

L'idea del Metrò rimane la soluzione giusta per Firenze

Macché desiderio, il tram che la giunta Domenici ci impone sarà una tragedia. Il traffico della città è già arrivato ai livelli di guardia e occupare 40 chilometri di strade con binari larghi 7 metri significherebbe congestionare ancor di più la circolazione.

Il trasporto privato è al collasso e i piani di Palazzo Vecchio non prevedono interventi sulle strade nonostante siano insufficienti. La tangenziale aspetta il completamento a Sud da 15 anni e solo ora il Piano strategico ha recepito l'urgenza del completamento a Nord, con il "tubone" sotto i colli di Careggi e Fiesole. Si aspetta la terza corsia dell'Autosole per dimenticare il blocco quotidiano tra Certosa e Signa, ben sapendo che non risolverà le code in uscita dalla Firenze-mare.

La mobilità sotto il Cupolone è assicurata per il 70 per cento da auto e motorini: delle 300mila persone che si muovono ogni giorno dalle 7 alle 9, 16mila arrivano col treno, 8.400 con i mezzi extraurbani e 125mila con i bus dell'Ataf. Numeri che dimostrano da soli

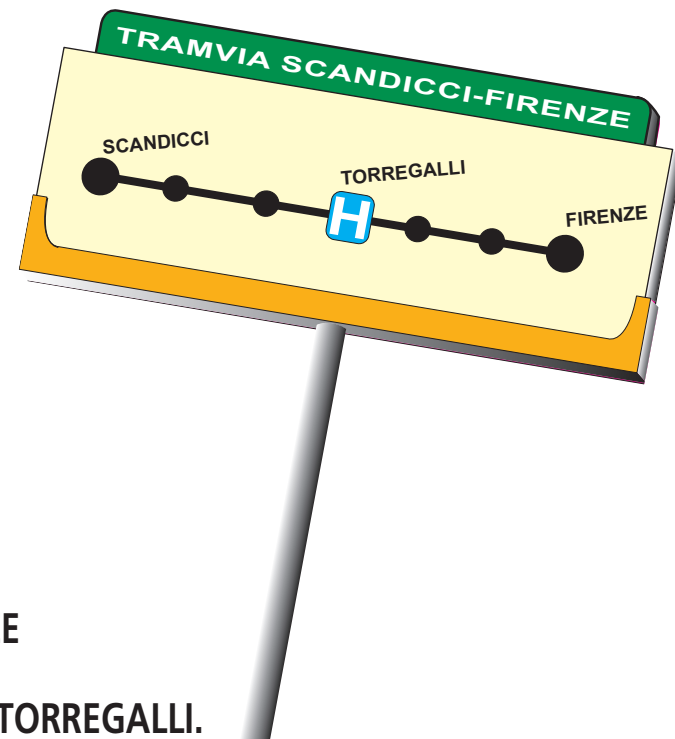
come, in strade poco capienti, il traffico sia sempre vischioso.

Così, per puntare sul trasporto pubblico, Palazzo Vecchio ha scartato il bus, perché viaggia nel traffico e non può rispettare gli orari. Ma invece che mettere il tram sottoterra, cioè in una sede diversa, lo lascia in superficie e riduce le strade. Tutto questo in un'epoca in cui il centro storico si sta svuotando sempre più, sia per la difficoltà di raggiungerlo sia per le norme che regolano la Ztl.

L'unica possibilità per assicurare una adeguata mobilità - e insieme snellire il traffico - è realizzare il Micrometrò. Il progetto dell'Università ha valutato tutte le componenti degli scavi (siti archeologici, falde acquifere) e ha appurato che la micrometropolitana è realizzabile già da ora. Ecco allora la proposta del Comitato: realizzare la metropolitana e creare parcheggi gratuiti esterni alla città, vicini alla metro o collegati con navette, in modo che tutta Firenze non abbia più l'assillo del traffico e torni vivibile per i fiorentini, ma anche appetibile per i turisti e l'economia.

I servizi pubblici devono avere tempi certi: solo l'efficienza darà a tutti la possibilità di scegliere tra mezzo pubblico e privato. Oggi l'automobile non è una scelta ma un'imposizione.

TORINO, ROMA, NAPOLI, MILANO E TANTE ALTRE CITTÀ ITALIANE STANNO FACENDO, O AMPLIANDO, LA LORO RETE SOTTERRANEA. FIRENZE, COME SEMPRE RIMANE INDIETRO. PERCHÉ?



LA FUTURA LINEA DELLA TRAMVIA SCANDICCI-FIRENZE NON ARRIVERÀ ALL'OSPEDALE DI TORREGALLI.

UNA FERMATA A TORREGALLI





La linea 1 fermerà alla copp di Viale Nenni e non prevede la fermata, sicuramente più utile, all'Ospedale di Torregalli.

Quante persone andranno a fare la spesa usando la tramvia?

