

Intervento di Paolo Celebre

Mi sento chiamato in causa dall'intervento di Tiziano Cardosi che ha criticato la seguente frase della piattaforma nella parte dedicata alle Grandi opere e infrastrutture: "Anche se il Nodo ferroviario di Firenze, favorito dalla sua posizione geografica, è oggi largamente servito dall'AV, la Regione non ha saputo trasformare questa opportunità in una risorsa per tutta la Toscana" e lo invito a considerare la sostanza del nostro ragionamento.

Qui non si fa che riconoscere l'esistente e cioè il fatto che in base all'orario ferroviario in vigore l'offerta AV per Firenze è di 124 treni al giorno su un totale di 167 che vi transitano (74,25%). Un numero elevato e in crescita, sia come numero totale che come numero relativo, che smentisce platealmente chi dice che Firenze ha bisogno della stazione Foster "per non essere tagliata fuori dall'alta velocità". Al tempo stesso si imputa alla Regione - al netto dei feroci tagli governativi - una certa insufficienza decisionale nell'integrazione tra i due sistemi.

Tutti d'accordo ovviamente che l'opera inutile è il sottoattraversamento TAV con la stazione Foster. Per quanto riguarda invece l'attuale Nodo di Firenze va detto che i collegamenti veloci a lunga distanza, segnatamente sulla dorsale MI-RM, sono sovrabbondanti. Sappiamo bene che ciò ha come effetto collaterale il deperimento dei servizi regionali e locali, ma appunto per questo non possiamo rinunciare a chiedere con forza l'estensione dell'accessibilità al bacino di utenza e a tutto il territorio regionale mediante il miglioramento dell'interscambio e il potenziamento dei servizi.

In un certo senso la soluzione di superficie per l'AV nel Nodo fiorentino, tanto cara al Comitato no tunnel TAV, esiste già dal 13 dicembre 2009 giorno dell'inaugurazione di quel servizio sulla Torino - Salerno. Dove sta allora il problema? Il problema sta nel fatto che il quadro infrastrutturale del sistema ferroviario fiorentino - decisivo per la Toscana e per l'Italia centrosettentrionale - resterà confuso e caratterizzato da discontinuità, interferenze e colli di bottiglia anche se si concludessero i faraonici lavori in corso. Ciò è ammesso esplicitamente dagli stessi sottoscrittori dell'Accordo 2011 tra RFI ed Enti locali quando dicono all'art. 5 che, anche dopo l'entrata in funzione del sottoattraversamento, "permarranno alcuni elementi di criticità che sembrano limitare la possibilità di esercire i diversi servizi di superficie".

Per cui quando si afferma (ad esempio nell'introduzione al progetto di passaggio in superficie elaborato dal Dipartimento di Urbanistica) che con due binari in più "rispettiamo il modello di esercizio del progetto di sottoattraversamento" si rischia di fare un'affermazione controproducente visto che, per ammissione della stessa RFI, un modello chiaro di esercizio, anche a causa di quelle criticità, non esiste. Ad esempio i famosi 6 binari: due per i treni AV, due per i servizi regionali e locali (o di bacino), due per l'altrettanto famoso *metrotreno* non ci sono come elemento continuo, ma solo in alcune limitate e discontinue tratte del Nodo.

Le puntuali richieste della piattaforma, definite con Maria Rosa Vittadini nella parte dedicata alla Mobilità su ferro, costituiscono quindi le condizioni di base per un miglioramento, al di là delle soluzioni a medio e lungo termine che possono essere state proposte come alternativa al progetto delle Ferrovie.

Ciò che dobbiamo chiedere con urgenza è l'avvio di un vero Servizio Ferroviario Metropolitano (non limitato all'area urbana ma esteso ad un bacino di traffico adeguato) e la realizzazione di un efficiente Servizio Ferroviario Regionale con orari ordinati in rapporto all'AV e integrato con il TPL. Su questo deve esserci estrema chiarezza da parte nostra, senza diversivi e suggestioni progettuali (prima il progetto di servizio, poi l'infrastruttura). Dobbiamo ricordare ai nostri interlocutori ciò che promettono e non fanno o ciò che manca nei loro programmi. Ferma restando la nostra opposizione al sottoattraversamento dobbiamo concentrarci su un modello di funzionamento che indichi chiaramente qual'è la struttura per linee di questi servizi (tipo S-Bahn o

RER parigina), e chiedendo poi quanto serve per realizzarla: adeguamento del materiale rotabile, equipaggiamento delle stazioni, aumento della velocità commerciale e così via secondo un ordine di urgenza e di impegno di spesa.

Per quanto riguarda la questione Alta Velocità/Alta Capacità siamo perfettamente d'accordo con Cardosi che si tratta di una bufala e siamo anche consapevoli che nella piattaforma l'argomento del traffico delle merci per ferrovia, per motivi di tempo, è stato trascurato. In questo senso anche tutta la parte sulla logistica e i porti è da riprendere.

Detto ciò incontriamoci per discuterne, magari in maniera più frequente di quanto fatto finora.