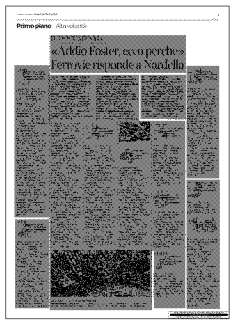
CORRIERE FIORENTINO

IL DOCUMENTO

«Addio Foster, ecco perché» Ferrovie risponde a Nardella

Cinque pagine per ribadire lo stop alla nuova stazione sotterranea agli ex Macelli (progettata da Foster) e spiegare che Santa Maria Novella rimarrà lo scalo centrale per l'Alta velocità. Ferrovie risponde alle dieci domande poste dal sindaco Dario Nardella in Consiglio comunale, motivando la retromarcia sul nodo fiorentino, dettata in primis da motivi economici: l'ex monopolista, da qualche anno, deve fare i conti con la concorrenza. E se i treni veloci avessero iniziato a fermarsi in via Circondaria, quelli di Italo avrebbero conquistato una bella fetta di mercato continuando ad arrivare nel cuore di Firenze. Pubblichiamo di seguito il testo integrale delle risposte, firmate dall'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile, ai dieci interrogativi posti dal sindaco per tutelare Firenze e ottenere rassicurazioni sul futuro, dopo che il colosso dei trasporti aveva ufficializzato lo stop alla stazione Foster, rilanciando però il tunnel di oltre 7 chilometri che dovrebbe passare sotto al cuore della città. Gentile, nelle sue dieci risposte, ribadisce l'impegno a versare a Palazzo Vecchio i 100 milioni di indennizzo per i disagi che Firenze subirà a causa del maxi scavo per il tunnel. Un tesoretto suddiviso in tranche, erogate in base allo stato di avanzamento degli scavi. Già: gli scavi. Ma quando partiranno? Rfi non è in grado di prevederlo. Mentre promette il raddoppio dei treni (da 470 a 800 al giorno) per lo scalo di Firenze, anche grazie al nuovo sistema di gestione del traffico, in grado di garantire il passaggio di un convoglio ogni 3 minuti, rispetto ai 5 di oggi. «Alcune risposte ci soddisfano, mentre su altri aspetti, come i tempi di realizzazione dell'opera e di miglioramento del servizio regionale, il futuro della stazione Foster, la gestione complessiva del nodo alta velocità, vogliamo approfondire e condividere una valutazione definitiva con la Regione — commenta il sindaco Nardella, che ha pubblicato su Facebook tutte le risposte — una volta esaminati attentamente i documenti tecnici». *(Claudio Bozza)*



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

1 «Quando sono iniziati i dubbi di Ferrovie? Ora conferma il progetto sul nodo di Firenze?»

Il progetto del Nodo di Firenze non è in discussione nella sua finalità, che è la migliore convivenza tra due tipologie di trasporto quali l'Alta velocità ed il Trasporto pubblico locale con particolare attenzione a questa ultima... La riflessione che Ferrovie dello Stato ha avviato riguarda semplicemente il modo con cui perseguire lo scopo e si riferisce esclusivamente alla nuova stazione Av di Belfiore e non anche al sotto attraversamento, che rimane fondamentale per la diversificazione dei flussi tra i treni Av passanti e quelli con fermata a Firenze. La riflessione è stata stimolata dall'esperienza accumulata in dieci anni di gestione dell'Av, dai risultati delle stazioni realizzate nelle altre città a servizio dell'Av, dalle aspettative dei clienti, dalla nascita della concorrenza. Riflessioni corroborate dalla disponibilità di tecnologie di nuova generazione che consentono grandi risultati in termini di aumento di capacità delle linee, dei nodi e delle stazioni. Si ribadisce comunque che nonostante la riflessione avviata sulle eventuali modifiche, i lavori relativi al progetto iniziale non sono mai stati interrotti dalla committenza; i ritardi accumulati derivano dalle ben note vicende giudiziarie e dai problemi della principale impresa realizzatrice, sostituita nella conduzione dei lavori perduranti le condizioni di fermo cantiere relative alle incertezze sulla natura dei terreni di risulta degli scavi.

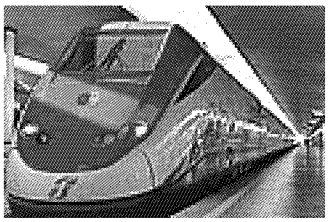
2 «Dal primo progetto del '95, cos'è cambiato in termini di tecnologia e esigenze di vita?»

