

# Il dibattito infinito dell'Alta velocità sotto Firenze

scritto da Redazione

*La stazione Alta velocità in costruzione a Firenze, progettata dall'archistar Norman Foster, potrebbe non vedere mai la luce. Ecco sei buoni motivi per ridiscutere tutto il progetto del "nodo", che comprende anche un tunnel di 6 chilometri sotto la città toscana. Il progetto alternativo c'è già*

L'alta velocità ferroviaria rallenta sotto Firenze: sono oltre vent'anni che si parla di come attraversare il capoluogo toscano, e le Ferrovie hanno già speso oltre 750 milioni di euro per la progettazione e l'avvio dei lavori di un tunnel di circa sei chilometri sotto la città, e per opere complementari.

Fino a metà ottobre, il progetto prevedeva anche la realizzazione di una nuova stazione dedicata nel quartiere Belfiore. L'ha progettata l'archistar Norman Foster: la "fermata" per i treni Av, due binari 21 metri sotto terra, avrebbe occupato un'area di oltre 23mila metri quadrati, quella degli ex macelli. Oggi, però, si cambia rotta: "La sistemazione del nodo ferroviario di Firenze" -come la definisce Rfi, la società del Gruppo Ferrovie dello Stato che si occupa della rete- prevede solo il sottoattraversamento.

Mentre Regione Toscana e Comune di Firenze si prendono 30 giorni di tempo  per riflettere sulla proposta, avanzata dai vertici di Ferrovie nel corso di un tavolo tecnico istituzionale che si è riunito a Roma il 18 ottobre, ecco una serie di appunti per orientare chi ancora sta costruendo la propria opinione in merito al futuro del progetto.

1. Il ministero delle Infrastrutture non considera più il "nodo fiorentino" tra le opere strategiche del Paese, come si evince da una lettura dell'elenco delle 25 infrastrutture presentando nella primavera del 2016 nell'ambito del Documento di economia e finanza (DEF): in base a questa considerazione, il governo potrebbe valutare anche l'"opzione zero", ovvero quella di abbandonare anche il progetto di tunnel.
2. Esiste un progetto alternativo -elaborato nell'ambito del Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze- e prevede la proposta di situare la "stazione di passaggio Av" nella zona prossima all'attuale fermata Firenze Statuto, dove ci sarebbero gli spazi sufficienti per nuovi binari e

marciapiedi, e i locali inutilizzati dell'ex deposito locomotive (ottimo esempio di archeologia industriale da recuperare) potrebbero ospitare i servizi per i viaggiatori: ne davamo conto su Ae 178, dove aver visitato l'area, e questa proposta è stata ribadita il 26 ottobre in una lettera che Università di Firenze, FAI, Italia Nostra, Legambiente, Rete dei Comitati in Difesa del Territorio e Comitato No Tunnel TAV hanno indirizzato al presidente della Regione Enrico Rossi e al sindaco di Firenze Dario Nardella, chiedendo un incontro.

3. L'"opzione zero" permetterebbe di affrontare uno dei problemi centrali - e al momento irrisolti - del progetto, ovvero le modalità di ri-utilizzo delle terre e rocce di scavo "frutto" del tunnel: sono quasi 3 milioni di metri cubi, e occuperebbero un'area grande come 30 campi da calcio (150mila m<sup>2</sup>) e alta 38 metri (come un edificio di 10 piani): inizialmente avrebbe dovuto finire nell'aretino, ma le colline "di scarti" previste nei progetti fin qui elaborati non avrebbero potuto garantirne la staticità, secondo le analisi dei consulenti tecnici del Comitato No Tunnel TAV.

Dal primo aprile del 2016 si è in attesa di un nuovo Piano Utilizzo Terre (PUT), che Nodavia -il contraente generale, la società incaricata di realizzare il tunnel- dovrà sottoporre all'approvazione del ministero dell'Ambiente. Dopo sei mesi, il PUT non c'è.

4. Qualora prevalesse l'"opzione zero" rispetto al sottoattraversamento, il Gruppo Fs potrebbe affrontare il contenzioso con il contraente generale dell'opera, l'impresa Nodavia, considerando il parere espresso a fine luglio 2015 dall'Autorità Anticorruzione (ANAC), che arriva a mettere in discussione la legittimità dell'affidamento a fronte della "pressoché totale cessione da parte di Coopsette (in liquidazione, ndr) delle quote di partecipazione della società Nodavia" a favore della società Condotte. Secondo l'Autorità guidata da Raffaele Cantone, infatti, questo cambiamento farebbe "venir meno l'apporto operativo del socio che ha fornito, in sede di offerta, i requisiti per la qualificazione". Condotte, che allora era solo un socio di minoranza di Nodavia, non avrebbe potuto diventare "contraente generale": l'azienda -che è coinvolta anche nell'inchiesta della Direzione distrettuale antimafia che ha portato il 26 ottobre all'arresto di 30 persone per gli appalti sul Terzo Valico Milano-Genova- non avrebbe cioè potuto concorrere per realizzare il nodo fiorentino dell'Alta velocità.

5. Nel corso degli anni, alcuni episodi di corruzione hanno riguardato i lavori

del nodo fiorentino dell'Av: a metà marzo 2016 venti persone, tra cui l'ex presidente di Italferr e della Regione Umbria Maria Rita Lorenzetti (PD). "Lorenzetti -si legge in una nota del dorso fiorentino de la Repubblica- è accusata di associazione a delinquere finalizzata alla corruzione con Valerio Lombardi (Italferr), Furio Saraceno, Maurizio Brioni e Marco Bonistalli (Coopsette) e con il geologo Walter Bellomo della commissione Valutazione impatto ambientale del Ministero dell'ambiente. Secondo le accuse, Lorenzetti mise a disposizione della controparte Nodavia e Coopsette i suoi contatti politici, sollecitando a Bellomo una rapida e compiacente approvazione del piano di gestione delle terre di scavo".

6. Il Gruppo Ferrovie dello Stato segnala in un comunicato stampa che il progetto del "nodo fiorentino Av" verrà realizzato in autofinanziamento. Secondo il sito OpenCup del Dipartimento per la programma economica della presidente del Consiglio dei ministri, <http://opencup.gov.it>, che rappresenta una database di "decisioni di investimento pubblico programmate sul territorio nazionale relative a progetti di sviluppo finanziati con risorse pubbliche", invece, il finanziamento è pubblico al 100%.

Sul sito del ministero dell'Ambiente, l'unica "valutazione d'impatto ambientale" relativa al progetto "A.V. Penetrazione urbana nodo di Firenze" risale al 1993. E si chiude con un "giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al sistema di alta velocità 'Penetrazione urbana - nodo di Firenze'". C'è poi un parere della Commissione VIA nazionale, il n. 292 del 18/2/1999, che però -ci spiega l'architetto Maurizio De Zordo, che ha coordinato con il professor Alberto Ziparo il gruppo tecnico sull'Alta Velocità presso il dipartimento di urbanistica della Università di Firenze- "è stato reso in sede di conferenza dei servizi; il progetto valutato in quella sede -aggiunge De Zordo- era un progetto preliminare e non definitivo, e prevedeva una soluzione per la stazione sotterranea diversa dalla attuale", quella a Belfiore che Rfi sta pensando di cancellare dal progetto.

**di Luca Martinelli, Altreconomia — 27 ottobre 2016**

**Fonte originale Altreconomia, l'articolo è consultabile all'indirizzo <http://altreconomia.it/dibattito-av-firenze/>**