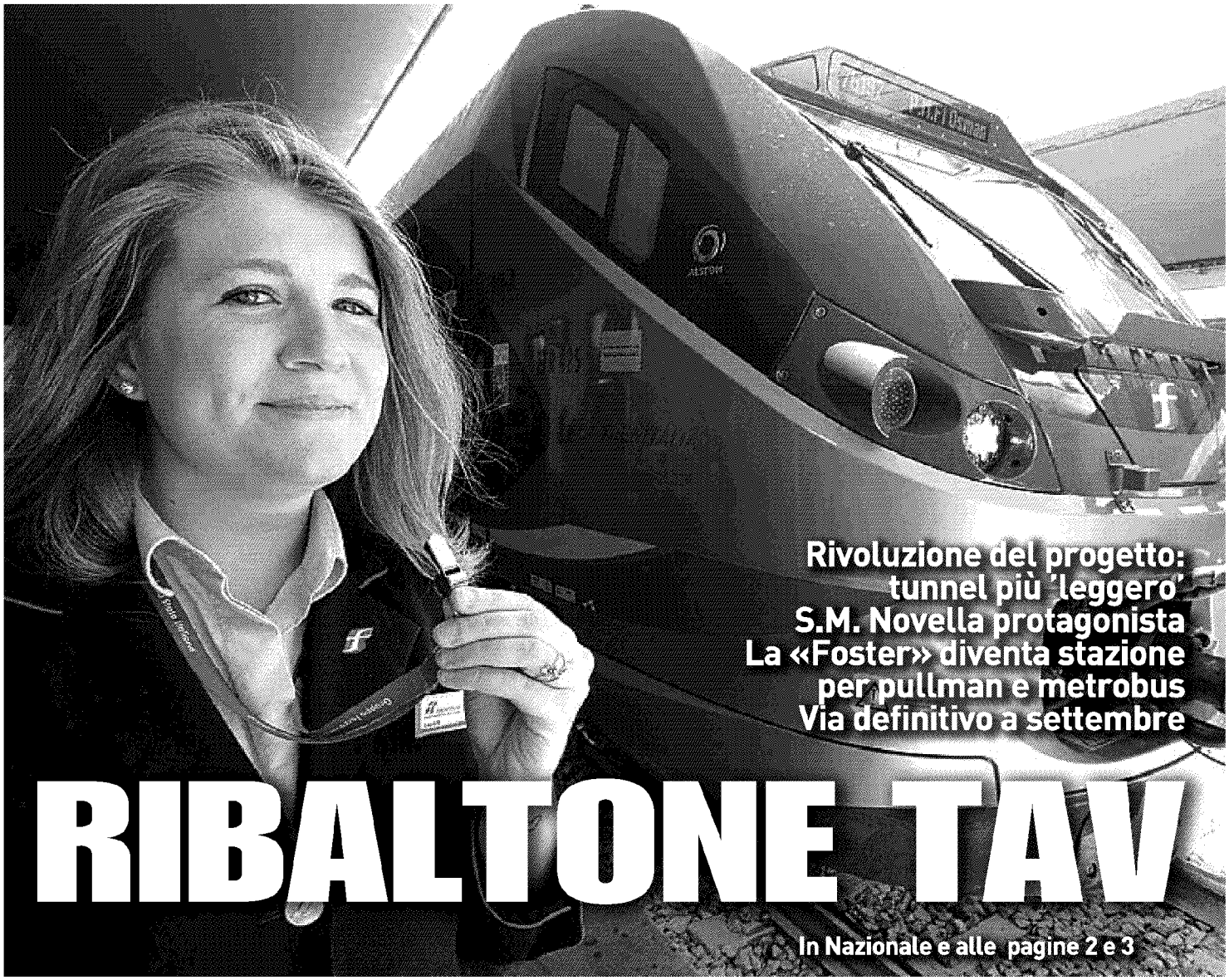


Rivoluzione del progetto: tunnel più 'leggero'
S.M. Novella protagonista
La «Foster» diventa stazione per pullman e metrobus
Via definitivo a settembre

RIBALTONE TAV

In Nazionale e alle pagine 2 e 3

LA NAZIONE
Firenze
BAT!
Banditi mascherati, colpo va a segno
RIBALTONE TAV
Anche la tramvia va sottoterra
SALDI

PRIMO PIANO FIRENZE
ECCO IL RIBALTONE TAV
Addio treni, ipotesi bus turistici
La Foster diventerà un parcheggio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA NAZIONE
FIRENZE

ECCO IL RIBALTONE TAV

IL VECCHIO PIANO
LA FOSTER DOVEVA ESSERE IL TERMINALE DI TUTTI I TRENI AD ALTA VELOCITA'

