

L i b r o B i a n c o

**ALTA VELOCITÀ
NODO DI FIRENZE**

***UN PROGETTO INSOSTENIBILE
PER LA CITTÀ
E PER LA SUA AREA METROPOLITANA
ALLA LUCE DEL FALLIMENTO
ERARIALE, SOCIALE E AMBIENTALE
DELLA TRATTA TAV BOLOGNA-FIRENZE***

14.9.'06

Associazione di volontariato *Idra*

iscritta al Registro Regionale del Volontariato della Toscana per la promozione e la tutela del patrimonio ambientale e culturale

indirizzo postale: Via Giano della Bella, 7 - 50124 FIRENZE; e-mail idrafir@tin.it
Tel. e fax 055.233.76.65; Tel. 055.48.03.22, 320.16.18.105; Tel. e fax 055.41.04.24

web <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>

sede: Via Vittorio Emanuele II, 135 - 50134 FIRENZE

I N D I C E

PREMESSA – Quadro generale riassuntivo – Osservazioni e proposte pag. 5

IL CONTESTO GENERALE pag. 14

1. IL POSTULATO IDEOLOGICO DEL MODELLO FRANCESE DI ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA pag. 14
2. I VINCOLI ECONOMICI: L'ARCHITETTURA FINANZIARIA DELL'OPERA IN RELAZIONE AL QUADRO ATTUALE DELLA FINANZA PUBBLICA IN ITALIA pag. 16

L'ESPERIENZA DELLA TRATTA TAV BOLOGNA-FIRENZE pag. 20

1. LA SPECIFICITÀ DELLA TRATTA SOTTERRANEA TOSCO-EMILIANA E LE SOSPETTE CARENZE IN MATERIA DI SICUREZZA pag. 20
2. LE CARENZE NELLA PROGETTAZIONE pag. 26
3. LE CARENZE SUL PIANO PROCEDIMENTALE pag. 32
4. LE INSUFFICIENZE ORGANIZZATIVE E LE LACUNE STRUTTURALI REGISTRATE NELL'APPARATO DEI CONTROLLI pag. 37
5. LA LIEVITAZIONE DEI COSTI pag. 45
6. GLI "INCIDENTI DI PERCORSO" E I DANNI AMBIENTALI pag. 47
7. IL PROCEDIMENTO PENALE IN CORSO PRESSO IL TRIBUNALE DI FIRENZE A CARICO DELLE IMPRESE REALIZZATRICI pag. 57

8. I RITARDI NELLA CONSEGNA pag. 61

9. LE INADEMPIENZE IN RELAZIONE ALLA CONSEGNA E ALL'UTILIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA FAENTINA pag. 62

IL NODO FERROVIARIO AV/AC DI FIRENZE: IL PROGETTO DI SOTTOATTRAVERSAMENTO pag. 64

1. LE LACUNE PROCEDIMENTALI DEL PROGETTO pag. 64

A) FRAMMENTAZIONE PROGRESSIVA DEL PROGETTO, SOTTOPOSTO NEL GIRO DI OTTO ANNI A TRE DIFFERENTI CONFERENZE DI SERVIZI pag. 64

B) OMESSO COINVOLGIMENTO NELLE CONFERENZE DI SERVIZI DI SOGGETTI ISTITUZIONALI DIRETTAMENTE INTERESSATI pag. 68

C) INSUFFICIENZA ISTRUTTORIA pag. 68

D) APPARENTE NON CONFORMITÀ DI ATTI ADOTTATI NELLE DIVERSE FASI DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO AD ACCORDI PRECEDENTEMENTE SOTTOSCRITTI pag. 69

E) OMESSA ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA DI V.I.A. PER IL SECONDO PROGETTO DI STAZIONE AV, STRUTTURE E FUNZIONI COLLEGATE pag. 77

F) INDIVIDUAZIONE DEL SITO DI DEPOSITO DELLE TERRE DI SCAVO (SMARINO) IN ASSENZA DI UN PROGETTO APPROVATO, E MANCATA PRESENTAZIONE DEL S.I.A. DELLE ATTIVITÀ DI MOVIMENTAZIONE DELLO SMARINO pag. 77

