

Tav, punto e a capo dopo vent'anni Tre progetti e un futuro da scrivere

La battaglia de La Nazione per garantire la centralità del sistema Firenze

LE DATE

3 marzo 1999
nasce il progetto della nuova stazione Tav
2003
via libera al progetto Foster
2009
via ai lavori agli ex Macelli
18 ottobre 2016
Ferrovie azzera la Foster e mantiene il tunnel lungo 7,5 km

I COSTI

1,5-1,7 miliardi di euro progetto prima del 'ribaltone':
200 milioni già spesi per la Foster
200 milioni spesa prevista per il tunnel
6 milioni spesa annuale per la gestione della Foster?
impossibile sapere quanto costerebbe la revisione del progetto senza la Foster

■ FIRENZE

PIÙ CHE un cantiere sembra la Storia Infinita. Con un susseguirsi di ipotesi, progetti, lavori, proteste che poi, periodicamente, viene inghiottito dal nulla. La vicenda del nodo alta velocità a Firenze sta diventando un simbolo dell'incapacità di passare dai progetti alle realizzazioni. Per questo La Nazione ha deciso di dedicare a quest'opera una serie di approfondimenti, nel tentativo di fare finalmente chiarezza. Era il 1995 quando fu siglato il primo accordo importante. E da allora si sono susseguite modifiche, ruspe al lavoro, stop per le inchieste della procura, e ancora critiche e revisioni. Nel 2003 prese il via quello che sembrava essere il progetto definitivo: la grande stazione sotterranea dell'archistar Norman Foster. Un'opera enorme, impegnativa ma che al tempo sembrava imprescindibile. La motivazione? La necessità di dare ai treni veloci una stazione altrettanto rapida, nella quale i vagoni potessero fermarsi e ripartire senza perdere tempo a tornare indietro, come accade a Santa Maria Novella e in tutte le stazioni di testa, ovvero nelle quali i binari 'muoiono'. Obiettivo secondario (ma non troppo) rimettere la stazione cittadina a disposizione del trasporto regio-

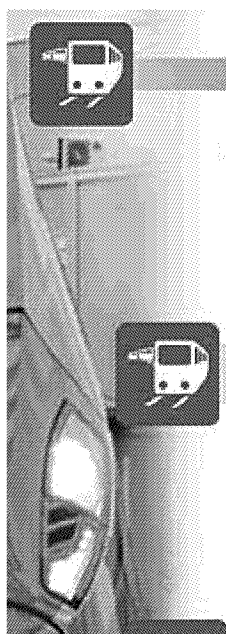
nale. Così, nel 2009 presero il via i primi lavori agli ex Macelli e due anni dopo si arrivò all'accordo tra ministero delle Infrastrutture, Regione e Comune. Tanti cantieri e tanti soldi dopo, eccoci a tre giorni fa. Dopo vari segnali di caduta in disgrazia della stazione sotterranea, Ferrovie ed Rfi hanno presentato la nuova proposta: niente Foster, ma potenziamento di Santa Maria Novella e Campo di Marte. Sì al tunnel sotto Firenze, prevalentemente per i treni veloci

PERCORSO TORTUOSO

Un cantiere che ha conosciuto lunghi stop e milioni di euro spesi inutilmente

che non fermano in città. E pazienza se è già stata scavata una buca lunga 550 metri, larga 60 e profonda 10, o se si sono già spesi più di 200 milioni per la Foster. Oltre allo spreco di risorse resta una domanda di fondo: se la stazione di testa non risolveva prima i problemi, davvero adesso ci riuscirà? Oppure i treni alta velocità sceglieranno più volentieri il tunnel (ormai senza fermata) e Firenze e la Toscana avranno davvero perso il treno?

Lisa Ciardi



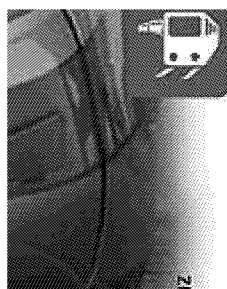
I PROGETTI

L'ULTIMA IPOTESI

Riprende la precedente idea di Fs: tunnel dalla stazione di Campo di Marte a quella di Castello, ma senza la Foster

L'ALTERNATIVA DI FS

Tunnel da Campo di Marte a Rifredi, per i treni Av e i regionali che non fermano a S.M. Novella. Stazione a Campo di Marte



SOLUZIONE ROSSI

Tunnel Campo Marte-Rifredi per l'Av. Regionali in superficie e stazione sotterranea a S.M. Novella

