

Tav, lo straordinario mondo tra Firenze e Bologna. Inchiesta del settimanale bolognese "La Stefani"

Tav Bologna-Firenze. Andiamo sicuri?

di [Francesca De Benedetti](#) per [La Stefani](#) (B0)

☒ Sotto sotto, siamo sicuri? Laggiù, nel ventre del lunghissimo percorso sotterraneo della nuova linea ad alta velocità **Bologna-Firenze**, possiamo lasciarci cullare sereni dai vagoni? E in caso di emergenza tutto è collaudato per ogni evenienza? Nella memoria di cittadini e ferrovieri non è ancora sfuocato il ricordo della strage di Natale, che colpì il treno 904 nella galleria di San Benedetto Val di Sambro, quando il primo soccorso arrivò alcune ore dopo nella persona di un vigile del fuoco; era arrivato nel punto del disastro a piedi, e raggiunte le vittime stramazzone al suolo. Niente allarmismi allora, ma un necessario aggiornamento sulla questione sicurezza ad oggi.

Pochi mesi fa era stata Cinzia Gubbini sul Manifesto ad esporre una disamina dei punti critici del sottopasso. Aveva sottolineato che il parere dei Vigili del fuoco era stato chiesto solo per una breve tratta del percorso e che i **“seri dubbi su rapidità e efficacia del soccorso”** da loro espressi erano rimasti inascoltati. Aveva precisato che nel 2007 l’Unione europea aveva imposto, nel caso di gallerie a unica canna come questa, uscite di sicurezza ogni chilometro, ma che il progetto Bologna-Firenze si era salvato grazie alla distanza di quattro chilometri tra i punti di esodo stabilita in un decreto voluto da Lunardi nel 2005 – e proprio i familiari dell’ex ministro sono proprietari della ditta che ha progettato la galleria, la Rocksoil –. Gubbini cita anche le recenti varianti di progetto sul piano della sicurezza (ma anche la limitatezza delle azioni svolte) e le difficoltà per i soccorsi di raggiungere i punti di esodo in una zona trafficata come il nodo di Rastignano.

A distanza di qualche settimana, il progetto nato vecchio continua a mostrare le

rughe. **Caso anomalo** di tunnel ad unica canna in un contesto europeo ed internazionale in cui un canale alternativo viene ritenuto fondamentale a garantire la sicurezza, il percorso sotterraneo di 73 chilometri in certi casi – ad esempio a Vaglia – non ha punti di esodo se non ogni cinque chilometri e passa, come visibile dal tracciato. Alcune discenderie hanno una forte pendenza, oltre ad essere lunghe anche più di un chilometro. E non è tutto.

Non sono passate molte domeniche da quando le ferrovie hanno organizzato una simulazione di incendio. Di quella prova si è saputo dai giornali che non ci sono stati problemi. Ma qualche intoppo dev'esserci stato. Infatti, diversamente dalla galleria dello Sciliar – che pure non è nuova: è stata progettata prima del '94 -, che prevedeva l'ingresso a qualunque mezzo gommatato, la Bologna-Firenze rende i soccorsi molto più difficili. Non è stata progettata prevedendo un basamento di cemento, e consentendo così ai comuni mezzi gommati del 115 e del 118 di arrivare ai punti di disastro. Nel nostro caso è necessario quindi il cosiddetto "mezzo bimodale", cioè un veicolo di soccorso che possa andare anche su rotaia. Peccato che permetta di portare **al massimo sette persone**.

E una volta raccolti i passeggeri che hanno subito l'eventuale incidente, o peggio anche solo per arrivare al luogo del disastro, scorre tutto liscio? Certo che no. Callisto Valmori dell'associazione ambientalista Musa lo dice da anni: non è possibile che i mezzi pesanti debbano attraversare zone centrali della città. Anche la vallata del Savena e il Comune di Bologna si sono espressi perché zone come via Toscana venissero decongestionate dal traffico. Ma, come ha ribadito anche l'ormai ex assessore **Simonetta Saliera**, la questione riguarda anche la sicurezza e la Tav. Sì, perché in caso di emergenza i mezzi di soccorso – allo stato attuale dei tracciati urbanistici – dovrebbero percorrere molti chilometri in più, in zone quasi sempre intasate dal traffico. Abbiamo chiesto alla Saliera se finalmente **il Nodo di Rastignano** s'ha da fare. Ci ha raccontato di aver espresso le sue preoccupazioni alla Prefettura, la quale ha convocato un tavolo di discussione con enti locali e ferrovie. "Circa dieci giorni fa", ci ha detto martedì 23, "abbiamo siglato **una bozza di accordo** che deve avere l'approvazione nelle sedi istituzionali. L'accordo prevede la realizzazione di un tratto strada già progettato e autorizzato, quindi accantierabile, da Rfi. Si tratta di una variante al tratto congestionato di provinciale. Così le piazzole di sicurezza della Tav potranno essere raggiunte in tempi contenuti. Il costo è di circa 21 milioni di euro, Rfi utilizzerebbe 20 milioni in quota Anas e Tav – fondi fermi da anni -, ma un milione è ancora da

trovare. Ho chiesto un incontro al Ministero per siglare l'accordo, di concerto con Regione e Provincia". Ma sono arrivati i giorni del Commissario, e le questioni in sospenso rischiano di protrarsi ancora più a lungo. Nonostante si tratti di sicurezza.