Il vertice con Ferrovie sull'Alta velocità cancella la nuova stazione
Il sottoattraversamento sarà riprogettato per ridurre l'impatto

Foster addio, il tunnel riparte dal via

ROMA «Progetto superato, costoso e non efficiente». Con queste motivazioni Ferrovie ha chiesto la revisione del progetto per il nodo fiorentino dell'Alta velocità, che secondo il piano approvato nel '95 prevedeva la realizzazione di una nuova stazione sotterranea agli ex Macelli di via Circondaria (dove oggi c'è una mega voragine già in parte coperta) e un tunnel lungo 7,5 chilometri che sarebbe dovuto passare sotto al cuore di Firenze, per liberare i binari di superficie a vantaggio dei treni locali.

L'amministratore delegato di Fs, Renato Mazzoncini, ha spiegato però che quel piano non sta in piedi, durante il vertice nella sede del colosso dei trasporti, davanti al sottosegretario Luca Lotti (braccio destro di Matteo Renzi, da sempre contrario alla Tav fiorentina così com'è), al viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini, al governatore toscano Enrico Rossi e al sindaco di Firenze Dario Nardella, che proprio poche settimane fa aveva fatto saltare il tappo: «Il progetto, così com'è, è un grande spreco di denaro pubblico».

Dopo oltre due ore di riunione blindata, tutti i presenti si cuciono la bocca. Nessuno parla. Arriva solo un comunicato congiunto con poche indicazioni: si parla di «con una *project rewiew*» che «riduca possibilmente l'impatto» del tunnel; si conferma la volontà di «separare i flussi di traffico fra treni regionali e Alta velocità»; ma soprattutto si rilancia «la centralità della stazione di Santa Maria Novella». La stazione Foster, subirà invece, una «rivalutazione tecnica»: suona come un *de profundis* per il progetto dell'archistar. Intenti che, in un modo o nell'altro, consentono però a tutti i presenti al tavolo (tecnici e politici) di dirsi soddisfatti: «È andata bene», dice Nardella. E Rossi esulta per la promessa di tutelare i pendolari.

È quando si chiudono i taccuini, però, che viene a galla un quadro che sa tanto di gioco dell'oca o di eterno rinvio. Nessuno, tantomeno Fs, poteva infatti annunciare esplicitamente lo stop al progetto, che nei fatti viene mandato in soffitta. Perché? Per ridisegnare il tracciato del tunnel e approvare un nuovo progetto servono anni. E poi, senza la Foster, dove verrebbe costruita la nuova stazione Tav? Le due ipotesi accennate durante il vertice sono state o una sotterranea a Santa Maria Novella (ma di testa, con il nuovo tunnel che passa sotto ai binari attuali) o una riqualificazione di quella di Rifredi, accorciando il tunnel. Tutte ipotesi, ancora: il tavolo è stato riconvocato per settembre.

Intanto già la prossima settimana, il numero uno di Ferrovie incontrerà Duccio Astaldi di Condotte, colosso delle costruzioni che detiene l'appalto da un miliardo e settecento milioni. Fermare un'operazione del genere, con il rischio di penali da centinaia di milioni da pagare, è cosa assai rischiosa per Ferrovie. La parola d'ordine, quindi, è «rinviare», cercando nel frattempo un accordo con il costruttore su altre opere future. E Condotte? No comment dal gruppo guidato da Astaldi. Fonti del settore ribadiscono che loro si attengono ai contratti ed alle parole della nota: il tunnel si farà, la Foster sarà «rivalutata». I lavori vanno avanti, anche se sono di fatto fermi.

Sempre a Roma però ieri l'ingegnere Maurizio Gentile, capo della direzione investimenti di Rfi (braccio ingegneristico di Fs), ha spiegato tecnicamente cosa è possibile fare con i nuovi sistemi di segnalamento (che permettono passaggio dei treni ogni 3 minuti invece che 5), quali sono gli «scenari infrastrutturali e l'analisi della capacità» della rete fiorentina. Sfoderando numeri e cifre, Gentile ha illustrato, raccontano i presenti, una situazione che sembra portare ad una sola conclusione: tunnel e Foster non servono più. Soprattutto la Foster, che Mazzoncini vede come fumo negli occhi perché, forte di indagini di marketing tra gli utenti, è troppo lontana dal vero obiettivo che vogliono raggiungere i viaggiatori dell'Alta velocità: Santa Maria Novella, a due passi dal centro (e per Pitti, dalla Fortezza). Ma nel corso del dibattito, è stato anche ricordato che, senza il tunnel, forse è possibile comunque risolvere molti dei problemi dei treni pendolari verso nord e verso ovest, ma non verso sud.

Tutto mentre i grillini tornano all'attacco: «Questo vertice ricorda di più una riunione tra valvassini obbedienti al feudatario — scrive il deputato Alfonso Bonafede — La Tav è un'opera folle, che mette a rischio i soldi, le case e la salute dei cittadini nonché la sicurezza idrogeologica di Firenze». Giovanni Donzelli, consigliere regionale di Fratelli d'Italia, dice che «il balletto degli amministratori sul progetto Tav è surreale, la dimostrazione di come il Pd sia letteralmente strattonato da una parte e dall'altra dai poteri forti».

Claudio Bozza
Marzio Fatucchi

Da sinistra: l'assessore Ceccarelli, l'assessore Giorgetti, il sindaco Nardella, il presidente Rossi, l'Ad di Ferrovie Mazzoncini, il responsabile Rfi Gentile

Il viceministro Nencini, Mazzoncini, il sottosegretario Lotti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Le tappe

- La costruzione del tunnel Tav e la stazione sotterranea, progettata da Foster agli ex Macelli fu **decisa nel '95**
- Il costo del progetto è di circa **1,7 miliardi** di euro, ma dopo 21 anni è stato realizzato per meno del 30 per cento
- Mandare i treni dell'Alta velocità sottoterra consentirebbe di **liberare i binari in superficie** per aumentare la frequenza dei treni locali e agevolare i pendolari
- L'intera opera fu contestata da **Renzi** già quando era **sindaco**
- I nuovi vertici di Fs hanno annunciato un **piano alternativo**, che dovrebbe essere presentato a settembre

Tutti soddisfatti
Alla fine dell'incontro il sindaco Nardella dice che «è andata bene», il governatore Rossi esulta per l'impegno a tutelare i treni dei pendolari

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.