

Infrastrutture e sviluppo del territorio a Firenze: sottopasso AV e stazione Foster

E' parere consolidato di tecnici ed economisti che l'Italia soffra di carenza di moderne infrastrutture. Tale carenza determina una perdita di competitività e un aggravio di tempi e di costi per gli spostamenti delle persone nonché per gli utenti finali ai quali sono destinate le merci.

Tale situazione si è determinata nonostante che l'Italia si sia dotata, in particolare fra gli anni '60 e '70, di una rete autostradale che ha consentito una vera unione del Nord con il Sud del paese e più recentemente, a partire dal 2000, di linee ferroviarie ad Alta Velocità che hanno collegato con grandi opere di ingegneria Torino con Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli.

Occorre sottolineare come le vie di comunicazione siano state da sempre il motore dello sviluppo degli insediamenti abitativi e delle civiltà; la storia dell'uomo si è sviluppata in parallelo a quella di strade, vie d'acque e ferrovie.

Le grandi vie consolari realizzate dagli antichi romani consentivano di raggiungere da Roma tutte le principali località italiane e da lì anche le lontane Province dell'Impero; la Via della Seta, peraltro timidamente in corso di riattivazione per alcuni trasporti merci su ferrovia, ha consentito nel secondo millennio lo sviluppo dei traffici fra l'Europa e la Cina e viceversa, oltre che il passaggio degli eserciti di varie nazionalità.

Il secolo diciannovesimo ha visto un forte sviluppo industriale dell'Europa, che è stato accompagnato dal miglioramento delle strade e dalla realizzazione di linee ferroviarie. In Italia le Regioni del Nord si sono sviluppate più di altre, anche perché dotate di un miglior reticolo di strade e ferrovie.

Nel secolo ventesimo lo sviluppo significativo dell'Italia è avvenuto nel secondo dopoguerra, favorito dalla realizzazione dell'Autostrada del Sole Milano-Napoli, costruita in aggiunta e non in sostituzione delle vecchie strade statali e dei percorsi a suo tempo tracciati dai Romani, ha rappresentato uno dei miracoli italiani. Analogamente la linea ferroviaria Alta Velocità Torino – Napoli ha costituito un ulteriore salto tecnologico nel sistema dei trasporti italiano, consentendo di raddoppiare in pochi anni la capacità di traffico e di dimezzare i tempi di percorrenza sull'asse più trafficato della rete ferroviaria italiana. Il progetto e la realizzazione di queste due opere, fra le più significative del dopoguerra, ha consentito anche di sviluppare imprese che poi sono andate nel mondo a esportare tecnologie progettuali e realizzative che hanno posto l'Italia fra i grandi competitor del settore.

Da ormai troppi anni pare che le esperienze richiamate e le conseguenti positive ricadute siano finite nell'oblio in gran parte del paese ed in particolare a Firenze, dove la progettazione del sistema ferroviario AV/AC ha avuto un trascorso ultratrentennale, scartando numerose ipotesi di soluzione prima di arrivare all'approvazione dei progetti e all'appalto del sottopasso e della stazione Foster.

E' amaro ripensare a tutti i numerosi incagli di varia natura che hanno portato all'attuale situazione di stallo nei lavori; è ancora più amaro constatare danni (diretti e indiretti) e ricadute negative indotte dai ritardi già maturati nonché quelli conseguenti alla indeterminatezza della situazione in atto. Questo peraltro senza che sulla stessa si riscontri un doveroso e corretto livello di attenzione nella comunicazione da parte delle amministrazioni coinvolte né purtroppo adeguati stimoli e sollecitazioni da parte delle rappresentanze politiche e sociali.

Ripercorrendo alcuni aspetti che si sono determinati con i ritardi già maturati è da ricordare:

- Per consentire la cantierizzazione del sottopasso AV e della stazione Foster sono stati a suo tempo dismessi gli impianti di manutenzione e pulizia carrozze a Campo di Marte ed a SMN, trasferendo le stesse attività all'Osmannoro, in un centro di manutenzione specifico e con collegamenti realizzati ex-novo;
- La pianificazione di un sistema integrato dei servizi di trasporto nell'area fiorentina sta scontando i problemi di indeterminatezza che inevitabilmente si verificano per la mancanza di certezze circa i tempi di realizzazione e gli assetti delle principali infrastrutture di adduzione;
- L'assenso alla realizzazione del sottopasso da parte dei vari organismi e istituzioni era a suo tempo scaturito anche per la conseguente possibilità di incrementare i servizi a carattere regionale e metropolitano, incremento reso fattibile dalla liberazione delle tracce sulle tratte terminali in superficie e dall'eliminazione degli attestamenti a SMN;
- In previsione del completamento dei lavori del sottopasso AV e della stazione Foster, fin dal 2008, era stato trapiantato dalla Regione Toscana e da FSI un percorso che ottimisticamente prevedeva, già dal 2015, di superare il raddoppio dei passeggeri allora trasportati in treno (fino a 500.000 passeggeri giorno);
- Il gradimento dei passeggeri per i treni AV lasciava da tempo presupporre un incremento dei servizi sulla direttrice Milano-Roma, che sicuramente si svilupperà anche nei prossimi anni, andando così a congestionare ulteriormente il traffico in superficie. Tali incrementi, oltre a limitare la qualità e la possibilità di ampliamento dei servizi regionali, lasciano anche prevedere che altri treni veloci attraverseranno Firenze senza fermarsi, sia per velocizzare i tempi di percorrenza, sia per la reale difficoltà di attestamento a SMN.

