

Introduzione

I sessant'anni dell'Azienda per la mobilità di Firenze vengono ricordati in questo volume, che aggiunge un tassello importante alla riflessione storica sui trasporti pubblici locali. La storiografia in materia presenta tuttora molti aspetti inesplorati riguardo all'evoluzione economica, politica e sociale. Pur trattandosi di un settore di fondamentale importanza per la crescita delle città contemporanee e per l'affermazione dell'attuale società di massa, sulle reti di comunicazione non si sono sviluppate riflessioni appropriate fino al periodo più recente. Ben poco si è esplorato a livello locale e nazionale il contesto storico in cui il trasporto si è inserito e gli sviluppi o le problematiche che ha incontrato nelle sue vicende cittadine, mentre in altri paesi la maggiore attenzione alla storia economica e sociale aveva prodotto già in anni addietro alcuni studi interessanti sulla questione¹.

Negli ultimi anni, però, i problemi della congestione stradale e la sensibilità ecologica hanno stimolato l'osservazione anche in campo storiografico, oltre che economico, sociologico, urbanistico e architettonico. Gli studi sulle imprese trasportistiche hanno così assunto la riflessione sul passato come uno dei cardini dell'impostazione di ricerca. Accanto al tradizionale carattere celebrativo in occasione della memoria di ricorrenze particolari, come i centenari o i quinquantenni, i libri usciti nel periodo più recente sono stati legati, in genere, al dibattito sul presente e alle prospettive future.

È in fondo questa la funzione della storia, come ricordava nel suo scritto più noto il grande storico Marc Bloch: «L'incomprensione del presente nasce fatalmente dall'ignoranza del passato. Forse però non è meno vano affaticarsi a comprendere il passato, ove nulla si sappia del presente»².

Il legame tra passato, presente e futuro è quanto mai attuale in una città come Firenze, che risulta assediata dal traffico urbano, e nella quale gli autobus si trovano a fare i conti con la congestione stradale, risultando lenti e scomodi rispetto ai più moderni veicoli pubblici, come le metropolitane e le tranvie. In questo contesto il recupero della memoria serve anche a comprendere gli errori compiuti nell'ultimo mezzo secolo di storia italiana, con l'abbandono dei veicoli su ferro – oggi riprogettati e ricostruiti – a vantaggio di quelli su gomma.

Firenze conta già una serie di libri e di studi sulla storia del suo trasporto pubblico, buona parte dei quali dovuti a Nicola Cefaratti, autore in questo volume della descrizione sullo sviluppo tecnico dei vari mezzi e sulle vicende gestionali³. Mancava però, finora, una sintesi d'insieme, tale da legare passato e futuro e da fornire spunti di riflessione su diverse

1_ Per quanto riguarda la storiografia internazionale, si può ricordare un volume di sintesi sul trasporto pubblico: McKay J.P., *Tramways and trolley. The rise of urban mass transport in Europe*, Princeton University Press, Princeton 1976. Inoltre, per un elenco delle tranvie a livello europeo, si può vedere Baddeley G.E., *The continental steam tram*, Light Rail Transit Association, London 1980. Una breve rassegna tematica è inoltre riportata in Capuzzo P., *La conquista della mobilità. Contributo ad una storia sociale dei trasporti urbani in Europa (1870-1940)*, in «Ricerche Storiche», a. XXX (2000), n. 3, pp. 621-639.

2_ Bloch M., *Apologia della storia, o mestiere di storico*, Einaudi, Torino 1969, p. 54.

