CORRIERE FIORENTINO

Domande e risposte postume

IL LATTE VERSATO E QUEI PALI PIANTATI

di **Stefano Fabbri**

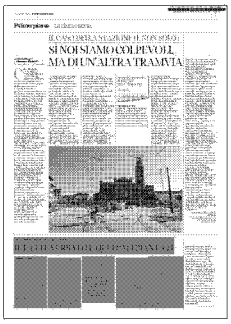
Con i se e con i ma non si fa la cronaca e tantomeno la storia. Figurarsi le tramvie. Tuttavia qualche domanda, sebbene postuma, occorrerà porsela. Soprattutto dopo che il direttore di questo giornale, Paolo Ermini, ci ha ricordato che tra i progetti per le infrastrutture di trasporto cittadine ce ne fu uno consegnato presto e quasi inspiegabilmente all'oblìo, e cioè la micrometropolitana leggera ideata dal professor Tito Arecchi dell'Università di Firenze nel 1995: quattro circuiti ad anello, ognuno dei quali collegato all'altro, scavi a 10-20 metri di profondità per evitare l'impatto con antiche vestigia e con il delicato sottosuolo superficiale della città, 45 km/h di velocità commerciale, un costo di circa 26 milioni di euro al chilometro per un tracciato complessivo di 24 chilometri e collegamenti con la linea ferroviaria esistente in superficie. Tecnicamente un gioiello. Politicamente con un piccolo difetto: il progetto venne presentato il 28 febbraio 1995 dall'allora sindaco Giorgio Morales, alla guida di una giunta di pentapartito, che poche settimane dopo formalizzò la sua candidatura a primo cittadino con il sostegno del centrodestra.

Le elezioni del 2 maggio di quell'anno videro prevalere Mario Primicerio sostenuto dal centrosinistra. Il progetto di Arecchi fu uno dei cavalli di battaglia di Morales in campagna elettorale e la sconfitta dell'ex sindaco lo consegnò, ingiustamente, a qualche polveroso scaffale. Ma basta una spiegazione «ideologica» perché questo sia accaduto? Era una micrometropolitana «di destra»? Basta cioè il fatto che una idea ragionevole sia impugnata da chi è sconfitto per mandarla in soffitta? Forse per cercare una spiegazione più plausibile giova ricordare cosa cominciava a delinearsi in quegli stessi mesi e negli anni immediatamente successivi per un'altra grande opera: la linea di alta velocità ferroviaria ed il sottoattraversamento della città. Un tema per un lungo periodo al centro di un braccio di ferro tra amministrazioni locali e Ferrovie che poco ebbe a che vedere con l' ideologia e molto con l'alluvione di finanziamenti che l'opera avrebbe portato con sé. Probabilmente il piccolo grande progetto di Arecchi non era compatibile con quello scenario. Il risultato è che il sottoattraversamento non c'è, e tantomeno è chiaro dopo quasi 25 anni che ne sarà, e non c'è neanche la micrometropolitana leggera di Arecchi. Intanto anziché sul latte versato piangiamo sui pali piantati, mentre a Padova — città poco meno grande di Firenze — un tram, sebbene di superficie, viaggia felicemente su gomma e monorotaia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ieri, oggi, domani

Forse il micrometrò del professor Arecchi non era compatibile con il tunnel della Tav, che ancora non c'è. Mentre a Padova un tram viaggia su gomma (senza pali) e monorotaia



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.