

■ **TAV** Si farà insieme al tunnel da Campo di Marte a Castello

FIRENZE: SÌ ALLA FOSTER MA SARÀ ANCHE UN'AUTOSTAZIONE PER BUS

DI FERDINANDO SEMBOLONI

Nuova riunione per il nodo ferroviario di Firenze il 25 gennaio a Roma e nuova decisione: la stazione Foster si fa insieme al tunnel da Campo di Marte a Castello. Alla riunione hanno partecipato il viceministro alle infrastrutture Riccardo Nencini, il sindaco di Firenze Dario Nardella, l'assessore ai trasporti della Regione Toscana Vincenzo Ceccarelli ed i vertici delle Ferrovie. In pratica **si ritorna alla decisione presa con l'accordo firmato nel 2011**, con la differenza che stazione centrale dell'alta velocità fiorentina rimane S. Maria Novella potenziata con le nuove tecnologie di segnalamento del traffico ferroviario. La Foster sarà una stazione secondaria nella quale si fermeranno i Frecciarossa che altrimenti avrebbero saltato Firenze a causa dei tempi di entrata nella stazione di testa, e verrà utilizzata come autostazione per bus regionali e pullman turistici. L'idea lanciata da Nardella sembra aver convinto le Ferrovie a realizzare anche la stazione. Probabilmente perché i 6 milioni del costo di gestione annuo della nuova stazione verranno almeno in parte coperti dalle società del trasporto pubblico e turistico.

La decisione presa a luglio 2016 di non realizzare né il tunnel né la stazione è stata ribaltata, prima con l'impegno delle Ferrovie a realizzare il tunnel sia per evitare le penali che per avere i due binari disponibili per il transito dei treni diretti Roma-Milano, e ora col recupero della stazione Foster come stazione secondaria e terminal degli autobus regionali e turistici. Anche se il progetto verrà sottoposto ad una **verifica economica** della sua fattibilità entro un mese, sia la Regione Toscana che il comune di Firenze

sono soddisfatti del risultato. Ovviamente la fiducia in decisioni così volatili che cambiano radicalmente nel giro di qualche mese è relativa e quindi non è detto che sia la decisione definitiva. Tuttavia anche se lo fosse i problemi per la sua realizzazione non sono pochi. Occorre che i gestori del trasporto pubblico su gomma siano coinvolti nella decisione e vanno valutati gli effetti della concentrazione del traffico degli autobus regionali e turistici nella zona della nuova stazione.

Si è parlato di una **nuova via** a lato del sedime ferroviario, prevista nel Regolamento urbanistico di Firenze, che utilizzando l'attuale pista di cantiere per i lavori ferroviari andrà dal viale Strozzi sottopassando la ferrovia sino a Firenze Nova. Questa via è però prevista a senso unico in uscita da Firenze dato che in alcuni tratti ha una larghezza di soli 7 metri. Occorre inoltre assicurare un **collegamento veloce della Foster con S. Maria Novella**, per ora garantito solo dalla linea 2 della tranvia che avrà una fermata in viale Redi.

L'accordo del 2011 risolveva il problema con un binario dedicato tra le due stazioni utilizzato da un treno navetta, ma si è tornati a parlare di people mover, cioè una navetta automatica e più rapida, che facendo il rapporto con quello realizzato a Pisa, avrebbe un costo di 30/40 milioni.

L'abbandono della stazione Circondaria delle linee regionali, cancellata dall'accordo del 2011, si rivela un errore dato che i treni che lì si sarebbero fermati (uno ogni 10 minuti) si sarebbero potuti utilizzare anche come navetta da e verso S. Maria Novella. Ma tutto questo rimane comunque prematuro rispetto all'effettiva realizzazione della stazione e del tunnel sul quale grava ancora la questione dello smaltimento delle terre di scavo alle quali sono mescolati i lubrificanti della fresa.

