

Il caso Centrodestra, parte della sinistra radicale e i comitati contro le tre linee. «No ai binari in piazza Duomo»

Firenze, la sfida del tram

Un referendum per bloccare i lavori «Scontro-simbolo tra chi fa e chi dice no»

DAL NOSTRO INVIATO

FIRENZE — Il marchese De Sade, al suo arrivo a Firenze nel 1775, osservò che gli abitanti erano piuttosto malmessi, «magri e pallidi, soggetti all'etisia» a causa dell'aria «malsana tutto l'anno»: «Ho udito addirittura affermare che se in autunno si lascia un pezzo di pane a impregnarsi, nell'aria della notte, e lo si fa poi mangiare a un cane, l'animale crepa immediatamente». Iperbole letteraria, ma il successivo avvento delle automobili non ha certo giovato all'aria, se è vero che ogni anno muoiono per lo smog 100 cardiopatici e che Firenze ha il primato italiano per veicoli a motore: 1.120 ogni 1.000 abitanti. Per uscire dalla paralisi, dopo anni di discussioni, nel '93 il Comune ha scelto di realizzare un sistema che combina Alta velocità e linea ferroviaria con una moderna tramvia che attraversa la città. Scelta confermata dall'attuale sindaco di centrosinistra Leonardo Domenici. Ma proprio mentre sono in corso i lavori per la linea 1 e mentre stanno per partire quelli per le altre due, una costellazione di comitati cittadini, con l'appoggio di una parte della sinistra radicale e del centrodestra, si è sollevata contestando l'abbattimento degli alberi, i costi elevati e i molti disagi, fino all'accusa più grave: l'«oltraggio» al patrimonio artistico della città che sarebbe causato dal passaggio del tram proprio accanto al Battistero, a due passi dal Duomo. Risultato, un referendum consultivo previsto per il 17 febbraio che divide la città e rischia di bloccare i lavori.

La prima linea tramviaria collega Scandicci alla stazione di Santa Maria Novella, la seconda l'aeroporto di Peretola a piazza della Libertà, passando per il centro storico, e la terza l'ospedale di Careggi a Santa Maria Novella. Venti chilometri — che diventeranno 40 con il completamento delle linee (Rovezzano, Bagno a Ripoli, Castello e Sesto Fiorentino) — destinati a incidere sul traffico e sulla mobilità. A patto che si riesca ad arrivare fino in fondo. Il sindaco Domenici guarda con sconforto a una protesta che gli sembra riprodurre un malcostume nazionale: «È uno scontro tra l'innovazione e la conservazione, tra chi cerca di agire e chi vuole il mantenimento dello status quo. Firenze rischia di diventare un simbolo di quello che accade in Italia. C'è una situazione surreale. Emerge, ancora una volta, la politica del no, trasversale». Senza dimenticare che Firenze è la città del «particolare», di guicciardiniana memoria: «Potevamo scegliere di stare fermi e vivere di rendita — prosegue il sindaco —, limitarci a succhiare il sangue a una città che può vivere di turismo. Ma abbiamo scelto di agire e trovare soluzioni». Le contestazioni, sostiene il sindaco, sono sintomatiche di un metodo non solo fiorentino: «Si dice sempre: Firenze non è adatta. Alle rotonde, alla maratona, al tram. E quando si propone una soluzione, ecco che qualcuno fa un rilancio pokeristico. Progetti mirabolanti, faraonici. Il modo migliore per non fare nulla».

Nel coro delle critiche c'è di tutto: una babele di proteste che vanno dall'allarme per gli alberi tagliati, alla diminuzione dei parcheggi, alle proteste per il mancato coinvolgimento dei cittadini. Manca solo lo snobismo alla Dalì, in versione tram: «Ogni uomo di 40 anni che prende la metro è un fallito». Eppure i comitati fioriscono e fanno breccia. Perché la tramvia è una piccola rivoluzione che promette vantaggi per il futuro e disagi nel presente.

Guida la protesta politica Mario Razzanelli, capogruppo Udc nonché promotore del referendum: «I tram furono smantellati nel '57 da La Pira. Quelli nuovi sono veri e propri treni: lunghi 32 metri, alti 3,30 e larghi 2,40, corrono in sede protetta da cordoli. I benefici saranno minimi». Sotto accusa i costi di gestione: «Il Comune, per la linea 1 pagherà 8,5 milioni al gestore: 10 volte l'attuale costo degli autobus». I costi di realizzazione della linea 1: «In soli tre anni sono raddoppiati». Le penali: «Il Comune pagherà 750 mila euro per ogni anno di ritardo».

Razzanelli ha incassato l'appoggio del centrodestra, tardivo e svogliato, dice: «An voleva farmi scrivere male il quesito per farlo bocciare. E Forza Italia si è mossa solo dopo l'intervento di Paolo Bonaiuti». In compenso i cittadini si sono mossi in ordine sparso. Uno, Antonio Laganà, è rimasto due giorni per protesta su un bagolaro, nonostante una sciatalgia, scendendo solo dopo una telefonata di Fausto Bertinotti. Alle proteste si sono uniti anche alcuni politici e

intellettuali di sinistra, da Valdo Spini ad Alberto Asor Rosa. Ornella De Zordo, consigliera vicina alla sinistra radicale, prende le distanze dal centrodestra: «Usciamo dallo schemetto sì o no, non siamo affatto contro la tramvia e al referendum invitiamo all'astensione. Però ci sono stati errori che si possono ancora correggere. Non si capisce perché il tram non passi dall'ospedale Torregalli, perché non è stata fatta una valutazione di impatto ambientale, perché si abbattano tanti alberi. Dico solo: fermiamoci, parliamo ai cittadini e non imponiamo i cantieri con la Digos».

