Il COMITATI DEI CITTADINI comunicaA FIRENZE SI DISCUTE DI TRAMVIA: TECNICI, INGEGNERI E CREATIVITA' LineE 2 e 3: - progetti "quasi definitivi"

L'incontro di giovedì 25 ottobre tra i cittadini e la VI Commissione consiliare ha dimostrato ancora una volta che nella stesura dei progetti definitivi della tramvia si continua a navigare a vista. Questo secondo appuntamento, dopo quello che aveva preceduto il blitz poliziesco del 19 ottobre in Viale Morgagni, era presieduto da Gregorio Malavolti; erano presenti iconsiglieri De Zordo, Bianchi, Cellai e Nocentini, oltre a diversi cittadini, appartenenti ai Comitati contro la tramvia e ad Associazioni ambientaliste. Il tema era lo stralcio progettuale relativo alla Linea 3 che comporta l'abbattimento degli alberi del viale. Sorprende che il Comune di Firenze, che finanzia costose iniziative propagandistiche a favore di questo progetto, non provveda negli incontri con la cittadinanza a dotarsi di semplici proiettori per una visione adeguata ed efficace dei disegni.Questo stile reticente, con i progetti tenuti sempre ben ripiegati sul tavolo, è stato una costante nelle occasioni pubbliche in cui i tecnici si sono presentati. Del resto, gli arch. Pepi (Responsabile del procedimento) e Spazzoli della Direzione Nuove Infrastrutture del Comune (che poi si sono prestati a mostrare le tavole alla meno peggio) hanno dovuto ammettere che l'Amministrazione non si vuole esporre troppo, visto che la stesura di questi progetti "definitivi" procede attraverso continui adattamenti. Per tutte queste ragioni la discussione alla fine ha assunto un carattere disordinato, di fronte alle domande pressanti del pubblico e dei residenti in particolare.Da quel che si è potuto vedere, la tramvia procede senza alcuna sensibilità ambientale o urbanistica per il territorio che attraversa. A parte il caso clamoroso del Viale Morgagni, anche in tutto il resto del percorso i problemi a medio raggio generati da questo tipo di trasporto non sono affatto risolti ma definiti solo in vicinanza dei binari. I parcheggi ricavati nelle immediate vicinanze contribuiscono a provocare scempio di alberi e sarà così lungo tutta la linea. In Piazza Vieusseux,ad esempio, i posti sosta auto verranno ricavati anche all'interno di quella che era la vecchia rotonda; mentre alcuni alberelli verranno ripiantati a ridosso delle facciate curve sul bordo di un piccolissimo marciapiedi. In ogni intervallo tra questi alberi magri e sfortunati ci saranno due posti macchina. Soluzioni risicate, pochezza progettuale che rivela tutta la mancanza di respiro e di lungimiranza di questo progetto.Mariarita Signorini, a nome di Italia Nostra, ha ricordato la gravità dell'abbattimento degli alberi del viale Morgagni, protetti dalla Legge 21 marzo 1926 n. 559; Ornella De Zordo ha chiesto l'attivazione di un vero tavolo tecnico per discutere tutti gli aspetti critici dei progetti di tramvie.Ingegneri e creatività Venerdì 26 ottobre, al Festival della Creatività 2007 organizzato alla Fortezza da Basso dalla Borsa della Ricerca e dell'Innovazione e dal Comune di Firenze - Assessorato alla mobilità, si è tenuto un Convegno intitolato "Il tram è innovazione". Secondo dati forniti dall'ing. Mantovani (coordinatore del sistema tranviario fiorentino e responsabile della Linea 1 attualmente in costruzione), negli ultimi venti anni le tramvie di concezione moderna si sono diffuse in moltissime città europee, tanto che attualmente si assiste ad un vero e proprio "rinascimento del

tram". Anche in Italia, dopo un periodo di quasi completa dismissione delle reti tranviarie, si sta verificando una forte ripresa di interesse per questo mezzo. Secondo l'ingegnere, le moderne tramvie hanno maggiore capacità, migliore comfort e sicurezza, interferendo solo marginalmente col traffico privato grazie alla sede protetta e a sofisticati sistemi di controllo. In pratica, nei casi di creazione di nuove linee tranviarie in città medie (come Firenze) questo mezzo costituisce l'infrastruttura principale alla quale riferire tutta la mobilità, secondo la regola per la quale la gomma si riferisce al tram e il tram alla ferrovia.Per Mantovani la scelta di itinerari coincidenti con le direttrici maggiormente trafficate, accompagnata da misure quali la "comodalità" e convenienti parcheggi scambiatori, assorbirà una buona percentuale della domanda di mobilità, riducendo significativamente il traffico privato su quella direttrice.Il messaggio di innovazione trasmesso dai progettisti della tramvia di Firenze presta il fianco però a diverse critiche. Vogliamo ricordarne qui solo alcune. Visto il carattere "totalitario" con cui questo sistema è stato adottato dall'Amministrazione Comunale, in realtà la situazione esistente rischia di aggravarsi. Il progetto, infatti, segue parametri esclusivamente trasportistici senza considerare le caratteristiche sociali, ambientali, paesaggistiche (e nemmeno fisiche) del territorio che percorre. I tracciati ricalcano inoltre vecchi progetti di metropolitana mai riconsiderati, che vanno ad aggravare la pressione sul nodo funzionale già ipertrofico di questa città: l'area Macelli-Fortezza-S. M. Novella. Questo "Trasporto Rapido di Massa" interferirà inoltre non solo con la mobilità motorizzata privata, ma persino con quella elementare (pedonale e ciclistica) tanto decantata dall' Amministrazione Comunale. Insomma, la tramvia a Firenze, invece di rappresentare un trasporto pubblico alternativo e competitivo, ben inserito in un sistema integrato, si sta dimostrando un sistema autoreferenziale e coercitivo, antagonista rispetto al territorio circostante.Per questo è urgente una seria riconsiderazione dei progetti della Linea 2 e 3, sottraendo tutti noi al ricatto del Project Financing nel quale i nostri amministratori ci hanno cacciati. -- Email.it, the professional e-mail, gratis per te: http://www.email.it/f