

'Macché Foster, la Tav allo Statuto' I No tunnel e il progetto riscoperto

Il vecchio piano alternativo: sei binari e due nuove micro-gallerie

di EMANUELE BALDI

SU QUEL PROGETTO ormai ci saranno due dita di polvere. Eppure, negli anni – specie ogni volta che la talpa della Tav spegneva i motori per inghippi d'ogni genere – in molti lo hanno rilanciato e sbandierato come alternativa, meno costosa e impattante, al maxi tunnel dell'alta velocità. Il progetto – firmato da due docenti, Alberto Ziparo e Giorgio Pizziolo – prevedeva (e prevede tuttora) il potenziamento della linea ferroviaria di superficie con l'aggiunta di due binari dal Campo di Marte per il passaggio dei supertreni.

COME operazioni di 'sostegno' servirebbero qualche esproprio di terreni, la demolizione di almeno cinque edifici e la realizzazione di due nuove micro-gallerie sotto la Bolognese. Niente talpa, niente maxi-scavo e, di conseguenza, niente stazione Foster: solo il potenziamento di uno degli scali di servizio già esistenti.

Costo del piano alternativo poco più di 300 milioni di euro, un decimo – dicono i sostenitori – del progetto tunnel; tutto questo senza contare che basterebbero, insistono ancora i progettisti, appena tre anni contro gli almeno 7-8 del

progetto ufficiale e la città non dovrebbe subire «l'impatto devastante di un cantierone che porta polveri, disagi e rischi». Un progetto smart, insomma, «semplice e senza sorprese» rilancia il professor Pizziolo, docente di Urbanistica, che pensa a una stazione alternativa con il 'recupero' e il rafforzamento dello Statuto. «Lì - insiste

PARLA PIZZIULO

Lo Statuto potrebbe essere collegato a Santa Maria Novella con dei tapis roulant

Pizziolo - c'è una vasta area di deposito locomotori dove ci sono anche dei begli esempi di architettura industriale. Si potrebbero fare dei lavori e poi collegare la stazione con Santa Maria Novella anche grazie a un sistema di tapis roulant simile a quelli degli aeroporti». Nel piano degli 'alternativi', sostenuti da sempre dai comitati No Tav e da alcuni politici locali, in primis Mario Razzanelli, c'è un sistema integrato che preveda interscambi continui con il servizio tranviario. E poi servirebbe, dicono, un investimento massiccio nel potenziamento del traffico su ferro metropolitano e regionale.

NIENTE SCAVI

Secondo il vecchio progetto dell'Università basterebbe aggiungere due binari

L'UNICO OSTACOLO

Per far correre i treni si dovrebbero realizzare due varchi sotto la Bolognese

COSTI PIU' CONTENUTI

Il piano prevederebbe una spesa di poco più di 300 milioni di euro





Operai al lavoro sul cantiere dell'Alta velocità ferroviaria

SERVIREBBERO ALCUNI ABBATTIMENTI
PER «ALLARGARE» LA RETE FERROVIARIA
SAREBBE NECESSARIO TIRARE GIU' ALCUNI EDIFICI
IN GRAN PARTE GARAGE O VECCHI MANUFATTI

TEMPI RIDOTTI RISPETTO AL MAXI TUNNEL
I PROGETTISTI DEL PIANO ALTERNATIVO
SOSTENGONO CHE PER POTENZIARE LA LINEA
BASTEREBBERO TRE ANNI DI CANTIERI



Tunnel Tav **La città è divisa**

SECONDO un sondaggio di qualche anno fa più di un fiorentino su due (il 53%) sarebbe contrario al sottoattraversamento della Tav in città. Quanto alla costruzione della stazione Foster nell'area degli ex Macelli, invece, il 46% è contrario e il 38% favorevole. Il 16% non ha in mente un'opinione precisa in merito.