3_ Il primo studio approfondito sul trasporto pubblico a Firenze, ricco di cartine e di riflessioni sul rapporto con l'urbanistica, è Tomasetti F., *Trasporti pubblici nella città e nel territorio di Firenze, 1860-1915*, in «Storia Urbana», a. III, n. 7, gennaio-aprile 1979, n. 7; nel 1989 è uscito Franco R., *Les Tramways Florentins: cinquante ans de transports publics à Florence*, in *Atti del convegno organizzato per il 50° anniversario dell'Accademia Belga (Roma 20-23 novembre 1989)*, Roma 1989. Ancora con caratteristiche storiografiche, usando le immagini come fonte documentaria, si ricorda Conti F. – Corradi G.L. (a cura di), *Cavalli e motori: oltre cento anni di trasporto pubblico a Firenze nelle immagini Alinari*, Alinari, Firenze 1995. Sono poi usciti vari volumi, il primo dei quali ricostruiva le vicende storiche complessive del trasporto pubblico urbano: Cefaratti N. – Malaspina M., *1865-1985. Centoventi anni di trasporti pubblici a Firenze*, Calosci Editore, Cortona 1987. I testi successivi sono stati dedicati tutti a singole infrastrutture o servizi, arricchendo il quadro di descrizione complessiva: Cefaratti N., *Un tram per Firenze*, Calosci Editore, Cortona 1988; Id., *Un bus chiamato SITA*, Calosci Editore, Cortona, 1990; Id., *Col tram da Firenze a Fiesole*, Calosci Editore, Cortona 1990; Uleri A., *Le tranvie a vapore della Toscana*, Alinea Editrice, Firenze 1999; Cerreti S.G., *Il tramway di Sesto. Trasporto collettivo fra Firenze e Sesto Fiorentino dalla metà dell'Ottocento al primo Novecento. Omnibus e strada ferrata, tranvia a vapore*, Calosci Editore, Cortona 2003; Cefaratti N., *Col tram da Firenze a Scandicci. Piccola storia di un tramway antico che tornerà a vivere in veste moderna*, Calosci Editore, Cortona 2004. Infine, si ricordano tra i numerosi testi dedicati alle ferrovie nel territorio di Firenze: Giuntini A., *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana. 1824-1861*, Esi, Napoli 1991; Bellinazzi A. – Giuntini A. (a cura di), *In treno a Firenze. Stazioni e strade ferrate nella Toscana di Leopoldo II*, Polistampa, Firenze 1998; Betti Carboncini A., *Firenze e il treno. Nascita e sviluppo delle ferrovie nella città*, Calosci Editore, Cortona 2004.

tematiche, con il filo conduttore della crescita della mobilità in un centro urbano che dopo l'unificazione d'Italia ha visto cambiamenti tali da risultare oggi quasi irriconoscibile rispetto a metà Ottocento.

Il libro è stato promosso per celebrare il sessantesimo compleanno dell'Azienda di trasporto, fondata il 1° gennaio 1946, ma potrebbe anche celebrare – un po' in ritardo secondo la tradizionale immagine dei mezzi di trasporto – i 140 anni della mobilità pubblica, nata nel giugno 1865, all'epoca di Firenze capitale d'Italia, con le grandi carrozze a cavalli chiamate "omnibus", cioè un mezzo per tutti come rivela l'etimologia del termine. Con una tariffa di 10 centesimi, contro le 1,60-2 lire delle vetture da piazza antenate dei taxi, l'omnibus era destinato a muovere le masse all'interno di una città che stava rapidamente diventando più grande, con una rilevante crescita demografica, dovuta al trasferimento degli uffici e dei ministeri della capitale, ma anche a un primo processo di inurbamento. I residenti aumentarono da 150.000 nel 1861 a 196.000 vent'anni dopo, nonostante il trasferimento della capitale a Roma, che nel 1871 tolse a Firenze, nel giro di pochi mesi, ben 30.000 abitanti.

Vale la pena di ripercorrere brevemente i fatti e le tematiche principali del trasporto pubblico urbano fiorentino.

L'omnibus permise alla città di accrescersi verso l'esterno, grazie al trasporto collettivo a basso prezzo, e fu dunque un primo stimolo all'espansione di Firenze, dove quasi vent'anni prima era arrivato anche il treno, che aveva portato con le stazioni Leopolda e Maria Antonia (oggi rispettivamente Porta a Prato e Santa Maria Novella), due nuovi centri attrattori per la città, la quale dovette adattarsi a questi scali ferroviari "di testa", così definiti perché i binari terminavano e terminano presso la stazione. L'opposto sono le stazioni "di transito", nelle quali i binari proseguono da una parte all'altra, come Firenze Rifredi e Firenze Campo di Marte.