IL PROBLEMA
LA MAGGIOR PARTE DEI LAVORI GIA' ESEGUITI SI CONCENTRA PROPRIO AGLI EX MACELLI

Addio treni, ipotesi bus turistici La Foster diventerà un parcheggio

Al posto della stazione un'area di scambio con la linea 2 della tramvia

di PAOLA FICHERA

FOSTER o non Foster? Oltre vent'anni dopo la sua progettazione da parte dell'architetto Norman Foster, ha ancora un senso costruirla? Ieri a Roma Ferrovie lo ha detto senza troppo giri di parole: costi eccessivi e il rischio di una cattedrale nel deserto. Un altro grande centro commerciale un po' troppo lontano da Santa Maria Novella (si era persino pensato a un lungo tapis roulant per consentire spostamenti non faticosi ai passeggeri) che alla fine rischia di trasformarsi in un flop. Meglio – per Ferrovie – abbandonare il progetto iniziale e destinare quel camerone, in gran parte già scavato (è lì che si attesta il famoso 30 per cento di opere realizzate del passante) a una nuova destinazione. Per essere più precisi a una nuova intermodalità: invece che ferro/ferro (cioè tramvia/treno) tramvia/gomma. Insomma, lasciando inalterati i progetti e, soprattutto, i cronoprogrammi già faticosamente messi neri su bianco per la linea due della tramvia, in quel che resterà della 'vecchia Foster' sarà realizzata una stazione di arrivo e partenze per i bus internazionali con la linea 2 della tramvia che servirà a collegare il nuovo megadeposito con il resto della città, sia a nord (verso l'aeroporto) che a sud, verso Santa Maria Novella.

Per quei 350 metri di camerone profondo, al momento, più di trenta metri, quello che si starebbe preparando è un futuro diverso. Quasi certamente accantonando il progetto avveniristico (ai suoi tempi) di Foster con la superficie vetrata affiorante in superficie che avrebbe regalato ai passeggeri la sensazione di essere inghiottiti nel ventre di un grande squalo.

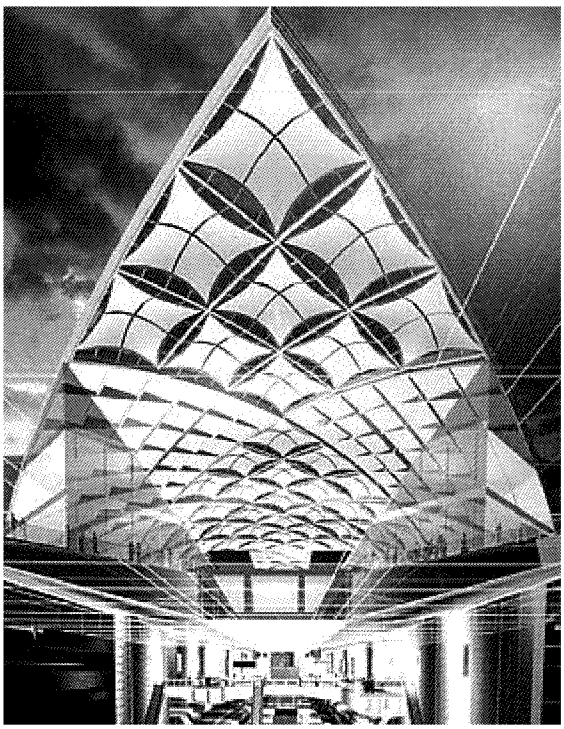
LE PREOCCUPAZIONI
Costi alti e il rischio che la struttura progettata dall'archistar inglese diventi una cattedrale nel deserto

Se Ferrovie riuscirà, entro settembre, a progettare una valida alternativa, utile non solo a far risparmiare l'azienda sui costi di costruzione e di futura gestione della stazione, allora la stazione ai Macelli cambierà completamente immagine e destinazione

Sul tema ieri, sono uscite indicazioni vaghe. Ma non è un mistero che una delle grandi battaglie che Renzi sindaco ha perduto dalla sua poltrona di Palazzo Vecchio è stata proprio quella di riuscire a far spostare i capolinea delle linee bus extraurbane, soprattutto di quelle provenienti dall'estero, dalla stazione di Santa Maria Novella a un luogo decentrato che fosse meno invasivo per il traffico cittadino.