A favore della tramvia si sono schierati sindacati, imprenditori e diverse associazioni ambientaliste, da Greenpeace agli Amici della Terra. Favorevole anche Legambiente, che con il suo presidente Piero Baronti invita a votare no al referendum (quindi sì alla tramvia). Alle critiche replica l'infaticabile vicesindaco Giuseppe Matulli che, se non altro, ha il merito di aver fatto arrivare alla biblioteca Marucelliana il manoscritto del «Più lungo giorno» di Dino Campana. Ma quella è un'altra storia: «Non dico certo va tutto bene madama la marchesa — spiega —. Mi ci sono rovinato il fegato con questa tramvia. Ma c'è un'enorme strumentalizzazione in corso. La micrometropolitana è una falsa alternativa già scartata. E al centrodestra ricordo che il 6 giugno 2005 Berlusconi e Lunardi firmarono l'intesa quadro con noi e finanziarono la tramvia».

Quanto al tram che passa vicino al Battistero, Vittorio Sgarbi, testimonial del sì, lo definisce «un delitto». Eppure in diverse città europee il tram sferraglia in centro storico e a Siviglia proprio vicino al Duomo. Molte le precauzioni che saranno prese: velocità ridotta, dispositivi antivibrazioni e niente palificate, perché il tram in quel tratto andrà a batteria. «Tra l'altro ora ci sono 2000 autobus al giorno che passano vicino al Duomo: inquinano e fanno più danni del tram». E i 697 lecci e magnolie e pini tagliati? «Ne abbiamo ripiantati oltre mille».

Ma a ogni obiezione c'è una controobiezione e via così, in un circolo non proprio virtuoso. «Perché il partito del no avanza, strumentalizzato dalla politica — conclude il sindaco —. È il vizio dell'Italia. Il cosmopolitismo provinciale. Mi piacerebbe che se ne discutesse non solo a Firenze e si capisse l'importanza di sconfiggere l'immobilismo». Alessandro Trocino

Corriere della Sera - NAZIONALE -
sezione: Focus Vuota - data: 2007-12-13 num: - pag: 8
autore: di PAOLO CONTI categoria: ALTRI OGGETTI

✒

La paura del nuovo

Un vetusto ricordo romano certifica l'antichità del «partito del no» legato alle opere pubbliche. Alla fine degli anni '50 «Italia nostra» protestò contro i binari aerei degli ecologicissimi filobus che attraversavano Roma: rovinano, si disse, la visibilità dei palazzi storici.

Si passò agli autobus che da quarant'anni polverizzano i marmi coprendoli di smog. A Firenze accade oggi qualcosa del genere. Magari armata dalle migliori intenzioni, ma la schiera ostile al cambiamento è in piazza da mesi. Non c'è destra, non c'è sinistra. Solo il terrore istintivo che il nuovo cancelli il vecchio. Che magari è rassicurante. Ma è cemento gettato sui piedi del futuro.

A favore Raimondo Innocenti

«Questione tecnica, non politica Tornare indietro è un errore»

DAL NOSTRO INVIATO

FIRENZE — «Da urbanista, questo dibattito non mi piace. Non mi piace il modo in cui i problemi tecnici vengono ricondotti in modo brutale a una contrapposizione politica». Raimondo Innocenti, preside della facoltà di Architettura di Firenze, difende la scelta del tram.

Il centrodestra propone come alternativa il metrò.

«Mi pare un po' superficiale proporla ora, come se non se ne fosse mai parlato. Il metrò faceva parte del piano Vittorini del '93. Questa soluzione fu scartata perché si decise che l'alta velocità dovesse attraversare il sottosuolo della città. Di conseguenza si studiò un piano integrato con una sorta di metrò di superficie, che corre sulla linea ferroviaria, e il sistema tramviario con le tre linee».

Che il sindaco Domenici ha ereditato.

«Che Domenici ha avuto il merito di riconfermare, responsabilmente. Non ci si può permettere di invertire rotta ogni volta che si va al governo di una città o di un Paese».

La politica ha le sue ragioni.

«Ma lo spessore tecnico non può essere schiacciato sulla politica. Non si capisce a che titolo ora si critichi la tramvia».

Tutto giusto, dunque?

«No. Se devo fare una critica, forse non tutto è stato approfondito per tempo. E può darsi che si possa intervenire ancora sul percorso delle linee 2 e 3. L'importante è che si discuta costruttivamente. Tornare indietro sarebbe sbagliato e avrebbe esiti economici pesantissimi».

I comitati hanno un ruolo importante nella protesta.

«Le rivolte dei molti comitati locali in passato hanno avuto in qualche caso effetti benefici. Ma hanno anche prodotto grandi sprechi di risorse. Forse si dovrebbe trovare un modo per discutere dei progetti in anticipo. Prima che vengano aperti i cantieri».

C'è chi lancia un allarme sul Duomo e sul Battistero.

«È una questione delicata. È difficile esprimere un parere definitivo. C'è una soprintendenza che ha espresso un parere e che ha chiesto alcune migliorie, che immagino saranno soddisfatte. Però, tutto sommato, non credo che esistano alternative vere a quel tracciato».

Al. T.