

SOTTOPASSO AV, STAZIONE FOSTER, FIRENZE E LA TOSCANA

Premesse

La Commissione Trasporti e Infrastrutture dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Firenze è già intervenuta più volte in passato sul tema del sottopasso ferroviario "Alta velocità" e della nuova stazione "Foster" in corso di realizzazione a Firenze, traguardando aspetti trasportistici ma anche ambientali, urbanistici e sociali con contributi di orientamento per i colleghi interessati e per la collettività.

Si richiamano ad esempio, già nel 2015, il documento "Sviluppo e prospettive per infrastrutture e trasporto nell'area fiorentina", il "Sottoattraversamento AV, Servizio Ferroviario e *people mover*" (2021), fino al documento del 2024 "Sul collegamento fra Firenze SMN e la nuova stazione AV" che ha procurato una positiva interlocuzione tra Regione Toscana, RFI e Ordine.

La disponibilità e la sensibilità mostrata da parte dei referenti dei lavori di realizzazione dell'opera nel fornire aggiornamenti sull'evoluzione degli interventi non ha potuto purtroppo sanare in questo caso le abituali lamentate carenze di informazione riguardo ai progetti in corso di realizzazione. Carenze tanto più evidenti quando le dimensioni dei lavori sono così imponenti come rilevanti sono le ricadute attese.

In conseguenza, alcune notizie recentemente riportate dai media hanno suggerito alcuni impulsi di approfondimento.

Sono in particolare le notizie legate all'avanzamento degli interventi per la stazione e per la realizzazione delle gallerie. Queste risulterebbero aver superato i punti più critici senza indurre, grazie alle attenzioni messe in atto durante i lavori, problematiche agli edifici in superficie; tutto ciò, visto anche lo stato di avanzamento generale dei lavori, fa ritenere davvero possibile per il 2028 l'apertura all'esercizio commerciale del sottopasso AV.

Sono altresì quelle notizie di stampa che preannunciano, in conseguenza dell'apertura del sottopasso, la possibilità di ampliamento, fino a oltre 600, degli attuali circa 400 servizi ferroviari regionali movimentati nella stazione di Santa Maria Novella.

Altra notizia di rilievo riportata da alcuni organi di stampa è quella riferita all'avanzamento della Conferenza dei servizi del progetto della fermata di "Circondaria", finalizzato a permettere il collegamento dei servizi ferroviari sulla rete in superficie con quelli AV nella sottostante "stazione Foster".

Queste notizie - peraltro tutte positive - in assenza di informazioni sui cambiamenti presumibilmente in corso di approfondimento e di definizione per i servizi ferroviari e la mobilità complessiva sul territorio fanno emergere alcune riflessioni.

Il tempo e le ricadute degli investimenti

È noto che il tempo per decisioni, progettazione e realizzazione dei lavori infrastrutturali, soprattutto se di grande rilievo e tecnicamente complessi si misura in decenni e a volte, come purtroppo in questo caso, molti decenni.

Meno consapevolezza sicuramente è presente per quanto riguarda i tempi necessari per la definizione e l'attuazione delle variazioni dei programmi di esercizio, soprattutto se con incrementi di servizi rilevanti come quelli possibili ed attesi in conseguenza dell'apertura del sottopasso AV.

È per questo opportuno richiamare alcuni specifici e articolati contributi per una fase di incremento dei servizi e di utilizzo delle nuove infrastrutture.

È evidente infatti che la realizzazione di un progetto diventa “investimento” quando assicura le ricadute attese, siano esse economiche, sociali o di altra natura.

La costruzione del sottopasso ferroviario e della nuova stazione AV potranno interessare miglioramenti ed ampliamenti (meglio se misurabili) sul sistema trasportistico nazionale, regionale e locale con:

- tempi di percorrenza ridotti di circa 10' sui collegamenti nazionali nord – sud che avranno fermata a Firenze, fatto che permetterà di ridurre i costi industriali, rendere i servizi più appetibili nei confronti della clientela, incrementare il numero di treni AV, ampliando la possibilità di raggiungere in treno Firenze e la Toscana con i correlati benefici economici, ambientali e sociali.
- liberazione di tracce per effettuare ulteriori treni in superficie, soprattutto nel nodo e sulla direttrice nord – sud.
- alleggerimento del carico dei collegamenti a lunga percorrenza su Santa Maria Novella e quindi maggiori spazi per l'attestamento di più treni regionali sulle piattaforme e quindi di viaggiatori in stazione; questo permetterà di alleggerire l'attuale crescente situazione di affollamento che rasenta già, in alcuni momenti, la saturazione.
- restituire a Firenze le aree da tempo impegnate come cantiere, con l'apertura della stazione Foster e dei relativi spazi, oltre a render disponibile per il quartiere e per la città quelli risultanti dalla dismissione dei precedenti insediamenti industriali (Macelli e Centrale del Latte).

