

*Quaderni del Circolo Rosselli*

**QCR**

*Direttore Valdo Spini*

**FIRENZE & IL SUO DOPPIO**

a cura di Mariella Zoppi

n. 3-4/2015

(anno XXXV, fascicolo 123)

# Quaderni del Circolo Rosselli

pubblicazione trimestrale

---

## *Direttore*

Valdo Spini

## *Comitato scientifico*

Paolo Bagnoli, Marina Calloni, Enzo Cheli, Giovanni Cherubini, Vittorio Emiliani, Giorgia Giovannetti, Ariane Landuyt, Piero Manetti, Francesco Margiotta Broglio, Leonardo Morlino, Gianfranco Pasquino, Giuseppe Pericu, Sandro Petretto, Gaspare Polizzi, Riccardo Pratesi, Sandro Rogari, Nadia Urbinati, Mariella Zoppi.

## *Redazione*

Paola Barile, Tommaso Codignola, Alessandro Guadagni, Umberto Pascucci  
Spazio QCR – via degli Alfani 101 rosso  
50121 Firenze – tel./fax 055/2658192

Si ringrazia per la collaborazione redazionale Tommaso Nencioni

Fondazione Circolo Fratelli Rosselli: [info@rosselli.org](mailto:info@rosselli.org) - [www.rosselli.org](http://www.rosselli.org)

Circolo Fratelli Rosselli: [www.circolorosselli.it](http://www.circolorosselli.it)



Associato all'Unione Stampatori Periodici Italiani



© Copyright 2015 Pacini Editore SpA

ISBN 978-88-6315-990-5

Realizzazione editoriale e progetto grafico



Via A. Gherardesca  
56121 Ospedaletto-Pisa  
[www.pacineditore.it](http://www.pacineditore.it)  
[info@pacineditore.it](mailto:info@pacineditore.it)

Stampa

**IP** Industrie Grafiche Pacini

Autorizzazione del Tribunale di Firenze n. 2929 del 9 aprile 1981 - ISSN 1123-9700

Direttore responsabile: Roberto Turchi - Trimestrale - Spedizione in A.P. - D.L. 353/2003 conv. in L. 27/02/2004 - n. 46 art. 1, comma 1, DCB Pisa

*Abbonamenti:* Pacini Editore SpA, Via Gherardesca - 56121 Ospedaletto - Pisa

Tel. 050 313011 - Fax 050 3130300

[www.pacineditore.it](http://www.pacineditore.it) - [info@pacineditore.it](mailto:info@pacineditore.it) - c.c. postale n. 10370567

Un fascicolo Italia: € 15,00 - Unione Europea: € 18,00 - Altri Paesi: € 25,00

Abbonamento annuo

per l'Italia € 50,00

Unione Europea € 65,00

Altri Paesi € 80,00

L'editore resta a disposizione degli aventi diritto con i quali non è stato possibile comunicare e per le eventuali omissioni.

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.

Le riproduzioni effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da AIDRO, Corso di Porta Romana n. 108, Milano 20122, e-mail [segreteria@aidro.org](mailto:segreteria@aidro.org) e sito web [www.aidro.org](http://www.aidro.org)

# Sommario

## FIRENZE & IL SUO DOPPIO

(a. XXXV, n. 123 )