L'arrivo del treno non era una ragione sufficiente per l'incremento dell'urbanesimo, ma senza dubbio fu uno dei fattori più importanti che consentirono alla città di estendersi, mettendola in diretta e continua comunicazione con il proprio "contado", con il porto di Livorno e con gli altri centri principali della Toscana.

La ferrovia non forniva però un efficiente mezzo di trasporto interno al centro e al suburbio, che fu inizialmente assicurato appunto dagli omnibus a cavalli, i quali, avviando la rete urbana di mobilità collettiva, agevolarono il formarsi di una grande Firenze: con i mezzi pubblici a buon mercato venne meno, infatti, il limite all'estensione urbana costituito dalla distanza che era possibile percorrere a piedi⁴.

Il servizio pubblico servì anche a superare la tradizionale lamentela sui prezzi delle vetture da piazza, costantemente deplorati dai viaggiatori stranieri. Nella sua guida del 1869, il maggiore editore europeo di libri di viaggio, Karl Baedeker, scriveva che viaggiare in Italia

era per molti aspetti diverso dagli altri paesi europei. Il «forestiero» – come si diceva allora – veniva infatti visto dai vetturini come loro «naturale e legittima preda» e «l'abitudine di chiedere più del dovuto» era universale⁵.

Gli omnibus ebbero un importante ruolo sociale nel secondo Ottocento, ma il trasporto di massa nelle zone a maggiore sviluppo economico fu legato soprattutto a un mezzo del tutto nuovo: si tratta del tram, parola derivata dall'inglese *tramway*, che Edmondo De Amicis – il noto autore del libro *Cuore* – definiva in un romanzo del 1899 *La carrozza di tutti*, per simboleggiarne il ruolo a vantaggio del popolo e la caratteristica di luogo d'incontro, dove tutte le classi sociali si trovavano a contatto.

Furono i capitali stranieri, provenienti in particolare dal Belgio, a essere protagonisti della realizzazione di tranvie nella penisola e anche a Firenze il primo tram, che arrivò nel 1879 ipopotrainato e poi a vapore, fu promosso da una società belga.

La città venne collegata a Prato, a Poggio a Caiano e al Chianti. La tranvia verso Prato, costruita dalla *Société générale des tramways* di Bruxelles, venne completata nel maggio 1880, e aveva a Peretola una diramazione per Poggio a Caiano. Nel marzo 1881 iniziò il servizio la tranvia verso Signa, la quale partiva da Firenze in Piazza Cestello oltre l'Arno e raggiungeva Lastra a Signa, presso la vecchia zona di approdo dei barconi, denominati “navicelli”, che risalivano l'Arno per portare la merce nella capitale del Granducato di Toscana. Un'altra tranvia, per Rifredi, Castello e Sesto Fiorentino, venne aperta nell'agosto 1881, esercitata con trazione a cavalli e poi dal '98 a trazione elettrica. Con la successiva attivazione dei tram per Fiesole nel 1890 e per Greve in Chianti nel 1893, a metà anni '90 erano in esercizio a Firenze 92,7 km di tranvie extraurbane a vapore e 27,8 km di tranvie a cavalli⁶. Nel 1896 venne firmata una convenzione fra il Comune e le due società esercenti, *Società Anonima delle Tramvie nella Provincia di Firenze* e *Società Anonima dei Tramways Florentins*, le quali si fusero due anni dopo unificando le concessioni tranviarie. Quest'ultima società, già conosciuta come la “Belga”, acquisì infatti le tranvie per Fiesole e per il Chianti.