G) INDIVIDUAZIONE DIFFERITA DEI SITI DI ESTRAZIONE DEGLI INERTI E DEGLI ALTRI MATERIALI DA COSTRUZIONE, E ASSENZA DAL S.I.A. DEGLI EFFETTI DELLE ATTIVITÀ DI MOVIMENTAZIONE DEI MATERIALI DA COSTRUZIONE pag. 78

H) DIFFICOLTÀ DI ACCESSO ALL'INFORMAZIONE E AGLI ELABORATI DA PARTE DEI CITTADINI, SIA NELLA FASE DELLA PRESENTAZIONE DEI PROGETTI SIA IN QUELLE DELLE SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI pag. 79

2. IL RISCHIO AMBIENTALE pag. 84

A) LE OSSERVAZIONI TECNICHE PROPOSTE ALL'ATTENZIONE DELLA CONFERENZA DI SERVIZI DALL'ASSOCIAZIONE DI VOLONTARIATO IDRA pag. 84

B) ALTRI CONTRIBUTI DI ANALISI pag. 87

- C) IL PARERE DELL'AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE DELLA TOSCANA (ARPAT) pag. 88
- D) ULTERIORI CONSIDERAZIONI A MARGINE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE pag. 91
- E) L'ULTIMO TASSELLO: LO "SCAVALCO" AV FRA RIFREDI E CASTELLO pag. 93

3. IL RISCHIO SANITARIO pag. 94

4. IL RISCHIO A CARICO DEI BENI CULTURALI pag. 95

- A) IL MOSTRICIATTOLO URBANISTICO REALIZZATO ATTORNO ALLA FORTEZZA MEDICEA DI S. GIOVANNI pag. 95
- B) IL RITARDO ORGANIZZATIVO DELLA SOPRINTENDENZA PER I BENI AMBIENTALI E ARCHITETTONICI pag. 95
- C) I RISCHI PER I BENI MONUMENTALI pag. 96
- D) UN PRIMO ELENCO SOMMARIO DEI BENI ARCHITETTONICI A RISCHIO pag. 97

5. I COSTI pag. 98

6. L'INEFFICACIA TRASPORTISTICA pag. 99

- A) L'ASSENZA DI DOCUMENTI TECNICI DI PROGRAMMAZIONE GLOBALE DEGLI INTERVENTI APPROVATI SUL NODO FERROVIARIO FIORENTINO (CONTENUTI, RISULTATI ATTESI, TEMPI DI ATTUAZIONE, INTERAZIONE CON GLI ALTRI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E URBANISTICI) pag. 99
- B) LA SCARSA CREDIBILITÀ DEI POSTULATI TRASPORTISTICI LEGATI AL PROGETTO DI SOTTOATTRAVERSAMENTO AV DI FIRENZE pag. 102

PREMESSA

Quadro generale riassuntivo

Osservazioni e proposte

In una Firenze divenuta città-cavia di processi disinvolti di 'modernizzazione', l'Alta Velocità modello TAV (oggi RFI, nel Nodo cittadino) ha giocato negli ultimi dodici anni un ruolo guida nei processi di destrutturazione urbana, territoriale e sociale collegati al progetto di penetrazione dei "supertreni", costituendo al tempo stesso – nella sua barocca macchinosità, viziata da opacità progettuale e scorciatoie procedurali poco consone alla delicatezza dell'intervento - un fattore dannoso di ritardo e di ostacolo agli interventi urgenti di adeguamento dei servizi ferroviari alle esigenze collettive, metropolitane, regionali e nazionali.

La promessa di servizi ferroviari di massa finalmente all'altezza delle esigenze collettive continua ad essere artatamente subordinata all'attuazione di un doppio sottoattraversamento con tre curve a 90° e una stazione faraonica anch'essa sotterranea, prossima al letto di un torrente esondato nel '92, a servizio di ... due soli binari. Una lussuosissima chimera che si tradurrebbe, a Firenze, nell'ennesimo salasso erariale a dispetto della vicina sconvolgente esperienza della cantierizzazione del Mugello, tuttora pienamente in atto, che registra da anni una spesa pubblica scandalosamente fuori controllo.

