Linea Tramviaria; l'ingegneria, la realizzazione e la gestione del Primo Lotto della Terza Linea Tramviaria; la gestione della Prima Linea Tramviaria; l'ingegneria, la realizzazione e la gestione dell'eventuale completamento della Terza Linea Tramviaria; le attività di supervisione, gestione e controllo dei contratti di ingegneria, costruzione e gestione per la realizzazione e la gestione del Sistema Tramvia in relazione alla Convenzione di concessione con il Comune di Firenze; la gestione dei flussi finanziari inerenti la fase di costruzione e la fase di gestione del Sistema Tramvia di Firenze". Partecipano alla società: RATP International S.A 24,9%; ATAF SpA 24,1%; Baldassini-Tognozzi 13,9%; AnsaldoBreda 13,6% ed altri. Il Consiglio di Amministrazione: F.Bartaloni (Presidente), V. di Nardo (vice-presidente delegato Baldassini-Tognozzi), consiglieri: S.Caminiti (Architettura), B.Lombardi (RATP), S.Gianassi (ATAF), C.Mannucci (Ansaldo Breda), S.Sinapi (Alstom Transport System).



Tram modello "Sirio"



Linee della tramvia

dice sul sistema tranviario. Nella Carta della Mobilità Integrata del PGTU, dove si affronta il problema del trasporto su ferro, l'attenzione è rivolta ai "punti con marcato carattere di intermodalità [...] sui quali si dovrà lavorare nei prossimi anni". Lo stato di definizione dell'intero sistema sembra ancora essere allo studio, si legge, infatti: "In sostanza si vuole dar vita a uno schema *a grappolo* da cui risaltino le connessioni in ordine via via decrescente da quelle fra le diverse modalità di trasporto pubblico (ferro-ferro, ferro-bus, bus-bus) a quelle fra mezzo pubblico e mezzo privato, fino a quelle fra trasporto pubblico e mobilità elementare. [...] In sintesi nella Carta della Mobilità Integrata sono pertanto riportati lo sviluppo dei tracciati tramviario e ferroviario, appoggiati da un lato alle principali linee Ataf [...] dall'altro alla rete delle piste ciclabili [...]. Essa comprende: a) i tracciati delle linee della tramvia di superficie; b) il tracciato ferroviario con le stazioni minori destinate a vedere incrementato il proprio servizio (Rifredi, Campo di Marte, Statuto); c) la rete delle piste ciclabili, esistenti e di progetto, laddove essa tocca le stazioni ferroviarie minori e/o busvie; d) i parcheggi, esistenti o di previsione, prossimi ai luoghi di intermodalità".

Non c'è traccia di quanto dovrebbe avvenire del traffico privato, rispetto al quale, da interviste riportate dalla stampa locale si evince che dovrebbe ridursi fra il quindici ed il trenta per cento man mano che dal 2010 in poi entreranno in funzione le linee della tramvia; ma nessuna risposta o simulazione viene mostrata (esiste?) per capire cosa succederà sulla attuale rete viaria cui andrà a sovrapporsi una trincea di otto metri, che ridurrà e/o annullerà alcune carreggiate esistenti e provocherà un inevitabile travaso sulla rete viaria circostante. Traffico privato, dunque, ma anche mezzi di servizio e soccorso dai vigili del fuoco alle ambulanze per cui, ad oggi, non esistono previsioni o simulazioni. Così come non è detto come si dovranno comportare i cittadini nella loro quotidianità per i loro movimenti extra-tramvia con strade già invase da parcheggi e inadeguate a sopportare carichi superiori agli attuali.

L'ultima recente risposta è costruire ancora, usando la finanza di progetto per quaranta nuovi parcheggi per residenti sparsi nella città storica. Una soluzione che - si afferma - farà sparire il caos, i disservizi e gli ingorghi di traffico. Una vita da sogno e su queste enunciazioni fideistiche si procede alla realizzazione della linea 1 (Scandicci-Firenze, Stazione SMN) con forti finanziamenti statali degli ultimi due Governi (Berlusconi e Prodi) e si varano gli appalti per le linee 2 (Aeroporto - futura stazione Alta velocità - piazza Libertà via Stazione SMN e Duomo) e 3 (Careggi - Stazione SMN), mentre restano in attesa le linee 4 (Stazione Campo di Marte - Rovezzano) e 5 (Fortezza/Stazione SMN - Bagno a Ripoli).

