

Riceviamo e pubblichiamo dai Comitati dei cittadini area fiorentina e da Italia nostra onlus:  
"No, non c'è tempo da perdere

Non bastano due mani per contare i NO di Renzi a discutere in Consiglio comunale la Valutazione di Impatto Ambientale per la stazione Foster. L'ultimo è stato lunedì 14 giugno. E' bene ricordare che Matteoli e Moretti hanno sempre cercato di scongiurare l'eventualità di una nuova VIA: "per non perdere altro tempo," e "per non perdere tutti gli spazi commerciali fin qui previsti". Ora parrebbe che lunedì 21 il Sindaco sarà finalmente presente al dibattito e alla votazione sulla mozione presentata da diversi gruppi dell'opposizione e della maggioranza che chiede la procedura di VIA. In quell'occasione Renzi avrà modo di ricomporre i fatti (i lavori per la TAV che procedono indisturbati) con le parole (la sua contrarietà alla stazione Foster e al buco sotto Firenze). Ancor più ci convincerà se sarà presente anche la sera all'Istituto Stensen dove il Comitato contro il sottoattraversamento ha indetto un'assemblea alla quale è stato invitato. Intanto lo scorso 10 giugno il Comitato Ex Panificio Militare ha organizzato una partecipata assemblea di cittadini preoccupati per l'impatto dell'enorme scavo della nuova stazione AV nell'area degli ex Macelli, dello Scavalco, già realizzato al 50% e di tutte le opere collaterali, compreso il tunnel. L'elenco dei pericoli, il dibattito sulle forme di autotutela, l'allarme per i disastri annunciati e probabili non deve però farci smarrire la capacità di ragionare sulla situazione che si sta determinando in città. Per questo ci preme mettere a fuoco alcuni punti che dovrebbero essere chiari a tutti coloro che si oppongono a quest'opera.

Da dicembre scorso l'AV passa già da Firenze in superficie senza grossi problemi, dimostrando l'ininfluenza dell'opera ai fini dell'efficienza del nodo.

Il fatto che contemporaneamente ancora non si sappia se e come avverrà l'integrazione della nuova stazione AV con la stazione di S. M. Novella dimostra l'assenza da parte di RFI di un vero un modello di esercizio. Ciò su cui insistere pertanto è la richiesta di ottimizzare un servizio già esistente che vede una quota di "Freccia Rossa" attestarsi a S. M. Novella, una quota a Campo Marte ed una piccolissima quota a Rifredi. Si tratta di incrementare, anche con provvedimenti transitori, l'interfaccia di queste stazioni con la città, potenziandone l'accessibilità e superando i disservizi, che si protrarranno per tutto il periodo non breve della costruzione del tunnel. Mentre sta per iniziare lo scavo ci sono domande a cui RFI deve ancora rispondere:

- l'interscambio con il traffico locale avverrà nella stazione di superficie di Circondaria?
- o in S.M. Novella, collegata alla foster con un servizio di navetta ferroviaria ?
- o con un "people mover"?

- oppure con un trasbordo dei clienti di Trenitalia sulla Linea 2 della tranvia urbana?
- con la costruzione della linea dedicata dello scavalco, i collegamenti tra la linea proveniente da Pisa e la dorsale per roma saranno più facili o più difficili?

C'è anche da mettere nel conto la compatibilità di quest'opera con la difficile situazione finanziaria del Paese, tanto che non mancano le voci di un suo ridimensionamento. In sostanza non c'è una lira. Di conseguenza noi dovremmo insistere nel chiedere che non si inizi lo scavo fino a che tutta l'opera non sia stata interamente finanziata, pena il suo arenarsi poco dopo in una ennesima "incompiuta". E in effetti l'insistenza di RFI nell'anticipare i lavori dello scavalco di Castello può anche significare che, in vista di eventuali ridimensionamenti del progetto, ci si stia preparando a garantirsi comunque un attestamento a S.M. Novella, assicurandosi al contempo (con 4 binari) il collegamento con Campo di Marte e permettendo ai "Freccia Rossa" passanti di svincolarsi (in superficie) lungo il raccordo esterno. I più virtuosi esempi europei dimostrano quanta capacità si possa ricavare dalle linee di superficie attraverso una gestione del traffico oculata e tecnologicamente avanzata. Negli esempi europei non si costruiscono mai passanti sotterranei che non servano anche al traffico regionale e metropolitano, diversamente da quanto avverrebbe nel caso di Firenze.

