Prof. Dr. Hermann Knoflacher – Politecnico di Vienna e Presidente del "Club of Vienna", Vienna – Austria

Prof. Dr. Heiner Monheim – Esperto di politica dei trasporti, Università di Treviri – Germania

Prof. Rolf Monheim - Università di Bayreuth, Dipartimento di Geografia urbana applicata, Bayreuth – Germania

Dr.ssa Wittfrida Mitterer - Bioarchitettura, Bolzano – Italia

Dr. Winfried Wolf - Coordinatore "Bündnis Bahn für Alle", Berlino – Germania

Prof. Alberto Asor Rosa - Rete dei Comitati in Difesa del Territorio, Roma – Italia

Prof. Salvatore Settis –Scuola Normale Superiore Pisa – Italia

Lettera aperta a :

- Sindaco di Firenze Matteo Renzi
  Comune Firenze, Palazzo Vecchio, Piazza della Signoria, 50100 Firenze

- Presidente della Provincia Firenze Andrea Barducci
  Provincia Firenze, Palazzo Medici Riccardi, Via Cavour 1, 50100 Firenze

- Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi
  Regione Toscana, Piazza Duomo 10, 50100 Firenze

- Consiglieri del Comune, Provincia di Firenze e della Regione Toscana

Egregio Sindaco Matteo Renzi
Egregio Presidente Andrea Barducci
Egregio Presidente Enrico Rossi
Egregi Consiglieri

Abbiamo scritto questa lettera come esperti di trasporti in Germania, Austria e Italia in riferimento al progetto del Tunnel e della nuova Stazione per il passante ferroviario AV di Firenze. A noi si sono aggiunti alcuni esponenti rappresentativi della cultura italiana. Tutti condividiamo il più grande rispetto per una città come Firenze, in particolare per l'immenso valore del suo patrimonio artistico che è unico al mondo, ma proprio per questo siamo enormemente preoccupati di questo progetto.

Dopo aver preso conoscenza delle sue caratteristiche e delle critiche avanzate al riguardo da molte parti, tra le quali spicca quella del Gruppo di

Ricerca dell'Università di Firenze sugli impatti del sottoattraversamento e della Nuova Stazione Foster, oltre che da comitati e associazioni locali, vogliamo sottoporre alla Vostra attenzione le nostre preoccupazioni, che indichiamo schematicamente di seguito:

1. La costruzione di un Tunnel di questa portata implica in genere per un periodo prolungato la manomissione della falda, così come l'edificazione della grande stazione, in parte interrata, comporta una variazione permanente dell'assetto idrogeologico. La pericolosità di una tale operazione per gli edifici esistenti e per le strade è di conseguenza molto grande e molto spesso i rischi in fase di progettazione, non possono essere calcolati in dettaglio, a causa delle caratteristiche del terreno.

   È opportuno ricordare che ad Amsterdam il Progetto Nord-Sud della Metropolitana, la cui costruzione fu iniziata nel 2003, ha prodotto un disastro: prima di tutto per l'aumento dei costi, fino al triplo del previsto, poi per il cedimento, fino a 20 cm, di palazzi di grande valore storico e artistico. Infine ha portato allo stop completo dei lavori nel 2010 a causa di afflusso di acqua nel cantiere.

   Analoga criticità si è verificata a Colonia per l'ampliamento della linea ferroviaria cittadina con un tunnel sotterraneo di 6,6 km sotto la città storica, che fu iniziato nel 2004. Nello stesso anno cedette il campanile della chiesa di San Giovanni Battista e poco dopo la Torre del Comune (da allora le cantine di questo edificio storico sono chiuse e non più accessibili). Infine il 3 marzo del 2009 un enorme afflusso di acqua ha provocato il crollo dello storico Archivio di Stato. Da quel momento i lavori sono stati fermati.

