

■ **LA CITTÀ CHE CAMBIA** Una soluzione per uscire da una situazione di stallo

Il nuovo progetto per la stazione Foster meno treni, più bus turistici e regionali

DI FERDINANDO SEMBOLONI

Dai, picchia e mena siamo giunti ad una decisione per la stazione dell'alta velocità a Firenze: sarà il «primo hub di mobilità integrata» dicono le Ferrovie che confermano la realizzazione del tunnel. In parole più semplici oltre la fermata della tranvia prevista a lato della futura stazione, lungo il viale Redi, e i pochi Frecciarossa che vi si fermeranno, la Foster si trasformerà in autostazione che accoglierà i bus turistici, e quelli regionali usati dai pendolari per giungere a Firenze. La decisione era già presa, ma nella riunione che si è svolta il 27 aprile a Roma tra Regione Toscana, Comune di Firenze e Gruppo FS Italiane, si è definito il progetto da realizzare, dato che comunque qualche cambiamento il nuovo uso lo comporta sia nella struttura architettonica che nell'impianto urbanistico.

Alla riunione erano presenti l'assessore regionale ai Trasporti Vincenzo Ceccarelli, il sindaco di Firenze Dario Nardella, l'assessore comunale alla Mobilità Stefano Giorgetti, i progettisti e i rappresentanti di Ferrovie, Renato Mazzoncini e Maurizio Gentile.

Del progetto scelto si sa poco se non che modifica al minimo il progetto originario. La grande copertura a vela trasparente in vetro e acciaio che contraddistingue la nuova stazione di Firenze progettata da Norman Foster, simile a quella che lo stesso architetto ha progettato a Londra a Canary Wharf, sarà mantenuta, del resto era già stata ordinata e non farla sarebbe costato quasi più che farla. La superficie del centro commerciale è stata ridotta da 27mila a 10mila metri quadri, con Nardella che ha chiesto che la differenza, cioè i 17mila metri quadri, sia usata per servizi di quartiere. Per i bus ci saranno 34 posteggi a rotazione e 130 posti per la lunga sosta. Si prevede che vi giungeranno 200-250 bus extraurbani,

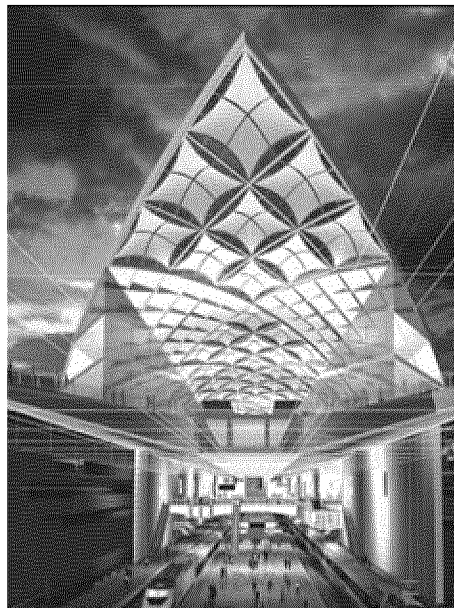


Nelle immagini, il progetto originario secondo i rendering realizzati dallo studio Foster

200 a lunga percorrenza e 250 bus turistici, in tutto 700 bus al giorno. I passeggeri giornalieri in transito dovrebbero essere 22-23mila: 2-3mila dai pochi treni che si fermeranno, forse 20, ma è tutto da vedere, il resto dai bus, turisti e pendolari. Ferrovie per ripagare i costi di gestione della stazione, 6 milioni annui, chiedeva un numero minimo di passeggeri che sarebbe mancato data la decisione di mantenere la centralità di SMN (Santa Maria Novella) dove rimane il grosso dei Frecciarossa. Quindi si è pensato all'autostazione. Dopo di che si è adeguato il progetto cercando il modo di far arrivare tutti questi bus alla nuova stazione. Per questo si realizzerà una busvia sfruttando la viabilità di cantiere a lato del sedime ferroviario che dalla stazione Foster raggiunge l'autostrada attraverso la via Perfetti Ricasoli. Questo percorso di cantiere in alcuni tratti ha una larghezza di soli 7 metri che sarà

ulteriormente ridotta perché Ferrovie intende farci passare il binario che condurrà a SMN i treni che prima fermavano alla stazione Leopolda che verrà utilizzata per la futura linea 4 della tranvia. Sarà quindi un bel rebus per i tecnici del Comune che dovranno studiare la soluzione. Tutto questo dimostra come la decisione sia estemporanea, poiché, se si volevano far arrivare in centro turisti e pendolari con la tranvia, si poteva fare un'autostazione in una posizione più decentrata senza il problema dell'accesso dei bus, solo con un viaggio in tranvia un po' più lungo. Con la soluzione stabilita pendolari e turisti, per giungere in centro dovranno comunque trasbordare ed utilizzare la linea 2 della tranvia. L'assessore Giorgetti ha categoricamente escluso la realizzazione di una navetta per collegare la nuova stazione con SMN, per la quale del resto non ci sono i soldi.





I pendolari provenienti dall'area pisana già mettono le mani avanti e protestano per i futuri disagi. Chi invece è relativamente più tranquillo sono i sindacati che hanno visto l'occupazione nel cantiere ridursi da 150 a 35 unità, con comprensibile timore per i posti di lavoro. I Comitati a favore del passaggio in superficie protestano ovviamente. Ma comunque tutto è fermo, in attesa del parere positivo sul Piano di utilizzazione delle terre di scavo senza del quale il tunnel non inizia e la stazione non va avanti.

E' chiaro che si tratta di una soluzione che ha cercato di uscire da una situazione altrimenti in stallo e dall'assurdità di realizzare una stazione sotterranea senza che alcun treno vi si fermasse come voleva in un primo tempo Ferrovie. Data la contorta storia di quest'opera, la soluzione rappresenta il classico «meno peggio». La centralità di SMN, tanto auspicata, difende il complesso di interessi legati agli alberghi e al Polo espositivo della Fortezza, ma non è pensabile che tenga a lungo. Santa Maria Novella ha più di 80 anni, e con la popolazione e le attività che si sono riversate ad ovest non è più centrale. La nuova stazione dell'alta velocità, se meglio collegata alla rete ferroviaria regionale, potrebbe essere un'alternativa valida per la città e per l'area metropolitana, se si guarda non a quello che succederà tra qualche anno, ma tra qualche decennio.