Idra propone di rovesciare la prospettiva, di ribaltare il rapporto fra servizi ferroviari di rete da una parte, e Alta Velocità modello TAV dall'altra. ***Idra* chiede che siano ristabilite le autentiche priorità.**

- a) **Investire da subito sul trasporto su ferro dei passeggeri anche e soprattutto sulle medie e brevi distanze**, considerato che statisticamente nell'*Italia delle cento città* l'80% degli spostamenti avviene su distanze non superiori a 100 km. E' questo semplice dato statistico a condannare questo modello di Alta Velocità. Un dato che era già noto quando il progetto AV fu pensato, approvato e cantierato, e che evidenzia l'irresponsabilità di coloro che hanno voluto imporre il modello TAV al Paese contro ogni logica e buon senso.
- b) **Trasferire la massima quota possibile del trasporto delle merci dalla gomma alla rotaia.** Tenendo comunque presente che, da una parte, **il modello di**

esercizio misto passeggeri-merci (Alta Velocità / Alta Capacità) sulla stessa linea, come taluni prospettano, pone vincoli tecnici assai difficilmente superabili. Del resto, orientandosi tendenzialmente la domanda degli operatori sempre meno verso una massificazione nel tempo e nello spazio del trasporto delle merci, **i fattori che vengono a influenzare maggiormente la scelta del servizio di trasporto sono l'affidabilità e la puntualità dell'operatore, la frequenza del servizio, la disponibilità di un'adeguata logistica, il costo del trasporto. La velocità del trasporto, specialmente quella di punta, non è ai primi posti in classifica.** Inoltre, un elemento di seria riflessione è offerto dal rapporto ISTAT "Il trasporto in Italia, anno 2004": alla tavola 10 si evidenzia che su un totale di 1.424

Tavola 10 – Trasporti interni ed internazionali per titolo di trasporto e classe di percorrenza – Anno 2004

CLASSI DI PERCORRENZA	CONTO PROPRIO		CONTO TERZI		TOTALE	
	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Tonnellate	Tkm (migliaia)
VALORI ASSOLUTI						
TRASPORTI INTERNI						
Fino a 100 Km	433.144.069	11.065.594	494.879.106	18.994.026	928.023.175	30.059.620
101-500 Km	43.369.532	8.107.111	352.357.674	79.223.131	395.727.206	87.330.242
oltre 500 Km	1.724.339	1.214.148	52.596.689	39.579.560	54.321.028	40.793.708
TOTALE	478.237.940	20.386.853	899.833.469	137.796.717	1.378.071.408	168.183.570
TRASPORTI INTERNAZIONALI						
Fino a 100 Km	1.245.250	59.084	2.755.737	154.418	4.000.987	213.502
101-500 Km	658.028	161.644	11.039.865	3.477.300	11.697.893	3.638.944
oltre 500 Km	367.516	394.658	30.353.025	34.545.266	30.720.541	34.939.924
TOTALE	2.270.794	615.386	44.148.627	38.176.984	48.419.421	38.792.370
COMPOSIZIONI PERCENTUALI						
TRASPORTI INTERNI						
Fino a 100 Km	90,6	54,3	55,0	13,8	67,3	19,0
101-150 Km	9,1	39,8	39,2	57,5	28,7	55,2
oltre 500 Km	0,4	6,0	5,8	28,7	3,9	25,8
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
TRASPORTI INTERNAZIONALI						
Fino a 100 Km	54,8	9,6	6,2	0,4	8,6	0,6
101-150 Km	29,0	26,3	25,0	9,1	25,2	9,4
oltre 500 Km	16,2	64,1	68,8	90,5	66,2	25,8
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

milioni di tonnellate di merci movimentate complessivamente nel nostro Paese, considerando la somma dei trasporti interni e di quelli internazionali, ben 932 mln di tonnellate non percorrevano più di 100 km fra il sito di partenza e quello di arrivo, e soltanto 85 mln di tonnellate ne percorrevano più di 500. Ecco perché il colossale investimento in "Alta Velocità" per il trasporto delle merci, quand'anche fosse dimostrato compatibile con le esigenze del trasporto passeggeri sulle stesse linee, e con quelle della sicurezza e della manutenzione in rapporto alla particolare usura determinata dall'utilizzo misto, non appare rappresentare di per sé un investimento infrastrutturale necessariamente felice. **Le opere che si vorranno intraprendere con l'intenzione di trasferire il trasporto merci da gomma a rotaia andranno sottoposte pertanto, caso per caso, al massimo livello di verifica del rapporto costi/benefici.**

Soddisfare le esigenze di mobilità coniugandole con la compatibilità economica (oggi cogente) e ambientale (se le risorse territoriali non sono solo uno slogan) rappresenta dunque a nostro avviso un obiettivo da perseguire con **senso di responsabilità e cultura del buon governo della spesa pubblica, tenendo rigorosamente presente il rapporto costi/benefici.**

