

ALTA VELOCITÀ

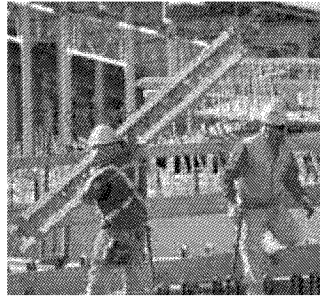
Il paradosso della Tav a Firenze: in superficie con il megatunnel

ALBERTO ZIPARO

■ ■ La vicenda Tav a Firenze assume aspetti grotteschi e paradossali: la Tav passerà in superficie, ma senza rinunciare al megatunnel. La stazione sotterranea diventa superflua, non si sa che farne: allora inventiamoci un terminal bus (in un'area già inquinata e congestionata del Centro storico).

Un assurdo spiegabile forse solo con gli «accordi diabolici», come la magistratura ha battezzato le scelte avulse da qualsivoglia razionalità tecnica, economica o ambientale, ma condizionati da interessi illegittimi, se non corruttivi o criminali, che spesso contraddistinguono il comparto Grandi Opere.

Va ricordato che il progetto del sottoattraversamento - pure fermo da tempo nella maggior parte proprio per le inchieste della magistratura - è sopravvissuto fino ad oggi, nonostante le critiche di gran parte del mondo scientifico e dell'università, oltre che di ambientalisti e NoTav, grazie alle forzature, fino a veri e propri brogli ed illegittimità (perfettamente colte anche da Raffaele Cantone nei mesi scorsi) che ne hanno caratterizzato fin qui le procedure. Innanzitutto ignorando gli enormi problemi ambientali, con ingenti escavazioni che investirebbero il delicatissimo *core* del bacino idrogeologico dell'Arno; da tutelare invece e mettere in sicurezza. Ancora gli impatti sul sottosuolo su cui insiste il patrimonio artistico «dell'umanità» ed un densissimo tessuto abitativo (anch'esso in parte vincolato). Il tutto «arricchito» dal «più grande scavo della storia ingegneristica di Firenze». Per evitare di incastrarsi negli enormi impatti del progetto, che ne avrebbero decretato già da tempo la fine certa, essi si sono semplicemente occultati; procedendo al tempo senza alcuna Valutazione ambientale per la megastazione e con uno studio embrionale, giustificativo e obsoleto per le gallerie: «Se si fa la Via non si fa più il sottoattraversamento!», sancì nel 2003 l'allora ministro dell'ambiente Matteoli, con una posizione che apriva evidentemente all'illegalità, ma che fu salutata e sorretta nel tempo da unanime entusiasmo del quadro politico-istituzionale. Laddove l'Università - sollecitata da NoTav ed ambientalisti - si incaricava di effettuare gli studi mancanti e rappresentare i disastrosi impatti del progetto. Le stesse Ferrovie dello Stato, almeno fino a qualche setti-



La stazione sotterranea diventa superflua, al suo posto un terminal bus

mana fa, sembravano finalmente concordare sull'opportunità di realizzare il Passante in superficie, con l'eventuale agevole realizzazione dei pezzi di binari necessari. Di più, Ferrovie, d'accordo con governo e sindaco della città, sottolineava che, date le tecnologie odierne di controllo e regolazione, il passaggio in superficie era «semplice e poco costoso», oltre che non impattante. Infatti significherebbe un forte risparmio, oltre che di ambiente, di risorse economiche, da reinvestire così nel completamento del «sistema del ferro metropolitano». Anche i tempi di realizzazione sarebbero notevolmente più brevi: al massimo quattro anni e mezzo per completare il passaggio di superficie contro gli almeno dodici del sottoattraversamento. Le posizioni di Ferrovie ed Università concordavano anche sulla «centralità» dell'attuale stazione di Santa Maria Novella, finora mai realmente perseguita, che nel progetto di Università e Comitato No Tunnel Tav, si otterrebbe con un disegno che «inserisce» la nuova stazione AV nel tessuto urbanistico della città storica.

Si va dunque finalmente verso la soluzione di superficie, che oggi appare inevitabile? Sì, ma senza rinunciare al tunnel, pure chiaramente inutile, oltre che fortemente dannoso. Una parte della governance toscana e fiorentina infatti «vuole che si scavi»,

«come e dove volete, purché si scavi!». E così siamo in un passaggio incomprensibile al buon senso, con la sostanziale conferma della riduzione della stazione sotterranea - trasformata in un «impossibile» terminal bus - ed il rinvio ad un nuovo progetto di superficie, ma in cui non si esclude la presenza del clamorosamente inutile sottoattraversamento.

Sembrano aver avuto successo le pressioni su Ferrovie perché si scarti la soluzione di passare solo in superficie, di gran lunga più vantaggiosa. Da qui l'assurdo che si profila. E il rischio di andar avanti in realtà senza un vero progetto approvato. Ma perché si deve scavare a tutti i costi? Lo studio dell'Università dimostra che «la separazione tra il traffico veloce e locale si può perseguire meglio passando in superficie». Tuttavia... «per favore, lasciateci scavare!» Perché? Probabilmente per spendere molto di più - anche a costo di sfasciare il centro urbano - e favorire le clientele e le lobby di escavatori e movimentatori di terre, e dell'imprenditoria di qualsiasi tipo che vi ruota attorno, ovviamente interessata solo al tunnel. Accordi diabolici? Appunto.

