



Giunta Regionale

“Comunicazione della Giunta al Consiglio Regionale in merito all’Alta Velocità”

Consiglio Regionale – Seduta del giorno 8 novembre 2016

Con la comunicazione a questo Consiglio del luglio scorso si evidenziava come la soluzione infrastrutturale “Sottoattraversamento e stazione di Belfiore” risponda a precisi requisiti del trasporto ferroviario per il futuro della Toscana:

- a) incremento significativo del servizio regionale e metropolitano;
- b) orari ad alta integrazione fra le diverse direttrici;
- c) servizio regionale e servizio AV in connessione.

Nella comunicazione si sottolineava che tale soluzione si inseriva certamente in un contesto che era molto diverso dal quadro attuale, visto che nel Nodo di Firenze in questi anni sono stati realizzati una serie di interventi che hanno aumentato, per alcune direttrici anche in modo significativo, la capacità di servizio ed hanno contribuito ad aumentare la regolarità pur a fronte di un aumento rilevante dei treni in circolazione (il sistema regionale ‘Memorario’ ha incrementato di media del 20% il servizio sulle direttrici su cui è stato sviluppato).

Gli interventi realizzati erano in parte già programmati da RFI, ma sono stati anche stimolati più volte dalla Regione Toscana che ha ripetutamente manifestato l’esigenza di aumentare il servizio a fronte dell’incremento della domanda nell’area metropolitana fiorentina e non solo in questa, esigenza a cui occorreva dare comunque risposta, pur in attesa della realizzazione del sottoattraversamento.

Nel Protocollo sottoscritto nel dicembre 2003 fra Regione Toscana e RFI erano già tracciate le linee guida di sviluppo del servizio che hanno portato per varie fasi, a seguito dei rilasci infrastrutturali e tecnologici, all'attuazione del servizio cadenzato e mnemonico su tutte le linee afferenti il nodo di Firenze, con l'incremento percentuale già citato e la novità dell'attestazione dei treni della linea Faentina, a partire da dicembre 2007, nella stazione di Firenze SMN (dalla riattivazione, avvenuta nel 1999, i treni si attestavano su Firenze Campo Marte).

Il recente Accordo Quadro sottoscritto fra Regione Toscana e RFI lo scorso 1 aprile 2016, prendendo atto dei ritardi nella realizzazione del sottoattraversamento e dello sviluppo della tecnologia, ha individuato ulteriori interventi infrastrutturali e tecnologici sul Nodo e su alcune tratte della rete regionale, per incrementare ulteriormente il servizio, in base alle esigenze trasportistiche maturate.

Negli ultimi 10 anni il nodo di Firenze è stato oggetto dei seguenti interventi infrastrutturali e tecnologici:

- Scavalco Rifredi
- Inversione bivio Rovezzano
- 3° e 4° binario Carbonaia (4 binari fra Firenze SMN e Firenze CMarte, di regola specializzati fra linea lenta – binari bassi, e linea DD – binari alti)
- binari 17 e 18 e 1A ex poste a SMN
- Stazioni elementari e binari banalizzati fra SMN e Rifredi (binari specializzati per le diverse direttrici e possibilità di percorrere i binari in entrambi i sensi di marcia).

Mentre risultano in progetto i seguenti interventi:

- ulteriore binario fra SMN e Rifredi (entro 2018)
- ulteriori 2 binari fra Rifredi e Firenze Statuto (entro 2018)

L'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, siglato ad ottobre 2016 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da RFI, prevede ulteriori 70 milioni di euro per la realizzazione dell'Apparato Centrale Computerizzato-Multistazione (ACC-M) del nodo di Firenze, la cui attivazione per fasi è prevista entro il 2019.

A questo si aggiungono gli interventi programmati da RFI sulle tecnologie nei principali nodi che consentiranno la circolazione dei treni a distanza molto ravvicinata (Sistema ERTMS/ETCS High Density che incrementerà la capacità dei binari, con treni ogni 3' nelle fasce orarie di punta).

La prima gara per installare l'ERTMS/ETCS¹ HD sarà lanciata entro l'anno e riguarderà le linee ferroviarie dei nodi urbani di Milano, Firenze e Roma. Sarà articolata su 3 lotti, per un valore complessivo di 90 milioni di euro (Milano 35 mln, Firenze 25 mln, Roma 30 mln). La fine dei lavori è prevista nel 2019.

L' "Accordo per l'aggiornamento delle opere relative al nodo ferroviario AV di Firenze" - previste nei precedenti accordi e protocolli a partire dagli anni '90 - sottoscritto fra RFI, Comune di Firenze, Provincia di Firenze e Regione Toscana il 3 agosto 2011, ha di fatto aggiornato e modificato il progetto originale, eliminando la previsione di alcune fermate del servizio metropolitano, in particolare la fermata Circondaria, ed ha affidato alla linea 2 della tramvia il collegamento fra la stazione AV e la stazione di Firenze SMN.

