Cantieri tramvia, 87 imprese senza nome

Il Comune non ha l'elenco aggiornato, alla faccia del protocollo firmato nel 2024

ALBERTO OTTANELLI

Basta fare un giro in città per rendersene conto, Firenze è piena di cantieri dal forte impatto sui suoi abitanti: traffico, rumore, deviazioni stradali, interruzioni. Spesso i fiorentini si lamentano, un po' per una innata tendenza caratteriale, un po' per motivazioni più serie legate alla qualità della vita e dell'aria che respiriamo. Ma raramente, purtroppo, i cittadini si fermano a pensare a chi in quei cantieri ci lavora, a quali condizioni, con quali paghe, con quali tutele.

Alcune recenti inchieste giornalistiche hanno fatto luce sul sistema dei subappalti nel cantiere della stazione Foster dell'Alta velocità e in quelli per la realizzazione della tramvia per Bagno a Ripoli. Nel primo caso è stato documentato un sistema di caporalato ai danni dei lavoratori stranieri, costretti a restituire in nero parte del salario; nel secondo caso è emerso che in poche centinaia di metri di lavori, in viale Giannotti, operano ben 87 aziende tra affidatarie, esecutrici e subappaltatrici e che il Comune non sa chi sono.

Lo schema si ripete sempre uguale: il pubblico affida al privato il compito di progettare e realizzare l'opera ed è quest'ultimo ad avere la responsabilità di scegliere le imprese che ci lavorano, firmando anche le autorizzazioni per i subappalti, in una catena potenzialmente lunghissima.

Tutto formalmente regolare. Se non che nel 2024, all'indomani della tragedia che costò la vita a cinque persone impegnate nella costruzione del nuovo centro commerciale Esselunga di via Mariti, il Comune aveva annunciato, con grande eco mediatica, la firma di un protocollo con le maggiori sigle sindacali che aveva l'obiettivo dichiarato di fermare il sistema dei subappalti a cascata, vietare i ribassi sul costo del lavoro, istituire un tavolo permanente sulla sicurezza. Da allora, però, nessun atto concreto è stato approvato per rendere effettive le prescrizioni di tale protocollo, e le interrogazioni in merito presentate alla Giunta comunale da parte del consigliere di opposizione Dmitrij Palagi non hanno per ora ottenuto risposta. In questo momento, dunque, sappiamo che i cantieri ci sono, ma paradossalmente non sappiamo chi ci lavora, perché l'elenco aggiornato delle imprese coinvolte e dei subappalti autorizzati non è nelle mani del Comune.

Come sempre, a farne le spese sono gli operai, perché più la catena si allunga più è facile penetrarne le maglie, a suon di ribassi sui salari e sulle condizioni di sicurezza. Specialmente se alle buone intenzioni annunciate non corrispondono azioni conseguenti.



Stazione Foster, la grande opera inutile

GUIDO LEONI

Tanti anni fa, quando ero ragazzo, presi la residenza vicino a via Circondaria. Avevo notato che c'erano dei lavori importanti: demolizioni, grossi camion per il trasporto di materiali, silos, etc.

Un giorno davanti ai cancelli di quel cantiere incontrai Tiziano Cardosi, ferroviere in pensione, promotore del Comitato No Tunnel Tav. Feci la tessera del comitato e cercai di informarmi sulle criticità e i rischi legati alla perforazione vicino all'abitato. Il comitato aveva dalla sua parte un manipolo di ingegneri, geologi ed altri professionisti. Si erano presi la briga di verificare il progetto della futura stazione Foster e del passante dell'alta velocità in qualità di cittadini attivi e indipendenti da pressioni politiche ed economiche, nell'interesse di tutti. Poi qualcuno mi disse che la probabilità che la mia casa ricevesse dei danni era scarsa, misi in secondo piano l'argomento e lasciai scorrere gli anni senza partecipare a quella lotta.

Adesso la parte strutturale della stazione è quasi conclusa, le due frese da 1.500 tonnellate sono ferme e, dopo aver finito il tunnel che va da Campo di Marte alla Foster, a breve riprenderanno a scavare per completare il collegamento verso Castello, precisamente in zona Tre Pietre.

Le frese passeranno a poche decine di metri in linea d'aria da dove abito. La mia gatta non si fida a stare dentro casa, percepisce come un forte terremoto costante, quando lavorano.

Sono quindi tornato a parlare con Tiziano, prima di tutto come residente direttamente interessato. E la mia domanda principale era questa: cosa c'è di tanto sbagliato in questa opera, perché dedicare tutto questo impegno di controinformazione? I tecnici del comitato ci hanno scritto pure un libro... cos'è che proprio non va?