Il capitolato tecnico della convenzione prevedeva l'elettificazione di tutta la rete urbana ancora a cavalli o a vapore, e l'estensione delle tranvie nel centro storico, portando alcuni capolinea nei pressi del Duomo. Ogni vettura tranviaria elettrica portava circa 40 persone, contro le 12-16 degli omnibus a cavalli, permettendo un servizio più intenso anche rispetto ai tram a vapore, nonché un esercizio molto meno inquinante.

Al 31 dicembre del 1908 le tranvie fiorentine misuravano 169,6 km, di cui 66,8 km a vapore e 102,7 km elettrificati⁷, e nel 1914 erano ormai state elettrificate tutte le tratte, a eccezione dei percorsi extraurbani per Prato, Signa, Poggio a Caiano e Chianti.

Con la convenzione del '96, il Comune aveva dunque garantito l'elettificazione della rete urbana e la tariffa era stata fissata al modesto valore di 10 centesimi per corsa, ma le auto-

4_ Come ricorda in generale Mumford L., *Le città nella storia*, Etas Kompas, Milano 1967, p. 535.

5_ *Italy handbook for travellers*, by K. Baedeker, second part: *Central Italy and Rome*, Coblenz-London-Paris 1869, pp. XIX-XX.

6_ Tomasetti F., *Trasporti pubblici nella città e nel territorio di Firenze, 1860-1915*, cit., p. 133.

7_ Ministero dei Lavori Pubblici. Ufficio speciale delle ferrovie e tranvie e degli automobili, *Relazione sull'esercizio delle tranvie italiane per l'anno 1908*, Tip. dell'Unione Editrice, Roma 1912, p. 204.

rità municipali avevano dovuto cedere sulla durata molto lunga della concessione, che era addirittura cinquantennale, mentre il riscatto della rete sarebbe stato eventualmente possibile solo dopo 25 anni, a condizioni così gravose da risultare non percorribile. Tale concessione era tuttavia limitata alle tranvie, mentre la Società Generale degli Omnibus aveva una specifica concessione che scadeva nel 1905 e che l'anno dopo venne trasferita alla "Belga", a condizioni più favorevoli per il Comune. A questo punto una sola società deteneva l'esercizio completo dei trasporti cittadini.

Intanto, dal punto di vista sociale l'uso del mezzo pubblico era divenuto così importante che la convenzione del 1906 tra il Comune e la società concessionaria prevedeva particolari riduzioni di tariffa nelle prime due ore del servizio giornaliero (da 10 a 5 centesimi per viaggio) e l'istituzione di corse operaie per le fabbriche in espansione, nonché l'obbligo di attivare su tutte le linee intercomunali, sia al mattino che la sera, almeno due corse a prezzo scontato del 35%. Tale convenzione prevedeva infine che alcuni omnibus a cavalli potessero essere sostituiti con autobus⁸.

Oltre alle automobili, nei primi anni del Novecento vennero infatti realizzati mezzi stradali per il trasporto collettivo, che furono denominati "autobus" dalla contrazione dei termini "automobile" e "omnibus". La FIAT tra il 1907 e il 1910 iniziò a produrre autobus da 14 e 36 posti, che trovarono innanzitutto diffusione per il collegamento tra i centri medioevali di collina e le stazioni ferroviarie situate nelle pianure, sostituendo le carrozze a cavalli, nonché per gli itinerari dove non si erano costruite le ferrovie in progetto.

Visto che in Italia lo sviluppo ferroviario era stato limitato dall'alto costo delle costruzioni, causato dalle difficili condizioni orografiche, l'autobus assunse ben presto una rilevante importanza economica e sociale, trasportando peraltro la corrispondenza postale dalle città ai piccoli centri di campagna. Gli autobus, dunque, caricavano lettere e pacchi da e per i paesi nei quali si dirigevano: la loro identificazione con il servizio della posta era così forte che l'autobus stesso veniva comunemente definito "il postale". La Toscana collinare fu tra le prime regioni a sviluppare i servizi di autobus extraurbani e la Società Italiana Trasporti Automobilistici (SITA), fondata nel 1912, legò la sua storia ai servizi da Firenze verso Siena, il Mugello, il Chianti, il Casentino, il Volterrano. Nel 1917, nel pieno della Grande guerra, erano in esercizio nel territorio regionale toscano ben 862 km di autolinee, che sarebbero diventati 3.732 nel 1922, quando la Toscana era seconda solo al Veneto-Friuli nell'estensione di linee automobilistiche⁹. Proprio in tale anno furono introdotti gli autobus urbani a Firenze dalla stessa SITA, destinati a prendere il posto degli omnibus a cavalli sul tratto da piazza Beccaria a Porta Romana.