Un programma poderoso che, basandosi sui binari, più di ogni altro intervento avrebbe necessitato di un inquadramento complessivo in grado di conciliare i vantaggi delle metropolitane di superficie (tempi di percorrenza certi, controllo dei coefficienti di inquinamento) con la permanenza sul territorio di ingombri notevoli e di percorsi inevitabilmente rigidi. Un sistema di questo tipo risolve, infatti, i problemi legati alle tratte medio-lunghe in funzione del raggiungimento di obiettivi ad alta frequenza (esempio: Stazione ferroviaria), ma è sconsigliabile per far fronte ad una quantità notevole di micro-spostamenti interni ad aree compatte e dense di funzioni diverse identificabili oggi con "la città dei motorini". Sono aree che a Firenze comprendono il centro antico e la prima

periferia storica fino alla ferrovia, dove gli spostamenti della quotidianità richiedono mezzi agili e percorsi flessibili in grado di adattarsi alle mutazioni funzionali urbane.

Il cambiamento è tangibile. Negli ultimi anni il centro storico ha perso popolazione residente e ben oltre la metà dei suoi studenti universitari (solo, ed in parte, Architettura e Lettere sono rimaste), nel giro di un quinquennio uscirà tutto il sistema-Giustizia e fra dieci anni anche parte dell'apparato amministrativo pubblico (Provincia e Regione) e la Scuola dei Carabinieri, oggi in piazza S. M. Novella, si muoverà verso Castello.

Le dimissioni militari faranno il resto. Eppure non esiste una strategia unitaria per i grandi contenitori storici che si libereranno: su tutti, come un monito silenzioso e drammatico, si staglia la vicenda di Sant'Orsola⁴ che da trent'anni attende di essere riscattato dall'abbandono.

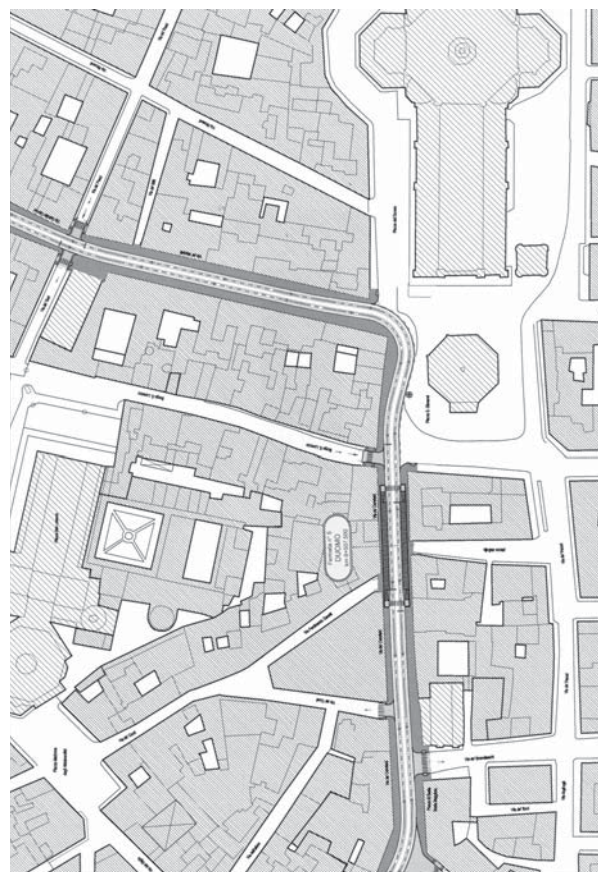
Anche volendo ignorare le problematiche connesse alla città storica e concentrandoci soltanto sul tema tramvia, si possono rilevare i due punti di maggiore criticità del sistema:

- il primo connesso alla centralità della Stazione di S.M. Novella che è nel cuore di Firenze e funziona da principale nodo di interscambio (treno - bus urbano ed extraurbano - parcheggio per auto private), producendo l'attraversamento di piazza del Duomo in tangenza al Battistero;
- il secondo attiene alla mancanza di ogni soluzione, almeno per i prossimi quindici anni, per l'attraversamento di Firenze nelle due direzioni est-ovest e nord-sud, per le quali non si dovrà intaccare l'area definita dalle mura trecentesche.

