

IL TRAM E LA CUPOLA

A Firenze il referendum sulle nuove linee spacca destra e sinistra. Aprendo il dibattito sulle opere gestite con sistemi finanziari innovativi. E finite sempre alle stesse aziende

DI PETER GOMEZ FOTO DI MICHELE BORZONI PER L'ESPRESSO

Come ogni campagna elettorale è stata brutta, sporca e cattiva. E lo è stata fin dall'inizio. Fin dal giorno in cui Mario Razzanelli, 62 anni, imprenditore della moda, occhi azzurrissimi e una tessera dell'Udc in tasca, si è messo in testa di raccogliere 10 mila firme per sottoporre la nuova tramvia di Firenze a referendum. Il Comune l'ha presa male, la città rossa si è spaccata e il centrodestra pure: nonostante le dichiarazioni del portavoce di Berlusconi, Paolo Bonaiuti, che ha definito il tram «un mostro» destinato a oscurare al suo passaggio il Battistero, il Duomo con la cupola del Brunelleschi e il campanile di Giotto, tra i big azzurri, o presunti tali, si sono mossi in pochi. Anche loro, come buona parte di quelli del centrosinistra, sono infatti troppo legati al partito dei costruttori e delle banche (che finanziano le imprese), per poter dire una parola. Solo l'assessore milanese Vittorio Sgarbi ha offerto volentieri il petto alle critiche a mitraglia, accusando il sindaco Leonardo Domenici (che Sgarbi si ostina a chiamare Dominci) di «essere profondamente incolto e modesto» e per questo incapace di capire come «Firenze non sia Atlanta» dove di tram ne circolano a bizzeffe. La risposta di Domenici non si è fatta attendere: prima una piccata lettera inviata alla sua collega milanese Letizia Moratti perché intimasse a Sgarbi di non interferire nelle vicende fiorentine, poi una staffilata degna delle peggiori campagne per le presidenziali Usa: «Sarebbe interessante sapere se Sgarbi ha offerto a Razzanelli il suo contributo in modo gratuito oppure no».

Tra spot, interviste a getto continuo, volentieri, denunce e controdenunce per pubblicità ingannevole, Firenze va così alle urne domenica 17 febbraio. Sulla carta il risultato del referendum consultivo è scontato. Il partito democratico ha esplicitato la sua geometrica potenza: lega coop, sezioni, militanti, il candidato premier Walter Veltroni, sono scesi in campo tutti. E persino Le-

gambiente, al contrario della più apolitica Italia Nostra, di dubbi non ne ha. Per lei infatti il tram, che non inquina, è la soluzione e non ha senso battersi contro i mastodonti di 32 metri che un giorno transiteranno in piazza Duomo, quando «in quella stessa piazza oggi passano più di duemila autobus rumorosi e velenosi». Ma in realtà la partita resta aperta anche perché lungo la strada Razzanelli ha trovato alleati apparentemente impensabili: 170 comitati di cittadini, Alberto Asor Rosa e l'ex leader girotondino Francesco Pancho Pardi.

In gioco a Firenze, infatti, non c'è più solo la costruzione delle linee 2 e 3 del tram (la linea 1 è quasi terminata ed entrerà in funzione nel 2009 con un anno di ritardo sul previsto), ma il modello di sviluppo urbanistico e soprattutto finanziario che comincia pericolosamente a scricchiolare. Le indagini della magistratura e della Corte dei conti si stanno moltiplicando: nelle carte della Guardia di finanza e dei carabinieri ricorrono sempre gli stessi nomi di politici, imprenditori, banchieri. I contratti poi appaiono quasi in fotocopia: visto che i fondi sono pochi, da sette anni a questa parte il Comune ricorre spesso al project financing per costruire quel che serve. In teoria si tratta dell'uovo di Colombo: tu scavi un parcheggio o posi i binari (la linea 2 e 3) e per qualche decina d'anni incameri gli incassi. Poi quando l'opera si è ripagata da sola e il privato ha realizzato il suo giusto guadagno, tutto torna ai cittadini. In realtà il sistema a Firenze, almeno sui parcheggi, ha funzionato male e adesso il timore è che la scena si ripeta sui tram. Anche perché il protagonista del nuovo affare è lo stesso. Cooperative rosse a parte, a farla da padrone sulle rotaie è la Baldassini-Tognozzi, un'impresa di costruzioni toscana che ogni fattura 500 milioni di euro l'anno e ha

in portafoglio oltre un miliardo e mezzo di ordini.

Per capire che cosa sta accadendo all'ombra del Battistero conviene dunque partire dalla Baldassini, vero mattatore del mattone toscano, ultimamente alle prese con forti difficoltà d'immagine causate dalla decisione dell'architetto Jean Nouvel, vincitore nel 2002 di un concorso internazionale patrocinato dal Comune per il recupero dell'area dell'ex concessionaria Fiat di via Belfiore, di ritirare la firma da un albergo che l'azienda sta tuttora costruendo. La Baldassini fa capo a Riccardo Fusi, uno dei protagonisti sul finire degli anni '80 del cosiddetto Piano Casa varato dal Comune poco prima dell'esplosione di Tangentopoli. A quell'epoca Fusi era solo il patron dell'azienda di famiglia e nel 1992 era finito pure in manette con un bel gruppo di politici locali di area dc e il suo consulente finanziario, un professionista di Prato, fratello dell'attuale leader di Forza Italia in Toscana, il banchiere Dennis Verdini.

Allora l'indagine si concluse con una completa assoluzione di tutti gli imputati, ma da quella sfortunata disavventura giudiziaria Fusi ne uscì come rafforzato. Con amici a destra (attraverso i Verdini) e a sinistra. Nel 2000 la sua impresa, diventata prima Baldassini, poi Baldassini e Tognozzi e infine Baldassini-Tognozzi-Pontello, capisce che il futuro sta nel project financing e si fa di nuovo avanti con il ► Comune di Firenze.

