

A Roma l'annuncio di Ferrovie che mette fuori gioco la Foster (e il tunnel Tav) L'Ad Mazzoncini: Alta velocità e regionali insieme, senza modificare la stazione Santa Maria Novella raddoppia i treni

DAL NOSTRO INVIATO

ROMA Niente stazione Foster, a Firenze. Questo ormai era chiaro. Ma neanche la soluzione del tunnel che porterebbe i treni Alta velocità in sotterranea a Santa Maria Novella, proposta dal governatore Enrico Rossi, pare «praticabile». Forse verrà riproposto solo un tunnel più breve, Campo Marte-Rifredi. Ma con vantaggi alla fine minimi e da valutare a fronte degli alti costi (e anche delle penali da pagare alla ditta che ha vinto la gara, Condotte). Perché con il nuovo sistema di segnalazione che verrà installato a breve, tutti i treni previsti da qui a dieci anni (regionali e Alta velocità) possono stare tranquillamente sui binari in superficie senza penalizzare i passeggeri.

È questa la sintesi di quanto pensano i vertici Ferrovie sul nodo fiorentino e il futuro dell'Alta velocità. Il destino della stazione Foster e del tunnel lo rivela una delle slide presentate ieri a Roma: la mostra Renato Mazzoncini, Ad di Ferrovie, spiegando il piano industriale per i prossimi 10 anni (e 94 mi-



Il premier Matteo Renzi con l'Ad di Ferrovie Mazzoncini e il ministro Delrio

liardi di investimenti) di fronte al premier Renzi e al ministro alle infrastrutture Graziano Delrio. È la slide è usata come «esempio» della «rivoluzione» digitale e innovativa di Ferrovie, e parla della stazione di Santa Maria Novella: lì con la semplice introduzione del nuovo sistema di segnalamento e distanziamento tra i convogli Ferrovie potrà «raddoppiare i treni», dice Mazzoncini, non aumentarli

del 30-40%, come si pensava finora. Numeri che paiono sufficienti a risolvere il dilemma sulla necessità del tunnel Tav.

Sì, raddoppieranno i treni, conferma l'Ad di Rfi (il braccio ingegneristico di Ferrovie) Maurizio Gentile: «Treni ogni 3 minuti, fino a 800 treni al giorno da Santa Maria Novella». E questo «consente di soddisfare a infrastruttura costante (cioè senza cambiare la stazione, ndr) le richieste dell'accordo quadro» e pure dell'Alta velocità i cui treni «che sono già estremamente fitti — ribadisce Mazzoncini — Il vero collo di bottiglia per la Tav non è Firenze ma la direttissima (la tratta dal Valdarno aretino ndr). C'è ancora capienza» sui Frecciarossa. Quindi, se a Santa Maria Novella ci stanno tutti i treni previsti per i prossimi 10 anni senza tunnel, perché farlo? «Nella riunione del 18 ottobre comunicheremo la nostra posizione su Foster e tunnel» assicura Mazzoncini. Ma a Gentile sfugge: la soluzione proposta da Rossi, che doveva portare un tunnel e una stazione passante sotto Santa Maria Novella «non ci sembra praticabile». Resta probabile che la proposta di Ferrovie sia «un tunnel di cintura, per alleggerire la pressione» su Santa Maria Novella, dove far passare i

treni che attraversano la città senza toccare Santa Maria Novella (sia regionali che Alta velocità). Ma ha senso spendere almeno 500 milioni per «alleggerire» la stazione? Una mezza risposta sfugge al ministro Graziano Delrio: uscendo dalla presentazione, replica così alla domanda se si farà o meno il tunnel: «Mazzoncini lo ha detto, ora facciamo solo le cose utili».

Matteo Renzi, che introduce la «conferenza» di Mazzoncini e della presidente Ferrovie, Gioia Ghezzi, parla di Firenze solo una volta: «È una cosa gravissima che ci siano treni che saltano Firenze, una provocazione intellettuale: colpa di Moretti» dice ironico verso l'ex amministratore delegato.

Una cosa è certa: a Firenze, è davvero difficile cancellare tutto, ma presentare il 18 ottobre un progetto di tunnel più breve consente di andare in «project review» con l'azienda che ha vinto la gara (e non subito in contenzioso e penali). Andrà ripensata la funzione del «buco» già fatto (e in parte già attrezzato e costruito) per la stazione Foster, comunque abbandonata: «È critica» dice Mazzoncini. Anche dall'Anac di Cantone arriva un via libera, se ci sono risparmi e utilità, a rivedere il progetto. Il 18 ottobre Ferrovie scoprirà le carte.

Marzio Fatucchi

marzio.fatucchi@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

