

# PALÒPOLI ALLE URNE

Nel gennaio 2021 il sindaco Nardella annunciando il primo viaggio di prova del tram a batteria tra la fermata *Stazione-Alamanni* e *Fortezza*. dichiarava : “*Le risultanze dei test aprono la strada all’eliminazione dei pali da piazza della Stazione, come da noi stessi auspicato fin dalla messa in esercizio delle ultime due linee ... il trasporto pubblico, tanto più nei centri storici, dovrà essere meno impattante e sempre più sostenibile. Non è un caso se il progetto per la tratta di Bagno a Ripoli prevede circa 2,5 chilometri senza pali. I nuovi tram dovranno quindi avere una doppia alimentazione, sia dalla linea aerea che con le batterie*”.

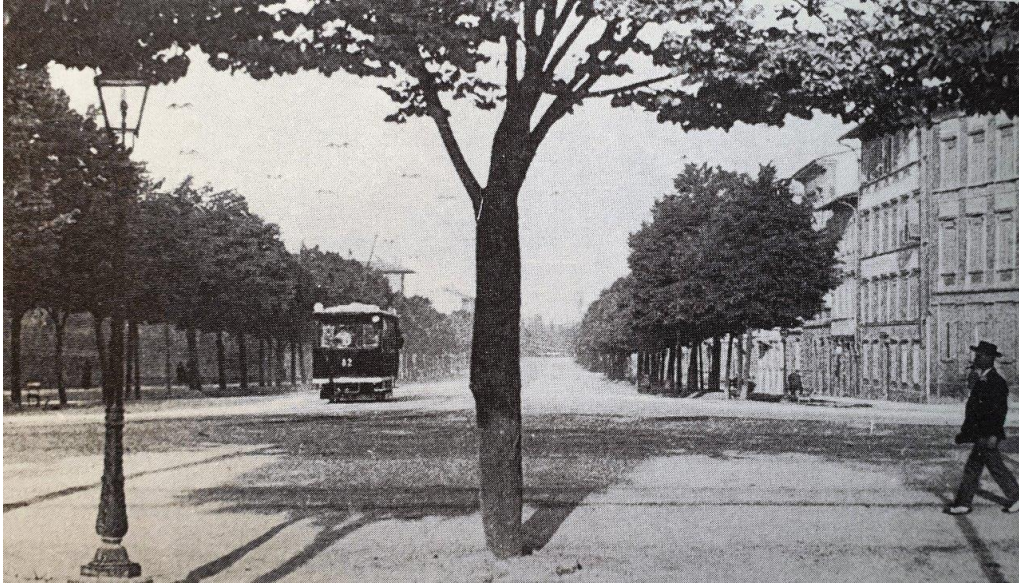


1939. Piazza della Stazione



2022. Piazza della Stazione

L'Assessore Giorgetti aggiungeva: *“Abbiamo testato la modifica ad un tram, già in esercizio, per poter percorrere dei tratti alimentati a batteria e potere successivamente rimuovere porzioni di linee di contatto e pali nelle zone più impattanti in particolare in piazza della Stazione. Inoltre evitare in alcuni tratti della tramvia in costruzione, denominata Variante al centro storico, l'esecuzione della linea di contatto alimentando il tram a batteria”*.



**1906. Viale Principessa Margherita (oggi Spartaco Lavagnini).**



**2024. Viale Spartaco Lavagnini**

Purtroppo le promesse di Assessore e Sindaco si sono rivelate da marini e la ferraglia di catenarie e pali (insieme al cemento) permane in piazza della Stazione

ed ha occupato il viale Lavagnini, la piazza della Libertà e il viale Don Minzoni, giungendo fin nella piazza di San Marco.

Né consultando il sito di *Hitachi Rail* vi è qualche novità su un prototipo concepito nel 2020 per Firenze, ma evidentemente in ritardo per qualche ragione tecnica od economica. Va detto che non deve essere granché, visto che nel progetto della linea per Bagno a Ripoli, i tratti a batteria riguardano solo il 35% del percorso. Come afferma infatti il costruttore il nuovo tram con batteria a capacità scalabile, ha sempre bisogno di ampi tratti di catenaria. Insomma, è buono per eliminare i pali dal carosello della Stazione o poco più, come promesso anche recentemente dal Sindaco. Di sistemi tecnologicamente più evoluti, come alcuni tipi di tram o bus elettrici da tempo impiegati in alcune città europee (per fare un esempio nel centro settecentesco di Bordeaux) non c'è traccia nella discussione.

Circa l'impatto sullo spazio pubblico di questa strada ferrata adatta per linee di cintura ma non per i centri storici, basta un confronto con il passato – vedi foto – per comprendere l'impatto della nuova infrastruttura sullo spazio pubblico.

Si dirà che nel mezzo c'è un secolo di evoluzione tecnologica e sociale e che anche il traffico veicolare costituisce ferraglia e vulnus paesaggistico. Giusto, ma quella ferraglia non viene eliminata dalla nuova, anzi la affianca con due corsie per lato. Il risultato, accanto ad emissioni inquinanti, rumore e rovinosi abbattimenti di alberi maturi, è uno spazio pubblico sempre più caotico, segregante ed impervio, soprattutto per i fruitori più deboli (vecchi, bambini, portatori di handicap, ecc). Insomma una città nemica dei cittadini, con buona pace delle rassicuranti foto simulazioni di progetto.

Intanto le tramvie sono entrate in campagna elettorale e mentre il candidato della destra le definisce “*disastrose e da revisionare in maniera radicale e totale*”, la maggioranza che ha amministrato Firenze accusa il primo di agitare un tema ideologico, visto il successo di pubblico delle tramvie e la diminuzione del traffico su alcune direttrici. Un'affermazione questa tutta da verificare vista la cronica congestione in quadranti della città anche lontani dai cantieri e visti i livelli di biossido di azoto denunciati recentemente da Legambiente.

C'è un tema però che secondo noi dovrebbe maggiormente entrare nella campagna elettorale ed è quello del recente rinvio a giudizio per “falso in bilancio” e “illecito amministrativo” per Jan Luc Laugaa e Francois Mazza rispettivamente amministratore delegato e presidente del consiglio di amministrazione di Gest, l'azienda che gestisce la rete tranviaria di Firenze.

Se non altro per il fatto che quest'azienda, accusata di aver sottratto circa 10 milioni di euro al Comune tra il '17 e il '21, gestisce e di fatto amministra, anche tramite Autolinee Toscane, gran parte del trasporto pubblico nel capoluogo e in tutta la Regione. Ne vorranno parlare in campagna elettorale i candidati sindaco ?

