

## Dalla navetta alla tramvia quale futuro per la Foster

TAV, la riconferma non basta. Dopo aver stabilito, dopo sei mesi di discussioni, che si fa quello che era stato stabilito, cioè tunnel e stazione Foster, Comune e Regione non hanno più alibi. Dovranno sciogliere i nodi ancora irrisolti. A cominciare dalla stazione Circondaria, che era stata pensata come punto di scambio fra treni pendolari e Tav, cancellata poi dalla giunta Renzi. Per continuare al rebus del collegamento tra la stazione di Santa Maria Novella e la futura stazione disegnata dall'archistar Norman Foster.

CIUTI E VANNI A PAGINA III





1-111

Le 4 questioni irrisolte del progetto Alta velocit su cui Ferrovie e governo dovranno decidere

# Ilfuturo della Hoster

#### ILARIA CIUTI E MASSIMO VANNI

on potranno cavarsela così. A partire dalla scorsa estate, quando dopo il ripensamento delle Ferrrovie il sindaco Dario Nardella sembrò rimettere in discussione l'intero progetto Tav, una formazione a tre punte fatta di amministratori fiorentini, governo toscano e segretario Pd Dario Parrini, ha percorso mesi di discussioni per arrivare a riconfermare tunnel e stazione Foster. Solo che la riconferma non basta. Ci sono ancora rebus aperti che non possono più essere rinviati. E dopo la ratifica s'impone ora una messa a punto del sistema.

È urgente riconsiderare la stazione Circondaria, pensata come punto d'approdo dei convogli ferroviari regionali e di scambio tra questi e i treni Tav. Eppoi, come collegare - fisicamente e funzionalmente - la stazione Santa Maria Novella con la Foster? Perché è fuor di dubbio che le due stazioni, comunque si vogliano distribuire i Frecciarossa,

rappresentano i due volti e i due centri della città: quello storico monumentale e quello più moderno con l'università e il Palagiustizia. Basta la linea 2 come 'trait d'union'? Non solo. Prevedere alla Foster un terminal bus impone una parziale riprogettazione della stazione. Che fine farà la 'vela' di Foster, segno di contemporaneità coerente con il secondo centro?

Il presidente del Consiglio Eugenio Giani riconosce che la partita non è chiusa: «Finalmente si è riconosciuta la centralità di Firenze nel sistema italiano, manca però la connessione tra futura stazione Foster e stazione Centrale», avverte rilanciando il 'people mover'. «Si è partorito un mostriciattolo», dicono i No Tav. «Nessuno si rende conto che, se si crea un interscambio bus-Tav si taglia fuori il trasporto regionale?» Mentre i 5 Stelle parlando di «confusione del Pd».

ORIPRODUZIONE RISERVATA

# la Repubblica firenze

#### LATRAMVIA



LPENDOLARI

## Binari liberi per i viaggiatori dei treni locali

CIRCONDARIA, chi l'ha vista? Non quella Tav, a 25 metri di profondità. Quella di superficie per i treni pendolari. Qualcuno ne ha più sentito parlare? Il più grande errore urbanistico di Matteo Renzi sindaco, a sentire i tecnici trasportisti, è averla cancellata. Averla barattata, assieme alle altre stazioni metropolitane, per 80 milioni per il Comune. Così facendo non si è cancellata una fermata. Si è cancellato il punto focale di interscambio tra i treni regionali e Frecciarossa. E con questo anche la ragione della stazione Foster.

Era stata concepita per «portare l'intera Toscana alla stazione Tav»: per consentire cioè che chi abita a Lucca o a Siena potesse scendere dal treno pendolare, prendere l'ascensore per il binario sotterraneo e montare sul treno Tav. Perché tutti i treni Tav, nell'idea iniziale dovevano fermare alla Foster.

Ovvio che, una volta cancellata, Ferrovie abbia avuto buon gioco a sostenere che la Foster rischia di diventare un deserto dei tartari.

Con il risultato, adesso, se la stazione Circondaria non verrà ripristinata, quando scende a Santa Maria Novella il pendolare dovrà pregare che il treno che sta aspettando sia uno di quelli che non ferma alla Foster. Possibile che al tavolo del vertice Comune-Regione-Ferrovie non se ne sia parlato? Che nessuno abbia posto il problema della stazione Circondaria?