Tiziano mi dice che si tratta di un esempio di grande opera inutile. Partendo dai numeri: un costo di circa 3 miliardi di euro di denaro pubblico (per fare un esempio, corrisponde al costo annuale di tutti i servizi della salute mentale in Italia), più di 20 anni per la realizzazione, 3 inchieste giudiziarie (di cui una in corso sul caporalato), almeno 40 edifici danneggiati in zona tra via Masaccio e Viale Don Minzoni senza che se ne sapesse niente. Le inchieste del 2013 e 2015 hanno rivelato un sistema di corruzione, truffe e danni ambientali, in particolare riguardo allo smaltimento delle terre di scavo.

Ma questi dati da soli dicono ancora poco, se non esistesse un'altra possibilità. Se l'obiettivo delle ferrovie fosse stato esclusivamente quello di avere più binari per evitare l'interferenza continua che abbiamo a Firenze tra treni ad alta velocità e regionali, bastava un progetto di superficie, vale a dire una coppia di binari affiancati a quelli esistenti. E qui avremmo avuto altri numeri, secondo le stime: 300 milioni (un decimo del costo), un lavoro di pochi anni, insomma molta meno trippa per gatti. Inoltre avere due stazioni lontane tra loro fa lievitare i costi e dal punto di vista dei trasporti può solo peggiorare la situazione.

IL PODCAST

Molecole. Storie di legami e di veleni

Rita Candalino e Alessandro Coltré

Prodotto da Fandango Podcast, A Sud e Valori.it, scritto e condotto da Rita Cantalino e Alessandro Coltré, attraverso il linguaggio della chimica, la serie racconta l'eredità tossica dell'industrializzazione italiana, seguendo corpi, territori e comunità segnati dall'inquinamento.
Il viaggio parte dalla Valle del Sacco, con la contaminazione da beta-esaclorocicloesano legata alla produzione di lindano a Colleferro, per poi allargarsi ad altre zone del Paese: da Porto Marghera, con la vicenda del CVM raccontata attraverso la lotta dell'operaio Gabriele Bortolozzo, fino ai PFAS che avvelenano il territorio di Alessandria.
Ogni episodio dà voce a chi ha vissuto in prima persona queste realtà: metalmeccanici, operaie, contadine, insegnanti, ricercatori indipendenti, attivisti e studenti, accomunati dall'aver abitato città sacrificate al boom economico.
Non un semplice racconto del passato, ma un'indagine sulle zone grigie dell'Italia industriale e sulle possibilità di rigenerazione e giustizia ambientale per il futuro.
https://valori.it/molecole/

IL LIBRO

Come farfalla a luglio

Stefano Valenti, Feltrinelli, 2026

A venticinque anni dal G8 di Genova, Stefano Valenti torna su quelle giornate con "Come farfalla a luglio" (Feltrinelli), un romanzo-cronaca che intreccia narrativa e documentazione: atti processuali, testimonianze e le pagine del libro bianco del Genoa Social Forum.
Tre le figure attorno a cui ruota il racconto: un narratore-testimone, Francesco, docente universitario che ha fatto del pensiero di Walter Benjamin la bussola del proprio impegno civile, e Carlo Giuliani, il ragazzo ucciso in piazza Alimonda il 20 luglio 2001. Attraverso un gioco di specchi e rimandi, Valenti restituisce la violenza sistemica di quei giorni, culminata nelle torture della caserma di Bolzaneto, dove migliaia di giovani arrivati da tutta Europa smisero di essere considerati persone.
Non è solo memoria: è un atto di accusa contro la sospensione dello stato di diritto e un invito a non archiviare quella ferita collettiva come semplice cronaca del passato. Un libro che parla al presente tanto quanto racconta la storia.
https://bit.ly/3ShIY4w

IL DISCO

Parallel Universe - Volume 1

Natacha Atlas con Samy Bishai

Con Parallel Universe – Volume 1, Natacha Atlas, voce egiziano-belga da sempre intonata su temi culturali e identitari, e Samy Bishai firmano un disco che è anche un atto politico. Il concept delle linee temporali alternative diventa pretesto per interrogare il presente: un'estetica cyberpunk che riflette il disincanto verso un Medio Oriente e un Occidente entrambi in crisi di futuro.
Emblematicamente, il brano che chiude il disco, "Somoud" (resistenza, in arabo), condensa il senso dell'operazione: parola-chiave della lotta palestinese, e diventa qui inno di una resistenza culturale più ampia, contro l'omologazione e la cancellazione delle identità ibride.
Il genere Mahraganat, nato nelle periferie del Cairo dopo le rivolte di Piazza Tahrir come musica di classe e di strada, viene reinterpretato non come citazione nostalgica ma come linguaggio politico vivo. I testi bilingui, arabo e inglese, rifiutano la traduzione univoca: sono un manifesto sonoro sull'ibridazione come forma di resistenza, contro le narrazioni binarie tra Oriente e Occidente.
https://bit.ly/4hD1wqk