

Tav: quello che Rossi e i sindaci della Piana non vogliono capire

scritto da Maurizio Da Re

Per l'incontro sulla TAV tra RFI e Regione Toscana di martedì 18 ottobre a Roma conviene vedere alcuni punti tecnico-politici, per capire meglio quello che probabilmente sarà la revisione del progetto TAV di Firenze.

Il primo punto, sostenuto dal sindaco Nardella e da RFI, è quello della **centralità della stazione S.M.Novella** che sembra ovvio ma con la progettata stazione Foster non lo era più tanto. S.M.Novella è fondamentale per pendolari, turisti e viaggiatori in genere, per i treni Alta Velocità come per i Regionali. Quindi la prevista stazione Foster dovrà avere altra destinazione e uso, e Ferrovie dovrà bloccare quanto prima gli attuali lavori, se vuole evitare altre polemiche e altri costi inutili. E' bene ricordare agli increduli che **non esiste alcun rischio e timore di perdere l'Alta Velocità a Firenze, anche senza Foster e senza tunnel**, visto che dal 2009 l'AV attraversa e ferma a Firenze, a S.M.Novella, ma anche a Campo di Marte, dove attualmente hanno la fermata una ventina tra Frecciargento e Frecciabianca.

L'altro punto, sostenuto dal presidente Rossi e dai sindaci della Piana, è la **centralità del trasporto regionale**, ma viene molto ideologizzato e pure equivocato riguardo alla separazione dei binari dei treni fra Alta Velocità e Regionali. **La separazione tra i "flussi" esiste già da S.M.Novella verso Prato**, perché anni fa fu costruito lo Scavalco di Rifredi, e anche senza tunnel la Regione e RFI stanno progressivamente incrementando i treni regionali nella direzione nord-ovest. La separazione non c'è nella tratta Campo di Marte-Rifredi, ma RFI sta lavorando per migliorare la promiscuità (rendere meglio compatibili i diversi tipi di traffico). **Il presidente Rossi e l'assessore Ceccarelli sembrano spesso dimenticare (e molti sindaci della Piana e dell'area metropolitana sembrano ignorare) l'Accordo Quadro Regione-RFI dello scorso 1 aprile**, che, oltre a consistenti risorse in tecnologie del nodo-Firenze (ben 70 milioni, dice RFI, per la realizzazione dell'Apparato Centrale Computerizzato-Multistazione, ACC-M), prevede, senza il previsto "vecchio" tunnel, l'incremento dei treni regionali per Prato, Pistoia, Empoli. Con un nuovo binario S.M.Novella-Rifredi e soprattutto il quadruplicamento della tratta Statuto-Rifredi.

Quindi si prospetta già l'incremento dei collegamenti "promiscui" Campo di Marte-Rifredi, sia per treni AV che per Regionali. Di fatto **si rivela inutile anche un "nuovo" mini tunnel Campo di Marte-Rifredi**, ipotizzato nell'ultimo incontro di luglio, ma **che probabilmente verrà riproposto all'incontro di martedì, solo per accontentare Rossi.**

Non esiste separazione dei binari e viene dunque ritenuto che il problema, **"il vero collo di bottiglia" per la Tav**, come ha detto l'ad Mazzoncini all'ultimo incontro (magari convinto, ironia, dai comunicati stampa del Comitato Pendolari Valdarno Direttissima), sia **non Firenze ma la Direttissima**. Ovvero **il problema è da Firenze-Rovezzano verso il Valdarno aretino, una tratta "promiscua", che migliaia di pendolari valdarnesi conoscono benissimo** per i cosiddetti "inchini" dei treni regionali alle Frece, nell'ingresso alla linea Direttissima. E il fatto nasce perchè **RFI preferisce dare sempre la precedenza alle Frece**, anche quando i treni regionali sono puntuali.

Ma il problema non si risolve separando i binari e penalizzando i pendolari con la tratta più lunga, sulla Linea Lenta per Pontassieve: **è inaccettabile che si velocizzino ancora le Frece e si rallentino i treni regionali**, ampliando i tempi di percorrenza.

La **novità del sistema di segnalamento ERTMS** (di cui in realtà si parla da anni nei "corridoi"), che permetterebbe treni a distanza di tre minuti l'uno dall'altro, darebbe non solo un contributo al miglioramento e anche all'ulteriore sviluppo della circolazione ferroviaria nel nodo fiorentino e alla stazione S.M.Novella, ma **ridurrebbe anche il "collo di bottiglia" di Rovezzano, garantendo la promiscuità ed evitando la "separazione fra i flussi"** che le migliaia di pendolari valdarnesi non vogliono.

In sintesi si potrebbe azzardare che **con l'arrivo di ERTMS e gli interventi infrastrutturali con l'incremento dei treni regionali già previsti dall'accordo Regione-RFI, il nodo fiorentino potrebbe fare a meno di qualsiasi tunnel, mini o grande che sia, ma anche di ulteriori nuovi binari (salvo quelli previsti e indicati prima).**

Quindi con la cancellazione definitiva del tunnel Tav con la Foster (è fattibile un accordo RFI-Condotte sulle eventuali penali) e senza alcun nuovo inutile mini tunnel (va convinto il presidente Rossi), **le risorse risparmiate da Ferrovie**

potrebbero essere reinvestite nel trasporto ferroviario fiorentino e regionale, con il recupero delle fermate cancellate nell'accordo del 2011 in cambio degli oltre 80 milioni di euro di "compensazione ambientale" (di cui il Comune ne ha incassati quasi 28 milioni), con l'acquisto di altri nuovi treni regionali per i pendolari (alle migliaia di valdarnesi servirebbe, per risolvere il "collo di bottiglia" e per competere sulla Direttissima, treni finora non previsti con velocità fino a 200 km/h).

Ma sarebbe importante che **l'amministrazione comunale fiorentina, la Regione e i sindaci della Piana chiarissero quale sviluppo del servizio ferroviario metropolitano vogliono**, perché altrimenti sarà Ferrovie a deciderlo secondo la propria convenienza.

*** Maurizio Da Re, portavoce Comitato Pendolari Valdarno Direttissima**