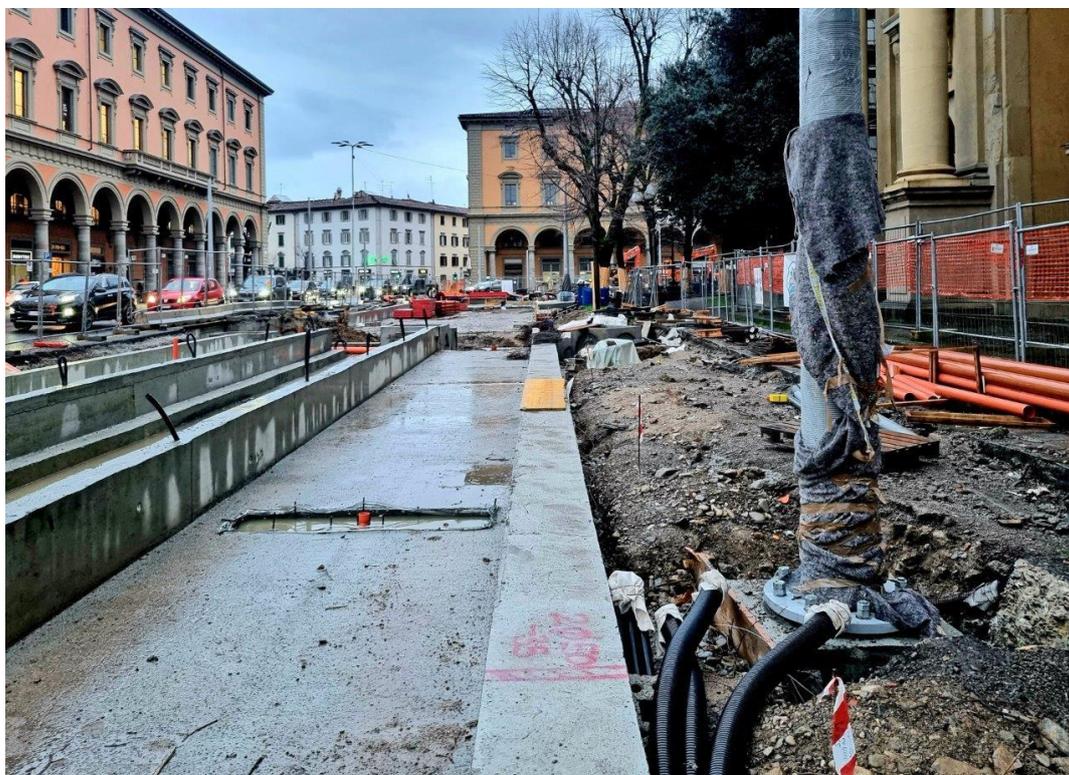


# TRAMVIE, IL RECORD E' DI SPESA E DI INGORGHI (di Paolo Celebre)



**Il cantiere per la VACS in piazza della Libertà**

In occasione di una recente visita della Commissaria europea per la coesione e le riforme Elisa Ferreira a Firenze il Sindaco Nardella ha affermato che *“La tramvia ci ha fatto registrare un record in chiusura del 2023 di più di 35 milioni di passeggeri, un dato mai visto prima, superiore al periodo precedente al covid”*. L'affermazione però è contestabile visto che il dato pre-covid, di 34,5 mln del 2019 è di fatto equivalente a quello del 2023, se si tiene conto che la linea 2 fu inaugurata nel febbraio di quell'anno. Inoltre, stando ai dati riportati sul sito del Comune, ci sono sempre 3 mln di pax/anno in meno rispetto alla garanzia del piano economico finanziario della concessione. Ciò significa che il Comune in questi anni ha dovuto rimborsare al privato i mancati introiti da bigliettazione. I numeri di pax/anno in meno negli anni del Covid sono stati infatti 17 mln nel '20, 14 mln nel '21 e 7,5 mln nel '22.

Purtroppo c'è completa opacità sulla misura dei rimborsi e su possibili controversie, mentre si è in attesa che la giudice si esprima sulla richiesta di rinvio a giudizio per falso in bilancio dell' AD di Gest Jean Luc Laugaa e del Presidente del consiglio di amministrazione François Mazza.

Nell'incontro tra il Sindaco e la Commissaria europea si è parlato della linea 3.2.2. per Rovezzano sul cui progetto definitivo si attende il parere del Ministero dei Trasporti. In particolare si è in dubbio se il tratto viale Don Minzoni-viale dei Mille debba essere a binario unico o doppio, dipendendo da ciò il numero di alberi

da tagliare, su una tratta di 6 km che comporterà comunque l'eliminazione di centinaia di piante mature.

