

IL PROGETTO VISTO DAI PENDOLARI

La stazione di Foster “allontana” Firenze per chi arriva in bus

■ TAGLIONE A PAG. 10



Il progetto della stazione di Norman Foster



TRASPORTO PUBBLICO » LA BEFFA

Bus più lontani dal centro La Toscana perde Firenze

Il nuovo terminal sarà spostato da Santa Maria Novella: per prendere il treno viaggio obbligatorio con la tranvia dalla stazione di Belfiore. Pendolari furiosi

di **Stefano Taglione**
► FIRENZE

L'Alta velocità sfratta gli autobus dal centro. Per dare un senso alla stazione Tav di Firenze Belfiore – che verrà costruita a un chilometro di distanza da Santa Maria Novella, ma da quest'ultima non prenderà alcun treno – il terminal dei pullman extraurbani e regionali sarà spostato fra viale Redi e viale Belfiore, nei pressi della futura infrastruttura già disegnata dall'archistar Norman Foster, dove fermeranno solo 18 convogli veloci, quelli che oggi arrivano a Campo di Marte. Così per raggiungere il centro o Santa Maria Novella, molti dei pendolari che da Lucca, Pistoia, Prato e da gran parte della Toscana raggiungono Firenze in bus, saranno costretti pure a salire sulla tranvia, perdendo mezz'ora.

Ma come si è arrivati fino a questo punto? La Firenze del futuro, in realtà, era stata pensata in modo efficiente: a Santa Maria Novella sarebbero rimasti solo i treni regionali, l'Alta

“ L'autostazione
l'avremmo
spostata
comunque: almeno così
i viaggiatori hanno il tram
Grazie a questa soluzione
alla stazione di Foster
ci sarà un maggior afflusso

“ Siamo molto
preoccupati
Il problema
riguarda sia chi prende
i bus per raggiungere
il centro sia chi deve
prendere coincidenze
di Alta Velocità

velocità interrata nella Foster (a 46 metri di profondità) e sopra, subito prima del capolinea, una stazione intermedia dal nome Firenze Circondaria a fare da interscambio fra convogli locali e veloci. Purtroppo, però, tutto è cambiato. Fino ad oggi: dopo un'inchiesta giudiziaria sui materiali di scavo che ha bloccato i lavori per anni, la nuova idea: ok alla stazione dell'Alta velocità, ma con pochi collegamenti. Bastano i 18 che ora fermano a Campo di Marte. Il nulla, rispetto a un traffico di oltre 200 convogli giornalieri che transitano da Firenze e all'investimento – che include il tunnel ferroviario che passerà sotto la città – di 1,6 miliardi di euro.

La beffa, insomma, è per chi non abita a Firenze. Belfiore, con quei pochi treni, sarebbe stata un bagno di sangue. Sei milioni di euro di costi di gestione l'anno, del resto, non sono pochi. Così il Comune ha deciso di spostare nella stazione della Tav il terminal dei bus. Quando tutto sarà pronto – Ferrovie non è in grado di stabilirlo, ma fino a qualche anno fa si parlava del 2021 – i pendolari che raggiungono Firenze in pullman non avranno altra possibilità che scendere a Belfiore e non più a Santa Maria Novella. Fra i 500 e i 600 bus al giorno. Secondo Palazzo Vecchio tutti quelli che arrivano dall'A11 (da Lucca, Pistoia e Prato), da nord e dalla Fi-Pi-Li. Con i passeggeri costretti a salire sul tram per raggiungere il centro. «Siamo preoccupati – dice il lucchese **Andrea Pelleriti**, dipendente del Nuovo Pignone e portavoce del Comitato pendolari Lucca-Firenze – e il problema riguarda tutti, non solo chi va a prendere un treno. Chi lavora in centro perderà mezz'ora

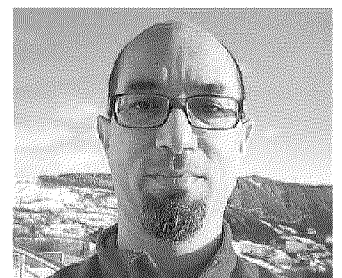
ogni giorno».

La conferma arriva dall'assessore ai trasporti del Comune di Firenze, **Stefano Giorgetti**. «Quando il progetto fu pensato Trenitalia pensava di portare a Belfiore 30mila passegge-

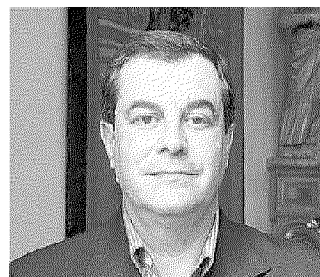
ri al giorno – spiega Giorgetti – e spostandoci i bus arriveremo a 20mila. I disagi? È uno svantaggio, ma il terminal in centro sarebbe saltato comunque: meglio a Belfiore col tram, che altrove».

Il futuro della Foster in queste ultime settimane è stato al centro di incontri e polemiche, con i comitati No Tav che gridano allo spreco. L'amministratore delegato di Fs, **Renato Mazzoncini**, a fine dicembre si era detto più propenso all'adeguamento di Campo di Marte, per lasciare lì quei treni che un giorno saranno spostati sotto terra, risparmiando qualche minuto di attesa ai passeggeri della Roma-Milano. Il 25 gennaio scorso, però, in un incontro al ministero dei Trasporti è passata la linea di Regione e Comune, che non hanno mai abbandonato l'idea della Foster. «È stata avanzata la proposta di riprogettare le funzioni dell'area come stazione Av integrata con un'autostazione di trasporto pubblico e turistico – si legge in una nota del Mit – in un'ottica di hub intermodale gomma-ferro, che potenzierebbe i flussi di viaggiatori e turisti».

Rfi, contattata dal *Tirreno*, ha spiegato che «i lavori di scavo partiranno appena il Piano di utilizzo delle terre sarà approvato dal ministero dell'Ambiente. Autorizzazione che dovrebbe essere rilasciata entro marzo. Concluso l'iter sarà possibile elaborare un nuovo cronoprogramma dei lavori». Rfi, inoltre, sottolinea che «l'importo dell'intero progetto Firenze Av è 1,6 miliardi di euro, di cui circa 770 milioni si riferiscono all'appalto del contraente generale Nodavia. Il progetto comprende tutte le opere necessarie per il potenziamento del nodo, come ad esempio lo scavalco, già realizzato e operativo dal 2011, la stazione, il passante e tutte le opere propedeutiche. Finora, è stato speso circa il 50%: circa 800 milioni di euro». Tanto, sicuramente troppo se Belfiore ospiterà meno di 20 treni e se provocherà – come temono i pendolari – solo disagi ai viaggiatori che ogni giorno arrivano a Firenze dal resto della Toscana.



Andrea Pelleriti, pendolare di Lucca



L'assessore Stefano Giorgetti



L'interno della futura stazione di Firenze Belfiore, progettata dall'architetto Norman Foster