Insanabili incongruenze minano il modello TAV SpA fin dalla sua genesi, oggi sconfitto nelle tre sfide impossibili : quella economica, quella trasportistica, quella ambientale. I costi aumentano esponenzialmente ad esclusivo carico dell'erario: da 2.100 miliardi di vecchie lire, teoricamente al 60% privati, agli oltre 10.000 miliardi attuali, tutti fattualmente pubblici. I tempi di realizzazione si prolungano oltre ogni pur pessimistica aspettativa: l'esercizio promesso per il 2003 è slittato al 2008, ma una galleria è in demolizione e rifacimento, e manca ancora persino il progetto del tunnel parallelo di soccorso per una lunghezza di 60 km. Beni naturali primari come l'acqua vengono dispersi in quantità ingenti: ammontano a oggi a 130 milioni di metri cubi i volumi di acqua interferiti. Ai danni ambientali irreversibili causati al sistema idrogeologico di questa porzione dell'Appennino si affiancano gli "effetti collaterali" di una progettazione e di una cantierizzazione che hanno meritato a partire dal 2001 la preoccupata attenzione della magistratura fiorentina, e il rinvio a giudizio delle imprese costruttrici, cui viene imputata una quantità impressionante di reati ambientali (il megaprocesso è tuttora in corso). L'impasse in cui versano per un lato la tratta Bologna-Firenze nella sua esecuzione, per l'altro il nodo urbano di Firenze nella sua contorta e sofferta gestazione progettuale, lascia intravedere risultati assai poco promettenti lungo la strada fin qui intrapresa.

Secondo un modello di gestione tutt'altro che efficace, il monitoraggio ambientale dell'opera è stato affidato "per contratto", dall'accordo procedimentale, agli stessi realizzatori dell'opera. Le cronache giudiziarie attestano con quali risultati.

Gravemente sottodimensionati in termini di personale e di risorse sono stati per un lungo periodo, e sono in parte tuttora, i soggetti deputati al controllo.

Se non si correrà ai ripari, temiamo ci aspettino al varco – quand'anche si arrivi a vedere il termine dei rispettivi lavori - esiti solo apparentemente paradossali, in realtà allineati alla il-logica di cui è permeata l'avventura TAV:

a) un territorio irrimediabilmente devastato da linee costruite per una quota minoritaria di traffico, scarse di passeggeri e forse anche di treni: già difettano le risorse necessarie ad acquistare, mantenere e gestire persino quelli per la rete ordinaria;

b) uno Stato dissanguato da un'architettura finanziaria perversa imperniata sul ruolo guida del *general contractor* e costretto a ripianare gli ingenti deficit di esercizio già preventivati per il sistema AV (come la stessa TAV SpA dal suo sito *web* si premura di preannunciarci) dopo aver erogato somme esponenzialmente crescenti nelle estenuanti fasi di cantierizzazione.

Con la mole di debito pubblico che incombe sulle future generazioni e le priorità sociali che incalzano, non appare più in alcun modo sostenibile la posizione di quanti insistono a lanciare il Paese in operazioni irrealistiche e fallimentari come quelle legate al modello TAV. Si tratta al contrario di **iniziare a valorizzare e ottimizzare finalmente il patrimonio esistente, e investire in quelle che appaiono essere le dotazioni infrastrutturali urgenti partendo dal confronto democratico e partecipativo delle proposte di soluzione**: non crediamo che il Paese, la Toscana e l'Emilia-Romagna possano aspettare oltre per realizzarle.

Considerata l'esperienza catastrofica della TAV fra Firenze e Bologna, intanto, è **urgente cessare di reclamare** - come ancora si fa irresponsabilmente da più parti - **ulteriori espansioni a livello nazionale della "cattedrale nel deserto" TAV. È sconsolante osservare che si sarebbe già potuto raddoppiare la capacità della Direttissima storica che collega Firenze e Bologna adeguando l'impiantistica elettronica della linea, in tutta sicurezza e spendendo meno di un cinquantesimo delle somme erogate o impegnate fino ad oggi sullo stesso corridoio.** Così come **non mancano le proposte di potenziamento in superficie e di riorganizzazione della rete ferroviaria già esistente nel Nodo di Firenze**, alcune delle quali realizzate proprio in questi ultimi anni e ormai in esercizio.

