Primo piano | Dopo il super vertice

La tramvia giù, l'Alta velocità su Così potrebbe (ri)cambiare Firenze

La mobilità in centro e quella dei pendolari: l'asse Renzi-Nardella rimette in discussione 20 anni di scelte

La Tay torna su e la tramvia va sottoterra per attraversare il centro? È una possibilità concreta. Il sindaco Nardella ed il premier Renzi ne hanno parlato durante il super vertice sulle infrastrutture, che si è tenuto a Palazzo Vecchio. Riuscire a stoppare un appalto da quasi un miliardo e mezzo, con i contratti già firmati da anni, non sarà facile. Ma Governo e Comune ci stanno provando. Vedremo come andrà a finire nelle prossime settimane. Certo è che Firenze non è in grado di sostenere lo scavo di due maxi tunnel come quelli per tramvia e Alta velocità ferro-

> viaria. E certo è che se davvero arrivasse uno stop al sottoattraversamento Tav ed il via al progetto del

tunnel tramviario sotto il centro storico, questa svolta rivoluzionerebbe il disegno della mobilità fiorentina.

Si dovrebbe, insomma, ripartire da zero o quasi. Quel poco realizzato fino ad oggi, la linea 1 del tram ed i cantieri per le 2 e 3, fa parte del maxi piano della mobilità varato quasi vent'anni fa, nel 1998, dalla giunta presieduta dal sindaco Mario Primicerio. Già quel disegno prevedeva le tre linee della tramvia, compreso la 2 che avrebbe dovuto collegare l'aeroporto al Duomo (con il discusso passaggio accanto al Battistero), per poi proseguire verso piazza della Libertà. Come è noto, nel 2009, l'allora sindaco Matteo Renzi cancellò il passaggio dal Duomo, preferendo pedonalizzare la piazza. Sette anni dopo, l'assenza di un servizio pubblico di livello europeo per il centro storico (i bussini non bastano) è un fatto piuttosto lampante e allora si sta pensando di rimediare con un

tunnel che attraversi sotto terra il cuore della città romana. Il disegno della mobilità dell'era di Mario Primicerio prevedeva già anche il maxi tunnel dell'Alta velocità ferroviaria, con tanto di stazione interrata nell'area degli ex Macelli. Oggi, dopo che Renzi aveva già provato a stoppare l'opera da sindaco nel 2010, anche la Tav torna in discussione. Vent'anni dopo, del piano per le infrastrutture per i trasporti della giunta Primicerio è stato realizzato piuttosto poco. E oggi si continua a discutere.

Tav e treni regionali

Il progetto del tunnel ferroviario per l'Alta Velocità con la grande stazione degli ex Macelli fu scelto da Regione e Comune essenzialmente per liberare i binari di superficie per i treni regionali, a servizio dei pendolari. In sintesi l'accordo con Rfi, società del gruppo Fs, prevedeva e prevede un forte rafforzamento dei treni a servizio dell'intera area metropolitana e non solo, anche verso Prato e Campi, con la stazione di Santa Maria Novella con un ruolo centrale nel servizio ferroviario regionale e metropolitano, collegata alla nuova stazione di Foster di via Circondaria, riservata per l'Alta Velocità. Asse del progetto la nascita del servizio ferroviario metropolitano «ad alta frequenza e con fermate ravvicinate», grazie proprio ai binari liberati in superficie. Il servizio ad Alta Velocità collega da tempo Firenze e lo scavalco di Castello inaugurato nel 2011 ha permesso di separare i binari Alta velocità da quello dei treni passeggeri e merci e il tunnel di circa 9 chilometri dalla stazione di Campo di Marte a viale XI agosto permetterà di svincolare del tutto i traffici merci e passeggeri normali da quelli veloci. L'intesa prevede anche la realizzazione di opere tranviarie in ambito ferroviario, come il passaggio della li-

nea 2 a Belfiore-ex Macelli e la realizzazione della linea 4 Leopolda-Piagge usando l'infrastruttura ferroviaria nel tratto Cascine-Leopolda. Ad oggi il tunnel è fermo — la talpa dovrebbe ricominciare i lavori in primavera, dopo il parere del Cnr sulle terre di scavo – mentre proseguono i lavori per il «camerone» della gigantesca stazione di Foster lunga 450 metri, larga 50 e profonda e 25 metri. E la sua inaugurazione, prevista per il 2016, intanto è slittata al 2020. E se il tunnel non si farà, andranno rivisti i piani di potenziamento del servizio ferroviario regionale e soprattutto di quello metropolitano.

Tramvie

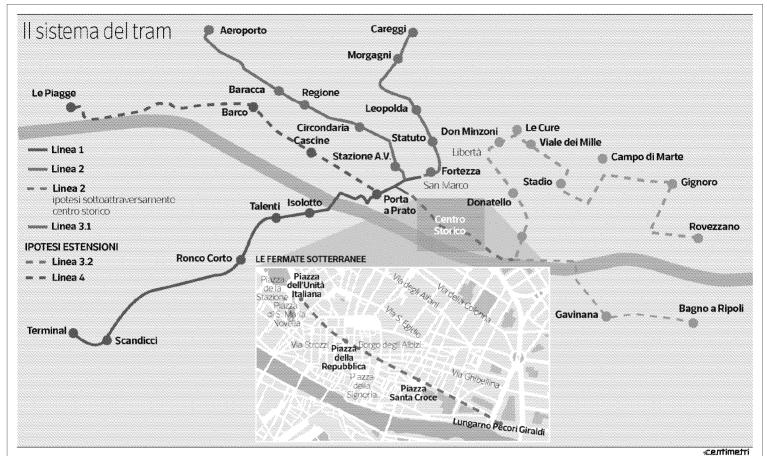
Treni e tram sono uniti non solo nell'accordo sul nodo fiorentino, ma anche nel disegno delle infrastrutture della città, interrotto con la cancellazione del tram in piazza Duomo. Palazzo Vecchio ha inserito nei suoi strumenti di previsione l'ipotesi del passaggio in sotterranea dal centro, con fermate a piazza Repubblica e piazza Santa Croce, ma anche l'idea alternativa di usare i viali per «ricucire» il trasporto tramviario senza allontanarlo troppo dal centro. Renzi da sempre spinge per il tunnel del tram e Palazzo Vecchio sta per commissionare uno studio di fattibilità centrato anche su costi (si parla di oltre 300 milioni) e benefici del tram sotterraneo, oltre che sulle soluzioni tecniche per non creare danni al cuore della città e al suo tessuto (unico al mondo) di monumenti. In ogni caso, sia che si vada sotto terra sia sui viali, il sindaco Dario Nardella ha detto che si parlerà di questi cantieri solo a linea 2 e 3 in funzione, cioè dopo il 2018.

Mauro Bonciani Claudio Bozza

© RIPRODUZIONE RISERVATA









Il premier Matteo Renzi



Il sindaco Dario Nardella



L'articolo
pubblicato sul
Corriere
Fiorentino
di sabato, con
la notizia del
vertice segreto
tra sindaco
e premier
a Palazzo
Vecchio