

# Cade il dogma del sottoattraversamento Tav. La Regione resta sola. Nel 2003 Arpat bocciò il progetto

*Il ministro Matteoli: "Alta velocità, il progetto si può cambiare".*

*De Zordo, Perunaltracittà: "Meglio rifare tutto non c'erano mai state verifiche".*

di Mario Neri e Massimo Vanni



Lavori in corso nei pressi di viale Belfiore

«Se non si perde tempo sono disposto ad esaminare le modifiche sul percorso dell'Alta velocità a Firenze». Dice così il ministro delle infrastrutture Altero Matteoli. Poche battute rilasciate al Principe di Piemonte di Viareggio, al termine della prima riunione del coordinamento regionale Pdl. Ma per Palazzo Vecchio suona come un via libera. Un primo, parziale via libera da parte del governo Berlusconi.

Il sindaco Matteo Renzi non ha ancora detto ufficialmente di voler cambiare il progetto attuale. Quello che prevede la stazione sotto gli ex Macelli e il tunnel che dalle Cure passa sotto la zona di piazza della Libertà per poi girare attorno alla Fortezza. Ha però incontrato informalmente più volte l'amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti discusso con lui l'ipotesi di spostare la nuova stazione a Campo di Marte e di un tunnel che corra interamente sotto i binari di superficie.

Ha detto di considerare bloccato l'attuale progetto, dal

momento che l'Osservatorio ambientale non ha ancora sciolto i dubbi riguardanti la falda e i rischi dello scavo della stazione dei macelli. E le parole del ministro Matteoli sono il primo riconoscimento ufficiale del tentativo di modifica messo in atto da Palazzo Vecchio.

Quanto al merito, il ministro non ha detto che il progetto verrà sicuramente cambiato: «Se le modifiche ci faranno perdere tempo non ne facciamo niente», ha puntualizzato Matteoli. «Solo se non ci farà perdere tempo perché sull'Alta velocità dobbiamo accelerare», ha pure aggiunto il ministro. Nonostante un appalto milionario già aggiudicato e la contrarietà alla modifica espressa a vario titolo dalla Regione, Matteoli esprime però la sua disponibilità ad esaminare proposte di modifica del progetto che siano giudicate meno rischiose dal punto di vista dell'impatto urbano. E per la prima volta Palazzo Vecchio incassa una disponibilità ufficiale da parte del governo nazionale.

Non ha molto tempo il sindaco Matteo Renzi, almeno per le scadenze che lui stesso si è messo davanti: il rebus dell'Alta velocità con tutto quello che ne consegue deve essere sciolto entro il 26 ottobre, quando il sindaco si presenterà al Teatro Comunale con il bilancio delle prime cose fatte.

Neppure due mesi di tempo per ridisegnare il futuro della città, a partire dall'Alta velocità. Con la stazione a Campo di Marte anche la cittadella viola dovrebbe essere collocata attorno al Franchi. E dovrebbe essere progettata una nuova viabilità e una linea di tramvia per collegare Campo di Marte con la città di là dalla ferrovia. Una grandiosa e ambiziosa operazione di revisione dello sviluppo urbanistico disegnata dalla giunta Primicerio negli ultimi anni Novanta. Un'operazione di fronte alla quale le parole pronunciate dal ministro Matteoli hanno il sapore di un incoraggiamento.

La modifica del progetto Alta velocità, del resto, non può essere il solo frutto di un accordo con le Ferrovie. Mettere mano ad un'opera di interesse nazionale com'è il passaggio

dell'alta velocità fiorentina, per di più un'opera già appaltata alle imprese (se l'è aggiudicato per 700 e passa milioni il raggruppamento di aziende capitanato da Coop Sette e rappresentato a Firenze dal Consorzio Etruria) è possibile solo con l'accordo e l'avallo del governo centrale.

