Tram sotto il centro l'idea del Comune è allungare il project

> Palazzo Vecchio si mobilita per non perdere i 100 milioni
> Adf spera di averne altri 70 dalla legge di stabilità per Peretola

TRAMVIA sotto il centro, il decreto Sblocca-Italia affida 100 milioni a Palazzo Vecchio e quella che è stata finora solo un'idea si trasforma di botto in progetto strategico. Con in più il bollino rosso con la scritta 'urgente'. Entro il 2015 si devono aprire i primi cantieri, impone il decreto. E per Dario Nardella e la sua squadra comincia una folle corsa contro il tempo. Ma forse una via per fare presto c'è: prolungare il contratto di 'project financing' con la Tram Spa, la società delle imprese già incaricate di realizzare le linee 2 e 3. Così si eviterebbe lo scoglio di lanciare un'altra gara. Ma si tratta di una possibilità ancora da esplorare, si avverte da Palazzo Vecchio. Lo Sblocca-Italia affida anche 50 milioni all'aeroporto di Firenze. Ma nelle mire di Adf, la società che gestisce lo scalo di Peretola, c'è molto di più: almeno altri 60-70 milioni di euro. Soldi che, confermano dal governo, potrebbero arrivare già con la legge di stabilità del prossimo ottobre. Oppure da fondi europei ad hoc. In ogni caso soldi che, uniti procedure sprint previste nel decreto, potrebbero consentire di avviare i lavori della nuova pista già nell'estate del 2015.

L'INTERVISTA

La ricetta di Tani per la Sas "Ritorno dei vigilini e sms per pagare la sosta"

ERNESTO FERRARA A PAGINA II

ALLE PAGINE II E III

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica FIRENZE

Allungare il project: l'idea del Comune per far passare la tramvia sotto il centro

È l'opzione che si fa strada per non perdere i 100 milioni assegnati dallo Sblocca Italia Tramonta l'alternativa: a Bagno a Ripoli dai viali

MASSIMO VANNI

TRAMVIA sotto il centro, si apre la scommessa. Il decreto Sblocca-Italia affida 100 milioni a Palazzo Vecchio e quella che nei piani del governo comunale è stata finora solo un'idea si trasforma di botto in progetto strategico. Con in più il bollino rosso con la scritta 'urgente'. Entro il 2015 si devono aprire i primi cantieri, impone il decreto. E per Dario Nardella e la sua squadra comincia una folle corsa contro il tempo. Come cantierare un'opera di cui non esiste ancora non solo il progetto esecutivo ma neppure quello definitivo?

L'unica cosa certa al momento è che Palazzo Vecchio non può permettersi di perdere 100 milioni di euro. Pensando così di completare il progetto di pedonalizzazione del Duomo avviato nei suoi primi mesi da sindaco, con le mille polemiche seguite alla cancellazione del passaggio della tramvia da piazza Duomo, il premier Matteo Renzi ha quasi messo nei guai il suo successore. Perché il 'come' non perdere i 100 milioni è ancora tutto da inventare. Ma forse una via per fare presto c'è: prolungare il contratto di 'project-financing' con la Tram Spa, la società delle imprese già incaricate di realizzare le linee 2 e 3. Così si eviterebbe lo scoglio di lanciare un'altra gara. Ma si tratta di una possibilità ancora da esplorare.

«Una possibilità già prevista dai contratti, ma per prima cosa dobbiamo leggere il testo del decreto e capire se davvero si può seguire questa strada», si fa sapere dallo staff

GIÙ DALLA FOSTER L'interramento della tramvia dovrebbe avvenire nell'area della stazione Foster dell'alta velocità ferroviaria i cui lavori sono in corso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

