PRIMICERIO E LA TAV

"C'è un'offensiva contro Firenze"

MASSIMO VANNI

PER alcuni è il colpevole. Per altri il meritevole. Ma è sempre lui, Mario Primicerio. Il sindaco della società civile che ha governato Firenze dal 1995 al 1999 e che proprio allora ha varato il disegno urbanistico della città. Quello che ora Dario Nardella vorrebbe gettare alle ortiche.

Professor Primicerio, che pensa del cambio di rotta?

«Non sono a Firenze e ho infomazioni parziali. Mi sembra però che sia in corso una forte offensiva contro Firenze e la Toscana per sottrarre risorse che erano state state assicurate dopo lunghe trattative».

SEGUE A PAGINA VII

Firenze
Ataf, tra cantieri e rebus assunzioni incubo passeggeri

Intervista a Primicerio
"I pendolari? Ancora svantaggiati"
Umbria Jazz 16

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL CANTIERE I lavori per la stazione Foster. Se salta la Tav questo spazio dovrà trovare una nuova collocazione

"I pendolari? Ancora svantaggiati"

L'ex sindaco di Firenze e l'ipotesi di cancellare il tunnel dell'alta velocità e la stazione Foster agli ex Macelli "Col sistema digitale puoi far passare più treni ma ogni ritardo dei Frecciarossa sarebbe pagato dalle linee locali"

< DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO VANNI

A quando risale il primo accordo sottoscritto Tav?

«Il primo accordo scritto tra Comune, Ferrovie e governo è del '99, poi confermato dalla giunta Domenici e anche da quella Renzi. Fu proprio Renzi ad invitarmi al tavolo della discussione con Ferrovie. A Renzi non piaceva la Foster, ma era d'accordo col tunnel. Poi però uscì confermato tutto».

Ma oggi si discute di rinunciare al tunnel e alla Foster.

«Vedo che la Toscana difende il fatto che il traffico a lunga percorrenza sia separato da quello pendolare, come è del resto in tutto il mondo».

Che è l'asset dell'attuale piano urbanistico.

«Sì, l'idea fu quella di separare i due traffici. E il nuovo sistema digitale di cui tanto si parla non sostituisce la separazione tra pendolari e treni ad alta velocità. È vero che con il sistema digitale puoi far passare piu treni ma ogni ritardo dell'Alta velocita sarebbe pagato dai treni locali: se il treno che sta davanti ritarda si ferma tutto e si ferma sempre il regionale».

> "Fu proprio Renzi ad invitarmi al tavolo della discussione con Ferrovie"

E verrebbe meno quel disegno del trasporto pubblico che era stato pensato?

«Il punto di fondo è che non basta far passare i treni, c'è bisogno di un traffico su ferro che serva invece alla Toscana, garantendo l' interscambio a chi viene dalle varie aree regionali: da Livorno, da Siena, da Prato. E io mi aspetto una forte levata di scudi delle città a sostegno della Regione in questa battaglia, che è sacrosanta».

Mentre le Ferrovie vogliono solo risparmiare?

«La Toscana fa bene a resistere. Tutta la progettazione è stata fatta pensando che i binari di superficie fossero dedicati ai treni metropolitani. E mi pare incredibile che non se ne tenga conto. Quello disegnato è un sistema e non si può togliere un pezzo, tanto più quando si tratta della colonna vertebrale. Perché i binari metropolitani sono questo: con le tramvie, il primo livello di trasporto pubblico, i bus il secondo».

Era l'idea di una città a due centri, S.M. Novella e la Foster in via Circondaria?

«All'inizio non era così. Partimmo con la stazione disegnata dal gruppo di Bruno Zevi in viale Belfiore. Poi si scelse lo spostamento da Belfiore ai Macelli imposto da un feticismo per il palazzo del Mazzoni, oltretutto ricostruito nel dopoguerra. Fu una forzatura contro la centralità di S.M.Novella, che con la stazione Belfiore sarebbe stata salvata (era la centralità allungata, ndr) sostenuta da tutte le forze politiche ed economiche. Io provai a rimuovere i vincoli, ma non fui abbastanza bravo».

Non si può spostare tutto su Rifredi e Campo di Marte?

«Sarebbe come marginalizzare la città, fare una fermata e non una stazione. Tanto più che a Campo di Marte si rischierebbe di nuovo la speculazione. Mi aspetto che tutte le forze poltiche chiedano piuttosto un'accelerazione dei lavori. Magari un commissario che elimini tutti gli intralci di portatori d'interessi o di ingenui talebani. In questi 20 anni Bologna c'è riuscita, Reggio Emilia ha fatto pure la stazione di Calatrava».

Ma se ora si volesse disegnare un progetto diverso?

«Auguri. Se si ricomincia ora ci vorranno altri 20 anni».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.