

Tav, via libera alla stazione Foster Ma sarà un nodo di interscambio

Firenze: sì anche al maxi tunnel. Vertice ieri dal ministro Delrio

Ilaria Ulivelli
FIRENZE

LA STAZIONE Foster si farà. Evitando tanti contenziosi e penali multimilionarie certe. Ma sarà una stazione 2.0, ovvero rimodulata in base alle esigenze mutate dei viaggiatori e della città nei vent'anni che la separano dalla sua progettazione originaria.

Il vertice di ieri al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha messo un punto fermo sulla realizzazione del nodo fiorentino dell'alta velocità, dopo il valzer delle ipotesi che, in questi mesi dal luglio scorso, ha fatto balenare mille scenari alternativi. La volontà politica c'è. Certo che è ne-

CONFERMA

Ribadita la centralità della stazione di Santa Maria Novella

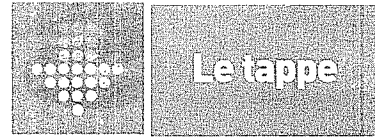
cessario verificare se è tecnicamente realizzabile e se è economicamente sostenibile.

In sostanza la Foster, nella zona fiorentina degli ex Macelli, secondo la riprogettazione proposta dal sindaco di Firenze Dario Nardella, non dovrà essere un'inutile cattedrale nel deserto. E la città non dovrà patire uno scavo nel suo ventre soltanto per dare spazio ai treni velocissimi che senza fermata per l'alta velocità l'avrebbero, in molti casi, bypassata. La realizzazione della stazione salva il potenziamento del servizio ferroviario pendolare per cui la Regione Toscana non avrebbe lasciato il campo di battaglia.

Archiviata l'idea del centro commerciale monstre: anche quello sarà riproporzionato ai volumi di passeggeri, parecchio ridotti rispetto alle previsioni iniziali. Anche perché il centro di gravità del trasporto ferroviario resterà la stazione di Santa Maria Novella. In ogni caso, il maxi scavo lungo tre campi di calcio in fila non sarà uno spreco da riempire. Non finirà nel cestino neppure la 'vela' artistica progettata da Norman Foster: il grande squalo emergerà con le sue vetrate dalla pancia della stazione sotterranea. Dove troveranno posto anche nuovi funzioni sin qui non previste, come la stazione dei bus.

Insomma, la Foster 2.0 sarà un hub di interscambio che farà posto ai treni ad alta velocità, ai bus turistici e di linea. Un luogo di interscambio ferro-gomma, come piace dire ai tecnici. Per fare ciò si dovrà riprendere in mano il progetto e modificarlo: dovranno essere fatti studi che verifichino la tenuta dei solai, capaci di sopportare il peso di centinaia di pullman. Detto ciò, campacavallo, conoscendo i tempi dell'italica burocrazia.

ALL'INCONTRO convocato dal ministro Graziano Delrio hanno partecipato, alla presenza del vicesegretario Riccardo Nencini e di Ennio Cascetta, responsabile della struttura tecnica di missione del Mit, il sindaco di Firenze Dario Nardella, l'assessore ai Trasporti della Regione Vincenzo Ceccarelli, e per il gruppo Fs Italiane l'ad Renato Mazzoncini, l'ad di Rfi Maurizio Gentile e l'ad di Fs Sistemi Urbani, Carlo De Vito.



Il progetto

Il progetto della stazione alta velocità a Firenze nasce nel '95. Nel 2003 l'archistar Norman Foster conclude il progetto: previsto un tunnel di 7,5 km tra le stazioni di Castello e di Campo di Marte

I costi

L'importo del progetto è di 1,6 miliardi. I lavori per la stazione sotterranea vengono bloccati per 2 anni da inchieste giudiziarie. La stima dei costi di gestione è di 10 milioni annui

Lo stop

Nei mesi scorsi, Ferrovie boccia la Foster perché antieconomica. Il sindaco fiorentino Nardella e il governatore Rossi difendono la Foster ammettendo solo parziali modifiche

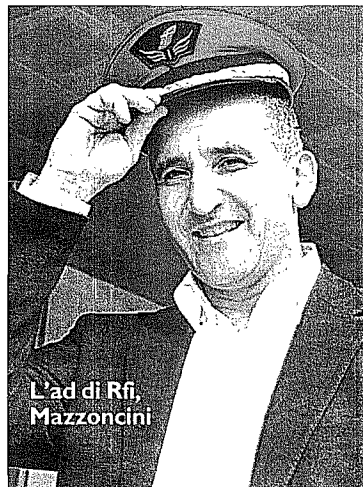
NOVITA'

Sottoterra gli scambi tra treni, bus di linea e turistici
Si allungano i tempi





VORAGINE Lo scavo profondo decine di metri destinato ad accogliere la stazione sotterranea dell'alta velocità



L'ad di Rfi,
Mazzoncini