

Porta al Prato, sitta la rivoluzione del traffico

Il Comune la varerà dopo Pitti per evitare la paralisi. Venerdì la «sperimentazione»

MAURO BONCIANI

Sta per partire la rivoluzione della Viabilità a Porta al Prato, un cambiamento che il Comune ha deciso di realizzare a tappe per non bloccare la città in coincidenza con le manifestazioni di Pitti e per «codare» le variazioni. La «prima generale» è già partita con il rifilmo in funzione, ieri, della corsa preferenziale in via della Scala, nel tratto fra via Rucellai e viale Rosselli, e la riattivazione sia del semaforo di via della Scala, sia di quello in viale Rosselli all'angolo con la stessa via della Scala (tratto che ha già provocato le prime code). La riattivazione dei due semafori sarà seguita dalla sperimentazione che partirà venerdì e che si svolgerà fra le 8,30 e le 11. La sperimentazione riguarderà la svolta all'uscita del contestatissimo tunnel di

verrà trasferito nel due sensi della carreggiata compresa fra la Torre della Serpe e la Stazione Leopolda. La chiusura della svolta di venerdì apre un'altra soluzione che da dopo domani diventerà definitiva e che è la possibilità di svoltare da via Ponte alle Mosse verso viale Rosselli.

Intanto il lato della carreggiata verso la Leopolda è stato interamente riattivato, precludendo il nuovo spartitraffico per deviare le auto da viale Rosselli verso viale Belfiore, che diventerà a doppio senso come ora, ma con una corsia in più per chi procede verso la stazione. I tecnici del Comune e della Polizia Municipale dovranno verificare anche i nuovi tempi semaforici, per evitare code troppo lunghe, e la chiarezza della nuova segnaletica per un'area sensibilissima, sempre a rischio code anche

per la continua presenza di autobus dal trasporto pubblico e non solo. In sintesi le auto dal ponte alla Vittoria in direzione centro faranno un percorso ad asse, prima dentro il tunnel, poi girando a sinistra, quindi andando a dritto. Secondo le intenzioni del Comune, inoltre, da via Ponte alle Mosse si potrà non solo girare a sinistra verso ponte alla Vittoria, ma anche a destra verso viale Rosselli-Belfiore.

Il nuovo assetto durerà, salvo cambiamenti in corsa, per oltre un anno e mezzo, il tempo della chiusura dei cantieri della tramvia che dovrebbe essere inaugurata nell'agosto del 2008. Le spese per la cartografia, gli interventi su asfalto e carreggiata, per i vigili urbani sono interamente a carico del Comune, dal momento che non sono state inserite nel bando per la tramvia e non saranno certo inserite, infatti la tappa, venerdì, è la sperimentazione. Il 21 l'assetto «definitivo» di Boncianni e pendolari sono arrivati.

Tramvia, dieci anni di errori e ripensamenti

IL CASO

Una campagna per fermare i lavori delle linee 2 e 3 della tramvia, ripensare l'intero progetto, per chiedere invece la realizzazione di una metropolitana. Dopo l'annuncio dell'iniziativa Forza Italia, che a partire dai giorni successivi alla festa dell'Epifania, allestita banchini per la raccolta di firme contro la tramvia sotto lo slogan «Stop alla tramvia», il dibattito sulle infrastrutture fiorentine è rientrato nel vivo. Il consiglio comunale di lunedì vedrà il voto degli ordali del governo collegati al piano urbano della mobilità approvato dalla maggioranza - con l'Unione per la prima volta unita nella difesa delle tramvie - ma lontano le firme e le cartoline che gli azzeccati porteranno al sindaco non potranno essere ignorate. Così come non potrà esserlo il ritardo di anni nella realizzazione delle tramvie e la lunga serie di errori fatti prima e dopo l'apertura dei cantieri, un fatto che ha penalizzato la competitività della città e fatto impazzire i cittadini in coda. Comitati, commercianti e residenti del Quartiere 2 e 3 hanno ribadito la loro contrarietà ai progetti delle tramvie che Palazzo Vecchio ha già appaltato e che a febbraio comincerà definitivamente a essere approntata, ma dell'amministrazione non è arrivata nessuna risposta.

