Le risposte a Nardella

Le dieci domande

Gentile replica al sindaco. Che si dice parzialmente soddisfatto

Le Ferrovie rispondono "Il destino della Foster lo deciderà il Comune"

ILARIA CIUTI

LUNEDÌ scorso il sindaco Dario Nardella spedisce dieci perentorie domande alle Ferrovie. In un'inaspettata alzata di scudi, dopo avere invece dichiarato insieme al governatore Rossi che si sarebbe pronunciato solo dopo 30 giorni sul piano delle Ferrovie per la Tav fiorentina, alternativo all'originario progetto di stazione Foster e tunnel. Ora le Ferrovie cancellano la Foster a esclusivo vantaggio di Santa Maria Novella e mantengono il tunnel. Nardella «pretende», dice lui, rassicurazioni. Nardella vuole sapere perché e come si cambia, se Santa Maria Novella reggerà, pretende, come dice lui, che i treni regionali non vengano sacrificati, vuole le stazioni metropolitane di viale Guidoni e di San Salvi. L'ad di Rfi (Rete ferroviaria italiana), Maurizio Gentile, risponde. Il sindaco, che è negli Usa, rende ieri pubbliche su Fb le dieci risposte. Il ping pong Nardella – Ferrovie non ha il sapore della sfida, piuttosto di una non belligeranza. Gentile non trascura una domanda. Anche perché i quesiti gli danno modo sia di spiegare le ragioni di Ferrovie che di rassicurare il sindaco.

SU FACEBOOK
Nardella ha pubblicato le risposte di Rfi sul social

Figuriamoci se si rinunzia alla Tav a Firenze. «Cambia solo il modo», perché sia l'esperienza di dieci anni di Av (Alta velocità) e l'insuccesso di stazioni come Tiburtina, o le difficoltà di Bologna, insegnano che le grandi stazioni dell'alta velocità con i solo passeggeri veloci non funzionano. Sconsigliano gli operatori commerciali di aprirci i loro esercizi, il che renderebbe svantaggioso per Ferrovie spendere 6 milioni l'anno di manutenzione di una Foster con 30 mila metri quadri commerciali inutilizzati, e scontenterebbe anche i viaggiatori privi di bar, ristoranti e edicole. Ottima, invece, Santa Maria Novella per l'agevole interscambio tra treni regionali e veloci e perché dotata sia dello scambio con tutti i mezzi di trasporto che di esercizi commerciali. Per di più in 21 anni le tecnologie sono cambiate e l'ingolfamento sarà escluso dal nuovo segnalamento che riduce la distanza tra treni da 5 a 3 minuti come dalla super tecnologica sala comandi che può gestire in simultanea tutte le attuali stazioni di superficie di Firenze. Uccisa da una risposta netta, ogni idea di fare di Campo di Marte la stazione Av, anzi non ci si fermerà neanche un solo treno veloce più di adesso: mancano l'interscambio treni regionali e veloci e i mezzi di trasporto. Stesso discorso per Rifredi, Esclusa la stazione sotto Santa Maria Novella perché il tunnel passerebbe sotto al centro e si dovrebbero eliminare 6 dei 16 binari di superficie. Su cosa fare della Foster il Comune avrà piena voce in capitolo, le Ferrovie hanno già messo nel loro progetto le stazioni metropolitane di Guidoni e San Salvi, i 100 milioni figuriamoci se si tolgono. Quanto a potenziare il trasporto regionale lo si sta già facendo tramite gli accordi con la Regione. «Alcune risposte mi soddisfano», anticipa il sindaco che comunque continuerà a approfondire.