Dal 1995 sono cambiate molte cose. La tecnologia attuale consente di ottimizzare in termini sostanziali la circolazione nell'ambito dei nodi e la gestione degli ingressi e delle uscite dalle stazioni. Gli Apparati Centrali Computerizzati Multistazione permetteranno di gestire le cinque stazioni di Firenze (Rovezzano, Campo Marte, Statuto, Rifredi e Santa Maria Novella) come una unica stazione, con decisioni simultanee e supportate da software di ultima generazione; cosi come l'Etrms-Hd (sistema europeo di distanziamento treni nell'applicazione Alta densità, appositamente studiata per incrementare la quantità di treni che possono circolare nei nodi) consentirà la circolazione dei treni con il sistema del blocco mobile, e non più a sezioni costanti, con il vantaggio di ridurre, in totale sicurezza, il distanziamento tra i treni da 5 minuti a 3 minuti. Per quanto riguarda le esigenze di vita, dopo dieci anni di esercizio, possiamo fare riferimento ai comportamenti ed alle preferenze dei clienti dell'Alta velocità veicolate al gestore delle infrastrutture per il tramite delle imprese ferroviarie ed anche degli operatori commerciali che offrono servizi accessori nelle stazioni. L'esperienza di stazioni dedicate all'Av ha evidenziato che, a fronte dei grandissimi spazi necessari, la frequentazione dei passeggeri è molto bassa, essendo limitata ai soli clienti Av, rendendo cosi non appetibile la commercializzazione dei servizi accessori che i clienti comunque si aspettano (bar, ristoranti, giornali, ecc.), con insoddisfazione degli stessi e la mancata copertura di una quota accettabile dei costi di gestione (non meno di 6 milioni l'anno per una stazione come la Foster). Esempi critici oggi sono la stazione Av di Bologna ma anche Roma Tiburtina o Torino Porta Susa (pur non essendo quest'ultime dedicate esclusivamente all'Av). Altro elemento da considerare è la possibilità di interscambio tra trasporto regionale e lunga percorrenza; molti clienti Av raggiungono l'hub di stazione con altri treni del servizio locale, e la distanza tra i binari non è affatto gradita. Anche l'esperienza di Bologna, dove i percorsi di collegamento sono peraltro brevi, ha fatto emergere molte critiche sul fatto che l'interscambio non è giudicato ottimale.

3 «Qual è il miglior interscambio assoluto tra trasporto pendolare e Alta velocita?»

Il miglior interscambio tra trasporto regionale e Alta velocità a Firenze è senza dubbio Santa Maria Novella, che è dotata di tutte le funzioni utili all'intermodalità (parcheggi auto e bici, tramvia, bus urbani ed extraurbani,...) ed all'interscambio con i treni locali collegati a tutte le direzioni afferenti al nodo di Firenze, nonché dei servizi accessori richiesti dai clienti (bar, ristoranti, farmacia, ecc.). Non lo è Firenze Campo Marte, per la quale, dal punto di vista del servizio Av, si può semplicemente prevedere quello che già oggi è disponibile, cioè la fermata di qualche Frecciarossa e/o Frecciargento (in atto nessun Italo vi fa servizio commerciale) per le direzioni diverse da Milano; inoltre non è pensabile attivare i servizi accessori necessari a renderla una stazione hub, funzione che non potrebbe avere in modo efficace per i treni da e per Empoli/Pisa/Siena e Prato/Pistoia/Lucca. Analogo ragionamento vale per Firenze Rifredi, che ha un difficile contesto urbano che non rende particolarmente agevole il suo raggiungimento né una sua possibile espansione; inoltre non appare completamente utile all'integrazione con il trasporto regionale, in quanto non collega i treni dell'Aretino e del Mugello.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



4 «Ferrovie esclude la Foster e una stazione interrata a Santa Maria Novella?»

La stazione Foster è tecnicamente realizzabile e infatti la riflessione, supportata da analisi e valutazioni tecniche, è sulla sua utilità alla luce delle considerazioni precedenti. Una stazione interrata a Santa Maria Novelia non è invece concretamente realizzabile, sia perché il tracciato del tunnel dovrebbe attraversare ii centro storico sia, soprattutto, perché la realizzazione di una stazione interrata richiederebbe comunque un'opera come Belfiore, con demolizioni importanti di edifici nell'area adiacente, nonché parti della stessa stazione del Michelucci; inoltre la realizzazione di una tale opera richiederebbe, come già accaduto a Bologna, la messa fuori servizio di sei binari dei sedici disponibili, con impossibilità di gestire anche il solo traffico attuale del trasporto regionale per alcuni anni. Elemento quest'ultimo evidentemente dirimente.

