

3 febbraio 2010 9:48

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

di Marco Bazzichi



Ai posteri: perché a Firenze si decise di fare la tramvia invece di convertire a metano l'intero parco degli autobus (come a Bologna o a Perugia)? Perché si decise di fare la tramvia anziché semplicemente creare, al posto dello stesso percorso dei binari, delle corsie preferenziali per i bus? Alle giunte precedenti: com'è che di tre linee, approvate nel 2000, col compito di essere ultimate nel 2004, dieci anni dopo, se ne inaugura una sola e le altre due non hanno ancora visto la prima pietra? Torniamo ancora indietro nel tempo, nella speranza di capirci qualcosa.

Il 2000 è stato l'anno in cui si partiva da

zero (http://www.aduc.it/articolo/aduc+osservatorio+firenze+tramvia+2000+2010+10+anni_17028.php) e quindi quello in cui più facilmente tutti si lanciavano nei più mostruosi vaneggiamenti. Gli errori (dal punto di vista nostro), o i meriti (dal punto di vista delle società appaltanti) si cominciano però già a pagare dopo pochi mesi, e il primo a rimetterci il posto è l'assessore Amos Cecchi. Nel 2001 si ingigantisce il Blob della gara d'appalto: prima vince la Baldassini Tognozzi, poi la Ansaldo Breda, poi di nuovo la Baldassini Tognozzi, sempre a colpi di ricorsi al Tar e al Consiglio di Stato. Ché sia chiaro, fin da subito, che questa tramvia non ha alcuna paternità.

SECONDA PUNTATA. Da gennaio a giugno 2001

Qui la prima puntata

(http://www.aduc.it/articolo/aduc+osservatorio+firenze+tramvia+2000+2010+10+anni_17028.php).

15 febbraio 2001: "la città del treno"



Il giornalista di Repubblica Pietro Jozzelli rimane estasiato dai progetti dell'assessore regionale ai trasporti **Riccardo Conti**, "il politico che ha teorizzato da qui al 2010 la creazione della 'città del treno'. L'idea di Conti -rivela l'indomita penna, sorda alle melodie del potere- è semplice e affascinante: fare del sistema ferroviario attuale e di quello che sta per arrivare la base per un sistema articolato di metropolitana per lo più di superficie." 9 anni di dopo, ci si deve accontentare di una linea della tramvia. Eppure, secondo la ditta Conti-Jozzelli, che si aggiudica un punto nella nostra speciale classifica delle profezie, "nel 2010, quando tutto il piano sarà a regime, avremo una struttura di treni metropolitana e spero proprio -dice Conti- di essere vicino alla realizzazione dell'anello ferroviario Firenze-Prato-Lucca-Pisa-Empoli-Firenze". Chissà, forse Conti in persona ora è "vicino" a quell'anello, e speriamo che continui a girarci a lungo. "Il sogno di tutti i pendolari si realizzerà?" si domanda Jozzelli, contagiato dal tono profetico dell'assessore. "Staremo a vedere" si risponde da solo. I cittadini, di tutta 'sta roba, non hanno visto nulla. Novello Elia al cospetto del carro, anzi del treno, di fuoco, anche Conti ha la sua visione mistica: "Dopo l'accordo di stamani, a Firenze accadranno anche altre cose. L' intesa sulla centrale del Latte apre la via alla possibilità di utilizzare il binario parallelo a via Alamanni come sede del terzo braccio della tramvia, quella che collegherebbe la stazione di via Circondaria con Novoli e Rifredi. Ma se davvero si crede in questa città del ferro o del treno, che cosa impedisce -aggiunge Conti- che le stazioni di San Salvi e delle Cascine, per fare due esempi concreti, divengano la prima una stazione metropolitana che serve i 2000 studenti e le migliaia di dipendenti della Asl che là andranno, la seconda l'area logistica di raccolta del sistema di rifornimento delle merci in città?'. Già, cosa lo impedisce? (domanda aggiornata e sempre valevole nel 2010).

08 marzo 2001: Vittoria, Vittoria...

