

LE PROSPETTIVE IL PROGETTO ATTUALE ERA STATO APPROVATO NELLA CONFERENZA DEI SERVIZI

Le armi "spuntate" per opporsi Regione e Comuni impotenti

PIACCIA o non piaccia, può la doppia capriola ferroviaria essere accettata tranquillamente ma altrettanto tranquillamente essere rifiutata dagli enti locali caso mai non piacesse? Tradotto in soldoni: le Ferrovie dopo 25 anni di accordi multipli tra loro, lo Stato, la Regione, il Comune cambiano idea e dicono, lo scorso luglio, che di quanto progettato non si fa più niente adombrando al rinunciare alla stazione Foster e relativo tunnel a favore di una galleria breve Campo di Marte - Rifredi. Ora ci ripensano e dicono stazione no ma tunnel lungo sì e propongono a Regione e Comune il cambio di progetto rispetto a quello lungo 25 anni che prevedeva ambedue. Il governatore Rossi e il sindaco Nardella si prendono 30 giorni per rispondere. Ma decidessero che la capriola non gli piace, potrebbero far valere il loro no? La questione è complessa. Pare però che in teoria sì ma in pratica no, perché essendo l'Alta velocità opera di interesse nazionale l'approvazione la dà la conferenza dei servizi, ovvero degli enti interessati che in questo caso sono Stato, Regione e Comune,

Intanto nell'area degli ex Macelli si continua a lavorare, pronta la struttura per la copertura

ma l'ultima parola spetta al governo. Se se la sente di andare contro gli enti locali.

Vediamo più da vicino. Per esempio, le ditte che hanno i contratti in mano possono esigere penali milionarie se il progetto cambia e viene loro tolto di mano, anzi sembra sia questa una delle ragioni per cui il tunnel resiste. Possono altrettanto, non in termini di penali ma di valore del loro giudizio, anche gli enti locali che hanno vissuto una lunga stagione di accordi, dal 1995 al 2011, su un progetto ora mandato dalle Ferrovie a

gambe all'aria? La questione appare complicata anche perché il progetto viene cambiato metà sì e metà no. Quale delle due metà avrà più valore? Comunque l'approvazione al precedente progetto lo ha dato la conferenza dei servizi: le Ferrovie hanno proposto e Stato, Regione e Comune hanno approvato. Per qualsiasi progetto, se approvato da una conferenza dei servizi, anche una minima variante richiede una nuova approvazione da parte della medesima conferenza. Così sarà, pare, nel caso della capriola delle Ferrovie. Ma trattandosi di opera di interesse nazionale, decide alla fine il governo. Salvo che non è ancora mai successo che lo abbia fatto contro le volontà locali.

Mentre Regione e Comune hanno preso 30 giorni di tempo per dire la loro, altri si esprimono. Per esempio, i ferrovieri della Fit Cisl a nome dei quali il segretario toscano Stefano Boni dice di non credere che «il nuovo segnalamento che permette ai treni una maggio-

re frequenza, il raddoppio dei binari Rifredi - Statuto e sesto binario nella strettoia fra Rifredi e Santa Maria Novella garantiscano l'accesso in stazione ai treni regionali». Così sospetta che dopo avere verificato l'impotenza di Santa Maria Novella a accogliere «i treni veloci in aumento del 5% nei prossimi anni, più i 10 treni regionali che non fermeranno più alla Leopolda, la crescita dell'8% dei treni Firenze-Pistoia-Viareggio» le Ferrovie faranno del Campo di Marte la vera stazione dell'Alta Velocità. Addio centralità di Santa Maria Novella.

I No Tav dicono che «il tunnel senza stazione è nonsense». E nel frattempo alla stazione Foster si lavora. Non solo a mantenere in sicurezza il già fatto, ma si va avanti. È finita la «vasca» che dovrebbe contenere la stazione progettata da Foster e si è completata la struttura a ventaglio per reggere la famosa copertura di vetro e acciaio.

(i.c.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VAGONI SOVRAFFOLLATI
I treni che trasportano lavoratori e studenti pendolari sono sovraffollati. Sotto il cantiere della Foster



