# TUNNEL E STAZIONE TAV

**L'ARTERIA**
PER DECONGESTIONARE LA ZONA NORD DELLA CITTA' SARA' COSTRUITA UNA NUOVA STRADA CHE CORRERA' LUNGO LA SEDE FERROVIARIA

**NESSUN ESPROPRIO**
LA STRADA CORRERA' ALL'INTERNO DEGLI SPAZI DELLE FERROVIE, PROPRIO ACCANTO A BINARI: NON SONO NECESSARI ESPROPRI

**PIANO «DATATO»**
LA NUOVA STRADA PER SALVARE NOVOLI E RIFREDI DAL SOFFOCAMENTO DA TRAFFICO, NEI PIANI DI PALAZZO VECCHIO C'È FIN DAL 1998 - 99

**I VANTAGGI**
LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA STRADA PERMETTERA' DI ALLEGGERIRE DAL TRAFFICO LA ZONA DI NOVOLI E DI VIALE REDI

# STRADA «FERRATA»

## *La nuova arteria correrà lungo i binari*

## Dall'aeroporto di Peretola a viale Belfiore. Ecco il progetto

di PAOLA FICHERA

**QUELLA** nuova strada per salvare Novoli e Rifredi dal soffocamento da traffico, nei piani di Palazzo Vecchio c'è fin dal 1998 - 99. Ma, come tutto ciò che riguarda il passaggio dell'alta velocità nel nodo fiorentino, è rimasta congelata. Strangolata, ironia della sorte, da binari a tutt'oggi inesitenti. L'idea quindi esisteva prima, molto prima, del tentativo delle Ferrovie di cancellare la stazione Foster e dell'attuale ipotesi di trasformarla in un futuristico hub intermodale ferro gomma per accogliere pullman turistici e bus di linea extraurbani in un perfetto *rendez vous* con linee tramviarie e ferroviarie. Insomma la strada nuova serviva all'area nord ovest di Firenze anche prima che fosse pensata un'invasione programmata di mega pullman turistici a due piani. «Quella strada – conferma l'ex assessore all'urbanistica, oggi consigliera regionale Titta Meucci – era già prevista nel piano strutturale del 2010 proprio per alleggerire la pressione su viale Redi in vista della costruzione della nuova stazione sotterranea per l'alta velocità».

Il piano strutturale la definisce infatti «infrastruttura lineare di penetrazione urbana», la «Fortezza-Panciatichi» (dal centro città a Firenze Nova) viene descritta come «nuova strada di collegamento tra la Fortezza e via Panciatichi, realizzata prevalentemente all'interno della pertinenza dell'asse ferroviario SMN-Rifredi» che «costituirà una sorta di raddoppio della direttrice Novoli-Redi in modo da riassorbire da un lato la riduzione di capacità conseguente alla realizzazione della linea 2 della tramvia e dall'altro di far fronte al maggior carico determinato dalla realizzazione della stazione Av in fregio a viale Redi». Insomma: tutto previsto. Fino a un certo punto però. Di quella strada 'sognata' a doppia corsia ancora non

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

esiste un progetto preciso. Solo qualche linea tracciata su una piantina colorata. E' vero: per farla non servono espropri, basta un accordo con le Ferrovie, i soldi per costruirla e magari tempi ragionevoli. Anche su questo il piano strutturale, alla fine, è chiaro. «Per la Fortezza-Panciatichi emerge ad un primo esame la fattibilità della nuova infrastruttura sfruttando l'ingombro del corridoio bimodale predisposto per la realizzazione della nuova stazione Av» cioè l'attuale strada al servizio del cantiere. «Successive analisi dovranno definirne la progettazione e l'acquisizione delle aree necessarie, dopo il completamento del progetto ferroviario».
Una curiosità: alla fine degli anni '90 quando è stato costruito il doppio sottopassaggio ferroviario dal viale Strozzi in direzione Porta al Prato, prima della curva verso viale Redi c'è un terrapieno e lì era stata predisposta la possibilità di una galleria nella quale doveva confluire proprio la nuova strada. Se a fine anni '90 raddoppiare le arterie di penetrazione da e verso Novoli era considerato importante, ora quella strada è fondamentale. Difficile pensare che, altrimenti, il nuovo hub intermodale - al di là delle dichiarazioni d'intenti - possa essere realizzato.

L'idea

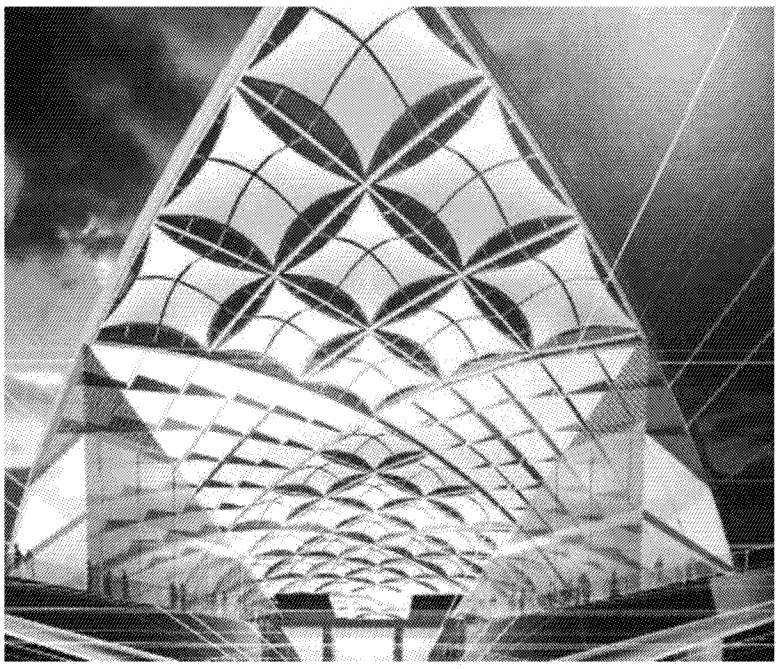
## Meno di 5 chilometri per 'liberare' Novoli

