

Il sindaco Nardella: con Ferrovie abbiamo trovato la quadratura Anche i bus sottoterra alla Foster, e una nuova strada anti ingorghi Firenze 2023, il puzzle delle stazioni

«Abbiamo fatto passi in avanti in un'opera che era bloccata. Abbiamo raggiunto la quadratura del cerchio». Il sindaco Dario Nardella è sicuro: nella storia infinita dell'Alta velocità, con l'ultima versione della sistemazione di tunnel e stazione Foster, si è messo un punto fermo. Si faranno il tunnel e una stazione «mini», senza shopping center e secondaria per l'Alta velocità, per cui resterà centrale Santa Maria Novella. Alla nuova Foster, in superficie e nel primo piano interrato, ci sarà spazio per i bus extraurbani (ora divisi tra la stazione Sita a Santa Maria Novella e la Leopolda), quelli a lunga percorrenza (che ora affollano piazzale Montelungo, all'uscita del binario 16 sempre di Santa Maria Novella) e per i pullman turistici (ma solo come fermata, il parcheggio resterebbe Peretola). Una sfida importante, perché comunque sarà necessario rivedere in parte i progetti.

Il primo aspetto, in questa vicenda infinita, sono i tempi. Regione, Palazzo Vecchio e Ferrovie si sono dati un mese di tempo per la prima verifica economica e generale della sostenibilità del progetto. Se ci sarà un sì immediato (difficile, ma possibile) la «project review», la verifica sulla progettazione della Foster — soprattutto sui solai, che dovranno reggere i bus — potrebbe durare solo sei-otto mesi. Nel frattempo, bisognerà attendere il via del ministero dell'Ambiente per portare le terre di scavo a Santa Barbara: i tempi per far «decantare» le terre nell'ex miniera paiono rad-

doppiati. Quindi se prima erano previsti 3 anni per il tunnel, ora potrebbero volercene 4-5 almeno. Insomma, come sarà la Firenze del ferro nel 2023?

Il punto di caduta potrebbe essere questo. Santa Maria Novella resterà centrale per Alta velocità (arriverà lì il 60% di tutti i treni Tav, come oggi) e trasporto pendolari (che dovrebbe, nelle intenzioni della Regione, aumentare). Alla Foster si dovrebbero trasferire i Frecciarossa che ora fermano a Campo di Marte (l'8% del totale quotidiano). Nel tunnel passeranno i Frecciarossa che non fermano a Firenze: uno su tre, attualmente, del totale dei 200 treni Tav che passano dai binari fiorentini. Campo di Marte (da dove parte un treno per Santa Maria Novella ogni 5 minuti) accoglierà i treni regionali, così come Rifredi (il cui traffico è aumentato del 130%). Nel frattempo, Ferrovie migliorerà il sistema di sicurezza aumentando la capacità della rete: già a fine 2018, anche senza tunnel, si capiranno gli effetti. Ma l'altra novità del progetto arrivato mercoledì a Roma sono i bus.

Sarebbero circa mille i passaggi di bus che si trasferireb-

bero alla Foster, con una quantità di passeggeri superiore a quella ipotizzata anche per la versione originale della stazione Alta velocità. Circa 500 passaggi al giorno (per 250 bus in totale, in arrivo e partenza) extraurbani come Sita, Lazzi e Cap. Ancora: 300 passaggi di bus turistici (con punte che possono arrivare a mille). E altri 200 a lunga percorrenza (ma questa è una stima, nessuno sa quanti siano). Numeri che potrebbero far impazzire il traffico: una via di fuga, prevista nel piano strutturale, sarà la nuova strada dal Romito al Cnr in via Reginaldo Giuliani, nel sedime ferroviario ora usato per i cantieri.

Tutto sistemato? Beh, veramente no. Con almeno 9 milioni (stimati) di passeggeri sui bus, oltre a quelli dell'Alta velocità, c'è da studiare un collegamento veloce con Santa Maria Novella. A questo servirebbe il «people mover». Lì vicino ci sarà la linea 2 della tramvia, che però sarà a forte rischio «intasamento» nelle

ore di punta. Servirebbe una fermata sulla massicciata ferroviaria accanto alla nuova Foster, per un collegamento veloce con i treni che passano da Santa Maria Novella verso Rifredi. Lo spazio non è enorme ma non farla sarebbe un paradosso, per una stazione «intermodale», come l'ha definita il sindaco. Per il collegamento con Santa Maria Novella l'altra ipotesi è quella del tapis roulant. Meno veloce, ma meno costoso. E i problemi non finiscono qua.

Il primo è quello dei tempi che non combaciano con la realizzazione delle altre opere: per vedere il primo bus spostato nella Foster bisognerà attendere il 2023, almeno. Ma dal 2018 la stazione dei bus extraurbani a Santa Maria Novella dovrebbe chiudere, quando partirà la tramvia. Solo un esempio di quanto sarà difficile correggere in corsa decisioni prese 20 anni fa, e che solo ora arrivano a concretizzarsi.

M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La rete



Santa Maria Novella

Continuerà ad accogliere il 60 per cento dei treni Tav, come ora, e amplierà le linee regionali



Campo di Marte

Potrebbe perdere tutti i treni ad Alta velocità, diventando tutta al servizio delle linee regionali



Rifredi

È già, e rimarrà, la stazione più importante per le linee regionali dal nord della Toscana e dalla costa



Via Circondaria (Foster)

Sarà la seconda stazione per i treni ad Alta velocità, e il centro di scambio con tutti i bus extraurbani

Il vertice

● L'ultimo proposta di soluzione sul nodo fiorentino dell'**Alta velocità** è arrivata dal **vertice** romano di mercoledì scorso. Convocato presso il ministro dei trasporti Graziano **Delrio**, erano presenti i vertici di Ferrovie, a partire dall'Ad Renato **Mazzoncini**, il viceministro Riccardo **Nencini**, il presidente toscano Enrico **Rossi** e il sindaco di Firenze Dario **Nardella**.

La nuova rete

