Il cantiere della stazione Foster

Quel cratere che resta senza un perché

IL CASO

ERNESTO FERRARA

CHISSÀ se ora Arata Isozaki e Santiago Calatrava sotto sotto se la ridono un pò. Le due archistar nel 2002 arrivarono secondo e terzo al concorso internazionale di progettazione della nuova stazione Tav di Firenze, beffati dallo studio di sir Norman Foster che sbaragliò tutti quando forse nessuno se l'aspettava. Quattordici anni dopo, tutto alle ortiche. Scordatevi l'avveniristica vela di vetro e acciaio che avrebbe dovuto diventare segno della modernità nella capitale del Rinascimento, accogliendo 40 mila passeggeri al giorno. Isozaki e Calatrava forse se la ridono, ma per Firenze non sarà un addio indolore: dal 2006 in poi ai Macelli è stato scavato un camerone profondo 40 metri e lungo 300, prima sono stati tagliati 163 alberi, dei 250 milioni di euro a oggi spesi sul nodo fiorentino Tav, il grosso son finiti alla (ex) Foster.

SEGUE A PAGINA III

Firenze

Sondaggio sulla corsa Fu Rossi secondo con il 28%

Il tunnel della Tav sarà fatto ma passerà sotto S.M.Novella

Quella stazione d'autore ha condizionato la tramvia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Quella stazione d'autore ha condizionato la tramvia

Scavata in via Circondaria al posto degli ex Macelli è ancora un cantiere La costruzione della linea 2 è stata progettata in funzione dei supertreni

<DALLA PRIMA DI CRONACA

ERMESTO FERRARA

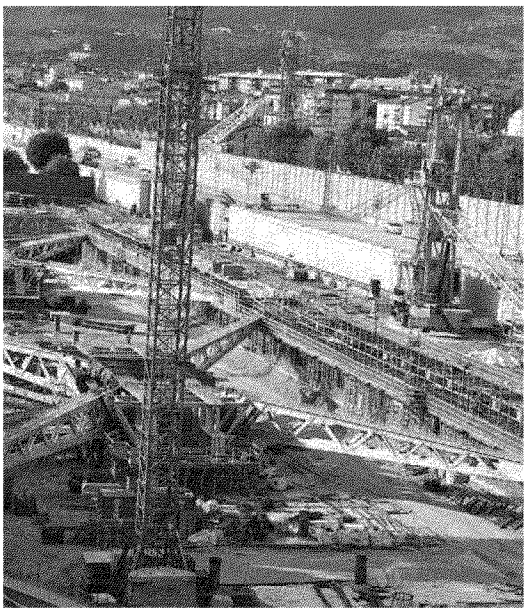
SENZA contare che è la stessa progettazione urbana degli ultimi 15 anni ad essere stata fatta sulla base della Foster, sulla base della presenza in via Circondaria di un hub ferroviario in grado di diventare la stazione più importante della città relegando Santa Maria Novella al ruolo della stazione dei treni regionali: «Senza Foster la linea 2 non ha senso», ha detto ieri non a caso a *Repubblica* il presidente di Gest e ad di Ratp Italia Bruno Lombardi. Ricordando a tutti l'enorme mole di problemi a cui la cancellazione della stazione griffata potrebbe portare: primo, il piano economico del futuro tram aeroporto-stazione (linea 2) andrà rivisto dato che era basato sui 40 mila passeggeri al giorno previsti in arrivo alla Foster, molti di loro interessati alla tramvia; secondo, forse lo stesso tracciato della linea andrà rivisto. Se così fosse tutto slitterebbe: andrebbero rifatti anche i progetti della tramvia con tempi imprevedibili. Palazzo Vecchio per il momento non ci pensa: avanti con il percorso attuale della 2, che in arrivo da Novoli entra nell'area ferroviaria dove c'è il cratere dell'ormai quasi ex Foster e ne esce "bucando" il palazzo Mazzoni, diretta a Santa Maria Novella. Forse un modo di dire: «Non perdiamo tempo almeno con la tramvia».

Restano alcuni fatti: senza fare più la Foster, come giustificare lo sperpero di denaro pubblico, tutti i soldi già spesi nel mega appalto del nodo fiorentino? Un terzo dei lavori sono già fatti, dicono da Condotte. Significa che sull'appalto da 750 milioni di euro, 250 sono già spesi tra sottoattraversamento (frese e lavori preparatori) e Foster. Poi: senza fare la Foster, cosa si fa al suo posto, nell'area di pertinenza delle Ferrovie degli ex Macelli? «Funzioni utili alla città», è l'idea del sindaco Nardella. Meno commerciale e più servizi, la tesi di Palazzo Vecchio. Di che tipo? Di un "city center" si è parlato anche di recente in un incontro tra Comune e Ferrovie. Ma ora i convincimenti che sembrano farsi strada nello staff del sindaco sono altri: inizialmente progettata per l'interscambio treni-tram, potrebbe la ex Foster un domani diventare un hub per lo scambio tramvia (la linea 2)-bus. Una delle idee del Comune è proprio questa: immaginare ai Macelli una mini stazione urbana, con parcheggi e anche qualche spazio commerciale, dove far arrivare la tramvia e tutti i bus urbani diretti alla stazione, molti di quelli extraurbani e persino quelli internazionali, diretti all'estero. Potrebbe avere senso una soluzione del genere? Serviranno studi trasportistici e urbanistici adeguati per supportare un'eventuale conversione in questo senso.

> Tutto il piano era fondato sull'ipotesi di avere 40mila passeggeri al giorno previsti in arrivo

È comunque uno scenario molto futuribile. E' la gestione dell'oggi ad essere molto più problematica: tenere aperti i cantieri del tunnel a Campo di Marte e della Foster, ad oggi realizzata al 30% circa, costa secondo stime di tecnici esperti intorno a 24 milioni di euro l'anno. Giusto o sbagliato ora, alla luce del project review in corso? Evidentemente una domanda che si pone anche l'azienda titolare dei lavori, quella Condotte che ha rilevato il consorzio Nodavia dal fallimento Coopsette ed ha oggi la piena titolarità dei cantieri della Tav fiorentina: «Non si annullano i contratti così», è stata due giorni fa la protesta del presidente di Condotte, Duccio Astaldi, evidentemente preoccupato dal possibile danno economico derivante dal colpo di spugna sul progetto.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Il grande cratere di via Circondaria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.