

Trasporti L'opera realizzata con 3 anni di ritardo e costi lievitati

La festa e le polemiche Parte il tram di Firenze

Inaugurata la linea 1. Il sindaco: chi ha sbagliato pagherà

DAL NOSTRO INVIATO

FIRENZE — Nonostante i mille giorni di ritardo, le spese folli, un indubbio alone di jella, la città divisa come ai tempi di Savonarola, e poi la bolgia, contestatori che fischiano, disabili in carrozzina che si lamentavano, turisti che si perdevano. Nonostante tutto questo e molto altro ancora, alla fine questa benedetta tramvia è partita.

Salirci, ci sono saliti in tanti, a fine giornata erano più di quindicimila, quasi tutti indigeni. Ma l'inaugurazione di Sirio, il primo tram che solca le strade di Firenze dopo 52 anni, è stata davvero una festa nonostante.

Al capolinea, Scandicci, avrebbero tanto voluto il rinfresco e la banda che suonava ad ognuna delle 14 fermate disseminate sui 14 chilometri di percorso. Davanti alla stazione di Santa Maria Novella, la prima fermata, tirava invece un'aria che giustificava una certa sobrietà. La tramvia a Firenze è ormai diventata una parte per il tutto, l'epitome di ogni problema, fa da calamita ad ogni lamentela.

Così ieri mattina i gradoni della stazione erano come gli spalti dell'Artemio Franchi, pieni di gente che grida ed

esponde striscioni. Le Rappresentanze di Base protestavano contro la politica salariale del Comune, il comitato No Tav contro la Tav, gli Educatori delle Cooperative sociali contro i tagli, un gruppo di mamme contro la carenza di asili aziendali, i Cobas contro tutto e tutti. Ad avere ragione nel merito c'erano i disabili che si sono coperti con un telo da fantasma a sottolineare la loro invisibilità. Causa passaggio di Sirio, alcuni marciapiedi sono stati rifatti con un dislivello davvero impegnati-

vo. Se ne accorge anche il sindaco, che si rivolge a un vigile: «Ma non è possibile fare una discesa con il cemento?». Ci sarebbe anche il bordo dei vagoni, che dista cinque centimetri dalla piattaforma, rispetto alla quale è più alto di almeno altri cinque centimetri. Dettagli non da poco che raccontano il peccato originale di questa tramvia. Semplicemente, è nata vecchia.

Era il 21 giugno 2005 quando il vicesindaco Giuseppe Matulli annunciò orgoglioso che i lavori per Sirio, cominciati il primo dicembre 2004, sarebbero terminati il primo settembre 2007, mille giorni dopo. Si è sbagliato soltanto di 837 giorni, senza contare che il contratto di costruzio-

ne firmato da Palazzo Vecchio risaliva al giugno 2003. Da allora sono state fatte 12 varianti al progetto originale, è stato costruito un sottopasso buono per il tram ma troppo stretto per far girare gli autobus sul Lungarno, con una sinistra propensione ad allargarsi in caso di pioggia. Sul percorso originario sono stati trovati reperti archeologici, addirittura un porto medico, la fine dei lavori è stata progressivamente spostata fino al 2008, e la trattativa tra Comune e imprese appaltatrici per pagare penali da decine di migliaia di euro al giorno si annuncia sanguinosa.

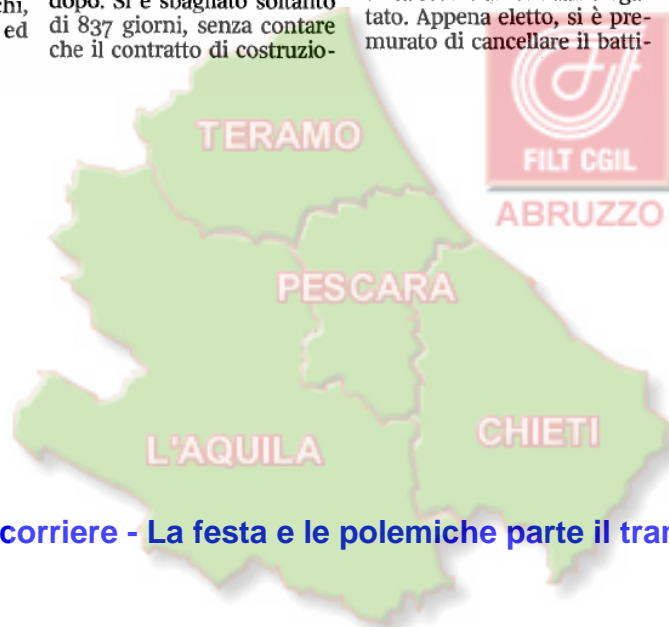
Manca qualcosa? Vediamo: 150 commercianti della stazione circondati dai cantieri che hanno dovuto chiedere prestiti d'onore alle banche, qualche infiltrazione nel ponte che sorregge la tramvia, e infine, il 20 novembre 2009, un primo viaggio inaugurale che dura 5 ore, con Sirio che deraglia e viene mestamente trainato in stazione da un trattore. Si poteva fare meglio.