   Non dimentichiamoci poi del progetto di Stoccarda (*Stuttgart 21*), la costruzione di una stazione con otto binari in sotterranea, un progetto che assomiglia a quello di Firenze. Ancora prima dell'inizio dei lavori sappiamo già che la quantità di acqua della falda, richiesta per l'opera, non sarà sufficiente. La società Costruttrice Deutsche Bahn AG sta cercando di ottenere nel 2012 i permessi per una quantità di acqua da estrarre dalla falda tre volte superiore, evento questo che si teme possa produrre danni enormi alla stazione di testa ed a molti altri edifici.

   Come ultimo caso non possiamo non ricordare il disastro ambientale verificatosi nel Mugello, durante la realizzazione della tratta Bologna - Firenze per il TAV.

2. Ad ogni passaggio ferroviario su un determinato territorio subentrano delle vibrazioni, anche sotto forma di emissioni sonore, dovute principalmente all'attrito ruota-rotaia. Queste vibrazioni producono degli effetti sulla superficie ma soprattutto sulle fondazioni e sui piani seminterrati, spesso adibiti a cantine. Tale

problema, spesso amplificato dal movimento in sotterranea, può presentarsi a volte dopo anni o addirittura dopo decenni e rappresenta un impatto assai grave e non è calcolabile con precisione. Il paragone con i treni sotterranei della metropolitana, con i treni cittadini in superficie e i tram è ingannevole. Infatti le vibrazioni e le onde sonore dei treni ad alta velocità sono molto più grandi di quelle che si sviluppano con il trasporto cittadino, perché il peso per asse dei treni ad alta velocità è due o tre volte maggiore. Gli edifici che sono potenzialmente coinvolti a Firenze, in quanto si trovano sul tracciato, sono circa 3.000 ed hanno prevalentemente ca. 100 – 150 anni. Inoltre sarebbe investita direttamente, con rischio di danni irreparabili, una parte dell'inestimabile patrimonio artistico fiorentino, ed in particolare L'Arco dei Lorena, la Porta San Gallo, la Fortezza Da Basso con l'importantissimo Laboratorio di Restauro Delle Pietre Dure. Mentre l'intero patrimonio del Centro Storico sarebbe indirettamente messo a repentaglio dai movimenti di sottosuolo.

3. La filosofia di progetti di Alta Velocità e di stazioni centrali con la quale si cerca di risparmiare pochi minuti sulle linee di lunga percorrenza è, nel vero senso della parola, una filosofia obsoleta del secolo scorso. In effetti i piani per il Tunnel TAV a Firenze risalgono agli anni 1990. I treni di lunga percorrenza Milano – Bologna – Firenze – Roma non possono ignorare Firenze per la grande importanza che essa ha. I due criteri fondamentali per la stazione a Firenze sono: in primo luogo che la fermata sia vicino al centro della città ed in secondo luogo che sia collegata alla rete del traffico regionale. La stazione di Santa Maria Novella e la proposta di stazione del progetto alternativo soddisfano questi due criteri pienamente. Invece la nuova stazione di AV progettata si trova molto più lontano dal centro e non risponde alla necessità di accesso alla rete regionale e di breve percorrenza.

4. Il progetto di una nuova stazione centrale con il più grande scavo nella storia del sottosuolo del centro storico di Firenze comporta degli effetti urbanistici assai negativi producendo un enorme traffico nella città, in una zona già gravata da forte congestione. L'assetto e la localizzazione della Nuova Stazione sono infatti tali da indurre forti impatti degradanti sul paesaggio urbano preesistente.