A *Repubblica* Gentile dice che il tunnel è necessario per dividere i treni che non fermano da quelli che fermano a Firenze. Non nega che le Ferrovie debbano mantenere il tunnel lungo, invece che farne uno breve Campo di Marte - Rifredi più o meno sotto i binari esistenti, per non pagare profumatissime penali a Condotte, l'impresa che ha già l'appalto in mano. Nega però che la ragione principale sia quella: «Il tunnel attuale è stato studiato e autorizzato come quello di minore impatto ambientale, passando sotto i viali. Il tunnel breve passerebbe sotto gli edifici perché i binari occupano una superficie stretta, In più l'imbocco al Campo di Marte va già in una certa direzione e non in un'altra». Nessun timore, secondo l'ad di Rfi che con il tunnel a loro dedicato, aumentino i treni che saltano Firenze. «E' una delle città più richieste dai viaggiatori dell'Alta velocità: 12.000.000 l'anno contro i due o tre di Venezia. Vogliono andare a Santa Maria Novella e di conseguenza ce lo chiedono le compagnie ferroviarie né abbiamo la possibilità di dire di no». Quanto a miglioramenti in superficie si aggiungeranno un binario Rifredi - Santa Maria Novella e due Rifredi - Statuto. Niente scavalco di Rovezzano: «Inutile perché l'imbuto è a San Donato».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LE RISPOSTE/1

1 Il progetto resta, cambia solo il modo

FERROVIE non rinunciano al progetto del nodo Alta velocità di Firenze. Cambia solo il modo, sparisce esclusivamente la stazione Foster, resta i tunnel. La revisione è ispirata dall'esperienza di 10 anni di Av, dai risultati di stazioni fatte solo per i treni veloci in altre città, dalle aspettative dei clienti, dall'arrivo della concorrenza e dalle nuove tecnologie.

2 La tecnologia può gestire 4 terminal

IN 21 anni molto è cambiato. La tecnologia permette di gestire insieme le stazioni di S.M.Novella, Campo di Marte, Rifredi, Rovezzano. Il nuovo segnalamento distanzia i treni di soli 3 minuti invece di 5. Le grandi stazioni per i relativamente pochi passeggeri veloci non funzionano, l'interscambio treni regionali e Av vuole binari vicini.

3 Interscambio lo scalo giusto è S.M.Novella

PER l'interscambio treni veloci e treni regionali la migliore stazione è Santa Maria Novella, dotata di tutti i mezzi di trasporto, di parcheggi, di servizi accessori richiesti dai passeggeri e dove affluiscono tutti i treni locali. Non lo è Campo di Marte che, quanto a fermate di treni veloci, resterà com'è, non collegandosi con i treni dal nord ovest.

4 Non si farà la stazione sotterranea

NIENTE stazione sotterranea a Santa Maria Novella. Perché il tunnel per portarci i treni attraverserebbe il centro e perché, dovendosi costruire comunque una stazione a dimensioni Foster perché questo esige l'Av, si dovrebbero demolire parti dell'opera di Michelucci e sei binari dei sedici disponibili rendendo impossibile gestire il traffico regionale.

5 Terre di scavo esiste il piano per l'utilizzo

NON è vero che non ci sia ancora un piano di utilizzo (put) delle terre di scavo della Tav fiorentina. Il piano c'è. Dopo che, in seguito agli approfondimenti del Cnr, il ministero ha approvato il protocollo operativo su cui aggiornare il put. Nodavia ha spedito a settembre il put aggiornato al ministero all'ambiente. Il procedimento istruttorio è in corso.

LE RISPOSTE/2

6 Gli scavi per il tunnel ripartiranno

I LAVORI per il tunnel riprenderanno subito, appena si conosceranno gli esiti dell'istruttoria sul piano (il put sul tavolo del ministero) che riguarda lo smaltimento delle terre di scavo. La ripresa dei cantieri dipende solo da quello. Non sussistono ulteriori elementi di ritardo. Gli eventuali contenziosi si affronteranno senza interferire con i lavori.

7 A Firenze le scelte sul cantiere

IL Comune avrà piena voce in capitolo nella decisione di cosa fare dello scavo già operato per l'ex stazione Foster e relativi lavori che sono stati fatti. Ferrovie ha tutto l'interesse alla soluzione migliore per quell'area che è di sua proprietà, per un miglioramento urbanistico del quartiere e collaborerà con tutti gli interessati, per primo il Comune.

8 Due fermate a San Salvi e Guidoni

RFI è disponibile a fare altre fermate come quelle metropolitane di viale Guidoni e San Salvi. Lo è a tal punto che queste due stazioni sono già nel progetto sul nodo fiorentino della Tav, perché giudicate strategiche per migliorare il trasporto regionale su ferrovia. Per la navetta da Campo di Marte, lo vedremo nell'accordo per il servizio regionale.