Fallita la Società Belga delle tranvie nel 1934, dopo un periodo di curatela fallimentare, il Comune acquistò l'azienda con atto del luglio 1935, grazie a un mutuo contratto presso la Cassa di Risparmio di Firenze, e subito dopo affidò la gestione dei servizi pubblici cittadini

alla FIAT, che nel 1939 creò poi la STU (Società Trasporti Urbani), destinata a esercitare tram, autobus e filobus a partire dal 1° gennaio 1940¹⁰. Questi ultimi erano stati introdotti a Firenze nel novembre 1937, estendendosi non solo in centro, ma raggiungendo anche le località suburbane di Settignano, Trespiano e Fiesole, quest'ultima linea aperta nel 1938 in sostituzione della tranvia elettrica del 1890¹¹.

La guerra cambiò tuttavia il quadro privatistico nel quale erano nati e si erano poi sviluppati i trasporti urbani fiorentini, visto che il Comune non aveva potuto e neppure voluto utilizzare la legge n. 103 del 1903 sulla municipalizzazione dei pubblici servizi¹², a differenza di altre grandi città come Torino, dove i trasporti erano stati resi pubblici fin dal 1906, Milano nel 1917, Napoli nel 1918, Bologna nel 1924, Roma nel 1929.

Al termine del conflitto, in diverse città le società private di trasporto ancora esistenti furono sostituite con provvedimenti di urgenza dalle amministrazioni comunali, per la situazione di grave crisi dovuta alle vicende belliche. A Firenze, con la rinuncia alla concessione da parte della STU per la gestione dei trasporti urbani, il consiglio comunale prese dunque la decisione di municipalizzare il servizio¹³.

Il 1° gennaio 1946 iniziò l'esercizio dell'Ataf (Azienda tranvie e autofilovie fiorentine), che nasceva con un nome più elaborato rispetto alle tante ATM (Aziende Trasporti Municipali), diffuse a partire dal primo Novecento dopo la legge del 1903.

Si tratta di un nome che esprimeva la ricchezza dei trasporti pubblici a Firenze, composti non solo da autobus ma anche da filobus e tram. Questa diversificazione sarebbe stata però annullata negli anni seguenti dalla chiusura delle tranvie, avvenuta tra il 1950 e il 1958, e dall'eliminazione del filobus nel 1973. Da allora sono rimasti solo gli autobus a fare servizio in una città sempre più intasata di macchine, che nella provincia fiorentina salivano in 30 anni, dal 1961 al 1991, da 189.500 a 919.800.

Una modifica epocale, che andava in parallelo con un forte cambiamento della cultura del lavoro, ricostruita magistralmente nel saggio di Francesco Magnelli e Andrea Spini, nel quale si riportano alcune interviste ai lavoratori, che esprimono un forte sentimento di identità e di attaccamento al mestiere, un sentimento quasi perduto negli ultimi anni. Accanto alle vicende delle risorse umane, il saggio ricostruisce le vicende della *governance* dell'Ataf fino ai giorni nostri, con lo sviluppo organizzativo di un'impresa-rete, che nel 1994 assumeva la forma giuridica di consorzio intercomunale, e con la discrasia fra la proprietà pubblica e il *management* di tipo privato, poco libero di operare quelle scelte rivolte al mercato che la normativa oggi vorrebbe. Nel settore del trasporto pubblico tali scelte sono poco applicabili, per una serie di dipendenze che è difficile superare: basti pensare alla pianificazione urbanistica e alla gestione del traffico, che non sono appannaggio dell'azienda, ma la condizionano pesantemente nella sua produzione.

