

**TOSCANA** • Enrico Rossi prende posizione, contro di lui architetti, ingegneri e Sinistra italiana

## «Sì al sottoattraversamento»

**Riccardo Chiari**  
FIRENZE

Come effetto collaterale del disastro ferroviario in Puglia, il sottoattraversamento fiorentino dell'alta velocità sta continuando a far discutere. Anche molto animatamente. Quando sembrava che il maxi progetto - doppio tunnel di sette chilometri e stazione sotterranea griffata

**Il presidente della regione: «I treni ad alta velocità vanno separati da quelli regionali»**

Norman Foster nell'area Belfiore-Macelli - si fosse almeno politicamente arenato, a riaprire la partita è stata una netta presa di posizione di Enrico Rossi, che ha trovato alleati nel viceministro Riccardo Nencini e nel presidente del consiglio toscano Eugenio Giani.

Sull'altro fronte, dal dipartimento di Architettura dell'ateneo è stata ribadita la bontà del progetto alternativo di superficie, redatto già anni fa da architetti ed ingegneri dell'Università: «C'è già - ha sintetizzato Fausto Ferruzza che guida Legambiente Toscana - una soluzione: due binari in più fra le

stazioni di Statuto, Campo di Marte e Rifredi. Una scelta che può tranquillamente assolvere alle stesse funzioni del sottoattraversamento, ma senza sbancare l'alveo del Mugnone, e senza creare un meccanismo di perturbazione grave e il dissesto idrogeologico dell'area».

Sul punto però Rossi non molla la presa: «I treni ad alta velocità vanno separati da quelli regionali. Per questo si deve fare il sottoattraversamento. Non darò nessun assenso a soluzioni diverse fino a quando sarò presidente di questa Regione, soprattutto alla luce di quanto è avvenuto in Puglia».

Il presidente toscano insiste: «Il 21 luglio parteciperò a un incontro con il governo a Roma. Se decidessero diversamente, vedremo con la nostra avvocatura; passeremo, come suggerisce Eugenio Giani, dal consiglio. Se poi la questione è lo smaltimento delle terre di scavo, che lo Stato e Rfi la risolvano. In tutte le altre città, da Bologna a Torino, si è scavato. Qui i cantieri sono aperti, ci sono le imprese, che si finiscano i lavori, altrimenti si cade nel ridicolo».

Da Architettura si risponde colpo su colpo: «L'assunto principale su cui si fonda il nostro progetto è che gli obiettivi prestazionali del sottoattraversamento possono essere tran-



PROVE DELLA TAV SULLA LINEA BOLOGNA-FIRENZE FOTO LAPRESSE

quillamente conseguiti utilizzando strutture e spazi ferroviari già esistenti in superficie. La proposta consiste nell'aggiungere, al fascio di quattro binari già esistenti, una nuova coppia di binari destinati a ospitare l'aumento di traffico generato dall'alta velocità. Adottando caso per caso, nei punti dove la sede ferroviaria non consente in modo immediato questa aggiunta, espedienti progettuali ad hoc volti a garantirla».

Il tutto, fatto non certo trascurabile, con una spesa del 70% inferiore a quanto previsto, al momento, per la Tav in

sotterranea, che ha già drenato più di 700 milioni. Senza che i lavori dei due tunnel siano partiti. Su questo punto, ieri Raffaele Cantone, presidente dell'Autorità anticorruzione, ha ricordato ancora una volta le «diffuse anomalie» nelle pieghe dei lavori fin qui fatti; con l'inchiesta della procura fiorentina del gennaio 2013, gli arresti anche eccellenti come quello di Maria Rita Lorenzetti, e il processo fissato in autunno.

Anche da questo caso Cantone ha tirato le somme generali: «La realizzazione di alcune grandi infrastrutture nazionali ha confermato numerose criti-



ha confermato numerose criticità, quali le carenze nella progettazione, e l'apposizione di numerose varianti e riserve».

Gli aggravii anche forti dei costi, e i diffusi timori di impatti ambientali (e architettonici) come conseguenze dei lavori, sono fattori decisivi agli occhi dei prof dell'ateneo: «Il progetto di superficie nasce sulla base di tre principi: riuso delle strutture già esistenti, con minimizzazione delle nuove realizzazioni e quindi di spesa e impatti; integrazione con i sistemi (ambientali, territoriali, paesistici, urbanistici, dei trasporti...) già in essere nell'area; integrazione prospettica con i quadri scenariali previsti dalla pianificazione (integrazione progetto/piano)».

Va da sé infine che le parole di Rossi fanno arrabbiare il comitato No tunnel Tav: «La tragedia della Puglia non c'entra nulla con il tunnel. I 760 milioni spesi per la stazione Foster potevano essere utilizzati per la sicurezza sulle linee regionali. Anche le Ferrovie si sono rese conto dell'insostenibilità del progetto, anche Renzi se n'è accorto».

«Rossi dice una sciocchezza - chiosa Alessia Petraglia di Si - affermando che il tunnel assicura sicurezza. Confonde due cose diverse».

Critico anche il comitato pendolari del Valdarno: «Il tunnel non serve ai pendolari. Il tappo è sulla direttissima Firenze Rovezzano, prima del Campo di Marte dove inizia il sottoattraversamento».

E Legambiente ricorda: «Noi pensiamo che il Mugello insegna molte cose, basterebbe leggere gli atti di quel processo».