

TRASPORTI LUCI E OMBRE

RINVIO AL 18 OTTOBRE
LE FERROVIE RIMANDANO
OGNI ANNUNCIO ALL'INCONTRO
CON ROSSI E NARDELLA

REGIONALI E TAV
SANTA MARIA NOVELLA
È IN GRADO DI SODDISFARE
ENTRAMBE LE RICHIESTE

Le Ferrovie bocciano la Foster Si punta su Santa Maria Novella

L'ad Mazzoncini: «Il nodo è il tratto tra Firenze e la linea per Roma»

ROMA
«LA STAZIONE Foster presenta criticità». Poche parole che hanno il sapore di bocciatura definitiva per la grande stazione sotterranea di Firenze. Le ha pronunciate ieri mattina Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Fs, durante la conferenza stampa seguita alla presentazione del piano industriale delle Ferrovie per il prossimo decennio.

Sul nodo fiorentino, ancora ufficialmente sospeso fra la costruzione della grande stazione progettata da Foster e una soluzione di minor impatto che preveda (forse) la replica del modello Bologna con l'Alta Velocità nei sotterranei dell'attuale Santa Maria Novella, il numero 1 delle Ferrovie si è sbilanciato solo nell'ammettere i limiti della Foster.

Niente, sulle eventuali soluzioni alternative perché «il 18 ottobre si riunirà il tavolo aperto per Firenze con tutti gli interlocutori, Rossi e Nardella in testa».

Fra tre settimane, dunque sarà chiaro il progetto di Fs sul nodo fiorentino. Che Mazzoncini e le Ferrovie vedono con toni tutt'al-

tro che allarmistici, se Maurizio Gentile, ad di rete Ferroviaria Italiana ha specificato che «a infrastruttura costante», ovvero con la stazione attuale «Santa Maria Novella ha la capacità per far fronte alle richieste sia della Regione Toscana che dal mercato». Ovvero dal trasporto locale per pendolari e per l'alta Velocità di Freccie e Italo. Gentile precisa che con le nuove tecnologie che consentiranno l'al-

**«COLLO DI BOTTIGLIA»
Il numero 1 di Fs lamenta
«l'imbuto nel tratto che porta
alla Direttissima verso sud»**

ternarsi di treni ogni tre minuti contro i sette attuali, l'attuale stazione sarà in grado di soddisfare per la propria quota le richieste della Regione: ottocento corse giornaliere in Toscana.

E L'EVENTUALE tunnel sotto Firenze, poi, scioglierà l'altro nodo, quello dell'alta velocità. Al proposito, Mazzoncini ha smentito la voce corrente per cui Santa Maria Novella scoppierebbe per l'incre-

mento del numero e la precedenza dovuta a Freccie e Italo: «La capienza di Santa Maria Novella con l'avvento delle nuove tecnologie prevede margini di crescita».

Per Mazzoncini l'attuale coefficiente di occupazione della prima stazione fiorentina è basso, ci sono potenzialità per accogliere altri treni. «Semmai - ha proseguito - occorrerebbe chiedersi se quei treni avrebbero passeggeri a bordo, visto che basta affacciarsi a Santa Maria Novella o a Campo di Marte per accorgersi che passa un treno ad alta velocità ogni pochi minuti».

E ALLORA, perché i locali devono fermare a Rifredi o tardare arrivi e partenze? Per Mazzoncini il vero nodo di Firenze non è la stazione: «Il collo di bottiglia - dice - è il collegamento fra questa e la Direttissima, l'imbocco della linea per Roma non consente di aumentare il numero dei treni».

In pratica, un'invocazione a concludere i lavori del sottoattraversamento che tuttavia Mazzoncini non cita mai al microfono.

Aspettando, come impone il galateo istituzionale, l'incontro a Roma del 18 ottobre.



**«Ci sono
criticità»**

**A proposito della Foster
in costruzione Mazzoncini
ha parlato di «criticità
sull'utilizzo per il futuro»**



**PIANO
INDUSTRIALE**
**Renato Mazzoncini (a
sinistra) col premier
Renzi e il ministro
delle infrastrutture
Delrio alla
presentazione
del piano di Fs per i
prossimi dieci anni**

