

GEST Firenze: una singola linea tranviaria si appresta a diventare una vera e propria rete...

di Alessio Pedretti – Febbraio 2018

In servizio ormai dal lontano Febbraio 2010 e dopo aver riscosso un enorme successo diventando una valida alternativa al mezzo privato tra Firenze e Scandicci (su tale itinerario i passeggeri sono aumentati più del 50% in pochi anni!), a differenza di tante altre realtà italiane Firenze ha deciso nell'anno 2014 anche dopo ben noti referendum inutili, di procedere al completamento della rete iniziando a costruire quelle che inizialmente erano previste come linea T2 (Stazione – Aeroporto Peretola) e linea T3 (Stazione – Ospedale di Careggi). Dopo circa tre anni e le consuete difficoltà che deve affrontare qualsiasi opera pubblica in costruzione in questo paese, iniziano a vedersi primi risultati. Nella notte tra il 9 ed il 10 Febbraio 2018 l'elettromotrice Sirio matricola 2024 è stata carrellata e scaricata nei pressi del capolinea di Careggi per iniziare una serie di test e prove su parte della sede tranviaria della linea T3.

Ma andiamo con ordine... Mappa generale (**immagine in basso**) della rete tranviaria fiorentina, in arrivo prossimamente la linea verde (sino in Stazione) ed azzurra, il quantitativo e nome di diverse fermate indicate non è definitivo, né sulla linea T1 i nomi delle fermate sono quelli adottati poi definitivamente.

Sta arrivando una vera e propria rete...

La rete tranviaria di Firenze al termine di questa prima fase di realizzazioni dovrebbe essere composta da 3 linee per un totale di circa 16/17 km e 36 fermate (dati indicativi) ove in un primo momento la linea T3 per Careggi avrebbe dovuto raccordarsi con la T1 in zona Porta al Prato e non servire la stazione di Firenze Santa Maria Novella ma solo la futura Stazione AV; mentre la linea T2



La denominazione delle fermate è in corso di definizione

originariamente avrebbe dovuto raggiungere Piazza San Marco transitando da Piazza Duomo. Al momento attuale a seguito di diverse varianti (motivo per cui in questo momento non riusciamo a darvi un kilometraggio esatto al metro...) il completamento della rete è previsto con i seguenti dati e caratteristiche:

- **Linea T1 Stazione** (Alamanni) - **Scandicci** Villa Costanza di **7,4 km** con **14 fermate** attiva da Febbraio 2010
- **Linea T2* Stazione** (Piazza dell'Unità) - **Aeroporto Firenze Peretola** di **5,1 km** e **13 fermate ***
- **Linea T3** Stazione** (Alamanni) - **Ospedale Careggi** di 9 fermate e circa 4,2 km e **9 fermate ****

* km indicativi, 20 le fermate quando la linea raggiungerà Piazza San Marco transitando dai Viali di Circonvallazione come variante, a seguito del divieto di transitare in Piazza Duomo.

** km indicativi a seguito approvazione variante Via Valfonda, la linea verrà esercitata come probabile prolungamento della linea T1.

La parte di rete di cui si dovrebbe vedere l'attivazione entro il corrente anno riguarda la linea T2 per la tratta tra la Stazione e l'Aeroporto (con capolinea provvisorio attestato in Piazza dell'Unità) e la linea T3: la prima destinata inizialmente a raggiungere Piazza San Marco passando da Piazza Duomo, a seguito del Divieto di approvazione da parte del Ministero dei trasporti (e relativo referendum...) dovrebbe raggiungere la stessa piazza attraverso i viali di circonvallazione (Via Valfonda, Viale Lavagnini, Piazza Libertà). Tale variante ha implicato lo spostamento della linea T3 tra la Fortezza da Basso e la Stazione di Santa Maria Novella transitando da Via Valfonda insieme alla T2 e diventando a sua volta un prolungamento della linea T1 in arrivo da Scandicci.





(Qui sopra e nella pagina precedente, tracciato e percorso delle linee T2 e T3, quest'ultima comprensiva del tratto tra la Stazione e San Marco attraverso Piazza Duomo, tratto "momentaneamente sospeso")

Nell'insieme dei lavori attualmente in corso è stato stralciato il tratto di collegamento tra la T1 e la T3 (incrociando la T2) in zona Viale Rosselli e Viale Strozzi, rinviato a data da destinarsi ed avendo appunto approvato la costruzione del tratto di Via Valfonda.

