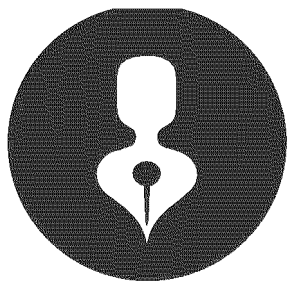


FIRENZE E LE GRANDI OPERE

NÉ TUNNEL TAV NÉ FOSTER? TANTI I PUNTI DA CHIARIRE SUL PREZZO DELLA RINUNCIA



LUNGARNO

Caro direttore,
l'annuncio del sindaco di Firenze Dario Nardella sul possibile abbandono del progetto del passante dell'Alta velocità è l'ultimo atto d'un processo di smantellamento del sistema «nodo di Firenze» disegnato alla fine degli anni '90 dalla giunta guidata da Mario Primicerio, teso a ricondurre tutte le scelte di mobilità di rilevanza metropolitana entro un unico quadro strategico coerente, incentrato sul ruolo della ferrovia.

L'elemento cardine, secondo tale impostazione, doveva essere un sistema-stazione composto da un terminal regionale (Santa Maria Novella) e da una stazione Alta velocità interrata (inizialmente prevista a cavallo e successivamente spostata a monte del Mugnone, in area «ex Macelli») dotata di fermata regionale di corrispondenza, collegata da un people mover (o un tapis roulant o una navetta, ndr).

L'obiettivo principale di questa soluzione (dopo che l'ipotesi di un sottoattraversa-

mento «lungo», a Incisa Valdarno a Castello, perseguita dalla Regione negli anni '70-'80 era stata accantonata perché ritenuta impraticabile) non riguardava tanto l'Alta velocità, quanto la possibilità di dedicare i binari di superficie a un servizio di tipo metropolitano separato dal traffico di lunga percorrenza (una vera e propria e metropolitana di superficie, come la Rer parigina o le S-Bahnen tedesche) che, come è noto, esercita una fortissima «servitù» sui collegamenti di rango inferiore.

Alla luce di tale obiettivo apparivano giustificati, dal punto di vista delle amministrazioni pubbliche che su questa soluzione si erano alle fine trovate concordi dopo decenni di contrapposizioni, gli evidenti aspetti problematici che il progetto dell'Alta velocità presentava: un lungo tunnel sotto la città; gli alti costi di costruzione (aspetto su cui si innesta la questione tutta italiana relativa alla correttezza degli appalti); la realizzazione d'un sistema-stazione piuttosto complesso; il sacrificio di una parte degli ex Macelli ottocenteschi per far posto alla fermata dell'Alta velocità. La soluzione ha trovato come sappiamo fortissime opposizioni, in particolare riguardanti il tunnel, che le vicende relative alla linea Alta velocità Firenze-Bologna hanno comprensibilmente rafforzato.

Le proposte avanzate dai tecnici No Tav perseguono obiettivi diversi da quelli del progetto ufficiale, tra cui, in prima istanza, evitare lo scavo; quindi, riorganizzare il traffico

locale sui binari di superficie. Nessuna di queste soluzioni permette comunque un'autonomia gestionale delle tratte compatibile con un servizio propriamente metropolitano. Quanto alla scelta, apparentemente di buon senso, di utilizzare come stazione Alta velocità quella di Campo di Marte, essa ha una forte controindicazione per la quale era già stata scartata negli anni '90: si trova a est del centro città, mentre l'area metropolitana si sviluppa prevalentemente a nord-ovest, mezza Italia e il resto d'Europa sono a nord; una localizzazione che comporta per la gran parte degli utenti, oltreché una notevole perdita di tempo, l'attraversamento di uno degli ambiti urbani, tra la Fortezza da Basso e le Cure, più problematici sia dal punto di vista viabilistico che ferroviario di tutta l'area metropolitana.

Nonostante gli enti pubblici fino a ieri abbiano dichiarato di voler andare avanti con il sottoattraversamento, sottolineando l'importanza di disporre d'un «binario metropolitano» (ribadita anche nel Piano strutturale approvato dall'amministrazione Renzi nel 2011), una serie di decisioni hanno da tempo minato la credibilità di tale posizione. L'eliminazione sia del people mover che della fermata regionale di corrispondenza con l'Alta velocità hanno trasformato il sistema-stazione sopra descritto in un percorso a ostacoli, per cui qualsiasi viaggiatore regionale diretto a nord dovrebbe scendere a Santa Maria Novella, salire su

un tram verosimilmente già pieno, raggiungere la fermata Alta velocità e scendere a 20 metri di profondità per prendere il secondo treno.

Il servizio metropolitano è nel frattempo scomparso dal dibattito (nel Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità del 2014 non se ne fa praticamente cenno), sostituito dal potenziamento della sola linea Firenze-Pistoia e dalla proliferazione di tramvie interurbane.

Infine, l'uscita «a sorpresa» sulla rinuncia al tunnel e alla stazione, priva di indicazioni su quale sia la strategia alternativa che si intende perseguire e su quali obiettivi si fondi. Che fine farà l'integrazione dei servizi?

Il binario metropolitano è ancora un'opzione strategica o è stato anch'esso «silurato»? Hanno fondamento le ipotesi di localizzare la fermata Alta velocità a Campo di Marte, Riferidi o Romito-Statuto, aree con forti problematiche dal punto di vista urbanistico?

Sarebbe opportuno che invece di «assaggi» e scoop la discussione riprendesse quota a partire da ipotesi tecnicamente verificate, nel quadro d'una programmazione estesa al sistema e non limitata alle sue parti di più immediato impatto mediatico. Possibilmente fornendo anche qualche spiegazione sul sacrificio degli ex Macelli, ormai consumato, e sulla voragine da un miliardo di euro già realizzata al suo posto.

Francesco Alberti

Presidente per la Toscana
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica