

Il disastro delle politiche infrastrutturali toscane: un aggiornamento

scritto da NoTunnelTav

Il Comitato No Tunnel TAV di Firenze ha presentato alla Procura di Firenze un esposto in cui ha riassunto le principali stranezze e irrazionalità del contestato progetto di Passante AV, il cosiddetto sottoattraversamento TAV. Una sintesi la si trova [qui](#):

Il principale motivo per cui è stato fatto questo passo è la mancanza di logica del progetto, mancanza che potrebbe nascondere comportamenti perseguibili penalmente come abbiamo già visto in passato. Difficile capire i motivi espressi da Sindaco fiorentino e Giunta regionale nel voler riesumare un progetto già vecchio 25 anni fa quando fu pensato; oggi appare semplicemente ridicolo continuare a pretenderlo, soprattutto dopo la fiammata di buon senso che illuminò Dario Nardella nel 2016, supportato dall'allora AD delle Ferrovie Renato Mazzoncini, fino a dichiarare:

"Questo progetto di alta velocità che Ferrovie dello Stato ha voluto fare in tutti i modi, oggi ancor più di ieri e, voglio dire, sempre di più, appare inspiegabile. E' un grande spreco di denaro pubblico. Perché stiamo parlando di un miliardo e mezzo di euro, un miliardo e mezzo di euro! per risparmiare due minuti." Il seguito del suo intervento è reperibile [qui](#):



Invece di dar credito a questa passata illuminazione, il 7 ottobre 2021 il Sindaco Dario Nardella e il Presidente regionale Eugenio Giani sono andati a Roma ad incontrare l'AD delle FSI per chiedere di accelerare i lavori TAV; i tempi necessari per ultimare i lavori paiono impensierire i nostri.

Al di là delle chiacchiere fatte finora, i lavori del Passante sono minimi, della

stazione è stato realizzato meno del 30%, dei tunnel 0%. Addirittura l'adeguamento della progettazione della Foster sarà pronta forse tra un anno. La fretta della politica toscana è un segno di scompostezza davanti al palese fallimento delle scelte infrastrutturali fatte negli ultimi decenni.

Si sostiene che i tunnel serviranno a “liberare i binari di superficie” per i treni regionali, nenia che sentiamo ripetere continuamente. **I critici** – come questo comitato – **chiedono da sempre perché non potenziare i binari di superficie con una spesa infinitamente inferiore, con tempi molto più brevi, senza rischi per la città.** Ancora aspettano risposta. Che “liberare i binari” sia solo fuffa per media distratti è confermato dal contratto di servizio tra Regione e Trenitalia che scade nel 2034; **in quel documento si prevede di avere nuovi treni solo per sostituire gli attuali, molti dei quali sono obsoleti e indegni di un trasporto decente. Se non ci saranno più treni cosa si pensa di far correre sui “binari liberati”?** Forse le chiacchiere che non costano nulla?

La smania di infrastrutture nei palazzi del potere toscano sfida anche il ridicolo di voler realizzare un *people mover* (imposto come maldestra compensazione al disagio per i viaggiatori da e per Firenze) tra la futura stazione Foster e Santa Maria Novella **prima che la nuova stazione sia ultimata**, sempre che ci si riesca. Il *people mover*, poi, occuperebbe uno o due binari esistenti che afferiscono a Santa Maria Novella riducendo la potenzialità della stazione attuale; davvero un bel progetto per *liberare i binari di superficie*! Improvvisazione e mancanza di una visione della città sono due caratteristiche della pianificazione

cittadina che non



Pare comunque che anche in Regione si siano accorti che il *collo di bottiglia*, sempre paventato dai sì-tunnel, non sia nel nodo di Firenze ma a sud di Rovezzano; per questo recentemente è stata votata una mozione dalla “Commissione regionale Territorio, ambiente, mobilità ed infrastrutture” in cui si propone il raddoppio della linea Figline – Campo Marte. Appare quanto mai fantasioso che si pensi di realizzare un nuovo tunnel di 14 km sotto le colline di San Donato; davvero qualcuno ritiene sia un progetto realistico? La cosa fu proposta molti anni fa, prima di scegliere il sottoattraversamento che oggi minaccia Firenze, ma il progetto fu accantonato perché troppo costoso. **Ma per risolvere i problemi dei pendolari del Valdarno non sarebbe sufficiente rendere più omogenee le velocità tra treni AV e regionali velocizzando i secondi? Dare un po' di dignità anche ai treni di chi ogni giorno deve recarsi nel capoluogo per studio o lavoro? Smetterla con questa aureola di intoccabilità dei treni veloci e rivedere di pochi minuti i loro orari?**