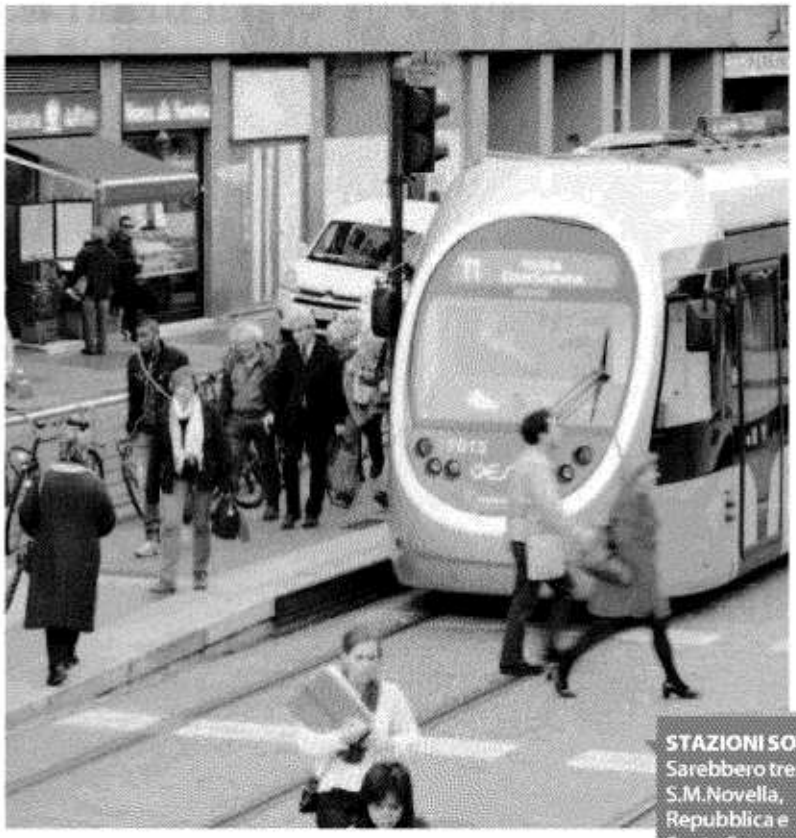
di Nardella. Nel giro di 24 ore però lo Sblocca-Italia sblocca pure gli indugi di Palazzo Vecchio: a questo punto la tramvia dovrà per forza passare sotto il centro storico e monumentale. E il prossimo 'step' non potrà che essere che il progetto definitivo. In modo da arrivare a fine 2015 con almeno qualche stralcio di progetto caniterato: magari solo per uno scavo preliminare, quanto basta per evitare la 'deadline' di fine 2015 imposta dal decreto. Per evitare i perdere i 100 milioni.

Il piano presentato dal Comune al ministero si chiama 'Sistema tramviario dell'area fiorentina' e comprende il passaggio sotto al centro con il prolungamento per Bagno a Ripoli (il capolinea sarà appena prima, alla scuola Volta-Gobetti) e anche la linea 4 che, dalla Leopolda, arriverà fino a Campi. I 100 milioni sono anche per questa? «Non lo sappiamo, dobbiamo ancora leggere il decreto», dice il direttore generale di Palazzo Vecchio Giacomo Parenti. Di sicuro però è finanziato il sotto-attraversamento. Che manderà in pensione una volta per tutte l'idea di raggiungere Bagno dai viali (nel Piano Strutturale ci sono entrambe le ipotesi).

Per 3,7-4 chilometri in sotterranea però servono 200-220 milioni. E si arriva a 350-370, se si considera tutto il tratto per Bagno a Ripoli. Secondo lo studio di fattibilità fatto da Palazzo Vecchio la tramvia dovrà cominciare a scendere sottoterra già prima della stazione Foster. Ementre la linea 2 prosegue attraversando viale Belfiore e via Guido Monaco, in sotterranea correrà la linea diretta a Bagno: prima fermata Santa Maria Novella, quindi piazza della Repubblica e la zona di Santa Croce per poi riemergere sul lungarno della Zecca e proseguire in direzione di Bagno a Ripoli. Ma attraversare il centro monumentale a che profondità?

«Sotto la falda e sotto lo strato archeologico. Cioè ad una profondità superiore ai 20 metri, secondo lo studio di fattibilità», aggiunge Parenti. Sottoterra però ci sarà un'unica galleria, modello metropolitana, non come per l'Alta velocità. Con un effetto risparmio sui costi: «I 200-220 milioni per il tratto in sotterranea sono stime credibili, si tratta di 40-50 milioni a chilometro», dice Parenti. Ma se Renzi ne sgancia 100, dove si trovano gli altri? Se verrà scelta la via del 'project' ai privati spetterà di aggiungere ai 100 un altro 35%. E per il resto si guarda a Bruxelles: «I fondi europei 2014-2019 non sono stati ancora assegnati», si osserva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STAZIONI SOTTO
Sarebbero tre: S.M.Novella, Repubblica e Santa Croce

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica FIRENZE

Adf punta ad altri 70 milioni dalla legge di stabilità per fare più grande il Vespucci

IL FOCUS

MISSIONE G8. Lo "Sblocca Italia" stacca il primo assegno per l'aeroporto di Firenze, una fiche da 50 milioni di euro che fa gongolare e non poco sia Palazzo Vecchio che i fiorentini a Palazzo Chigi, prima di tutto il sottosegretario Luca Lotti, che più di tutti insieme al viceministro Riccardo Nencini ha lavorato dietro le quinte per portare il bottino a Firenze. Ma nelle mire di Adf, la società che gestisce lo scalo di Peretola, c'è molto di più: almeno altri 60-70 milioni. Soldi che, confermano dal governo, potrebbero arrivare già con la legge di stabilità attesa in ottobre. Oppure potrebbero far parte di fondi europei ad hoc. E che, uniti alle procedure sprint previste nel decreto, potrebbero dare ad Adf la possibilità di mettere la prima pietra della nuova pista già nell'estate del 2015. Tempi di durata dei lavori? Roberto Naldi, presidente per l'Italia di Corporacion America, che oggi ha la maggioranza negli scali di Firenze e Pisa, ha sempre parlato di 20 mesi. Insomma, se tutto fila liscio il nuovo scalo di Peretola debutta nell'estate del 2017: in tempo per la riunione dei capi di Stato e di governo che il presidente del Consiglio Matteo Renzi ha già annunciato a Firenze.

