

O TUTTO O NULLA (SECONDO BUON SENSO)

di **Paolo Ermini**

«È il giorno delle scelte», avevamo titolato ieri annunciando il vertice a Roma sullo snodo fiorentino dell'alta velocità. Mica vero. Ci siamo cascati. Anzi, ci siamo ricascati. Perché la tecnica del rinvio ormai non è certo una sorpresa, tanto più se in ballo c'è Firenze, afflitta dalla sindrome dell'incertezza, dell'immobilismo o delle retromarcie. Che forse è anche peggio. L'aeroporto nuovo si farà, dicono. Ma quando? Ora tiene banco la Tav, con il suo tunnel sotto la città. Sì o no? E se sì quando? E come? Domande. Solo domande.

Ieri, per la verità, Ferrovie un piano preciso lo ha presentato ed è quasi uguale a quello iniziale, che prevedeva un tunnel lungo e la Foster, cioè la grande stazione sotterranea. Solo che ora il piano prevede il tunnel senza la stazione. Come se in una casa venisse fatto un nuovo impianto idraulico privo di rubinetti.

continua a pagina 2



 **Scenari e dubbi**

O TUTTO O NULLA, SECONDO LA LEGGE DEL BUON SENSO

SEGUE DALLA PRIMA

Un'opera utile, ma non necessaria. Così avrebbe detto l'ad di Rfi, Maurizio Gentile a chi era intorno al tavolo (in rappresentanza di Governo, Regione, Comune). Un modo per dire che se non si facesse sarebbe meglio? Forse. Intanto però vale la pena fare due ragionamenti in merito al piano su cui Ferrovie ha messo la firma. Il tunnel servirebbe soprattutto ai treni veloci che non fermeranno a Firenze. Adesso sono 45, considerando tutte e due le direzioni. E in futuro? I sindaci della Piana da tempo hanno lanciato l'allarme sul rischio che Firenze venga a poco a poco bypassata dal traffico dedicato al business, lasciando campo libero a quello prevalentemente turistico. Sarebbe una sconfitta secca, soprattutto per chi teme la

musealizzazione progressiva della nostra città.

Ma se il grosso del traffico ferroviario resterà in superficie sarà sufficiente lo sviluppo della tecnologia, con il conseguente aumento del movimento a parità di linee, a garantire un potenziamento efficace dei treni regionali usati dai pendolari? Un dubbio che agita soprattutto il governatore Rossi.

Il terzo punto tocca invece il Comune. Il sindaco Nardella sostiene da mesi che la rivisitazione del progetto iniziale di Ferrovie risparmierebbe alla città lavori molto invasivi. E in questa direzione andava l'ipotesi di un tunnel molto più corto tra Campo di Marte e Rifredi, che passerebbe lontano da Santa Maria Novella. Ma se si rinunciasse solo alla Foster questo beneficio verrebbe a cadere. E dunque?

Lo stop alla stazione sotterranea corrisponde a un interesse delle Ferrovie che non ritengono più

soddisfacente il ritorno dell'investimento. La costruzione del tunnel senza la stazione, però, potrebbe evitare la catena delle penali ma non sembra corrispondere agli interessi di nessuno. È così arduo pensare che alla fine non se ne farà nulla? Nardella e Rossi si sono presi un mese di tempo per dare una valutazione. Poi, magari dopo il referendum, sarà tratto il dado? Firenze però non può assistere passivamente a una partita che condiziona il suo futuro, tanto meno può svolgere il ruolo dell'ostaggio. La stazione Foster costa circa 250 milioni, il tunnel 200. O si fanno entrambi o non si fa né l'uno né l'altra. Questo dice il buon senso. In ogni caso vanno date ai fiorentini spiegazioni chiare. E definitive.

Paolo Ermini
plermi@rcs.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA