Tav, anni di scavi e 700 milioni spesi Ora Firenze frena sul maxi tunnel

Tutti a Roma per l'ennesimo summit: binari sotterranei o in superficie?

Paola Fichera
FIRENZE

PIÙ CHE un nodo, quello dell'alta velocità fiorentina, a quasi venticinque anni dal primo protocollo d'intesa con le Ferrovie, sembra un enorme buco nero. Come quello già scavato per il 'camerone' della stazione Foster (a nord ovest del centro storico), ribattezzata 'lo squalo' per l'ardita forma della vetrata visibile in superficie.
Domani a Roma, nella sala del consiglio di amministrazione delle Ferrovie, l'ad Renato Mazzoncini ha invitato il viceministro ai trasporti Riccardo Nencini, il governatore Enrico Rossi, il sindaco Dario Nardella, Trenitalia e la struttura tecnica di missione del Mit a un «incontro di approfondimento». Strana scelta di parole per discutere del sottoattraversamento Tav di Firenze.
Una 'robetta' da 9 km di doppio tunnel a 25 metri di profondità che è in discussione da decenni, vanta un paio di progettazioni definitive e un non calcolabile numero di Via (valutazioni di impatto ambientale). Oltre ad almeno 700 milioni già spesi. Per non parlare della mega inchiesta (sui conci della maxi talpa Monnalisa, sulle mazzette incassate e sulle terre di scavo) che da tre anni ha semiparalizzato tutto (camerone Foster escluso) e che vedrà la prossima udienza a dicembre. Senza dimenticare la seconda inchiesta aperta dalla procura per corruzione nelle Grandi opere a carico di imprenditori e manager pubblici.

LA VIGILIA dell'incontro è 'rovente', da vero duello all'Ok Corral.
Il sindaco Dario Nardella, incoraggiato dal ministro Delrio (a Renzi sindaco quello scavo non è mai piaciuto), è pronto a rivedere il progetto, costoso e già a rischio di salate penali. Lui accarezza l'idea di un passaggio in superficie che, trent'anni dopo, sarebbe reso possibile da «nuove tecnologie» nel frattempo sviluppate dalle Ferrovie. Sull'altro fronte il governatore Enrico Rossi: disponibile all'ascolto, ma pronto a mettere il veto assoluto («dovranno passare sul mio cadavere») se la nuova soluzione di Ferrovie non terrà in considerazione le esigenze e la sicurezza dei pendolari e dei treni regionali. «Se mi dimostreranno che la situazione migliora per tutti – ha detto ieri – valuterò le carte. Altrimenti resto convinto che la Toscana e Firenze abbiano diritto ad avere il sottoattraversamento e la separazione dei binari dell'alta velocità per il potenziamento del traffico pendolare promesso da decenni».

RIPENSAMENTO
Il sindaco e il ministro Delrio vorrebbero rinunciare al passante sotterraneo

DI QUESTO benedetto tunnel, in effetti, non si è mai smesso di discutere visto il patrimonio storico e ambientale di Firenze e il delicato equilibrio delle sue falde acquifere. In realtà, all'inizio, era stata valutata l'idea di un attraversamento in superficie, poi scartata per gli edifici da demolire, il maggior inquinamento ambientale in termini di rumorosità e il rischio di nuovi 'lacci' ferroviari sulla città. Ora si torna a parlarne introducendo novità tecniche, certo, ma anche una piccola stazione in sopraelevata su quella di Campo di Marte (a nord est del Cupolone).

ALLA FINE sembra proprio tutta 'colpa' della stazione dell'architetto Michelucci con la sua bella galleria 'di testa'. Insomma a Santa Maria Novella, nel cuore di Firenze i binari finiscono. E per ripartire bisogna sempre tornare indietro. Sarà vero anche stavolta?

AVANTI TUTTA
Il governatore Rossi accelera «Stop alla galleria? Dovranno passare sul mio cadavere»

% **I tempi**

Dal 1993 a oggi Più parole che fatti

Il primo protocollo d'intesa fra le ferrovie e il Comune di Firenze è datato 1993, quattro anni dopo l'intesa fra il Ministero, Ferrovie, Tav, Regione, Provincia e Comune, sono seguiti un accordo di programma quadro nel 2000 e un'intesa generale nel 2003

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I NUMERI DELL'OPERA

9 KM il tratto fiorentino dell'alta velocità

5,5 KM il passante sotterraneo a due binari

450 METRI la lunghezza della stazione Foster

1,5 MILIARDI di euro il costo complessivo

2013 l'anno previsto per l'inaugurazione

20 IMPUTATI al processo per corruzione e abuso di ufficio commessi nella realizzazione del progetto

PRO

"Davanti alla evidente dimostrazione che le cose miglioreranno per i pendolari valuterò la possibilità di cambiare. Altrimenti credo che la Toscana e Firenze abbiano diritto ad avere il sottoattraversamento così come da anni ci è stato detto"

Enrico Rossi, governatore della Toscana

CONTRO

"Credo sia giusto verificare se dopo 20 anni dal progetto siano ancora indispensabili due tunnel e una stazione da 400 milioni di euro o se vi siano alternative meno impattanti e della stessa efficacia"

Dario Nardella, sindaco di Firenze

Le inchieste giudiziarie

Smaltimento delle terre di scavo e associazione per delinquere per abuso d'ufficio e corruzione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.