

A FIRENZE

Nuova stazione, un enorme buco

di Sergio Rizzo

A Firenze hanno speso 774 milioni per fare un buco enorme che doveva contenere la stazione Foster dell'Alta velocità, stazione che però non si farà più. Ora serve un'idea per riempire il grande vuoto.

a pagina 24

IL CASO LA STAZIONE CHE NON SI FARÀ L'enorme buco nel centro di Firenze Costato 774 milioni, ora cosa diventerà?

Annullato il progetto di Foster per l'Alta velocità. Cantieri fermi in attesa della decisione ufficiale

La tesi

Secondo le Ferrovie i progressi della tecnologia hanno reso l'opera ormai inutile

di Sergio Rizzo

Che cosa si può fare con 774 milioni? Per esempio pagare la quattordicesima a un milione 200 mila pensionati. Oppure costruire due centri congressi (e mezzo) come la famosa Nuvola di Massimiliano Fuksas, a Roma. O ancora, cinque stadi di calcio uguali a quello, realizzato a Torino, della Juventus. Invece a Firenze li hanno spesi per fare un buco. Non uno qualunque, beninteso. Un buco enorme. Così grande che potrebbe contenere una stazione dell'Alta velocità ferroviaria: 450 metri per 60, profondo 10. Tuttavia sarebbe assai meglio dire: che avrebbe potuto. Perché quella stazione, dopo che si è sventrata mezza città, non si farà più. E i 774 milioni già spesi? Un bel centro commerciale, un gigantesco parcheggio o qualcosa'altro, non c'è che l'imbarazzo della scelta.

Come nella migliore tradizione italiana, comincia tutto ventuno anni fa. Siamo agli albori dell'Alta velocità e nonostante sia appena passata la bufera di Tangentopoli tutto sembra possibile. Anche fare un passante ferroviario di otto

chilometri sotto la città di Firenze per il transito dei super-treni. Una logica c'è, la stessa che farà spendere molti anni dopo 300 milioni a Roma per la stazione Tiburtina.

La linea ferroviaria veloce che dovrà collegare Milano con Napoli ha bisogno di stazioni passanti, diverse da quelle di Roma e Firenze dove i treni devono invece entrare uscendo poi a ritroso per proseguire la corsa. Bisogna quindi fare stazioni nuove, grandi e accoglienti per consentire alle future Freccerosse di fermarsi e ripartire nel più breve tempo possibile. Peraltro, senza essere costretti a tortuose carambole nel traffico dei convogli pendolari. A Firenze però lo spazio per passare in superficie non c'è, quindi si deve scavare. Un bel tunnel e una bella stazione sotterranea, quindi. Si bandisce un concorso per il progetto e lo vince lo studio del celebre architetto britannico Norman Foster. L'investimento delle Ferrovie è cospicuo e cresce come la panna montata: da 700 milioni la spesa prevista arriva a superare di slancio il miliardo e mezzo. Ma compatibilmente con i disagi, qualche protesta e molte perplessità sul luogo prescelto, a un chilometro o poco più da Santa Maria Novella, la cosa sembra procedere. Nemmeno le inchieste giudiziarie che inevitabilmente sfiorano anche questa opera riescono a bloccarla. Anche le difficoltà

politiche sembrano superate. A Firenze c'è un sindaco, Matteo Renzi, che fa le bizzze. Ma con la promessa di un indennizzo da 100 milioni per la città pure lui si placa. Nessuno immagina, alle Ferrovie, che tre anni dopo il giovanotto diventerà presidente del Consiglio, e allora la musica cambierà.

Succede a marzo 2016. Da un paio d'anni Renzi è a Palazzo Chigi e il suo posto l'ha preso il fido Dario Nardella. Ma l'ex sindaco è ancora di casa a Palazzo Vecchio, e un bel giorno il *Corriere Fiorentino* rivela un fatto clamoroso. Il premier si presenta al Comune e presiede di fatto una giunta straordinaria per fare il punto sui finanziamenti governativi per le infrastrutture della sua città: in quell'occasione si decreta la fine dello scalo sotterraneo dell'Alta velocità che tutti ormai chiamano stazione Foster.

Per la società Condotte, subentrata da un anno e mezzo al consorzio Nodavia che aveva vinto la gara acquisendo la quota di maggioranza detenuta da Coopsette, è un'amara sorpresa. A Roma si sta ulti-



mando la Nuvola di Fuksas, operazione quanto mai travagliata. L'impresa di Duccio Astaldi ha fatto anche causa al committente, l'azienda pubblica Eur spa, avanzando riserve per 202 milioni più interessi: una somma paragonabile a quella dell'intero appalto. E a Firenze l'esito si profila ben peggiore. Anche perché Renzi ha appena consegnato il timone delle Ferrovie a un altro fedelissimo qual è Renato Mazzoncini, già protagonista della cosiddetta privatizzazione dell'Ataf, l'azienda di trasporto

del Comune di Firenze. La sua tesi è nota: da quando due decenni fa è stato partorito il progetto la tecnologia ha fatto passi tali da rendere inutile la stazione sotterranea.

La verità è che spostare il traffico da Santa Maria Novella comporterebbe più problemi collaterali che vantaggi pratici: il caso della stazione Tiburtina a Roma, che non è mai decollata veramente, lo sta a dimostrare. Meglio allora lasciare tutto com'è, magari completando il tunnel per i soli treni veloci che collegano diretta-

mente Milano alla Capitale. L'unico a non essere d'accordo sembra essere il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, ma le sue armi paiono spuntate. Per seppellire definitivamente il progetto si attende solo un pronunciamento ufficiale: che però non risolverà il grande pasticcio. Quasi 800 milioni spesi, i cantieri praticamente fermi, le perdite che viaggiano al ritmo di 2 milioni al mese, un buco enorme in mezzo alla città. E un'idea da escogitare per salvare capra e cavoli. Cadono le braccia...

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La parola



STAZIONE FOSTER

Dal nome dell'architetto britannico Norman Foster che ha vinto il bando, così è stato chiamato il progetto per la realizzazione della stazione di Firenze per l'Alta velocità (nella foto un rendering). Il progetto, oltre alla stazione sotterranea, prevede un tunnel di 8 chilometri. Il costo previsto di 700 milioni di euro ha presto raggiunto il miliardo e mezzo. A oggi sono già stati spesi 774 milioni.

2

Milioni

La perdita al mese, in euro, causata dall'interruzione dei lavori nel cantiere per la stazione sotterranea dell'Alta velocità a Firenze