### **Introduzione**

*Valdo Spini*

pag. 5

### **La città metropolitana: un'occasione da non mancare**

*Valdo Spini*

» 9

### **La dimensione fiorentina è una realtà metropolitana**

*Antonio Bugatti*

» 13

### **Firenze città smart metropolitana?**

*Luca Perinelli, Matteo Vieri, Matteo Boldrini*

» 20

### **Regolamento Urbanistico: quali strategie per una città più vivibile?**

*Alberto Di Cintio*

» 26

### **Verso la città contemporanea**

#### **Dal Palazzo di Giustizia ai progetti esemplari di luoghi urbani**

*Pietro Giorgieri*

» 33

### **Due “porte” per la città**

*Mariella Zoppi*

» 41

### **Firenze fra centro e periferia**

*Carlo Carbone*

» 51

### **Da San Salvi a le Cure**

*Gianluca Paolucci*

» 63

### **La rete cittadina dell'istruzione e della cultura**

#### **Potenzialità e limiti**

*Gaspere Polizzi*

» 68

### **A Firenze: uno sguardo sull'arte contemporanea**

*Cristina Acidini*

» 75

### **Le ville medicee, un patrimonio dell'umanità**

*Massimo Gregorini*

» 82

### **Tendenze dell'industria toscana e fiorentina**

*Andrea Puccetti*

» 87

<b>Firenze e l'ambiente (1980-2015)</b> <i>Federico Paolini</i>	» 97
<b>Il sistema del verde: la coerenza degli interventi per vivere meglio</b> <i>Mariella Zoppi</i>	» 108
<b>Mobilità: novità e conferme, e qualche idea per continuare a pensare</b> <i>Francesco Re</i>	» 113
<b>Il sistema tranviario</b> <i>Francesco Alberti</i>	» 125
<b>Firenze nei Quaderni del Circolo Rosselli</b> <i>Tommaso Nencioni</i>	» 133
<b>Firenze, il suo stadio, il suo aeroporto. Una cronologia ragionata</b> <i>Vanessa Stella</i>	» 137
<b>Recensioni</b>	
Michela Moretti su <i>Conoscere per progettare. Il centro storico di Firenze</i>	» 160
Lorenzo Fontani su <i>Il paesaggio nell'opera di Giuseppe Poggi per Firenze capitale</i>	» 163
 <b>STORIA E MEMORIA</b>	
<b>Tre idee provocatorie di Walter Di Salvo nella Firenze degli anni Ottanta</b> <i>Alessandra Pelosi</i>	» 166
<b>Un ragazzo, la guerra, il teatro</b> <b>Ricordi</b> <i>Piero Micheli</i>	» 175

Gli articoli dei numeri arretrati dei “Quaderni dal Circolo Rosselli” possono essere richiesti e acquistati dalla piattaforma del RICO-Riviste Italiane di Cultra Online.  
<http://digital.casalini.it>, <http://eio.casalini.it>  
[fondazione.circolorosselli@gmail.com](mailto:fondazione.circolorosselli@gmail.com)

## Il sistema tranviario

*Francesco Alberti\**

### *Morte e rinascita (dopo lunga gestazione) del tram a Firenze*

A vent'anni dallo smantellamento degli ultimi tratti di una rete tramviaria che, dai primi tracciati di fine Ottocento, aveva raggiunto prima della seconda guerra mondiale un'estensione di oltre 230 km fra linee urbane ed extraurbane, l'idea di riportare il tram a Firenze si riaffaccia a Palazzo Vecchio nella "Proposta per un sistema integrato delle infrastrutture di trasporto", elaborata nel 1979 dagli uffici dell'Assessorato all'Urbanistica e al Piano intercomunale fiorentino sotto la direzione dell'ing. Elia Basagni, dopo che l'ipotesi – risultata impraticabile – di una metropolitana in sotterranea, sottoposta nel 1972 all'A.C. dalla Società Alpina Intermetro, aveva riacceso i riflettori sul tema dei trasporti collettivi a impianto fisso, del tutto assente nelle proposte di piano regolatore generale degli anni '50 e '60.

Occorreranno però altri 14 anni per arrivare, alla fine del secondo mandato del sindaco Giorgio Morales, a quella che appare come una decisione definitiva a favore di un sistema di tramvie in sede protetta, in concomitanza con l'abbandono sia del progetto di metropolitana leggera inserito nella bozza di PRG di Astengo-Campos Venuti, a cui il Comune aveva lavorato nel decennio precedente, sia di una nuova ipotesi di metropolitana (molto meno approfondita dal punto di vista tecnico ed economico) allegata al Piano Vitorini da poco adottato.

Il modello preso a riferimento è quello delle metro-tramvie "alla francese", che proprio in quegli anni si stanno affermando come una tipologia di trasporto pubblico ad elevata efficienza, grazie al ricorso a sistemi di gestione informatizzati, per le esigenze di aree urbane di medie dimensioni, e – come testimoniano in particolare alcuni casi di successo, primi fra tutti Strasburgo e Nantes – con notevoli potenzialità dal punto di vista dell'inserimento urbano. Il tipo di servizio risponde inoltre ai requisiti previsti dalla Legge 211/1992, con cui era stato istituito in Italia un fondo trentennale per la realizzazione di "sistemi di trasporto rapido di massa".

