

TUNNEL ALTA VELOCITA` GIANI C'E` (di Paolo Celebre)



Il camerone dello scavo del tunnel AV in via Campo d'Arrigo

Il Presidente Eugenio Giani rivendicando la politica delle infrastrutture in Toscana degli ultimi tre anni ha detto che lo scavo per l'AV sotto Firenze ha fatto molta strada e prevede il fine lavori nel '27 invece che nel '29, come dichiara Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Celebrando poi sulla sua pagina Facebook la ripartenza afferma che si sta usando il sottosuolo di Firenze per migliorare la mobilità lungo l'asse Roma-Milano e per liberare i binari di superficie a vantaggio dei treni regionali e pendolari.

I commenti a quel post ci danno le reazioni, forse non esperte ma senz'altro rappresentative, di una diffusa opinione riguardo a questa grande opera e ad una strategia infrastrutturale che, quanto meno a livello locale, a molti appare controproducente.

Gran parte dei commenti mette a confronto le grandi risorse impiegate per il Passante AV (che dovrebbe avvicinare Milano e Roma di un quarto d'ora) con lo stato inaccettabile dei trasporti regionali e metropolitani. Con effetti negativi cronici: ritardi quotidiani al lavoro, a scuola e all'Università, frequenti soppressioni di treni, scarsi collegamenti con i luoghi più decentrati della Regione, mancanza di un efficace trasporto a medio raggio, sostituito da

improbabili proposte di prolungamento tranviario, come quella fino al Pecci di Prato.

La polemica investe il trasporto in città. *“Se il sottosuolo diventa fondamentale ora per migliorare la mobilità, perché anni fa per la metropolitana non andava bene ?”* chiede qualcuno. *“Si sarebbero potuti lasciare i Viali e la piazza della Libertà sgombri da binari senza rovinare la nostra città. Non sono il solo a pensare che la tramvia sia uno scempio”* - *“Viale Lavagnini da piccoli e graziosi "Champs Elysée" si sta trasformando in un campo di pali eolici...”*

Ma c'è chi ricorda la complessità di una metro, *“fermate, scale mobili, ascensori, corridoi e sale sotterranee, enormi quantità di terra”* - dice un altro commentatore. Soprattutto *“per una metro occorre raggiungere volumi di passeggeri inarrivabili per Firenze”*.

“Per qualsiasi grande opera - ricorda qualcun altro - si dovrebbe ragionare in termini di investimento iniziale, costi d'esercizio, analisi costi-benefici e le tasse che si pagano non dovrebbero essere destinate ad opere spropositate, che non rendono per quanto costano”.

Qualche attento interlocutore osserva: *“Ma, poi quando i treni escono dal tunnel a Campo Marte i binari di corsa sono sempre 2, uno per la linea Direttissima e uno per la linea lenta. Siamo di nuovo punto e a capo. I pendolari avranno la stazione di Santa Maria Novella libera, ma poi a Campo Marte c'è il solito imbuto”*.

“No - risponde un altro - perché i due binari della AV non intersecheranno più in alcun modo la linea convenzionale. Due binari tra Campo Marte e Rovezzano sono più che sufficienti per il traffico regionale, una volta tolti di mezzo i Frecciarossa. L'unica cosa che non cambierà in positivo saranno i regionali che percorrono la DD fino al Valdarno, per i quali sarebbe stata necessaria un'altra galleria sotto San Donato”. Non una cosa da poco.

“A me resta un dubbio”, dice un commento: *“non sarebbe stato meno dispendioso riqualificare la stazione di Firenze Campo di Marte che è già ‘passante’ per l'Alta Velocità ?”* Come già prevedeva il Piano Vittorini, ricordiamo, e come proponeva qualche anno fa Ferrovie in risposta ai dubbi sollevati dal sindaco Nardella. Ma già allora Giani c'era e si mise di traverso.

...

Intanto *Ferrovie* con le sue tre società (RFI, IFR, Italferr) e insieme al consorzio privato *Florentia* ha iniziato un programma di visite guidate e di cantieri aperti per migliorare l'immagine pubblica, dopo un inizio tormentato da allagamenti e crepe edilizie.

L'ingegnere che ci accompagna assicura che dopo una complessa messa a punto la macchina escavatrice procede spedita, tanto che ha già superato senza conseguenze il sottoattraversamento della sede ferroviaria subito dopo il Ponte al Pino. Dice anche che si conta di arrivare in prossimità della Fortezza verso la fine dell'anno.

RFI ridimensiona l'entità dei danni agli edifici (nella norma) e la quantità di terre inquinate da inviare a bonifica.



Il tunnel per l'AV in costruzione

Sdrammatizza anche le polemiche sull'interferenza tra il tunnel e la sede tranviaria parlando di reciproche consultazioni e contando di passare sotto il viale Lavagnini prima dell'entrata in esercizio della Variante al Centro storico (VACS).

Lo scavo è iniziato dal binario pari (quello proveniente da Roma) mentre si inizierà a scavare quello dispari tra qualche mese.

L'escavazione della stazione Foster è giunta al 60% mentre progettazione e realizzazione del collegamento con la stazione di SMN, della fermata *Circondaria* e dell' *hub* treno-gomma, da concludere entro il '29, non sono stati ancora iniziati.

Alla domanda circa il tempo previsto di fermata dei *Frecciarossa* nella stazione sotterranea RFI risponde: meno di tre minuti.

...

In conferenza stampa Giani ha dichiarato che con quest'opera: *"Firenze ritorna al centro dei collegamenti ferroviari ed una superficie fra viale Redi e via Circondaria diventa una nuova centralità nella città capoluogo della Regione"*.

Ciò fa sorgere le domande più importanti sull'assetto definitivo del Nodo di Firenze e su una strategia urbanistica che ci appare avventuristica.

Come ricordato più volte su queste pagine la politica locale (opportunisticamente assecondata da Ferrovie) di allontanare dai binari di superficie e da SMN il traffico dei *Frecciarossa* e degli *Italo* non può che conseguire risultati parziali, vista la attuale quota di passeggeri/anno destinati alla stazione di testa (al quarto posto in Italia) e vista l'attrattività del centro storico di Firenze.

Più utile sarebbe stato aggirare con soluzioni infrastrutturali sotterranee o di superficie, i limiti della stazione di testa senza depotenziare le connessioni tra lunga percorrenza e regionali. In assenza di una chiara strategia, la *nuova centralità* della Foster, propugnata dalla Regione e assecondata dal Comune, non farà che aumentare l'aleatorietà dei collegamenti locali, moltiplicando al contempo le incognite urbanistiche del capoluogo.

Mentre Ferrovie incassa a spese del sottosuolo di Firenze un significativo potenziamento della dorsale infrastrutturale della Penisola, è impossibile che i costi fuori misura di questa grande opera possano tradursi in vantaggi per il capoluogo e per la Toscana.