

# Firenze, il nodo Tav non si scioglie mai Vent'anni di parole e appalti alle stelle Cantieri paralizzati

## L'attraversamento e la stazione Foster promessi per il 2013 e «rimandati» al 2021

**Paola Fichera**  
■ FIRENZE

«**I**L PASSANTE ferroviario di Firenze? È un problema tutto italiano, tipico del nostro del nostro sistema di appalti pubblici. Un caso emblematico che non ci fa onore». Parola di Raffaele Cantone il presidente Anac (Autorità nazionale anticorruzione) solo poche settimane fa a Firenze per la firma del protocollo di vigilanza tra Anac e Rfi. E come dargli torto, visto che Rete ferroviaria italiana ha avviato dieci anni fa il primo lotto per il sottoattraversamento ferroviario della città?

Il 4 gennaio del 2006 sono stati stanziati 73,5 milioni di euro, che dovevano servire per la realizzazione delle opere di scavalco e per la progettazione esecutiva del doppio tunnel e della nuova stazione disegnata da Norman Foster; quella che i fiorentini hanno subito ribattezzato «lo squalo» di vetro che avrebbe ridisegnato la fisionomia dei vecchi Macelli in zona Rifredi. Più o meno i dieci anni precedenti erano, invece, serviti a dirimere la questione se la nuova stazione per l'alta velocità dovesse restare sotto Santa Maria Novella (per non perdere la centralità cittadina) o dovesse invece trovare casa a Castello, in un luogo più utile alla brevità del percorso.

Alla fine vinse l'area degli ex Macelli (via di mezzo fra Castello e Santa Maria Novella), che l'allora sindaco Primicerio sognava di collegare facilmente a Santa Maria Novella con un people mover o addirittura con un 'tappeto mobile' per ridurre al minimo gli spostamenti dei passeggeri con il peso dei bagagli. Doveva essere una delle tante opere di compensazione che Primicerio aveva preteso.

L'anno 'magico' previsto per l'entrata in servizio del doppio tunnel e della nuova stazione ultramoderna? Il 2013. Il costo? Circa 900 milioni di euro. Una pesante cura del ferro per Firenze che, finalmente, avrebbe potuto utilizzare i già saturi binari di superficie per la nuova rete dei pendolari dell'hinterland e della rete regionale. Una moderna metropolitana di superficie che avrebbe salvato la città dall'ingorgo delle auto e dell'inquinamento.

**VENT'ANNI** di polemiche politiche, trattative, progettazioni e, per non farsi mancare nulla, inchieste giudiziarie, non sono invece bastati a scavare nemmeno un metro del famoso tunnel. L'immaginifica stazione 'squalo' è diventata il 'camerone' Foster e anche qui i lavori vanno avanti a rilento. Tutto praticamente congelato da almeno due anni. Chi spera che l'intero progetto si fermi definitivamente sono gli ambientalisti e i comitati Notav, ancora oggi con-

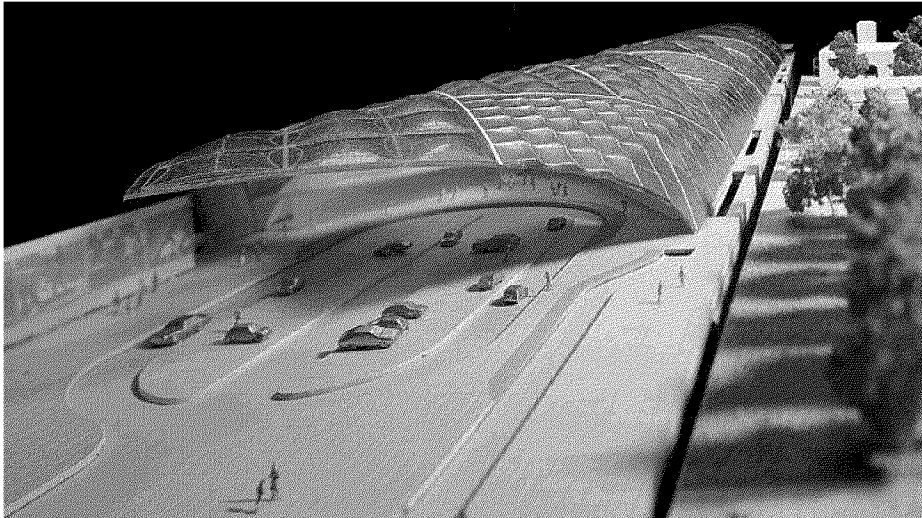
vinti dell'inutilità dell'opera e dei rischi troppo alti per la stabilità e l'inquinamento della falda acquifera e persino per i possibili danni al patrimonio artistico della città d'arte per eccellenza nel mondo. David di Michelangelo compreso.

