Il futuro della città

Nardella dà il via libera alla "Grande Foster" "Ma senza ipermercati"

Sì alla copertura della stazione, che però dovrebbe rimanere un "supporto" di Santa Maria Novella

MASSIMO VANNI

TAV, l'ultima svolta. Niente più mini-Foster. Niente più semplice fermata, tra viale Belfiore e via Circondaria: «Mi piace la copertura disegnata da Norman Foster, credo che dobbiamo salvaguardare la possibilità di un'opera architettonica contemporanea a patto che la nuova stazione non sia la stazione principale di Firenze», è l'apertura del sindaco Dario Nardella dopo mesi e mesi di discussioni sul progetto Tav.

Una «Foster 2.0», è il nuovo approdo di Nardella. Una stazione passante, che non rubi il ruolo di Santa Maria Novella. Una stazione «di sostegno», come lo è la Tiburtina per la stazione Termini a Roma, dove fermino i Frecciarossa che non possono essere accolti da Santa Maria Novella. Una stazione però che non preveda i 30mila metri quadrati di centro commerciale: «Non sono sostenibili», dice il sindaco. Non può essere tutto esattamente com'era. Ma per la tecno 'vela' di Foster, tutta acciaio e vetro, quello di Nardella è un sostanziale via libera.

Sembra un gioco dell'oca, passare di casella in casella per poi tornare daccapo. Ma non è proprio così: «Quello che distingue le due stazioni non è la copertura architettonica o la dimensione ma la funzione», tiene a dire il sindaco. E la funzione di Santa Maria Novella, sostiene il sindaco, non è in discussione: gran parte della Tav deve passare in superficie e deve fermare tra le vecchie mura costruite da Michelucci.

Dunque, ricapitolando, si scaverà il tunnel sotto la città. Perché a questo punto non se ne può fare a meno: tra penali, macchinari e cantieri aperti, ha già detto Ferrovie, cancellarlo dal progetto costerebbe perfino di più della realizzazione. Il grosso dei treni Tav però continuerà a correre in superficie e a fermare a Santa Maria Novella. Si farà però anche la stazione passante Foster, così come l'archistar inglese l'ha disegnata. Ma avrà solo una funzione di rincalzo, una sorta di polizza d'assicurazione contro il rischio di essere saltati: «Gli stessi tecnici ci dicono che senza una seconda stazione il 20-30% dei convogli potrebbe by passare Firenze e andare direttamente a Milano o a Roma», riflette il sindaco. E se stazione dev'essere tanto vale che sia un'opera di architettura contemporanea: una porta ideale, così come Santa Maria Novella rappresenta l'accesso al centro storico rinascimentale, aperta verso il nuovo quartiere di Novoli, il Palagiustizia e l'area metropolitana della Toscana centrale.

Non è una decisione scontata, quella di realizzare il progetto Foster. Non lo è perché Ferrovie non lo vuole.

Non vuole la copertura e non vuole neppure una seconda stazione. Non vuole al punto da essere pronta a pagare una penale di 4 milioni per la mancata realizzazione della copertura, che la società Condotte (che controlla il consorzio Nodavia titolare dell'appalto) ha già ordinato. Ferrovie si è convinta che i costi di gestione della stazione che Ferrovie stessa ha ideato e approvato (6 milioni l'anno) siano insostenibili.

La svolta di Nardella non è però una curva imboccata in solitaria: «Ne stiamo parlando assieme con il presidente Rossi», chiarisce il sindaco. Facendo intendere che sulla 'rinascita' della stazione Foster, anche se menomata dalla parte commerciale, tra Palazzo Vecchio e Palazzo Sacrati Strozzi, c'è una sostanziale intesa.

Del resto la Regione è apparsa contraria alla cancellazione della Foster fin dal primo momento. E a questo punto resta un solo rebus da sciogliere: quello del collegamento tra le due stazioni. Come farlo? Il sindaco pensa ad una navetta del tipo di quelle esistenti negli aeroporti di Roma e Parigi, per muoversi da un terminal all'altro.

Nardella dà il via libera alla "Grande Foster" "Ma senza ipermercati"

Firenze-Milano: patto sulla moda Alleanza per l'anno di Leonardo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'OPERA

Dobbiamo salvaguardare la possibilità di avere un'opera architettonica contemporanea

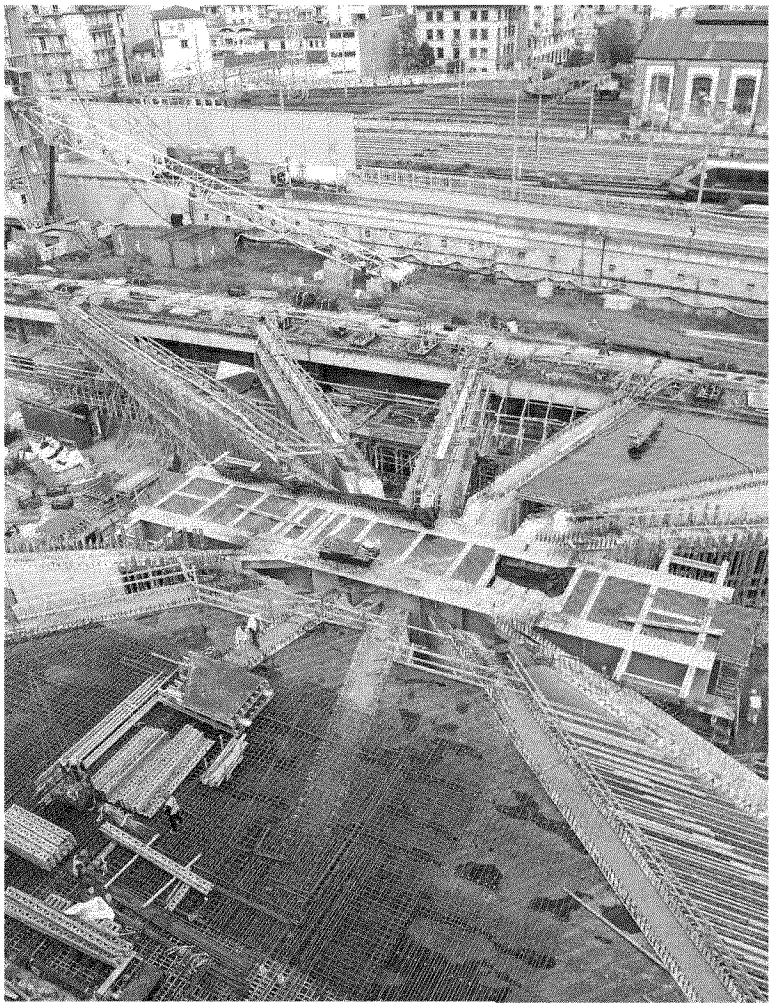
Il sindaco Nardella

IL RISCHIO

I tecnici dicono che senza una seconda stazione il 20-30% dei convogli potrebbe bypassare la città

LA NAVETTA

Simile a quella degli aeroporti, potrebbe essere usata per collegare i due terminal ferroviari



I NUMERI

1

LA FOSTER 2.0
Sì alla copertura dell'archistar inglese, no ai 30mila metri di mercati

2

LA TAV SI DIVIDE
Il grosso a Santa Maria Novella, quel che resta fuori in transito nel tunnel

3

DUE IDEE CONTRARIE
La Tav nasce con due stazioni, le tramvie tutte a Santa Maria Novella

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.