

Il ritorno del 'tranvai'

“La tramvia di Firenze è un’opera fondamentale destinata a cambiare il modo di spostarsi in città e nell’area metropolitana.” Così era presentata la tramvia nella newsletter ‘Palazzo Vecchio Informa’ del marzo 2005. La realtà che abbiamo davanti agli occhi tutti i giorni ci parla però di ingorghi, traffico, autobus con percorsi deviati, sensi di marcia stravolti, cantieri che spuntano come funghi... insomma grande stress e tanta incertezza per l’incauto cittadino che decide di spostarsi per Firenze.

Due zone che vivono fortemente il disagio dei cantieri sono la zona di via del Sansovino e della stazione centrale: ricordiamo nel primo caso l’abbattimento di 67 alberi e l’interramento del vicino sottopasso di via Foggini (con il conseguente congestionamento del traffico in partenza ed arrivo dalla FI-PI-LI) e nel secondo caso l’inversione del senso di marcia alla pensilina del lato partenze, che provoca continui ingorghi all’angolo tra via Alamanni e via degli Orti Oricellari.

Tutto questo disagio ha però come nobile scopo la nascita di “un sistema integrato di trasporto ferro-gomma che avvicina Firenze all’Europa” come ci spiegava il numero 1 della newsletter della nuova tramvia, ‘TraMagazine’. Ci sono però alcune zone molto trafficate, per esempio Le Piagge e Novoli, che sono solo sfiorate dalla tramvia. Via Pistoiese e via Baracca continueranno quindi ad indossare la maglia nera delle strade con più alto numero di incidenti? La soluzione prevista per quest’area è l’incremento dell’uso metropolitano del treno. Già dal febbraio 2002 con un qualsiasi tipo di titolo di viaggio dell’Ataf (dai semplici biglietti orari agli abbonamenti) si possono utilizzare anche i treni regionali in servizio all’interno del sistema ferroviario urbano (che comprende le stazioni Campo di Marte, Santa Maria Novella, Statuto, Rifredi, Castello). Stessa possibilità anche per i bus delle compagnie extraurbane in entrata e in uscita dalla

città (ovviamente solo all'interno dei confini comunali di Firenze). Questo grazie ad un protocollo d'intesa fra enti locali, Trenitalia, Ataf e le maggiori compagnie del trasporto extraurbano (tra le altre Sita, Lazzi, Li-nea, Cap, Copit).

La ferrovia disegnata nei depliant di 'Uno, due, tre, tramvia' promette nel futuro la nascita di una vera stazione alle Piagge e la rinascita di quella delle Cascine, nonché la messa a terra di nuovi binari nei due tratti dal Barco fino a piazza Puccini e a porta a Prato (stazione Leopolda), e dall'Osmannoro fino a Peretola aeroporto per confluire poi nella stazione di Rifredi.

La prospettiva di un sistema integrato ferrotramviario pubblico efficiente e meno inquinante è allettante, ma restano i dubbi rispetto alla situazione attuale, che vede deserti i parcheggi scambiatori, e alla futura: arriveremo vivi a tanta bellezza?