

L'IMPASSE RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) ATTENDE L'AUTORIZZAZIONE MINISTERIALE

Il problema (annoso) delle terre di scavo A dicembre l'ok per il via allo smaltimento

L'ATTESA è sempre più ansiosa. Forse marzo. Chissà. Il nodo che resta da sciogliere è quello delle terre di scavo. Marzo 2018 è la nuova data in cui le Ferrovie sperano di poter cominciare a costruire il tunnel per l'alta velocità fiorentina. La fresa a Campo di Marte ha cambiato nazionalità, ora è tedesca, ma è sempre ferma. Potrà partire solo due mesi dopo l'autorizzazione per lo smaltimento delle terre di scavo, che Rete ferroviaria italiana (Rfi) aspetta fiduciosa entro fine dicembre. A settembre il ministero dell'ambiente ha chiesto nuovi approfondimenti che sarebbero stati già ri-consegnati dagli uffici tecnici. L'attesa dunque è perché l'agognata autorizzazione arrivi entro la fine dell'anno.

SE COSÌ sarà, ma la prudenza è d'obbligo visti i numerosi rinvii, lo scavo sotto la città potrà iniziare fra febbraio e marzo e dovrebbe essere terminato dopo tre anni.

L'ultima scadenza quindi è il 2021. Un anno dopo l'ultimatum che il presidente della Regione, Enrico Rossi, aveva provato a dare.

Lo stop è arrivato inatteso anche per Ferrovie. L'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, ha detto più volte che il sottoattraversamento resta un intervento fondamentale per la Tav, indispensabile per aumentare l'offerta di treni. Il problema è quello della saturazione dei binari. Per ora lo spazio di manovra per ampliare e

migliorare il servizio pare esserci, ma il problema esiste. Soprattutto per i nodi di interscambio che già tanti problemi creano fra i treni alta velocità e quelli dei pendolari. Furiosi, i pendolari, per gli 'inchini' che i loro convogli devono sistematicamente eseguire per non ritardare il trasporto ultraveloce.

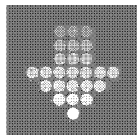
DI FATTO l'attraversamento di Firenze rischia di trasformarsi in una forte limitazione per lo sviluppo delle linee veloci che ormai percorrono la penisola. Quei sei chilometri e mezzo di tracciato sotterraneo restano un forte handicap per Ferrovie. Anche dal punto di vista dei costi, visto che gli anni di stop stanno facendo lievitare gli investimenti necessari. Conferire le terre di scavo in discarica avrebbe avuto un costo elevato, il tempo perduto rischia di incidere ugualmente in modo molto negativo.

Pa.Fi.



Quello dello smaltimento delle terre di scavo è un problema aperto





Il punto

La rivoluzione

Da aprile scorso la Foster ha cambiato orizzonte. Da mega stazione sotterranea per l'alta velocità si è trasformata in un hub gomma-ferro

Il silenzio

A sei mesi dalla presentazione del primo studio di fattibilità da parte di Rfi, però, finora nient'altro è dato sapere

Il motivo

La ragione è semplice: qualunque variazione al progetto originario avrebbe imposto un nuovo stop ai lavori per rifare elaborati e chiedere autorizzazioni
