

Comitati Cittadini: tunnel e stazione Av infrastrutture costose e inutili

"Non siamo pregiudizialmente contro l'AV - spiegano gli esponenti dei Comitati fiorentini - ma contro un'opera priva di benefici per la città, dunque inutile. E per di più estremamente costosa"

Firenze - I Comitati Cittadini sono contro il tunnel e la stazione Foster. Ma sarebbe sbagliato dire che sono pregiudizialmente contro il servizio AV. "Riteniamo piuttosto che quest'opera non sia stata preceduta da una seria analisi dei costi e dei benefici, sia per rispondere al traffico a lunga percorrenza, sia per coprire la domanda interregionale che fa capo al nodo fiorentino- spiega Paolo Celebre, architetto, uno degli esponenti dei Comitati - il nostro scopo è quello di fermare il sottoattraversamento di Firenze da parte dell'AV in considerazione del fatto che si tratta di un'opera inutile, costosissima e rischiosa che non risolve anzi aggrava deficienze già esistenti. E che una volta realizzata non cambierà gran che per l'Alta Velocità rispetto al passaggio in superficie". I Comitati Cittadini tirano le fila del discorso partendo dallo stato attuale.

"Da due anni l'Alta Velocità passa da Firenze in superficie fermandosi in due stazioni: Santa Maria Novella per Frece Rosse e Frece Argento, Campo di Marte per una parte delle Frece Argento. Un sistema che permette, malgrado tutto, un agevole scambio con i treni regionali. Ciò che lascia a desiderare è l'interfaccia urbano: da un lato la connessione con il servizio di trasporto cittadino, dall'altro il servizio di navetta tra Campo di Marte e Santa Maria Novella. Inoltre in tutto questo tempo l'offerta ferroviaria regionale, in particolare per i pendolari del nodo, non è certo migliorata. Come mai? Certo per i tagli prodotti dalla crisi economica, ma anche per l'indeterminatezza delle prospettive e del modello di esercizio da attuare, in attesa della costruzione del tunnel e della nuova stazione Foster".

A due anni dall'avvio dell'AV "C'è stato di fatto un adattamento della città attorno a quelle due stazioni - ricorda l'architetto Celebre - comprese le complesse attività che si sono accumulate da decenni attorno a quella di S. M. Novella (la quarta in Italia per passeggeri) e le nuove che si sono addensate attorno a quella di Campo di Marte. L'annunciata qualità architettonica della stazione Foster agli ex Macelli non farà certo dimenticare l'effetto dello scavo sul sottosuolo di Firenze, né tanto meno le disfunzioni ferroviarie che provocherà".

Dunque i punti che non tornano per i Comitati sono molteplici. Oltre al ritardo nel miglioramento del servizio ferroviario regionale (SFR), c'è da mettere nel conto anche il trasferimento di molte di queste attività quando la stazione sarà completata. Ma, per i Comitati, vi sono incongruenze gravi dovute anche al fatto che questo nuovo polo per l'AV non scambia con il traffico locale, è difficilmente raggiungibile e non dà accessibilità a tutto il sistema. Senza dimenticare che non è affatto garantito il suo collegamento con S.M. Novella.

Inoltre, last but not least, sottolineano i Comitati, l'intero sistema tranviario, già realizzato o in programmazione, si impenna sulla stazione di Santa Maria Novella. Dunque, si chiedono i cittadini appartenenti ai Comitati, "che senso ha nella logica della mobilità cittadina una nuova stazione che è appena toccata dalla Linea tranviaria 2 sul suo lato occidentale? La domanda che ci dobbiamo porre è questa: alla fine di queste imponenti opere andare da Prato a Milano utilizzando l'AV sarà più facile o più difficile? E per chi vuole andare da Arezzo a Bergamo migliorano le cose? Noi diciamo che peggiorano".

A conti fatti, i Comitati non fanno sconti. "E' innegabile che siamo di fronte ad una serie di fallimenti - ricordano - che appartengono a una generazione di decisori pubblici a vari livelli. Bastano due punti: la mancata corrispondenza fra stazione storica e stazione dell'Av, vero leit-motiv proclamato per anni e infine clamorosamente mancato, e la cessione del sottosuolo cittadino per un Passante dedicato esclusivamente al traffico nazionale, sottraendolo alle necessità del traffico locale".

Un altro esempio? Lo scavalco di Castello. "Si è parlato molto dei benefici dello scavalco - spiega Celebre - ma confrontando il vecchio e il nuovo orario entrato in vigore dopo l'inaugurazione dell'opera, non si notano cambiamenti significativi né nelle frequenze, né nei tempi di percorrenza".

Se si guarda poi la questione dal punto di vista infrastrutturale, le criticità segnalate dai Comitati Cittadini sono molteplici; insufficienze, colli di bottiglia e interferenze si ritrovano a Rifredi, tra Rifredi e Campo di Marte e in generale nel collegamento tra la dorsale Milano-Napoli e la linea tirrenica. Ma la più grave insufficienza resta sui collegamenti col "Levante toscano": tra Campo di Marte e Rovezzano e tra Rovezzano e Figline, dove non è previsto alcun potenziamento infrastrutturale. Nonostante le condizioni inaccettabili in cui viaggiano i numerosi pendolari, protagonisti nei mesi scorsi di varie iniziative di protesta.

"In conclusione – finisce Celebre – l'obiezione più grossa non è sull'Alta Velocità in quanto tale, ma sui metodi, la gestione, la conduzione dell'intera operazione da parte della classe politica di questa città. Come si vede, anche senza mettere in campo i ben noti e giustificatissimi allarmi per l'ambiente, per i beni culturali e per le casse dello Stato avanzati da comitati e 'notav' ce n'è sempre abbastanza per motivare un ripensamento e una profonda riformulazione del progetto".