E' stata inoltre prevista la dismissione della tratta Firenze Porta al Prato – Firenze Cascine, per realizzare, utilizzando il sedime ferroviario, la futura linea 4 della tramvia, che dovrebbe collegare Firenze con Campi Bisenzio.

Tutto ciò premesso

A luglio RFI ha evidenziato l'esigenza di approfondire la proposta di un tunnel più breve, da realizzare sotto i binari, che da Campo Marte, dal punto di immissione previsto dal tunnel attuale, riemerge oltre Rifredi, senza però prevedere la fermata nella stazione. RFI aveva quindi preso impegno a fornire elementi progettuali sulla fattibilità di tale nuova soluzione entro settembre.

Il documento presentato a Roma il 18 ottobre scorso e quindi inviato in seguito riporta innanzitutto una indagine di gradimento effettuata nelle principali stazioni del servizio AV di Roma, Firenze SMN, Bologna, Milano (2500 interviste tra luglio e agosto e 1500 interviste a settembre) rilevando una potenziale riduzione di viaggiatori AV con la nuova stazione di Belfiore. L'indagine ha evidenziato inoltre che la maggioranza degli intervistati preferirebbe il mantenimento dei servizi AV su Firenze SMN e Campo di Marte rispetto ad avere tutti i servizi nella nuova stazione. RFI rileva inoltre che, sulla base dei dati riferiti alle stazioni di Roma Tiburtina e di Bologna, la nuova stazione avrà un costo di gestione di 6 milioni di euro/anno. E' quindi riportata la percentuale di utilizzo dei nodi elementari del nodo fiorentino a situazione attuale ed infrastruttura attuale.

¹ L'ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System)

Vengono riportati i traffici-obiettivi a regime sia per i servizi lunga percorrenza (11 coppie/h, di cui 6 con fermata a Firenze SMN e i restanti 5 non stop o con fermata a Firenze CampoMarte) sia per i servizi regionali sanciti dall'Accordo Quadro (AQ) recentemente firmato tra Regione ed RFI (con l'aumento dei treni giornalieri complessivi da 476 a 800, confrontati con le previsioni degli accordi del 1999, che ne indicavano 742).

Il confronto tra i traffici-obiettivo con infrastruttura attuale e con infrastruttura potenziata (ulteriore binario di attestamento 1b a Firenze SMN, ulteriore binario fra Firenze SMN e Rifredi, quadruplicamento Firenze Rifredi-Statuto, sottoattraversamento, potenziamento tecnologico e nuovo PRG di Campo di Marte) determina una forte riduzione delle criticità sui nodi nell'ora di punta, permanendo solo la saturazione nell'ingresso in San Donato, mentre gli altri nodi hanno % di utilizzo inferiore al 50%). Sono poi riportate alcune simulazioni tra traffico attuale, traffico futuro, infrastruttura attuale e potenziata.

E' quindi evidenziato da RFI che con gli interventi previsti la stazione di Firenze SMN presenterebbe ampia capacità residua per ulteriori servizi rispetto ai traffici obiettivo attuali, in particolare la sezione dedicata ai servizi AV, per cui le imprese ferroviarie interessate a svolgere il servizio a Firenze, opterebbero per la fermata a SMN, di maggiore attrattività commerciale.

Il documento illustra alcune alternative al progetto in corso di realizzazione:

- 2 soluzioni passanti con stazione AV sotto Firenze SMN;
- soluzione passante da Rovezzano a Castello con stazione sotto al parcheggio di SMN;
- passante da rovezzano a rifredi sotto l'attuale sede ferroviaria con fermata nella stazione di Campo di Marte;

Per ogni soluzione viene valutato il maggior costo ed il contenzioso che si creerebbe con il soggetto aggiudicatore modificando in modo sostanziale l'opera in corso di realizzazione.

Viene illustrata come ottimizzazione al progetto in realizzazione un intervento relativo alla fermata AV a Campo Marte (comprensivo del mancato completamento di Firenze Belfiore) che consiste in:

- nuova fermata dedicata ai treni AV a Campo di Marte;
- nuovi binari e marciapiedi dedicati la fermata dei treni regionali veloci, con immissione in direzione nord-sud senza interferenze in DD;

- nuova passerella pedonale

In conclusione, tenuto conto dei benefici derivanti dal potenziamento tecnologico, dagli ulteriori interventi previsti nel Nodo e dei costi di gestione di una nuova stazione AV, viene prospettata da parte di RFI una variante in corso di realizzazione che prevede la realizzazione del tunnel secondo progetto senza la stazione Foster ed ottimizzazioni progettuali a Campo di Marte con adeguamenti relativi ad una fermata AV.

L'approfondimento in corso

La prospettiva di una variante in corso d'opera di tale rilievo necessita sicuramente una riflessione di carattere più generale. Il passaggio della linea alta velocità/alta capacità ha costituito un elemento fondamentale della pianificazione del territorio fiorentino negli ultimi decenni.