Conclusa la pausa estiva, il sindaco Renzi conta di incontrare nuovamente il capo delle Ferrovie Moretti nei prossimi giorni. Ma conta anche di incontrare i rappresentanti del governo per concludere un accordo generale che riguardi Firenze: dalla legge speciale annunciata dal Berlusconi all'Alta velocità. Le partite aperte non possono essere giocate su tavoli distinti. Né è intenzione di Renzi farlo.

Sotto il profilo urbanistico, il sindaco considera l'Alta velocità come «la madre di tutte le battaglie», la premessa dalla quale discendono tutti gli altri teoremi. Ed è difficile pensare che l'Osservatorio ambientale arrivi ad una qualche conclusione finché non sarà chiaro se e come si potrà modificare il progetto Alta velocità. Dopo averne discusso con l'università e l'Arpat, l'Osservatorio tornerà a riunirsi il 10 prossimo con la segretaria dell'Autorità di bacino Gaia Checcucci. Ma continuerà gli approfondimenti anche nei giorni seguenti.

Di fronte al rischio falda, il progetto attuale aveva previsto un sistema di sifoni per consentire il deflusso delle acque da una parte all'altra della stazione. Una semplice contromisura per evitare l'accumulo dell'acqua e il rigonfiamento del terreno a monte della stazione e, al contrario, l'abbassamento del terreno a valle. L'Osservatorio deve adesso calcolare nel dettaglio la portata della falda e stabilire con la migliore approssimazione possibile se le contromisure previste fin qui siano o no sufficienti a scongiurare il rischio.

---

**“Nel 2003 l'Arpat bocciò il tunnel, da allora quelli dell'Osservatorio sono i primi controlli”**

L'attuale progetto Alta velocità è stato bocciato dall'Arpat nel 2003. E da allora nessuno ha fatto più verifiche tecniche, denuncia di Ornella De Zordo di «perUn'altra città». Per questo, sostiene, è giusto cambiare tutto.

**De Zordo, cosa pensa della disponibilità offerta dal governo ad esaminare modifiche del progetto Alta velocità?**

«Penso che vada verificata e colta questa opportunità, perché la scelta del tunnel con annessa stazione è uno degli errori più gravi che le amministrazioni locali hanno fatto. Ed è giusto rimettere in discussione questo progetto».



**Il tunnel non l'ha mai digerito.**

«E' un progetto lacunoso dal punto di vista della sicurezza ed è incredibile che dopo 11 anni non si abbiano ancora certezze. Già nel 1998 il nucleo regionale di valutazione ambientale scrive 10 pagine di prescrizioni che riguardano i temi di cui ora si sta parlando: idrogeologia, rumori, vibrazioni, cantieri».

**E da allora niente è cambiato?**

«Dopo due mesi le prescrizioni, la giunta regionale approva il progetto definitivo senza che vengano fatti gli approfondimenti tecnici necessari. E da quel momento si procede a forza di organi politici: conferenza di servizi, firme di assessori e presidenti. Mai però un organo tecnico che verifichi il progetto».

**Possibile?**

«Possibilissimo. Nel 2003 c'è il parere dell'Arpat, che dà un giudizio negativo sul progetto. Ecco cosa scrive: "Le carenze non consentono una compiuta valutazione della correttezza delle soluzioni progettuali proposte". In pratica una

bocciatura. L'Arpat aggiunge prescrizioni su prescrizioni che non vengono approfondite da nessun organo tecnico».

### **Ma il progetto va avanti.**

«Tanto che è stato appaltato così. L'Osservatorio è di fatto il primo organo tecnico ad occuparsi del progetto perché l'esecutivo viene portato solo oggi. E' mai possibile che si facciano le verifiche dopo l'appalto? Chi ha la responsabilità di aver portato avanti questo progetto fino ad oggi?».

### **Chi ce l'ha secondo lei?**

«Regione, Ferrovie, tutti quelli che hanno lavorato al progetto. Adesso si deve cambiare tutto e noi rimaniamo convinti che si possa eliminare il tunnel passando in superficie. Vediamo se ora si prenderanno finalmente in considerazione le alternative».

[Fonte Repubblica]