

Verso il completamento del sottopasso ferroviario e della nuova stazione Alta Velocità di Firenze.

Premesse

Il sottopasso ferroviario e la nuova stazione Alta Velocità (AV) di Firenze rappresentano uno degli interventi infrastrutturali più importanti in fase di realizzazione in Italia, il cui beneficio sarà costituito in primis dalla velocizzazione e dal possibile ampliamento dell'offerta commerciale a livello nazionale, ma anche dall'incremento della mobilità collettiva regionale per Firenze e per la Toscana tutta.

La tempistica e la dimensione degli apporti positivi alla qualità della vita e alla mobilità regionale, dell'intera area metropolitana e della città di Firenze sarà una conseguenza delle scelte trasportistiche, impostate e attuate da tutte le Amministrazioni coinvolte. Vista la complessità degli interventi, le scelte saranno tutte tanto più utili e proficue se attivate fin da subito.

Come Ordine degli Ingegneri abbiamo cercato di stimolare osservazioni e riflessioni sulle stesse tematiche; riconoscendone le complessità, abbiamo anche auspicato che ne fossero fin da subito velocizzati i processi di definizione, con l'obiettivo di assicurare le migliori e più tempestive ricadute su mobilità e qualità della vita, per quanto possibile, fin dal momento dell'attivazione del sottopasso.

Gli interventi più recenti sul tema, curati dalla Commissione Trasporti dell'Ordine di Firenze, cui facciamo riferimento sono:

- il documento *“Sul collegamento fra Firenze SMN e la nuova stazione AV”* del 22 marzo 2024 trasmesso al Comune di Firenze e alla Regione Toscana manifestando la disponibilità dell'Ordine ad approfondire le stesse tematiche. La Regione ha quindi trasmesso il documento a RFI procurando una risposta molto articolata e tanto ben strutturata da stimolare ulteriori approfondimenti.
- il Seminario *“Mobilità nell'area metropolitana di Firenze; riflessioni e prospettive”* del 7 maggio 2024, organizzato dalla Commissione stessa e dai cui contenuti è stato prodotto il *“Manifesto dell'Ordine degli ingegneri di Firenze per la buona mobilità”* reso disponibile e poi discusso e approfondito nella sede dell'Ordine con tutti i candidati a Sindaco del comune di Firenze per le elezioni amministrative del giugno scorso. Nell'ambito degli incontri sono stati sottolineati vari interventi per contenere e fluidificare il traffico fra cui, oltre alla necessità di un ampliamento dell'impiego della ferrovia anche per la mobilità nell'area metropolitana e regionale, quella di

ottimizzare le condizioni per l'integrazione di tutti i sistemi di trasporto, di completare con realizzazioni mirate la rete viaria recuperando anche precedenti ipotesi progettuali, di facilitare la realizzazione di parcheggi e box auto etc.

I pronunciamenti di attento interesse e di apprezzamento di gran parte dei candidati a Sindaco alle proposte in precedenza tratteggiate – in particolare per l'utilizzo della ferrovia anche per gli spostamenti di carattere urbano e suburbano - hanno suggerito l'opportunità di un ulteriore approfondimento.

Peraltro, con più stretto riferimento all'inserimento della stazione Foster nel tessuto urbano e dei relativi collegamenti ferroviari, può tornare utile richiamare l'orientamento di RFI verso l'applicazione del protocollo di sostenibilità *Envision* alle stazioni della propria rete (rif. articolo *"Futuro delle stazioni ferroviarie nelle linee guida FS"* pubblicato sul n. 6 - 2024 della rivista Tecnica Professionale). Si tratta di un insieme di linee guida per la progettazione e riqualificazione di stazioni ferroviarie con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità, l'interscambio con altri modi di trasporto, la qualità della vita e la sostenibilità ambientale per contribuire alla transizione verso un'economia climaticamente neutra e sempre meno dipendente da fonti inquinanti.

L'inserimento della stazione Foster nel tessuto urbano

Il sottopasso AV, oltre a migliorare i collegamenti di Firenze con le altre città italiane, consentirà il potenziamento dei servizi di superficie attestati alla stazione di Santa Maria Novella, con lo sdoppiamento delle funzioni fra i servizi a lunga percorrenza e quelli regionali e locali. Contribuirà peraltro anche ad alleggerire l'affollamento di passeggeri che, in alcuni momenti, fa temere nel tempo problematiche di pubblica sicurezza. A tale scopo la prevista realizzazione della fermata di "Circondaria", oltre a facilitare l'impiego dell'AV da tutto il territorio regionale, contribuirà proprio anche ad alleggerire il crescente carico di presenze a SMN.

