

SCENARI ITALIA

Grande opera o grande spreco fiorentino

Anni di discussioni e litigi, poi Renzi da sindaco ha detto sì e adesso da premier dice no. E neanche il suo fedele successore Nardella vuole più la faraonica stazione per l'Alta velocità malgrado i lavori già avviati e una maxipenale da pagare.

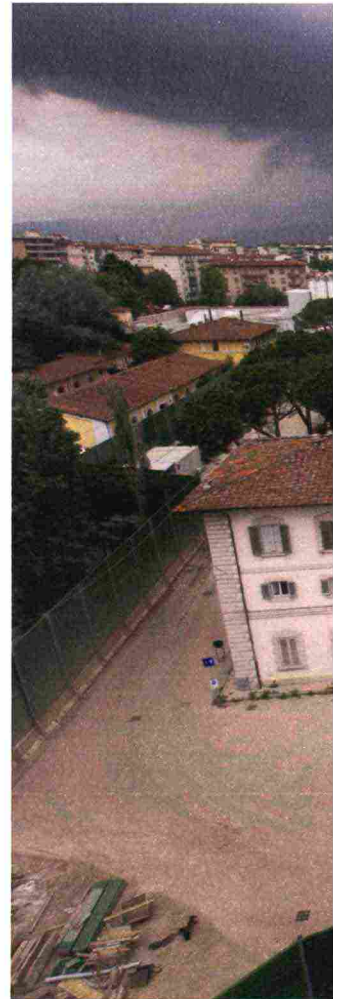
Per capire che si erano sbagliati, Comune di Firenze e Ferrovie dello Stato hanno impiegato 21 anni, speso 774 milioni di euro, demolito una scuola, abbattuto cinque palazzi storici, scavato una buca da 30 mila metri quadrati che nessuno sa più con che cosa riempire. Entra dunque tra i ritardi d'Italia l'alta velocità di Firenze, un progetto di sottoattraversamento ferroviario da 7,5 chilometri che oggi si vuole dimezzare insieme a una stazione - firmata dall'architetto Norman Foster - che si continua a costruire ma che non si intende completare. Per il sindaco Dario Nardella, infatti, più che modernità il progetto è «una violenza sulla città, uno spreco di denaro pubblico» che va impedito e ripensato. Il 21 luglio Comune e Fs hanno così deciso di rivedere un'opera da 1,6 miliardi, di cui bisogna ricordare che ben un terzo è stato già realizzato, e che comprende lo scavo di trincea di via Circondaria chiamato «camerone», che dovrebbe ospitare la stazione che già nel 2012 la rivista *Monocle* definì una stupefacente «testimonianza di modernizzazione e conservazione».

Rifugiandosi nell'inglese, sia Nardella che l'amministratore delegato di Ferrovie, Renato Mazzoncini, (già presidente Ataf, la società che gestisce il trasporto locale della città), hanno parlato di «project review», una formula che serve a dilatare i tempi, rinviare ambizioni e spegnere imprese. Condotte, la società a cui è stato affidato lo scavo di due tunnel, ha commissionato ai tedeschi di Herrenknecht una fresa speciale costata 25 milioni. Da sei mesi è stata allestita, collaudata, rimane puntata ma spenta. In attesa di conoscere il nuovo tracciato, Condotte ha rinunciato all'assunzione di 35 operai, continua a retribuire 500 dipendenti e sostenere costi pari a 2 milioni al mese per mantenere in vita i cantieri ma senza compiere lavori. A Firenze

hanno cominciato a ragionare di penali non solo gli specialisti del settore ma anche il presidente della Regione, Enrico Rossi, che si è dichiarato disponibile a difendere il progetto «con il proprio corpo», e il presidente del Consiglio regionale, Eugenio Giani (entrambi Pd).

