

Ferrovie, prime risposte a Nardella

l'oster costosa, tunnel inutile ma obbligati a farlo. Il futuro di Santa Maria Novella e Campo di Marte

Nardella chiama, Ferrovie risponde. Ma molte delle risposte il sindaco di Firenze ce l'ha già. Dario Nardella in Consiglio comunale non ha fatto in tempo ad esporre le sue «dieci domande» che la società di Renato Mazzoncini si è già messa a preparare la lettera per dare tutti gli elementi richiesti. Già stamani arriverà a Firenze la mail con tutti i chiarimenti. Solo che le risposte sono già, in gran parte, nel plico arrivato ieri a Palazzo Vecchio, con i documenti esposti due settimane fa a Nardella ed Enrico Rossi a Roma.

La Foster è esclusa perché costa sei milioni di euro l'anno gestirla, il centro commerciale non nascerà mai (vanno male quelli di Tiburtina e Porta Garibaldi), perché i clienti vogliono Santa Maria Novella e spostare i Frecciarossa in via Circondaria comporterebbe un 15% di passeggeri in meno, di cui due terzi a vantaggio di Italo. La centralità di Santa Maria Novella? Confermata per l'Alta velocità e scambio con i pendolari: anche perché quando hanno lanciato il Brescia-Roma a Campo di Marte, Italo (restato in «centro») gli ha rubato passeggeri pur avendo una percorrenza di 20 minuti maggiore. Quindi a Santa Maria Novella resteranno i 6



Il cambio di strategia

Dopo l'ultimo incontro a Roma, lunedì 17 ottobre, Palazzo Vecchio sembrava appoggiare l'abbandono della Foster e il mantenimento del tunnel. Due giorni fa, il cambio di passo di Nardella

treni Alta velocità attuali (in ora di punta), altri 5 (quelli che già ora passano senza fermarsi o fermano a Campo di Marte) andranno nel tunnel.

Le alternative alla Foster chieste da Rossi, con un tunnel che passi sotto Santa Maria Novella e una stazione sotto la «vecchia»? Le hanno studiate: la migliore passava sotto l'Arno e sarebbe costata molto di più dell'attuale. Ma fare un tunnel diverso, ed è il vero motivo per cui Ferrovie ha proposto il vecchio tracciato anche senza stazione, è che sarebbe stato un nuovo progetto. E la



ditta che ha l'appalto, Condotte, avrebbe potuto chiedere penali (oltre ai 300 milioni di «riserve», costi aggiuntivi già effettuati) e Ferrovie avrebbe dovuto affrontare il tema del possibile danno erariale per i 230 milioni già spesi.

Il tema centrale è però quello del trasporto pendolare. E anche qui il quadro di Ferrovie è chiaro: la rete, con il nuovo sistema di segnalamento, un binario in più a Santa Maria Novella e il raddoppio Statuto-Rifredi, può passare da 467 treni al giorno a 800, di cui 80 sul tragitto Campo di Marte-

Rifredi (senza passare da Santa Maria Novella) in attesa del tunnel. Tradotto: in realtà, del tunnel non ci sarebbe bisogno. Solo che per Regione e Comune è politicamente ingestibile accettare un tunnel senza stazione. Ma questo è, appunto, il problema politico.

L'ingegneria dice invece che a Santa Maria Novella si può passare dagli attuali 350 treni al giorno a 650, più del doppio (e i passeggeri verrebbero «smistati» con tecniche giapponesi, anche se i pendolari si arrabbiano perché non ci sono vere sale di attesa per loro a Santa Maria Novella). Tra Firenze in direzione Prato (e da lì verso Pistoia, Lucca o Pisa) si può passare dagli attuali 130 treni a oltre 320. E le stazioni minori chieste da Nardella? Guidoni, per la tramvia, interessa Ferrovie che sicuramente vuole usare gli ampi spazi inutilizzati a Rifredi per migliorarla e fare di Campo di Marte (con una nuova passerella, 11 binari effettivi con due scale mobili e ascensori) un interscambio tra Tav e pendolari. Più difficile invece quella di San Salvi. E quasi certamente confermerà anche i 100 milioni per Comune e Città metropolitana.

Marzio Fatucchi
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

- **Marzo**
Durante una «supergiunta» con il premier Renzi, emerge l'ipotesi di una cancellazione di tunnel Tav e stazione Foster
- **Giugno**
In un dibattito pubblico, il sindaco Nardella pone il problema di un «progetto superato»

● **Luglio**
Ferrovie incontra Regio e Comune: addio alla Foster, tunnel più corto

● **Ottobre**
Nuovo incontro a Roma: Ferrovie ripropone il vecchio tunnel, ma la Foster è cancellata

350

I treni che oggi ogni giorno transitano a Santa Maria Novella

650

I treni al giorno a Santa Maria Novella grazie alle nuove tecnologie