**UNA «INFRASTRUTTURA lineare di penetrazione urbana» così la definisce il piano strutturale del 2010, ma a quei cinque chilometri fra Firenze Nova e la Stazione si pensava già dalla fine degli anni Novanta**

I tempi

## Nessuna carta E' ancora un'ipotesi

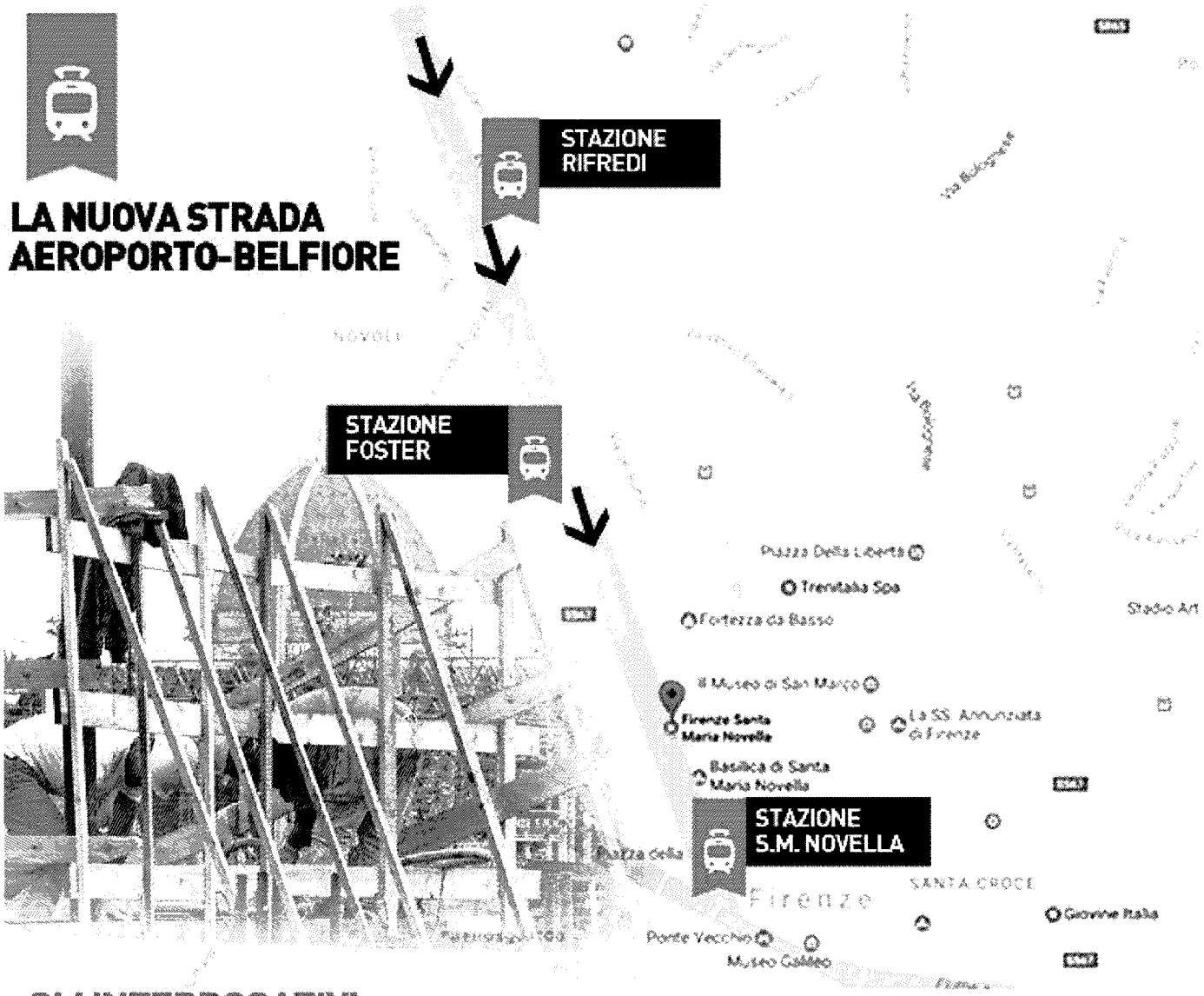
**NONOSTANTE i vent'anni di gestazione, per la Fortezza-Panciatichi manca ancora un progetto definitivo. Ad oggi esiste però una strada di cantiere che utilizza lo stesso tracciato**



La vela della stazione Foster nel progetto dell'architetto inglese

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# LA NUOVA STRADA AEROPORTO-BELFIORE




## GLI INTERROGATIVI

1. Quando partiranno i lavori?
2. Come sarà strutturata la stazione Foster?
3. Cosa vuol dire concretamente hub gomma-ferro?
4. Quale collegamento tra la stazione Foster e Santa Maria Novella?
5. Che futuro avrà la stazione di Campo di Marte?
6. La stazione bus e pullman servirà tutta la città?
7. Il centro commerciale alla Foster non si fa più?
8. Il percorso sotterraneo resta lo stesso? E quali conseguenze del cantiere dello scavo?
9. Il numero di treni Av che fermano a Firenze cambia col tunnel?
10. Come si manifesterà la centralità della stazione di Santa Maria Novella?
11. Quali garanzie per il potenziamento e miglioramento del traffico pendolare?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.