

Tramvia, la rincorsa della linea due Quanti ostacoli da Peretola al centro

Neanche una fermata finita. A palazzo Mazzoni è il caos, un po' meglio a Novoli

La linea 2 è forse la scommessa più importante del sistema tramviario, mettendo in comunicazione l'aeroporto con il centro e le linee 3 ed 1, ma anche la più rischiosa. Oggi appare francamente improbabile la consegna dei cantieri entro due o tre settimane: nessun tratto dei 5,5 chilometri è completato, le «rifiniture» sono più indietro rispetto alla linea 2, Palazzo Mazzoni e l'incrocio con viale Belfiore sono ben lontani dalla fine lavori e idem la zona di piazza Stazione lato piazza dell'Unità dove ci sarà il capolinea. E gli operai in numero significativo praticamente solo attorno a Palazzo Mazzoni e davanti a Santa Maria Novella.

Eppure, Palazzo Vecchio dice che le date saranno rispettate, magari con una piccola variante per l'incrocio tra viale Redi e viale Belfiore dove è stata rinvenuta una necropoli romana. Così per capire sul campo lo stato dell'arte sotto l'acqua abbiamo sbirciato in tutti i cantinieri della linea Aeroporto-Stazione, dal Vespucci a via Alamanni dove i binari della linea 1 si incrociano con quelli della linea 2.

Il capolinea del Vespucci è quasi clandestino, nascosto dai lavori di adeguamento dello scalo. La fermata è a destra del blocco degli arrivi, ancora senza corrente attaccata e senza display orari accesi, al contrario del capolinea di carreggi della linea 3. Chi segue le frecce dei lost&found ci passa accanto, a poco più di 50 metri dall'ingresso della palazzina arrivi ma è quasi impossibile accorgersi che lì arriverò a giugno il tram, anche se ieri un paio di operai erano all'opera. Appena lasciato il Vespucci i binari vanno nel sottosuolo, per il percorso in trincea e nella grande

fermata sotterranea — dove si trova il parcheggio per bus turistici all'interno della rotonda tra viale XI agosto e viale Luder — con l'imponente tetto in cemento armato, c'è ancora tanto da fare e una squadra di addetti è all'opera. La trincea lunga 800 metri, comprese le rape di risalita, è stata resa indispensabile per non fermare il traffico in uscita dall'autostrada e l'incrocio viale XI agosto-viale Guidoni ed i binari tornano in superficie accanto al sovrappasso ferroviario alla fine di viale Guidoni, tra transenne e new jersey di plastica.

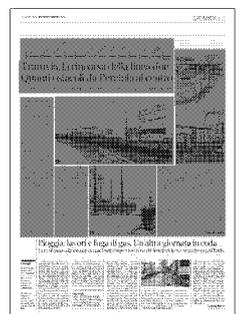
La linea 2 prosegue in via di Novoli, dove i quattro binari affiancati lasciano ben poco spazio alle auto, incolonnate a passo d'uomo, soprattutto nella parte iniziale e dove i cantieri sono deserti ma i lavori sono quasi completati, con i binari affogati tra le pie-

tre a mosaico che contrassegnano la loro carreggiata e dove è cresciuta anche qualche erbaccia. Nessuno al lavoro, ma le fermate sono ancora da completare, le «t» dei pali che dovranno sostenere i fili elettrici sono incellofanate e non posizionate, al contrario di quanto accade nella linea 2 e mancano anche i fili. Attorno al gigantesco ponte di San Donato fervono i lavori di sistemazione della rotonda stradale con il traffico caos in via di Novoli e in via Forlanini, ma sul ponte non ci sono addetti e lo stesso è in via Gordigiani dove fili ed elettricità a parte la tramvia è praticamente finita. Altrettanto non si può certo dire per Palazzo Mazzoni, dove gli operai si intravedono numerosi al lavoro e che sarà attraversato dalla tramvia che poi girerà in via Guido Monaco, tagliando viale Redi e viale Belfiore e in via-

le Belfiore di addetti in tuta arancione sono impegnati con una gettata di cemento.

Passati i due cantieri ecco le oasi silenziose di via Monaco e via Alamanni, senza nessuno al lavoro nè traffico, con i binari appoggiati sulla soletta di cemento armato e interrotti solo prima dell'incrocio con viale Fratelli Rosselli. In via Alamanni devono ancora essere montati alcuni tratti di balaustra e le fermate non hanno neppure le tettoie, ma il grosso è fatto, e seguendo i binari eccoci in piazza Stazione. Dove, come lunedì, la circolazione scorre male e decine di uomini in tuta arancione sono impegnati a posare i binari che poi dovranno essere isolati con la guaina antibrazioni e immersi nel cemento, per dare uniformità alla carreggiata.

Mauro Bonciani
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il tracciato, le nostre tappe