Possibile. Semplicemente non se ne è più sentito parlare. Neppure in questi mesi di discussione riaperta sul futuro Tav. Perché, al solito, la discussione è rimasta comunque circoscritta ai palazzi. Si è deciso di fare, disfare e poi fare comunque, ma senza un percorso pubblico che potesse assicurare una larga partecipazione. Eppure tutti i tecnici insistono a dire che ripristinare la stazione Circondaria, cioè il punto di scambio tra treni regionali e Tav, è adesso la cosa più urgente. E tanto più rischia di diventarlo se alla Foster si realizzerà un 'Terminal bus' omnicomprensivo. Perché chi arriva alla Foster rischia di essere obbligato a raggiungere Santa Maria Novella per salire sulla Tav.



### Tre mezzi collegati con la linea 2

TRAMVIA-treno-bus. Il primo hub intermodale treno-bus che le Ferrovie potrebbero fare in Italia, trasformando la Foster in una stazione ferroviaria e un'autostazione per bus extraurbani e turistici, può diventare un nodo a tre invece che a due. Scendi dal treno Av (Alta velocità) o dal pullman in viale Belfiore, vuoi andare in centro, a Santa Maria Novella, a Careggi: sali sul tram. E' vero che il vero hub tramviario è a Santa Maria Novella dove convergeranno le linee 1, 2 e 3, ma dalla Foster, via tram, ci si arriva in pochi minuti e lì si scende o si scambia. La linea 2 della tramvia passerà davanti alla Foster con una fermata per ora battezzata «Av», dalla parte dell'uscita dalla stazione in viale Redi (l'altra uscita è in via Circondaria), ma leggermente sopraelevata perché il tram passa sul sedime ferroviario fino al palazzo Mazzoni da dove sbuca in viale Belfiore. La fermata è però alla stessa altezza della stazione, da ambedue si scende in viale Redi con una breve scalinata.

Se esci da un bus raggiungi la fermata del tram in pochissimi minuto a piedi, se dal treno con alcuni minuti di più perché devi salire da 23 metri di profondità. A pochi metri c'è anche la fermata «Corsica», all'angolo di via Gordigiani con viale Corsica. Ma riuscirebbe la linea 2 a reggere tutti i passeggeri dall'aeroporto, il Palagiustizia, l'università, il treno e il bus? Sì, secondo Jean Luc Laugaa, ad di Gest, la società che gestisce la tramvia. «Il tram porta 200 persone, la linea 1 ne porta 40 o 45 mila al giorno e 13 milioni l'anno. Il tram di Parigi, che è simile al Sirio, ne trasporta 100 mila al giorno: volendo si può aumentare». Ma non ce n'è bisogno: «La tramvia è un sistema scendi e sali, non ci sono mai 200 passeggeri insieme, e passa ogni 4 minuti per cui la capacità di smaltimento è enorme. Il breve percorso fino al tram smisterà inoltre i passeggeri e farà arrivare a un tram i veloci e a un altro i più lenti. Per di più tra coloro che usano l'aereo o l'alta velocità c'è chi va in taxi, e dall'aeroporto c'è anche un bus diretto».

RISERVATA GRIPPRODUZIONE RISERVA

LIII

# la Repubblica firenze

LA NAVETTA



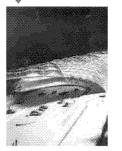
## Monorotaia sul modello in uso a Parigi

CHIAMATELO 'people mover'. O magari 'navetta', tanto per richiamare i trenini monorotaia che in aeroporti come il De Gaulle a Parigi ti portano da un terminal all'altro dello scalo. Il nome non cambia il problema. Che è quello di collegare la futura stazione Foster con Santa Maria Novella e viceversa. Perché in base alle fasce orarie si potrà anche differenziare l'utilizzo delle due stazioni (traffico pendolare nelle ore di punta, traffico turistico nelle altre ore), ma il problema resta comunque. Come ci arrivo a Santa Maria Novella per salire su un convoglio regionale diretto a sud piuttosto che in direzione della costa? O, all'inverso, come faccio prendere il treno Tav che ferma alla stazione Foster, se mi trovo sfortunatamente alla stazione di Santa Maria Novella?

