

LA LUNGA ATTESA: 52 ANNI, 25 GIORNI, 5 ORE E 15 MINUTI

*Il grande ritorno del Tram a Firenze
(14 Febbraio 2010)*

52 anni, 25 giorni, 5 ore e 15 minuti: tanto è durata l'attesa per il tram per poter nuovamente correre per le strade di Firenze. Un'attesa cominciata per l'esattezza il 20 gennaio 1958, quando l'ultima corsa della linea 17 terminò, proveniente dalla stazione Santa Maria Novella, in Piazza Giacomo Puccini alle ore 1 e 15 della notte. Questa linea era infatti quella con l'orario più lungo e un'ultima corsa a quell'ora era normale. Ma quella non era una corsa normale: era l'ultima in assoluto esercitata con il mezzo tramviario che, dalla mattina successiva, cedette il passo ai "moderni ed efficienti autobus" che, con il medesimo numero identificativo, esercitano ancora oggi quasi con lo stesso percorso la linea, una delle più importanti della rete di trasporto pubblico della città. Un momento salutato con solennità dalle autorità dell'epoca e con entusiasmo dalla popolazione. Con tristezza invece dai conducenti, dai fattorini e dai bigliettai, che vedevano così chiudersi la fine di un'epoca e l'inizio di una nuova, che sembrava colma di novità, ricchezza e felicità per tutti ma che, all'atto pratico, si dimostrò effimera e piena di contraddizioni.



Da quella fredda notte di gennaio e da quella piazza addormentata e deserta ci spostiamo in una, sempre fredda, mattina di febbraio, in Via Luigi Alamanni, proprio di fianco alla stazione Santa Maria Novella.



E' freddo, ma con un buon cappotto è tollerabile. Anche l'umidità è poca e la lieve foschia, tipica degli inverni fiorentini (chi non ricorda le ambientazioni esterne sbiadite e dalle tinte smorte di "Amici Miei"?) crea intorno ai lampioni e alle luci delle insegne un alone particolare. Dentro la stazione già partono e arrivano i primi treni locali, mentre gli espressi notturni hanno quasi finito la loro corsa nel buio e si preparano a riflettere i primi raggi del sole. Il bar interno è inspiegabilmente pieno, pur essendo di domenica. Il tabaccaio e il giornalaio stanno aprendo e in biglietteria ci sono poche persone in coda. Su Via Alamanni intanto tutto tace. Ma ci sono troppe luci. Sono quelle che vengono dai lampioni della nuova fermata (capolinea) denominata "Alamanni-Stazione" della linea T1 del nuovo sistema tramviario fiorentino. Anche per lei l'attesa è stata lunga: più di 1800 giorni dalla posa della prima pietra, su Viale Stendhal, in riva all'Arno dentro il Parco delle Cascine, poco lontano da Piazza Vittorio Veneto.

Un'attesa costellata di proteste, disagi per il traffico, cantieri infiniti, disinformazione strumentale e negligenza tecnica e politica, ma che alla fine trova la sua felice conclusione e strappa anche un sorriso, appena si sente annunciare dagli altoparlanti della fermata, alle ore 6 e 15, la frase "attenzione, tram in arrivo!". E chi se la aspettava!



Da Via Jacopo da Diacceto spuntano due fari: non è un autobus, si muove troppo regolarmente. E come una piuma che cade sul pavimento, il tram "Sirio", colorato di bianco e rosso bordeaux impegna dolcemente e senza alcun rumore lo scambio e si porta sulla banchina da dove partirà. Direzione, Villa Costanza, la località capolinea alla periferia di Scandicci, a sua volta periferia di Firenze, a fianco dell'autostrada A1 e all'area dove sorgerà il futuro parcheggio di scambio.

Due truppe televisive avanzano a grandi passi verso il tram appena giunto: e da esso, ancora prima di Domenico Ferraro, istruttore della GTT di Torino, a Firenze per istruire e affiancare i futuri colleghi nei primi tempi, e Alessio Fabbri, il primo conducente che ha percorso tutta la linea in servizio regolare, esce Matteo Renzi, non nuovo a questo tipo di improvvisate, insieme a Filippo Bonaccorsi, il presidente di ATAF.

Ai pochi presenti il sindaco porge gentilmente e affabilmente l'invito di salire sul tram e di cominciare a

prendere posto, mentre occuperà il tempo necessario al conducente per portarsi nell'altra cabina di guida rispondendo ai giornalisti presenti.

Alle 6 e 30 precise, mentre i display delle fermate si accendono per la prima volta ed iniziano a segnalare i tempi di attesa, il tram, con la stessa dolcezza con la quale è arrivato, si muove e a bordo partono gli applausi. Tutti ne sono consapevoli: si sta vivendo un momento storico, e questa volta autorità politiche, cittadini e conducenti sono tutti uniti da una comune euforia.

La voce all'interno del tram scandisce tutte le fermate durante la corsa, con un accento che strappa un altro sorriso: è vero, manca la versione in inglese, ma l'accento fiorentino, per quanto la signorina si sia sforzata in sede di registrazione, è perfettamente udibile. Che sia voluto?

Alla fermata di Piazza Batoni, dopo aver attraversato nella semioscurità le Cascine, l'Arno con sullo sfondo la cupola del Brunelleschi e i lungarni illuminati, Renzi e tutta la combriccola di giornalisti scendono: aspetteranno il tram corrispondente che si è mosso, sempre alle 6 e 30, dal deposito, vicino al capolinea di Villa Costanza e che a bordo ha Simone Gheri, il sindaco di Scandicci.



La corsa, per i pochi presenti procede e, circondati dai campi resi bianchi dalla gelata notturna, si arriva a Villa Costanza. Bisogna scendere, è obbligatorio.



Il tempo di fare alcune foto che il tram ha invertito nuovamente la marcia ed è ripartito verso il centro di Firenze. Poco male, dopo 8 minuti ne arriva un altro e, con la solita regolarità di marcia, alle 7 e 40 si è di nuovo a Santa Maria Novella. Il sole ormai è sorto, ma la lieve foschia continua a smorzare i toni e i contorni di cose e persone che, in sordina, cominciano ad arrivare ed aumentare di numero, (tanto da arrivare a 40.000 in tutta la giornata) e a rendere difficile, da metà mattinata in poi, l'incarozzamento dei cittadini increduli e, nonostante le roventi polemiche degli anni passati, sorridenti e soddisfatti.

Tranne un caso di malore (dovuto proprio all'affollamento delle vetture che, oltre all'evento in se, deve la sua ragione di esistere anche alla gratuità dello stesso!), che ha consentito di testare "sul campo" la reazione del nuovo sistema durante le emergenze, tutto si è svolto senza incidenti di sorta, il che ha dimostrato la bontà del progetto e la qualità dell'istruzione dei nuovi tramvieri. Già, oltre al tram adesso, a Firenze, è nuovamente tornata anche questa categoria, completamente diversa come origini, cultura e ruolo sociale dai suoi predecessori. Ma che si stanno già dimostrando degni di ereditare il loro testimone.

Dopo ben 8 ore in piedi la stanchezza si fa sentire e la strada di casa è invitante come un letto caldo dopo una notte al gelo. Si torna, quindi, speranzosi, eccitati e aspettando anche le altre linee, i cui lavori di costruzione sono imminenti. Ma qualunque altra inaugurazione non potrà mai eguagliare, in quanto a solennità, quella prima corsa alle 6 e 30 in quella fredda mattina di febbraio.



Auguri, Firenze!

Testo e immagini di Guido Giacomo Corsi