

La prima puntata del nostro viaggio **Linea 3**

Tramvie alla fine? Ecco la verità

di **Mauro Bonciani**



I cantieri del tram alla stazione, dove è al lavoro la gran parte degli operai per ultimare la linea 3, completata ormai per due terzi

a pagina 7



Tram, a Careggi è tutto pronto I guai arrivano alla Stazione

Viaggio lungo la linea 3: pannelli già in funzione e rotaie ancora da posare

Al capolinea di Careggi tutto è pronto — manca solo il tram — ma a quello di piazza Stazione la chiusura dei cantieri «a fine mese» (la data indicata anche ieri dall'assessore alla mobilità Stefano Giorgetti) sembra un miracolo. Davanti al grande ospedale ci sono già anche le macchinette automatiche per comprare i biglietti ed i cestini per i rifiuti, mentre all'uscita di Santa Maria Novella dal lato di via Nazionale decine di operai lavorano ad un mosaico inestricabile fatto di solette in cemento armato, binari appena posati, ruspe e badili. Una linea double face, insomma: praticamente finita dallo Statuto a Careggi con i cantieri deserti e i display che segnano già l'orario; in alto mare alla Stazione con in via Valfonda i binari ancora da posare e operai indaffarati.

Il viaggio nello stato dell'arte della Linea 3-Careggi-piazza Stazione — 3,5 chilometri e 7 fermate con due tunnel per le auto alla Fortezza e l'abbassamento della carreggiata in corrispondenza dei ponti ferroviari dello Statuto per permette ai tram di passare — inizia in piazza Stazione, dove gli operai non mancano, anzi. Al lavoro più squadre, sia di fronte a piazza dell'Unità dove ci sarà il capolinea della 2 ed un muretto di cemento «bocca» i binari, sia più avanti al

palazzo delle Generali dove i binari sono stati appena posati, con tiranti per tenerli fermi. I vigili cercano di fluidificare il traffico, pedoni e bici fanno lo slalom tra le transenne e in terra sono accatastati materiali edili, fili, longarine, senza che si capisca dove sarà realizzata la fermata-capolinea e sistemate le pensiline color argento già installate su quasi tutta la linea 3. In via Valfonda tutto è sottosopra. Attorno alle solette in cemento che accoglieranno i binari gli addetti sistemano le guaine fonoassorbenti e che assorbono le vibrazioni, un lavoro delicato, e più avanti alla curva in salita con viale Strozzi siamo ancora più indietro, con grandi camion che rovesciano terra e sassi, in attesa di sistemare la «base» della tramvia e poi pali e fili.

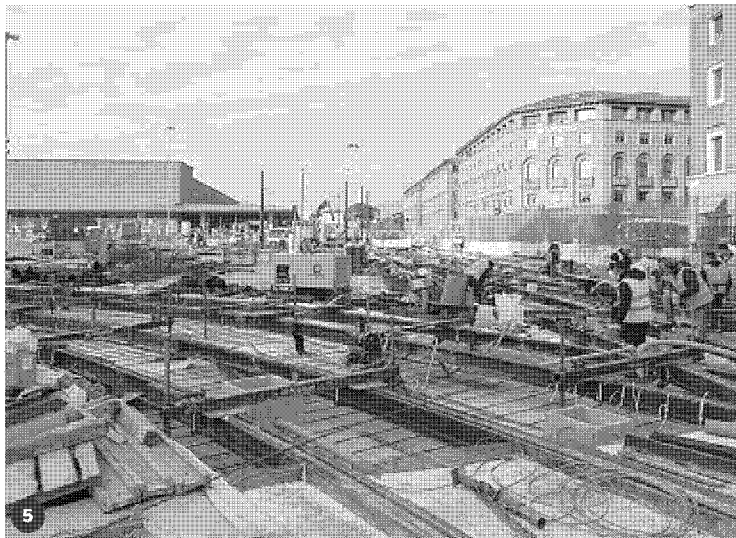
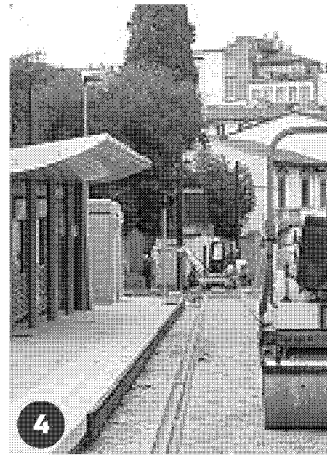
Lavori in corso anche nel «laccio» attorno alla Fortezza,

con la fermata di Largo Fallaci pronta; qui gli operai sono impegnati nell'installare le balaustre in ferro «artistico» e nelle sistemazioni di quello che sarà un giardino, con elementi di arredo moderni, come aiuole con profili in korten e panchine stile quelle geometriche di piazza Santa Maria Novella.

Passato il ponte sul Mugnone, tutto cambia. All'interno delle transenne non c'è nessuno, le fermate sono collegate con l'energia elettriche e segnano l'ora, ci sono i pali, con le «t» per collegarsi ai pantografi del tram, i semafori, in viale Morgagni anche i primi fili aerei e le panchine alle fermate, coperte dalla plastica. Alla fine ecco il grande capolinea, con i quattro binari affiancati e tutte le rifiniture, tranne i fili che alimenteranno le carrozze del Sirio, completate. E una volta sparite le transenne anche un po' più di posto per auto e biciclette.

Mauro Bonciani

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alla guida
Francesco,
Cristian,
Matteo e
Andrea
Sono i primi
4 dei 70 nuovi
conducenti
della tramvia di
Firenze

Il tracciato, le nostre tappe

