

Raddoppio ferrovia: la sopraelevata opzione possibile e vantaggiosa

«Non è stato deciso niente per il raddoppio ferroviario nel territorio del comune di Montecatini. Le possibilità sono ancora in fase progettuale, tutte le opzioni sono possibili». Sono chiari e categorici Massimo Morini e Pietro Rosellini, rispettivamente Presidente e vice Presidente della Commissione per il territorio del comune di Montecatini Terme. «La progettazione preliminare - dichiara Morini - non è stata ancora conclusa, verrà presentata a breve, ma intanto sono state recepite le correzioni al progetto iniziale che ipotizzava la chiusura dei tre passaggi a livello di Montecatini e l'allargamento del sottopassaggio di viale Da Vinci. In questo modo si sarebbe potuto accedere alla città solo dal cavalcavia dell'autostrada o dal sottopassaggio attiguo all'entrata dell'ippodromo Sesana. Adesso, invece, il nuovo progetto deve includere i sottopassi di via Marruota e largo Kennedy». Soprattutto lo scavo di largo Kennedy preoccupa e non poco il gruppo consiliare dei Montecatinesi, di cui Massimo Morini è il rappresentante, troppi i punti nebulosi che rimangono in sospeso; c'è il fiume Salsero che scorre ad

appena pochi metri di profondità, c'è un'altezza massima di appena 3 metri che è insufficiente al passaggio di autobotti dei pompieri, c'è anche uno sventramento importante del suolo a pochi metri di distanza dall'ingresso del salotto buono della città, che potrebbe compromettere l'equilibrio di quell'area commerciale. Interrogativi sicuramente non trascurabili, che potrebbero diventare ostacoli non di poco conto. «Con la ferrovia sopraelevata - continua Rosellini - questi problemi sarebbero azzerati, c'è ancora un largo margine per realizzarla. Il mio partito (PD) si era già espresso favorevolmente, nel corso di due assemblee e con una maggioranza significativa, verso questa opzione». La giunta cittadina sembra voler attendere il progetto preliminare che verrà presentato dalle ferrovie, per discuterlo e arrivare ad una sintesi. «Potrebbe essere troppo tardi - aggiunge Morini - e attendere il progetto potrebbe risultare fatale, c'è il grosso rischio che, una volta presentato il progetto, tutto sia già stato deciso...dobbiamo agire adesso. Tutto il gruppo politico che rappresento è orientato a sensibilizzare la cittadinanza sui rischi di un raddoppio

ferroviario realizzato a livello attuale. Siamo disposti, insieme a Rosellini, a favorire la formazione di un comitato dei cittadini per sostenere il progetto del raddoppio ferroviario con una sopraelevata». Una recente mozione presentata da Rosellini al Consiglio Comunale in data 27 novembre 2015 votata all'unanimità, ha dato incarico a Sindaco e Giunta per avviare l'iter per la formazione di un Regolamento sugli istituti di partecipazione, che preveda l'istituzione e la regolamentazione dei referendum popolari in ordine all'ambito comunale (seguita da una decisione esecutiva in Commissioni del 10 febbraio 2016). Far decidere alla popolazione montecatinese sarebbe auspicabile vista l'importanza dell'opera, perché il raddoppio della ferrovia, inutile sottolinearlo, inciderà fortemente sulla conformazione della mobilità cittadina per i prossimi 100 anni. «D'altronde chi amministra - sottolinea Rosellini - ha il dovere e la responsabilità (nell'interesse del bene comune) di prendere decisioni e di far sapere qual è la sua opinione su temi importanti ed epocali della città. Inoltre ha il dovere di

informare correttamente la cittadinanza per favorire una partecipazione piena e responsabile della stessa. Il progetto delle ferrovie - prosegue Rosellini - prevede, per loro stessa ammissione, due passaggi a livello definitivamente chiusi (quello di via del Salsero, che si aggiunge alla chiusura di quello piccolo in località casello autostradale in comune di Pieve a Nievole) da questo si deduce che la circolazione del traffico subirà una forte trasformazione. Optando per la sopraelevazione della doppia linea ferroviaria si potrebbero avere numerosi vantaggi: risolveremmo un problema storico della città termale, legando finalmente la zona sud alla zona nord, senza più la separazione del "confine ferrato"; i tre passaggi a livello non sarebbero più tali, perché la sopraelevata trasformerebbe quei tratti interrotti in vie scorrevoli a flusso continuo; si risolverebbe un grande problema sociale creato dalle verghe del treno e si renderebbe molto più scorrevole il traffico. I costi generali delle due opzioni sono molto simili tra loro; io mi chiedo, perché dobbiamo accettare di raddoppiare un errore che ha avuto conseguenze negative che sono sotto gli occhi di tutti?». Già, perché?

M.G.

