

TAV Firenze: l'analisi costi benefici promuove il progetto alternativo di associazioni e Università

scritto da NoTunnelTav

La tanto pubblicizzata ["analisi costi benefici" \(ACB\)](#) è arrivata anche a Firenze e le grida di gioia dei sostenitori delle talpe si sono fatte sentire. Invece, quelli del Comitato, gli irriducibili contrari agli sprechi, si sono messi a dare un'occhiata un po' più attenta al documento; quando sono arrivati alla pagina 64 hanno riletto più volte la frase: ***“Relativamente alle alternative che si sarebbero potute considerare, dato per assunto che Firenze perde di accessibilità [con il sottopasso], opzioni più dirette e dunque anche più veloci, con fermata a Campo di Marte o a monte di Rifredi avrebbero probabilmente dato risultati migliori. In altre parole, la scelta di seguire sotto terra la cintura ferroviaria ha introdotto vincoli al progetto e per contro non sembra averne minimizzato i disagi per i “fiorentini”.***

L'analisi dice insomma, in maniera molto chiara, che **il progetto proposto da un decennio da associazioni e Università sarebbe molto meglio di quello voluto da Ferrovie e sostenuto dalle istituzioni, poi rimasto in sospeso.** Certo l'analisi del progetto sotterraneo è positiva perché aggiungere binari al nodo potenzia il sistema - e questo è bene - ma se i binari fossero in superficie e la stazione in zona Statuto o Campo Marte non si avrebbero tutte le distorsioni che la Foster promette di creare.



Diamo conto dunque di alcune interessanti osservazioni dell'analisi.

Nell'analisi si legge ***“non sono state qui valutate alternative ... e dunque il giudizio positivo sull'opera non può essere assoluto”***. Evidentemente a chi ha commissionato l'analisi non facevano piacere confronti con quest'opera così problematica.

Il sottoattraversamento, si legge, renderebbe la stazione di Santa Maria Novella più fruibile per i treni Inter City e locali; bene, ma ribadiamo: perché non fare le cose semplici, sicure ed economiche e mettere i nuovi binari in superficie? Invece si continua a chiacchierare di partire subito con i lavori... ma si è capito che ancora non c'è nemmeno un progetto della nuova Foster, visto che tutto deve essere revisionato?

Un altro vantaggio del sottoattraversamento sarebbe per i viaggiatori in transito; questi si vedrebbero velocizzato il viaggio, anche se non nella misura dichiarata da RFI, cioè 15 minuti. Il vantaggio sarebbe di 5 o 6 minuti sulla sosta del treno e un paio di minuti per il minor percorso effettuato. **In tutto meno di 10 minuti, e solo per i treni con fermata a Santa Maria Novella**; una frase dell'Analisi dice che il risparmio di tempo non deve essere inferiore ai 10 minuti altrimenti ne andrebbe della “solidità del risultato”. Forse è per questo che RFI è stata così generosa nel dichiarare agli estensori dell'ACB vantaggi temporali di 15 minuti?

Comunque se i (relativi) vantaggi di nuovi binari sotterranei esistono per le possibilità del trasporto locale e dei viaggiatori in transito, altrettanto non può dirsi per **i viaggiatori AV in partenza o diretti a Firenze che si troverebbero in una stazione lontana dal restante servizio ferroviario e dal centro della città**. Per questo l'ACB chiede la realizzazione di un people mover e di una stazione Circondaria “per mitigare parzialmente i disagi per i viaggiatori

toscani” e consentire un qualche collegamento con Santa Maria Novella. A questo punto il pensiero va a tutta la retorica campanilistica spesa negli anni passati in cui si magnificava il sottopasso; come denunciato in questi anni da tanti urbanisti, la stazione Foster è un errore per la città. Non si possono dimenticare le soluzioni ridicole che prevedevano l’uso del tram per cambiare treno. Ricordiamo invece che le proposte alternative non creerebbero fratture tra trasporto a lunga percorrenza e il restante perché sarebbero previste fermate su tutte le linee afferenti a Firenze in corrispondenza della nuova stazione a Statuto/Romito.

“Non è possibile a priori escludere che i costi connessi alla fase di realizzazione dell’opera possano costituire una parte significativa di quelli totali e che, qualora inclusi nella valutazione modificarne le risultanze, sebbene appare improbabile che possano farlo in misura molto ampia”. Per questo motivo lo studio non prende in considerazione eventuali aumenti dei costi; evidentemente **nessuno ha voluto dire al gruppo di lavoro dell’ACB che attualmente esistono riserve, cioè extracosti, di circa 500 milioni di euro pretesi da Nodavia.** Il contenzioso, che quasi sicuramente seguirà, valuterà a quanto ammonteranno queste spese non previste; ovviamente tutto questo mette qualche ombra sulla positività della ACB del sottoattraversamento; anche perché i motivi dell’aumento dei costi sono ancora irrisolti e dipendono in buona parte dalle difficoltà di smaltimento delle terre scavate dalla fresa. Pochi giorni fa il PM, nel processo in corso seguente le inchieste TAV, ha ricordato che il trasporto di terre che potrebbero essere rifiuti si configurerebbe come reato.



“La documentazione resa disponibile non fornisce gli elementi quantitativi, in termini di impatti e di probabilità di accadimento degli eventi [eventuali danni da lavorazioni], necessari per poter predisporre una valutazione economica degli stessi”. La questione dei possibili danni è un aspetto particolarmente controverso e le FS o la Regione si sono ben guardate dall’ammettere la possibilità

di danni dallo scavo delle gallerie; quindi il team dell’ACB **ammette che “l’entità dei danni ha un certo livello di incertezza dimostrato anche dall’esistenza**

di posizioni molto diverse tra proponente e stakeholder locali. Purtroppo la non inclusione di questo costo nella valutazione non è in favore della sicurezza...". Il disagio per tutte le famiglie che si troverebbero danni nelle proprie case non crediamo comunque sia valutabile solo economicamente.

Insomma le recenti grida di gioia e le invocazioni a “far presto” da parte di assessori e sindaci sono quanto mai stonate. Ancora non si vuol accettare una **banale verità: potenziare il nodo ferroviario si deve fare perché è utile, ma è folle non volerlo fare in superficie**, visto che in pochissimi anni darebbe a Firenze e a chi ci si reca per lavoro e studio, uno strumento efficacissimo di trasporto.

Se i soldi ancora disponibili del progetto (circa 800 milioni) fossero destinati a questo si avrebbero anche le risorse per la sistemazione urbanistica delle stazioni fiorentine, la creazione di un efficiente sistema di trasporto suburbano attorno al capoluogo, la possibilità di realizzare un trasporto pubblico su ferro nella Piana rendendo superate anche le proposte di tranvie ancora da realizzare.

Per questo non servirebbero grandi operazioni, basterebbe saper dialogare e ascoltare le necessità di chi tutti i giorni subisce il disastro della mobilità toscana invece che avere orecchie solo per chi cerca “movimento terre”.

***Comitato No Tunnel TAV Firenze**