



PERIODICO DEL COMITATO
PER LA METROPOLITANA
A FIRENZE

FIRENZE C'È

la città come tu la vuoi



N. 9 / NOVEMBRE 2006

Allegato al giornale "La Piazza"

LA TRAMVIA I FIORENTINI NON LA VOGLIONO



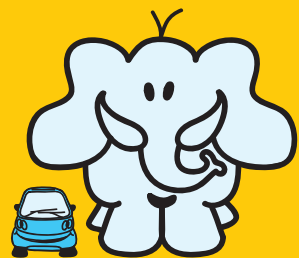
Fiaccolata del 7 giugno 2006 in Via dello Statuto.

Un elefante sta per entrare in una Smart. Possibile? "Proprio così – ride Mario Razzanelli, capogruppo Udc al Comune di Firenze -. Il Comune di Firenze vuol far passare la linea 3 della tramvia, un bestione lungo 34 metri, alto 3,30 e largo 2,50, in strade come via dello Statuto, via Vittorio Emanuele II e via Corrido-

ni". Per fermare il progetto, tanto inutile quanto invasivo, 150 fiorentini hanno depositato una richiesta di referendum consultivo (ai sensi dell'art.101 dello Statuto del Comune di Firenze) per chiedere l'abrogazione della delibera che ha dato il via alla costruzione della linea 3 della tramvia. "Un'iniziativa partita dai cittadini", precisa Razzanelli, che spiega: "In attesa che l'iter referendario abbia inizio con la nomina dei tre saggi (*), è partita anche la raccolta firme per chiedere al Comune di Firenze di effettuare un sondaggio di opinione (ai sensi dell'art.100 dello Statuto) per sentire se i fiorentini

sono d'accordo con la costruzione della tramvia per risolvere i problemi del traffico a Firenze. Ne servono 5mila per dare subito il via a un sondaggio nel Quartiere 5, e altre 2500 per estendere il sondaggio a tutta la città". "La protesta contro questo folle progetto si è ormai allargata a macchia d'olio a tutta la città – prosegue Razzanelli - Tutti i fiorentini non vogliono che piazza Duomo sia deturpata da orribili fili aerei ed anche a Novoli sono contrari al progetto".

(*) Il Consiglio Comunale è latitante da quasi tre mesi ad adempiere a questo obbligo istituzionale



Firma
per Fermare
la LINEA 3
della Tramvia

Difendi Firenze,
chiama per firmare
Associazione Firenze Linea 3:
- Barbara Borghesi, tel. 055 483192
- Nadia Barzocchi, tel. 333 3552567

Mario Razzanelli, tel. 055 6813343
fax 055 6813369 - m.razzanelli@tin.it

Comitato Promotore
per la Metropolitana
a Firenze

TRAMVIA: UN DEBITO PER FIRENZE



LINEA 1: SARA' UN DEBITO DI 6 MILIONI DI EURO ALL'ANNO A CARICO DEI FIORENTINI = PIU' ICI, PIU' TASSA SUI RIFIUTI, PIU' IRPEF, PIU' CONTRAVVENZIONI, RINCARO DEL BIGLIETTO ATAF

La gestione della sola linea 1 costerà al Comune una perdita di circa 6 milioni di euro all'anno, che vorrà dire per noi cittadini, che la dovremo comunque finanziare, più Ici, più tassa sui rifiuti, più Irpef, più contravvenzioni, ulteriore rincaro del biglietto dell'Ataf, ecc. "Questo perché il Comune ha garantito alla Ratp (ente gestore della tramvia) un incasso indicizzato di quasi 7 milioni di euro l'anno - ha detto Razzanelli -. Ma se si considera che il numero di passeggeri sulla linea Ataf che da Scandicci porta in centro è di 1 milione e 200 mila all'anno (con un incasso medio di 0,40 euro a passeggero, per un totale di 480 mila euro), si capisce bene che siamo di fronte ad una perdita di almeno 6 milioni di euro l'anno indicizzati a partire dal primo gennaio 2008".

LINEA 1: PER IL RITARDO DELLA CONSEGNA IL COMUNE SBORSERÀ 8 MILIONI DI EURO. CHI LI PAGHERÀ ?

Il Comune di Firenze si è impegnato a pagare, a partire dal 1 gennaio 2008, alla Ratp (ente gestore della tramvia) quasi 700 mila euro per ogni mese di ritardo nella consegna della linea 1 della tramvia. Ebbene, dato che il solo cantiere alla stazione è stato fatto slittare di 5 mesi, e che tutto il progetto viaggia con 6 mesi di ritardo, la penale è già lievitata alla cifra astronomica di più di 8 milioni di euro. Ormai il progetto tranviario, oltre che una follia urbanistica, sta diventando una barzelletta.

