“Come hanno più volte detto i fiorentini, in piazza Duomo a Firenze non ci devono passare né bus, né tram”; esulta così il consigliere comunale UDC, Mario Razzanelli, alla notizia che il ministro toscano Altero Matteoli si opporrà al passaggio della tramvia fiorentina attraverso Piazza San Giovanni.

Intervento in ritardo e a gamba tesa quello del ministro, che arriva nell’imminenza dell’inizio dei lavori della tramvia 2 (Areoporto-Piazza Libertà). E che mette in difficoltà, prima ancora che l’amministrazione della città, i fiorentini stessi.

E’ ignoranza, non c’è altra possibilità, credere che modernità e conservazione del passato non possano andare di pari passo. In centinaia di città nel mondo infrastrutture contemporanee coesistono con edifici illustri del passato, con un risultato felice e vincente sia dal punto di vista estetico sia dal punto di vista pratico. Certo, sempre che si decida di realizzare opere di qualità e adeguate alla bellezza di quello che già esiste.

Ma andiamo con ordine.

Piazza del Duomo – Piazza San Giovanni è un luogo che, ad oggi, fa vergogna alla città di Firenze: accanto a Santa Maria del Fiore, al campanile di Giotto e al Battistero di San Giovanni passano ogni giorno migliaia di automobili, di ciclomotori e di autobus, mentre i pedoni sono confinati da enormi e odiose catene di metallo. L’inquinamento visivo e acustico sono drammatici. Liberare completamente la piazza dal traffico e liberarla ai pedoni è, certo, l’unica soluzione possibile. E non è male l’idea del vicesindaco Giuseppe Matulli di permettere l’avvicinamento al Duomo dei mezzi motorizzati attraverso le intersezioni di via Cavour, via Martelli e via de’ Cerretani, senza che queste possano essere percorse.

Resta il fatto, tuttavia, che i cittadini, ancor più che i turisti, hanno bisogno di mezzi rapidi, frequenti, in una parola efficienti, per potersi spostare con facilità. Perché devono lavorare, studiare, recarsi nei vicini uffici pubblici; perché devono, in una parola, vivere. Se pretendessimo di lasciare il centro storico di Firenze soltanto alle comitive organizzate di turisti, si potrebbe pensare di abbandonare l’idea di un servizio pubblico capillare (visto che i turisti dormono quasi sempre negli alberghi del centro, e dal centro non escono quasi mai). Ma se vogliamo che la città sia anzitutto di chi la abita, non possiamo rinunciare a dare opportunità e servizi.

Ed ecco che la tramvia appare come l’unica soluzione possibile. Perché si tratta di un mezzo sicuro, silenzioso, privo di vibrazioni, perché ha un ingombro in curva di molto inferiore a quello dei normali autobus, perché non inquina, perché, in quel tratto, si muoverà a batteria, senza dover ingombrare la vista con gli effettivamente fastidiosi cavi dell’elettricità. Ci sono decine e decine di città in Europa che ammettono le tramvie nei centri storici. Place Kléber a Strasburgo è un esempio straordinario di integrazione tra la migliore modernità e il rispetto del passato. Perché il passato lo si rispetta solo se lo si rende vivibile, non se lo si chiude in una teca di cristallo.

In Piazza del Duomo a Firenze possiamo ammirare le predelle del campanile di Giotto: vi sono rappresentate tutte le professioni liberali, segno indelebile della volontà di unire sacro e profano, di coniugare la bellezza alla vita reale di una città. Duomo, campanile e Battistero non sono stati concepiti come monumenti da ammirare in silenzio in mezzo a un deserto, ma come punti di riferimento di una città viva e vitale, con la sua vita culturale, i suoi commerci, le sue passioni quotidiane, la sua confusione.

L’unico modo per rispettare lo spirito dei loro ideatori è quindi quello di non isolare quelle zone con steccati antipatici. E' necessario tuttavia impedire che smog e vibrazioni mettano a repentaglio monumenti meravigliosi (come ancora oggi invece avviene).

A Firenze una pubblica amministrazione inetta e interessata a difendere i grandi interessi economici della città, da anni sta inanellando un disastro dietro l'altro: progetta un tunnel faraonico per l'Alta Velocità, congela il progetto per il rinnovo degli Uffizi di uno degli architetti più celebri al mondo, approva obbrobri creati da progettisti di parrocchia (nuovo tribunale, polo universitario delle scienze sociali), fa costruire in città centri commerciali in deroga alla legge, privatizza (con danni davanti agli occhi di tutti) servizi pubblici essenziali e monopoli naturali. Di fronte a questo quadro drammatico, fare della battaglia contro la tramvia il proprio cavallo di battaglia, al di là delle legittime differenze d'opinione, appare quantomeno fuori luogo. E lascia balenare un dubbio: se si strilla contro opere nella peggiore delle ipotesi emendabili, mentre si tace (o, al massimo, si protesta sottovoce) sui mostri, non si può non sospettare che su quei mostri ci sia un occulto interesse bipartisan.

Giulio Gori