Solo in un futuro "terzo" momento di espansione è prevista la realizzazione della **linea**

T4 riutilizzando il sedime ferroviario RFI tra Firenze Porta al Prato e San Donnino - Badia con

un nuovo tratto finale prolungato sino a Campi Bisenzio; sono previsti inoltre prolungamenti per la linea T1 da Scandicci a Pontignale, per la linea T3 da Careggi per circa 1 km sino alla parte nord del quartiere ospedaliero ed infine per la linea T2 dall'Aeroporto di Peretola a Firenze Castello e che dovrebbe collegare le nuove sedi di Provincia e Regione nonché il Polo Scientifico Universitario di Sesto Fiorentino. Lo stanziamento di fondi verso i sistemi di trasporto su ferro delle scorse settimane dovrebbe aiutare molto in tal senso la rete tranviaria fiorentina consentendo il completamento ulteriore di almeno una parte delle opere. E' inoltre sulla carta ma senza progetto esecutivo e nemmeno alcun finanziamento una ulteriore linea T5 che dovrebbe collegare trasversalmente la linea T3 presso Piazza Dalmazia (zona Rifredi) con la linea T1 presso la fermata Federiga incrociando la linea T2 presso il cavalcavia San Donato, l'importante Piazza Puccini e la linea T4 nei pressi di Cascine (Via Paisiello) su una direttrice bene o male coperta attualmente dalla linea automobilistica numero 60 di ATAF Firenze.

Confermati i veicoli: dopo la consegna dei primi 17 esemplari "Sirio Firenze" di AnsaldoBreda sono in corso di consegna ulteriori **29 esemplari** analoghi ai precedenti e realizzati ovviamente ora da **Hitachi Rail Italy a Pistoia**, i quali riceveranno la classificazione 2001/2029 e saranno ricoverati anch'essi presso l'unico **deposito di Scandicci** presso la quale si sta completando il raddoppio dell'area di rimessaggio come effettivamente previsto nei piani inizialmente progettati, impianto dunque capace di accogliere almeno **47 convogli**. Da ricordare infine un piccolo tassello attivato sulla linea T1: presso il capolinea di **Scandicci Villa Costanza** è stato attivato nel

Giugno 2017 un **Parcheggio Scambiatore** che può essere utilizzato direttamente da coloro che escono dall'Autostrada A1 (500 posti auto e parcheggio sosta anche per pullman privati) in assoluto **primo esempio in Italia di autostrada connessa direttamente ad un'infrastruttura di trasporto pubblico** dato che in 20 minuti si raggiunge il cuore di Firenze lasciando la macchina.... in autostrada!

Infine le date di attivazione e alcune curiosità: è interessante scoprire che il Comune di Firenze ha vincolato le imprese costruttrici dei lavori ad una data ben precisa e quest'ultime sono state autorizzate a lavorare anche di notte; personalmente abbiamo potuto notare operai al lavoro nel cantiere di Santa Maria Novella in gran numero ed alacremente, addirittura persino nel pomeriggio del Sabato! Si scopre inoltre che poco meno di due settimane or sono è stato rilevato un errore nella costruzione della sede tranviaria in Via Valfonda, errore che non dovrebbe comportare ritardi nell'attivazione delle linee, in questo momento è prevista **l'attivazione della linea T3 per**

Careggi entro Giugno 2018 e della **linea T2 per Peretola entro l'Agosto** dello stesso anno. Vedremo se tali date verranno rispettate, a quanto pare vi è anche in ballo una "spaghetтата go-liardica" tipicamente toscana tra il Sindaco di Firenze e la sua cittadinanza...

Nelle **foto** a seguire, tutte del 24 Febbraio 2018, diversi angoli e scorci per l'elettromotrice 2024 attualmente ricoverata "isolata" ed all'aperto seppure in zona recintata presso il capolinea di T3 davanti all'Ospedale di Careggi. L'elettromotrice è stata portata da un camion carrellandola in tale punto della linea nella notte tra il 9 ed il 10 Febbraio scorso ed ha iniziato ad effettuare i primi test in un primo tratto della linea messa sotto tensione tra Piazza Dalmazia e Piazza Brambilla ovvero il capolinea terminale di Careggi, il quale a differenza dell'esistente T1 Villa Costanza è dotato di 3 binari tronchi e nessuna asta di manovra. Sono state fatte anche corse dimostrative nel breve tratto tra la fermata Università e il capolinea con a bordo Sindaco e il Ministro Del Rio.





L'elettromotrice 2024 è stata parzialmente pellicolata presentandosi alla cittadinanza con il motto "Eccola!" facendo riferimento all'arrivo della tranvia nelle zone interessate e domani di "caos cantieri". Indicativamente il termine dei lavori prevede l'inizio dell'esercizio passeggeri per la linea T3 come prolungamento della linea T1 entro la fine di Giugno 2018 e la linea T2 invece è prevista come attivazione entro l'Agosto 2018.



