

## REPORT RIUNIONE COMMISSIONE MOBILITA' E TRASPORTI

### ORDINE DEGLI INGEGNERI DI FIRENZE

Data: 16/02/2017

Presenti: ( Martini), Andrea Stanzani, Pesci,

Introduce Martini dando notizia che Abruzzo, Dondoli, Gaeta, Gomisel e Rapi hanno anticipato l' impossibilità a partecipare alla riunione; comunica poi che sono stati invitati anche l' ing. Tartaglia (a cura dell' ing. Stanzani) e l' ing. Montella che avevano dichiarato la loro disponibilità ad intervenire salvo impegni che fossero sopraggiunti.

Primo punto all' odg (stazione Foster):

Vengono esaminati alcuni elaborati progettuali della stazione Foster, nel tentativo di riuscire a valutare le evoluzioni possibili dell' intervento sulla base delle notizie apprese dai media, piu' che altro generate da interventi degli amministratori locali.

Risulta però ben difficile interpretare le attese che si stanno delineando nei vari soggetti coinvolti nelle decisioni solo tramite le notizie riportate dagli organi di informazione e senza disporre di un quadro informativo aggiornato ragionevolmente ampio; le valutazioni conseguenti risultano consapevolmente orientative, come suggerimenti dalla buona tecnica applicata a contesti complessi quali quello in esame.

Sono in tal contesto da ritenere condivisibili le valutazioni di una dimensione "eccessiva" degli spazi di stazione destinati agli spostamenti delle persone ed ai servizi commerciali, soprattutto in una fase iniziale; e' pero' da tener conto che la funzionalità dell' opera deve esser valutata almeno per molti decenni.

La stazione (come gran parte degli investimenti infrastrutturali di queste dimensioni) trova infatti la sua giustificazione nel medio lungo periodo, per consentire ed assicurare sia il potenziamento dei servizi regionali in superficie che di quelli AV, entrambi attesi ed auspicabili per garantire le migliori condizioni di sviluppo della città e del territorio.

E' da ritenere anche che, nel medio lungo periodo quali servizi fermeranno a SMN e quali alla Foster, oltre che dalle attese degli amministratori saranno decise dal mercato, dai costi e dalle convenienze delle imprese di trasporto, dalla funzionalità delle stazioni stesse e dalla relativa interrelazione con la città, nonche' dai collegamenti fra le due stazioni e con il resto della rete.

In questo quadro complessivo e che si evolve nel tempo ragionevolmente sono da ri-valutare ipotesi progettuali in passato non approfondite, quali il people-mover attestato sull' attuale binario 1 bis di SMN, o condivise in accordi e poi non finanziate (stazione di Circondaria in superficie). Entrambi gli interventi, che e' vero costituiscono un ulteriore onere, sia di investimento e di gestione, possono però trovare giustificazione e congruente rendimento con l' evoluzione complessiva dell' utilizzo del sistema ferro. Peraltro le stesse ipotesi potrebbero, e sarebbe comunque ben opportuno, esser previste progettualmente in fase di completamento della Foster e realizzate anche successivamente in relazione all' evoluzione dei fabbisogni di collegamento.

Per contenere i costi di gestione della stazione, come peraltro già fatto in altre situazioni (ad esempio la stazione di Porta Vittoria nel passante di Milano) gli spazi della Foster ritenuti commercialmente non necessari in una fase iniziale potrebbero non essere funzionalizzati, e/o destinate ove del caso ad impieghi compatibili con il contesto urbano risultante.

Più difficile è la valutazione di un impiego, appreso dai media, quale quello di autostazione/terminal bus, senza conoscerne le dimensioni né le variazioni apportate al tessuto viario ed alla circolazione urbana degli stessi mezzi; in termini generali si può comunque presumere che una destinazione di questa natura risulterebbe pressoché irreversibile; in questo senso gli spazi di stazione difficilmente sarebbero riconducibili all'impiego previsto dal progetto.

Le difficoltà delle valutazioni si estendono anche per:

- il destino degli interventi sul sedime ex-squadra rialzo, non avviati ma che risulterebbero ricompresi nell'appalto in atto, destinati fra l'altro alla sosta per autoveicoli ed attestamento di servizi bus;

- la destinazione dell'area "ex macelli" antistante la Foster, che dimensioni considerevoli e di notevole importanza per la città e la stazione stessa, che risulta chiusa sull'altro lato dalla cintura ferroviaria e resa accessibile via strada solo dalle estremità (soprattutto in pendenza di attuazione di collegamenti ferroviari quali il people-mover e Circondaria).

Secondo punto all'odg (eventi formativi):

- Martini comunica che sta evolvendo positivamente l'organizzazione della visita tecnica a Barberino di Mugello sulla nuova tratta autostradale Barberino-Calenzano, dove è in fase avanzata di allestimento la fresa che sarà impiegata per lo scavo delle gallerie;

- si conferma la disponibilità ad organizzare un seminario ispirato al documento "Riflessioni sulle prospettive per il trasporto nell'area fiorentina" ricercando contributi congruenti con il tema di colleghi anche esterni alla commissione.

La prossima riunione sarà convocata indicativamente nella seconda metà di marzo.

La riunione, iniziata alle Ore 17, si conclude alle 19,30.

Fiorenzo Martini