Intanto, mentre sindaco e presidente volano a Roma a ricevere vacue promesse (un accordo sul crono programma, cioè sostanzialmente nulla), pare che gli stessi non vogliano vedere cosa accada alle linee attuali: **l'anello della Faentina** (la linea che va da Vaglia al Mugello alla Val di Sieve e si ricongiunge a Pontassieve con la linea aretina), che serve un territorio con molti pendolari che potrebbero essere molti di più se il servizio non fosse a livelli di pura sussistenza, **è stato**

notevolmente depotenziato dalla soppressione di binari di incrocio in diverse stazioni, impedendo un possibile sviluppo del servizio, nonché aumentando il flagello di ritardi cronici. **Le FS, per risparmiare risorse irrisorie nella manutenzione di impianti relativamente semplici, stanno sostanzialmente smantellando lentamente un servizio che, al contrario, potrebbe ridurre le decine di migliaia di auto che ogni giorno raggiungono Firenze.** Su questo la Regione non ha detto nulla e non fa nulla per sviluppare un servizio che potrebbe essere fatto con pochissimo sforzo, ma si sbraccia per spendere quasi un miliardo per due tunnel che non servono a nulla.

Il raddoppio della linea per Lucca è in ritardo, ma anche su questo è calato il silenzio.

Il Comitato si è messo a curiosare cosa accade sulle linee già “liberate dai treni AV” come la linea storica Firenze Prato Bologna, una linea che avrebbe potenzialità notevoli servendo tre città molto importanti e interessate da un forte pendolarismo reciproco. L’offerta tra i capoluoghi è enorme per i treni ad alta velocità, ma con tariffe dai 29 ai 35 euro, proibitive per la maggioranza dei cittadini. Da notare che una città come Prato è tagliata fuori anche da questo servizio!

I treni regionali, la cui tariffa sarebbe 9.50 euro, hanno tempi di percorrenza superiori alle 2 ore; al momento la linea è interessata da lavori di adeguamento delle gallerie, ma anche prima i tempi di viaggio erano analoghi, quasi sempre con cambio a Prato. **Le tariffe AV e i tempi esorbitanti del trasporto regionale sono un sostanziale sabotaggio del trasporto pubblico su questa tratta fondamentale, costringendo troppi viaggiatori a privilegiare il mezzo privato su gomma;** un bel risultato dopo tutta la retorica sulla cura del ferro.

Anche su questa vergogna sia la Regione Toscana che quella dell’Emilia Romagna tacciono; a Firenze si preferisce petulare per un progetto assurdo e dannoso come il sottoattraversamento e si tace, invece di alzare la voce, contro queste politiche delle FS.

Per constatare il disastro infrastrutturale toscano ci sarebbe da aggiungere il capitolo aeroporto voluto ad ogni costo contro ogni principio urbanistico e di buon senso. Anche quello del trasporto pubblico a Firenze è da mettere in conto; la

Gest SpA, che gestisce il sistema delle tranvie, vede inquisito l'amministratore delegato, **Jean Luc Laugaa**, per peculato. **Si tratta della stessa persona che è AD anche di Autolinee Toscane, la società di trasporti che gestirà dal 1 novembre il TPL dell'intera Toscana. Non è solo il problema di un possibile mariuolo trovato con le dita nella marmellata, ma è il sistema stesso del *project financing* che genera distorsioni, sperperi e inefficienza fino a comportamenti potenzialmente criminali.**

Ancora è sotto gli occhi di tutti il disastro delle politiche toscane fatte di progetti scollegati tra loro, spesso contraddittori, realizzati ascoltando soltanto le voci di sirena di una confindustria che non ha altro obiettivo che tenere in movimento le betoniere e vivaci i profitti derivanti.

Siamo sull'orlo di una crisi ambientale e climatica di cui non percepiamo bene le dimensioni, ma dalla politica locale, come da quella nazionale, non sortono proposte diverse da **nuovi pacchi di cemento nascosti malamente dietro una sempre più stanca retorica "green"**.

C'è solo da sperare che gli scienziati dell'IPCC e i giovani di Friday for Future siano dei paranoici; altrimenti nelle mani di questa politica siamo indirizzati sicuramente verso il disastro.

No Tunnel Tav Firenze