

Treni regionali nel sottoattraversamento? Bufala e presa di giro per cittadini e viaggiatori

scritto da Ornella De Zordo

La notizia apparsa oggi 5 maggio 2016 in un articolo di Repubblica a firma Ernesto Ferrara che i treni regionali verrebbero inoltrati sui binari del sottoattraversamento e che alcuni treni AV continuerebbero a raggiungere la stazione di Santa Maria Novella sono il chiaro segno della confusione mentale che domina chi si occupa di trasporti ferroviari, siano questi in Comune, in Regione o dentro le stesse Ferrovie. Le notizie dimostrano anche come alcune forti critiche mosse dai comitati da decenni si dimostrino valide e implicitamente riconosciute anche dalle istituzioni che continuano a rifiutare ogni dialogo.



Pensare che i treni regionali possano transitare dal sottoattraversamento contrasta totalmente con quanto fin'ora portato a prova della necessità del Passante TAV, cioè che la realizzazione di questa infrastruttura avrebbe liberato i binari di superficie per il traffico locale;

perché allora infilare questi treni sotto terra? Immaginare di inoltrare treni regionali in una linea dove si prevedono quasi 200 treni al giorno, in una stazione che è poco più di una fermata (solo 4 binari), non interconnessa con le altre linee, dimostra solo che ci si arrampica sugli specchi per cercare di trovare soluzioni ai problemi urbanistici e trasportistici che un progetto sbagliato può creare; l'errore principale è quello del totale isolamento della nuova stazione ai Macelli dalla restante rete ferroviaria. Tram, people mover o binario dedicati sono solo placebo per un progetto malato che non risolve i problemi di collegamento; non si dice chiaramente (guai a dar ragione ai comitati che lo gridano da tempo!) ma ci si immaginano soluzioni fantasmagoriche che sono solo sciocchezze.

Con l'idea del transito dei treni regionali sulla linea dei treni veloci finalmente si

spezza quel dogma ottuso che vorrebbe le linee AV completamente separate dagli altri treni. Questa è una solenne stupidaggine in quanto delle linee affiancate e interconnesse avrebbero una potenzialità ben superiore a linee affiancate e isolate l'una dalle altre; sarebbe come un'autostrada a più corsie ma divisa da muretti invece che da strisce discontinue per terra. Anche questo viene denunciato da decenni dai comitati, ma sempre ignorato.

L'annunciato potenziamento tecnologico dei sistemi di distanziamento e segnalamento nel nodo fiorentino (eventualmente con l'aggiunta di uno a due binari nella tratta fra Campo Marte, Statuto e Rifredi) sarebbe una soluzione economica, molto più efficace, esente da rischi, piuttosto che scavare due tunnel nel ventre delicatissimo della città. I comitati lo dicono da decenni, adesso pare che anche nelle istituzioni e nelle FS si scopra l'acqua calda.

A questi aspetti c'è da aggiungere la vertigine dei costi del sottoattraversamento: nessuno vuol rivelare i dati, ma gli ultimi documenti consultabili (i bilanci Nodavia del 2013 riferiti al 2014) sono da capogiro:

costo appalto (senza "scavalco") circa 700 milioni

valore opere eseguite del sottoattraversamento circa 120 milioni

richieste di maggiori costi da parte del costruttore 528 milioni, con un aumento, in soli sei mesi, di 106 milioni di euro

Con queste risorse si sarebbe potuto sostituire il parco treni piuttosto vecchio, potenziare le linee esistenti; in particolare si potrebbe realizzare una serie di linee ferroviarie nella Piana, al momento interessata solo da un aeroporto fuori scala e inceneritori velenosi. C'è un progetto anche della Regione Toscana che giace nel cassetto da decenni di una bretella Osmannoro Campi Bisenzio Signa Prato; costo previsto 80 milioni. Si preferisce obbedire agli ordini dei costruttori: questo tunnel s'ha da fare, anche se crea problemi invece che risolverli. Magari ci coltiveremo funghi, ma le imprese parassitarie di costruzioni devono avere i loro enormi profitti; loro comandano, sindaci, governatori, presidenti sono proni ai loro ordini.

5 maggio 2016

Comitato No Tunnel TAV Firenze