E' opportuno ricordare che un investimento è tale solo quando produce gli effetti positivi per cui è stato progettato e che il rendimento di una infrastruttura genera i suoi effetti solo quando sulla stessa è possibile sviluppare i servizi di trasporto programmati, altrimenti costituisce solo una spesa non produttiva.

Nel quadro di tutte le problematiche ed i ritardi per la realizzazione di grandi opere in Italia, numerose e ben rilevanti anche in Toscana, la sospensione dei lavori in atto a Firenze per il sottopasso AV e la stazione Foster rappresenta un fatto estremamente negativo, oltre a costituire un dramma per imprese e lavoratori. La sospensione dei lavori ha prodotto finora solo disagi per la collettività e finché l'opera non sarà completata condiziona la realistica definizione di un sistema integrato di trasporto che consenta di ridurre l'impiego dei mezzi privati; costituirà inoltre un danno per l'ambiente e un aggravio dei costi per la mobilità dei cittadini, frenando lo sviluppo della città e del territorio.

Purtroppo occorre anche rilevare che i ritardi, determinati dalle molteplici cause che spesso rallentano l'esecuzione delle grandi opere, comportano un danno economico notevole valutabile in centinaia di milioni, che si aggiungono ai 500 milioni circa spesi fra opere direttamente legate all'attraversamento AV (scavalco di Castello, lavori alla Foster, ecc.) e altre opere cosiddette compensative pagate da RFI.

Peraltro tale opera, i cui lavori sono sospesi, non è l'unica in Toscana a battere il passo. Importanti realizzazioni programmate (strada di collegamento Grosseto-Siena-Arezzo-Adriatico, Aeroporto, opere legate all'incremento dell'operatività portuale, ecc.) sono anch'esse ferme a causa di veti incrociati, con danni economici per lo sviluppo della Toscana.

La realizzazione delle infrastrutture dovrebbe essere facilitata dalle decisioni politiche, mentre è da ritenere naturale che Amministratori e Governo accompagnino e sostengano il completamento delle opere che sono state decise e avviate; una volta assunte le decisioni e intrapresa la via della realizzazione, il rallentamento dei programmi e l'incertezza decisionale comporta inevitabilmente l'aumento dei tempi e dei costi, che gravano sui cittadini ma che sono da imputare alle forze politiche ed agli amministratori che li hanno determinati.

L'opinione degli ingegneri fiorentini è che, alle opere dianzi citate, dovrebbero quanto prima aggiungersi la realizzazione della terza corsia della A11 da Pistoia a Firenze, una efficace soluzione infrastrutturale per il completamento del corridoio tirrenico stradale, il raddoppio della linea ferroviaria da Lucca a Pistoia (molto più efficace in termini di capacità della linea e di potenzialità dei servizi offerti), nonché il completamento dell'asse di scorrimento tangenziale alla città di Firenze, oggi formato da tronchi disorganici, incompleti e scollegati tra di loro. Quest'ultimo intervento, oltre a completare opere lasciate incompiute da decenni (viadotto dell'Indiano, viadotto di Varlungo, svincoli viale XI Agosto/via Sestese), appare anche indispensabile come propedeutico alla cantierizzazione e alla realizzazione delle linee tramviarie per l'area est della città (Bagno a Ripoli, Coverciano) che sfruttano in parte l'infrastruttura viaria dei viali di circonvallazione, oggi utilizzati da migliaia di veicoli per l'attraversamento est-ovest della città.

Gli ingegneri sono pronti a dare il loro contributo a livello progettuale e realizzativo, ma chiedono che si smetta con la politica fatta dei NO, delle parole e non dei fatti; criticano le lungaggini burocratiche ed i rallentamenti alle opere pubbliche già decise ed avviate, la cui ritardata o mancata realizzazione determina minor occupazione e condiziona lo sviluppo del territorio.

Per quanto sopra, a sostegno in particolare delle Grandi Opere Pubbliche e del completamento del sottopasso AV e della stazione Foster, gli ingegneri sono concretamente disponibili, assieme alle rappresentanze economiche e sociali coinvolte, ad esercitare le più opportune azioni di sollecitazione e di stimolo verso il Governo e le Amministrazioni interessate.