

Una delle città più belle al mondo soffocata dai cantieri per 15 anni, al solo scopo di garantire ai treni un risparmio di 5 minuti nel suo attraversamento. Una stazione costruita completamente in sotterranea e un tunnel ciclopico, lungo più di 7 chilometri, che fanno da diga, arrivando sino alla profondità di 120 metri e sventrando letteralmente la città da parte a parte, con danni incalcolabili ai suoi delicati equilibri idrogeologici e al suo inestimabile patrimonio ambientale, territoriale, edilizio, culturale, storico, paesaggistico.

Basterebbero queste osservazioni a far considerare inopportuna e rischiosa la scelta del sottoattraversamento ferroviario AV di Firenze; se non fosse che, anche dal punto di vista ingegneristico e del modello di esercizio ferroviario, la soluzione mostra più difetti che pregi. Ma come è possibile che, dopo un travaglio durato anni per affinare la progettazione e perfezionare le procedure autorizzative, si arrivi comunque alla scelta che presenta il calcolo costi/benefici più svantaggioso in termini economici, sociali e ambientali?

Esiste un'alternativa, semplice e ragionevole, ma non è mai stata seriamente presa in considerazione dalla catena dei decisori investiti di responsabilità in materia: riadattare con pochi tocchi la rete ferroviaria già esistente in superficie e ricollegarla ad un sistema di trasporto locale multimodale che trasformi l'Alta Velocità in un vantaggio tangibile per i suoi utenti e per tutti i cittadini. Vero è che questa soluzione, tra i tanti pregi, presenta un solo, insormontabile difetto: costa **da 5 a 8 volte di meno** del sottoattraversamento.

Questo libro - frutto di anni di lavoro volontario e coordinato di scienziati accademici, esperti locali e tecnici professionali - ripercorre la storia, analizza le contraddizioni, e prospetta le alternative possibili di un progetto che si candida a diventare il punto più basso della progettazione di "grandi opere" in Italia; e vale così, allo stesso tempo, come denuncia delle incongruenze di un sistema di decisione rovinoso, che sacrifica l'interesse pubblico a quello privato, e come proposizione di un nuovo modello di progettazione, ragionevole e condivisa, in grado di difendere e valorizzare il patrimonio territoriale come di promuovere un reale avanzamento della democrazia.

Professore di Pianificazione Urbanistica e Analisi e Valutazione Ambientale all'Università di Firenze, **Alberto Ziparo** coordina da anni studi a scala nazionale sugli impatti di grandi infrastrutture e su approcci innovativi, di tipo territorialista, nella pianificazione di Area Vasta.

Architetto e Urbanista, funzionario della Regione Toscana, **Maurizio De Zordo** è da lungo tempo attivo nella lista di cittadinanza *perUnaltracittà* di Firenze, dove collabora con il Comitato contro il sottoattraversamento TAV con una intensa attività pubblicistica e di ricerca.

Docente di Analisi e Pianificazione Territoriale all'Università di Firenze e professore all'International Institute for Advanced Studies in System Research, **Giorgio Pizziolo** conduce e guida da anni ricerche sulla percezione sociale e la progettazione relazionale del paesaggio.