La proposta, accettata, è quella di realizzare grazie alla finanza di progetto quattro posteggi e varie opere urbane, tra cui un parco pubblico, degli spazi commerciali e un lungo viale interrato. Nasce Firenze Mobilità, una società cui adesso partecipano, oltre alla Baldassini, la Firenze Par-

cheggi (a maggioranza pubblica), la Camera di commercio e altri soci. Il meccanismo però ben presto s'incepisce. Il Comune, con il benestare del sovrintendente Domenico Valentino, futuro candidato sindaco per Forza Italia ora incredibilmente passato nei Verdi, dice sì a un parcheggio davanti alle mura della Fortezza da Basso. E lo fa sebbene il progetto preveda pure un piano fuori terra in cui ospitare negozi.

Il risultato sono le proteste popolari. Tutti infatti si rendono subito conto di come i negozi finiscano per oscurare le mura cinquecentesche del Sangallo. Il resto dei problemi arrivano dagli scavi. A pochi metri di profondità salta fuori la falda acquifera. Dei tre piani sotterranei previsti ne vengono realizzati solo due. Così Firenze Mobilità chiede un risarcimento, il project financing viene modificato (spariscono il parco pubblico e un sottopasso) e il Comune mette mano al portafoglio: in totale la bolletta imprevista è di 10 milioni e 200 mila euro.

Cose che succedono, si dirà. Mica tanto, perché in parallelo alla vicenda della Fortezza devono essere lette anche le storie degli altri parcheggi di Firenze Mobilità. I due realizzati in project, probabilmente perché localizzati male, restano sempre semivuoti, mentre un terzo, quello di piazza Ghiberti, questa volta vinto dalla Baldassini con regolare gara d'appalto, è costato a un influente tecnico del Comune, Annibale Todaro, e a Luigi Di Rienzo, l'ex amministratore delegato di Firenze Parcheggi di nomina politica, un rinvio a giudizio per truffa aggravata e abuso di ufficio. Anche a piazza Ghiberti vennero realizzati dei posti auto in meno: per la precisione due piani, invece che i quattro previsti, perché era troppo difficile scavare la roccia. Ma, nonostante il dimezzamento dell'opera, la Firenze parcheggi non dimezzò il compenso che spettava alla Baldassini: all'impresa vennero così versati 10 milioni di euro, la somma prevista per scavare quattro piani. Per il pm è stata truffa anche ai danni del Comune. Ma finora, al contrario dei nuovi amministratori di Firenze Parcheggi, la giunta non si è costituita parte civile. Eppure il processo è destinato a riservare molte sorprese: in aula si discuterà molto del ruolo degli uomini della Baldassini (nessuno dei quali è imputato, sebbene sia stata l'azienda di costruzioni a beneficiare dei 5 milioni versati in più), e anche del contenuto di una consulenza tecnica del pm, in cui il perito parla esplicitamente di «un contesto che potrebbe rivelarsi inquietante di possibili collusioni tra pubblici amministratori, amministratori di società e sog-

getti facenti capo all'impresa aggiudicataria dei lavori». In altre parole, l'accusa ha la sensazione che a Firenze esista una sorta di cupola che si spartisce quasi legalmente i lavori, ma per ora non lo può dimostrare.

Se le cose stanno così ecco perché tra fiorentini l'inquietudine aumenta, e il risultato del referendum non è da tutti considerato segnato. In questi giorni oltretutto il vicesindaco Giuseppe Matulli si trova costretto ad assicurare che il contratto per la gestione della linea 1 siglato con il raggruppamento d'impresе Tram, guidato dal colosso francese Rapt, ma di cui fanno parte anche la Baldassini (13 per cento) e le coop, verrà rivisto. Così come è stato oggi strutturato appare

infatti capestro: prevede che a partire dallo scorso gennaio Palazzo Vecchio versi ai gestori 750 mila euro al mese, anche se i tram, a causa dei ritardi nei lavori, si metteranno a viaggiare solo nel 2009. Per quanto riguarda invece le altre due linee, sottoposte a referendum, si continuerà a procedere con il solito project financing, con la Baldassini impegnata sulla linea 2 e le coop del consorzio Etruria sulla 3.

Il clima di veleni e di sospetti dunque si chiarirà, con tutta probabilità, solo dopo le prossime elezioni amministrative del 2009, prima del quale Firenze deve approvare il Piano Strutturale (il vecchio piano regolatore oggi in fase avanzatissima). Poi verranno decise anche le sorti della grande area dell'ex Manifattura tabacchi, di cui sono proprietari al 50 per cento la Baldassini, Salvatore Ligresti e il consorzio Etruria, e quella del Castello, dove Ligresti è l'unico padrone. I lavori nella zona dell'ex Leopolda, dietro Porta al Prato, dove nel 2011 sorgerà il nuovo teatro comunale, nel 2009 saranno invece già iniziati. A fine dicembre il comitato dei ministri per le celebrazioni del 150° anniversario dell'Unità d'Italia, coordinato da Rutelli, ha scelto il progetto per il Parco della musica, il nuovo auditorium per il Maggio fiorentino. Hanno vinto l'architetto Paolo Desideri e due imprese della capitale. Nella corsa, tutta giocata a Roma, la toscana Baldassini-Tognozzi con l'elaborato di Arata Isozaki si è classificata terza. Ma quella era una gara, non un project financing. ■

Il Pd compatto difende l'opera. Legambiente: non inquina. Ma Asor Rosa e Pardi la contestano

Il Comune deve cominciare a pagare 750 mila euro al mese per la linea 1 che funzionerà solo nel 2009