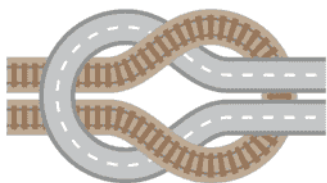


**Grandi opere.** Il capoluogo aspetta da decenni la stazione Alta velocità progettata da Norman Foster e la nuova pista di volo

# Firenze, al palo Tav e aeroporto

Dopo la «project review» effettuata da Fs l'hub ferroviario potrebbe sbloccarsi



## IL NODO INFRASTRUTTURE

**Silvia Pieraccini**

FIRENZE

■ Sono i due macigni infrastrutturali che pesano sullo sviluppo di Firenze: la stazione dell'Alta velocità ferroviaria, progettata dall'inglese Norman Foster e in attesa di essere costruita da 20 anni; e la nuova pista di volo dell'aeroporto "Amerigo Vespucci", anch'essa in discussione da decenni, destinata a sostituire quella esistente per potenziare il traffico aereo e renderlo più sicuro. Per entrambe le opere il balletto di polemiche, veti incrociati, cambi progettuali e oscillazioni politiche ha determinato una situazione di impasse più vicina allo sgomento che alla speranza. Per entrambe, ora si guarda al 2018 come all'anno del possibile decollo, dopo stagioni di annunci e di buoni propositi.

Nella stazione Av - ultimo tassello mancante sulla linea velo-

ce Milano-Napoli - i lavori sono di fatto fermi dal 2013 per effetto di un'inchiesta della Procura di Firenze (portò al sequestro della talpa Monnalisa) che ipotizza il traffico illecito di rifiuti legato alle terre da scavo. Nell'ultimo anno, poi, le Ferrovie hanno deciso una *project review* che, do-

po qualche giravolta, ha portato alla decisione di mantenere la stazione sotterranea in zona Belfiore-Macelli e il passante - 9 km di cui 6,5 interrati - di penetrazione urbana, costo complessivo circa 780 milioni. A differenza del progetto originario, però, la futura stazione non accoglierà tutti i treni veloci, ma solo quelli che corrono tra Milano e Roma senza (oggi) fermarsi a Firenze per accorciare i tempi (sono più di 80 al giorno); gli altri treni ad alta velocità resteranno, com'è adesso, nella stazione di Santa Maria Novella. In compenso lo scalo Belfiore-Macelli diventerà il primo esempio in Italia di hub integrato per treni, bus (extraurbani e turistici), tram (la linea 2, in costruzione) e auto, dunque una struttura innovativa di interscambio ferrogomma. L'obiettivo iniziale di decongestionare la stazione di Santa Maria Novella, liberando binari di superficie per potenziare i treni regionali, secondo Fs verrà raggiunto ugualmente grazie all'evoluzione tecnologica, il sistema di distanziamento Ertms/Etcs che permetterà di triplicare il traffico.

Ora, decisa la revisione progettuale (cui sta lavorando sempre lo studio Foster), si tratta di far ripartire i lavori della stazione sciogliendo il delicato nodo delle terre da scavo (se sottoprodotti da poter riutilizzare, oppure rifiuti contaminati dagli additivi dell'escavazione). Il general contractor Nodavia, controllato dal gruppo Condotte, ha presentato il nuovo Put, Piano di utilizzo delle terre da scavo, e ha comprato

una nuova "talpa" da 12 milioni di euro posizionata nel cantiere. «Se il ministero darà il via libera al Put, come previsto, entro ottobre, i lavori potranno riprendere con la prospettiva che stazione e tunnel diventino operativi entro il 2022», ha annunciato nelle settimane scorse Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi-Fs.

Attende il via ai lavori anche l'aeroporto Vespucci, 2,5 milioni di passeggeri 2016 (+3,9%), oggi penalizzato nello sviluppo e nell'operatività: basta un po' di vento o di nebbia perché le dimensioni e l'inclinazione dell'attuale pista impediscano di decollare in sicurezza (più di mille voli dirottati l'anno scorso, più di 400 nel primo semestre 2017). Il progetto messo a punto da Toscana Aeroporti, società quotata che fa capo al magnate argentino Eduardo Eurnekian, prevede una nuova pista di volo da 2.400 metri, parallela-convergente all'autostrada A11, e una nuova aerostazione, collegata alla tranvia (la linea 2 in costruzione, che passerà anche dalla stazione Av e approderà a Santa Maria Novella). Il valore dell'investimento è di oltre 330 milioni, di cui 150 finanziati dal Governo. Ma il procedimento di valutazione dell'impatto ambientale, da più di due anni all'esame del ministero, non si è ancora concluso, e ora potrebbe cambiare strada e ripartire (o proseguire) con le nuove regole entrate in vigore poche settimane fa, per effetto del recepimento italiano della direttiva europea sulla Via, che prevedono procedure più semplici e tempi



Peso: 27%

perentori. Dopo il via libera servirà, in ogni caso, la conferenza dei servizi per la compatibilità urbanistica. L'investimento, secondo uno studio Acì Europe, porterà un incremento dell'occupazione di oltre 2.000 posti di lavoro diretti e 8.400 indiretti. La sola fase di cantiere creerà almeno 350 posti di lavoro. «Vogliamo avere una pista moderna, sicura e adeguata, in modo da far atterrare aerei di nuova generazione e più performanti - spiega Marco Carrai, presidente di Toscana Aeroporti - per risolvere i problemi di impatto acustico e le irregolarità opera-

tive, per avere nuovi collegamenti e fare dell'aeroporto di Firenze, insieme con quello di Pisa, un volano di sviluppo economico non solo per Firenze ma per l'intera Toscana». L'indotto generato dal nuovo aeroporto è stimato (studio Irpet) in 730 milioni di euro, con un flusso di 4,5 milioni di passeggeri al 2029 e un risparmio tra 20 e 45 milioni di euro per l'utenza toscana, dovuta ai minori tempi di trasporto.

Il salto economico-infrastrutturale di Firenze è dunque racchiuso a nord-ovest, nei 4 chilometri in linea d'aria che separano la nuova pista dell'aero-

porto e la stazione Av, entrambi collegati al sistema tranviario (le linee 2 e 3 entreranno in funzione tra un anno): una sfida "pesante" per Comune, Regione e Governo. Con l'obiettivo di rivoluzionare la mobilità cittadina tra cinque anni, nel 2022.

### DECOLLO FRENATO

Attende il via ai lavori anche lo scalo Vespucci (2,5 milioni di passeggeri nel 2016) oggi penalizzato nello sviluppo e nell'operatività



**Infrastrutture per la mobilità.** I due rendering delle grandi opere che Firenze aspetta da anni: la stazione dell'Alta velocità ferroviaria di Norman Foster (sopra) e il nuovo terminal aeroportuale (a fianco)



Peso: 27%