Tutto quanto sopra necessita, per essere attuato, di una serie complessa di scelte, di progetti, di interlocuzioni fra i soggetti direttamente interessati, o comunque coinvolti, e di conseguenti decisioni sicuramente impegnative per essere attivate a partire già dal 2028.

Attese

A fronte delle scarsità di interventi di comunicazione su cosa cambierà nella mobilità a lavori ultimati, attenuata troppe volte solo da pronunciamenti, ancorché autorevoli, degli Amministratori locali, alcuni aspetti sicuramente meritano approfondimento e vengono a seguito richiamati:

- la possibilità di portare da 400 a 600 circa i treni regionali in superficie nella stazione di SMN viene ritenuta di complessa attuazione e, presumibilmente, solo per step successivi;
- i precedenti incrementi di servizi regionali attuati in Toscana a partire dal 2005, che hanno indotto una crescita di treni/km di circa il 15%, sono stati attuati in 5 anni. Per l'operazione venne traghettato il rispetto del “decreto Bassanini” perseguitando la salvaguardia di introiti da tariffa non inferiore al 35% dei costi di esercizio (DL n. 422 del 1997 e art. 14 legge n. 59/1997);
- una precedente ipotesi (2008), in previsione del completamento dei lavori del sottopasso AV e della stazione Foster, era stato traghettato dalla Regione Toscana e da FSI un percorso che ottimisticamente prevedeva, già al 2015, di raddoppiare il numero dei passeggeri toscani allora trasportati in treno (fino a 500.000 passeggeri/giorno); obiettivo perseguitibile con l'attuazione di alcuni interventi infrastrutturali, con l'incremento e promozione dei servizi nonché con l'integrazione dei vari sistemi di trasporto.

Approfondimenti

La Commissione Trasporti e Infrastrutture, in relazione alle complessità delle situazioni sopra richiamate e sulla base delle informazioni disponibili, si propone di articolare su tre distinti filoni gli approfondimenti sulla tematica in questione, anche per tener conto dei diversi soggetti interessati e delle specializzazioni.

- a. Ridisegno dell'offerta commerciale regionale con nuovi orari di servizio, nuovi servizi regionali e relative tempistiche di attuazione (Regione Toscana, Comuni interessati, Città Metropolitana, Trenitalia, RFI);
- b. pianificazione dei collegamenti ferroviari tra Alta Velocità e loro integrazione col territorio regionale; collegamento fra la nuova stazione AV e SMN nelle varie fasi funzionali prima della situazione di regime (Regione Toscana, Comune di Firenze, RFI e Imprese di Trasporto);
- c. inserimento della nuova stazione AV nel tessuto urbano e ricadute conseguenti (Regione Toscana, Comune di Firenze e Società del Gruppo FSI), facendo riferimento anche al Protocollo Envision redatto a cura di RFI e l'ente ICMQ;

Come linea di orientamento, è intenzione della Commissione non elaborare progetti, ma di trarre interventi o percorsi tramite contributi di idee, utilizzando le migliori tecniche di economia dei trasporti congiuntamente alla diligenza del buon padre di famiglia.

Tenendo conto che i suddetti tre temi sono ampiamente interrelati, ci si propone di affrontarli traghettando al meglio *l'integrazione fra tutti i sistemi di trasporto*, ed in particolare il TPL, come

fruibilità commerciale ma anche vettoriale, per orari e organizzazione dei punti di interscambio. Gli interventi da ipotizzare dovrebbero esser facilitati, in particolare, dal fatto che gran parte dei servizi di TPL fanno riferimento alla Regione Toscana tramite due soli contratti, del ferro con Trenitalia e della gomma con Autolinee Toscane, e quindi con due sole imprese.

L'obbiettivo di ridurre i mezzi in circolazione e in sosta sulle strade (se più persone utilizzano treni, tram e bus, meno auto circolano) è da perseguire migliorando il *load factor* del TPL, contribuendo alla salvaguardia dell'ambiente, alla vivibilità delle città congiuntamente ai bilanci delle imprese di trasporto oltreché delle famiglie che potranno così rinunciare alla proprietà o almeno all'uso della "seconda auto". Obbiettivi da perseguire ricercando anche le modalità per promuovere adeguatamente l'utilizzo del TPL, specialmente per gli spostamenti fuori delle ore di punta, in particolare di treni e bus.

Firenze, 29 gennaio 2026

La Commissione Trasporti e Infrastrutture dell'Ordine di Firenze