In conclusione, qualsiasi progetto di millantata Alta Velocità che vincoli a sé i destini del trasporto su rotaia differendo nel tempo il potenziamento della rete, e pregiudicandone la qualità e la sicurezza, va a ledere in profondità i diritti delle popolazioni e a penalizzare l'ambiente senza costrutto.

In termini più strettamente tecnici, *Idra* propone le seguenti considerazioni.

NOTE SULL'INSERIMENTO DELLA LINEA AV NELLA RETE FERROVIARIA REGIONALE

L'inserimento all'interno della rete ferroviaria toscana di una nuova linea veloce Bologna-Firenze – che ancora si mostra di là da venire in termini di effettiva capacità di esercizio – pone **problemi di esercizio e di interoperabilità che, a tutt'oggi, non paiono essere stati adeguatamente approfonditi**. Tali problemi investono sia la questione della diversa alimentazione adottata, sia quella della configurazione delle interconnessioni previste.

Si ravvisa pertanto **l'opportunità di approfondire ad un piano tecnico adeguato le future modalità di esercizio del sistema**, considerato nel suo complesso (cioè includendo il nodo di Firenze), con riferimento sia al traffico passeggeri che a quello merci.

Per quanto concerne il **traffico passeggeri**, è chiaro che il completamento della linea AV Milano-Bologna-Firenze-Roma avrebbe per risultato una sensibile concentrazione della domanda di lunga percorrenza sulla dorsale centrale (transitante per Firenze), a scapito della linea tirrenica (transitante per Pisa/Livorno).

Si tratta in tal senso, quanto meno, di sviluppare qualche ipotesi relativa all'esercizio dei treni di lunga percorrenza sulla tratta Genova-Roma, così come ai necessari potenziamenti dei servizi di adduzione tra il capoluogo regionale e le altre polarità urbane principali della Toscana (non solo Pisa/Livorno, ma anche Arezzo, Siena, Lucca e Viareggio, Massa-Carrara ecc...). Tali ipotesi dovrebbero tener conto della presenza di un nodo ordinatore primario, sul quale basare il coordinamento e la sincronizzazione dei servizi di rango inferiore; secondo una procedura del resto già avviata, seppure in misura largamente parziale, con l'adozione del "memorario".

A tali aspetti si aggiungono poi quelli relativi al sistema metropolitano.

E' comunque abbastanza evidente che il riassetto dei servizi ferroviari non mancherebbe di generare un qualche aumento della pressione del traffico ferroviario passeggeri sulla linea trasversale Pisa-Firenze, ed in particolare sulla tratta più vicina al nodo fiorentino, interessata dal transito anche dei futuri servizi metropolitani.

La situazione del **traffico merci** è molto diversa da quella del traffico passeggeri. In questo caso, infatti, la polarità primaria non si colloca sulla dorsale centrale (il nodo metropolitano di Firenze non accoglie rilevanti industrie pesanti), ma sulla linea tirrenica (porto di Livorno ed interporto di Guasticce). La minore vocazione della

dorsale centrale ad accogliere traffico merci è del resto indirettamente confermata dalla scelta ormai consolidata di modelli di esercizio specializzati per l'intera tratta Milano-Bologna-Firenze-Roma.

Nel contempo, si può arguire che il trasporto merci potrà utilmente giovare dell'allentamento della pressione del traffico sulla linea Tirrenica, che non presenta vincoli di particolare rilevanza tra Roma e La Spezia. Tale itinerario si potrebbe dunque porre in proseguimento alla **Tirrenica-Pontremolese rafforzata, che fra l'altro appare in grado di assicurare gli istradamenti tra i porti di Livorno/La Spezia, il Nord Italia ed il resto d'Europa senza indurre artificiosi allungamenti e/o problemi di interoperabilità** (si osservi, infatti, che la tratta Firenze-Bologna verrà a costituire un'eccezione lungo l'itinerario Livorno-Brennero o Livorno-Tarvisio).

