29 gennaio 2010 8:39

Aduc-Osservatorio Firenze. Tramvia. 2000-2010: 10 anni di sogni, incubi e profezie - prima parte

di Marco Bazzichi

La grande storia della tramvia a puntate. Megalomanie, bugie, deliri di onnipotenza e, poi, tristezze, depressioni e ritorni alla realtà per un banale tram.
Il 2000 è l'anno dei grandi proclami e delle visioni più avveniristiche e fantascientifiche. Forse perché la realtà è troppo brutta da guardare. La Baldassini Tognozzi fa finta di nulla, non la si sente nominare, sbucherà all'improvviso solo più tardi. Intanto, la gara ferragostina d'appalto, indetta in fretta e furia, va deserta, dando l'alibi al Comune per la trasformazione dell'Ataf -capro espiatorio dell'intera vicenda- in Spa.

PRIMA PUNTATA
24 gennaio 2000
L'assessore alle Infrastrutture della mobilità Amos Cecchi assicura che “l'inaugurazione del primo braccio della tramvia, quella che collegherà Scandicci con Santa Maria Novella avverrà nella primavera del 2004”. Opposizione e stampa locale non stanno a guardare: pretendono più garanzie sul futuro del...mercato alle Cascine. Il veggente di turno è il presidente diessino della commissione urbanistica Vincenzo Esposito, che invita “la giunta ad accelerare i tempi”, perché il 2004 gli sembra troppo in là. L'assessore Cecchi presenta orgoglioso in Consiglio Comunale (ottenendo il via libera) anche i progetti preliminari per le “due tramvie che collegheranno il centro con Peretola da una parte e con Careggi dall' altra.” Non dorme l'opposizione: per Francesco Leoni di Forza Italia, “se sui viali di circonvallazione non ci sarà posto per le busvie riservate all'Ataf, la giunta deve confessarlo”. 10 anni dopo, mancano sia le tramvie che le busvie.

5 maggio 2000
Il vicesindaco Andrea Ceccarelli annuncia che nel cortile di Palazzo Vecchio verrà esposto “per la prima volta” il grande plastico della tramvia Scandicci-Firenze, che, “nei piani della giunta, entrerà in funzione nella primavera del 2004” La giunta da allora è cambiata 2 volte, e forse si capisce perché bisogna andare a votare: per dare la colpa a quelli che c'erano prima. Quanto al plastico, nei Ds non mancò chi pensava che quelle fossero le linee vere e proprie.

21 maggio 2000
Siamo negli anni in cui gli ex-comunisti scoprono il capitalismo e la speculazione socio-finanziaria. Si gettano così, in perfetto stile guzzantiano-sordiano, sulla creazione di una “new company” che “gestirà la futura tramvia a Firenze”. Per la giunta Domenici, ci vuole proprio una bella “spa con dentro il Comune e anche gli investitori privati selezionati” “tramite -mica siamo provinciali- una gara internazionale”. E perché? Perché in tasca ci sono 450 miliardi di lire (225 milioni di euro) a fronte di una spesa preventivata di 1200 miliardi (600 milioni). Degli ancor più futuri e successivi introiti dai biglietti, non si cura nessuno. La Giunta, si dà proprio un gran da fare (e chi gli ha mai chiesto nulla?): precisi nella sprecisione, efficienti nell'inefficienza, gli assessori gongolano dell'approvazione di un pacchetto di lavori che “cambieranno il volto della città”, sentenzia Domenici. Proprio vero: il volto è cambiato, ogni cantiere, 10 anni dopo, pare il segno di un cazzotto.
Preveggenze: il genio di turno è Amos Cecchi, che però comincia a usare il condizionale: “i lavori della tramvia dovrebbero scattare nell'estate del 2001”. E “a primavera 2004 è prevista l'inaugurazione.” Le cose, sarebbe meglio anche intravederle. Sembra di essere dai chiromanti: “il secondo braccio -si chiamava ancora così, prima del più ortodosso “linea 2”- partirà -udite, udite- a... metà del 2002.” Ah, già che ci siamo una chicchina per tutti gli oppositori al tunnel tav dell'ultima ora. Cecchi, annuncia che “all'inizio del 2003 si comincerà a scavare per il tunnel di 7 chilometri sotto la città”, con tanto di “nuova stazione sotto gli ex Macelli”. Macelli sopra o sotto, sempre un

macello è.

15 luglio 2000
“Firenze- tuona Repubblica- avvia l'operazione tramvia”. Calma, però: “per fare il primo giro sul 'trenino' elettrico di 32 metri che correrà in superficie dovremo attendere la primavera del 2004". C'è sempre la primavera di mezzo. Se partirà nel marzo 2010, dovremo dire che una linea non fa primavera. E pensa che roba: “si potrà salire sulla tramvia senza neppure uscire dall' autostrada del sole: lasciando l'auto nel grande parcheggio previsto tra Vingone e Casellina si potrà raggiungere il centro in 19 minuti. Oppure cambiare linea e raggiungere l'ospedale di Careggi, l'aeroporto di Peretola e, dall'altra parte della città, Rovezzano o viale Europa senza passare dal centro. Cinque capolinea per un totale di 46 chilometri.” E poi la profezia finale, la chicca da buongustai: “in tramvia fino al Duomo”.
Stampa e politici si fanno prendere dall'euforia: “la città assumerà l'aspetto di una volta -qua non si capisce più chi parla, se il Comune o Repubblica da cui citiamo- come oggi si vede solo nelle città del nord: strade sgombre, grandi marciapiedi, niente fili elettrici per aria (il bando del Comune prevede la presa dell'elettricità da terra). Niente più rumore e massimo comfort per i viaggiatori, che potranno comodamente leggere un libro con tanto di aria condizionata.” Almeno la libertà del libro non ci è stata tolta, solo che è meglio restare a casa.

