

# Tav, l'ultima versione di Ferrovie «Sì al tunnel e una Foster mini»

Mazzoncini apre all'idea di Regione e Palazzo Vecchio. Tutto da riprogettare, tranne lo «squalo»

Sì al tunnel, sì alla centralità di Santa Maria Novella per l'Alta velocità. Ed in via Circondaria una «Tiburtina» fiorentina: cioè una fermata «minore» del Frecciarossa. Ma a cui si affianchi una stazione in superficie per la «gomma», cioè un'area dove si concentreranno tutti i bus extraurbani, quelli a lunga percorrenza, forse anche i turistici. Questo il responso dell'ennesima riunione sull'Alta velocità fiorentina, ieri a Roma.

Tutti i libri finiscono. Forse ora anche quello della «storia infinita» della rivisitazione del Nodo di Firenze dell'Alta velocità. Anche se è servito un anno, dopo la «supergiunta» segreta tra il sindaco Dario Nardella e l'allora premier Renzi che rimise in discussione il progetto di tunnel e stazione Foster. E proprio sulla Foster, ieri a Roma, è arrivata l'apertura di Ferrovie. Una discussione paradossale, intendiamoci: se fino a qualche mese fa Ferrovie parlava di tunnel «utile ma non indispensabile» per au-

mentare il livello di servizio per i pendolari, ora invece il sotto attraversamento della città con due binari risolve «il nodo di Firenze, è fuori di discussione» (come ha detto l'ad di Rfi, Maurizio Gentile, ieri al *Corriere Fiorentino*). D'altra parte, l'azienda — braccio «ingegneristico» di Ferrovie — lo aveva scritto nella memoria al tribunale delle imprese di Roma contro la richiesta di 130 milioni da parte di Nodavia, sui lavori pregressi: «Le nuove offerte industriali (di offerta Alta velocità ndr) sono al momento precluse dalla paralisi del nodo di Firenze». Insomma, una tesi — se non opposta — molto lontana da quella



Lo «squalo», la copertura prevista per la stazione Foster originale. Sopra, il cantiere di via Circondaria

## In tribunale

Nella memoria contro la richiesta danni da parte di Nodavia Fs scrive che lo sviluppo Tav è bloccato «dalla paralisi del nodo di Firenze»

usata dall'Ad di Ferrovie, Renato Mazzoncini, alla presentazione del piano industriale di Ferrovie, in cui ha ribadito: anche senza tunnel «possiamo raddoppiare i treni a Santa Maria Novella», raggiungendo i livelli di servizio pendolare chiesti dalla Regione.

La vera novità però di ieri è un'altra. Cioè che Ferrovie ha accettato di lavorare sulla proposta alternativa, chiesta prima da Nardella poi dalla Regione, per una funzione diversa della stazione Foster. Santa Maria Novella resta la stazione centrale per l'Alta velocità e snodo del trasporto regionale. No quindi al passaggio di tutti i Frecciarossa alla Foster perché — lo dimostrerebbero i sondaggi di Ferrovie — i passeggeri Tav li vogliono scendere e la società guidata da Mazzoncini non può perdere quote di mercato verso Italo, che non sarebbe stata costretta a spostarsi in via Circondaria. Alla Foster nascerebbe la seconda stazione Alta velocità della città. Non Campo di Mar-

te, quindi, come proposto da Mazzoncini, che anche ieri era recalcitrante. Ma alla fine, prevedendo in via Circondaria anche una grande stazione (un «hub», un luogo di interscambio) del trasporto gomma (extraurbani, lunga percorrenza, turistici), Regione e Comune hanno provato a far superare a Mazzoncini le preoccupazioni sulla scarsa sostenibilità economica della «nuova» stazione. Non tutto è risolto, ovviamente. Nella nota inviata a firma del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, del viceministro Riccardo Nencini, del sindaco, dell'assessore Vincenzo Ceccarelli e di Ennio Cascetta, responsabile della struttura tecnica di missione del Mit (oltre che di Mazzoncini, Gentile e dell'ad di Fs Sistemi Urbani, Carlo De Vito) i punti fermi sono «la realizzazione del tunnel e la centralità della stazione di Firenze Santa Maria Novella», la «potenzialità del nodo di Firenze», la «necessità di una fermata Alta velocità in linea», cioè passante. E poi, la «proposta di riprogettare le funzioni dell'area Bellifiore come stazione Alta velocità integrata con una autostazione di trasporto pubblico e turistico in un'ottica di hub intermodale gomma-ferro, che, tra l'altro, potenzierebbe i flussi di viaggiatori e turisti». E si valuterà anche se mantenere la copertura a vetri disegnata da Sir Norman Foster, proprio per la pensilina, come proposto dal sindaco. Ovviamente, i lavori non partiranno subito.



Dal ministero dell'Ambiente deve ancora arrivare il via al Piano delle terre per portare quelle di scavo del tunnel a Santa Barbara: un via libera che da molto tempo è atteso ma che ancora non è arrivato. Ci sarà da riprogettare, appunto, la Foster, senza le migliaia di metri quadri di shopping center ma con servizi integrati per i passeggeri di vario tipo. Ma nel frattempo, gli operai di Condotte potranno proseguire nello scavo a Belfiore. Anche perché, pure nel caso non ci fosse stata la «fermata» dell'Alta velocità, per realizzare il tunnel era necessario continuare a scavare fino a meno 25 sotto terra, per far arrivare la «talpa», che doveva essere mantenuta e poi fatta ripartire per il successivo tratto del tunnel fino a Castello.

**Marzio Fatucchi**