Il capo dell'autorità anticorruzione, Raffaele Cantone, ha definito il nodo fiorentino della Tav un sistema di appalti «complesso» e si è rifiutato di fare previsioni sull'attuale stallo: «né in termini di conclusione, né tanto meno di ripresa dei lavori». Il problema dei problemi (che non ha sfiorato Bologna, funzionante dal 2010) è il regolamento sui «criteri di smaltimento» ancora non chiari. Le terre estratte dagli scavi sono riutilizzabili o no? Vanno in discarica speciale (a costi altissimi) o dopo adeguata decantazione possono tornare a far parte del paesaggio toscano? L'estate scorsa il Cnr dell'Università di Firenze ha dato alla luce una prima relazione che è ancora oggetto di valutazione dei ministeri

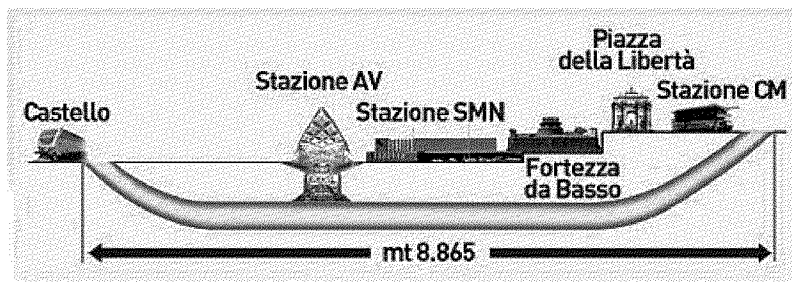


▲ **LO «SQUALO»  
BLOCCATO  
DA DUE ANNI**  
**Il modello  
della  
stazione  
Foster  
su cui si  
scatena  
l'ironia dei  
fiorentini  
che ora la  
chiamano  
Camerone**

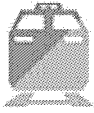
competenti. Poi il testo definitivo sarà trasmesso al Consiglio di Stato che avrà 60 giorni per un parere. A fine marzo, salvo (facili) intoppi la palla dovrebbe passare al Parlamento. Qui le commissioni ambiente di Camera e Senato dovranno esprimersi (ognuna ha 30 giorni di tempo). A maggio il testo unico sulle terre di scavo tornerà a Palazzo Chigi e dopo l'approvazione del consiglio dei ministri arriverà alla firma del Quirinale. A fine estate la nuova fresa per scavare i due supertunnel entrerà in funzione. E il presidente della Regione Enrico Rossi spera che fra il 2020 e il 2021 qualcosa si veda. Cantone ha fatto un'analisi senza sconti: «Programmazione come al solito carente», un aumento contrattuale molto elevato (circa il 10 per cento) che ha comportato «enormi ritardi», un contenzioso «rilevante, con 300 milioni di riserve, ancora non riconosciuto, comunque pesantissimo». I conti dei comitati cittadini sono diversi: «I costi sono triplicati». Degli anni in più, invece, il conto si è perso.



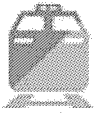
**Lo smaltimento delle terre di scavo l'ostacolo più grande: vanno in discarica a costi elevatissimi, o sono riutilizzabili? A giorni si esprimerà il parlamento, poi deciderà il governo.**



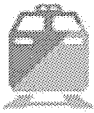
## I NODI



**Il nodo ferroviario alta velocità di Firenze si sviluppa per circa 9 km dalla stazione di Campo di Marte fino al viale XI agosto. La nuova stazione, anch'essa sotterranea, sorgerà in zona ex Macelli e sarà collegata con apposito servizio navetta alla Stazione Santa Maria Novella**



**Passante AV: realizzazione delle due gallerie a binario singolo per circa 5.5 Km. Il cantiere da cui saranno scavate sarà nell'area di Campo di Marte, dove è stata montata la fresa TBM**



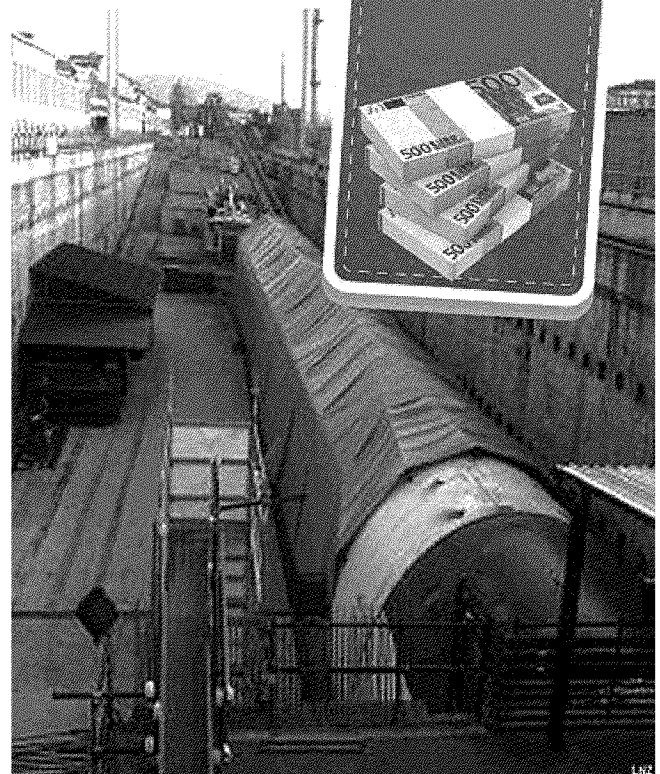
**Stazione AV: realizzazione della nuova stazione interrata nell'area ex macelli, 450m di lunghezza, 50m di larghezza e 25 di profondità. Il progetto è di Norman Foster**



