

Sistema di collegamento fra la Stazione di Santa Maria Novella e la nuova Stazione dell'Alta Velocità in area Belfiore? Tutto -o quasi- è ancora in alto mare...



Una storia oramai senza certezze quella della realizzanda linea fiorentina dell'alta velocità ferroviaria che, dopo essere sbucata dalle viscere del monte Morello, poco oltre Sesto Fiorentino (fra Quinto e Castello per la precisione), dovrebbe, secondo il progetto, percorrere i 7 chilometri della galleria sotto Firenze, fermarsi alla stazione –sempre sotterranea– agli ex Macelli, per risbucare in superficie subito a Campo di Marte e, appena superato Rovezzano, oltrepassare l'Arno riprendendo il percorso della "direttissima" per Roma, già attiva da alcuni decenni.

Tutto semplice e oramai in dirittura di arrivo? Tutt'altro. Soprattutto per i tempi "biblici" –si parla nella migliore delle ipotesi di almeno un decennio di cantieri aperti e di conseguenti disagi per i fiorentini-, ma soprattutto per i costi –quasi un miliardo di euro finale secondo gli addetti ai lavori– ritenuti da molti eccessivi e comunque sproporzionati rispetto ai potenziali benefici in termini di velocizzazione della linea.

Anche per quanto riguarda l'effettiva realizzazione delle opere previste – cioè la galleria sotto Firenze e la nuova stazione sotterranea progettata dall'Architetto Foster – non esistono ancora certezze assolute. Già a suo tempo il mega appalto era stato diviso in due lotti: il primo, di importo inferiore relativo solo alla progettazione complessiva dell'opera e soprattutto alla realizzazione del cosiddetto "scavalco", cioè l'incrocio fra la linea esistente e la nuova che sbuca dalla galleria di monte Morello; il

secondo, di importo assai più consistente, relativo invece alla vera e propria realizzazione della galleria sotto Firenze e della nuova mega stazione sotto gli ex Macelli in Via Circondaria. Con il bando di gara del dicembre del 2005 che prevedeva esplicitamente la possibilità per Italferr di recedere dall'affidamento dei lavori pagando una penale di appena l'uno per mille "entro un anno dalla data del verbale di consegna" ove "per qualsivoglia ragione" dovessero manifestarsi problemi di finanziamento per il programma dell'Alta Velocità nel suo complesso. Un'incertezza che si è poi protratta per mesi, fino al 15 luglio 2008, termine ultimo per un'opzione di recesso che non è mai stata esercitata.

Ma le questioni connesse alla realizzazione del tunnel e della megastazione sono a questo punto veramente tutte a posto? Per quanto ci riguarda non abbiamo mai nascosto in questi anni le nostre perplessità sulla localizzazione della stazione dell'alta velocità agli ex Macelli. Un'avversione motivata da questioni principalmente di carattere urbanistico e trasportistico, ma anche di carattere finanziario per i costi enormi di una simile realizzazione. Purtroppo una scarsa trasparenza ha caratterizzato da sempre le scelte sulla questione del sottoattraversamento e della nuova stazione AV. Un modo di agire che continua a ripetersi anche in questi giorni per quanto attiene la scelta del sistema di collegamento fra la futura stazione AV e quella storica di Santa Maria Novella.

Un aspetto, quest'ultimo, niente affatto secondario nell'intera vicenda, visto che la cosiddetta "contiguità-centralità" di Santa Maria Novella è sempre stata la motivazione fondamentale accampata da coloro che, in questi quindici anni, hanno sostenuto la bontà della localizzazione della nuova stazione nell'area degli ex Macelli. Invece dopo anni di discussione ci si accorge improvvisamente che una questione fondamentale –quella della scelta del sistema di collegamento, il cosiddetto "servizio spola tra Santa Maria Novella e Stazione AV area Belfiore"- è tutto fuorché definito.