In Comune, anziché alla valutazione coscienziosa dei progetti, ci si affida alla lettura delle viscere di animale: "Piazza Vittorio Veneto interamente pedonale, con sotto un garage per 500 posti auto e la tramvia che, venendo da viale degli Olmi, le passa intorno da dietro, coperta dagli alberi. Le auto da e per il ponte alla Vittoria incanalate nel sottopasso a cielo aperto [???] cui già si sta lavorando, e su cui, all'altezza di Corso Italia, sorgerà una passerella per far transitare la tramvia verso viale Rosselli. E gli argini dell'Arno risistemati, e dotati perfino di piazzole per far pescare gli handicappati, per circa un chilometro dal ponte alla Vittoria verso l'Isolotto: intorno al nuovo ponte che traverserà il fiume, in coincidenza con via Stendhal, per far passare la tramvia." No, non è un brano del Manzoni, è proprio quanto i giornali locali scrivevano sotto la dettatura del Comune. "Il sottopasso sarà già pronto entro la fine di quest'anno e i lavori per la risistemazione della piazza dovrebbero partire a inizio 2002?". Attenzione: pare che nella frase "piazzole per far pescare gli handicappati", questi ultimi siano complemento oggetto.

09 marzo 2001: Tra i "dovrebbero" e i "circa".

Petardi, stelle filanti e rullo di tamburi, Repubblica e Comune annunciano: "TRAMVIA: è arrivato il nuovo progetto, costa più del previsto, quasi 300 miliardi, 292 per l'esattezza. Chi l'avrebbe mai detto. "Ed è fatto in modo da essere più adatto a un tram che a un treno come invece si era fatto la prima volta." Ma pensa un po', grazie. Si può così riandare alla gara d'appalto. Nonostante, l'altra volta, tutte le colpe di questo mondo erano finite sull'Ataf, immediatamente trasformata in Spa con questa scusa, il Comune non solo riaffida all'Ataf la nuova gara d'appalto, ma addirittura "la costruzione della tramvia". Dopo tanti proclami, ci mette un condizionale la corrispondente Ilaria Ciuti, che il palazzo tremare fa: "a giugno i lavori dovrebbero venire appaltati, tra circa -ma sì, Ilaria, mettiamoci un circa- quattro anni finiti. E vai col rialzo: "se la prima volta il costo messo a base d'asta era di 201 miliardi e, visto il flop, si era poi pensato a 240, adesso si è arrivati a 292. Si dice che i 50 e passa miliardi in più non saranno un problema, che Firenze e Scandicci li hanno già preventivati e, che, comunque, dovranno essere trovati in quattro anni." Si dice! ". Quello della volta scorsa non era sembrato alle ditte solo avaro -povere ditte!- ma anche inappropriato, più consoni ai treni di cui si occupa Italferr che a un tram. Soprattutto era rigido. Parlava, per esempio, di scambi più adatti alla velocità di un Pendolino che a quelli di un pacifico, per quanto moderno, tranvai." Caspita! E ad un progetto così avevano dato il consenso assessori, tecnici comunali, consulenti, Ataf, la metropolitana di Milano, e, implicitamente, tutta la stampa locale? E dov'era la stessa Italferr che ora si lamenta?. Qualcosa non quadra nemmeno alla giornalista, che, giustamente, si domanda: "ma allora se le cose sono più semplici, perché si spende tanto di più? La spiegazione fornita è che siccome il ministero chiede di fare riferimento al tariffario delle Ferrovie dello Stato, quello di prima era fuori mercato, quello di adesso è stato rifatto. In più, pare si sia scoperto che per opere in città, come le tramvie, si devono usare materiali più costosi che in campagna, dove corrono le ferrovie", eh già!

25 marzo 2001 ?"Adesso avremo un tram".

Le ultime grandi profezie che abbiamo elencato sono anonime. Vengono date in pasto ai giornalisti, sotto forma, come sempre di comunicato stampa -per intenderci, la versione moderna dei vaticini nell'antica Grecia- senza un nome. E Repubblica titola: "TRAMVIA, Palazzo Vecchio e Ataf ci riprovano". Otto mesi dopo la prima gara andata deserta, ne arriva un'altra, che avrà esiti ancor più controversi e sciagurati. L'appalto, secondo il responsabile infrastrutture di Palazzo Vecchio, il profeta Paolo D'Elia, sarà aggiudicato a giugno, una data ch'egli definisce "realistica". Si comincia a marcare una caratteristica terribile dei progetti "alla fiorentina": o si parla per grandi proclami, visioni, profezie, insomma, si vola altissimi, oppure si scende nel singolo dettaglio, isolato dal contesto e spesso minuscolo, come abbiamo visto a proposito delle piazzole per far pescare gli handicappati. E allora giù, con "il deposito di Vingone, i binari, le carrozze e il nuovo ponte sull'Arno". Si badi che, per la gioia dei reporter locali, "c'è tutto questo nel bando, che nel frattempo è ridisceso -davvero come la borsa- da 300 a 221 miliardi di lire. Punto-profezia a Cioni: "adesso avremo un tram e non un treno a giro per la città". Per dieci anni, né l'uno né l'altro (anche se poi ci sarà tutta la questione dell'eccessiva grandezza dei vagoni, ma ci sarà tempo per questo). Oh, fa proprio ridere: "adesso avremo un tram".