Non è chiaro quanto costerebbe riadattare un progetto, procedere a nuove gare. La stampa locale, che ha ricordato con i numeri le troppe incompiute della città, ha parlato di dieci anni solo per ricominciare e possibili sanzioni da 180 milioni che Ferrovie è sicura di evitare «riutilizzando in altro modo quanto finora realizzato e sfruttando la tecnologia che ci permette adesso di migliorare lo scambio di treni e quindi raddoppiarne il passaggio». Di sicuro c'è solo che Firenze ha bisogno d'ingegneria e binari per fluidificare il traffico ferroviario (59 milioni di passeggeri l'anno) e separare il trasporto regionale da quello ad alta velocità, dato che oggi gravano entrambi sulla stazione di Santa Maria Novella, un celebrato modello di architettura razionalista disegnato da Giovanni Michelucci.

Firenze si divide sul sottoattraversamento dal 1995 da quando il sindaco Mario Primicerio, professore di matematica e collaboratore di Giorgio La Pira, presentò il nuovo percorso dell'alta velocità e approvò il piano, poi confermato da Leonardo Domenici e da Matteo Renzi sia da presidente della Provincia che da sindaco di Firenze. Renzi ha imparato proprio a Firenze, e con questo progetto, che



21 anni sono passati dalla presentazione del progetto della stazione dell'Alta velocità.



774

i milioni di euro già spesi nella voragine scavata per realizzare la stazione di Norman Foster.

21 anni Firenze non teme più questo sottoattraversamento ma la fermata dei lavori, che è un'altra forma di binario unico, il ritardo con il mondo. Per Giovanni Donzelli, consigliere regionale di Fratelli d'Italia, «è più rischiosa la cialtroneria che l'alta velocità» mentre per il consigliere comunale Tommaso Grassi di «Firenze riparte a Sinistra», occorre la psicanalisi dato «che da sindaco Nardella si oppone ma, sempre da sindaco,

© Niccolò Cambi / Massimo Sestini

ritrattare e contraddirsi è il miglior modo per aggirare gli accordi onerosi e smontare le promesse difficili. Perché da sindaco Renzi si è inizialmente opposto al sottoattraversamento, ma dopo ha firmato i protocolli d'intesa che autorizzavano i lavori. Da sindaco abile, Renzi è riuscito perfino a negoziare con Ferrovie e con l'ex amministratore delegato Mauro Moretti, che dei fiorentini diceva «sono straordinari nel fare e nel disfare», un impegno di spesa di 90 milioni da distribuire su varie opere e **infrastrutture.**

Adesso Renzi è nuovamente schierato per il no. In città malignano che le ragioni del blocco siano dovute a un risparmio, quasi 700 milioni, da dirottare sull'aeroporto di Peretola che Renzi e Marco Carrai, il suo più caro amico che dell'aeroporto è il presidente, cercano in tutti i modi di allargare nonostante le bocciature dei tecnici; ultima quella del Tar che il 9 agosto si è opposto all'ampliamento.

Intanto la città è bloccata. Dopo

1,6

miliardi: i costi dell'opera

continua a firmare le deroghe acustiche per gli scavi».

Nel frattempo il buco della stazione Foster ha acceso la fantasia e stimolato un concorso d'idee; le ultime sono farne il parco acquatico più grande d'Europa oppure un parcheggio per bus. Tornato da Roma dove era deputato a Firenze dove è sindaco, Nardella è riuscito confondere perfino i No Tav che a Firenze possono contare sulla protezione del professore Alberto Asor Rosa, l'italianista che a Capalbio guida i radicali che non vogliono i migranti e a Firenze capeggia i residenti che non vogliono i treni. Per la prima volta anche i No Tav sono stati così sorpassati in bizzarria dalla decisione di Nardella, un uomo che tanto sarebbe piaciuto a Niccolò Tommaseo, fiorentino e padre della lingua italiana, che nel suo dizionario, alla parola tramvia, decise di aggiungere l'uso popolare che solo a Firenze nel 1922 veniva fatto e che ancora se ne fa: «Qui non è una vettura su rotaia ma indica un affare disordinato».

(Carmelo Caruso)

© RIPRODUZIONE RISERVATA