Riceviamo e pubblichiamo, da parte dei "Comitati dei Cittadini -Area Fiorentina" (comitatideicittadini@email.it) :

"EPPUR SI MUOVE! L'ALTAVELOCITA' IN SUPERFICIE

Una riflessione generale e prospettica

Mano a mano che cresce la preoccupazione e quindi la mobilitazione dei cittadini contro il sottoattraversamento TAV e la stazione Foster, sale in misura proporzionale il muro di silenzio delle istituzioni, dei partiti e dei sindacati che sostengono quest'opera. Soprattutto tace la "vecchia guardia" PD e la "strana coppia" Conti-Matteoli. In realtà dominano confusione e incertezza: sulla data di inizio dello scavo, sul numero di edifici a rischio, sugli accordi tra Comune e Ferrovie.

A Firenze si sta per costruire un passante ferroviario sotterraneo di 8 Km le cui caratteristiche richiamano quelle del ben noto passante milanese, inaugurato nel 2004, dopo circa cinquant'anni di discussione e più di venti occorsi per la sua costruzione.

Mentre Milano, alla fine, si è saputa dotare comunque di un tunnel di 14 km al servizio del traffico regionale e metropolitano, con diverse linee ferroviarie metropolitane e suburbane che collegano tra loro rami ferroviari e stazioni esistenti, a Firenze, in maniera improvvida, si sta per occupare il sottosuolo esclusivamente con l'Alta Velocità e con una Nuova Stazione Centrale (costituita da una fermata sotterranea e da una stazione di superficie, che andranno progressivamente a sostituire quella di S. M. Novella la quale, per volume di traffico, è pur sempre la quarta stazione nazionale: 59 milioni di passeggeri all'anno).

In questa situazione occorre inserire una riflessione generale, necessaria e chiara: sottolineando e insistendo – come pur giustamente fanno il Comitato contro il sottoattraversamento (con denuncie documentate e sacrosante) o la benemerita Associazione Idra – solo sui danni prevedibili ed estesissimi che produrrà quest'opera, sulle clamorose illegittimità (mancanza di VIA, difformità tra progetto approvato ed esecutivo, ecc.) e sullo spreco di denaro pubblico, si finisce per eludere in qualche modo il tema generale, e qualcuno potrebbe pensare che il problema è un'opposizione pregiudiziale a ogni opera, soprattutto se sotterranea.

In realtà siamo contrari a tutte quelle opere che, come in questo caso, non si basano su una rigorosa analisi dei costi e dei benefici e sulla previsione di un vero modello per l'esercizio ferroviario nel nodo di Firenze (come si fa ad andare da qui a là, in quanto tempo, con quale frequenza, ecc.). Anche se, per ipotesi, quest'opera non causasse alcun danno, si concludesse nei tempi immaginati e costasse meno del previsto, non per questo sarebbe meno dannosa. Tanto che, nel caso che si andasse avanti, bisognerà subito pensare a come compensare le distorsioni che provocherà nel sistema del trasporto locale e nazionale e occorrerà prevedere e confrontarsi con lo scenario dei prossimi 10 anni e con quello definitivo che si presenterebbe ad

opera finita. In quest'ottica si dovranno avanzare proposte articolate e ragionate.

Va ricordato d'altra parte il carattere nella fase attuale prevalentemente dimostrativo delle alternative più serie finora avanzate da tecnici indipendenti: la proposta di passaggio in superficie dell'Università, quella del Passante nord proposta dall'arch. Maschietto, e la proposta di Giovanni Galli (che prevede un diverso tracciato del sottoattraversamento). Nel caso in cui si rimettesse davvero in discussione il progetto attuale anche queste alternative andrebbero concretamente verificate.

Quella di superficie poi, dal dicembre scorso, non è più una vera e propria alternativa ma una realtà, che vede ora e per i prossimi dieci anni, decine di coppie di Freccia Rossa e Argento passare sui binari attuali e fermarsi nelle stazioni di Santa Maria Novella e Campo di Marte, con ripercussioni compatibili con le esigenze dell'Alta Velocità, più negative, ma superabili, per la città, insostenibili invece per il traffico locale.