1 aprile 2001: "Si parla di".



La data dice tutto. Il portavoce ne è, ancora, **Graziano Cioni**: “per ora si parla di 23 chilometri di tramvia, ma puntiamo a 52 chilometri, a un collegamento completo di Firenze con l’area”. Per carità, a parlare si fa di tutto. Un mio amico parla spesso di andare, un giorno, nello spazio.

5 giugno 2001: Si fa sul Sirio.

Siccome, dice Cioni, “la tramvia non è in discussione”, “tutto andrà bene”, “questa volta la gara andrà meglio della prima”, senza che nessuno mostri di accorgersene, sta per scoppiare la guerra tra Breda e Baldassini Tognozzi. La Ansaldo-Breda, per la precisione, fa sapere che parteciperà alla gara per la tramvia col suo nuovo veicolo Sirio. Come si sa, sarà proprio questo il tram-quasi-treno che verrà adottato da Firenze. Ma sarà lunga arrivarci.

7 giugno 2001 “Se non lo sappiamo neanche noi”.

Ma non andava tutto bene? Dopo aver tranquillizzato tutti, dopo soli due giorni, Cioni va nel panico: “con i tecnici e i dirigenti [e, aggiungiamo noi, gli assessori] che abbiamo a Palazzo Vecchio, è impensabile gestire i mille miliardi della tramvia [ah però, son già mille], il blocco di Ponte alla Vittoria, i giganteschi lavori che paralizzarono la città in piena campagna elettorale.” Un raro momento di esplicita lucidità, che purtroppo non è mai stato colto. In barba alle piazzole per gli handicappati, il problema che comincia a fare toc-toc nella testa della giunta sono proprio “i giganteschi lavori che paralizzarono la città”, e chisseneffrega della campagna elettorale. Ma forse è soltanto l’incombere di questo appuntamento a far tremare Cioni, che termina il suo sfogo con una domanda geniale: “Come facciamo a spiegare alla gente dove stiamo andando se non lo sappiamo neanche noi?”

8 giugno 2001

Su 5500 tra impiegati e funzionari comunali, non se ne trova uno che ci capisca di tram. Per non parlare di assessori e consiglieri comunali. Allora cosa fa, il Comune di Firenze? Assume qualcuno che ci capisca? No, bisogna, sempre in nome della Santa Madre Esternalizzazione pagare “una ventina di esperti, che, al fianco dell’amministrazione, si occupi della gestione delle grandi opere, non sostenibili da una struttura normale”, spiega Cioni. Eh già, ma tanto chi paga? “al fianco” vuol dire: costano di più e possono scaricare sul Comune la responsabilità delle minchiate che potranno partorire in libertà. Punto-profezia per Cioni: “pensate al carico di lavoro delle tre linee della tramvia che partiranno nel giro di un anno e mezzo”. Tanta fretta per pagare consulenti, e nove anni dopo, le linee 2 e 3 non sono ancora iniziate.

9 giugno 2001 : “Io sono il Sindaco [Trombetta]“

Dopo una gara andata deserta, dopo che l’appalto doveva già essere assegnato, e ancora non c’è stata la seconda gara, dopo l’aumento da 200 a 300 miliardi dei costi, qualcuno, ed è naturalmente il sindaco Leonardo Domenici, sbotta contro tutti coloro che osano sollevare dubbi e questioni sulla tramvia. “Sfascisti” li chiama il sindaco: “dico che a una cosa io reagirò sempre e con durezza perché sono il sindaco di Firenze: alla propaganda sfascista.” Proprio nello stile di Berlusconi: se qualcuno solleva dubbi nel merito di qualcosa, il politico reagisce offendendo quel qualcuno. Una domanda: se gli uni sono s-fascisti, gli altri, come Domenici, sono s-comunisti?

11 giugno 2001 : Tu mi Biagi.