5 «Perché non c'è ancora un piano per le terre di scavo dei due cantieri fiorentini?»

A seguito di specifici approfondimenti richiesti dal Ministero dell'Ambiente e condotti dal Cnr, è stato approvato dallo stesso Ministero un Protocollo Operativo sulla cui base aggiornare il piano di utilizzo delle terre (Put). Il Put aggiornato è stato trasmesso a settembre da Nodavia al Ministero dell'Ambiente ed il procedimento istruttorio è in corso: nei prossimi giorni il Contraente Generale provvederà a trasmettere le integrazioni richieste.

6 «Quando riprende l'opera? Ci saranno altri ritardi per possibili contenziosi?»

L'avvio dello scavo del tunnel è condizionata dagli esiti dell'istruttoria del Put da parte del ministero dell'Ambiente per l'attività di smaltimento del materiale di scavo. Si ritiene pertanto che non sussistano ulteriori elementi di attesa oltre questo e che quindi possa iniziare lo scavo del tunnel. Eventuali contenziosi saranno affrontati nel rispetto delle norme vigenti, senza interferire con le attività realizzative.

7 «Fs lascerà il Comune libero di decidere con i cittadini cosa fare della ex Foster?»

È interesse di Ferrovie individuare la miglior soluzione per l'assetto dell'area Foster, di cui Ferrovie è proprietaria, nell'ottica del miglioramento urbanistico dell'intero quartiere, e pertanto collaborerà con tutti i soggetti interessati, Comune di Firenze in primis.

8 «Rfi è pronta a fare altre fermate (Guidoni e San Salvi) e una navetta Campo di Marte-Smn?»

Anche Rfi ritiene le fermate Guidoni e San Salvi strategiche nel piano di miglioramento del Trasporto pubblico regionale e pertanto rientrano nel progetto del nodo fiorentino. Per quanto riguarda la navetta Campo di Marte-Santa Maria Novella, nel ricordare che già oggi esistono collegamenti frequenti (nelle ore di punta anche un treno circa ogni 15 minuti per senso di marcia), si ribadisce che la revisione progettuale proposta non prevede il trasferimento dei servizi Av a Campo Marte, ma semplicemente il mantenimento delle fermate che già oggi li si effettuano; la realizzazione di nuovi marciapiedi per questo servizio è necessaria, in quanto il tracciato per i treni Av che non sostano a Firenze Smn seguirà il percorso di progetto che adduce al sotto attraversamento e quindi non potrà più utilizzare gli attuali binari 3/4. L'istituzione di uno specifico servizio navetta sarà valutato dalle imprese ferroviarie nell'ambito del contratto di servizio regionale.

9 «Ferrovie conferma i 100 milioni di finanziamenti per Comune e provincia sul trasporto regionale?»

Non essendo in discussione la realizzazione del sotto attraversamento, sono confermati i finanziamenti previsti dagli accordi siglati.

10 «Ferrovie e Regione si impegnano subito a potenziare il trasporto regionale?»

Il Gruppo Ferrovie dello Stato è già impegnato in un serio e fattivo programma di miglioramento e potenziamento del servizio d'intesa con Regione. A conferma di ciò è stato sottoscritto tra Rfi e la Regione il nuovo Accordo Quadro che definisce modalità e tempistiche del potenziamento del servizio regionale correlato al progressivo miglioramento infrastrutturale dichiarato, che a titolo esemplificativo per il nodo di Firenze cresce dagli attuali 470 treni giorno a 800 treni giorno. Parallelamente Trenitalia e la Regione stanno negoziando il nuovo contratto di servizio con previsione di ingenti investimenti di Trenitalia per i nuovi treni regionali e con l'obiettivo di rinnovare quasi integralmente la flotta circolante.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE FIORENTINO

La missione americana del sindaco

Dario Nardella ha incontrato ieri il sindaco di Washington Muriel Bowser. Sul tavolo «un patto su sicurezza e cultura», che porterà anche ad uno scambio tra la polizia municipale fiorentina e quella della capitale Usa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.