

Tunnel Tav, contrordine compagni Anche Delrio dice «non si farà»

Firenze, il ministro frena dopo i ripensamenti del sindaco Nardella

Paola Fichera

■ FIRENZE

DOPO trent'anni di studi e battaglie l'idea dei due tunnel ferroviari per consentire il passaggio in sotterranea dell'alta velocità per Firenze sembrava inamovibile. Almeno 700 milioni di euro già spesi, il 'camerone' sotterraneo (500 metri di lunghezza) per la stazione, progettata dall'architetto Foster, praticamente già scavato. Insomma nonostante una parte della città continuasse a ruggire il suo 'no' alla Tav, nemmeno un'indagine della magistratura (due anni di stop ai cantieri) era riuscita a bloccare del tutto il progetto.

Poi il sussurro di un possibile ripensamento delle ferrovie: un cambio di rotta verso la superficie, ha preso fiato e corpo. Prima con le mezze dichiarazioni del sindaco Dario Nardella, ieri con la chiarezza del ministro Graziano Delrio. Tutto merito della project review. Cioè la 'rivisitazione dei progetti'. «La tecnologia – spiegava ieri il titolare del dicastero alle infratture prima di partecipare al convegno sui trasporti organizzato dalla Regione – negli ultimi 20 anni ha fatto passi enormi, basti pensare che miriamo a far passare i treni ogni 3 minuti, mentre adesso non riusciamo a farli passare in sicurezza se non dopo ogni 7-8 mi-

E se i treni saranno in grado di viaggiare in piena sicurezza con le nuove tecnologie («molti di più e molto più rapidamente») allora anche Firenze potrà dire addio al suo odiatissimo doppio tunnel.

«ABBIAMO già revisionato tantissimi progetti – ha spiegato Delrio – ad esempio la Venezia-Trieste che da un costo di più di 7 miliardi è passata a un costo più che dimezzato grazie alla tecnologia». Un approccio, quindi, non riservato a Firenze, sia chiaro: «E' lo stesso – puntualizza il ministro – che abbiamo applicato a tutte le latitudini del Paese, stiamo revisionando la Torino-Lione, più di 84 chilometri di linea nuova sono state ridotte, dopo le analisi fatte, a poco più di 25 chilometri. In quel caso useremo gran parte della linea esistente». Ufficialmente il ministro parla non di «arretramenti» ma di «adeguamenti», un' «intelligente rivisitazione dei progetti per fare le opere in tempi giusti con i costi minori e che siano davvero utili».

Se la svolta, politicamente orientata al populismo grillino di gran moda in queste settimane, significhi uno stop definitivo al tunnel fiorentino e alla stazione Foster, però, non è ancora chiaro. Tante sono le risorse già impegnate, i lavori già fatti e qui Delrio frena: «Non mi si può chiedere di anticipare un lavoro che dobbiamo fare, vediamo le conclusioni, è ovvio che non dobbiamo sprecare nulla di quanto è stato fatto».

SE L'IDEA piace al sindaco Nardella, scelgono il passo di piombo il viceministro alle infrastrutture Riccardo Nencini, il governatore Rossi e l'assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccarelli. Chiedono di «vedere le carte» e di non allontanare a date impossibili le soluzioni per i treni dei pendolari. «Ci hanno raccontato – riassume Rossi - che senza il sottoattraversamento Av non c'era futuro per i regionali. Oggi tutti i binari sono occupati dai treni Av mentre i regionali sono ammucchiati ai margini di Santa Maria Novella. Se ci sono proposte diverse le presentino, noi non ci siamo innamorati di soluzioni specifiche». Ma di tempi 'veloci', sì.

Nove chilometri

Il nodo ferroviario della Tav di Firenze si sviluppa per 9 km dalla stazione di Campo di Marte a viale XI Agosto. Ma il progetto è vecchio ormai di 20 anni. Il sottoattraversamento della città nel tempo è diventato un autentico rebus



Focus

I fondi nel 2006

Il 4 gennaio 2006 vengono stanziati 73,5 milioni per le opere di scavalco e la progettazione esecutiva del doppio tunnel e della nuova stazione Foster. Che si è deciso di realizzare agli ex Macelli, via di mezzo tra le ipotesi Santa Maria Novella e Castello

Il sogno e l'inchiesta

Doppio tunnel e nuova stazione avrebbero dovuto entrare in funzione nel 2013, con un costo complessivo di 900 milioni. Ma a bloccare sogni e progetti arriva l'inchiesta sullo smaltimento dei terreni di scavo



Fine cantiere: 2021

A complicare l'iter del progetto, non soltanto l'inchiesta della magistratura fiorentina ma anche i problemi tecnici alla 'talpa' meccanica Monna Lisa. Intanto tempi e costi previsti per l'opera si dilatano: al 2021 e a 1,5 miliardi di euro

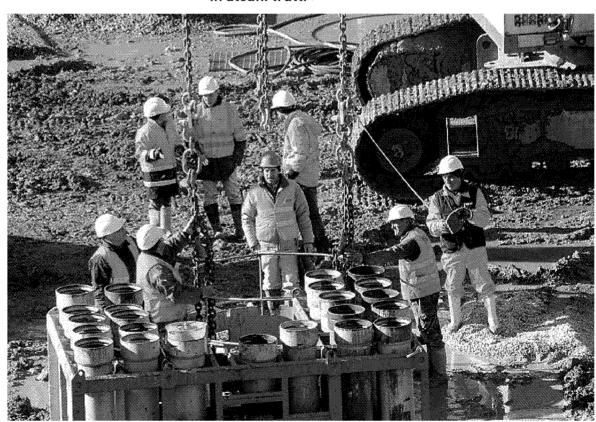






«Siena merita di più»

«Se poi ci fossero soluzioni improntate al risparmio - la butta lì Rossi - una soluzione l'avrei: Siena dev'essere adeguatamente collegata con Firenze per ferrovia superando il binario unico elettrificato che troviamo in alcuni tratti»



CANTIERI 700 milioni già spesi per scavare il camerone di 500 metri. A destra Delrio a Firenze