il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

A Firenze la rivincita dei pedoni

Firenze. C'è aria di novità nel capoluogo toscano, sebbene accompagnata dalle polemiche che si presentano ogni qual volta l'amministrazione decide d'intervenire sul centro storico. In questi ultimi tempi gli argomenti caldi sono stati la pedonalizzazione dell'area intorno al Duomo e la realizzazione della tramvia.
La prima, sorprendentemente, non ha destato grandi critiche, almeno finora. La pedonalizzazione, che investe un'area di circa 35.000 mq, è stata accolta «silenziosamente» dai polemici, e con grande entusiasmo da coloro che finalmente ne vedono respirare il cuore, da anni messo a dura prova da gas di scarico, frastuono automobilistico e sollecitazioni meccaniche. Nessuna conseguenza rilevante sul traffico al contorno, a parte un fisiologico breve periodo di adattamento. L'ultimo mezzo ad arrivare nell'area del Battistero e di Santa Maria del Fiore è stato un pulmino storico, detto Pavesino perché realizzato dalla Pavesi di Milano, la famosa carrozzeria attiva dal 1929, recante la scritta «A passo Duomo», con a bordo il giovane e determinato neosindaco, Matteo Renzi, accompagnato da ottuagenari e neonati. «La giornata di domenica sarà una grande festa di popolo in cui la città si riappropria di un simbolo: piazza del Duomo», ha detto Renzi poco prima dell'avvio della pedonalizzazione. E così dal 25 ottobre il Duomo e i cittadini ne hanno guadagnato in salute e il nuovo sindaco ha giocato la sua prima carta vincente.
Quello che invece in città rimane un boccone difficile da inghiottire per la maggior parte della popolazione è la realizzazione della tramvia, vista come un «demone contemporaneo» capace di distruggere la «culla del Rinascimento». A dispetto delle polemiche e dello scetticismo, la prima linea è finalmente quasi pronta, sia pure in ritardo rispetto alle previsioni. Già da alcune settimane sono in corso le prove del tram sulla nuova strada ferrata e per fine anno, al massimo a inizio 2010, dovrebbero partire le prime corse ufficiali. Si tratta della linea 1, che da Scandicci porterà alla stazione di Santa Maria Novella attraversando l'Arno e passando per le Cascine. Il Sirio, questo il nome del tram, (che il 20 novembre è deragliato durante un collaudo) costruito da AnsaldoBreda su design Pininfarina, ha un profilo dalle linee morbide, affusolate e dinamiche. Per quanto riguarda le opere a contorno della tramvia, se i lavori hanno comportato l'abbattimento di oltre 200 alberi, è anche vero che il progetto ne prevede la messa a dimora di circa 500. Una nuova pista ciclabile, inoltre, costeggia la tramvia fino oltre l'Arno e da lì si ricollega alle piste delle Cascine, dei lungarni e dei viali di circonvallazione. Destino meno

sicuro, invece, per la linea 2, quella che sarebbe dovuta passare di fronte al Duomo. Voci di corridoio all'interno del Comune fanno sapere che si realizzerà, ma che non passerà più in prossimità della cattedrale. Nei piani il tracciato dovrebbe partire dall'aeroporto di Peretola, passare per la stazione dell'Alta Velocità in progetto a firma di Norman Foster, per arrivare in piazza della Libertà. La linea 3, poi, che dovrebbe collegare l'ospedale di Careggi con la stazione passando dalla Fortezza da Basso, è ancora di là da venire. Un buon numero di cittadini, anche se non raggiunge la maggioranza, aspetta fiducioso.

Autore

marina_berdondini