

Alta Velocità, parte l'assedio di Firenze: annuncio shock delle Ferrovie

Riceviamo da Idra e volentieri pubblichiamo. la "città del fiore" sarà attraversata da decine di migliaia di nuovi camion. Ancora rumore, polveri e smog all'orizzonte. RFI descrive lo scenario aggiornato del progetto TAV. Il messaggio sembra chiaro: a questo punto ogni responsabilità passa a Palazzo Vecchio, alla Provincia di Firenze e alla Regione Toscana. Ecco i nuovi numeri ufficiali dei camion di cantiere per la TAV a Firenze, nelle diverse fasi e zone dei lavori.

Cantiere di Campo di Marte: da 1 a 62 automezzi al giorno per senso di marcia, con un valore di picco di 68 automezzi per senso di marcia;

Cantiere della nuova Stazione AV (Via Circondaria, Viale Guidoni): 61 mezzi al giorno per senso di marcia, con un valore di picco di circa 171 passaggi al giorno. E, dopo il completamento del "corridoio attrezzato bimodale" che congiungerà il cantiere della stazione AV con la stazione ferroviaria di Rifredi, si andrà da 20 a 138 mezzi al giorno per senso di marcia, con valori di picco di 211 passaggi al giorno per senso di marcia (zona Tre Pietre, via Perfetti-Ricasoli, viale XI Agosto.)

Cantiere dello Scavalco di Castello (Via Lorenzini, Via Sestese, Viale XI Agosto, nuova viabilità Perfetti Ricasoli): da 4 a 117 automezzi al giorno per senso di marcia, con picchi di 170 automezzi nel tratto compreso tra via Reginaldo Giuliani e la nuova viabilità Mezzana Perfetti-Ricasoli.

Sono i dati che RFI ha trasmesso al Consiglio di Quartiere 1 del Comune di Firenze in occasione dell'incontro pubblico tenutosi ieri sera alle Murate, nella Sala dei Vetri di Piazza

Madonna della Neve.

Rete Ferroviaria Italiana non ha potuto mantenere – come è stato riferito – l'impegno a partecipare all'incontro, ma ha fatto pervenire un documento a dir poco esplosivo. Fra le altre cose si legge che la "viabilità interessata da una sovrapposizione di flussi provenienti da due distinti cantieri è il tratto di Viale XI Agosto che parte dall'incrocio con via Perfetti-Ricasoli e prosegue verso l'Autostrada A11 Firenze Mare in un periodo compreso tra l'11° ed il 24° mese dall'inizio delle attività", e che "in tale periodo questo tratto di strada sarà interessato da un incremento dei flussi medi giornalieri che va da 92 a 164 mezzi al giorno per senso di marcia, con un valore di picco pari 253 mezzi al giorno per senso di marcia"!



I lavori della Tav a Bologna

Dunque, si prospettano forti e inattesi incrementi di traffico pesante sulla viabilità urbana (non sembrano far parte di questo computo, peraltro, i camion che scaricheranno comunque gas, polveri e rumore nell'aria cittadina dal cosiddetto "corridoio attrezzato bimodale"). Cifre mai sentite prima, nei dieci anni che sono passati dall'approvazione zoppa (stazione AV impietosamente bocciata) del sottoattraversamento TAV il 3 marzo '99. Già i progetti presentati in conferenza di servizi

suonavano insostenibili e minacciosi. Ma, al confronto coi dati che leggiamo oggi, quelli del '99 sembrano quasi favole. "Premesso che il progetto è stato impostato prevalentemente sul trasporto su ferro, sia per gli approvvigionamenti che per i conferimenti dei materiali di risulta – si giustifica RFI nella nota inviata al Quartiere 1 – non è stato possibile eliminare del tutto il trasporto su "gomma"".

Un primo segnale inquietante si era avuto – senza che ne fosse data notizia – a dicembre 2003. Riguardava l'"imbocco Nord". Adesso la movimentazione su gomma in città tocca anche l'area della nuova Stazione e Campo di Marte. Lo scenario proposto è diventato oltremodo pesante, apparentemente irricevibile. E contraddice ancor più clamorosamente i contenuti dei pur pessimi accordi del '99.

A questo punto la palla è nel campo della Regione Toscana e degli enti locali (Comune e Provincia di Firenze): le tre giunte, il sindaco Domenici e i due presidenti Martini e Renzi non avranno nulla da dichiarare?