Eppure Domenici e prima ancora Primicerio dovrebbero spiegare molte cose. La metropolitana, anche la micrometropolitana, è stata scartata quasi subito, nonostante qualche generica affermazione «valuteremo, vedremo» e la linea è stata tramvie abusive, più traffico pubblico, penalizzando quello privato. I progetti delle tre linee di tramvia risalgono alla fine degli anni Ottanta e sono stati approvati dall'amministrazione e dal centrosinistra di Mario Primicerio. Domenici ha portato avanti l'intero pacchetto senza dubbi, ma il fallimento del bando per la linea 3 portò al licenziamento di Amos Cecchi all'epoca super-assessore alla mobilità, ed un ritardo di due anni sulla tabella di marcia. Nonostante tutto, Domenici



I cantieri della tramvia stanno già causando problemi a comitato e circolazione

Ripoli. La lunga stagione delle linee 2 e 3 è vittima, ma non è iniziata e Forza Italia chiede di fermare tutto prima che sia troppo tardi. Chiede di dimettere i finanziamenti anche statali sul micrometro, un progetto che ha il vantaggio di non legittimare in superficie le auto al traffico e alla sosta (con le tramvie si parcheranno oltre 1500 posti auto). Forza Italia fiorentina farà la propria parte e avrà al fianco Mario Razzanelli, capogruppo dell'Udc e promotore del comitato per la micrometropolitana. «Sono convinto che gli amici di Forza Italia daranno una concreta mano per completare la raccolta delle 5 mila firme, inizia da settembre, che mira a dare il via a un sondaggio di opinioni (ai sensi dell'articolo 100 dello Statuto) nel Quartiere 5, per sentire il parere dei suoi abitanti sulla realizzazione della linea 3». E

Razzanelli (Udc): «Bene la campagna di Forza Italia, ora il referendum»

voleva inaugurare la prima linea prima del voto del 2004, ma lo farà invece nel 2008. Il percorso però si era «dimenticato» dal traffico privato e così Cloni chiese un tunnel a Porta al Prato per evitare la paralisi, ma i soldi non sono mai arrivati e il tunnel non c'è e non ci sarà.

Cambiamenti e ripensamenti hanno contraddistinto anche le linee 2 e 3, per le quali però la gara di costruzione e gestione è già stata approvata, con il rischio che i privati adesso bussino ancora a porte chiuse. Il pacchetto delle opere da rifare, in parte finanziato dal governo, in parte da Rifi, in parte con il project financing, dovrebbe essere pronto nel 2010, senza però comprendere il secondo lotto della linea che andrà dai viali fino a Bagno a

quanto sostiene il capogruppo Udc al Comune di Firenze Mario Razzanelli, che prosegue: «Sono veramente felice del fatto che anche Forza Italia abbia capito l'importanza della questione tramvia e che abbia deciso di intervenire per fermare una follia urbanistica che finire per aggravare, anziché diminuire, i problemi di traffico. Credo che l'unione delle forze porterà certamente a un risultato positivo».

«Oltretutto, anche se con tre mesi di ritardo, il consiglio comunale ha nominato i tre saggi che proprio domani (oggi, ndr) dovrebbero esprimersi sull'ammissibilità del questo referendum che coinvolgerà ai cittadini di esprimersi sulla linea 3 - conclude Razzanelli -. Una volta giudicato ammissibile il quesito, ci saranno quattro mesi di tempo per raccogliere 10 mila firme. E anche in questo caso sarà fondamentale l'aiuto degli amici di Forza Italia».

La circolazione sarà spostata sul versante della stazione Leopolda

I progetti varati da Primicerio ipotizzano ancora lo sviluppo della città