

REPORT RIUNIONE COMMISSIONE TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

ORDINE DEGLI INGEGNERI DI FIRENZE

Data: 12/12/2023

Hanno partecipato alla riunione: (Martini), Abruzzo, Del Gigia, Gaeta, Galletti, Pesci, Porquier, Stanzani.

Hanno anticipato di non poter partecipare Carpita, Gomisel e Tamigi.

Ordine del giorno:

Su proposta di Martini, in relazione a quanto emerso recentemente (16/11) nel corso del convegno organizzato da Regione Toscana "Il futuro in azione: mobilità ed infrastrutture in Toscana" cui hanno partecipato alcuni componenti della Commissione, si conviene di invertire gli argomenti all'Ordine del giorno anticipando il punto:

"Varie ed eventuali".

In apertura il Coordinatore comunica che si sono appena concluse le elezioni per il rinnovo degli organi della sezione Cifi di Firenze e approfitta per dare notizia che il membro della nostra Commissione Attilio Gaeta risulta eletto fra i cinque "delegati" previsti e per fargli congratulazioni.

Si associano alle congratulazioni tutti i presenti, fidando che la nomina possa contribuire alla prosecuzione della collaborazione fra l'Ordine e la sezione Cifi per l'organizzazione di eventi culturali e formativi su temi di comune interesse.

Relativamente a quanto emerso nel corso del convegno del 16/11, a cui l'Ordine ha partecipato in intesa con la Regione, sono emersi in particolare due aspetti su cui la Commissione formula alcune riflessioni e valutazioni su possibili approfondimenti.

Collegamenti fra SMN e stazione AV.

Relativamente ai collegamenti fra SMN e la stazione "Foster", oltre a quelli resi possibili dalla realizzazione della fermata "Circondaria", vengono formulate alcune riflessioni sul cosiddetto "people mover" cui sarebbero destinati gli spazi attualmente occupati dal primo o dai primi due binari (1A-1) di SMN. A fronte di alcune preoccupazioni emerse nel corso del convegno circa la riduzione dei binari di attestamento a danno dei previsti incrementi dei servizi regionali, che in effetti risulterebbero sensibili nel caso di utilizzo di due binari, per la realizzazione del collegamento fra le due stazioni viene ripreso in esame anche l'impiego di "tapis roulant" integrati da rampe mobili ove necessario.

Tale soluzione, pur se comporta un tempo considerevole per il collegamento (indicativamente oltre venti minuti) avrebbe il pregio di risultare disponibile con continuità, di assicurare il collegamento in ogni occasione tramite i necessari camminamenti laterali e di consentire, tramite altri accessi (ad esempio in corrispondenza dei viali Rosselli e Belfiore), una miglior accessibilità al sistema ferroviario oltre a migliorare la permeabilità per la città e l'accessibilità ai servizi ospitati nelle stazioni.

Qualora poi fosse possibile (un'ipotesi in tal senso risulterebbe sia già stata formulata in passato) utilizzare in ambito SMN gli spazi sottostanti quelli di stazione, potrebbe essere evitata ogni riduzione per i binari di attestamento.

Per contro risulterebbe necessario superare con soluzioni "creative", si ritiene in superficie, le strettoie sul fascio binari di uscita dalla stazione (in particolare quella in corrispondenza della centrale termica) e ampliare i ponti sovrastanti i due viali citati.

D'altra parte, una soluzione realizzabile con un collegamento di tipo ferroviario, ancorché se del caso con automazioni progettate ad hoc, potrebbe prevedere l'impiego nelle stazioni di un solo binario di attestamento (1A in ipotesi per SMN) con incrocio intermedio. In tal caso gli spostamenti risulterebbero più agevoli e i tempi di collegamento sarebbero ben più contenuti anche se non realizzati con continuità; sarebbe anche assicurata, in relazione alla lunghezza dei binari destinati all'incrocio, la possibilità di modulare la dimensione dei convogli, anche per il futuro, in relazione ai flussi che dovranno soddisfare. Più difficile e meno opportuno pare, sia per gli spazi necessari che per ragioni di esercizio, utilizzare la sosta per gli incroci (che approssimativamente dovrebbe esser collocata all'altezza del viale Belfiore) per creare un ulteriore punto di accesso al sistema.

Si conviene che ipotesi progettuali sulla tematica in questione saranno eventualmente sviluppate in seguito anche in relazione alle informazioni che risulteranno disponibili.

Focus sugli oneri per gli investimenti e per i servizi di TPL.

Nel corso del convegno è (correttamente) emerso come, su base annuale, i costi dei servizi di TPL hanno dimensioni consimili agli oneri per gli interventi infrastrutturali.

A fronte di tale constatazione, da una prima analisi del "Documento di monitoraggio del PRIIM 2023" viene rilevato che gli approfondimenti dedicati ai servizi di TPL risultano ben inferiori a quelli riferiti alle infrastrutture.

Una prima ipotesi delle motivazioni di tale differenza porta a pensare che sia dovuta alla più facile comunicabilità degli interventi infrastrutturali e dei relativi benefici attesi rispetto al tema dei servizi.

Emerge anche come i consistenti incrementi dei servizi ferroviari che sarà possibile attuare a seguito dell'attivazione del sottopasso AV imporranno di focalizzare le attenzioni su tutto il sistema del TPL.

La rilevante revisione in ampliamento della struttura degli orari ferroviari indurrà inevitabilmente tempi ed impegni ben consistenti, sia per la complessità del nodo di Firenze, sia per la necessità indotta di assicurare che ai maggiori servizi corrispondano adeguati aumenti delle persone trasportate. Il fine ultimo dell'operazione infatti è il trasferimento degli spostamenti sul TPL con la conseguente riduzione del traffico privato.

Viene ricordato in proposito che progettazione ed attuazione del "memorario", con incrementi di servizi ferroviari ben inferiori di quelli ora possibili ed attesi comportò a suo tempo un impegno di circa quattro anni.

La revisione complessiva del sistema del TPL renderà infatti necessario, oltre agli impegni per la Regione e le imprese coinvolte (in primis Trenitalia e Autolinee Toscane), quelli di tutte le amministrazioni sul territorio per assicurare le migliori condizioni per le integrazioni di tutti i servizi, compresi quelli a "domanda debole" oltre che uno sforzo imponente di comunicazione e promozione.

Sarà infatti ragionevolmente necessario assicurare che agli incrementi dei costi dei servizi ferroviari corrisponda un adeguato beneficio per la collettività.

"Aggiornamenti presentazioni e programma per il previsto evento sulla mobilità".

Avuto notizia dell'odierna apertura ufficiale della "smart city control room" si conviene comunque sarebbe interessante confermare, qualora possibile, il primo intervento previsto per il convegno, proposto da Carpita e riferito proprio alla stessa struttura.

Si valuta comunque che già gli altri interventi previsti a programma, per buona parte già sviluppati o predisposti, sarebbero comunque ben sufficienti a giustificare l'effettuazione del convegno.

In merito al coinvolgimento di uno o più amministratori, le decisioni saranno prese e gli inviti saranno estesi nel corso della prossima riunione.

La riunione, iniziata alle ore 15,30, termina alle 18,00; la prossima riunione sarà convocata in seguito, indicativamente nella seconda metà del prossimo mese di gennaio.

(Fiorenzo Martini)