Insomma questo progetto appare sempre più come una megalomania locale che fallisce clamorosamente tutti gli obiettivi dichiarati. Primo fra tutti quello di mettere l'AV in connessione con S.M. Novella. A difenderlo sono rimasti soltanto la vecchia nomenclatura politica, legata a doppio filo al mondo delle Coop toscano-emiliane, il sodalizio Matteoli-Conti (Ceccobao), qualche ex sindaco e qualche ex funzionario di RFI. Persino certi settori di Confindustria locale esprimono disagio per le Grandi Opere che poi non si fanno e dichiarano che preferirebbero farne poche, piccole e sicure, visto che, a parte qualcuno, a loro non arriva niente. Anche se la costruzione del sottoattraversamento e della stazione AV andasse a buon fine, e non si verificasse alcun danno al sottosuolo, alla stabilità delle case e alla salute dei cittadini si sarebbe prodotto comunque un danno permanente alla funzionalità del sistema dei trasporti e alla possibilità di pianificare in modo equilibrato il futuro di questa città. Ecco perché parlare di altri progetti "migliori" in questo momento ci sembra poco utile, visto che per ora non si è riusciti a fermare la corsa verso questa calamità e visto che, peraltro, l'AV passa da Firenze e si ferma in superficie, senza alcun progetto e senza alcuna nuova stazione. Pensiamo piuttosto ad eliminare le effettive strozzature del sistema con l'obiettivo del miglior uso possibile della risorsa ferroviaria ai fini della mobilità dell'area e per una sua più efficace collocazione nella rete delle "aree urbane". A questo confronto reale con i bisogni della cittadinanza dobbiamo riportare le nostre istituzioni, non a uno sterile bilancio tecnico tra progetti. Scopriremmo allora un sistema di priorità molto interessante sia dal punto di vista della efficacia che da quello del "sostegno all'economia ed all'occupazione", molto più anticiclico e diffuso che non quello di portare a 6 il numero dei binari Nord- Sud in alcune parti discontinue del nodo fiorentino.

Ci limitiamo qui ad indicare alcuni provvedimenti da chiedere immediatamente:

- quattro binari continui tra Rovezzano e Rifredi, ai quali mancano solo due binari tra Romito e Rifredi stessa
- quattro binari con tracciato e armamento adeguato e “moderno” tra Rovezzano e Figline
- la continuità tra la linea di Pisa e la direttrice Nord- Sud per Roma
- l’interfaccia urbano (trasporto pubblico, parcheggi, accessibilità) per le stazioni fiorentine e quelle dell’intero bacino di traffico
- l’adeguamento dell’alimentazione delle linee e del segnalamento per materiali rotabili ad alta accelerazione ed elevato automatismo necessari per sistemi s-bahn (servizi ferroviari di bacino), la progressiva dotazione di materiale rotabile adeguato, ecc.

MENTRE COME CITTADINI METTIAMO IN ATTO LE MISURE PER DIFENDERCI DAL DISASTRO GIÀ IN ATTO E DA QUELLO FUTURO, PRETENDIAMO DA SUBITO GLI ADEGUAMENTI INDISPENSABILI ALLA MOBILITÀ QUOTIDIANA, PONENDO LE BASI PER UN SISTEMA FERROVIARIO IN RAPIDO, COSTANTE MIGLIORAMENTO VERSO OBIETTIVI CONDIVISI. NON TRA 10 ANNI MA COMINCIANDO DA DOMANI!"

