

«Il supertunnel Tav non sarà inutile Farà spazio a 800 treni regionali»

Firenze, l'ad di Rfi Gentile: «Santa Maria Novella resterà centrale»



**Maurizio
Gentile**

**I treni dei pendolari
transiteranno in
superficie, con passaggi
distanziati di soli 3 minuti**

Paola Fichera

■ FIRENZE

Il tunnel dell'alta velocità senza la stazione Foster migliorerà davvero il nodo ferroviario fiorentino? Senza penalizzare i pendolari toscani?

«Quei sette chilometri di binari sotterranei – spiega l'ad di Rfi Maurizio Gentile – sono funzionali ai futuri volumi del trasporto regionale. Quelli previsti dalla Regione entro i prossimi anni. Utilizzeremo il tunnel per almeno la metà dei treni che oggi vanno 'in cintura'. Cioè quelli passanti che collegano Roma e Milano senza fermarsi a Firenze e quelli per Venezia e Brescia con fermata a Campo di Marte».

È un numero di treni limitato...

«Nella media giornaliera forse. Ma noi ci riferiamo alle ore di punta quando a Firenze ci sono 11 treni l'ora per senso di marcia. Di questi 6 vanno a Santa Maria Novella e 5 tirano dritti ecco perché il tunnel è fondamentale. Se

IL NO ALLA FOSTER

«Spese ingenti per la manutenzione e nessuna attrattiva commerciale»

NESSUNA PENALE

«Non le pagheremo. La legge non le prevede se sono stati realizzati i 4/5 dell'opera»

vogliamo arrivare agli 800 treni per il trasporto regionale dobbiamo liberare la cintura di superficie fra Campo di Marte e Rifredi».

C'è chi teme che, nel tempo, l'alta velocità possa fermare solo a Campo di Marte.

«Non scherziamo. A Smn arrivano e partono con l'alta velocità 12 milioni di persone. Smn è interconnessa con bus e taxi ed è a 5 minuti a piedi dal Duomo. A mio giudizio è importante porsi il tema di mantenere la sua centralità».

Quindi i treni pendolari resteranno in superficie?

«Sì. La tecnologia del nodo è funzionale a rendere più performante il trasporto locale sulle cinque stazioni fiorentine (Rovezzano, Campo di Marte, Statuto, Rifredi e Santa Maria Novella) le gestiremo da un'unica centrale con una tecnologia di ultima generazione in linea con gli standard europei: l'alta velocità dei nodi. Avremo treni distanziati a non più di tre minuti. Oggi siamo a 5/7 minuti.

Perché bocciate la Foster?

«Per i costi di mantenimento alti (6 milioni l'anno), perché Tiburtina e Porta Susa ci hanno insegnato che le stazioni dedicate all'alta velocità non hanno tantissimi viaggiatori e sono poco attrattive dal punto di vista commerciale. Santa Maria Novella, invece, è la sola richiesta dalle imprese dell'alta velocità».

E i lavori fatti per la Foster?

«Li abbiamo realizzati in autofinanziamento con i pedaggi delle imprese dell'alta velocità (Trenitalia e Ntv) e non li butteremo dalla finestra. Sono funzionali al tunnel. E poi stiamo riflettendo con il Comune per altri utilizzi. E non parlo di interventi speculativi».

Quanto pagherete di penali?

«Non ne pagheremo. La legge prescrive che una stazione appaltante è tenuta a far realizzare almeno i quattro quinti dell'importo contrattuale. Altrimenti l'impresa ha diritto al 10% della differenza. Non è il caso della Foster: quindi la cancellazione non avrà effetti dal punto di vista di maturazione di danni o di diritti».



**I costi
dello stop**

**Il lungo stop dei cantieri
Tav a Firenze costa 2
milioni al mese.**

**Compreso il preventivo,
si parla di una somma
di circa 800 milioni**

IL PROGETTO



7,5 km la lunghezza
del tratto sotterraneo
Castello-Campo di Marte



140 treni
fermeranno
a Santa Maria Novella



30 treni attraverseranno
il tunnel senza sostare
a Firenze



30 quelli che attraversando
il tunnel fermeranno
solo a Campo di Marte*