



Rete dei Comitati per la difesa del territorio

26 Luglio 2010

Proposta progettuale integrata per la TAV e il sistema ferroviario metropolitano di Firenze.

(da presentare alle Ferrovie dello stato, TAV Spa, Comune di Firenze, comuni della Piana interessati dal sistema ferroviari metropolitano, alla Regione Toscana, partiti di governo e dell'opposizione)

Acclarato che:

-L'alta velocità serve un segmento di mercato attestato su circa il 5% dei passeggeri (che le indagini sull'utilizzo del mezzo ferroviario non permettono di prevedere in crescita sostanziale) con un'opera pubblica finanziata dalla totalità degli utenti e che con i tagli della finanziaria rischia di rimanere per anni l'unica opera ferroviaria in area metropolitana;

-il costo dell'opera del sottoattraversamento di Firenze sta levitando fino a un miliardo e mezzo di euro ed è destinata ad aumentare con le opere aggiuntive necessarie, nel progetto esecutivo, a mitigare l'interruzione della falda (Stazione Foster e discesa e salita di testa) e a mettere in sicurezza il numero crescente di edifici (più di quattrocento) a rischio sul percorso dello scavo;

-la falda viene completamente intercettata da una vera e propria diga che impedisce il normale movimento delle acque sotterranee, e qualsiasi meccanismo studiato per minimizzare questo effetto non può dare certezze. La variazione dell'equilibrio idrogeologico a fronte dell'eterogeneità stratigrafica e le proprietà meccaniche del sottosuolo, provoca variazioni delle caratteristiche meccaniche del terreno, con possibili effetti disastrosi in caso di area densamente urbanizzata, peraltro con edifici storici inestimabili direttamente interessati;

- la cantierizzazione ha già iniziato a provocare danni ingenti agli abitanti, alle abitazioni e alla falda delle zone interessate all'avvio lavori (Castello) e i problemi in corso d'opera aumenteranno sicuramente i tempi di cantierizzazione; i cantieri sono destinati ad avere nel futuro effetti pesantissimi su ampi settori urbani, e sulla vita dei cittadini. Come per Bologna, sono cantieri che dureranno almeno

dieci anni, e che implicano emissioni in atmosfera, produzione massiccia di PM10, rumore anche notturno, circolazione di centinaia di mezzi pesanti sulla viabilità ordinaria, peraltro secondo un piano che contraddice clamorosamente quanto assentito in fase di VIA.

-già nel 1998 nel parere della VIA si esprimevano seri dubbi sulla funzionalità dell'opera, parlando di "esiguità dei risultati attesi" a fronte di costi elevati e tempi lunghi;

Si propone:

di attivare una variante generale al progetto.

Fermo restando l'impegno di spesa complessivo del progetto di sottoattraversamento, ampliato fino al miliardo e mezzo di euro previsto, e ribadendo la richiesta di garanzie di trasparenza nei rapporti contrattuali, anche attraverso l'istituzione di un Osservatorio "di parte terza" come richiesto a RFI dalla Regione Toscana, si propone di ridefinire l'impegno di spesa complessivo secondo due voci principali:

a) Elaborazione e realizzazione del progetto AV di superficie (studio Università di Firenze):

- Aggiunta di due binari per l'alta velocità al fascio di binari esistenti, nell'ambito dell'attuale sedime ferroviario fra Campo Marte e Castello.
- Il progetto comporta la risoluzione di alcune criticità nel tratto Statuto-Le cure; la realizzazione di una galleria di 400metri (raddoppio della galleria del Pellegrino); la realizzazione di una stazione di interscambio di superficie fra l'alta velocità e il sistema ferroviario metropolitano; lo svuotamento del terrapieno ferroviario, per il piano del ferro metropolitano;

b) Progettazione e realizzazione del servizio ferroviario metropolitano (metrotreno)