---

\* Architetto, urbanista, docente Università di Firenze.

In un contesto urbano profondamente mutato, gli obiettivi di fondo sono ancora gli stessi che avevano ispirato lo studio del '79:

- dotare la città di un sistema di trasporto pubblico a elevata capacità lungo le direttrici interne a maggiore intensità di domanda, con particolare riguardo alle relazioni est-ovest (da sempre assai problematiche a causa delle strozzature esistenti nella maglia viaria dovute alla morfologia urbana e all'effetto barriera prodotto dalle infrastrutture ferroviarie);
- servire, con collegamenti diretti al capoluogo, i principali centri dell'hinterland non toccati dalla ferrovia, in una logica di integrazione con i treni regionali e con un servizio d'area metropolitana sul modello delle *S-Bahnen* tedesche, da attivare sui binari esistenti del "nodo" fiorentino.

A partire dallo schema studiato per la metropolitana leggera, nei due decenni successivi il disegno delle linee ha proceduto alternando momenti di accelerazione con altri di stallo e di rimessa in discussione di soluzioni già ufficializzate, diventando uno dei principali temi di confronto-scontro fra cittadini, politici e *opinion leaders*, con echi mediatici non solo locali.

Ad oggi il sistema tramviario di Firenze comprende:

- una sola linea in funzione (T1), inaugurata nel febbraio 2010, tra la stazione di S. Maria Novella e il comune di Scandicci, a sud ovest del capoluogo;
- due tratte di cui sono stati aperti i cantieri nel 2014 (con un ritardo di cinque anni rispetto alle previsioni iniziali) che dovrebbero essere concluse entro il 2017: anch'esse imperniate sulla stazione di S. Maria Novella sono dirette rispettivamente all'aeroporto Vespucci a ovest e al policlinico di Careggi a nord;
- una linea (T3.2) allo stadio di progetto preliminare, costituita in realtà da due tronchi distinti interconnessi in Piazza della Libertà per collegare i quartieri orientali a nord (Rovezzano) e a sud dell'Arno (Gavinana-Badia a Ripoli);
- due ulteriori tracciati, inseriti nel Piano strutturale di Firenze in vigore dal 2011: l'uno (T4) consistente nella riconversione e prolungamento di un tronco ferroviario sottoutilizzato della vecchia linea Firenze-Pisa, tra la ex stazione Leopolda e il quartiere periferico Le Piagge, di cui è stato predisposto il progetto preliminare ed è in corso la procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA; l'altro (T5) in un raccordo trasversale fra la T1 (fermata Federiga) e la T3.2 (fermata Dalmazia), non ancora tecnicamente verificato;
- tre ipotesi, inserite nel PRIIM (Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, 2014), di prolungamento di alcune linee al di là dei confini comunali di Firenze, di cui sono stati effettuati i primi studi di compatibilità tecnico-ambientale ed economica: verso Sesto Fiorentino (prolungamento della linea T1 verso Sesto Fiorentino);

gamento della T2), Bagno a Ripoli (prolungamento del ramo meridionale della T3.2) e Campi Bisenzio (prolungamento della T4). Nel luglio 2014 il comune di Impruneta ha inoltre presentato un'analisi di fattibilità commissionata di propria iniziativa alla società Aleph per una "linea tramviaria del Chianti", con un tracciato a doppio binario dalla fermata della T1 in Piazza Paolo Uccello alla frazione del Galluzzo (Firenze) e a binario semplice tra questa e la frazione di Tavarnuzze a Impruneta (da cui è risultato però un carico potenziale molto basso: 400 passeggeri nelle ore di punta).

