

Vertice sul nodo fiorentino con Comune e Regione. L'ipotesi Campo di Marte

Tav, il giorno delle scelte

Ferrovie presenta l'alternativa a tunnel e stazione Foster

Alta velocità, è il giorno della verità per il tunnel fiorentino. Abbandonata la stazione Foster al suo destino, Ferrovie presenterà al Comune di Firenze e alla Regione la loro proposta alternativa di tunnel, confermando gli interventi che dovrebbero consentire di raddoppiare i treni a Santa Maria Novella (che resterà centrale per Frecciarossa e treni pendolari) e garantire il servizio per il trasporto locale. E il tunnel? Resta l'ipotesi del tracciato corto, sotto ai binari attuali.

a pagina **9 Fatucchi**



Alta velocità, Ferrovie scopre le carte

Vertice a Roma per l'alternativa dopo il no alla Foster. L'idea di potenziare Campo di Marte e Rifredi

Alta velocità, per Firenze oggi è il giorno tanto atteso. Rfi presenterà l'alternativa alla stazione Foster ed al tunnel Tav per il capoluogo. Sulla prima si sa già che la società la considera antieconomica, i passeggeri dei Frecciarossa vogliono Santa Maria Novella, così come preferiscono Termini a Tiburtina nella Capitale.

Fino alla scorsa settimana, i tecnici a Roma hanno continuato a lavorare sul piano di ammodernamento della rete attuale senza tunnel: un nuovo sistema di segnalamento che aumenta la capacità di passaggio dei treni nel nodo fiorentino (li raddoppia, ha detto l'Ad Renato Mazzoncini presentando il piano industriale); il quadruplicamento dei binari in superficie tra Firenze Rifredi e Firenze Statuto. Un nuovo binario Rifredi-Santa Maria Novella. E probabilmente qualche intervento anche nella zona sud, dopo Coverciano. Un blocco di interventi che, secondo Mazzoncini, consente di raggiungere già tra due anni

La vicenda

● **Ferrovie** ha annunciato lo scorso luglio di voler cambiare il progetto dell'**Alta velocità**

● Il progetto era stato approvato nel 1999, con i cantieri già aperti a Campo di Marte e via **Circondaria** (sopra in foto)

gli obiettivi di trasporto pendolare che vuole la Regione, con un treno ogni 10 minuti verso Prato e uno ogni 15 verso Pistoia. E anche se la Regione ha qualche dubbio sulla capacità per Signa, il sistema dei «pendolari» dovrebbe reggere. Ma il tunnel?

La versione presentata da Rfi nella prima riunione, lo scorso luglio, era di un tunnel che passava sotto gli attuali binari, più corto, solo per i treni «di cintura», cioè quelli che non devono passare da Santa Maria Novella (la cui centralità resta sia per gli Alta velocità che per i pendolari). E, a meno di sorprese, quella resterà. Il presidente toscano Enrico Rossi aveva chiesto di provare a valutare una soluzione diversa, con un tunnel che arrivava sotto a Santa Maria Novella e da lì ripartiva. «Non praticabile», ha già risposto l'Ad di Rfi, Maurizio Gentile. Quindi si resta sul tunnel «corto» e sotto ai binari, con la sola incertezza su dove uscirà, se prima della stazione Rifredi (ma impatta

con i binari attuali, rallentando tutti gli altri treni) o dopo («saltando» la stessa Rifredi).

Comunque vada, l'impressione è che rivedere il tunnel comporterà mesi, se non anni, di attesa per il nuovo progetto, mentre andrà avanti un confronto con Condotte (la ditta che ha preso l'appalto del nodo di Firenze) per capire come e se superare eventuali penali. Quello che è certo è che Ferrovie vuole riqualificare Campo di Marte, aumentando la capacità della stazione: sarà necessario collegarla meglio, attrezzarla con parcheggi. Il Comune ha già chiesto di allungare il sottopasso pedonale che da viale Mannelli si ferma a metà dei binari, senza sfondare in via Campo d'Arrigo. E, per la zona nord, ha chiesto di fare una fermata in zona Guidoni della linea da Pisa, in modo da far fermare i pendolari e fargli poter prendere la tramvia, alleggerendo così il flusso verso il centro.

Marzio Fatucchi
© RIPRODUZIONE RISERVATA

