

# L'Alta velocità è ferma. Sui binari vola il business del mattone

Le Ferrovie chiedono di costruire case, uffici e centri commerciali su oltre 130mila metri quadri in aree cittadine di pregio

Le opere che Fs si era impeginate a realizzare entro il 2005, per 128 miliardi di vecchie lire

- ▶ **Passante Redi-Milton lato Mugnone** (direzione Nord-Est): un'unica galleria a due corsie (lunga 300 metri) di fianco al Torrente Mugnone. **2300**
- ▶ **Viabilità parallela Redi-Panciatichi** per collegare l'area Belfiore, a servizio della nuova stazione Alta velocità
- ▶ **Sottopasso ferroviario a Varlungo** (Via Generale Dalla Chiesa-via Spadaro) a due corsie stradali comprese rampe.
- ▶ **Completamento sottopasso via R. Giuliani-via Panciatichi** **2400**
- ▶ **Allargamento sottopassi Via Lanzi**
- ▶ **Cavalcaferrovia Via R. Giuliani-Via Rigutini**
- ▶ **Sottovia tra viale Don Minzoni e viale dei Mille** (piazza delle Cure): passante sotterraneo stradale a 2 corsie (lungo 160 metri) più rampe.
- ▶ **Sottopasso di via Vittorio Emanuele** per soppressione di tre passaggi a livello compreso quello su via Faentina con relativa passerella di scavalco.



Nei 2001 l'accordo viene siglato con l'accantonamento di

**60 miliardi di vecchie lire per l'elettificazione della Linea Faentina**

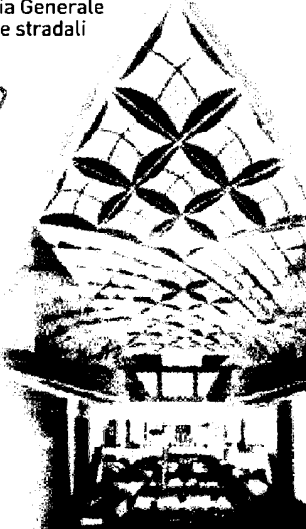
**70 miliardi per la Linea ferroviaria Osmannoro-Campi Bisenzio**

**38 miliardi per nuove fermate sulle linee metropolitane e cittadine**

**38 miliardi per nuove fermate sulle linee metropolitane e cittadine**

Nei 2003 una nuova intesa quadro fra Ministero e Regione fissa investimenti e tempi in:

**160 milioni di euro per le opere viarie; fine dei lavori nel 2008**



**LA DENUNCIA**  
Marco Carraresi, capogruppo Udc in consiglio regionale

di PAOLA FICHERA

**A** FIRENZE anche l'alta velocità va piano. Anzi pianissimo. In compenso fa fiore case, negozi, centri commerciali e direzionali. Tutto privato. Tutto di

proprietà delle Ferrovie. Si tratta di oltre 133mila metri quadrati dei quali le Fs hanno chiesto il cambio di destinazione urbanistica. Una mega operazione immobiliare. Ben più ampia, nei volumi di cemento e di affari, della tanto sbandierata area di Castello.

Proviamo ad andare per ordine. Nei prossimi giorni la Regione Toscana, insieme alla Provincia e al Comune, sottoscriverà un protocollo d'intesa con il quale concederà alle Ferrovie di poter costruire su aree di proprietà dell'azienda, che sono situate in alcune delle zone più prestigiose di Firenze: Porta al Prato, viale Belfiore, via Circondaria, l'area di Campo di Marte.

In tutto circa 133.000 metri quadrati di superficie che le Ferrovie vogliono destinare appunto a interventi di carattere residenziale, commerciale, terziario, direzionale. Un via libera del valore di decine e decine di milioni di euro. Dopo l'approvazione dei vari accordi di pianificazione, infatti, Fs potranno edificare milioni di metri cubi di cemento. Tutti da mettere sul mercato immobiliare.

«Niente di cui scandalizzarsi — commenta il capogruppo dell'Udc

in consiglio regionale, Marco Carraresi — se sarà un'operazione di recupero di aree ferroviarie dismesse a disposizione della città; totale contrarietà invece se si tratterà di una vera e propria speculazione immobiliare. Perché se viene riconosciuta alle Ferrovie la possibilità di modificare la destinazione urbanistica e l'utilizzo di aree di cui sono proprietarie, lo stesso gruppo, in cambio, dovrebbe garantire un adeguato 'ritorno' per Firenze e i suoi abitanti». Per ora, però, l'operazione sembra avere caratteristiche completamente diverse. Le Ferrovie, in cambio dell'edificazione di 133.500 metri quadri da mettere in vendita, 'cederanno' al Comune solo 43.000 metri quadrati per la realizzazione della nuova sede del Maggio Musicale Fiorentino e finanzieranno la realizzazione di opere per la tramvia, nel tratto fra Viale Belfiore e Viale Redi, per un importo complessivo pari a 12 milioni di euro. Punto e basta.

«**TROPPO POCO** — insiste Carraresi — rispetto ad una concessione di edificazione privata enorme, comparabile solo a quella che si an-

dà a realizzare nell'area di Castello». E non è solo una questione di cemento. In ballo ci sono anche i ritardi e le inadempienze di cui Fs è stata maestra dal 1997 ad oggi. Il quadro, a ben guardare, è impressionante. Tav e Fs hanno finora rispettato pochissimi degli accordi sottoscritti e che prevedevano una serie di consistenti interventi infrastrutturali nell'area fiorentina: decine di milioni di euro di opere stradali e ferroviarie, che sono in ritardo di anni o che addirittura rischiano di non essere, interamente o parzialmente, mai realizzate. Nel '97 l'impegno sulla conclusione dei lavori era fissato nel 2005. Nel 2003 l'intesa quadro generale ha spostato i tempi alla fine del 2008. A tutt'oggi i lavori per la stazione ferroviaria di Foster, ma anche quelli per il sottoattraversamento della città, devono ancora cominciare. Ironia della sorte, a suo tempo era anche stato istituito un comitato di garanzia, composto da decine di tecnici e finanziato con 7 miliardi di vecchie lire, che doveva vigilare sull'attuazione degli accordi. Bene, quel comitato non si riunisce più ormai da quattro anni. E a ben po-

co potrà servire la fidejussione di poco più di 20 milioni di euro che avrebbe dovuto garantire le compensazioni per i ritardi o le omissioni da parte sia di Tav che delle Ferrovie. Sul piatto della bilancia va anche messo il tracciato della linea 2 della tramvia che, cambiando per l'ennesima volta (la già annunciata

rivoluzione di viale Belfiore), costringerà decine di enti pubblici e privati a prendere di nuovo parte al-

la conferenza dei servizi sulla stazione alta velocità. E la ri-convocazione della conferenza comporterà inevitabili e complesse lungaggini burocratiche.

**LA PROSSIMA** settimana in con-

siglio regionale Carraresi presenterà una interrogazione al presidente Claudio Martini. «Al comportamento approssimativo e talvolta irresponsabile del Comune di Firenze — conclude il consigliere — siamo oramai abituati, vorremmo, almeno da parte della Regione un atteggiamento ben più esigente e efficace». La richiesta è quella di un rendiconto «delle inadempienze e,

soprattutto, delle iniziative e delle azioni da intraprendere con urgenza per tutelare gli enormi interessi pubblici in gioco, in questa vicenda che sembra presentare le caratteristiche della più classica 'speculazione immobiliare' senza garantire adeguati ritorni per la città».