Del tutto incomprensibile appare in questo contesto la proposta che qualcuno – ad esempio l'assessore ai Trasporti della Regione Toscana - avanza di “saltare” la Tirrenica-Pontremolese e convogliare il traffico merci su ferro dai porti del Tirreno (persino dalla Liguria!) nell'imbuto appenninico Firenze-Bologna, utilizzando una tratta TAV che è di fatto ancora tutta teorica, e per la quale non risulta presentato ad oggi alcun modello credibile di esercizio merci. Uno scenario, questo, che oltre ad apparire privo di utilità trasportistica, di validazioni tecniche e di giustificazione geo-economica, non risulta peraltro suffragato da alcuna deliberazione politica degli organi competenti (nella fattispecie, il Consiglio Regionale della Toscana). A suo fondamento, **la dogmatica assunzione della piattaforma toscano-umbro-marchigiana prospettata come il futuro dell'intera area.**

Un presupposto di questo "obiettivo" è l'aspettativa di un travolgente incremento del flusso di merci in transito. Questa aspettativa non ha il benché minimo fondamento razionale:

- a) per via del prezzo inevitabilmente crescente del petrolio (e quindi del trasporto in tutte le sue forme);
- b) perché ci sono i primi segnali di sganciamento tra prodotto interno lordo e volumi di merci movimentati; tendenzialmente si sposta più qualità (conoscenza, brevetti etc.) e meno materia;
- c) perché gli ipotetici grandi flussi in arrivo dall'estremo oriente via mare non hanno comunque convenienza a toccar terra a metà dell'Italia, ma, nel caso, tenderebbero ad andare il più lontano possibile via mare (Genova, Marsiglia, se non addirittura i porti atlantici) in quanto quello marittimo è in assoluto il trasporto più conveniente;

- d) perché, a prescindere da quanto sopra, fare in modo che il futuro economico di una regione consista nell'essere attraversata da un grande fiume di merci su ferrovia-strada-porti non è detto che sia auspicabile né che sia condiviso dalla popolazione, la quale dovrebbe essere esplicitamente consultata in merito.

L'ASSETTO DEL NODO FERROVIARIO DI FIRENZE

Le complesse problematiche relative al tuttora irrisolto nodo ferroviario di Firenze appaiono assolutamente rilevanti, non soltanto a scala locale e metropolitana (per le loro evidenti connessioni con il sistema dell'accessibilità urbana), ma anche a quella nazionale (per la loro capacità di imporre vincoli funzionali all'intera tratta Bologna-Firenze-Roma).

Queste problematiche riguardano quanto meno tre elementi infrastrutturali e/o gestionali, in corso di evoluzione, e cioè:

- l'individuazione dell'approdo ferroviario a Firenze dei treni di lunga percorrenza (che rappresenterebbe, allo stato attuale, l'unico punto di accesso toscano alla rete di connessioni ferroviarie veloci di scala europea);
- l'attivazione del servizio ferroviario regionale e metropolitano, programmato sin dagli anni Settanta (in connessione al quadruplicamento della linea Firenze-Prato), ma mai approdato ad un soddisfacente assetto di rete, paragonabile a quelli esistenti da decenni nelle maggiori realtà urbane europee;
- la realizzazione della nuova discussa rete tranviaria di Firenze, avviata oggi in modo frammentario, e soggetta ad accordi parziali (fra cui la "metropolitana leggera" dell'Osmannoro), ma tuttora soggetta a notevolissimi fattori di incertezza per quanto concerne l'area urbana centrale (e, dunque, anche le sue connessioni con il sistema delle stazioni ferroviarie).

Questi temi non sono separati, nemmeno in un'ottica nazionale, perché è chiaro che l'accessibilità al nodo rappresentato dall'approdo dei convogli di lunga percorrenza, dovrà essere affidata anche, se non soprattutto, ad efficaci sistemi di trasporto in sede propria, di scala metropolitana e regionale (a meno di non voler aggravare ulteriormente i rilevanti problemi di congestione automobilistica in accesso alla città di Firenze).

Tuttavia, **la situazione programmatica relativa a questi progetti, ed alle loro reciproche relazioni, appare assai confusa**: a tutt'oggi non sembrano esistere punti

di riferimento programmatici pienamente ed effettivamente condivisi tra tutti i soggetti istituzionali e tecnici coinvolti (i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Toscana, la Provincia e la Città di Firenze, i Comuni di cintura, RFI ed Italferr). **I diversi processi avanzano a fasi alterne, ed in modo sordoordinato:** è dunque assolutamente concreto il rischio di notevoli incongruenze – se non di vere e proprie incompatibilità – nell'assetto metropolitano d'insieme.