Nel frattempo, secondo *Mal'Aria di città 2024*, indagine annuale di Legambiente sulla qualità dell'aria nelle città italiane, Firenze è tra le poche città italiane nelle quali è aumentato il biossido d'azoto (NO<sub>2</sub>), un inquinante da traffico. Un dato questo che contrasta con la generale tendenza alla diminuzione del composto a livello nazionale. La centralina di viale Gramsci registra infatti 41 ngr/mc, oltre il limite di legge di 40, già superiore a quelli indicati dall'OMS (Organizzazione mondiale della sanità) e ben distante dai limiti in approvazione in UE per il 2030.

Ciò, come ammette anche Legambiente, è dovuto soprattutto ai cantieri della tramvia, che interessano i Viali e lo stesso Centro storico con cronici rallentamenti della circolazione, per i quali, dichiara il Presidente dell'associazione, occorre "stringere i denti". Cosa che però i fiorentini fanno da circa venti anni.

Intanto, sempre ricorrendo a fondi europei per lo sviluppo e la coesione (FSC) e a Cassa depositi e prestiti il Comune può coprire il finanziamento della tratta Leopolda-Piagge della linea T4, e ha già firmato il contratto per la progettazione e la realizzazione della seconda tratta Piagge-Campi Bisenzio. La linea T4 di complessivi 12 km. comporterà anche tre opere accessorie: la nuova Pistoiese-Rosselli, i collegamenti all'interno delle Piagge e il nuovo parcheggio scambiatore all'Indiano. E' per questo che i costi della T4, malgrado si riutilizzi una sede ferroviaria, schizzano alle stelle (ben oltre i 40 milioni a km.)!

In realtà non si tratta di semplici linee tranviarie ma di veri e propri progetti di valorizzazione ed espansione immobiliare sostenuti da finanziamenti pubblici. Nel caso della linea 3.2.1 tra piazza della Libertà e Bagno a Ripoli, realizzata con un *project financing* e comprensiva di un nuovo ponte sull'Arno, la spesa ammonta a 447 mln, di cui 221,8 finanziati dal Pnrr e altri 144 provenienti da Stato, Regione e Comune, con un concorso dei privati inferiore al 18%.

La linea per le Piagge-Campi invece, contribuirà alla valorizzazione dei quartieri attorno alla via Pistoiese e alla ferrovia pisana e favorirà cospicui investimenti privati nel distretto creativo della ex Manifattura Tabacchi. Insomma le tramvie, come già avviene per le tratte in esercizio, accelerano il processo di semplificazione commerciale e la conversione della prima periferia agli affitti brevi per turisti in transito, studenti agiati e pensionati danarosi.

Da un punto di vista trasportistico invece la rete tranviaria che si sta realizzando ha poco senso.

Ad esempio, l'alta frequentazione della T1 è in buona parte prodotta dai turisti provenienti dal parcheggio dei bus di Villa Costanza sulla A1, con conseguente eccessivo affollamento delle vetture.

La prevista linea per lo stadio e Rovezzano non porterà alcun vantaggio ai residenti del Campo di Marte costretti a convergere in piazza della Libertà e a restare separati dai quartieri orientali.

Il Centro storico, una volta che entrerà in funzione la linea per San Marco continuerà a non essere veramente servito dal trasporto pubblico, divenendo sempre più un parco giochi per rampolli anglofoni o preda del *degrado*

metropolitano. Per non parlare del sistema generale dei servizi di trasporto pubblico, dalla inefficiente rete bus agli scarsi servizi ferroviari regionali e metropolitani.

C'è da dubitare insomma che il completamento della rete tranviaria produca significative riduzioni della complessiva pressione veicolare, come sa bene anche il Comune, visto che per conseguire questo obiettivo, più che a dati e statistiche aggiornate, si affiderà alla realizzazione dello Scudo Verde, auspicando una forte limitazione delle percorrenze automobilistiche e della conseguente produzione di inquinanti.

Senza contare il rovinoso impatto già prodotto [sui beni ambientali e culturali](#) della città Patrimonio dell'Unesco, [con la sistematica distruzione dello spazio pubblico di qualità](#).

Insomma il bilancio dei costi e dei benefici di queste costosissime e pletoriche tramvie continua a non essere affatto favorevole per la città.



**La tramvia in Viale Strozzi**

La Commissaria Ferreira che, dopo aver visitato la *Smart city control room* per la gestione del traffico, dichiara che “*la nuova rete di trasporto pubblico europeo è tra le più avanzate che abbiamo a livello di impatto ambientale*” rischia così di assomigliare a Caterina di Russia in visita al villaggio Potemkin (di cartone secondo la leggenda popolare) o al Duce in visita alle aziende agricole (con le vacche al seguito secondo un'altra leggenda).