Riceviamo e pubblichiamo dai Comitati cittadini area fiorentina (comcitt-fi@email.it):

"ALTA VELOCITA' GUASTI PROBABILISSIMI E DANNI CERTISSIMI

Oltre al rischio ambientale (relativamente al comportamento dei corpi idrici sotterranei e superficiali e allo smaltimento delle terre), a quello sismico (gravemente sottovalutato) e a quello "erariale" (con un extra costo del 300%), con il via libera alla realizzazione del sottoattraversamento di Firenze e alla costruzione della stazione Foster ci saranno anche altri danni, rimasti un po' in ombra nel dibattito seguito all'Accordo firmato lo scorso 3 agosto a Roma tra Regione, Comune, Ministero e Ferrovie. Sono i danni al sistema dei trasporti della Toscana per l'incredibile occasione (pervicacemente) mancata con questa ennesima intesa.Con quest'opera infatti non si consegue per l'Alta Velocità né una percorrenza più breve né una più veloce, né tanto meno si perviene ad una razionalizzazione del nodo.

Si ricordino in proposito alcuni fatti:

- non migliorano, malgrado gli smisurati lavori, le relazioni tra Firenze e il sud della Toscana: tra Rovezzano e Figline si continuerà con la promiscuità tra AV e servizi locali i quali rischiano di sparire del tutto

- si accentua soprattutto dopo la costruzione dello "Scavalco" la frattura tra la Firenze - Pisa e la dorsale Milano - Napoli

- passare sotto Firenze con l'AV differisce da quanto fatto a Milano, Napoli, Palermo, Torino e in tante altre città europee, dove il "passante" ferroviario è al servizio dei treni regionali

- la soluzione scelta per Firenze è diversa anche da quanto si è realizzato a Bologna, Anversa, Stoccarda, Berlino dove la stazione dell'Alta Velocità è più o meno in corrispondenza diretta con la stazione principale, e non a 1400 m. di distanza

- questa corrispondenza, ricercata per anni dai politici al governo in Toscana (veri fautori di questo progetto) è stata strepitosamente mancata rendendo avventuroso ogni interscambio con i servizi di bacino, regionali e interregionali

- nella relazione tra Campo di Marte e Rifredi rimangono i due storici binari degli inizi del Novecento, utilizzati anche per portare a S. M. Novella quattro binari da Campo di Marte, due dei quali utilizzati per i servizi AV

- nel nodo fiorentino continuano ad essere presenti discontinuità, colli di bottiglia ed

interferenze che rendono inverosimile l'avvio di un Servizio Ferroviario Metropolitano così come di un efficiente Servizio Ferroviario Regionale

- la nuova stazione Foster è intrinsecamente insicura, collocata com'è tra due torrenti e il rilevato ferroviario, è inaccessibile da nord e raggiungibile da sud con una rete stradale comunque insufficiente

- quei politici che oggi invitano a far presto (magari esprimendo riserve sulla localizzazione della nuova stazione) sono gli stessi che, senza alcuna fretta, accantonarono nel 2002 il progetto Zevi già approvato per approdare, tramite un concorso internazionale nel quale si erano stravolti radicalmente i connotati dell'opera, a quello di Foster, che andò avanti privo di Valutazione di Impatto Ambientale e più in generale di qualsiasi analisi costi-benefici

La cancellazione della stazione regionale di superficie "Circondaria", prevista in un primo tempo, non avvicinerà la Foster a S. M. Novella. Nell'accordo si parla infatti soltanto di un "collegamento adeguato". Niente "people mover", ma solo un binario a disposizione di chi, giunto a Firenze su una delle tante "Frecce", dovrà percorrere 200 m. di marciapiede, risalire di altri 25, raggiungere S. M. Novella su veicoli ordinari e poi montare su un treno per Empoli, per Spoleto o per La Spezia. I novanta milioni già stanziati verranno affidati al Comune non per il rinnovo della rete e di tutta l'interfaccia urbana dell'infrastruttura ferroviaria, ma per realizzare strade, rinunciando a qualsiasi miglioramento del Servizio Ferroviario Regionale, ormai da tutti definito "da incubo". Nell'attuale "eclisse della democrazia" le pur forti resistenze a quest'opera, da parte di cittadini, comitati, associazioni e, a suo tempo, da parte di un Renzi poi ricondotto "a più miti consigli", non sono riuscite a sgretolare il fortissimo blocco di interessi consolidatosi attorno a questo totem. Pochi esponenti di un'incerta e divisa maggioranza politica in Regione si azzardano a interpellare la cittadinanza, se non per ripararsi dietro l'irrevocabilità dei contratti firmati. Tra questi l'impareggiabile Segretario nazionale del PSI ed assessore regionale Riccardo Nencini il quale, maramaldeggiando sui cittadini all'indomani dell'accordo, ha affermato che una norma transitoria della legge sulla partecipazione avrebbe consentito al titolare dell'opera – ma solo fino al 2009 – di chiedere un confronto pubblico. "Non ricordo - afferma Nencini – contestazioni per il mancato utilizzo della legge sulla TAV, allora.". Ciò dimostra che, al di là dell'opportunità o meno di cogliere quell'occasione, la legge sulla partecipazione della Regione Toscana, in scadenza nel 2012, necessita di una profonda revisione, in direzione del risorgimento civile e del rinnovamento delle forme di rappresentanza che, anche partendo dalla denuncia del "modello TAV", si oppone alla rapina privata delle risorse pubbliche e all'occupazione partitica delle istituzioni. Per il trasporto pubblico toscano le prospettive appaiono fosche.

Per Firenze si apre una stagione di conflittualità, di devastazioni ambientali e di ulteriori voragini nel debito pubblico che rischiano di portarci in una strada senza sfondo."
DEApress