5. L'attuale decreto dell'Unione Europea sulla costruzione di Grandi Infrastrutture prevede un confronto con le alternative esistenti. Sappiamo che a Firenze, la locale Università ha elaborato uno studio che dimostra l'esistenza di alternative possibili per il passante ferroviario dell'alta velocità. L'ipotesi studiata, a fronte di quella delle Ferrovie Italiane, prevede la sola espansione della capacità di superficie esistente e pertanto senza alcun rischio per gli edifici, con

posa di due binari AV, nell'area compresa tra Rifredi e Campo di Marte con tempi di realizzazione di circa 2/3 anni, contro i circa 10 della sotterranea e con 2 cantieri esclusivamente in sede ferroviaria, contro i 3 in città del progetto tunnel. Questa soluzione inoltre avrebbe un costo di 300 milioni di euro, quindi quasi un decimo delle spese previste per la realizzazione del progetto in sotterranea. E poiché viviamo in tempi in cui l'ammontare dei debiti pubblici di ogni singolo Stato è oggetto di grande attenzione, e pertanto - laddove il Governo Italiano in carica dal novembre 2011 ha dichiarato come obiettivo principale la diminuzione del debito pubblico - sarebbe quanto mai opportuna una riflessione sulle spese per opere di così lunga durata e particolarmente complesse, che appaiono oltretutto sostanzialmente inutili in presenza di alternative leggere e niente affatto pericolose.

6. Quelli tra noi che vantano una lunga esperienza nell'ambito della politica dei trasporti europei e delle reti Trans-europee in particolare, hanno come obbiettivo principale l'aumento di passeggeri nella rete ferroviaria in Europa. Per poter raggiungere questo obbiettivo è necessario puntare sempre più sugli investimenti concreti che il mercato richiede e la realtà europea ci indica come chiaramente dominanti le reti regionali e di breve percorrenza che riguardano un totale di circa l'80 % del traffico totale, mentre la quota di mercato sulla rete a lunga percorrenza - superiore a 400 – 500 km - è molto più bassa. Da questo punto di visto appare poco ragionevole puntare gran parte degli investimenti sull'Alta Velocità, ma al contrario la rete ferroviaria deve diventare molto più capillare, in modo tale da assicurare una maggiore competitività da parte delle Ferrovie nei confronti del traffico su gomma.

Tenendo presente lo scenario descritto nei punti precedenti, Firenze come città di Arte e Cultura dovrebbe utilizzare la sua grande creatività ed intelligenza nella scelta delle soluzioni ottimali in ambito ferroviario e considerare in primo luogo le risorse già esistenti, migliorando la rete attuale e modernizzando le stazioni già presenti, come prevede il progetto alternativo elaborato dall'Università di Firenze, per garantire una rete metropolitana sempre più efficace. Perseguendo un tale scenario la nuova soluzione potrebbe diventare un esempio illuminante in Europa di una politica di efficienza nel trasporto su ferrovia, invece di spendere miliardi di euro in nuove attrezzature e costruzioni, a vantaggio dei grandi monopoli del settore edilizio, con risultati inefficaci per i trasporti, ma con effetti ambientali distruttivi per la città.

Egregio Sindaco Matteo Renzi, egregio Presidente della Provincia Andrea Barducci, egregio Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, egregi

Membri del Consiglio Comunale e Provinciale di Firenze e del Consiglio regionale Toscano,

Vi preghiamo di voler considerare seriamente i nostri argomenti, in considerazione della Vostra responsabilità nei confronti dei cittadini della bellissima città di Firenze.

Il progetto attuale è a nostro avviso assolutamente irresponsabile: il suo accantonamento, anche se i contratti sono già stati firmati, sarebbe un bene per la popolazione, per la regione, per le FS e per lo Stato Italiano e sarebbe in ogni caso meno costoso che la realizzazione del progetto stesso.

Noi ci rendiamo disponibili per venire a Firenze e presentare i nostri argomenti in un contesto adeguato e naturalmente mettiamo a disposizione la nostra conoscenza sul tema, in modo tale da affrontare le problematiche esposte e valutare insieme delle alternative.

Con i nostri più distinti saluti

Vienna, Bonn, Bayreuth, Bolzano, Berlino, Roma, Pisa, 16 maggio 2012

Prof. Dr. Hermann Knoflacher
Prof. Dr. Heiner Monheim
Prof. Rolf Monheim
Dr.ssa Wittfrida Mitterer
Dr. Winfried Wolf
Prof. Alberto Asor Rosa
Prof. Salvatore Settis