

TOSCANA: L'Alta Velocità che non convince ...

Ultimo aggiornamento giovedì 09 aprile 2009

Per permettere il passaggio dei treni Alta Velocità nel nodo ferroviario di Firenze, è prevista la costruzione di un tunnel a doppia canna di circa 7 km e una nuova stazione sotterranea, progettata dall'architetto Foster. I lavori non sono ancora cominciati, anche se ne è stato già dato l'appalto. Un Comitato si oppone da tempo a questa opera perché è impattante e pericolosa, terribilmente costosa e sostanzialmente inutile, come proviamo a spiegare a seguire.

1) Il progetto è altamente impattante, come ha evidenziato uno studio della locale Facoltà di Architettura, soprattutto per:

• le vibrazioni, sia in fase di costruzione che di esercizio

• l'effetto diga provocato dal fatto che il tunnel e la stazione sotterranea (una enorme camera di 454m x 52m, con i binari a 25m di profondità) intercettano perpendicolarmente lo scorrimento della falda acquifera che scorre nel sottosuolo, dalle colline all'Arno (le falde hanno anche la funzione di proteggere la città dagli eventi sismici)

• il possibile sprofondamento del terreno (abitato) a causa della forte disomogeneità del suolo.

I rischi geologici sono quindi notevoli col progetto di tunnel, senza contare che i lavori terranno l'intera città cantierizzata per anni, intasando le strade di mezzi pesanti e aggravando lo stato già pessimo della qualità dell'aria.

Lo studio della facoltà di Architettura, in particolare elaborato dal LAPEI (Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti dell'Università fiorentina), ha messo in evidenza tutta la superficialità della progettazione avvenuta fino ad oggi; tanto per esempio, per quanto riguarda le falde, si afferma che "la dimostrazione di tale gravissima assenza di garanzie, che significa rischi di danni potenzialmente ingentissimi legati all'effetto diga che il sottoattraversamento realizzerebbe rispetto all'assetto idrogeologico ed alla tenuta di consistenza di suolo e sottosuolo, è legata a due ordini di motivi:

A. obsolescenza della rappresentazione;

B. assenza di verifica di fattibilità e di realizzabilità degli strumenti proposti per una nuova irregimentazione delle acque superficiali e sotterranee e, soprattutto, per l'attraversamento dei torrenti Mugnone e Terzolle". Il medesimo studio termina con queste parole: "Il presente rapporto valutativo, in linea con quanto si è argomentato, non può che chiudersi con la proposta di abbandono del presente progetto di sottoattraversamento per elaborare immediatamente una proposta radicalmente diversa e meno impattante, da ricercare tramite soluzioni progettuali che prevedano l'attraversamento in superficie della città di Firenze".

•

2) Il progetto è terribilmente costoso. Mentre l'appalto è stato vinto nel 2007 con un importo di 685 milioni, sui giornali locali si parla già del costo di 1 miliardo di euro, senza che neppure i lavori siano cominciati, nel sito RFI c'è scritto che il costo complessivo sarà di 1,5 miliardi di euro (circa), e Moretti, a.d. di FS, parla già di 1,7 miliardi di euro.

L'Assessore regionale Conti ha recentemente dichiarato: "In un periodo di crisi come questo un miliardo di euro investito sul territorio è manna dal cielo".

3) Il progetto è inutile perché esiste un progetto alternativo, elaborato sempre dal LAPEI, che prevede l'aggiunta in superficie di altri due binari ai quattro attualmente già presenti: in questo modo sarebbe possibile destinare due binari al passaggio AV, due al trasporto regionale e due al trasporto metropolitano. Il costo di questo progetto sarebbe di circa 300 milioni di euro, molto meno del sottoattraversamento e senza sostanziali impatti ambientali. Fra le motivazioni che si potrebbero ancora addurre a vantaggio del progetto di superficie, si evidenzia solamente che con 6 binari in superficie si otterrebbe una maggiore capacità rispetto all'ipotesi dei quattro binari più due separati nel tunnel e che, utilizzando una delle stazioni già esistenti come fermata AV senza costruirne una nuova, si permetterebbe ai passeggeri di poter cambiare treno senza cambiare stazione.

Da vari anni ci opponiamo quindi a questo progetto; tuttavia, sempre citando il LAPEI, qui concludiamo solo sottolineando come "società civile e rappresentanti del mondo scientifico" siano andati sempre più "a coprire e, in qualche modo, a supplire alle gravi mancanze del sistema decisionale e politico-istituzionale regionale e locale". Istituzioni politiche locali e regionali che tuttora continuano a sostenere e portare avanti ostinatamente il progetto di sottoattraversamento.

Comitato contro il sottoattraversamento AV di Firenze

<http://www.notavfirenze.blogspot.com>