È una rivoluzione quella prevista dallo Sblocca Italia per l'aeroporto di Firenze. Tanto per cominciare perché, spiegano fonti ben informate di Palazzo Chigi, i 50 milioni di euro sarebbero da leggere non tanto come un gettone definitivo, ma come un anticipo. In che senso? Nel masterplan 2014-2029 già spedito all'Enac (ente nazionale aviazione civile), Adf (la società guidata da Marco Carrai che gestisce lo scalo), certifica che sono 280 i milioni di euro di investimenti necessari per l'aeroporto del futuro: 100 per la pista "parallela" all'autostrada, il resto per i relativi interventi di mitigazione ambientale e poi piazzali, parcheggi, nuovo terminal. Di questi 280, almeno 120 sono attesi dagli enti pubblici: questo è scritto anche nelle carte che Adf ha trasmesso alla Regione. Per cui il fatto che il governo abbia scritto nel decreto Sblocca Italia che l'aeroporto di Firenze diventa scalo di interesse nazionale, fa pensare che i 50 milioni possano essere solo la prima parte di un finanziamento che in realtà alla fine potrebbe comporsi di altri 60-70 milioni. In pratica, il necessario ad arrivare a 120.

Punto due: le procedure. Ad oggi, per partire coi lavori non servono altri ok da parte della Regione, che ha già approvato la contrastata variante al Pit. Quella che ha deciso una nuova pista da 2.000 metri parallela all'autostrada A11. Adf, sulla base di quell'atto, ha fatto il suo masterplan di lavori e lo ha spedito all'Enac per l'ok: lo attende a breve, per fine settembre. Sarà un "sì" liscio o ci saranno prescrizioni? In una, sotto sotto, Adf ci spera: punta ad una pista più lunga, da almeno 2.400 metri, e auspica che sia l'Enac a imporla, in quanto più sicura e funzionale. Se così fosse, cosa accadrebbe? La Regione dovrebbe rivedere il Pit ancora una volta? Non è detto, ci sono interpretazioni differenti della normativa urbanistica. Ma se pure dovesse farlo, Adf si sente in una botte di ferro: nello "Sblocca Italia" c'è scritto che l'eventuale nuovo atto regionale sarebbe da intendersi onnicomprensivo, i Comuni interessati sarebbero esautorati dall'adeguare i loro strumenti urbanistici. Vuol dire tra i 5 e gli 8 mesi risparmiati. Potrebbe direttamente essere convocata una conferenza dei servizi e ci potrebbe essere l'ok ai lavori entro la tarda primavera 2015, spera Carrai. C'è anche altro: nello Sblocca Italia si stabilisce che i cosiddetti "contratti di programma" degli scali di interesse nazionale diventano legge. Cos'è il "contratto di programma"? E' l'accordo sugli investimenti di uno scalo e va stipulato con Enac. Adf non lo ha ancora fatto, ma presto lo farà: appena arriverà la firma, l'atto sarà legge dello Stato. Mica poco: vuol dire che, in caso di problemi nella fase autorizzativa, in linea teorica potrebbe addirittura intervenire il presidente del Consiglio dei ministri con suo decreto, trattandosi di scalo di interesse nazionale per di più con un piano degli investimenti diventato legge dello Stato.

Insomma, secondo Adf la scommessa è vinta: il nuovo scalo si farà. Basteranno i 50 milioni? No: ne servono altri 70. Il fronte delle procedure è però ritenuto rassicurante: ci sono le condizioni per partire coi lavori nell'estate del 2015 e avere la nuova pista pronta per il 2017. In tempo per il G8, il mega summit a cui Renzi vuole che la sua Firenze si faccia trovare pronta: non più con «l'aeroporto di Mickey Mouse», come lo chiama il maestro Zubin Mehta (lo ha raccontato di recente il sindaco Dario Nardella), ma con uno scalo adatto ai grandi della Terra. *(e.f.)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Solo per la nuova pista ne servono 100, con piazzali, parcheggi e terminal si arriva a 280

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I PUNTI

IL DECRETO
Nello Sblocca Italia ci sono 50 mln per lo scalo di Peretola (Marco Carrai, presidente Adf, nella foto a sinistra)

GLI ALTRI SOLDI
Adf spera di avere anche altri soldi pubblici per il nuovo scalo: altri 70 milioni per arrivare a 120 sui 280 complessivi

I LAVORI
Soldi permettendo, i lavori per la nuova pista di Peretola potrebbero scattare già nella prossima estate

IL G8 DEL 2017
L'orizzonte temporale per la fine lavori resta quello del 2017, quando Firenze ospiterà il G8

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.