Nonostante la difficoltà di operare liberamente, un campo di azione rilevante per miglio-

8_ Tomasetti F., *Trasporti pubblici nella città e nel territorio di Firenze. 1860-1915*, cit., pp. 152-153.


9_ Maggi S. - Giovani A., *Muoversi in Toscana. Ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*, Il Mulino, Bologna 2005, pp. 137-138.

10_ Giovannini S., *Il trasporto pubblico urbano a Firenze fra le due guerre mondiali e le vicende societarie ad esso collegate*, Tesi di laurea, Università di Firenze, Facoltà di Economia, relatore prof. Andrea Giuntini, a.a. 2000-2001, capitolo V, pp. 181-222, consultata sul sito www.ataf.net il 2 marzo 2007.

11_ Gregoris P. - Rizzoli F. - Serra C., *Giro d'Italia in filobus. Storia illustrata delle filovie italiane*, Calosci Editore, Cortona, 2003, p. 181 e p. 186.

12_ Fin dai primi anni del secolo, la municipalizzazione del servizio, voluta dai socialisti, era possibile ai sensi della legge n. 103, ma la concessione del 1896 aveva la durata di mezzo secolo e il costo del riscatto sarebbe stato esorbitante. Del resto, la legge 29 marzo 1903 n. 103 «sull'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni», nel settore dei trasporti ebbe inizialmente poco successo e la municipalizzazione fu assai limitata in tutta Italia: tra il 1904 e il 1923 alla Commissione reale arrivarono appena 18 domande di municipalizzazione, di cui 13 furono accettate. Le difficoltà gestionali di un settore così complesso e le resistenze delle società private, che spesso ricorrevano in Tribunale contro i riscatti delle reti, frenarono a lungo il processo di pubblicizzazione. Cfr. Battilani P., *Limiti e vantaggi della mano pubblica: il trasporto collettivo in Italia in una prospettiva di lungo periodo*, in «Rivista di Storia Economica», anno XIV, aprile 1998, fasc. 1, p. 8.

13_ Bianchi A., *L'ammodernamento dell'azienda dei pubblici trasporti di Firenze*, in «L'Impresa Pubblica», n. 9, 1959, pp. 448-452.



rare il servizio offerto si può riscontrare nella parte tecnica con gli autobus ecologici, e in particolare nei sistemi tariffari trattati da Daniele Bitossi, il quale ci ricorda innanzitutto la figura romantica del bigliettaio, sparita tra il 1971, quando fu sperimentata la bigliettazione con emittitrici automatiche sulla linea notturna n. 69, e il 1974 quando su tutti i bus rimase soltanto l'autista. Tre anni dopo iniziava la vendita dei titoli di viaggio presso gli esercizi commerciali esterni, soprattutto i tabaccai, e la sostituzione delle poco longeve emittitrici con le cosiddette obliterate, cioè "cancellatrici", dal latino "ob" e "litera". La macchinetta, sostituto meccanico del bigliettaio, è stata dunque a lungo una cancellatrice, ma è poi divenuta un dispositivo sempre più complesso, in grado prima di stampare l'ora di timbratura necessaria per i titoli di viaggio a tempo e poi addirittura di leggere *microchip*, come avviene oggi con la Carta Agile: un biglietto tra i più innovativi perché non serve inserirlo ma è sufficiente passarlo vicino alla macchinetta per annullare la corsa; un biglietto che è diventato nel giro di poco tempo, anche grazie alla grafica particolarmente attraente, una sorta di souvenir della città.

