

■ **FIRENZE** Le Ferrovie per ora mantengono i treni in superficie aumentando la capacità della rete. Regione e Comune prendono tempo

Cancellata la nuova stazione, sì al tunnel ma senza fretta

DI FERDINANDO SEMBOLONI

Sì al tunnel, no alla stazione Foster, questa la proposta delle Ferrovie alla Regione Toscana e al Comune di Firenze alla riunione romana del 18 ottobre cui hanno partecipato tra gli altri l'ad di Ferrovie Renato Mazzoncini, il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e il sindaco di Firenze Dario Nardella. Le stazioni fiorentine dell'Alta velocità (AV) rimarranno le attuali: S.Maria Novella e Campo di Marte. Il nuovo sistema di segnalamento ancora da realizzare dovrebbe assicurare una maggior capacità del nodo fiorentino, per garantire la percorrenza dei treni regionali e di quelli AV anche senza il tunnel. Regione e Comune vogliono vederci chiaro e si prendono trenta giorni di tempo per dare una risposta. Il tunnel da Campo di Marte a Castello è rimasto invariato e passerà dalla ex-stazione Foster senza fermata a meno di ripensamenti. Il tunnel accoglierà i treni veloci da Roma a Milano che non si fermano a Firenze, e quelli che partono da Campo di Marte, 43 su un totale di 91 tra Freccie e Italo (il doppio considerando anche l'altra direzione), e che in assenza di tunnel utilizzeranno i binari in superficie come avviene ora. Sul piano pratico, probabilmente l'idea è di utilizzare il nuovo sistema di segnalamento e rimandare la realizzazione del tunnel. In questo modo si evita di pagare le penali a

rispetto al tunnel che è rimasto, almeno sulla carta. Resta il problema di cosa fare del grande scavo della stazione Foster, i cui lavori sembrano procedere anche perché è impossibile lasciare incompiuta e in sicurezza un'opera del genere. Potrebbe essere la futura stazione per gli autobus regionali e a lunga percorrenza, con l'accordo di Ferrovie e del Comune. Nardella promette comunque di ascoltare il parere di tutti. Inutile sprecare parole sul dispendio di soldi e energie per giungere a questo risultato pasticciato. L'accesso ai collegamenti ferroviari rimane nell'area centro-orientale della città, come era stato progettato dal Poggi all'epoca di Firenze capitale, mentre lo sviluppo attuale guarda piuttosto a occidente. Si costruisce un tunnel con due curve pensato per giungere alla nuova stazione che non si realizzerà più, passando sotto la Fortezza e creando inutili rischi agli edifici soprastanti. A questo punto, penali a parte, varrebbe la pena di studiare un percorso che dalle Cure passando sotto le colline raggiunga direttamente Castello evitando curve e danni all'edificio, riprendendo in parte l'idea del Piano regolatore del 1962. Se il progetto del tunnel dovesse rimanere quello attuale senza fermata alla stazione Foster - e il traffico richiedesse ulteriori binari - andrebbe seriamente considerata la soluzione proposta dall'Università e sostenuta dai No Tav coi sei binari in superficie e la stazione AV a Statuto.

Condotte, l'impresa che si è aggiudicata l'appalto, e di predisporre un nuovo progetto per la soluzione che era stata individuata un mese fa e cioè un tunnel sotto gli attuali binari, che Rossi voleva esteso anche S. Maria Novella sotto la quale si prefigurava una stazione sotterranea doppiata di quella in superficie. Ancora il progetto definitivo non c'è, ma allo stato attuale la decisione fa gli interessi in primo luogo delle Ferrovie e in parte del Comune, mentre la Regione sembra quella più penalizzata. Le Ferrovie annullano la nuova stazione che ritengono troppo dispendiosa e poco commerciale, mantengono le due stazioni attuali e possono realizzare il tunnel per avere i binari dedicati ai treni AV in transito. L'amministrazione comunale, molto sensibile agli interessi del turismo, settore cruciale per l'economia fiorentina, trova confermata la centralità di S. Maria Novella a due passi dall'area monumentale senza la concorrenza della nuova stazione. Mentre la Regione che ha sempre sostenuto il sotto-atteveramento per garantire i pendolari, si trova un po' spiazzata dal tunnel di incerta realizzazione. Se il tunnel non si realizza Firenze perde circa 800 milioni di investimenti che significano posti di lavoro, anche se Nardella reclama quei soldi per riqualificare tutte le stazioni della cintura metropolitana. Gli oppositori al progetto, i No Tav, sono felici e comunque in guardia



la SCHEDA

Ecco le soluzioni proposte per il nodo ferroviario fiorentino e la nuova stazione dell'Alta velocità (AV).

- **1962** Il Piano regolatore di Firenze prevede la nuova stazione centrale a Castello e la deviazione della ferrovia a nord, sotto le colline, da Coverciano a Castello. La stazione di S. Maria Novella diviene terminal della nuova stazione di Castello e si dismette quella di Campo di Marte. Il progetto ebbe il parere negativo delle Ferrovie dello Stato (FS).
- **1989** Con la linea direttissima Firenze-Roma in completamento, il Piano dei trasporti della Regione Toscana prevede un tunnel che attraversando in sotterranea l'Arno all'altezza di Ponte Vecchio raggiunge una nuova stazione sotto quella di S. Maria Novella e prosegue verso nord in sotterranea. Il progetto venne abbandonato perché troppo rischioso e costoso.
- **1992** Le Ferrovie prevedono la stazione AV a Campo di Marte e il passaggio cittadino interamente in superficie. La proposta ebbe il parere negativo di Regione Toscana, Provincia e Comune di Firenze favorevoli al sotto attraversamento della città.
- **1995** L'Accordo tra Ministero, Regione, FS e TAV conferma definitivamente la nuova tratta Bologna-Firenze che viene realizzata dal 1996 al 2008.
- **1998** Il Piano guida del Comune di Firenze colloca la nuova stazione AV lungo il primo tratto di viale Redi, all'incrocio col viale Belfiore. Il progetto non ottiene l'approvazione a causa della prevista demolizione di una palazzina degli anni '30 tutelata dalla Soprintendenza.
- **1999** La Conferenza dei servizi approva il progetto definitivo del passante ferroviario sotterraneo con un tunnel da Campo di Marte a Castello, rimandando la decisione sulla nuova stazione AV.
- **2003** La Conferenza di servizi approva il progetto definitivo della nuova stazione AV nell'area degli ex-Macelli, dopo il concorso internazionale vinto dal gruppo Foster.