

Vice Direzione Generale Operation
Direzione Investimenti
Direzione Investimenti Area Centro
S.O. Progetti Firenze
Il Referente di Progetto

Regione Toscana
Assessore alle Infrastrutture, alla Mobilità e
al Governo del Territorio
c.a. Stefano Baccelli

e p.c. Ing. Giancarlo Fianchisti
Presidente Ordine degli Ingegneri della
Provincia di Firenze

Oggetto: Passante e nuova Stazione AV .
Collegamento tra Firenze SMN e la nuova stazione AV - nota Ordine
Ingegneri Provincia Firenze.

Si fa riferimento alla nota di codesta Amministrazione del 31 maggio u.s. con la quale viene inoltrata la lettera prot. 296 del 24/04/2024 dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Firenze per rappresentare quanto segue.

Nell'ottobre 2019 RFI istituì un Gruppo di Lavoro interno finalizzato a sviluppare uno studio preliminare di accessibilità alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore nel contesto del sistema ferroviario fiorentino e toscano, i cui risultati furono pubblicati in un documento del marzo 2020.

In particolare, durante le attività del Gruppo di Lavoro, sono state analizzate più soluzioni progettuali, valutando tutti gli aspetti correlati ed in particolare non solo la connessione "Belfiore-Novella" in termini di percorrenze, capacità, costi di realizzazione e manutentivi, ma anche la salvaguardia dell'esercizio ferroviario sui binari attigui e le funzioni a supporto (sosta materiali/depositi), il contenimento delle soggezioni alla circolazione treni durante le fasi di cantiere, la minimizzazione dell'impatto sul layout di stazione e sugli edifici (esistenti o in realizzazione), in particolare per quelli "vincolati".

Inoltre, lo stesso Gruppo di Lavoro ha curato le interlocuzioni con alcuni dei soggetti esterni interessati, in particolare:

- Comune di Firenze, al fine di sviluppare sistemi di mobilità in ambito ferroviario (nuova fermata e people mover), sinergici ed integrati con le evoluzioni del sistema di mobilità urbana ed extraurbana (TPL gomma, tranvie...);



- Regione Toscana, con l'obiettivo di definire da subito soluzioni coerenti con il piano di sviluppo dei servizi regionali di adduzione al polo fiorentino e la loro integrazione con il sistema ferroviario AV/AC;
- Sovrintendenza, per valutare – per quanto possibile – già a partire dalla definizione del concept, soluzioni progettuali di minor impatto sul complesso monumentale di Firenze Santa Maria Novella.

Tra l'altro, nelle valutazioni espresse all'interno del suddetto documento, si è tenuto conto anche dei benefici per la collettività legati al sottoattraversamento AV di Firenze, così come quantificati dal Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti mediante specifica Analisi Costi Benefici (rif. Analisi costi-benefici del progetto di Sottoattraversamento AV di Firenze, Gruppo di lavoro sulla valutazione dei progetti, MIT, 2019).

Accanto allo scenario base che prevede la realizzazione della stazione Foster e del sottoattraversamento, tale Analisi Costi Benefici ha infatti valutato altri scenari di intervento con diverse opzioni di collegamento/accessibilità tra Belfiore e Santa Maria Novella (SMN), oltre alla linea di tram già in esercizio. I principali scenari analizzati sono stati:

- Stazione Foster e sottoattraversamento;
- Stazione Foster e sottoattraversamento + People Mover;
- Stazione Foster e sottoattraversamento + tapis roulant rapido;
- Stazione Foster e sottoattraversamento + fermata Circondaria
- Solo VI binario tra Firenze Rifredi e Firenze Santa Maria Novella.

L'esito dell'Analisi Costi Benefici a suo tempo espletata dal MIT ha evidenziato che le migliori soluzioni, sia in termini di VANE, sia in termini di rapporto Benefici/Costi, sono risultate quelle che prevedono l'introduzione del People Mover e/o della nuova fermata Circondaria; in particolare, il People Mover presenta i benefici più alti legati ai risparmi da esternalità (congestione, rumore ed inquinamento atmosferico). Dagli studi delle alternative di tracciato effettuati è risultata come di gran lunga preferibile la soluzione che prevede l'attestamento sul binario 1A in stazione di Firenze SMN.

Ciò premesso, in merito all'alternativa alla realizzazione del People Mover rappresentata dall'istituzione di un servizio ferroviario a spola (con rotabili a tecnologia tradizionale o innovativa), da esercire sui binari attuali, sempre sfruttando l'attestamento del servizio sul binario 1A, risultano necessari approfondimenti e verifiche in termini funzionali; potrebbe esserne valutata la eventuale fattibilità in esito a quelle che saranno le indicazioni che scaturiranno dal Tavolo Tecnico attualmente in corso con Comune di Firenze e Regione



Toscana in merito alle sistemazioni definitive delle aree esterne alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore.

In ogni caso, per entrambe le soluzioni, a causa dei numerosi vincoli al contorno presenti, non appare al momento perseguibile la realizzazione di un posto di incrocio a metà della tratta per garantire l'accessibilità dall'area Belfiore-Fortezza.

Infine, per quanto concerne il prolungamento del sottopasso a metà dei binari di Firenze SMN, per consentirne l'utilizzo direttamente anche dal marciapiede 1A con eventuale prolungamento fino a via Alamanni, si precisa che tale implementazione, seppur condivisibile per un ulteriore miglioramento dei flussi pedonali all'interno della stazione, sarebbe completamente al di fuori degli attuali perimetri progettuali oggetto di autorizzazione/finanziamento. Pertanto, in caso di confermato interesse, andrebbe avviata una ulteriore fase di approfondimento (studio di fattibilità) a cui fare seguito con l'eventuale iter di richiesta finanziamenti.

Nel rimanere a disposizione per ogni eventuale approfondimento si porgono cordiali saluti.

Fabrizio Rocca