Dopo la decisione assunta dalla giunta Renzi nel 2009 di assecondare le proteste di una parte dell'opinione pubblica eliminando l'attraversamento del centro storico da parte della T2 sul percorso SMN-Piazza San Giovanni-Piazza S. Marco-Piazza della Libertà (per il quale era prevista, nel tratto più vicino al Duomo, una soluzione tecnica senza fili), sono stati prefigurati due tracciati alternativi per raccordare le linee a servizio dei settori ovest ed est della città, inseriti entrambi nel Piano strutturale: il primo, di cui è stato predisposto il progetto preliminare, by-passa il centro storico lungo i viali Strozzi-Lavagnini per poi entrarvi da nord, effettuando una sorta di inversione a U in Piazza della Libertà, con un'appendice attestata a Piazza San Marco; il secondo (di cui al momento esiste solo uno studio di pre-fattibilità estremamente sommario) lo sottoattraversa in diagonale per 3,5 km, dal rilevato ferroviario di Viale Belfiore al Lungarno della Zecca Vecchia, con fermate in prossimità di Piazza della Repubblica e di Piazza Santa Croce. Nel piano figura anche un'ulteriore diramazione interrata fra Piazza della Repubblica e Piazza della Libertà.

Altre previsioni inserite negli strumenti urbanistici sono la prosecuzione della T3.1 da Careggi all'ospedale pediatrico Meyer in comune di Firenze e della T1 dal capolinea di Villa Costanza all'area produttiva-commerciale di Pontignale in comune di Scandicci.

Delle tre linee T1 (in esercizio), T2 e T3.1 (in costruzione), la prima è stata realizzata mediante appalto integrato, comprensivo della fornitura dei materiali rotabili, con finanziamenti misti statali, regionali, comunali e il contributo di RFI. Si sviluppa per 7,4 km con 14 fermate compresi i capolinea, servendo, fra gli altri, il nuovo polo musicale di Firenze presso la ex stazione Leopolda, il parco delle Cascine, il centro civico di Scandicci progettato intorno alla fermata dallo studio londinese Rogers and Partners, e, poco più avanti, uno dei più grandi complessi scolastici della Toscana, l'Istituto di istruzione tecnica e liceale Russel-Newton. In corrispondenza del capolinea a Scandicci è prevista la realizzazione, nell'ambito dei lavori di potenziamento dell'autostrada A1, di un parcheggio scambiatore con casello dedicato per ca. 500 posti auto e 25 pulman, contiguo all'area, in località Villa Costanza, dove sono stati costruiti i

depositi, l'officina e la centrale operativa a supporto di tutto il sistema. I dati di esercizio della T1 – che ha una frequenza di 3 minuti e mezzo nelle ore di punta, per una capacità oraria di 4600 passeggeri/ora – sono molto positivi: 13 milioni di passeggeri l'anno, con punte fino a 45.000 passeggeri al giorno nel periodo scolastico e fino a 100.000 in occasione di eventi speciali: numeri che da soli hanno ampiamente compensato la perdita complessiva di utenti del TPL su gomma relativa ai vent'anni precedenti; secondo una stima della Regione Toscana del 2012, l'istituzione del servizio avrebbe ridotto di 3000 unità il numero di veicoli privati circolanti giornalmente su quella direttrice urbana. Diversamente dalla T1, le due linee in cantiere sono realizzate in *project financing* dalla concessionaria Tram di Firenze Spa, di cui fanno parte l'ente gestore del servizio (Gest, ramo d'azienda di RATPdev, filiale della società dei trasporti pubblici di Parigi RATP), ATAF Spa in rappresentanza del Comune di Firenze, il raggruppamento delle imprese costruttrici e, per una piccola quota, la società d'ingegneria Architecna, che ha curato la progettazione della tramvia a Messina. La T2 (Piazza dell'Unità Italiana-Aeroporto Vespucci) ha una lunghezza di 7,1 km con 13 fermate ed è destinata a collegare i principali nodi del trasporto regionale, nazionale e internazionale sul territorio fiorentino: oltre all'aeroporto di Peretola, la futura fermata passante dell'alta velocità ferroviaria progettata da Norman Foster nell'area degli ex Macelli comunali e la stazione centrale di SMN, passando per il popoloso quartiere di Novoli, dove hanno sede il nuovo Palazzo di Giustizia, il polo universitario delle Scienze sociali e alcune delle principali attività commerciali e direzionali della città. La T3.1 (SMN-Careggi) collegherà la stazione centrale con il più grande ospedale della Toscana, passando per il polo espositivo della Fortezza da Basso, la stazione ferroviaria metropolitana di Via dello Statuto e il quartiere di Rifredi. Sia per la T2 che per la T3.1, sono previsti una frequenza a 4 minuti nelle ore di punta e una capacità complessiva di 4800 passeggeri/ora.