In sostanza, come armonizzare i due sistemi di trasporto? Perché l'idea di fare alla Foster l'hub dei bus-urbani, extraurbani e internazionali - potrebbe davvero essere una buona idea. Ma perché allora concepire (come ha fatto la giunta Renzi) e realizzare un sistema di tramvia centrato a Santa Maria Novella? Senza un collegamento efficace i due sistemi rischiano di essere incomunicabili. Un rebus semplice da porre. Evidentemente non da risolvere. Perché, per quanto possa apparire paradossale, in tanti anni non si è mai disegnato una soluzione. Tante ipotesi e discussioni. Ma nessuna soluzione fin qui concretamente progettata. C'è la tramvia, si dirà: la linea 2, quella diretta all'aeroporto, che passa perfino dentro il palazzo Mazzoni, sfiorando proprio la stazione Foster. Ma il dubbio che i viaggiatori con al seguito ingombranti bagagli potessero ingolfare la tramvia non è mai stato ufficialmente sciolto. I paladini della navetta e quelli della tramvia uso navetta si sono scontrati senza mai arrivare a nulla. Adesso che si è stabilito che si faranno sia il tunnel che la Foster, anche se mutilata della parte commerciale (che peraltro, è bene ricordarlo, avevano voluto le Ferrovie) si richiede una urgente soluzione.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

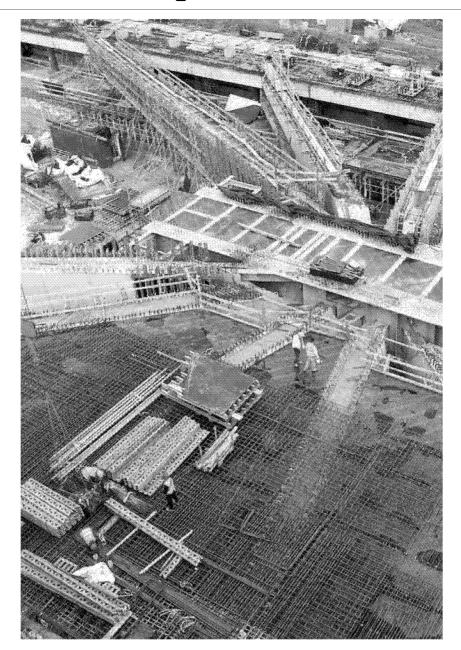
#### LA STRUTTURA



### Mini copertura a "vela" firmata dall'archistar

LA stazione Foster torna in auge nella duplice forma: per treni e per bus extraurbani e turistici. Con l'effetto di portare alla stazione ferroviaria di viale Belfiore più passeggeri e di sgombrare la città dai bus. Oltre a sostituire il progettato centro commerciale non più appetibile come ormai sono diventati i centri commerciali. Il dubbio resta: la Foster la si fa anche con la famosa «vela», la copertura in vetro e acciaio considerata il tocco da maestro sull'edificio, oppure no? Il sindaco Nardella la vuole assolutamente e lo ha anche chiesto nella riunione con le Ferrovie al Mit dell'altro ieri. Le Ferrovie non hanno detto né sì e né no dovendo ancora fare la verifica della fattibilità della duplice stazione. L'ostacolo potrebbe essere che la «vela» costa 40 milioni, ma avendola la ditta costruttrice Condotte già ordinata, le Ferrovie dovrebbero comunque pagare 4 milioni di penali. La differenza di 36 milioni non sembrano fare la differenza nella spesa per il nodo Tav di Firenze, ormai stimato di almeno un miliardo e mezzo. Ci si domanda semmai se la «vela» possa convivere con l'autostazione all'ultimo piano della Foster, a livello della strada? Non farebbe la schiera di bus da tappo alla luce che deve filtrare del vetro rendendo così la «vela» bella ma inutile? Viene da pensare di no, perché i bus potrebbero essere smistati su più piani, visto che la profondità della stazione è di 23 metri e perché la superficie è enorme: 450 metri per 60. Hai voglia a metterci i bus e lasciare al tempo stesso lo spazio per fare arrivare sottoterra una quantità di lame di luci. I problemi semmai sono di altro tipo, come fa notare l'ingegnere trasportista Giovanni Mantovani. Sono viale Redi e viale Corsica, ambedue arterie trafficate, in grado di sostenere il passaggio di tanti bus? E, ancora, non andrebbero detti bus fermati più lontano da zone che sono già centrali: ai capolinea delle tramvie piuttosto che a metà della linea 2? La soluzione forse sta nella divisione dei bus, in più autostazioni compresa quella alla Foster, ma non la sola.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



#### IL CANTIERE

Un'immagine dello scavo della stazione Foster, destinata a divenire il primo grande hub italiano per treni e bus. I problemi da risolvere riguardano il collegamento con Santa Maria Novella dei supertreni