



PERIODICO DEL COMITATO
PER LA METROPOLITANA
A FIRENZE

FIRENZE C'È

la città come tu la vuoi

N. 10 / DICEMBRE 2006

Allegato al giornale "La Piazza"

VERSO IL REFERENDUM

Appena partirà, si potrà firmare oltre che nei banchini, in tutte le sedi di quartiere e a Palazzo Vecchio.

L'imponente macchina della tramvia potrebbe essere bloccata da un momento all'altro. Se infatti l'amministrazione continua a dire che il progetto, del quale si parla ormai da vent'anni, si realizzerà, dello stesso avviso non sono numerosi cittadini, convinti che si tratti di un progetto troppo invasivo e dispendioso. Ma la miccia che potrebbe in parte far saltare in aria il progetto è rappresentata da un sondaggio di opinione che a breve dovrebbe riguardare l'intero quartiere 5, e soprattutto da un referendum che,

secondo l'ipotesi degli organizzatori, dovrebbe portare la città a esprimersi a favore o contro la linea 3 della tramvia a giugno o ad ottobre del prossimo anno. Dallo scorso luglio, ricordiamolo, è partita una raccolta firme per dare il via a ben due sondaggi di opinione, ai sensi dell'articolo 100 dello Statuto. Ne servono 5mila per 'obbligare' l'amministrazione a dare il via a un sondaggio nel quartiere 5, e altre 2500 per estendere il sondaggio a tutta la città. "Un'iniziativa promossa in maniera trasversale dai cittadini dello Statuto", sottoli-

nea Razzanelli, ricordando che, a quel punto, "a fare il sondaggio sarà un istituto incaricato dal Sindaco". Ma adesso c'è una novità. "Lo scorso novembre, dopo tre mesi di attesa, il consiglio comunale ha nominato i tre saggi (Antonio Andrea, Paolo Golini e Carlo Marzuoli, ndr.) che entro il 13 dicembre dovranno esaminare i quesiti referendari - fa sapere Razzanelli. Insomma, a questo punto è partita anche la procedura referendaria che consentirà ai cittadini di esprimersi sulla linea 3. Una volta giudicato ammissi-

bile il quesito, ci saranno quattro mesi di tempo per raccogliere 10mila firme". Così, mentre i lavori vanno avanti, procedono anche le 'patate bollenti' dei sondaggi e del referendum.



TRAMVIA: LA PROTESTA SI ALLARGA A TUTTA LA CITTÀ

È una protesta grande come tutta la città quella contro la tramvia. Ormai, infatti, non c'è un quartiere dove sia accettato il passaggio di questo bestione lungo 34 metri, alto 3,30 e largo 2,50. Dopo la fiaccolata la scorsa primavera per le vie dello Statuto, e dopo vari incontri tra i cittadini e l'amministrazione, lo scorso ottobre si è svolto un imponente corteo lungo le vie del centro e, il mese dopo, un colorato sit-in al Duomo per dire no al passaggio della tramvia a pochi metri dal Battistero.



Tra i presenti, soprattutto cittadini dello Statuto, del Quartiere 1 e di Novoli (contrari al passaggio della linea 2). "Basta vedere la simulazione del passaggio della tramvia in piazza Duomo per rendersi conto della follia del progetto" tuona Mario Razzanelli, capogruppo Udc al Comune di Firenze. "Ci ritroveremo con orribili fili aerei che deturperanno la bel-

lezza della piazza, e la tramvia oscurerà la visuale del Battistero e del Duomo. Oltretutto, dato il raggio di curvatura molto stretto, in quel tratto la tramvia andrà poco più che a passo d'uomo. Insomma, una beffa nella beffa". "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".



**Comitato Promotore
per la Metropolitana
a Firenze**

LE NOSTRE STRADE NON SONO IN GRADO DI ACCOGLIERE LA TRAMVIA

"E' come voler far entrare un elefante in una Smart". A ribadire il concetto è Mario Razzanelli, che prosegue: "L'hanno capito anche i bambini che le nostre strade non sono adatte per ospitare questa vera e propria metropolitana di superficie. E invece i nostri amministratori vogliono far passare

un treno in strade come via dello Statuto, via Vittorio Emanuele II e via Corridoni". Proseguono Barbara Borghesi e Elisabetta Barzocchi dell'Associazione Firenze Linea 3: "Ci stiamo battendo contro lo snaturamento di un quartiere vivibile e dal vitale tessuto economico come il nostro - dicono

- Basti pensare che la costruzione della linea 3 renderà necessari l'abbattimento di tutti gli alberi da piazza Costituzione a tutta via Tavanti (in tutto 284 tra lecci, magnolie e pini), la riduzione della larghezza dei marciapiedi a m. 1,50 e lo stravolgimento delle piazze Muratori, Leopoldo,

Viuesseux e Dalmazia, che sono state appena risistemate. Per non parlare poi delle difficoltà per il parcheggio, la sosta veloce e l'attraversamento delle strade, tagliate in due da questo treno che, in certe vie, correrà proprio a ridosso delle case, creando anche un notevole inquinamento acustico".

LINEA 1, CHI PAGHERÀ I DEBITI?

I DEBITI CHE EREDITEREMO A CAUSA DELLA TRAMVIA.

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 - ricorda 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".

PER IL RITARDO CHI LI PAGHERÀ?

Il Comune di Firenze si è impegnato a pagare alla Ratp (ente gestore della tramvia), a partire dal primo gennaio 2008, 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. Insomma, la tramvia dissanguerà le casse comunali.

UNA CITTÀ A FERRO E FUOCO

Già presidente del Comitato promotore della metropolitana sotterranea, Mario Razzanelli spiega perché la tramvia non solo non risolverà i problemi di traffico di Firenze, ma li peggiorerà: "La linea 3 è improponibile. Bloccherà la città impedendo il transito di ambulanze, vigili del fuoco, polizia, carabinieri e di tutti gli altri mezzi pubblici e privati.

I motivi sono semplici: 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 a 70%.

Visto che l'architetto del Comune Mario Preti 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.*

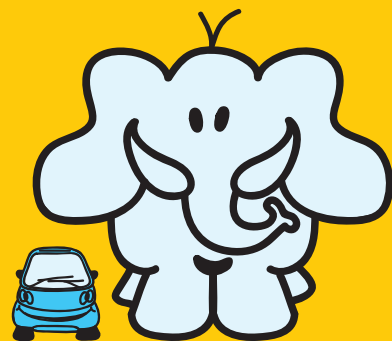
UN SONDAGGIO CHOCK

"Tre cittadini su quattro sono contro il tracciato Cerretani-Duomo-Cavour". E' quanto ha scoperto un sondaggio dell'Istituto Freni commissionato proprio da Razzanelli, che aggiunge: "Il 12% dei fiorentini ritiene che questo mezzo di trasporto aggraverà i problemi di traffico, mentre il 34% pensa che non li risolverà per niente. E il 52% sarebbe favorevole ad una sospensione dei lavori per rivedere il progetto. I dati rilevano che la tramvia è un progetto da fermare e da ripensare per il bene della città".

BASTANO LE CORSIE PREFERENZIALI

Lo stesso architetto del Comune di Firenze Mario Preti ha detto 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 è vero! Per ridurre i tempi di percorrenza del trasporto pubblico è sufficiente aumentare il numero di corsie preferenziali. E così facendo si risparmiano anche 1500 miliardi di vecchie lire. 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?

Ma te, lo metteresti un elefante in una smart?



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