### *Questioni aperte*

Nonostante la lunghissima gestazione, sono ancora molte le questioni irrisolte che rendono incerto il futuro del sistema sopra descritto, mettendo in luce un vuoto di regia da parte del Comune di Firenze tanto più stridente se messo a confronto non solo con gli elevati standard di progettazione e gestione raggiunti in tutta Europa per interventi analoghi in centri urbani di medie dimensioni (da Montpellier a Dublino, da Bergen a Siviglia), ma anche con l'impegno messo in atto dalla vicina Scandicci a trarre il massimo vantaggio dalla costruzione della T1, facendola diventare il "tema direttore" di un processo di pianificazione territoriale e progettazione integrata secondo il modello dei cosiddetti *tran-*



*sit oriented developments*, che trova nella riqualificazione urbana degli ambiti resi accessibili dal tram il suo principale punto di forza.

Le maggiori criticità della tramvia fiorentina, a giudizio di chi scrive, sono riconducibili ai seguenti aspetti.

### 1) Copertura territoriale

Sebbene il principale problema della mobilità a Firenze sia la scarsa permeabilità fra i settori est e ovest della città – che raccolgono anche i flussi in ingresso e uscita sulle direttrici territoriali Valdisieve-Mugello e Valdarno, Prato-Pistoia ed Empoli-Pisa – le tratte finanziate, realizzate o in cantiere riguardano tutte la parte ovest: un'asimmetria che, tenuto conto dello stato di avanzamento dell'iter decisionale e progettuale dei due rami della linea 3.2, delle incertezze sulle modalità di attraversamento del centro (v. punto successivo) e dell'assenza di finanziamenti certi, appare destinata a durare per molti anni anche dopo il completamento della T2 e della T3.1, condizionando significativamente le scelte di mobilità dell'ampia parte di popolazione esclusa dal servizio.

Un altro aspetto del problema è la collocazione delle fermate tramviarie rispetto ad alcune attrezzature pubbliche di grande rilevanza, tenendo conto che con distanze superiori a 500 m l'attrattività del servizio diminuisce drasticamente: è il caso ad esempio dell'Ospedale Torregalli e del nuovo Palazzo di Giustizia, posti entrambi a circa 1 km dalla fermata del tram più vicina.

### 2) Attraversamento del centro storico

Alla repentina decisione presa dall'AC di eliminare il passaggio dei binari in fregio a Piazza del Duomo non ha fatto seguito un'altrettanto sollecita iniziativa per arrivare alla definizione di un percorso alternativo credibile. Entrambe le ipotesi contenute nel Piano strutturale si presentano deboli: quella di superficie per il suo tracciato tortuoso, che penalizza gli utenti diretti al centro; quella interrata per ragioni economiche (riguardanti non solo i costi di costruzione, ma anche in prospettiva quelli di esercizio), di funzionalità e opportunità: andrebbe infatti realizzata in galleria profonda, con fermate collocate a oltre 20 m sotto il livello stradale (ca. 7 piani di un normale edificio) e rampe di discesa e risalita inevitabilmente molto lunghe e impattanti. Per altro lo studio che ne avrebbe dovuto verificare la fattibilità non è stato ancora effettuato, nonostante un finanziamento inserito appositamente nel decreto "Sblocca Italia". Una mozione votata all'unanimità dal Consiglio Comunale nel maggio 2015 ha richiesto che per l'attraversamento del centro siano valutate tutte le alternative possibili, riaprendo quindi implicitamente uno spiraglio anche per il vecchio tracciato di superficie. Va comunque sottolineato che le opere di ripavimenta-

zione stradale effettuate dal Comune in Via Martelli e l'occupazione di suolo concessa ai locali pubblici in Piazza San Giovanni (che, nonostante l'impatto visivo dei *dehors* permanentemente collocati sulla sede a suo tempo negata al tram, non ha suscitato particolari polemiche) rendono oggi tale soluzione più problematica che in passato.