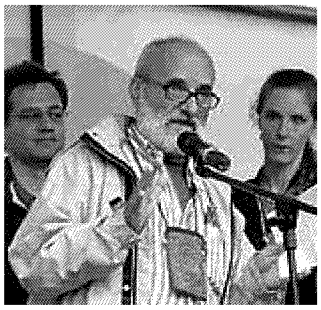
Certo è proprio agli ex Macelli che si concentra la maggior parte dei lavori eseguiti, ed è sulla realizzazione della nuova mega stazione sotterranea che potrebbero concentrarsi le richieste di penali delle ditte coinvolte nella costruzione.

Per questo, in attesa di idee (e progetti e costi e tempi) un po' più chiare, ieri si è preferito buttare solo un sasso nello stagno.



Come sarevbbe dovuta essere la stazione Foster

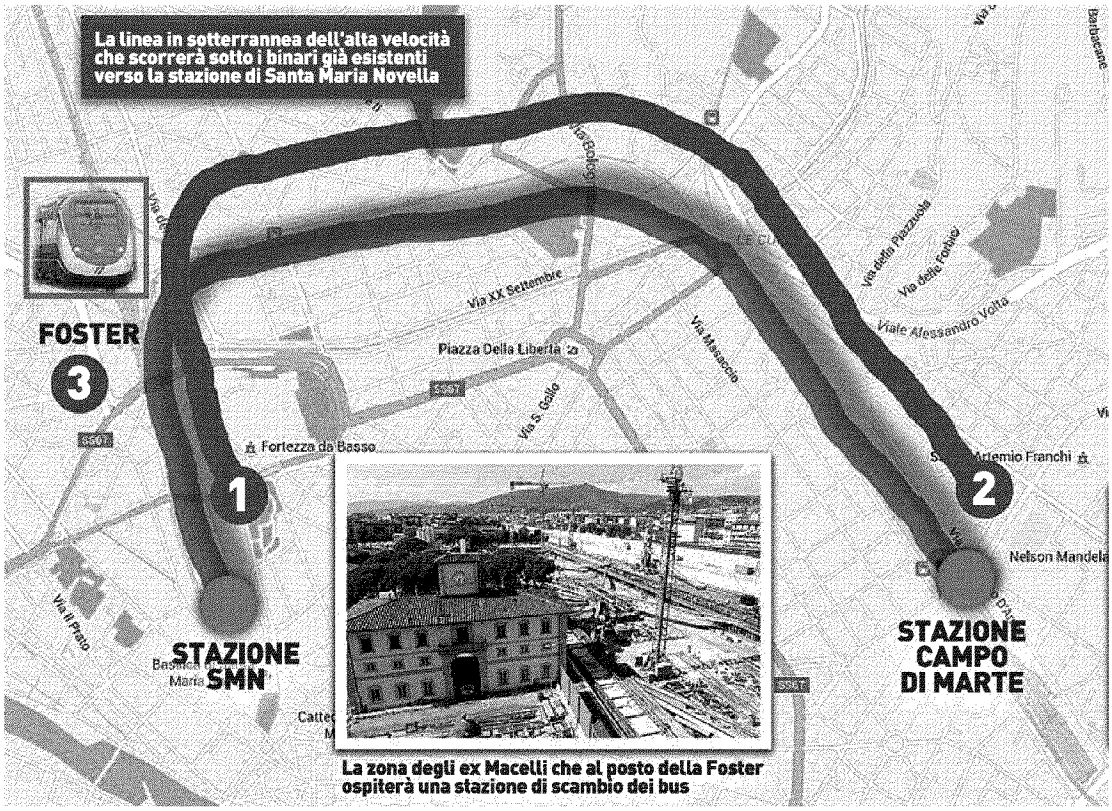
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



IL FRONTE NO TAV

«Cambiamenti senza senso Serve chiarezza»

«IL sottoattraversamento di Firenze che diventa un 'minitunnel'? La stazione Foster non si sa più che fine farà? Tutto questo non ha senso, mi pare che i promotori di questa infrastruttura si stiano annodando da soli in una situazione vicolo cieco da cui non sarà possibile uscire senza coprirsi di ridicolo davanti ai cittadini». Così il portavoce dei No Tav fiorentini, Tiziano Cardosi (**nella foto**), commenta l'esito dell'incontro di Roma sul nodo dell'alta velocità. «Come intendono farlo il sottoattraversamento a impatto ridotto? Più corto? Più stretto? e la Foster? Sarà più piccola? Da un'altra parte? Non ci sarà affatto? Sono tutti temi su cui serve estrema chiarezza, al contrario mi pare che in questa vicenda oltre alla chiarezza, che non c'è mai stata stiano venendo meno la serietà e la credibilità di chi parla», aggiunge. L'unica certezza, conclude Cardosi, «è che avevamo ragione noi: l'unico progetto praticabile e sostenibile è l'alta velocità sui binari di superficie».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.