# Firenze come Bologna la Tav corre sotto i binari ma i tempi si allungano

GLI SCENARI

MASSIMO VANNI

'MODELLO Bologna'. Se mai diventerà l'asset della nuova organizzazione urbanistica, la Tav fiorentina seconda versione, l'avremo copiata dai bolognesi. Sarà una Tav comunque sotterranea. Senza nuove stazioni. Perché, come avviene nella capitale emiliana - dove peraltro non si capisce perché il tunnel dell'Alta velocità, partito negli stessi anni, sia già in funzione da anni mentre a Firenze siamo ancora ai preliminari - i Frecciarossa fermeranno sotto gli attuali binari di S.M.Novella. Con una novità sostanziale però: anche il tunnel della Tav2, tra Campo di Marte e S.M.Novella ricalcherà il percorso dei binari. Quelli che corrono in superficie.

Al momento si tratta solo di vaghe idee rotolate sul tavolo del vertice romano. Ma le Ferrovie dovranno studiarne la fattibilità, per presentare poi il risultato a settembre. Al posto del un tunnel a forma di 'S' che da Campo di Marte corre sotto piazza della Libertà, viale Lavagnini e che gira attorno alla Fortezza, gli ingegneri ferroviari studieranno un tunnel con un percorso a 'C', sotto gli attuali binari di superficie. Un tunnel certamente più corto - circa 4 chilometri contro i 7,5 di quello oggi previsto - quindi meno costoso. E sicuramente «meno impattante», come vuole il sindaco Dario Nardella, visto che la talpa scaverebbe esclusivamente sotto il sedime ferroviario. Senza interferire con l'abitato e con i monumenti.

«Si è valutata l'opportunità di procedere a una 'project review' del sottoattraversamento di Firenze», annunciano perciò pomposamente le Ferrovie nella nota post-vertice. Glissando però sui tempi e sui costi di una riprogettazione a cantieri avviati. Se per il tunnel fin qui progettato c'è voluto un quindicennio, quanto ci vorrà per ripartire daccapo?

Si dovranno fare i rilievi geologici, elaborare i progetti, si dovrà fare una nuova Valutazione d'impatto, riconvocare la Conferenza dei servizi, ridiscutere e rivotare nel consiglio di Palazzo Vecchio e della Regione. Altri 15 anni basteranno? Sempreché sia tecnicamente fattibile, visto che all'epoca l'ipotesi fu scartata per i rischi di uno scavo sotto linee funzionanti. Di sicuro un'altra generazione di pendolari, nonostante il controllo digitale in arrivo, dovrebbe rassegnarsi al disagio.

Ma il vero paradosso è che si ricomincerebbe daccapo proprio adesso che il rebus delle terre sembra risolto. Proprio ora che si potrebbe avviare lo scavo del tunnel, ci si ferma perché se ne deve progettare uno nuovo? Non era stato forse il sindaco Nardella a lamentare il blocco del cantiere Tav e a sostenere la necessità di sbloccarlo? Il dubbio che dietro il 'project review' si celi una manovra puramente dilatoria, con il fine di racimolare oggi i soldi risparmiati per rinviare tutto al domani, sarebbe fortissimo. E aggiungere 15 anni ai 15 già inutilmente trascorsi interrogherebbe un'intera classe politica. E forse sarebbe più trasparente, nel caso, annunciare che la Tav è un binario morto.

> Adesso si dovrà studiare la fattibilità del progetto Il governo vuole certezze su costi e scadenze

Che sia questo l'obiettivo inconfessato del governo Renzi? Le parole del sottosegretario Luca Lotti («Vogliamo tempi e costi dei nuovi progetti») non autorizzano a pensarlo. Mentre se l'obiettivo fosse quello del racimolare risorse, si dovrebbero comunque fare due conti.

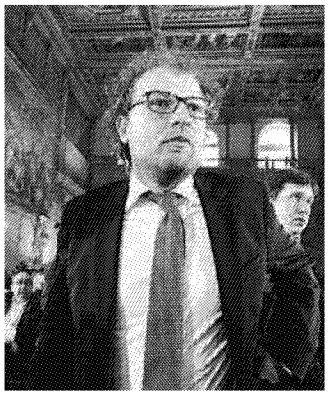
Resterebbe del resto il rebus del 'cratere Foster', che al tavolo del vertice, ieri, si è detto di voler riciclare (il percorso tramvia è stato progettato a misura di Foster) come stazione di scambio tra tramvia e autobus urbani ed extraurbani. Ma il 'cratere' dovrà essere riempito di nuovo. Chi pagherebbe questa involontaria operazione keynesiana? E chi andrebbe a spiegarlo alla Corte dei conti?

> Il cratere però dovrà essere riempito. Ma chi pagherà l'operazione inversa a quella avviata?

C'è ancora capire se il nuovo tunnel troverà a S.M.Novella una stazione di testa o passante. Al tavolo ieri, dove il sindaco Nardella si è presentato con l'assessore alla mobilità Stefano Giorgetti e il direttore generale Giacomo Parenti, mentre il governatore Rossi con il suo assessore ai trasporti Vincenzo Ceccarelli, si è deciso che le Ferrovie studieranno entrambe le ipotesi. Ma anche qui i conti non tornano. Una stazione Tav di testa finirebbe per azzerare anche i 7 minuti risparmiati dal tunnel progettato.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



**IL SOTTOSEGRETARIO**
Luca Lotti ha partecipato alla riunione col viceministro Nencini

**IL GOVERNATORE**
Enrico Rossi si è opposto alla stazione Tav a Campo di Marte

**IL SINDACO**
Dario Nardella aveva lanciato l'ipotesi di non fare il tunnel

**L'AMMINISTRATORE DELEGATO**
L'ad di Ferrovie Renato Mazzoncini ha presentato il suo piano di modifica della Tav

L'incontro di Roma

Da tunnel a minitunnel il nuovo tracciato Tav cambia strada e misura

Quella stazione d'autore ha condizionato la tramvia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.