DEApress

Riceviamo e pubblichiamo dai Comitati dei cittadini area fiorentina e da Italia Nostra onlus:

"No, non c'è tempo da perdere

Non bastano due mani per contare i NO di Renzi a discutere in Consiglio comunale la Valutazione di Impatto Ambientale per la stazione Foster. L'ultimo è stato lunedì 14 giugno. E' bene ricordare che Matteoli e Moretti hanno sempre cercato di scongiurare l'eventualità di una nuova VIA: "per non perdere altro tempo," e "per non perdere tutti gli spazi commerciali fin qui previsti". Ora parrebbe che lunedì 21 il Sindaco sarà finalmente presente al dibattito e alla votazione sulla mozione presentata da diversi gruppi dell'opposizione e della maggioranza che

chiede la procedura di VIA. In quell'occasione Renzi avrà modo di ricomporre i fatti (i lavori per la TAV che procedono indisturbati) con le parole (la sua contrarietà alla stazione Foster e al buco sotto Firenze). Ancor più ci convincerà se sarà presente anche la sera all'Istituto Stensen dove il Comitato contro il sottoattraversamento ha indetto un'assemblea alla quale è stato invitato. Intanto lo scorso 10 giugno il Comitato Ex Panificio Militare ha organizzato una partecipata assemblea di cittadini preoccupati per l'impatto dell'enorme scavo della nuova stazione AV nell'area degli ex Macelli, dello Scavalco, già realizzato al 50% e di tutte le opere collaterali, compreso il tunnel. L'elenco dei pericoli, il dibattito sulle forme di autotutela, l'allarme per i disastri annunciati e probabili non deve però farci smarrire la capacità di ragionare sulla situazione che si sta determinando in città. Per questo ci preme mettere a fuoco alcuni punti che dovrebbero essere chiari a tutti coloro che si oppongono a quest'opera.

Da dicembre scorso l'AV passa già da Firenze in superficie senza grossi problemi, dimostrando l'ininfluenza dell'opera ai fini dell'efficienza del nodo. Il fatto che contemporaneamente ancora non si sappia se e come avverrà l'integrazione della nuova stazione AV con la stazione di S. M. Novella dimostra l'assenza da parte di RFI di un vero un modello di esercizio. Ciò su cui insistere pertanto è la richiesta di ottimizzare un servizio già esistente che vede una quota di "Freccia Rossa" attestarsi a S. M. Novella, una quota a Campo Marte ed una piccolissima quota a Rifredi. Si tratta di incrementare, anche con provvedimenti transitori, l'interfaccia di queste stazioni con la città, potenziandone l'accessibilità e superando i disservizi, che si protrarranno per tutto il periodo non breve della costruzione del tunnel. Mentre sta per iniziare lo scavo ci sono domande a cui RFI deve ancora rispondere:

- l'interscambio con il traffico locale avverrà nella stazione di superficie di Circondaria?
- o in S.M. Novella, collegata alla foster con un servizio di navetta ferroviaria ?
- o con un "people mover"?
- oppure con un trasbordo dei clienti di Trenitalia sulla Linea 2 della tranvia urbana?
- con la costruzione della linea dedicata dello scavalco, i collegamenti tra la linea proveniente da Pisa e la dorsale per roma saranno più facili o più difficili?

C'è anche da mettere nel conto la compatibilità di quest'opera con la difficile situazione finanziaria del Paese, tanto che non mancano le voci di un suo ridimensionamento. In sostanza non c'è una lira. Di conseguenza noi dovremmo insistere nel chiedere che non si inizi lo scavo fino a che tutta l'opera non sia stata interamente finanziata, pena il suo arenarsi poco dopo in una ennesima "incompiuta". E in effetti l'insistenza di RFI nell'anticipare i lavori dello scavalco di Castello può anche significare che, in vista di eventuali ridimensionamenti del progetto, ci si stia preparando a garantirsi comunque un attestamento a S.M. Novella, assicurandosi al contempo (con 4 binari) il collegamento con Campo di Marte e permettendo ai "Freccia Rossa" passanti di svincolarsi (in superficie) lungo il raccordo esterno. I più virtuosi esempi europei dimostrano quanta capacità si possa ricavare dalle linee di superficie attraverso una gestione del traffico oculata e tecnologicamente avanzata. Negli esempi europei non si costruiscono mai passanti sotterranei che non servano anche al traffico regionale e metropolitano, diversamente da quanto avverrebbe nel caso di Firenze.

