Tav, Idra incontra la ministra De Micheli. E strappa un approfondimento sulle enormi criticità fiorentine

scritto da Redazione

Le gravi criticità di sicurezza che caratterizzano il percorso in tunnel ad alta velocità fra Firenze e Bologna e l'assurdo progetto di sottoattraversamento Av della città di Firenze sono i temi trattati dall'associazione Idra in un incontro a Roma con il ministro delle infrastrutture Paola De Micheli e la sua struttura tecnica.

Un'ora e mezzo di confronto condotto dal presidente dell'associazione ecologista Girolamo Dell'Olio e da Sabina de Waal, coadiuvati dagli esperti prof.ssa Teresa Crespellani e prof. Umberto Allegretti, durante il quale è stato consegnato un nutrito dossier sul tema.

Idra ha fatto notare come nel lungo tunnel tra Firenze e Bologna risultano non adempiuti gli obblighi di legge: 7 vie di fuga su 14 sotto l'appennino tosco-emiliano distano oltre i 4 km massimi previsti dal decreto che regola la sicurezza nelle gallerie ferroviarie. Le pendenze giungono fino al 13,93%, e le lunghezze fino ad oltre un chilometro e mezzo. Tali fattori appaiono giustificarne con difficoltà la stessa definizione di "uscite di sicurezza". Già in partenza del resto, nel 1995, 60 km di tunnel TAV sono stati approvati e cantierati in un unico tubo disapplicando la normativa vigente.

La discussione si è poi sviluppata a lungo intorno al progetto di sottoattraversamento della città di Firenze. La prof.ssa Crespellani ha ricordato che il progetto, obsoleto e imbarazzante anche sul piano della formulazione tecnica, rappresenta – con la doppia barriera sotterranea fra Campo di Marte e Rifredi – un'ipoteca perenne su qualsiasi futura ipotesi di utilizzazione del

sottosuolo di Firenze. Un prezzo forse troppo alto da pagare per la città, insieme a quello che la nuova stazione determinerebbe (lo rivela la cosiddetta 'analisi costi-benefici' realizzata solo ex post, negli ultimi mesi) a danno dei passeggeri con origine o destinazione a Firenze.

La posizione della nuova stazione per Idra ha le seguenti, pessime, conseguenze per la città patrimonio mondiale dell'Unesco e per i suoi visitatori. In primo luogo si trova a circa 1 km da Santa Maria Novella e comporta un corrispondente aggravio di tempi e costi di accesso per i destinati al centro, oltre che un prevedibile cambio di modo (da piedi a trasporto pubblico locale). Sono perse inoltre, o comportano un aggravio di tempo, tutte le connessioni tra i treni dell'alta velocità su Belfiore e altri treni non AV come Regionali e Intercity su Santa Maria Novella

Il presidente di Idra Dell'Olio ha ricostruito la genesi del progetto, evidenziando la totale assenza di comparazione pubblica fra opzioni alternative; la sistematica disinformazione subìta dalla popolazione, anche rispetto alle numerose varianti (peggiorative) approvate via via in corso d'opera; i ripensamenti e contro-ripensamenti progettuali di sistema circa l'utilità e l'opportunità della stazione 'Foster', e dello stesso doppio sottoattraversamento, pubblicamente formulati dai sindaci della città Matteo Renzi e Dario Nardella, talora condivisi con Regione Toscana e Ferrovie dello Stato Italiane, a testimonianza di quanto il progetto non sia risultato convincente neppure ai suoi più accesi fautori; il clamoroso grave vulnus procedurale rappresentato dalla mancata Valutazione di impatto ambientale della stazione Foster, nonostante la diversa ubicazione del manufatto, traslato di alcune centinaia di metri e proposto in fregio al subalveo del torrente Mugnone, esondato nel 1992, e nonostante le numerose modifiche sostanziali apportate al manufatto stesso e alle funzioni trasportistiche ed urbanistiche ad esso collegate.

"Idra pertanto", ha spiegato Dell'Olio, "mentre saluta con favore l'intervenuta assunzione di responsabilità da parte di RFI nella gestione del caso-Firenze attraverso una puntigliosa e capillare rivisitazione del progetto (project review), alla quale l'associazione fiorentina ha avviato in questi giorni una collaborazione costruttiva, auspica che da un'analisi indipendente e trasparente quale si conviene a una società pubblica guidata da una direzione ministeriale discenda un modello di intervento capace di recuperare il deficit di informazione, consultazione e interlocuzione che la cittadinanza registra, attraverso i moderni

strumenti che il dibattito pubblico mette a disposizione”.

Da parte sua, il prof. Allegretti ha osservato in proposito: “Occorre domandarsi se la nuova normativa sulla progettazione delle grandi opere, e sul dibattito pubblico per esse necessario, non debba trovare applicazione per la prevista revisione. Ciò anche tenendo conto del fatto che l’AV passa già con successo da Firenze e che la necessità di una revisione rappresenta un fatto nuovo. Di conseguenza, si può mettere in luce che, ove questa venga effettuata, si è di fronte a una nuova opera, che pertanto non solo può ma deve essere assoggettata alla nuova procedura di dibattito”.

“I rilievi e le proposte contenute nel dossier depositato da Idra al Ministero saranno attentamente lette e analizzate già a partire dal prossimo appuntamento di lavoro della Struttura tecnica di missione, così da dare utilmente seguito al percorso di interlocuzione oggi avviato” – ha concluso il prof. Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura tecnica di missione che per il Ministero cura l’indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l’alta sorveglianza.