È un tormentone che ci perseguita da anni: la linea 1, la Firenze-Scandicci, della tramvia, non fermerà all'Ospedale di Torregalli ma alla coop di Viale Nenni. Come cittadini, non conosciamo le ragioni, ma crediamo che modificare il tracciato per alcune centinaia di metri possa solo far bene a tutti noi. E poi, non vediamo l'utilità di fare una fermata alla coop in quanto chi utilizzerà la tramvia per fare la spesa?

Riflessione che sembrano scontate e semplici, ma alle quali l'amministrazione comunale sembra non tenere conto: l'importante è costruire le rotaie, poi quello che succede non importa. Altra riflessione, e non ci sembra cosa da poco, è che la linea 1, sicuramente affollata nelle ore di punta, si troverà completamente vuota nel resto

della giornata: valeva la pena spendere tutti quei milioni di euro per poche ore giornaliere?

Ormai, è fatta, i lavori sono partiti e quello che chiediamo è di fare una piccola curva verso l'Ospedale di Torregalli, cosa, se i nostri amministratori pubblici, capendo il problema sociale, possono risolvere semplicemente.

Intanto abbiamo raccolto 4000 firme sottoscritte da quei fiorentini che la pensano come noi.

Il comitato promotore

LA LINEA 1 FIRENZE SCANDICCI: PERCORSO E PERPLESSITÀ

La linea 1, che collega Scandicci, partendo dalla nuova area commerciale di San Lorenzo a Greve, alla stazione di Santa Maria Novella, gode del fatto di passare in aree ancora libere, e comunque, di impegnare sedi stradali piuttosto larghe, come Viale Aldo Moro, a Scandicci, Via Pietro Nenni e Viale Talenti. In pratica le vere grosse difficoltà la tramvia le incontra solo quando, superando Piazzale Vittorio Veneto, si inserisce in via Jacopo da Diacceto.

Restano alcune perplessità, non di poco conto, quale quella di non servire direttamente l'ospedale di Torre Galli, distante dalla fermata più vicina circa 600 metri in linea d'aria quando il limite massimo, universalmente riconosciuto, di percorrenza dalla fermata, non dovrebbe superare i 300/350 metri.

Una seconda perplessità è data dal passaggio nel parco delle Cascine nell'ultimo tratto prima di Piazza Vittorio Veneto senza servire gli isolati del Pignone e di Ponte della Vittoria.

Interrogati, i fiorentini scelgono Torregalli

La tramvia deve prevedere una fermata all'ospedale Nuovo San Giovanni di Dio a Torregalli. E' questo l'esito di un sondaggio compiuto dalla Freni - Ricerche sociali e di marketing per conto di Mario Razzanelli. La risposta è stata quasi a senso unico: il 78, 2 per cento degli intervistati si è espresso a favore della fermata davanti all'Ospedale fiorentino. In pratica 4 fiorentini su 5, una maggioranza netta e trasversale agli orientamenti politici, sono a favore di una revisione del tracciato della tramvia, che preveda il passaggio all'ospedale di Torregalli. A motivazione di questa preferenza, molti intervistati hanno

precisato spontaneamente che "La spesa è pesante e voluminosa, non a caso veniamo forniti di carrello per arrivare fino all'auto: se oggi nessuno va a fare la spesa con l'autobus, perchè dovrebbe andare domani con la tramvia?" oppure "La fermata a Torregalli è un servizio ai cittadini, specie a quelli anziani, la fermata alla Coop è solo un servizio al supermercato". Opinioni che riflettono in buona parte anche quelle di alcuni personaggi fiorentini. "Trovo originale questa scelta - ammette il professor Paolo Blasi, ex rettore dell'ateneo fiorentino -, quando è evidente che da un punto di vista sociale e funzionale la fermata al Nuovo

San Giovanni di Dio è essenziale. Sul piano oggettivo è indiscutibile che l'ospedale sia più importante per il traffico di persone che comporta, mentre difficilmente si sfrutta il mezzo pubblico per andare a fare la spesa in un ipermerca-

to. Tecnicamente, penso sia un problema di volontà perchè, quando si riesce a far arrivare la tramvia in piazza Stazione, vuol dire che tutto si può fare. La tramvia è utile per collegare le periferie alla città, ma pensare a un attraversamento del nucleo urbano mi sembra assurdo: dappertutto si sceglie di procedere nel sottosuolo. L'Università aveva già presentato 8 anni fa un progetto per il metrò". "Il collegamento con l'ospedale è essenziale - ribadisce Pierluigi Duvina, ex primario di Pediatria a Torregalli - e mi sembra incredibile che si preveda solo una fermata a più di un chilometro di distanza". "Capisco se sia un problema non facile da risolvere - ammette Sergio Balatri, segretario dell'Associazione San Giovanni di Dio -, ma come si fa a mandare la gente a piedi all'ospedale? Anche se sono solo 7-800 metri, pensiamo che molti sono anziani. Serve una soluzione, non si può certo ignorare questo problema e va rivista la viabilità dell'area, altrimenti si realizzerà una tramvia costosissima e tutti continueranno ad andare al Nuovo San Giovanni di Dio in auto".

SB



Mario Razzanelli
capogruppo
UDC
Comune
di Firenze