Ma il passaggio dal Duomo è *condizio sine qua non* per il Comune e la società Tram di Firenze, in quanto questa tratta è stimata su un incremento del trenta per cento dei passeggeri e poiché il Comune dovrà intervenire indennizzando la società se non saranno raggiunti quarantacinquemila passeggeri l'anno, il mistero della inscindibilità del binomio "tram-Duomo" è presto svelato.

Nel frattempo si consumano altri disastri: il viale centrale delle Cascine (parco pubblico monumentale e "bene" vincolato) nell'ultimo tratto è invaso dalla linea 1⁵ e molti alberi secolari saranno abbattuti o semplicemente moriranno per far posto ai piloni d'alimentazione; non

Tracciato in Piazza Duomo



⁴ Sant'Orsola, edificio demaniale nel quartiere di San Lorenzo, ex-convento, manifattura tabacchi (1810-1940), poi centro sfrattati, in seguito destinato all'Università e infine richiesto dal Ministero Finanze per caserma e alloggi. Abbandonata da più di trent'anni è il simbolo del degrado edilizio e sociale del centro storico.

⁵ La linea 1 (lunghezza pari a 7.500 metri) parte da Scandicci in prossimità di Villa Costanza, dove è ubicato anche il deposito-officina, e prosegue lungo Viale Aldo Moro. Dopo l'attraversamento del torrente Greve, la linea entra nel territorio del Comune di Firenze e percorre Viale Nenni servendo il quartiere di Legnaia con le fermate di Ronco Corto e Foggini; qui interseca anche un fondamentale nodo di traffico viabilistico cittadino. Il percorso si snoda attraverso Viale Talenti e Via del Sansovino per poi oltrepassare il fiume Arno con la realizzazione di un nuovo ponte. Successivamente, la linea incontra Piazza Vittorio Veneto, Viale Rosselli e Via Jacopo da Diacceto, per poi raggiungere il capolinea della stazione ferroviaria di Santa Maria Novella che sarà anche il punto di corrispondenza delle Linee 1, 2 e 3 (fonte: sito ufficiale Tramvia fiorentina).

solo, il tracciato si immette nei viali di circonvallazione con una doppia curva e taglia ogni rapporto fra la città e il “suo” parco. A sottolineare la contraddizione si può leggere come nel Piano di Gestione redatto per l’Unesco si dica che il Parco delle Cascine “appartenga alla città storica” e che la sua tutela sia “inalterabile”: gli stessi concetti sono ripresi nella relazione del Piano Strutturale (2007) e nelle indicazioni delle “Invarianti strutturali” ai sensi della LR. 1/2000. Ma - come viene detto - gli alberi si ri-piantano, anzi ne verranno ri-piantati molti di più e molto più giovani e dunque anche le associazioni ambientaliste, come Legambiente o Arci, e gli stessi rappresentanti verdi in Consiglio comunale si sono detti favorevoli all’operazione. Una posizione che ha permesso di eliminare una quantità di alberi⁶ in viale Morgagni a Careggi come sulla cerchia storica e che condanna al cemento e all’asfalto le vie novecentesche, che di alberi avevano solo il filare centrale. Ma si sa, il verde non è parte della qualità urbana e poi, a Firenze, le colline sono una cornice naturale verde nota in tutto il mondo.

Il viale degli Olmi alle Cascine



Porta al Prato nella fase di costruzione



⁶ Per la prima linea il progetto di massima di sistemazione delle aree a verde, approvato dalla Soprintendenza, prevede complessivamente il reimpianto di 626 alberi, di cui 515 nel Comune di Firenze e 116 a Scandicci, a fronte di 214 abbattimenti (198 a Firenze e 16 a Scandicci). Via del Sansovino e viale Talenti da strade di puro scorrimento diventeranno veri viali alberati con al centro la tramvia. I lavori per il passaggio della tramvia hanno comportato l’abbattimento dei pini oggi esistenti: 67 alberi che saranno sostituiti dallo stesso numero di piante. Il progetto prevede, infatti, siepi e alberature di arredo. La scelta è caduta su biancospini a fiore bianco e rosa, e tigli (fonte: sito ufficiale Tramvia fiorentina).