Città che ha visto notevoli cambiamenti urbanistici da metà Ottocento ai giorni nostri, trattati all'interno del libro nel saggio di Andrea Bacci e Maurizio Talocchini. Gli autori ricordano i vari piani di ampliamento, arrivando al Piano strutturale 2004-2020, ma partendo dalle origini della città moderna, con il Piano Poggi, l'architetto incaricato di redigere un grandioso progetto per la capitale d'Italia, che prevedeva una crescita di circa 50.000 abitanti, con lo stravolgimento dell'assetto urbano e con la demolizione della cinta muraria, lasciando solo le antiche porte. Il piano fu attuato dal 1865 al 1869, cambiando il volto di Firenze e creando la cerchia dei viali al posto delle vecchie mura. Inoltre, il saggio di Piero Sassoli ricostruisce il rapporto fra la rete di trasporto e la città, della quale tram, filobus e autobus hanno seguito fedelmente lo sviluppo edilizio, residenziale e produttivo, assumendo una conformazione "radiocentrica" delle linee, destinate soprattutto alla mobilità dall'esterno verso i principali poli attrattori del centro storico e viceversa.

Altri saggi del presente volume trattano infine, con fonti documentali e iconografiche, la storia di aspetti poco conosciuti. Lo scritto di Fabrizio De Prophetis si occupa del trasporto pubblico nella letteratura e nel cinema, ricordando che ogni genere letterario (narrativa, saggistica, poesia) ha avuto stretti rapporti con il tram, così come «innumerevoli sono i film italiani e stranieri che pongono il tram come *quint* o come protagonista». Il saggio di Maria Letizia Strocchi, corredato di immagini e antologia critica, è dedicato a indagare un argomento tanto sfuggente quanto affascinante, cioè la percezione del tram, del filobus e dell'autobus nella pittura del '900, con un *excursus* a livello nazionale e internazionale su pittori e correnti pittoriche.

Chiude il testo un saggio di Mirco Cantelli, che tratta del bus come mezzo di comunicazione, ricordando come fino agli anni '80 le aziende pubbliche di trasporto privilegiassero lo

slogan «meno si parla di noi e meglio è», e come i primi bus con pannelli di reclame iniziassero a circolare nel 1985. Da allora è stato avviato un percorso lungo e non lineare che ha portato recentemente a riprogettare il sito internet, reso facile da capire e da usare, e ad adottare iniziative di grande significato per la visibilità del trasporto, come quella chiamata *Adotta la tua fermata*, cioè la sponsorizzazione di paline e pensiline da parte di attività commerciali e studi professionali situati nei dintorni.

Pur prendendo spunto dal passato, il libro appare proiettato verso il futuro, perché la ricostruzione delle tranvie apre finalmente prospettive nuove e innovative nella gestione e nell'utilizzo della mobilità collettiva, nonché nella progettazione urbanistica, sebbene non si tratti di mezzi veloci come le metropolitane sotterranee.

La nuova rete tranviaria fiorentina, composta a regime dalle tre linee Scandicci-Santa Maria Novella, Aeroporto di Peretola-Piazza della Libertà attraverso il centro storico, Careggi-Fortezza da Basso, comprende in tutto 20 km, che diverranno oltre 34 con le diramazioni in progetto della linea 1 (per Rovezzano e Bagno a Ripoli) e della linea 3 (per Castello e Sesto Fiorentino). Un cospicuo ritorno al tram, quindi, che ci fa ben comprendere quanto sbagliate siano state le politiche della mobilità dagli anni '50 in poi. Politiche che hanno visto l'abbandono delle tranvie per fare posto alle automobili, delle quali è oggi affollata la città.

Oltre alla rete tranviaria, si prevede un ampio utilizzo dei binari ferroviari, grazie al sottoattraversamento cittadino previsto con l'Alta velocità, che renderà libere le "tracce orario" per i treni di tipo metropolitano. Tutto questo dovrebbe consentire di creare un sistema a rete, articolato in una serie di posti di scambio, esterni al centro storico, tra bus, tram e treni, contribuendo così alla riqualificazione dell'intera Firenze, ora asfissata dal traffico.

Stefano Maggi