Insomma questo progetto appare sempre più come una megalomania locale che fallisce clamorosamente tutti gli obiettivi dichiarati. Primo fra tutti quello di mettere l'AV in connessione con S.M. Novella. A difenderlo sono rimasti soltanto la vecchia nomenclatura politica, legata a

doppio filo al mondo delle Coop tosco-emiliane, il sodalizio Matteoli-Conti (Ceccobao), qualche ex sindaco e qualche ex funzionario di RFI. Persino certi settori di Confindustria locale esprimono disagio per le Grandi Opere che poi non si fanno e dichiarano che preferirebbero farne poche, piccole e sicure, visto che, a parte qualcuno, a loro non arriva niente. Anche se la costruzione del sottoattraversamento e della stazione AV andasse a buon fine, e non si verificasse alcun danno al sottosuolo, alla stabilità delle case e alla salute dei cittadini si sarebbe prodotto comunque un danno permanente alla funzionalità del sistema dei trasporti e alla possibilità di pianificare in modo equilibrato il futuro di questa città. Ecco perché parlare di altri progetti "migliori" in questo momento ci sembra poco utile, visto che per ora non si è riusciti a fermare la corsa verso questa calamità e visto che, peraltro, l'AV passa da Firenze e si ferma in superficie, senza alcun progetto e senza alcuna nuova stazione. Pensiamo piuttosto ad eliminare le effettive strozzature del sistema con l'obiettivo del miglior uso possibile della risorsa ferroviaria ai fini della mobilità dell'area e per una sua più efficace collocazione nella rete delle "aree urbane". A questo confronto reale con i bisogni della cittadinanza dobbiamo riportare le nostre istituzioni, non a uno sterile bilancio tecnico tra progetti. Scopriremmo allora un sistema di priorità molto interessante sia dal punto di vista della efficacia che da quello del "sostegno all'economia ed all'occupazione", molto più anticiclico e diffuso che non quello di portare a 6 il numero dei binari Nord- Sud in alcune parti discontinue del nodo fiorentino.

Ci limitiamo qui ad indicare alcuni provvedimenti da chiedere immediatamente:

- quattro binari continui tra Rovezzano e Rifredi, ai quali mancano solo due binari tra Romito e Rifredi stessa
- quattro binari con tracciato e armamento adeguato e "moderno" tra Rovezzano e Figline
- la continuità tra la linea di Pisa e la direttrice Nord- Sud per Roma
- l'interfaccia urbano (trasporto pubblico, parcheggi, accessibilità) per le stazioni fiorentine e quelle dell'intero bacino di traffico
- l'adeguamento dell'alimentazione delle linee e del segnalamento per materiali rotabili ad alta accelerazione ed elevato automatismo necessari per sistemi s-bahn (servizi ferroviari di bacino), la progressiva dotazione di materiale rotabile adeguato, ecc.

**MENTRE COME CITTADINI METTIAMO IN ATTO LE MISURE PER DIFENDERCI DAL DISASTRO GIÀ IN ATTO E DA QUELLO FUTURO, PRETENDIAMO DA SUBITO GLI ADEGUAMENTI INDISPENSABILI ALLA MOBILITÀ QUOTIDIANA, PONENDO LE BASI PER UN SISTEMA FERROVIARIO IN RAPIDO, COSTANTE MIGLIORAMENTO VERSO OBIETTIVI CONDIVISI. NON TRA 10 ANNI MA COMINCIANDO DA DOMANI!"**

DEApress