9 I 100 milioni promessi arriveranno

NIENTE paura di perdere le compensazioni. Tutti i finanziamenti previsti da parte delle Ferrovie a favore di Firenze e provincia sono confermati. Non cambia niente perché non cambia nessun progetto di sottoattraversamento cui erano legati. Dunque il Comune avrà i suoi cento milioni pattuiti negli accordi fatti in precedenza da spendere come crederà meglio.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

10 Da 400 a 800 treni al giorno

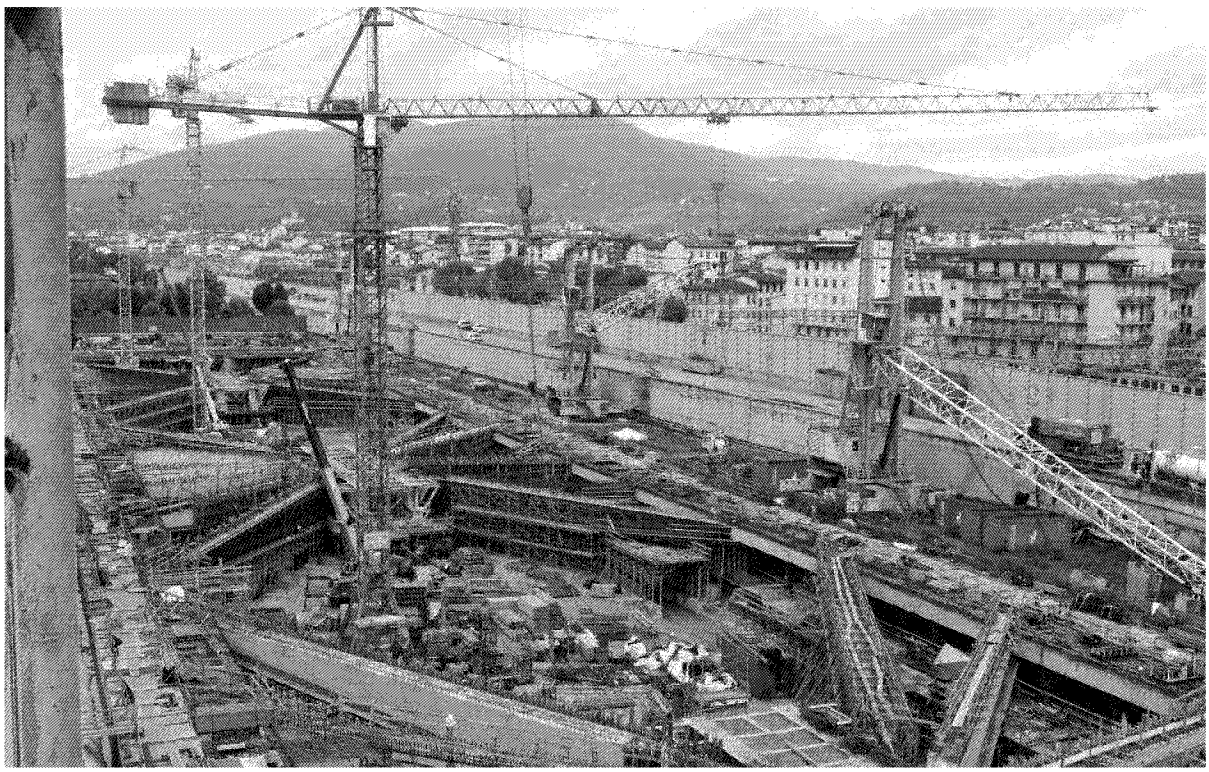
L'IMPEGNO a potenziare il trasporto regionale Ferrovie lo sta già dimostrando in un serio programma. È già stato sottoscritto tra Rfi e Regione un accordo quadro che definisce i tempi e i modi del potenziamento del servizio e delle infrastrutture regionali per crescere dagli attuali 400 treni a 800 al giorno. Trenitalia investirà in nuovi treni regionali.

LE DOMANDE

Le domande di Nardella

Il sindaco batte i pugni "Alt ai camion con terre di scavo della Foster"

L'INIZIATIVA
Il sindaco aveva affidato alla stampa lo scorso 25 ottobre, dieci domande a Rfi sul progetto dell'alta velocità



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.