Riceviamo dai Comitati Cittadini e pubblichiamo:

Il passaggio in superficie dell'alta velocità e la proposta di servizio di trasporto metropolitano integrato

La proposta

Il senso generale della proposta è quello di usare affiancati tre tipi di scorrimento diversi, ciascuno su di una coppia di binari:
il "**metrotreno**" urbano/metropolitano di interconnessione e di distribuzione urbana, e convergente su S. M. N.
il **trasporto regionale e nazionale a lunga percorrenza** interconnessi
il **trasporto dell'Alta Velocità** in superficie, che qui deve inevitabilmente avere velocità limitate sia per le soste che per i tracciati comunque obbligati, interattivo con gli altri flussi e distribuito in più nodi - stazioni possibili.

Lo stesso modello di esercizio che si vuole ottenere con i **due binari in più sotterranei** lo si può conseguire aggiungendo
due binari in superficie
con grandissimo risparmio di tempo e denaro ed una migliore disposizione plano-altimetrica.
In particolare:
costi assolutamente inferiori rispetto alla scavo del tunnel e alla costruzione della nuova stazione AV dei Macelli.
utilizzazione in itinere ed ottimizzazione di risorse territoriali ed immobiliari già esistenti
risparmio del sottosuolo urbano come risorsa strategica a disposizione della città
salvaguardia da un possibile rovinoso impatto ambientale analogo a quello già verificatosi nel Mugello
cantierizzazione e realizzazione in aree ferroviarie con limitate conseguenze sul tessuto urbano.

Anche **la costruzione di una grande Stazione AV nell'area dei Macelli è controproducente** tenendo conto:
del suo carattere di fermata con soli quattro binari (due di corsa e due di precedenza fra loro non connessi)
della sua profondità rispetto alla superficie
della sua esorbitanza in rapporto alle sette stazioni esistenti di cui tre già funzionanti per la lunga percorrenza (due per l'AV)
dell'incalcolabile impatto ambientale e degli oneri anche finanziari elevatissimi.

Nella nostra proposta invece tutto il fascio di binari e i nodi divengono una sorta di "Stazione fluida", aperta a molteplici esigenze e a prospettive di uso diverso anche in futuro. Preme

precisare che non si tratta di un nuovo progetto (chiavi in mano) ma di una ***diversa impostazione generale***
sulla rete dei trasporti pubblici, secondo una proposta
di cui si è inteso dimostrare sia la fattibilità che i vantaggi.

Il progetto

Il progetto di superficie prevede l'utilizzazione di **sei binari** nel nodo fiorentino. I due binari in più vengono così ottenuti:
con l'aggiunta nel tratto compreso tra il cavalcavia del Pino e quello delle Cure di un binario: si passa così da cinque a sei
subito dopo il cavalcavia delle Cure dei due nuovi binari dedicati uno si affianca ai due che vanno a SMN, l'altro si affianca ai due che percorrono il raccordo esterno per Rifredi.

L'allargamento del cavalcavia delle Cure, previa costruzione del sottopasso tra viale Don Minzoni e viale dei Mille, e l'allargamento del cavalcavia sotto la Bolognese comportano limitate ripercussioni sia sull'esercizio che su fabbricati e aree di pertinenza circostanti.
Per quanto riguarda la galleria del Pellegrino è possibile lo scavo di una galleria affiancata e separata da quella in esercizio.
Si possono verificare anche altre soluzioni già studiate in passato per il passaggio in questa zona.

Nell'ipotesi dei sei binari l'AV è sulla coppia esterna, i treni a Lunga percorrenza, i Regionali e i Merci sulle altre due coppie, con priorità per i Metropolitani sulla coppia interna.
Tutto ciò ferma restando l'interconnessione tra le tre paia di binari.

Nel nostro schema **non esiste una nuova Stazione "monumentale" dell'AV ma un sistema** che si basa sull'esistente cospicua dotazione di edifici e aree: Campo di Marte, SMN, Rifredi, Statuto, Castello, opportunamente adeguate.
Sul breve periodo la Stazione di SMN e quella di Rifredi sarebbero le stazioni dell'AV. **Il passaggio in superficie dei treni AV, consentirebbe di godere a breve, e non da qui a qualche lustro, dei vantaggi attesi da quella realizzazione,.**
Una soluzione immediatamente spendibile, come quella che noi proponiamo, diminuisce inoltre il rischio di parziale emarginazione di Firenze dalle comunicazioni veloci nazionali.
A medio termine si potrebbero avanzare altre ipotesi. La stazione di Statuto, opportunamente ampliata, potrebbe rivestire in superficie il ruolo che il progetto di sottoattraversamento attribuisce alla futura Stazione di Foster, riutilizzando e valorizzando nell'area del Romito strutture e spazi di rilevante valore formale già esistenti.
Considerazioni analoghe si potrebbero fare per la Stazione di Castello vista la sua posizione strategica rispetto all'area metropolitana, tendenzialmente sostitutiva di Rifredi.

I regionali fanno capo alla Stazione di S. Maria Novella provenendo da Rifredi o da Campo di Marte, oppure alla Leopolda sulla direttrice di Pisa, con necessità di collegamento intermodale con SMN.

L'esistenza di diverse opzioni di fermata per i convogli ad AV, interconnesse con un servizio metropolitano cadenzato, contribuisce alla riorganizzazione della mobilità locale, senza intaccare la piena autonomia del servizio TAV.

La funzionalità del sistema verrebbe messa a punto gradualmente.

Il servizio di trasporto metropolitano integrato (metrotreno)

Sull'esempio di diverse città europee che hanno sviluppato reti del ferro percorse **in condivisione sia da veicoli ferroviari che da veicoli duali (Light Rail Transport o tram-treno)** ,
la rete ferroviaria fiorentina si fa carico di un servizio di prossimità con caratteristiche, frequenze e prestazioni da metrò.

In essa si distinguono:

linee preesistenti attrezzate per questo tipo di servizio

nuovi rami che uscendo dal rilevato ferroviario costeggiano e interessano le zone dense

Il sistema mira a strutturare ed organizzare il vasto e disordinato agglomerato fiorentino alla sua scala più vasta. Insomma è "la cura del ferro" dal punto di vista dell'area metropolitana e non da quella di Palazzo Vecchio.

Questa proposta, che ottimizza le risorse esistenti, proietta la Linea 1 della tramvia in una dimensione metropolitana, correggendone una certa marginalità rispetto ai principali bacini di utenza.

La spina dorsale del servizio metropolitano alimenta la mobilità di tutta l'area mettendosi "in fase" con il servizio regionale, nazionale e AV.

Si può anche prevedere la realizzazione ex-novo di linee di trasporto pubblico urbano protetto che migliorano la penetrazione capillare nell'area urbana.