Altri aspetti rilevanti dell'apertura della stazione Foster meritano di essere richiamati e approfonditi. Si tratta di un'opera, oltre che importante, di dimensioni imponenti che potenzialmente renderà disponibili per il quartiere e la città tutta, oltre che per i viaggiatori, spazi di dimensioni ben considerevoli, sia all'interno del fabbricato di stazione che nelle aree e nelle strutture all'esterno.

Fino ad oggi infatti le aree attualmente impiegate come cantiere, che peraltro grazie alle intese intercorse e alla cura attuata nella gestione dei lavori ha prodotto all'esterno ben poche ricadute negative, non sono state utilizzabili da tempo per la città. L'attivazione del sottopasso AV, della Foster e degli spazi di pertinenza, nonché

dei necessari collegamenti infrastrutturali darà l'opportunità di una enorme trasformazione per il quartiere e la città tutta.

In questo senso può tornare utile l'applicazione del protocollo di sostenibilità *Envision*, di cui prima detto, da parte di RFI; applicazione che, visti gli obiettivi dichiarati del protocollo, la natura e l'importanza dell'intervento, richiederà una impegnativa fase di comunicazione e collaborazione con le Amministrazioni tutte e in particolare con il Comune di Firenze. E, proprio per l'importanza dell'intervento e la complessità delle scelte, il necessario coinvolgimento degli stake-holder e della collettività in questo lungo percorso di maturazione è auspicabile sia sviluppato con adeguate tempistiche.

Peraltro, considerato che i binari della "cintura" Rifredi-Campo di Marte costituiscono un vincolo per la permeabilità pedonale anche nell'area in questione, l'occasione potrà essere utilizzata, oltre che per raggiungere gli spazi della nuova stazione, anche per favorire l'attraversamento pedonale fra nord e sud del sedime ferroviario.

Ancora sul collegamento fra le due Stazioni

Seguendo la regola, prima di progettare una infrastruttura, di avere chiaro il servizio che si vuol realizzare e possibilmente anche il programma di esercizio, si potrebbe facilitare la scelta fra tapis roulant, people-mover, servizio ferroviario a spola.

La realizzazione della fermata di "Circondaria" interconnessa con la stazione AV, se costruita in tempo utile per esser attivata congiuntamente al sottopasso, potrebbe consentire già un buon collegamento con SMN in quanto posta a servizio delle linee per Empoli-Pisa, Prato-Pistoia, Pontassieve-Arezzo e quindi in grado di raccogliere e distribuire il traffico passeggeri da/per queste destinazioni.

Prendendo in esame i soli treni dell'offerta di servizio in atto, e individuando quali fermare a Circondaria, si otterrà una prima indicazione dei collegamenti utilizzabili fra SMN e la nuova stazione AV.

L'ulteriore collegamento dedicato fra le due stazioni, in una fase iniziale potrebbe esser realizzato tramite un servizio ferroviario a spola (navetta), meglio se con un punto di incrocio a metà percorso per assicurare una adeguata frequenza. Questa soluzione avrebbe il pregio di esser realizzabile con interventi contenuti sulla struttura di armamento attuale e con materiale rotabile già disponibile.

La soluzione già prospettata di attestamento della navetta sul binario 1A risponde peraltro all'esigenza di non distogliere spazi per l'attestamento dei previsti incrementi per i servizi regionali. Ipotizzando infatti che almeno un binario dei 5 attualmente destinati ai servizi AV (binari da 8 a 12) debba rimanere disponibile anche per i treni a lunga percorrenza (o AV in caso di particolari situazioni di esercizio), ne rimarrebbero a disposizione 4 ma, cedendo il binario 1A per i collegamenti con la Foster, resterebbero disponibili solo 3 binari per assicurare l'attestamento dei servizi regionali aggiuntivi.

Proprio la scelta del collegamento di SMN con la Foster con una navetta, perlomeno in una fase iniziale, potrebbe permettere di scegliere, con maggior tranquillità e in relazione ai reali fabbisogni, l'introduzione di una diversa modalità di collegamento quali tapis roulant o people-mover. La situazione strutturale di SMN comporterà la necessità di utilizzare per l'attestamento della navetta sempre gli spazi del binario 1A, sia come prima visto per lasciare più binari di ricevimento disponibili per gli incrementi di servizio, sia presumibilmente per evitare problematiche di sicurezza indotte dalle differenze di standard di sistema.

Da qui dovrebbe discendere la necessità di prolungare il sottopassaggio viaggiatori di stazione almeno fino a consentire l'uso del binario 1 e 1A.

29 ottobre 2024

Commissione trasporti e infrastrutture
dell' Ordine degli ingegneri di Firenze