

# La "direttissima", della discordia

**La realizzazione del tronco ferroviario che dovrebbe abbreviare di un'ora, un'ora e mezzo il percorso Firenze-Roma, ferma per le giuste opposizioni locali**

« Non ammettiamo critiche ai nostri progetti », così hanno dichiarato a più riprese i funzionari delle Ferrovie dello Stato nel corso della dura polemica in corso con la regione toscana e i comuni fiorentini, a proposito del tracciato della « direttissima » Roma-Firenze. E' l'equivalente del « Lei non sa chi sono io » dei diverbi stradali, e bene esprime l'arroganza della nostra burocrazia.

La « direttissima » è la superferrovia di 314 chilometri per treni a 250 all'ora che dovrà abbreviare di un'ora, un'ora e mezzo, il tragitto tra le due città: in avanzato stadio di costruzione, è costata finora 300 miliardi, un investimento integrativo di altri 200 è stato appena approvato dal Senato; e finirà coi costarne oltre 800. La disputa, che si trascina da anni, è ora entrata nella fase acuta. In maggio il comune di Bagno a Ripoli alle porte di Firenze sospende i lavori perché lesivi dei vincoli paesaggistici e del piano regolatore: le Ferrovie, invocando la « gravità » e l'« irreparabilità » della sospensione, ricorrono al tribunale amministrativo regionale, che fa riprendere i lavori. In giugno la giunta regionale toscana, forte delle proprie competenze in campo urbanistico, poiché il progetto delle Ferrovie investe tutto il territorio fiorentino, conferma la sospensione dei lavori: il ministro dei Trasporti si dichiara « sorpreso » e auspica, come sempre si usa in questi casi, un « contemperamento » tra le opposte esigenze; una settimana dopo la commissione regionale di controllo annulla la delibera della giunta, che in luglio ricorre al tribunale amministrativo regionale. La causa è in corso: ma intanto, alla fine di luglio e con cinque mesi di ritardo, si riunisce finalmente la commissione mista di esperti delle due parti incaricata di discutere per la prima volta intorno a un tavolo il tracciato fiorentino della « direttissima ».

Sono a confronto due mentalità. Da una parte stanno le Ferrovie con le loro proposte invecchiate (sono passati più di sedici anni da quando fu progettato il tratto che investe Firenze),

ispirate a un tecnicismo chiuso e settoriale, indifferente ai problemi generali del territorio; dall'altra stanno le amministrazioni comunali, la regione, i sindacati, le associazioni culturali che giustamente vogliono inquadrare il problema della « direttissima » in una riforma generale dei trasporti collettivi, prendendo in considerazione tutti gli effetti sociali, economici, paesistici, urbanistici da essa indotti.

Tanto per fare qualche esempio, le Ferrovie fanno due proposte inaccettabili. Vogliono attraversare l'Arno a est di Firenze con un viadotto di ventun arcate, immettendo la « direttissima » sui binari dell'attuale cintura ferroviaria ottocentesca; è come andare a finire, a duecento chilometri l'ora, in un imbuto, commenta l'ingegnere Roberto Montelucci, del dipartimento regionale della programmazione; quanto all'attraversamento in sotterranea di Firenze, prevedono una galleria di 25 chilometri (più lunga di quella del Sempione), illogica, tortuosa, costosa, pericolosa. Il progetto alternativo presentato dalla Regione è ben più ragionevole: passa in galleria sotto l'Arno senza interferire con la rete ferroviaria attuale, e la galleria sotto Firenze è di appena sette chilometri.

Non sono solo questioni tecniche, come si vede. Il carattere decisamente innovativo del progetto della regione consiste nel rendere indipendente la « direttissima » dalle ferrovie esistenti, svincolandola da ogni interferenza col traffico locale: così, le linee esistenti, alleggerite dal traffico veloce e di lunga percorrenza, potranno essere facilmente attrezzate e utilizzate come una vera e propria « metropolitana suburbana di superficie » al servizio di tutta l'area fiorentina, per un raggio di una quarantina di chilometri.

Gran baccano è stato fatto dai quilonquisti per i pretesi eccessivi costi del progetto regionale (come quello che prevede la sistemazione in sotterranea della stazione di S. Maria Novella per i treni veloci). In realtà i calcoli dimostrano che il progetto regionale per l'area di Firenze (40 chilometri con

soli 22 in galleria) finirà col costare una trentina di miliardi in meno di quello delle Ferrovie (38 chilometri, di cui 31 in galleria).

Ma questo tipo di contabilità dice ancora poco. Un corretto calcolo di costi e benefici deve mettere nel conto gli enormi vantaggi economici e non economici che il progetto regionale garantirà: il nuovo sistema di metropolitana in superficie, favorendo la mobilità di tutto il comprensorio, fino a Empoli, a Pistoia, al Mugello, al Valdarno superiore, ridurrà il traffico individuale su strada, alleggerirà lo stesso centro di Firenze, insomma porterà a un razionale riassetto di tutta la rete dei trasporti, sia su strada che in sede propria, con positive conseguenze anche per l'ambiente paesistico e naturale. L'utilità di un'opera pubblica — ha scritto recentemente Leonardo Benevolo — va misurata in tutti i suoi effetti tecnici, economici, culturali e sociali: è quindi assurdo affidare questo compito a un'azienda specializzata, competente solo nel suo ristretto settore (le Ferrovie), ma irresponsabile degli effetti urbanistici delle sue decisioni.

L'incontro tra i tecnici delle due parti è finito in modo burrascoso. Con la regione si sono schierati anche il provveditorato alle opere pubbliche (non dimentichiamo che nel 1972 il consiglio superiore dei lavori pubblici aveva stralciato dall'approvazione del progetto generale delle Ferrovie il tracciato proposto per l'area fiorentina), la camera di commercio, la soprintendenza: le Ferrovie si sono trovate del tutto isolate. Ora la parola è al governo. La resistenza di questi enti, della regione e delle amministrazioni locali è una sacrosanta resistenza contro l'intollerabile comportamento di tanti « corpi separati » dello Stato, che da sempre pretendono di operare indipendentemente da qualsiasi coordinamento di interesse pubblico. Pensiamo all'Anas che ha approvato tutte le autostrade clientelari; all'Enel che per le sue centrali termoelettriche va a rimorchio dei petrolieri e ora agita lo spettro delle centrali nucleari senza mai aver nemmeno abbozzato una politica generale dell'energia; all'Eni e alle raffinerie; ai colossi della petrolchimica; agli enti di bonifica che hanno distrutto migliaia di ettari di « zone umide » contro ogni considerazione economica e ambientale; agli istituti case popolari che, proprio in Toscana, mandano a monte i piani per i centri storici. È questa arroganza pubblica la piaga che, insieme alla speculazione edilizia privata, ha causato lo sfacelo del nostro territorio. □