**Scavalco (cd. Lotto 1): realizzazione del dispositivo di "scavalco", necessario per evitare interferenze fra tracciato dell'Alta Velocità e ferrovia regionale - interregionale - passante merci**

## Troppi guai per un appalto miliardario

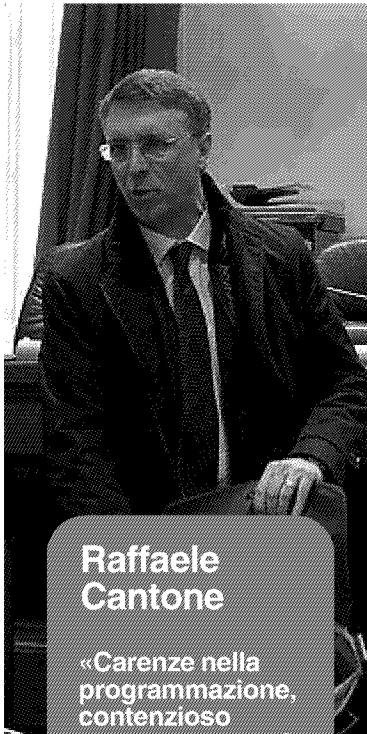
Doveva essere l'opera simbolo dell'alta velocità italiana, il sottoattraversamento della città d'arte più famosa al mondo. Si è trasformato invece in un «nodo gordiano» che nessuno riesce a sciogliere; un progetto vecchio di venti anni, che in pochi volevano, con cantieri fermi da troppo tempo



## Cresce l'ira dei comitati anti Tav «Una situazione insostenibile»

Girolamo Dell'Olio, portavoce di Idra: «Buffo che si parli di inchiesta sgonfiata per i proscioglimenti dimenticando i reati contestati. Una situazione non più sopportabile, per lo stesso ministro Delrio».

# Ex politici e manager nel tunnel giudiziario Imputati per corruzione e abuso d'ufficio



**Raffaele Cantone**

«Carenze nella programmazione, contenzioso pesante, aumenti contrattuali, enormi ritardi»

**A processo fra gli altri Maria Rita Lorenzetti, ex presidente di Italferr e della Regione Umbria.**

## ■ FIRENZE

**ASSOCIAZIONE** a delinquere finalizzata alla corruzione e all'abuso di ufficio nell'esecuzione dell'appalto fiorentino del nodo Tav. Dirigenti dell'unità di missione del ministero delle Infrastrutture accusati di essersi prodigati per 'bypassare' vincoli e autorizzazioni, anche attestando varianti al progetto per le quali non fosse necessaria una nuova valutazione di impatto ambientale per lo scavo del doppio tunnel, che avrebbe sfiorato la Fortezza e causato 'vibrazioni' al David di Michelangelo. 33 imputati e per Italferr una stagione difficile da digerire. Lavori bloccati per due anni e persino la reputazione della famosa 'talpa' Monna Lisa distrutta da 'conci' inadeguati e inquinanti. Anche questo fa parte della lunga storia della Tav fiorentina.

E' di pochi giorni fa la sforbiciata alle accuse data dal gup Alessan-

dro Moneti nell'udienza preliminare. Prosciolti gli ex dirigenti del ministero delle Infrastrutture Ercole Incalza e Giuseppe Mele. Va a giudizio, ma alleggerita di varie imputazioni, l'ex presidente dell'Umbria e di Italferr Maria Rita Lorenzetti accusata anche di aver fatto pressioni presso il governatore Rossi per rimuovere un dirigente regionale (Fabio Zita) un po' troppo zelante nell'applicare le regole. Il processo comincerà il 16 dicembre con 20 imputati sui 33 per cui la procura aveva chiesto il giudizio. Sei le società, tra cui Nodavia, Coopsette e Seli.

**AL PESANTE** retroscena giudiziario, va aggiunta una curiosa trattativa politica che l'allora sindaco di Firenze, Matteo Renzi intavolò con l'allora ad di Fs, Mauro Moretti. A Renzi quel miliardo per la Tav sembrava un costo altissimo e non amava l'idea della mega stazione Foster. Meglio una fermata in temedia fra Fortezza e Santa Maria e Novella, più funzionale alla città e al polo espositivo. Un anno di trattative e poi il ricalcolo delle opere di compensazione: un centinaio di milioni di euro che Renzi ha impiegato per la città. Contro la Tav, però, nemmeno il Rottamatore ce l'ha fatta.

**Paola Fichera**



**Maria Rita Lorenzetti**

L'ex presidente dell'Umbria e di Italferr andrà a giudizio, con capi d'accusa più leggeri



**LAVORI FUORI CORSO**  
Scatti sui cantieri del nodo fiorentino dell'alta velocità, bloccati da due anni