28 luglio 2000
Il sogno comincia a dare segnali da incubo: va deserta la gara voluta della giunta Domenici. Nessun privato si presenta, e questo, anziché far ripensare sull'intero progetto, farà intestardire ancora di più il Comune. E chi finisce sotto accusa? Il progetto? Il Comune? No: Ataf. Le colpe di Ataf non sono affatto chiare e del tutto pretestuose. Inizia un processo all'azienda di trasporti, che poi ne faciliterà la privatizzazione.

Ecco infatti che ci si butta, il...

10 agosto 2000...Graziano Cioni. Per recuperare il ritardo provocato dalla gara andata deserta, bisogna “affidare i lavori della tramvia ad una trattativa privata”. E' una proposta troppo osé per tutti, e viene bocciata dalla giunta. Ci pensa allora Cecchi, profeta con la coda tra le gambe, a suggerire una nuova gara d'appalto, con criteri nuovi. Certo, spiega il profeta, “questo allungherà i tempi di 6 mesi”. Che vuole che sia, assesso'? Le mani in pasta vanno messe gradualmente, non come proponeva Cioni, troppo comunista un tempo, e poi troppo privatizzatore. A Italferr e Ataf, viene affiancata, per organizzare la nuova gara, la MeM di Milano... la stessa che aveva certificato la gara andata deserta!!!!

12 agosto 2000
Puntuale come la sceneggiata della gara andata deserta, si avvia la privatizzazione dell'Ataf. A questa, ci si mette molto meno che ad avviare i lavori della tramvia. Privatizzazione alla diessina: il pubblico continua a metterci soldi, il privato a prendersi i profitti.

26 agosto 2000
La cialtronaggine, il pressapochismo -oppure- l'incredibile arte mistificatoria dei nostri politici fiorentini si scatena in tutta la sua forza: per rifare la gara d'appalto, c'è chi propone di alzare da 201 a 240 miliardi di lire la base d'asta e chi propone, in particolare i tecnici comunali, di “semplificare il capitolato d'appalto, chiedendo meno cose”, così -che geni!- “non ci sarà bisogno di alzare il costo”. Ma è la mitica MM a spiazzare tutti: “nel progetto fin qui disegnato c'è un eccesso di prescrizioni in materia di sicurezza rispetto ad una normale tramvia”. Insomma, si risparmia sulla sicurezza -tanto quella semmai si vede a lavori ultimati... campa cavallo. Fermo restando che potevano dirlo prima, quando avevano certificato la precedente gara. “Non è vero” replica MM: noi l'avevamo detto, è ATAF (toh!) che non ha ascoltato!

14 settembre 2000
Dopo l'estate, che è il tempo delle minchiate approvate in silenzio, arriva settembre che, con la riapertura del Gran Circo del Consiglio Comunale, è il tempo delle profezie. O dei vaneggiamenti. Col capolavoro della gara andata deserta, la tramvia accumula già un enorme ritardo. Perciò “per non perdere i finanziamenti statali”, la tramvia Firenze-Scandicci “sarà divisa in due parti. La prima parte sarà pronta entro la fine dell'anno”. All'animo della velocità. Forse questa parte era di circa 10 centimetri. La profezia stavolta è di gruppo , perché si tratta della promessa fatta “al ministero ai trasporti “dalla delegazione dei Comuni di Firenze e Scandicci e dell' Ataf andata a

Roma”.

17 novembre 2000
Promesse e profezie di corto respiro. Si promette che partiranno “il 3 gennaio I cantieri del primo tratto della tramvia Firenze-Scandicci in piazza Vittorio Veneto.” E giù con le minchiate per il 2001, che -tuona Repubblica- si annuncia come “il grande anno dei cantieri”: “i lavori veri e propri cominceranno il 12 febbraio” (quindi il 3 gennaio è solo uno scherzo) . Per fissare il calendario dei miraggi, si incontrano il vicesindaco Graziano Cioni, Italferr, Ataf e Firenze Parcheggi. Sembra Amici Miei. Ma dieci anni dopo questi compari di marachelle non fanno più ridere.

CLASSIFICA DELLE PROFEZIE ALLA FINE DEL 2000:

AMOS CECCHI	3
GRAZIANO CIONI	2
ANDREA CECCARELLI	1
LEONARDO DOMENICI	1
VINCENZO ESPOSTIO	1
AMICI MIEI (ITALFERR, FIRENZE, PARCHEGGI, ATAF, CIONI)	1

Continua... (http://www.aduc.it/articolo/aduc+osservatorio+firenze+tramvia+2000+2010+10+anni_17049.php)