Si tratta di **rischi particolarmente gravi, specie se si considerano i notevoli rischi ambientali connessi alla realizzazione del sottoattraversamento urbano AV** fortemente voluta da Palazzo Bastogi e Palazzo Vecchio, ed anche gli enormi investimenti associati alla realizzazione dei nuovi sistemi: tanto da far prevedere tempi di realizzazione dell'ordine dei decenni. **Gli errori eventualmente commessi oggi, in un quadro confuso e denso di ambiguità, potranno essere corretti – forse – soltanto fra 50 o 60 anni.**

Appare dunque **indispensabile chiarire in modo unitario e condiviso, prima di procedere ad ogni ulteriore realizzazione infrastrutturale di interesse urbano/metropolitano, quale debba essere l'assetto “strategico” del nodo,** ed anche quale sia l'ordine prioritario degli interventi necessari a raggiungerlo, nell'arco di un periodo necessariamente esteso. **Senza dimenticare la necessità di perseguire, con azioni gestionali di riordino, la necessaria funzionalità del sistema in tutte le successive fasi di avanzamento. L'obiettivo è (o dovrebbe essere) quello di incrementare l'accessibilità ferroviaria del capoluogo regionale, ma anche di ridurre la pressione del traffico locale sull'intera area metropolitana di Firenze-Prato-Pistoia.**

Neppure la Regione Toscana, però, ha mai prodotto fino ad oggi un documento tecnico complessivo - comprensivo di mappa e cronogramma - che descriva l'assetto programmato per il nodo ferroviario fiorentino, comprensivo dei servizi ferroviari nazionale, regionale e metropolitano, e della rete di trasporto pubblico (tranviaria e su gomma) integrata con i servizi ferroviari. **Non sono mai stati composti in un quadro unitario concreto e attendibile gli effetti attesi dai diversi interventi previsti per effetto dei singoli accordi con i soggetti legati alla realizzazione del futuro assetto del nodo.**

Ecco perché appare ormai ineludibile la definizione di un documento programmatico, sottoscritto da tutti i soggetti istituzionali coinvolti, che fissi quanto meno i termini primari del problema, quali in particolare:

- la collocazione e la configurazione funzionale degli approdi dei treni di lunga percorrenza;
- l'assetto della rete dei servizi ferroviari di lunga percorrenza, regionali, metropolitani;
- l'assetto della rete tranviaria, con identificazione dell'istradamento delle diverse linee previste non soltanto nelle tratte esterne, ma anche in quelle centrali, a servizio dell'ampio centro storico di Firenze.

Questo documento, che dovrebbe opportunamente basarsi sullo sviluppo e sulla valutazione di schemi alternativi di intervento, dovrebbe rappresentare il punto fermo condiviso per l'elaborazione dei successivi, necessari approfondimenti progettuali.

LE CRITICITÀ IN ATTO SULLA TRATTA TAV BOLOGNA-FIRENZE

Non sembra saggio continuare a 'rimuovere' le criticità sempre più palesi e drammatiche che contrassegnano le tappe sempre più incerte e oscure della cantierizzazione della tratta Bologna-Firenze.

Urge la riapertura presso un tavolo unitario delle conferenze di servizi per le tratte AV già cantierate (Vaglia-Bologna e "Variante di Firenze Castello"), per la Variante di valico e per la Terza corsia A1, sulla base dell'evidenza della necessità di una nuova valutazione strategica - costi e benefici alla mano – degli impatti ambientale, trasportistico, economico e sociale degli interventi di attraversamento del corridoio Bologna-Firenze, in sinergia e contestualità con gli i progetti che riguardano l'intero arco appenninico. Occorre procedere non solo a una verifica ponderata della plausibilità dei progetti approvati, della sostenibilità ambientale dell'opera, della misura precisa della sua lievitazione economica e della effettiva capacità di copertura finanziaria nell'ambito degli impegni derivanti dall'adesione all'unione europea. **Ineludibili, anzi propedeutici, appaiono la rimessa in discussione dell'architettura finanziaria delle "grandi opere", legata al discusso ruolo del *general contractor*, il ritiro e la sostituzione della legislazione che ostacola i processi di partecipazione, la riforma delle procedure di coinvolgimento informativo e di contributo decisionale delle comunità interessate, l'adeguamento degli strumenti di controllo.**