LINEA 3: CAREGGI - FORTEZZA. UN IMBUTO CHE BLOCCHERÀ LA CITTA' IMPEDENDO IL TRANSITO DI AMBULANZE, VIGILI DEL FUOCO, POLIZIA, CARABINIERI, TAXI, AUTOBUS E DI TUTTI GLI ALTRI MEZZI PUBBLICI E PRIVATI

Da sempre contrario alla realizzazione di un sistema tranviario per la soluzione dei problemi del traffico a Firenze, Mario Razzanelli, presidente del Comitato promotore della metropolitana sotterranea, non ha dubbi: "La linea 3 è davvero improponibile. Bloccherà la città impedendo il transito di ambulanze, vigili del fuoco, polizia, carabinieri e di tutti gli altri mezzi pubblici e privati. La ragione è molto semplice: la linea 3 occuperà nel tratto Careggi-Fortezza circa il 50% della sede stradale, il che vuol dire che per la legge sui flussi (*) per 'pareggiare l'attuale situazione di caos' la percentuale di persone che dovrebbero abbandonare il mezzo privato a favore della tramvia dovrebbe salire al 70%. Visto che l'architetto Preti, responsabile della cantierizzazione della tramvia, ha detto che la tramvia sposterà il 15% di automobilisti verso questo mezzo di pubblico, il Comune dovrebbe spiegarci che ne sarà di quel 55% che non sarà più in grado di muoversi per mancanza fisica di spazio".

() La riduzione della velocità del flusso è più che proporzionale alla riduzione della sezione dalla quale il flusso stesso passa. L'esempio tipico lo abbiamo in autostrada quando, in condizioni di traffico intenso, ci troviamo di fronte ad una corsia chiusa per lavori. Ebbene, in questi casi anziché dimezzare la velocità, siamo costretti a fermarci.*

BASTANO LE CORSIE PREFERENZIALI PER I BUS SE SI VUOLE PRIVILEGIARE IL TRASPORTO PUBBLICO

Lo stesso architetto del Comune di Firenze Mario Preti, in un incontro organizzato da 'Vivi Firenze', ha affermato che è stato sufficiente aggiungere qualche tratto di corsia preferenziale tra Scandicci e Firenze per far arrivare i bus da Scandicci alla stazione centrale in 12 minuti, ovvero nello stesso tempo che impiegherà la tramvia.

Ed ha "ragione"! Per ridurre i tempi di percorrenza del trasporto pubblico è infatti sufficiente aumentare il numero di corsie preferenziali. E così facendo si risparmiano 1500 miliardi di vecchie lire che **servono per costruire la tramvia**. Che dire poi

del fatto che le corsie preferenziali possono essere utilizzate per il transito di tutti gli altri mezzi pubblici e che possono essere modificate, spostate o tolte con costi relativamente ridotti? Insomma, lo sanno tutti che la tramvia fu inventata quando il trasporto su gomma non era ancora nato!

LINEA 2: PASSERÀ DA PIAZZA DUOMO DETURPANDO LA VISTA



I fiorentini hanno ragione di protestare. Un sindaco illuminato aveva tolto gli orribili fili aerei che invece questa amministrazione vorrebbe rimettere. "Spero alla fine prevalga il buon senso - aggiunge Razzanelli, - e che i finanziamenti, attraverso una rinegoziazione dei contratti con la Ratp, vengano trasferiti per costruire almeno un primo tratto di metropolitana sotterranea che colleghi il centro all'aeroporto".

L'ARCHITETTO GIANNI CAVALLINA: SARA' UN IMBUTO PER IL TRAFFICO

"La tramvia a Firenze? Beh, intanto ricorderei che i tram furono tolti dal Sindaco La Pira circolazione nel 1957, quando il traffico di allora, nemmeno paragonabile a quello odierno, cominciava già a procurare grossi guai. E poi ci sono città come Torino, Bergamo, Modena, Perugia e Napoli, che presentano problemi di circolazione analoghi a quelli di Firenze, che si stanno dotando di moderne linee metropolitane sotterranee". Cosa ne pensa, architetto, della linea 3? "Si capisce che, essendo nata per collegare Careggi a viale Europa, sarà la linea principale di tutto il sistema. Peccato però che invece di inter-

ettare il centro, invaderà i viali, dove nemmeno il nemico più acerrimo delle automobili potrà illudersi di bloccare il traffico privato su gomma". Passando al tracciato, prosegue Cavallina, "la linea 3 in viale Morgagni ridurrà alla metà lo spessore stradale, che arriverà a 7 metri in prossimità delle fermate. Ma da lì passa gran parte del traffico che si sposta verso Sesto Fiorentino e il suo hinterland produttivo e commerciale!". "Poi il traffico su gomma, ambu-

lanze comprese, sarà fortemente penalizzato sulla direttrice piazza Tavanti-Fortezza. In piazza Leopoldo, poi, la tramvia (in sede protetta) lascerà 2 metri circa dal marciapiedi in due punti; e lo stesso avverrà tra piazza Viessesux e via Guasti, dove comunque il progetto prevede la riduzione dei marciapiedi. Riduzioni che, in corso

d'opera, dovranno essere ben più radicali, rimodellando una sede stradale per i veicoli su gomma che permetta almeno il transito delle ambulanze".



Mario Razzanelli, da sempre a difesa di Firenze