

domenica
9 ottobre 2016

Testata:
TOSCANA OGGI

Pagina:
1

Dalla Foster alla Tirrenica un oltraggio alla Toscana

LEDITORIALE Dalla Foster alla Tirrenica un oltraggio alla Toscana

di MARCELLO MANCINI

Non si può dire che la giravolta sui lavori per far passare da Firenze i treni super

veloci sia una sorpresa. Eravamo in tanti, da tempo, a domandarci che cosa succedesse dietro i pannelli delle recinzioni cieche che delimitano i cantieri fiorentini della Tav. Un po' tutti ci si chiedeva il motivo dei misteri, dei ritardi e delle incertezze, covando sospetti e scetticismo, aggravati dall'intreccio con le inchieste giudiziarie su quest'Alta velocità troppo lenta. Ma la decisione di rimangiarsi il progetto, compresa la terra già scavata, il tunnel e la stazione, senza alcun rispetto per chi ha fin qui subito il morso delle ruspe e delle trivelle sul proprio corpo, cioè Firenze e i fiorentini, a me sembra un oltraggio. Al pari della Tirrenica per altre opere previste sul territorio toscano - penso alla Tirrenica - figlie dell'incertezza politica contingente alle varie epoche, che però non giustifica la mancanza di rispetto verso le nostre popolazioni. Non voglio entrare nel merito delle contrapposizioni tra favorevoli e contrari alla Tav; so bene che cosa significhi e che rischi comporti scavare nel ventre di Firenze, per cui sarebbe stato meglio, se possibile, evitarlo fin dall'inizio. So bene anche che le Ferrovie torneranno a promettere, contestualmente, una attenzione speciale alle linee percorse dai nostri lavoratori pendolari. Tutta da verificare. Ma a cose fatte, a soldi spesi - e molti altri da spendere per gli indennizzi a chi ha vinto l'appalto e non potrà lavorare - dovranno dirci che ne sarà del lavoro già fatto e chi si accollerà il saldo di quelli che, a questo punto, si profilano come veri sprechi di denaro. Poi, detto fra noi, mi piacerebbe davvero sapere a che cosa è dovuto il dietro front delle Ferrovie, per il quale capisco che ci sia chi ha tirato un sospiro di sollievo, brindando alle scampate vibrazioni per il passaggio dei treni e ai cessati pericoli per i palazzi soprastanti. Confesso che non mi accontento di farmi raccontare che le innovazioni tecnologiche maturate nei 21 anni da quando era stato scelto il sottoattraversamento di Firenze - e quindi scaricando la colpa solo dei ritardi: attribuiti a chi? - rendono superflue le vecchie idee, di cui una parte già realizzate, e permettono oggi di fare con quello che già esiste. In altre parole: può bastare la monumentale Stazione di Santa Maria Novella, che è una straordinaria opera realizzata durante il regime fascista dall'architetto Michelucci (lo stesso che ha immaginato la Chiesa sull'Autostrada) e che, ora si scopre, è così funzionale che con qualche ritocco potrà sostenere l'impatto con i treni super veloci del Duemila, ottant'anni dopo la sua costruzione. Avevamo capito, questo sì, che la faraonica stazione sotterranea immaginata da Norman Foster sarebbe stato un altro monumento al genio delle archistar contemporanee, cestinato dalla crisi di rigetto, o dalla maledizione, della città di Brunelleschi e Michelangelo.

segue da pagina 1

In somma, era diventato chiaro che l'ignaro Foster avrebbe fatto la stessa fine di Isozaki, il quale nel 1998 aveva vinto un concorso internazionale con una Loggia per l'uscita della Galleria degli Uffizi su piazza Castellana configurando altre proposte firmate da Gae Aulenti, da Mario Botta, da Vittorio Gregotti - pensando di vederlo realizzato entro il 2003 e invece ancora oggi, nonostante

i periodici interessamenti dei ministri di turno, ultimo Dario Franceschini qualche giorno fa, si sono persi gli orizzonti; inghiottito come il progetto di Jean Nouvel per l'area che ospitava la filiale Fiat di Viale Belfiore: 31 mila metri quadrati nel centro della città, trasformati da anni in una indecifrabile voragine. Soprassedendo sulla fatica per realizzare il nuovo Palazzo di Giustizia e il polo universitario di Novoli, la Scuola dei carabinieri a Castello, arrivati

al traguardo con oltre vent'anni di ritardo. E non soltanto per colpa dell'eterno conflitto fra l'architettura classica e quella contemporanea, considerata un'intrusa a Firenze.

Non dimentichiamo che la madre di tutti i ritardi dello sviluppo della città, è il blocco della cosiddetta variante Fiat

Fondiaria, voluto dal segretario del Pci Achille Occhetto nel 1989, che conteneva tutte le funzioni di Novoli e Castello, alcune delle quali - pensate

sono ancora da completare. Ora sono le Ferrovie - e le istituzioni che hanno subito il nuovo destino della Tav - a lasciare il corpo di Firenze su un tavolo operatorio, con cannule, cateteri, sonde a penzolare e senza suture alle ferite. Mentre la vicina Bologna - aeroporto, alta velocità e stazione sotterranea mega galattica già a pieno regime - è pronta a gufare. Altri danni per Firenze. Per i quali non si saprà mai a chi far pagare il conto.

Marcello Mancini