

Il Comitato No Tunnel TAV constata come si siano avverate le peggiori previsioni per la città: lo sciagurato progetto di Passante Alta Velocità di Firenze è stato confermato per intero nella riunione tentata ieri a Roma tra Ministero dei Trasporti e enti locali.

Per il momento ha vinto la lobby del cemento e della politica clientelare che la sostiene, senza curarsi delle incongruenze e delle illogicità insite in ciò che è stato deciso; ma ormai la politica italiana ci ha abituato ad assumere gli ossimori come realtà.Â

La Regione parla di "centralità del sottoattraversamento e della stazione di Santa Maria Novella" senza rendersi conto che le due cose sono incompatibili: o è centrale l'una o l'altro. Dietro questa confusione semantica si cela soprattutto l'imbarazzo di imporre alla città un progetto sbagliato, cercando affannosamente una logica dove non c'è che approssimazione. Questa confusione la si vede chiaramente nell'idea che si propone per la Foster 2.0: si parla di "mini Stazione", ma non si capisce cosa ci possa essere di "Mini" in una struttura a tre piani di 450x50 metri, dove – se l'aritmetica non è una opinione – si avranno tre livelli da oltre 20.000 metri quadri ciascuno. Lo scavo è di quelle dimensioni e non si può certamente ridurre. Si sta preparando un enorme deserto sotterraneo nel cuore della città.

L'idea di uno hub per treni AV e autobus è un coniglio fatto uscire dal cappello, un gioco di prestigio per nascondere l'assenza di idee, un goffo tentativo per mettere qualcosa nel deserto che si vuol costruire.

Nessuno si rende conto che, se si crea un interscambio forte tra bus e AV, si taglia totalmente fuori il trasporto ferroviario, soprattutto quello regionale, che resterà così totalmente scollegato dai trasporti a lungo percorso? I bus, che sono una componente fondamentale del trasporto locale, resterebbero lontanissimi dalla stazione di Santa Maria Novella dove continuerebbero ad attestarsi i treni locali. Ma ci si rende conto dell'incongruenza, della rottura di carico che si provoca?

Adesso i bus turistici entrano in città dall'uscita autostradale di Firenze Sud e, col raccordo che porta a Varlungo, poi in piazza Piave; soluzione assolutamente carente, ma l'idea di far attraversare tutta la zona ovest di Firenze per arrivare ai Macelli è ancora più pazzo!

Ma esiste un piano dei trasporti che giustifichi questa trovata, che appare invece una boutade inventata sul momento per giustificare un progetto che non sta in piedi?

Il comitato ricorda come sarebbe molto più semplice, economico ed efficace concentrare servizi distribuendoli attorno alla stazione di Santa Maria Novella, soprattutto utilizzando gli spazi ricavabili dal terrapieno ferroviario e dalle zone dismesse a Romito; ma l'imperativo è scavare, muovere terra: esattamente ciò che gradiscono le mafie in tutti i cantieri d'Italia.

Nell'incontro romano si sono totalmente ignorati i rischi enormi di uno scavo in area metropolitana; questi non sono per niente spariti, si sono solo volutamente dimenticati; ma ce ne ricorderemo presto. Purtroppo.

Comitato No Tunnel TAV