

TAV A FIRENZE: SI RIAPRA LA PARTITA

di Paolo Celebre



Carri per il trasporto delle terre di scavo e conchi di rivestimento del tunnel depositati nei pressi della stazione di Campo di Marte

Carlo di Foggia e **Luigi Franco**, in un'inchiesta su *Millennium* (mensile del Fatto Quotidiano) dedicata ai trasporti in Italia, fanno luce su quanto è ormai evidente a tutti: a quindici anni dall'inaugurazione dell'**Alta velocità la puntualità della celebrata "metropolitana d'Italia" è un lontano ricordo**. La maggior parte dei disservizi è imputabile all'infrastruttura gestita da RFI, ormai troppo congestionata, soprattutto nei nodi ferroviari di **Milano, Firenze e Roma**.

Secondo l'inchiesta l'Alta velocità fu realizzata con l'obiettivo di rendere **più veloci i servizi tra le principali città d'Italia** per una **clientela d'élite** che ha bisogno di andare velocissimo.

Ma con l'introduzione della **concorrenza** (quella di Italo) e tariffe più abbordabili **è aumentato il traffico AV** (da 16.000 a 52.000 treni/anno tra Milano e Roma) e

con questo le interferenze con gli altri servizi, mettendo particolarmente a dura prova **l'accessibilità alle stazioni**.

In esse infatti risulta arduo equilibrare esigenze di **velocità** dei convogli con esigenze di **capacità** delle linee; anche per il fatto che le Ferrovie italiane mantengono le stesse **regole di distanziamento e sicurezza** valide per treni che vanno a 300 all'ora anche nei pressi degli scali. Mentre, ad esempio in Germania, la presa in carico dei treni attorno ai nodi urbani avviene in modo più articolato.

Secondo Andrea **Debernardi**, esperto nel campo della pianificazione dei trasporti, una maggiore regolarità del servizio si potrebbe raggiungere **abbassando le velocità** e agendo sui **sistemi di segnalamento**. La costruzione di nuove linee invece richiede troppo **tempo** e troppi **investimenti**.

Più utile, per disimpegnare la rete facendo **convivere tipologie di treni diversi** tra loro (Regionali veloci, metropolitani, Inter City, merci, ecc.), sarebbe adottare in vicinanza delle stazioni un tipo di **sovrappassi ferroviari** oggi non ancora consentito in Italia.

Uno di questi – dice Debernardi - sarebbe stato necessario anche in prossimità della **stazione di Rifredi a Firenze**, dove oggi si sta realizzando la nuova stazione sotterranea per l'alta velocità progettata da Norman Foster: ***“Sicuramente il tunnel risolve molti problemi e migliora la capacità del nodo, ma il fatto di non aver previsto un cavalcavia a Rifredi è un'occasione persa. Stiamo cantierizzando un'opera che dal punto di vista degli itinerari di adduzione alle stazioni è già vecchia e per i prossimi cinquant'anni ce la terremo vecchia”***.

In realtà **insufficienze** ed **errori** nel progetto di **passaggio dell'AV** da Firenze sono maggiori di quelle indicate dall'esperto e riassunte in un **articolo** dell'anno scorso. [Ennesimo scandalo TAV](#). In esso si ricostruivano le circostanze per le quali si era fatta un'opera di **dubbia utilità** (lo scavalco di Rifredi che va sott'acqua) al posto di un'opera **certamente utile** (il sovrappasso per collegare la linea pisana a quella aretina) che avrebbe per lo meno attenuato i **limiti innati della stazione di testa di SMN, diminuendo le interferenze tra convogli regionali e treni AV**.

Alle **domande poste in quell'articolo** però non è mai stata data risposta. Non risulta definito il **progetto della cosiddetta mini Foster**, (la revisione del progetto della stazione decisa nel 2018 per ridurre drasticamente i costi di progettazione e realizzazione), né quello del **collegamento con la stazione di S.M. Novella** (se non in modo inefficace con un tram), e tanto meno il **modello di esercizio** del Nodo nel nuovo assetto.

Come risulta dal sito del Comune, nel 2022 RFI ha solo fatto un **aggiornamento alla normativa** del progetto esecutivo del tunnel e della stazione AV, ed ora prova ad **avviare i lavori della talpa** (che martedì 12 dicembre, dopo soli 120 m. di scavo hanno già prodotto un allagamento nei pressi del Ponte al Pino e la paralisi del traffico).

Nonostante lo scetticismo di fondo di **Ferrovie** (ben espresso dalla lettera del 2016 dell'allora Amministratore Delegato Gentile al Sindaco Nardella [PNRR: guai per la città](#)), ci si prepara a perseguire **collegamenti più rapidi sulla dorsale** a scapito dello **scambio Regionali/AV** per tutta la Toscana.

Nel luglio 2019 la **struttura tecnica di missione** incaricata dal Ministero delle Infrastrutture di preparare un'**analisi costi-benefici** del progetto di Sottoattraversamento AV di Firenze, dando l'assenso in termini puramente economici ad un progetto in parte già realizzato, avanzava alcune importanti **riserve**. Una di queste in particolare finiva per invalidare quella stessa analisi:

“.. non sono qui considerate ‘tutte’ le opzioni di tracciato disponibili al momento della scelta e variamente entrate negli anni scorsi nel dibattito..”

Sono proprio quelle possibili soluzioni alternative che ora sarebbero da confrontare e valutare riaprendo un dibattito pubblico, competente ed informato, prima che a Firenze e alla Toscana siano inflitti ulteriori e più gravi danni.