

Alta velocità, il giallo dei binari già pronti per l'uso Se continueranno i ritardi nelle scelte, c'è il rischio che i treni saltino Firenze. Il percorso alternativo

di SANDRO BENNUCCI

PENNELATA di giallo sul sottoattraversamento di Firenze per l'Alta velocità. Giallo per dire che c'è un mistero. Alimentato dalle Ferrovie. Che da una parte non offrono, per ora, certezze operative sul passante, ossia quel tubone lungo sette chilometri che, con un investimento di 915 milioni di euro, dovrebbe essere scavato per far passare i supertreni nelle viscere della terra. Mentre dall'altra, ed è qui la notizia, si stanno attrezzando per dare all'Alta velocità passaggi in superficie, con binari capaci di consentire l'attraversamento di Firenze in poco più di cinque minuti. Di questi binari non avevano mai parlato i dirigenti Fs, nè gli amministratori regionali, nè quelli comunali. Il dubbio? Che si prepari una soluzione capace di sciogliere il «nodo» fiorentino senza scavi e con una spesa irrisoria rispetto al quasi miliardo di euro prospettato. Scegliendo anche una stazione di transito per la fermata di Firenze. Stazione da scegliere fra Rifredi, antico approdo dei primi Pendolini, e Campo di Marte, prima ipotesi per l'Alta velocità quando non si pensava al sottoattraversamento. Il problema? Campo di Marte sarebbe in via di smantellamento. Quindi Rifredi potrebbe essere potenziata. In ogni caso verrebbe condannata Santa Maria Novella, la stazione centrale, nata sull' abside della basilica dei domenicani, destinata alla circolazione dei treni locali. O a diventare un museo. Il dubbio che alimenta la pennellata di giallo sul destino dell'Alta velocità a Firenze è contenuto anche in un'interrogazione di Marco Carraresi, capogruppo dell'Udc in Regione, alla quale risponderà martedì l'assessore ai trasporti, Riccardo Conti, durante il *question time in aula*. Secondo **Carraresi** «sono già operativi, fra Castello e Campo di Marte, binari utilizzabili per l'Alta velocità sui quali possono viaggiare Eurostar a 100 all'ora».

E' realmente così? La Nazione ha fatto accertamenti attraverso dirigenti delle Ferrovie e il sindacato Fit/Cisl, di cui è segretario regionale Stefano Boni. E' in buona parte vero quello che sostiene Carraresi: da alcuni mesi sono terminati, all'altezza del Romito, i lavori di potenziamento dei binari che vanno da Rifredi a Campo di Marte (bretella nodo di Firenze) per favorire un loro maggior utilizzo sia per i treni che vanno verso sud che per quelli che vanno verso nord. Il potenziamento riduce sicuramente i tempi di percorrenza, anche se la velocità non arriva a 100 all'ora. Ma c'è dell'altro, che non figura nell'interrogazione di Carraresi: è venuto fuori con certezza che un'altra coppia sarà costruita e messa in esercizio rapidamente per essere direttamente collegata allo «scavalco» di Castello. E proprio questi due nuovi binari potrebbero rappresentare la risposta efficiente al superamento del nodo di Firenze. Con fermata da scegliere, appunto, fra Rifredi e Campo di Marte e evitando la ripartenza da Santa Maria Novella, stazione di testa da sempre sconsigliata per i treni superveloci visto che, fra una manovra e l'altra, fa perdere circa venti minuti.

Nell'interrogazione di Carraresi c'è anche un aspetto allarmante: cioè l'ipotesi che le Ferrovie, considerate le difficoltà del «nodo», facciano saltare Firenze da molti Eurostar, come del resto avviene già per il supertreno Milano-Roma,

nato per far concorrenza all'aereo. Treno che ferma a Bologna, stazione di transito senza manovre, ma capace di saltare Firenze senza che nessun amministratore o autorevole rappresentante di organizzazioni di categoria sia riuscito a imporre alle Ferrovie le esigenze di questa città.

E' impensabile, ammettiamolo, che le Ferrovie vogliano cancellare le fermate degli Eurostar a Firenze, ma è verosimile che possano far saltare la città da un numero non trascurabile di supertreni.

Sarà interessante, martedì, ascoltare la risposta di Conti a Carraresi. E' probabile che l'assessore ribadisca piena fiducia nel protocollo d'intesa per l'Alta velocità siglato con il ministero dei trasporti che prevede sottoattraversamento e la nuova stazione di Norman Foster. E potrebbe anche aggiungere che entro giugno si procederà alla gara d'appalto per la grande opera. Ma allora perchè tanto silenzio dalle Ferrovie? E perchè tanto zelo nel potenziare la rete di binari di superficie per far attraversare Firenze agli Eurostar in 5 minuti? La risposta potrebbe essere che serve far fronte alla fase transitoria, agli anni necessari per costruire il sottoattraversamento. Ma se la scelta provvisoria, considerato anche il basso costo, diventasse realtà fissa? E c'è da capire un'altra cosa: che cosa pensa della vicenda fiorentina, ora tinta di giallo, il neo ministro delle infrastrutture, Altero Matteoli. Finora ne ha parlato poco. Ma la conosce bene.