### 3) Intermodalità

Con il passare degli anni, l'obiettivo iniziale di realizzare un sistema integrato di trasporto pubblico per l'area fiorentina articolato gerarchicamente su due livelli – servizio ferroviario metropolitano e tramvia – si è notevolmente indebolito. Un duro colpo al servizio metropolitano “modello S-Bahn” è stato inferto dalla decisione, ratificata nell'Accordo del 3/9/2011 tra RFI, Regione Toscana, Comune e Provincia, di eliminare dagli interventi per il “nodo” di Firenze la realizzazione della fermata Circondaria, prevista in corrispondenza della “stazione Foster”, che, se non vi saranno cambiamenti di scenario, obbligherà gran parte dei viaggiatori toscani a usare il tram per fare la spola fra il terminal regionale-metropolitano di SMN e la fermata AV, con una perdita di tempo incommensurabilmente maggiore rispetto al vantaggio ottenuto dalla realizzazione di una stazione passante.

Mentre il servizio ferroviario perde quota, «l'estensione delle rete tramviaria in ambito metropolitano» è presentata per la prima volta dal PRIIM, senza ulteriori argomentazioni, come un'opzione di «interesse strategico regionale», anche se le velocità commerciali ottenibili su distanze relativamente lunghe con una tramvia rispetto a un treno metropolitano non sono evidentemente paragonabili. Fra le linee allo studio, come accennato, vi anche è il prolungamento della T2 fino a Sesto Fiorentino, che pure si trova sulla principale direttrice del nodo ferroviario ed è già dotata di numerose fermate intermedie, oggi ampiamente sottoutilizzate, su cui sarebbe possibile attivare, con materiali rotabili adatti, un servizio cadenzato.

Quanto all'interscambio gomma/ferro, se si escludono alcune piccole aree di sosta collocate nel territorio di Scandicci, ad oggi è in funzione un solo vero parcheggio scambiatore lungo la linea 1, presso il confine comunale di Firenze (fermata Nenni-Torregalli), a cui andrà ad aggiungersi l'impianto previsto al capolinea di Villa Costanza, accessibile dall'Autostrada del Sole. Con soli 25 posti per pullman esso appare tuttavia fortemente sottodimensionato rispetto alla possibilità di fare da filtro all'ingresso dei bus turistici diretti a Firenze. Totalmente sguarnito l'accesso urbano della Firenze-Pisa-Livorno, presso cui si trova la fermata Arcipressi. Sebbene il Regolamento urbanistico di Firenze (2014), abbia individuato nella zona alcune aree di trasformazione da destinare

a parcheggio, per estensione e collocazione queste non sembrano in grado di dare una risposta adeguata rispetto ai flussi d'ingresso dalla superstrada.

Un'area di sosta per i bus turistici di dimensioni significative servita dalla T2 è prevista all'interno dello svincolo di Peretola, all'innesto dell'autostrada Firenze-Mare. Anche in questo caso, come per Villa Costanza, la realizzazione del parcheggio è però sganciata dai lavori della tramvia e la sua tempistica incerta.

#### 4) Mancato approfondimento tecnico di alcune linee

Oltre alle ipotesi di attraversamento in sotterranea del centro storico, anche gli altri tracciati inseriti nel Piano strutturale di Firenze presentano ampi margini di aleatorietà, in relazione a difficoltà tecniche che non sono state prese in considerazione al momento dell'elaborazione dello strumento urbanistico.

Per la T4 è infatti previsto che i binari, dopo aver utilizzato la sede di un ramo secondario della Firenze-Pisa, all'altezza del Ponte all'Indiano si portino sul lato interno della ferrovia: operazione assai problematica, come si evince anche dal progetto preliminare elaborato da Architecna, in quanto comporta l'apertura di un varco nel rilevato ferroviario in una zona ad elevato rischio idraulico – siamo all'interno della fascia fluviale dell'Arno – riservata «ad eventuali interventi di regimazione idraulica tesa alla messa in sicurezza degli insediamenti» (ambito di vincolo fluviale “B” ai sensi della Direttiva regionale in materia, n. 230/1994).