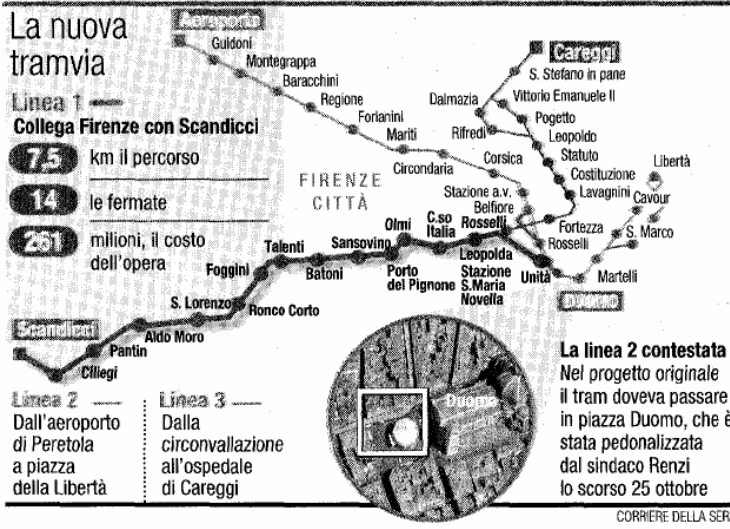
Il primo ad esserne consapevole è proprio il sindaco, Matteo Renzi, che sui ritardi della tramvia ci ha fatto la campagna elettorale, e non risulta essere un suo fan sfegatato. Appena eletto, si è premurato di cancellare il batti-

stero del Duomo dal percorso che farà la linea 2, quella che due anni fa divenne oggetto di referendum abrogativo, chiamiamolo così. Ieri, Renzi si è fatto un bagno di folla, equamente diviso tra plaudenti e oppositori con striscione, con i quali si è intrattenuto ignorando qualche coro greve intonato dai puri e duri in cima alla scalinata della stazione. «Non sono ostile alla tramvia, per carità. Funzionerà alla grande, è un bene per Firenze. Solo, non credo alla filosofia dello scurdamoce 'o passato. Qualcosa non ha funzionato. I lavori sono stati uno scandalo, ci sono ingegneri pagati 240mila euro all'anno che hanno fatto progetti sballati, e via degenerando. L'inaugurazione di oggi non è un colpo di spugna sul passato. Chi ha sbagliato, pagherà, deve pagare».

Le cicatrici si vedono. L'ultima fermata del tram è in una specie di nulla fatto di terreni incolti e capannoni abbandonati. Ma i fiorentini non sembrano aver voglia di infierire, almeno per oggi. «È bellino, però» dice una signora guardando il suo Sirio come fosse il nipotino che tiene per mano. Massi. L'hanno aspettato per anni, giusto che se lo godano. È stata una festa, anche se non c'era nulla da festeggiare.

Marco Imarisio





Venezia
Carnevale record

VENEZIA — Con l'arrivo di 150.000 persone, il Carnevale di Venezia «Sensation 2010» ha battuto il record di presenze in Laguna. Il primato resisteva dal Carnevale del 1997.

Il debutto

Oltre quindicimila fiorentini hanno salutato ieri la nuova tramvia che collega Santa Maria Novella con Scandicci. Fino a domenica prossima la nuova linea sarà gratuita. Il sindaco Renzi ha detto che individuerà i responsabili dei ritardi dei lavori: dovevano durare mille giorni e sono durati il doppio (Ansa)

Proteste

Protestano anche i disabili: marciapiedi troppo alti, e vagoni distanti dalla piattaforma

La scheda

L'ultimo tram

Il 20 gennaio 1958 l'ultimo tram di Firenze fece la sua ultima corsa: mezzo e rotaie furono fuse e vendute come rottami

La nuova linea

La linea 1, che collega Firenze con Scandicci in 24 minuti, ha una frequenza di 8 minuti (a regime sarà di 3 e mezzo)

Il mezzo

Il tram, prodotto dalla Ansaldo-Breda, è alto 3,4 metri, largo 2,4 ed è lungo 32. Capienza totale di 272 passeggeri

