I "Comitati dei cittadini" di Firenze, hanno recentemente formulato la seguente proposta, che riceviamo e pubblichiamo:

"E' possibile attraversare con l'Alta Velocità il nodo fiorentino senza scavare il tunnel.
E' questo il risultato dello studio del gruppo tecnico del LAPEI (Laboratorio di progettazione ecologica degli insediamenti della Facoltà di Architettura di Firenze), coordinato dal professor Alberto Ziparo, che mercoledì 21 gennaio ha proposto, presso lo spazio QCR di via degli Alfani, ulteriori approfondimenti del progetto dell'Università presentato nel 2008 insieme al Comitato contro il sottoattraversamento AV, ai Comitati dei Cittadini - Firenze e a Italia Nostra. Secondo i tecnici esiste un'ipotesi fondata, di basso impatto e realizzabile in poco tempo, per il passaggio in superficie dell'AV in modo che l'attivazione entro l'anno della tratta Firenze-Bologna non si traduca in ulteriori disagi per il trasporto locale e in un sostanziale declassamento della città. Del resto, le Ferrovie (RFI) stanno già preparando il passaggio in superficie, per oltrepassare Firenze durante i dieci anni previsti per lo scavo del tunnel. Si tratta però di far sì che questi lavori si traducano in un vantaggio definitivo per la città, con il potenziamento, grazie a quest'occasione, del servizio regionale e locale in tutto il bacino, da Empoli a Borgo S. Lorenzo, da Pistoia al Valdarno. Il sottoattraversamento di imminente attuazione e in funzione non prima di 7 anni, prevede 6 binari, di cui due interrati, al costo di un miliardo di euro. La proposta dell'Università invece rende possibile ricavare gli stessi 6 binari nel tracciato in superficie entro due o tre anni, a costi decisamente inferiori. Con interventi limitati si possono dare risposte ai vari problemi che si pongono, distribuendo i lavori in più fasi. Ad esempio, nell'arco di pochi mesi e con modesta spesa, si può realizzare la continuità di 4 binari da Varlungo a Rifredi, due dei quali dedicati all'AV. Con interventi più impegnativi sul cavalcavia delle Cure, su alcuni in sede ferroviaria annessi e con l'apertura di un nuovo fornice nella galleria del Pellegrino si possono finalmente ottenere 6 binari tra loro interconnessi: 2 per l'AV e per il traffico nazionale, 2 per i regionali, 2 per il servizio suburbano e urbano. Sono state presentate interessanti considerazioni sulla problematica collocazione della Stazione dell'AV e sulle caratteristiche del servizio urbano che potrebbe essere svolto da tram-treni in grado di percorrere linee ferroviarie e rami tranviari classici. Dopo gli interventi dell'ingegnere ferroviario Vincenzo Abruzzo e degli architetti urbanisti Giorgio Pizziolo e Paolo Celebre, estensori tra gli altri del progetto, l'architetto Francesco Re ha presentato un'articolata proposta generale per la mobilità fiorentina, in consonanza col progetto del soprattraversamento. Oltre al professor Manlio Marchetta, del LAPEI, sono intervenuti l'ingegner Angelo Pezzati (dirigente di Italferr) e il professor Franco Angotti (prorettore e docente della Facoltà di Ingegneria); questi ultimi hanno espresso le loro critiche al progetto, con argomentazioni tecniche, economiche o di opportunità amministrativa, mettendo avanti come decisiva obiezione che la proposta, per quanto di rilievo e possibile, non può essere nemmeno presa in considerazione perché i contratti dell'appalto sono già stati firmati. Anche l'ingegner Carlo Volpi, vice presidente alle infrastrutture di Confindustria Firenze, ha ripetuto che gli appalti sono in realtà il vero "collo di bottiglia" per questo progetto, pur interessante e ricco di spunti. Infatti RFI ha approvato nel marzo scorso l'avvio dei lavori per il nodo in due fasi. La prima per gli scavalchi, la progettazione esecutiva del passante sotterraneo e della nuova stazione dei Macelli. La seconda per la realizzazione del passante sotterraneo di 7 km e della stazione di Foster. La consegna dei lavori a Coopsette per la progettazione e la costruzione dell'opera è già avvenuta. Il costruttore si è aggiudicato la gara con un ribasso del 25% in associazione d'impresa con Ergon Engineering e con Constructing

(consorzio stabile tra le imprese fiorentine Coestra, Inso e Consorzio Etruria). La prima fase, nelle intenzioni di RFI, si dovrebbe concludere in coerenza con i tempi di realizzazione della linea AV Firenze Bologna, cioè entro l'anno. "Solo che non si sa dove il treno fermerà - ha ricordato Valdo Spini intervenendo nel corso del dibattito e riconoscendo l'opportunità di questa proposta - L'attraversamento in superficie eviterebbe disagi pesantissimi per i cittadini. Occorre una verifica laica sulla fattibilità dei progetti". Durante il convegno è stata messa in luce anche l'altra faccia di questa complessa vicenda: la possibilità che, costruendo il tunnel, si liberino i binari di superficie non per migliorare il trasporto locale, ma per poter "murare" le aree ferroviarie così rese disponibili. Si tratterebbe, così, solo di un tassello, non da poco, della complessa partita immobiliare che coinvolge Teatro Comunale e Parco della Musica, stadio a Castello e aree ferroviarie di Leopolda, Romito e Campo di Marte. Se si tiene a mente che Fondiaria Sai (di Ligresti) partecipa per il 25% a Ferservizi (già Metropolis), società che si occupa anche del patrimonio immobiliare delle Ferrovie, e che la società di Ligresti, oltre che su Castello, ha voce in capitolo sulla ex Manifattura Tabacchi, si comprende bene quali siano i formidabili oppositori a qualsiasi progetto diverso dal sottoattraversamento. E quali pericoli incombano sulla città. Di fronte a tutto ciò, anche la minaccia delle penali da pagare alle imprese costruttrici vincitrici dell'appalto potrebbe essere considerata solo un'amara ma indispensabile medicina per salvare Firenze da una fatale infezione di cui questa grande opera è, appunto, solo un segmento.

Tre obiettivi:

SCONGIURARE LA SVENDITA DELLE AREE FERROVIARIE AGLI IMMOBILIARISTI

IMPEDIRE L'APPROVAZIONE DEL PIANO STRUTTURALE PRIMA DELLE PROSSIME ELEZIONI AMMINISTRATIVE

AVVIARE UN PROCESSO DEMOCRATICO DI PARTECIPAZIONE ATTIVA DEI CITTADINI A SCELTE URBANISTICHE DECISIVE PER LA CITTA'"

Fabrizio Cucchi, DEApress