

Tav, ecco le risposte a Nardella

Parla l'architetto della Regione che seguì tutto l'iter

■ In Nazionale e alle pagine 4 e 5



DOPO IL RIBALTONE TAV

LA TRAMVIA E I LAVORI AL MUGNONE
«LA SOLUZIONE FOSTER HA CONDIZIONATO SCELTE IMPORTANTI, COME LA SAGOMATURA DEL MUGNONE E LA LINEA 2 DEL TRAM» DICE L'ARCHITETTO NOVELLI



‘Le opere accessorie fatte a che servirebbero?’

di OLGA MUGNAINI

DIECI domande, perentorie. Ma per molti dei quesiti posti dal sindaco Nardella alle Ferrovie si conoscono già le risposte. Ne è convinto l'architetto Pietro Novelli, che in qualità di ex responsabile della "Sostenibilità dello sviluppo locale" della Regione, nel 1998 seguì l'iter la procedura per la valutazione dell'impatto ambientale della stazione Foster.

Architetto Novelli, perché secondo lei Ferrovie ha cambiato idea sulla Foster?

«L'impressione è che sia per risparmiare. Sulla linea Torino-Lione stanno facendo le stesse scelte. E' anche probabile che tutti gli spazi previsti alla Foster non vengano più ritenuti commercialmente appetibili».

Si riparla di Campo di Marte.

«Il parere negativo della Regione fu chiaro, seguito da quello del competente ministero dell'ambiente. E il motivo è ancora lo stesso: il trasporto dell'alta velocità non sa-

rebbe connesso al trasporto regionale che resta su Santa Maria Novella. Quindi, forse un'ottima soluzione per Ferrovie, pessima per i toscani. Direi impraticabile. E oggi credo che sarebbe esattamente lo stesso».

Perché così buona per Ferrovie?

«Perché tutti quei terreni sono loro. Quello di Campo di Marte fu il primo masterplan presentato. E in pratica la stazione lì sarebbe stata finanziata da interventi edilizi da realizzarsi attraverso una serie di cambi di destinazione urbanistica».

Fra i quesiti posti dal sindaco c'è questo: il Comune sarà libero di decidere cosa fare della Foster, se non diventerà stazione?

«Auguriamoci che diventi la nuova stazione Av ma comunque la situazione è delicata perché Ferrovie potrebbero avere idee di messa a reddito di quanto già realizzato e questo non sempre coincide con l'interesse pubblico. In pratica si tratta di iniziare un braccio di ferro e mi auguro che il sindaco tenga duro».

La decisione di realizzare la stazione Tav ai Macelli, quante altre scelte ha condizionato?

«Moltissime. Basti pensare a tutte le opere di sagomatura del Mugnone affinché non ci fosse il rischio che si alluvionasse la futura stazione. E poi la linea 2 della tramvia, perché per andare da Peretola a Santa Maria Novella era meno impegnativo passare da Porta a Prato,

STAZIONE ALTA VELOCITA' Le Fs volevano Campo Marte per motivi d'interesse ma fu bocciata dalla Regione

che dai Macelli. Oltretutto su quel tratto ci sarebbe già stata la sede ferroviaria e sarebbe costata enormemente meno».

Ma anche Ferrovie ha finanziato poi la tramvia.

«Sì, perché in un primo momento era previsto il un *people mover* per collegare la stazione Tav, che

all'inizio era pensata all'altezza di viale Redi-Belfiore, con Santa Maria Novella. Poi il *people mover* è saltato perchè nessuno lo voleva gestire e al suo posto è stata finanziata una sosta della tramvia alla nuova stazione».

Si ricorda quanto costa l'intera operazione di Ferrovie?

«Sì, 915 milioni, stazione più nodo di attraversamento. Intanto se ne sono già spesi circa 300 per il "buco" di stazione non finita e opere collaterali. Se non ci fossero stati tanti incidenti di percorso, come questa grana delle terre di scavo, forse sarebbe tutto già finito come a Bologna».

Lei, come tecnico e come cittadino cosa si augura oggi?

«Che Nardella riesca a far finire la stazione lì dove è stata iniziata. Magari col progetto ridimensionato se Ferrovie vuole risparmiare, ma il Comune dovrebbe pretendere di arrivare in fondo e assicurarsi che il collegamento tra l'AV e il trasporto locale sia garantito per tutti i cittadini toscani».



Il cantiere

I costi iniziali

Il progetto iniziale parlava di 915 milioni, per realizzare la stazione più nodo di attraversamento. Intanto se ne sono già spesi circa 300 per il "buco" di stazione non finita e opere collaterali.

