

# Alta velocità, sipario sui cantieri Si comincia entro dicembre

Le cifre di Moretti, ad delle Ferrovie: «Tutto sarà finito nel 2014»

## LA SCHEDA

### ■ CANTIERI

➤ **SCAVALCO DI CASTELLO**  
via ai lavori

➤ **SOTTOATTRAVERSAMENTO  
E STAZIONE**  
Seconda metà 2008, VIA AI LAVORI  
2013-2014, FINE LAVORI

### ■ TEMPI DI PERCORRENZA

- ◆ Fine 2009, FIRENZE-BOLOGNA  
in 35 minuti
- ◆ FIRENZE-MILANO  
1h e 32 minuti
- ◆ FIRENZE-VENEZIA  
2h
- ◆ nel 2013, FIRENZE-VENEZIA  
1h e 45
- ◆ FIRENZE-TORINO  
2h e 26 minuti
- ◆ NAPOLI-FIRENZE  
2h e 30 minuti

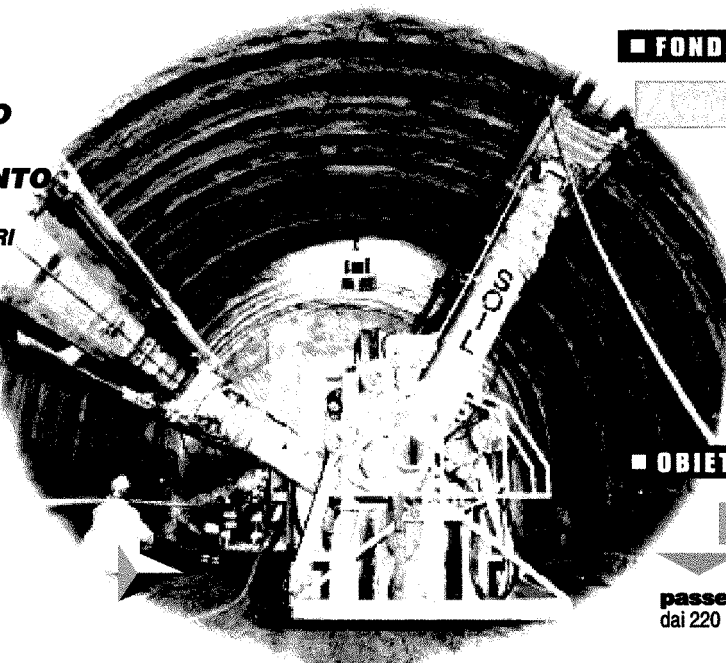
### I TEMPI

Un'ora e mezza  
per Milano, 80 minuti  
per Roma. Stanziati  
1.700 milioni di euro

di SANDRO BENNUCCI

**S**IGNORI in carrozza? Macché: i nuovi supertreni assomigliano ai missili. Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie, annuncia: dal 2013, o dai primi mesi del 2014, per andare a Bologna ci vorranno 35 minuti; un'ora e mezzo per Milano; un'ora e venti per Roma; due ore scarse per Venezia. E Torino — dove la sola citazione fa tornare alla memoria interminabili viaggi in occasione di maledette trasferte in casa Juve — sembrerà molto più vicina: in due ore e 26 minuti e saremo alla stazione di Porta Nuova. Non basta: complessivamente, da Milano a Napoli, ci vorranno quattro ore e 45 minuti contro le attuali sette ore e mezza.

Ma prima di avere un'Italia accorciata dall'alta velocità, Firenze dovrà sopportare — se tutto andrà bene — almeno 5-6 anni di cantieri. Un altro calvario, certo. Entro dicembre partiranno i lavori



### ■ FONDI

per scavalco di Castello, sottoattraversamento e nuova stazione sotto gli ex Macelli collegata a Santa Maria Novella con treno e tramvia

### ■ OBIETTIVO

500 mila

passengeri al giorno  
dai 220 mila attuali

per lo Scavalco di Castello e nel secondo semestre 2008 dovrebbero essere aperti i cantieri per il sottoattraversamento cittadino e la stazione sotto i vecchi macelli di via Circondaria.

«Fra duemila anni, forse, scaveremo gallerie col laser, magari solo con la forza dello sguardo, ma ora dobbiamo rassegnarci a convivere con scavi, polveri e disagi», allarga le braccia **Claudio Martini**, presidente della Regione, durante la conferenza stampa alla Palazzina Reale di Santa Maria Novella, dove si è appena concluso il convegno su «Alta velocità/Alta capacità». Il presidente continua: «Sgombriamo il campo dagli equivoci: i lavori si faranno senza se e senza ma. Lo stanziamento di un miliardo e 700 milioni di euro è cosa certa. Mi meraviglio ogni volta che leggo affermazioni di politici sicuri che parlano d'incertezze. Invece le decisioni sono prese e non ci sono dubbi nemmeno per il finanziamento. Diciamo che siamo di fronte a una grande opportunità e a un forte contributo alla modernizzazione di Firenze e al suo ruolo di

collegamento col cuore dell'Europa. La Toscana diventerà il baricentro del sistema di mobilità europeo».

Accanto a Martini siedono il già citato amministratore delegato FS, Moretti, e l'assessore regionale ai trasporti, **Renzo Comi**. Che rassicura: «Saranno lavori trasparenti e cantieri aperti. La gente potrà seguire direttamente le varie fasi. E di fronte a eventuali problemi si potrà intervenire per trovare soluzioni...».

Ovvio che l'idea di avere altri grandi cantieri oltre a quelli della tramvia e per la Terza corsia dell'autostrada non provoca alle-



gria. Ma la scelta di scavare sotto Firenze il grande *tunnel* — come dice Moretti fidando sulla sua sperimentata pronuncia inglese — è cosa fatta. L'incognita sta nei tempi di realizzazione. L'amministratore delegato delle Ferrovie afferma che la data del 2013 è frutto di studi accurati. Il presidente Martini non se la sente di giurare sui tempi, ma si dichiara ragionevolmente ottimista. Del resto, la Toscana che produce chiede di superare l'handicap infrastrutturale che strozza la regione e le aziende che ci lavorano. Non a caso, qualche ora prima, durante il dibattito, Sergio Ceccuzzi, presidente di Confindustria Toscana, non era stato tenero con governanti e amministratori: «I nostri problemi di viabilità concedono tempi brevi di reazione. Ci sono patti e documenti condivisi, ma la mancanza del senso dell'urgenza e di un vasto consenso sociale, non hanno fatto percorrere la strada del 'fare'. Dimenticando che i costi del 'non fare' sono assai più gravosi di quelli delle opere da realizzare».