- attivazione in superficie di sei binari paralleli, opportunamente dedicati, dei quali quattro entrano in SMN e due, quelli dell'Alta Velocità, scorrono direttamente nord-sud in località Romito;
- due dei binari che vanno anche a SMN, sono dedicati al metrotreno, che svolge così tre funzioni: a) connette la stazione AV (ovunque sia posta) con SMN, senza bisogno di navette e simili; b) ha funzioni di trasporto urbano privilegiato, per altro in connessione con tramvie, navette, e altri mezzi locali, c) ha funzioni di trasporto metropolitano, di grande rilevanza, consentendo agli

utenti dalla stazione AV di recarsi direttamente col metrotreno ovunque nei centri dell'area metropolitana (Prato, Empoli, Mugello, Valdarno, piana, etc)¹ -sostituzione della stazione sotterranea Forster con una stazione di superficie denominata "Firenze Novella" che unisce in superficie, SMN, Statuto, V.Redi, con al baricentro il recupero dei capannoni archeoindustriali del Romito e la rivalutazione delle opere architettoniche del Mazzoni, in una stazione polifunzionale, di grande utilità urbana.

L'insieme dei progetti dovrà vedere una redistribuzione di appalti e subappalti in modo da coprire complessivamente l'attuale costo previsto per il sottoattraversamento.

Pertanto per questa variante generale sarà sufficiente ridefinire il contratto stipulato, individuando lavori alternativi sulla rete ferroviaria per importi equivalenti:

¹ LE FERDATE DEL METROTRENO

(Metropolitana di superficie su sede ferroviaria).

Nel tratto *urbano principale*, fermate nuove ed esistenti.

Girone, Rovezzano, S.Salvi, Campo Marte, Le Cure, Statuto, SMN, Redi-Romito, Dalmazia - Careggi, Rifredi, Castello.

Nei *tratti urbani collegati*

Quelle della linea del Mugello (S.Marco, Caldine , P,Mugnone, Trespiano, Cercina,...) quelle della linea di Pisa (Leopolda, Manifattura tabacchi, Cascine, Le Piagge, Aeroporto,)

n.b.:

- 1) a molte di queste fermate si possono collegare, tramvie, navette e simili.
- 2) Questa organizzazione può sostituire le maxi opere e le tramvie per i collegamenti urbani est ovest (tubi e tubetti)

Nell' area metropolitana.

Il Metrotreno si articola per tutta la piana, in direzione Sesto, Cadenzano Prato, Pistoia (comprese le fermate locali intermedie), ed in direzione Signa, Lastra a Signa, Empoli, nonché Campi, e chiudendo alcuni anelli, di nuovo Prato e Signa, e tramite le tramvie,anche Scandicci e i collegamenti nord-sud.(senza passare da Firenze).

n.b. in tal modo il bacino di utenza e di influenza immediata dell'alta velocità si amplia considerevolmente

Vantaggi della proposta:

-Le penali che si paventano per abbandono del progetto, se si scegliesse il passaggio in superficie, potrebbero essere evitate se si operasse nella logica di una trasformazione del progetto attraverso una sua *variante generale*. Infatti data la notevole riduzione dei costi della soluzione TAV di superficie, con lo stesso importo di spesa del sottoattraversamento (che riguarda il 5% dell'utenza) è possibile finanziare e realizzare notevoli avanzamenti del trasporto ferroviario e di metropolitana di superficie (metrotreno) del sistema metropolitano comprese le funzioni previste per le tratte tranviarie urbane, fornendo un servizio per il 100% dell'utenza. anziché concentrare in 7 km risorse tanto ingenti da non consentire poi altri investimenti.

-Analogha considerazione potrebbe essere fatta per l'eventuale surplus di investimenti per realizzare l'opera che potrebbero essere usati per l'ammodernamento della rete regionale toscana (in particolare la zona centrale) dal momento che in questo modo si aumenterebbe il bacino di riferimento dell'utenza della alta velocità stessa a livello regionale.

-sono eliminati tutti i costi finanziari e i danni ambientali relativi alla falda, in gran parte imprevedibili (vedi il passaggio del TAV in Mugello che ha provocato danni gravissimi, e in massima parte irreversibili, ad un intero ecosistema);

- è drasticamente ridotto il tempo di esecuzione delle opere di superficie dell'Alta velocità;

-sono drasticamente ridotti i danni al sistema urbano (edifici, cantieri, traffico urbano ecc.) per gli abitanti della città di Firenze; le conseguenti azioni giudiziarie, e relativi allungamenti dei tempi, blocchi dei cantieri, ecc;

-vengono riutilizzate e integrate stazioni ferroviarie e edifici dismessi anche di grande valore architettonico.

Il Presidente

Albero Asor Rosa