Dunque l'anno 2018 dovrebbe essere il "grande anno" del tram a Firenze, o almeno in linea nella miglior tradizione perpetrata ormai da trent'anni nelle città francesi... A volte anche in Italia siamo capaci di fare qualcosa di decente senza che si debba sempre guardare fuori e dentro dalla Comunità Europea...

Lungo Via Morgagni possiamo osservare il tratto su cui l'elettromotrice ha effettuato i primi passi procedendo sino alla fermata Università.

Nell'immagine alle nostre spalle la linea giunge dal centro, davanti a noi abbiamo l'impianto semaforico che probabilmente indicherà ai manovratori su quale tronchino si posizioneranno le elettromotrici al loro arrivo a Careggi, sullo sfondo l'edificio "porta d'accesso" al quartiere ospedaliero di Careggi, i tronchini del capolinea sono posizionati in fondo a destra dopo una curva secca a 90°.





La fermata Università posta al centro di Via Morgagni ci consente di osservare l'arredamento della stessa simile ovviamente a quello delle fermate della linea T1 in esercizio ormai da 8 anni circa. In tale tratto e dal capolinea di Careggi pare vi sia già tensione da un paio di settimane o almeno lo conferma l'accensione dell'orologio di fermata che già indica l'orario corretto anche se vedrà il primo passeggero non prima di quattro mesi come minimo.

Interessante scorcio poco più a valle sempre in

Via Morgagni bensì a valle dell'Università, fermata probabilmente ideata in un secondo tempo o frutto della ridenominazione di quella che anche nelle mappe soprastanti viene indicata come "Santo Stefano in Pane". Da notare le due particolari curve del binario in quanto si deve far combinare il tratto rettilineo della fermata con l'andamento curvilineo di Via Morgagni. Da ricordare che la linea T1 possiederà un tratto ove i binari percorrono vie differenti in base al senso di marcia, nella zona tra Piazza Dalmazia e la fermata Statuto di RFI.





La fermata di Piazza dell'Unità Italiana dovrebbe diventare per ora il termine provvisorio della linea T2 sino a quando non sarà risolto il passaggio in Duomo o completato l'attraversamento dei Viali di Circonvallazione onde giungere in Piazza San Marco. Si noti una particolarità interessante e storica: tra i due edifici sullo sfondo, esattamente poco sopra a dove termina la rete dei cantieri, si noti una scatolina nera che risulta essere un reperto storico in quanto indicava la posizione degli scambi del bifilare filoviario in arrivo in Stazione. Dismessa dal 1966, come minimo nessuno ha ben

pensato mai di togliere l'apparecchietto che giace inerme ormai da 51 anni...

In arrivo da Alamanni Stazione, avendo la Stazione RFI sulla nostra sinistra, i binari ormai posati ci consentono di intuire come la linea T2 attestata in Piazza dell'Unità potrà proseguire dritto onde poi successivamente deviare a destra e terminare la corsa dopo pochi metri al capolinea dell'immagine precedente mentre la linea T1 molto probabilmente proseguirà il suo percorso verso la Fortezza da Basso deviando a sinistra in direzione di Piazza Adua....





Ed ecco infatti una visuale del cantiere di Piazza Stazione da Largo Fratelli Alinari, tale tratta sarà percorsa dalla linea T1/T3 in direzione di Careggi (verso lo sfondo) ed in futuro dalla linea T2 quando verrà eventualmente completato l'itinerario lungo Via Valfonda, Viale Spartaco Lavagnini e Piazza della Libertà per arrivare a Piazza San Marco. Poco più avanti all'altezza della galleria pedo-

nale trasversale della Stazione Santa Maria Novella è possibile osservare una comunicazione tra i due binari per eventuali corse limitate ed attestate in stazione. Sempre sullo sfondo oltre lo sbraccio semaforico inizia Via Valfonda ove erroneamente sono stati posati i binari con uno scarto di circa 10 centimetri e presso la quale si dovrà ricostruire la soletta tranviaria.



Abbastanza in sordina dallo scorso Giugno 2017 è stata completata ed attivata un'opera unica in Italia: un parcheggio collegato all'Autostrada A1 ove è possibile lasciare la propria macchina o scaricare turisti con i pullman e proseguire poi verso il centro città percorrendo la linea T1 con una corsa ogni 4 minuti (persino il Sabato!) in poco più di 20 minuti: niente male! Al tempo all'incirca 8 anni or

sono avevamo lasciato il capolinea in un deserto mentre ora vi sono un parcheggio interno autostradale, uno esterno libero per il quartiere e una sorta di comoda Autostazione con punto ristoro e servizi igienici. La struttura funge da sfondo all'elettromotrice 1010 mentre si sta posizionando sul binario di partenza appena liberato dall'elettromotrice precedente.

