

Tramvia, dopo le polemiche la linea 1 fermerà a Torregalli

*L'intervento sarà effettuato in un secondo momento
Intanto la fine dei lavori slitta ancora. E per coprire
i costi annui serviranno 110mila passeggeri al giorno*

Tramvia, cambia tutto. Tempi, costi, scadenze e persino il percorso. È una vera rivoluzione, quella che emerge dall'audizione dei tecnici nelle commissioni consiliari di mobilità e urbanistica di Palazzo Vecchio. Si parte dalla costruenda linea 1, che - contrariamente a quanto previsto finora, tra infinite polemiche - passerà dall'ospedale di Torregalli. Non subito, però. Non quando i cantieri sono già aperti. In un primo momento la tramvia verrà realizzata come da progetto, con la fermata davanti alla Coop, e solo più tardi gli operai torneranno all'opera con nuovi cantieri per allestire la fermata nei pressi dell'ospedale.

Secondo quanto annunciato ieri, inoltre, il servizio quotidiano della tramvia si concluderà a mezzanotte. Anche prima, quindi, rispetto alla fine del servizio dei mezzi pubblici urbani.

Tra i tecnici stessi che lavorano ai progetti, poi, non sembra esserci un'unanime valutazione nell'accettazione del percorso delle linee 2 e 3. «Senza un adeguato prolungamento delle linee 2 e 3 - ha sottolineato l'ingegnere Giovanni Mantovani, nominato dalla Regione Toscana - il sistema è monco. Perché la tramvia possa essere davvero utile a Firenze, servono attraversamenti diametrali della città, con i capolinea che siano posti fuori dal centro senza costringere la gente ad arrivare in

auto alle fermate».

Passiamo al capitolo «Duomo», un altro punto controverso del percorso della linea 3: i tecnici Riccardo Papi, Andrea Bacci e lo stesso Giovanni Mantovani stanno lavorando con la Soprintendenza fiorentina per fare in modo che vengano posizionati pali di sostegno (pare a circa tre metri dal Battistero) che richiama il bicromismo dei marmi del Battistero. Sempre allo scopo di limitare l'impatto visivo, poi, è allo studio l'utilizzo di fili aerei di nylon.

Per quanto riguarda i costi di gestione della tramvia, i tecnici hanno confermato che - stando agli accordi presi con la società francese - il Comune di Firenze ha «garantito» un numero minimo di passeggeri pari a 40 milioni di unità annue. Ciò significa che, per pareggiare i conti, ogni giorno sui binari della tramvia dovrebbero prendere posto ben 110mila persone. Se questa cifra non dovesse essere raggiunta, e ciò appare molto probabile, la differenza dovranno sborsarla le casse co-

munali, cioè i soldi della collettività. Sempre sul versante dei costi, la linea 1 è costata 125 milioni, cui se ne aggiungono altri 10 per le varianti in corso d'opera. Ma il vero problema saranno i tempi di realizzazione: se in un primo momento il termine ultima per la messa in funzione della linea 1 era stato stabilito entro la fine del 2007, adesso pare che la tramvia Firenze-Scandicci non potrà essere operativa prima di giugno 2008. E anche allora non sarà mica possibile iniziare subito a viaggiare. Da quel momento partiranno infatti ulteriori tre mesi di lavori di pre-esercizio: i binari circoleranno vuoti, ed una commissione gestita dal ministero dovrà infatti «testare» il sistema per verificare la sicurezza dell'infrastruttura, il corretto funzionamento negli incroci e l'interazione con i semafori.

[MaGe]