Avete presente Viale Redi? E tutta la zona intorno? Se ce l’avete presente, non vi avrà meravigliato la rinuncia di farci passare la tramvia. Proprio così, 12 giugno 2001, a un passo dal bando per l’appalto, non si ha idea di dove far passare le tre linee. E’ solo l’inizio, i tre tracciati cambieranno in continuazione, come le linee del tetris. Si apprende così: “niente tramvia sull’ultimo tratto di Viale Redi. E niente tramvia in via Guido Monaco e via

Alamanni". La sentenza, che gli vale un punto profezia (la tramvia oggi passa proprio da via Alamanni) è il primo di una lunga serie di exploit dell'assessore all'urbanistica **Gianni Biagi**. Costui, 8 anni più tardi si dimetterà per lo scandalo di Castello, ma nel frattempo la quantità di fatti e fattacci da lui accumulata non ha pari. E ci regala subito anche un'altra profezia: "non è stato facile, ma alla fine le Ferrovie hanno accettato. La riorganizzazione del traffico che stanno progettando a Santa Maria Novella consentirà di liberare nel 2005 il binario1?. Punto 1: nel 2009 Santa Maria Novella raggiunge la congestione totale del traffico, il limite non più oltrepassabile. Punto 2, conseguente al primo: quel binario non è mai stato liberato. L'idea -o veggenza- era quella che la linea 2 andasse da Peretola a Piazza Beccaria, passando per un tratto dai binari esistenti di Santa Maria Novella. Una prova, tra l'altro, del fatto che il trammino è un vero e proprio treno.

12 giugno 2001: Tre galli nel pollaio



Evviva! Gaudio! Tripudio! Il caldo, oltre a dare alla testa, fa sì che la gente festeggi tuffandosi nelle fontane dalle finestre di Palazzo Vecchio. Pasticcini, buffet, brindisi: giornalisti e politici in un unico abbraccio, a festeggiare il fatto che ben tre società hanno aderito al bando dell'Ataf per la tramvia. Sono un gruppo guidato dal Consorzio cooperative di costruzioni di Bologna (una bella Coop bolognese) che si presenta con la Ansaldo-Breda, la Baldassini-Tognozzi, il cui numero di cantieri pubblici a Firenze supera i peli d'erba delle Cascine, e il Consorzio Ciro Menotti. La Baldassini Tognozzi, che a Firenze tutto può, proprio in quei giorni è sotto accusa per la costruzione del parcheggio sotterraneo di Piazza Ghiberti, i cui lavori -davvero un fiore all'occhiello per presentarsi ad un bando di quella portata- sono interrotti da un mese per il troppo rumore. C'è attesa per la sentenza, che -profezia comunale- avverrà in giornata. Si deve invece andare al:

21 giugno 2001: Nonno Frangioni



Titola Repubblica: "Tramvia, cantieri a gennaio", prima profezia. Poi la seconda: "sarà l'impresa Baldassini Tognozzi a realizzare il primo tratto della tramvia di Firenze". E vedremo che di profezia trattasi. E giù col carro di Elia: "la Baldassini e Tognozzi realizzerà entro il 2005 i 7,5 chilometri tra il capoluogo e Scandicci, il ponte sull'Arno e fornirà 17 convogli". Nientemeno! "A gennaio -meglio ribadire fino in fondo le minchiate- il via ai lavori con l'apertura dei primi cantieri." Un super-punto profezia va assegnato a colui che potrà, ai nipotini, raccontare di essere stato addirittura il presidente della commissione esaminatrice. "Nonno Aldo -chiederanno i nipotini- l'hai fatta tu la tramvia?" "No, no", dirà schernendosi, con modestia, l'ottimo Aldo Frangioni. E il buon nonnino, chiuderà gli occhi, ripensando alle azzecatissime profezie di quel lieto equinozio: "già questo è un successo, visto il brutto precedente di quasi un anno fa, quando la gara andò deserta". Come, no, vedremo, vedremo. "Abbiamo aggiudicato tenendo nella dovuta considerazione gli aspetti tecnici dei progetti". E qui viene forzatamente in mente una canzone di Checco Zalone che imita Carmen Consoli: "grazie al c...". Quanto alla cifra complessiva, evviva ancora una volta la chiarezza: "240 miliardi che diventeranno 300 con gli espropri dei terreni".

22 giugno 2001: "Solo la Baldassini Tognozzi..."

Contenti della gara? Finito col brindisi? Bene, inizino i casini. "Solo la Baldassini Tognozzi -scrive Repubblica- avrebbe superato i rigidi parametri del progetto della tramvia." Prima c'era la parte tecnica, poi quella economica, tipo scritto e orale a latino. L'unica offerta che viene aperta è quella quindi, ma che sorpresa, della Baldassini e Tognozzi. Tutto tranquillo? Tutto finito? Attenti, perché con l'estate entriamo nella stagioni della grandi minchiate sotto silenzio.

[Continua...](#)

Leggi anche:

1 - Prima puntata (http://www.aduc.it/articolo/aduc+osservatorio+firenze+tramvia+2000+2010+10+anni_17028.php)