

Il progetto di sottoattraversamento TAV di Firenze è indifendibile

No Tav

09-01-2016

La politica prenda atto del fallimento di questo progetto

A seguito degli [articoli](#) pubblicati nei scorsi giorni dal quotidiano *La Nazione di Firenze*, il Comitato No Tunnel TAV Firenze ha emesso oggi un Comunicato Stampa ricco di utili di precisazioni.

"Il progetto di sottoattraversamento TAV di Firenze si è infilato in un vicolo cieco e non poteva essere altrimenti: le criticità sono enormi e non risolte. Oltre quelle che stanno oggettivamente bloccando i lavori, come le enormi difficoltà a smaltire 3 milioni di metri cubi di terra inquinata e l'impatto sulla falda che non si riesce a mitigare, pesano sul progetto tutti i rischi di un eventuale avvio della fresa: danni per parecchie migliaia di appartamenti e alcuni importanti monumenti, mancato rispetto delle norme antisismiche nella realizzazione della stazione ai Macelli, il fatto che lo scavo con una sola fresa provocherà, al secondo passaggio, danni superiori del 50% che non scavando con due frese in parallelo. All'eventuale fine di questi lavori infiniti nessuno tiene conto delle vibrazioni che provocherebbe il passaggio dei treni: queste danneggerebbero, alla lunga, gli edifici che si troveranno in prossimità delle gallerie. Questo fenomeno dipende dal peso dei treni che è all'incirca doppio di quello delle metropolitane; queste ultime non creano questo tipo di problemi, mentre per i treni ciò è ampiamente documentato.

L'argomento che i sostenitori dei tunnel TAV, come il presidente Enrico Rossi e l'assessore Vincenzo Ceccarelli, ripetono ancora monotonamente è quello che i binari in più in superficie "libererebbero i binari di superficie per il trasporto regionale". Questo è chiaramente un argomento strumentale e non vero:

Se occorrono dei binari in più tra Firenze Campo Marte e Firenze Rifredi c'è un progetto che da ormai quasi 20 anni dimostra come sia possibile realizzare due binari in superficie tra queste stazioni con costi modesti e tempi di realizzazione brevi; se servono questi binari perché non si realizzano subito?

L'argomento dei binari suddetti è fuorviante perché non riconosce dove sono i veri colli di bottiglia per i treni: questi non sono tanto nel nodo fiorentino, ma piuttosto dalla stazione di Firenze Campo Marte verso il Valdarno, sulla linea direttissima, dove si sta spacciando per "sperimentazione di regolarità dei treni" la decisione di riservare questa linea veloce SOLO per i treni AV condannando i pendolari del Valdarno e dell'Aretino a tempi di viaggio ottocenteschi. Perché non si potenzia davvero quella linea? Che la liberazione dei binari di superficie migliori il trasporto regionale è una bufala; dove questo è successo, come sulla linea Firenze Bologna con l'attivazione della linea TAV che passa dal Mugello, non si è avuto alcun miglioramento del servizio, tutt'altro: per costringere le persone a usare i treni AV si sono praticamente eliminati quasi tutti i collegamenti diretti sulla linea storica fra il capoluogo toscano e quello emiliano, i tempi di percorrenza sono passati da poco più di un'ora a due ore costringendo quasi sempre al cambio di treno a Prato.

L'altro argomento residuo per sostenere il progetto di sottoattraversamento è quello che vede la saturazione della stazione di Santa Maria Novella; a questo si può facilissimamente provvedere scegliendo tra tre soluzioni per la fermata dei treni a lunga percorrenza: o Firenze Rifredi, o Firenze Statuto, o Firenze Campo Marte. La soluzione di Firenze Statuto renderebbe molto semplice il collegamento tra treni AV e il servizio regionale che si attesta a Santa Maria Novella.

C'è una ultima cosa di cui la politica e le Ferrovie dovrebbero rispondere: dello spreco di denaro pubblico che si è avuto finora. Quello che è stato speso finora oscilla tra i 450 e i 700 milioni di euro; non è possibile fare una stima precisa per l'omertà dei soggetti interessati.

Non porre fine a questa agonia nei trasporti fiorentini è grave colpa di chi ne ha il potere."