Per la T5 è invece necessaria la realizzazione sia di un nuovo ponte sull'Arno (in aggiunta a quello costruito per la T1) e, a causa dell'andamento altimetrico del suolo, di un tratto in trincea in una zona tra Via Mariti e Piazza Dalmazia estremamente complessa.

#### 5) Inserimento urbano dell'infrastruttura

Nonostante il frequente richiamo nel dibattito pubblico ai migliori esempi europei, uno studio elaborato per conto del Comune nel 2008 riguardante “il corretto inserimento urbanistico delle linee 2 e 3 della tramvia” (rimasto per lo più sulla carta) e il vaglio di tutte le opere da parte della Soprintendenza ai beni culturali e ambientali di Firenze, la qualità dei progetti e delle realizzazioni è ad oggi nel complesso modesta e in alcuni tratti palesemente inadeguata, sia dal punto di vista della caratterizzazione architettonico-paesaggistica delle sedi stradali e degli spazi pubblici attraversati dai binari, sia nella scelta e nel posizionamento delle sovrastrutture e degli elementi accessori (palificate, arredo urbano, ecc.). Particolarmente grave l'impatto prodotto dalla T1 e dalle opere stradali al contorno in Piazza Vittorio Veneto, nel punto delicatissimo dell'interfaccia tra il parco delle Cascine e il centro storico, per la quale da anni è atteso

un progetto di riqualificazione complessiva non ancora elaborato, e quello che si desume dai disegni produrrà il passaggio della T3.1 davanti al maschio michelangiolesco della Fortezza da Basso. È del tutto incomprensibile, in questo caso, la scelta di non ricomprendere tutta l'area della Fortezza in un unico progetto di sistemazione paesaggistica, visto che per la porzione a est (lato fontana) ci si è affidati – in via eccezionale, ma opportunamente – alla consulenza di uno studio specializzato.

A fronte di tante ombre, che fanno della tramvia fiorentina un'occasione mancata sul terreno dell'integrazione fra scelte di governo del territorio, intermodalità e riqualificazione urbana, sono comunque da sottolineare le ottime *performances* del tram nel desolante panorama del trasporto pubblico locale.

Superata di oltre il 30% la soglia di 9,5 mln di passeggeri/anno che assicura la sostenibilità gestionale della T1, al di sotto della quale il Comune si era impegnato, contrattualmente, a compensare economicamente al concessionario l'eventuale differenza (tale argomento era stato usato dai detrattori della tramvia come un capo d'accusa nei confronti dell'AC, nella convinzione che, per una linea considerata "periferica", si trattasse di una soglia irraggiungibile) e nella prospettiva di arrivare, con tre linee a regime, a ca. 35 mln di passeggeri, l'elevato tasso di gradimento del servizio da parte degli utenti, misurato periodicamente sia da Gest che dalla Regione Toscana, dà atto di un livello di qualità in termini di frequenza, affidabilità e comfort prima d'ora mai raggiunto dal TPL in Toscana. Ed è appunto sull'onda di questo successo che, nell'assenza di una centrale unica di pianificazione della mobilità per l'area fiorentina (e in presenza invece di un'estrema frammentarietà dei centri amministrativi e decisionali), che nel circuito politico-mediatico è passata l'idea, priva di fondamento, secondo cui la tramvia possa costituire una soluzione ideale per ogni problema di mobilità del territorio – da cui il recente profluvio di ipotesi, avanzate a vari livelli, di ampliamento della rete in tutte le direzioni, che mettono in secondo piano la necessità di una programmazione degli interventi coerente con una strategia complessiva di mobilità multimodale, secondo un ordine di priorità verificato da analisi costi/benefici attendibili.

Innegabili potenzialità del sistema da un lato, carenza nelle strategie dall'altro: sono queste le due facce di un'opera pubblica – se riflettiamo, la più importante dai tempi di Giuseppe Poggi per dimensioni e ricadute sul sistema urbano – destinata, dopo quasi un quarto di secolo dal suo avvio, a tener banco nella cornice della neonata "città metropolitana" per almeno un'altra generazione di fiorentini.