Volendo migliorare il passaggio in superficie, si tratterebbe di predisporre una serie di importanti varianti urbanistiche per rendere più efficiente e mettere in sicurezza il canale ferroviario urbano. Qualcosa di più del mercanteggio sulle aree ferroviarie attualmente avviato da Renzi con Moretti.

Per quanto riguarda quindi la funzionalità ferroviaria del nodo fin da ora dobbiamo chiedere:

§ chiarezza sul modello di esercizio

§ il superamento di tutti i "colli di bottiglia", realizzando:

- quattro binari continui tra Rovezzano e Rifredi (compreso il tratto tra Romito e Rifredi)

- quattro binari con tracciato e armamento adeguato tra Rovezzano e Figline

§ la continuità tra la linea di Pisa e la direttrice nord-sud per Roma, resa ora più difficoltosa dalla costruzione dello Scavalco

§ l'adeguamento nell'alimentazione delle linee e del segnalamento per materiali rotabili ad alta accelerazione ed elevato automatismo necessari per sistemi di bacino e metropolitani permettendo così l'integrazione tra traffico nazionale e metropolitano/regionale.

§ materiale rotabile adeguato, tra cui una navetta ad alta frequenza tra Campo di Marte e Santa Maria Novella.

§ l’adeguamento delle stazioni, e il miglioramento dell’interfaccia di queste con la città e con il sistema di diffusione e di interscambio con il TPL.

Solo dopo aver stabilizzato e verificato la soluzione transitoria si potrà discutere eventualmente di quella definitiva.

Nel frattempo occorre continuare a battersi per fermare quest’opera inutile, dannosa e costosa. Finora i sostenitori del progetto sono riusciti a confinare l’area del dissenso e della protesta nel recinto dei No-TAV e se la talpa parte sarà più difficile fermarli o correggere il progetto. Non è detto però che ci riescano anche nei prossimi mesi.

Per questo si deve partecipare alla manifestazione cittadina indetta dal Comitato contro il sottoattraversamento per il 9 ottobre prossimo sulla base di parole d’ordine unificanti:

NO ALLA STAZIONE FOSTER! NO AL TUNNEL SOTTO IL CENTRO STORICO!"

DEApress

Il "Comitati dei Cittadini -Area Fiorentina" comunica

"EPPUR SI MUOVE! L’ALTAVELOCITA’ IN SUPERFICIE

Una riflessione generale e prospettica.