Nessuna decisione in particolare è stata ancora presa in merito alla scelta fra le almeno quattro soluzioni ipotizzate per il servizio spola, che si attesterebbe in area Belfiore, in corrispondenza di una fermata laterale alla nuova stazione progettata da Foster, mentre a Santa Maria Novella si attesterebbe presso l'attuale binario 1A, per una lunghezza complessiva di circa 1.300 metri con fermata intermedia. Le quattro ipotesi ad oggi studiate sono le seguenti:

1) Servizio navetta con un solo rotabile ferroviario del tipo "materiale autonomo e leggero" (345 posti e velocità a 30 km/h), senza posti di incrocio intermedio. Tale ipotesi avrebbe un impatto sulla viabilità locale limitato alla perdita di parte del marciapiede, di alcuni parcheggi, e con un'area destinata per lo sbarco al piano strade delle rampe scale e dell'ascensore, per consentire l'accesso al nuovo sottopasso. Tale nuova opera metterebbe in comunicazione Via delle Ghiacciaie con la Fortezza da Basso.

2) Servizio navetta con due rotabili ferroviari del tipo "materiale autonomo e leggero" (345 posti e velocità a 30 km/h), con fermata di precedenza a Fortezza da Basso. Per tale soluzione risulterebbe necessario realizzare un elemento a farfalla con una banchina centrale. L'impatto riguarderebbe marciapiedi, parcheggi, viabilità sottostante di via delle Ghiacciaie e sui fabbricati prospicienti, con la struttura di sostegno del binario che si troverebbe a circa 5 metri dal fronte del binario e a un'altezza di circa 4 metri dal suolo, più 3,5 metri dell'impalcato ferroviario.

3) Servizio "People Mover": con una sola navetta "traino a fune" (400 posti e velocità 10 metri/secondo), la cui sede coinciderebbe con il binario 1, da rimodellare e riadattare. Andrebbe prevista la realizzazione di un fabbricato in corrispondenza della stazione motrice in area Belfiore, in testa alla fermata, mentre per la fermata intermedia presso la Fortezza da Basso la sede mancante rispetto all'attuale potrebbe venir realizzata attraverso un elemento a sbalzo, con parziale perdita del marciapiede stradale sottostante e di alcuni parcheggi per circa 80-100 metri.

4) Servizio "People Mover" con doppia navetta "traino a fune" (400 posti e velocità 10 metri/secondo) e fermata di precedenza intermedia. Per poter realizzare il collegamento con la Fortezza da Basso la posizione del nuovo sottopasso pedonale verrebbe a trovarsi più vicina ai sottopassi attuali di Viale Belfiore, consentendo di lasciare inalterata la viabilità lungo Via delle Ghiacciaie, ma occorrerebbe rendere compatibile la viabilità locale di Via Cittadella.

Purtroppo la recente conferenza preliminare dei servizi si è conclusa di fatto senza definire la scelta finale, perché tutte le soluzioni inizialmente presentate sono ancora sul tappeto. Soprattutto senza che siano state definite né le caratteristiche operative (uno o due "rotabili ferroviari" oppure un "people mover" con una/due navette con "traino a fune") né

chi sarà il soggetto a cui competerà la gestione e la manutenzione. Ed è evidente che in assenza di un idoneo sistema di collegamento dedicato, capace di trasferire fra le due stazioni almeno 400/500 passeggeri ogni 5/10 minuti, verrebbe a cadere la ragione stessa di localizzare la nuova stazione AV agli ex Macelli.

Comprensibile e condivisibile è stata quindi la scelta del Comune di Firenze di esprimere – nella Conferenza dei servizi preliminare che si è chiusa nello scorso mese di maggio- un “parere sospensivo” sull’idea di collegamento fra le due stazioni “a causa della incompletezza degli elaborati del progetto preliminare”.

E’ evidente che in futuro il comportamento dei vertici ferroviari dovrà cambiare profondamente, così come dovrà essere più stringente ed efficace l’azione di monitoraggio e di controllo da parte degli altri soggetti pubblici coinvolti nell’opera in quanto cofirmatari. Prima fra tutti, ovviamente, la Regione Toscana. Che dovrà assumersi le proprie responsabilità in merito alle questioni ancora aperte nella vicenda del nodo fiorentino dell’Alta velocità ferroviaria.

Marco Carraresi
Consigliere regionale