

Tunnel e stazione Foster non servono ai pendolari, la bufala della liberazione dei binari di superficie e della stazione S.M.Novella

scritto da Maurizio Da Re

Basta con la bufala che a Firenze ci vuole il TAV con tunnel e stazione Foster per liberare i binari di superficie e S.M.Novella. Il presidente Rossi, il sindaco Nardella, i sindacati con in testa la Cgil, esponenti e gruppi politici di destra e di sinistra, vogliono far credere che il Tav si debba fare in nome dei pendolari. Ma si guardano bene dal chiedere proprio ai pendolari cosa ne pensino davvero.

Come pendolare del Valdarno, che usa quotidianamente i treni regionali sulla linea Direttissima Roma-Firenze, posso affermare che **il tunnel Tav non serve ai pendolari** e non occorrono altri binari aggiuntivi o “liberati” in superficie.

✘ L'Alta Velocità a Firenze esiste dal 2009, in superficie, con binari dedicati per S.M.Novella, e sono una ventina le Frecce che “bypassano Firenze”, fermando a Campo di Marte e andando, via Statuto-Rifredi, a Pisa o Bologna.

L'imbottigliamento è invece sulla Firenze-Roma, non a S.M.Novella, ma a sud-est, fra Rovezzano e Valdarno, zona non interessata dal tunnel: sono proprio i pendolari a subirne le conseguenze, con quelli che chiamiamo “inchini”, cioè le precedenze con sosta che i treni regionali fanno ai treni AV per l'ingresso in Direttissima, con conseguenti ritardi non rimborsati.

Quindi il tunnel non serve, perché inizierebbe fra Campo di Marte e S.M.Novella, mentre alla Foster andrebbe solo la ventina di Frecce di Campo di Marte, visto che l'interesse commerciale di Trenitalia e di Italo è di tenere la stragrande maggioranza dei treni AV a S.M.Novella e di aggiungerne ancora, perché RFI ha dichiarato che ci sono gli spazi.

Quindi con tunnel o altri binari aggiuntivi o “liberati” in superficie rimarrebbero

l'imbottigliamento e gli "inchini". La separazione dei flussi fra treni AV e Regionali, funzionale al "treno metropolitano ogni 10 minuti" (senza nuove fermate cancellate dall'ex sindaco Renzi nel 2011 in cambio di circa 80 milioni di euro per "compensazioni"), esiste già a nord-ovest, grazie allo Scavalco di Rifredi, mentre verso sud-est sposterebbe di più i pendolari sulla linea Lenta-Storica, con allungamento dei tempi di viaggio.

Per sbrogliare il "collo di bottiglia" di Firenze ci sarebbero altri interventi, che i comitati pendolari hanno proposto in luglio a Regione e Trenitalia: da **nuovi treni Regionali**, con velocità 200 km/h sulla Direttissima, a **variazioni di orari dei treni AV con interferenze sui Regionali**, fino alla realizzazione di **due nuovi binari fra Statuto e Rifredi**, previsti dal 2016 ma finanziati dal 2021, per incrementare i collegamenti fra Campo di Marte e Rifredi.

Ma nessuna delle proposte dei pendolari è stata accolta, finora, si continua a insistere sul TAV, e si parla della proroga del rinnovato contratto di servizio Regione-Trenitalia fino al 2032, facendo tornare alla memoria una famosa frase del presidente Rossi dell'estate 2014: non avrebbe firmato alcun contratto con Trenitalia, "finché non sarà garantito che i treni regionali passino avanti all'alta velocità, i pendolari hanno diritto ad arrivare in orario".

***Maurizio Da Re**