

Venerdì 2 Dicembre, 2011 | CORRIERE FIORENTINO - FIRENZE | © RIPRODUZIONE RISERVATA

Moretti: l'Alta velocità? Protestano quattro fessi

Dopo 5 anni di lavori e 65 milioni di spesa ieri è stato «inaugurato» lo scavalco ferroviario di Castello, l'infrastruttura che separa i binari dall'Alta velocità da quelli merci e da quelli a velocità normale, e che permetterà di raddoppiare il traffico ferroviario. Una inaugurazione tra virgolette, perché lo scavalco è operativo già dal 30 ottobre e perché la passerella pedonale tra il Sodo e via Fanfani che ieri è stata mostrata ai giornalisti sarà consegnata al Comune solo la prossima primavera. L'ad di Ferrovie Mauro Moretti e il presidente della Regione Enrico Rossi hanno accolto giornalisti e tv nel grande cantiere e la presentazione è stata seguita dalle polemiche per la frase con cui Moretti ha bollato i No-Tav: «Non c'è ragione per aver timore solo perché quattro fessi continuano a dire che il David di Michelangelo avrà problemi per le vibrazioni». Ornella De Zordo: «Quei quattro fessi sono gli unici ad aver fatto informazioni». L'architetto De Simone, che aveva lanciato l'allarme vibrazioni per il David di Michelangelo: «Chi pagherà i danni? Perché Moretti non lo spiega ai quattro fessi che abitano vicino alla stazione Tav di Bologna e che hanno avuto le case massacrate?».

Oltre le polemiche, c'è lo scavalco, lungo 900 metri e composto da tre direttrici: il livello superiore, per i treni Av in transito tra Santa Maria Novella e Bologna; il livello intermedio, dedicato ai treni passeggeri a lunga percorrenza e merci in transito senza entrare a Santa Maria Novella; il livello sotterraneo, che collegherà la linea Av proveniente da Bologna alla nuova stazione di Firenze Belfiore e alla direttissima Firenze-Roma. «L'opera consentirà di distinguere fra il traffico ferroviario dell'Alta velocità e quello regionale, e quindi maggiore puntualità soprattutto per i treni regionali di questa tratta Firenze-Viareggio che sono particolarmente lenti e spesso fuori orario — ha detto Rossi — Con Rfi abbiamo anche firmato un protocollo per il potenziamento del tratto Pistoia-Montecatini, eliminando i passaggi a livello, per 44 milioni di euro. E abbiamo firmato anche l'intesa per il collegamento ferroviario del porto di Livorno, che sarà realizzato entro il 2015».

«Questo non è il primo lavoro concluso dell'Alta velocità a Firenze — ha detto Moretti — Quanto al tunnel, non darà problemi: i treni merci in superficie fanno più vibrazioni dei treni Av nel tunnel, in cui si passa a 100 km/h, non a 300. Chi protesta sono quattro fessi. Se si facesse un referendum sull'Alta velocità, qui come in Val di Susa, vincerebbe il sì con il 90% dei voti». I timori dei cittadini? «Il messaggio che mando loro è di non averne: facciano tutti i testimoniali di stato e chiedano ai bolognesi e ai torinesi che hanno le case vicino al tunnel che abbiamo realizzato. Il vero problema di Firenze è stato il laccio rappresentato dai binari di superficie, e la stazione di Foster valorizzerà la città». E la soppressione delle fermate? «Per andare veloce un treno non può che eliminare fermate». «Il problema è che non c'è trasparenza sui tagli agli eurocity — ha replicato Ceccobao — Questi sono treni a mercato, non c'è contrattazione, non sono inseriti nel contratto regionale. Non ci sono comunicazioni ufficiali, noi riceviamo qualche indiscrezione e su queste stiamo lavorando».

M.B.

RIPRODUZIONE RISERVATA