Mano a mano che cresce la preoccupazione e quindi la mobilitazione dei cittadini contro il sottoattraversamento TAV e la stazione Foster, sale in misura proporzionale il muro di silenzio delle istituzioni, dei partiti e dei sindacati che sostengono quest'opera. Soprattutto tace la "vecchia guardia" PD e la "strana coppia" Conti-Matteoli. In realtà dominano confusione e incertezza: sulla data di inizio dello scavo, sul numero di edifici a rischio, sugli accordi tra Comune e Ferrovie.A Firenze si sta per costruire un passante ferroviario sotterraneo di 8 Km le cui caratteristiche richiamano quelle del ben noto passante milanese, inaugurato nel 2004, dopo circa cinquant'anni di discussione e più di venti occorsi per la sua costruzione.Mentre Milano, alla fine, si è saputa dotare comunque di un tunnel di 14 km al servizio del traffico regionale e metropolitano, con diverse linee ferroviarie metropolitane e suburbane che collegano tra loro rami ferroviari e stazioni esistenti, a Firenze, in maniera improvvida, si sta per occupare il sottosuolo esclusivamente con l'Alta Velocità e con una Nuova Stazione Centrale (costituita da una fermata sotterranea e da una stazione di superficie, che andranno progressivamente a sostituire quella di S. M. Novella la quale, per volume di traffico, è pur sempre la quarta stazione nazionale: 59 milioni di passeggeri all'anno).In questa situazione occorre inserire una riflessione generale, necessaria e chiara: sottolineando e insistendo – come pur giustamente fanno il Comitato contro il sottoattraversamento (con denuncie documentate e sacrosante) o la benemerita Associazione Idra – solo sui danni prevedibili ed estesissimi che produrrà quest'opera, sulle clamorose illegittimità (mancanza di VIA, difformità tra progetto approvato ed esecutivo, ecc.) e sullo spreco di denaro pubblico, si finisce per eludere in qualche modo il tema generale, e qualcuno potrebbe pensare che il problema è un'opposizione pregiudiziale a ogni opera, soprattutto se sotterranea. In realtà siamo contrari a tutte quelle opere che, come in questo caso, non si basano su una rigorosa analisi dei costi e dei benefici e sulla previsione di un vero modello per l'esercizio ferroviario nel nodo di Firenze (come si fa ad andare da qui a là, in quanto tempo, con quale frequenza, ecc.). Anche se, per ipotesi, quest'opera non causasse alcun danno, si concludesse nei tempi immaginati e costasse meno del previsto, non per questo sarebbe meno dannosa. Tanto che, nel caso che si andasse avanti, bisognerà subito pensare a come compensare le distorsioni che provocherà nel sistema del trasporto locale e nazionale e occorrerà prevedere e confrontarsi con lo scenario dei prossimi 10 anni e con quello definitivo che si presenterebbe ad opera finita. In quest'ottica si dovranno avanzare proposte articolate e ragionate. Va ricordato d'altra parte il carattere nella fase attuale prevalentemente dimostrativo delle alternative più serie finora avanzate da tecnici indipendenti: la proposta di passaggio in superficie dell'Università, quella del Passante nord proposta dall'arch. Maschietto, e la proposta di Giovanni Galli (che prevede un diverso tracciato del sottoattraversamento). Nel caso in cui si rimettesse davvero in discussione il progetto attuale anche queste alternative andrebbero concretamente verificate.Quella di superficie poi, dal dicembre scorso, non è più una vera e propria alternativa ma una realtà, che vede ora e per i prossimi dieci anni, decine di coppie di Freccia Rossa e Argento passare sui binari attuali e fermarsi nelle stazioni di Santa Maria Novella e Campo di Marte, con ripercussioni compatibili con le esigenze dell'Alta Velocità, più negative, ma superabili, per la città, insostenibili invece per il traffico locale. Volendo migliorare il passaggio in superficie, si tratterebbe di predisporre una serie di importanti varianti urbanistiche per rendere più efficiente e mettere in sicurezza il canale ferroviario urbano. Qualcosa di più del mercanteggio sulle aree ferroviarie attualmente avviato da Renzi con Moretti. Per quanto riguarda quindi la funzionalità ferroviaria del nodo fin da ora dobbiamo chiedere:

§ chiarezza sul modello di esercizio
§ il superamento di tutti i “colli di bottiglia”, realizzando:
- quattro binari continui tra Rovezzano e Rifredi (compreso il tratto tra Romito e Rifredi)
- quattro binari con tracciato e armamento adeguato tra Rovezzano e Figline
§ la continuità tra la linea di Pisa e la direttrice nord-sud per Roma, resa ora più difficoltosa dalla costruzione dello Scavalco
§ l’adeguamento nell’alimentazione delle linee e del segnalamento per materiali rotabili ad alta accelerazione ed elevato automatismo necessari per sistemi di bacino e metropolitani permettendo così l’integrazione tra traffico nazionale e metropolitano/regionale.
§ materiale rotabile adeguato, tra cui una navetta ad alta frequenza tra Campo di Marte e Santa Maria Novella.
§ l’adeguamento delle stazioni, e il miglioramento dell’interfaccia di queste con la città e con il sistema di diffusione e di interscambio con il TPL.

Solo dopo aver stabilizzato e verificato la soluzione transitoria si potrà discutere eventualmente di quella definitiva.

Nel frattempo occorre continuare a battersi per fermare quest’opera inutile, dannosa e costosa. Finora i sostenitori del progetto sono riusciti a confinare l’area del dissenso e della protesta nel recinto dei No-TAV e se la talpa parte sarà più difficile fermarli o correggere il progetto. Non è detto però che ci riescano anche nei prossimi mesi.Per questo si deve partecipare alla manifestazione cittadina indetta dal Comitato contro il sottoattraversamento per il 9 ottobre prossimo sulla base di parole d’ordine unificanti:

NO ALLA STAZIONE FOSTER! NO AL TUNNEL SOTTO IL CENTRO STORICO!"

comitatideicittadini@email.it