Si ricorda a tal fine che il Piano Regionale Integrato dei Trasporti del 1989 prevedeva il sottoattraversamento di Firenze con la creazione di una stazione sotto Santa Maria Novella. Negli anni successivi si sono succedute varie ipotesi progettuali per le quali la Regione e gli Enti Locali hanno sempre posto il tema della centralità di Firenze Santa Maria Novella. Centralità che per quanto ci riguarda non può essere che confermata.

Nel 1999 è stato approvato il progetto del passante sotterraneo e della localizzazione della stazione.

Con la conferenza di servizi del 2003 viene approvato il progetto definitivo della nuova stazione di Belfiore a seguito del concorso internazionale vinto dal gruppo di Norman Foster e Ove Arup.

L'opera di scavalco ferroviario è stata approvata nel 2005 ed è stata quindi avviata, con la pubblicazione del bando nel 2006, la procedura per la gara di appalto per conto di RFI, subentrata a TAV, dei lavori di realizzazione degli interventi di potenziamento del nodo ferroviario di Firenze.

La gara ha previsto la realizzazione di due lotti di intervento, il primo relativo alla progettazione ferroviaria e allo scavalco tra Rifredi e Castello e il secondo relativo al tunnel sotto la città di Firenze e alla nuova stazione ferroviaria AV. I lavori sono stati aggiudicati nel luglio 2007.

Siamo poi arrivati, dopo un lungo iter progettuale e procedurale, all'approvazione dell'opera ed in seguito all'avvio della gara d'appalto. Nella fase di avvio dei lavori, a gennaio 2013, la Procura presso il Tribunale di Firenze, nell'ambito di un'inchiesta condotta sul Nodo Alta Velocità di Firenze della Tratta AV Bologna-Firenze, ha proceduto al sequestro della trivella, denominata "Monnalisa", installata per realizzare il sottoattraversamento della città di Firenze. E' stato quindi necessario prevedere la presentazione di un nuovo piano di utilizzo delle terre.

Ai circa 700 milioni di euro di somme appaltate vanno aggiunte le spese di progettazione, direzione e collaudo dei lavori, gli espropri, gli ulteriori interventi ferroviari connessi, in parte già realizzati, le nuove fermate metropolitane, gli interventi di messa in sicurezza idraulica del torrente Mugnone, gli interventi di miglioramento della viabilità cittadina, il contributo alla realizzazione del sistema tranviario cittadino, la mitigazione del rumore per tutta la linea ferroviaria di superficie, che portano ad un valore complessivo degli interventi comunque collegati al nodo di circa 1.600 milioni di euro.

Non vi è dubbio che la realizzazione di questa opera abbia pesato sullo sviluppo della città e della Regione tutta negli ultimi 25/30 anni, avendo influenza sugli aspetti trasportistici, infrastrutturali, ambientali ed urbanistici. Per questo è legittimo sostenere che ogni cambiamento avrà un riflesso su tutti questi aspetti e come tale deve essere valutato.

L'opera risulta peraltro in corso di realizzazione e la stazione di Belfiore costituisce il più grande cantiere cittadino in corso di realizzazione.

Essendo mutato il quadro di riferimento con la disponibilità di nuove tecnologie sia per l'infrastruttura che per il materiale rotabile è sicuramente plausibile ragionare sulle possibilità di ottimizzazioni progettuali, ma non a tutti i costi.

Quello che per noi resta priorità assoluta è superare i problemi del trasporto ferroviario regionale nel nodo fiorentino, per dare così piena attuazione ai programmi della Regione Toscana di incremento dei servizi regionali e metropolitani di connessione tra servizi regionali e di AV, con orari altamente integrati fra le diverse direttrici.

Ricordo altresì, che le previsioni tecnologiche e infrastrutturali del sistema ferroviario di superficie che aumenteranno la capacità e la sicurezza della circolazione sono, ad oggi, comunque in buona

parte previste dall'Accordo Quadro firmato con RFI; e opportune indipendentemente dal progetto AV.

Quello che dobbiamo stabilire, dunque, è se il principio della centralità della stazione di SMN – che si afferma nella revisione di progetto presentata da Rfi - sia coerente con la realizzazione di un tunnel che attraversa Firenze, ma non prevede fermate AV; nonché con una fermata AV a Campo di Marte, il cui utilizzo dipenderà dagli obiettivi e delle previsioni attuali e futuri del trasporto di lunga percorrenza.

Quanto detto serve a rimarcare il grande rilievo trasportistico del progetto di cui stiamo parlando, ma senza voler dimenticare che l'opera ha un rilevante impatto ambientale, che ha reso necessario, in analogia alle grandi opere infrastrutturali di questa regione, la costituzione di un Osservatorio che svolge un monitoraggio costante delle varie componenti. E' quindi necessario verificare come i cambiamenti in corso d'opera influiscono sulle valutazioni ambientali effettuate e le opere previste.

Così come non possiamo dimenticare che la stazione ed il tunnel hanno indirizzato lo sviluppo e le relazioni urbanistiche della città. Tra l'altro la stazione Belfiore con la fermata tramviaria della linea 2 in avanzato stato di realizzazione si inserisce in una progettazione del sistema tranviario fiorentino che ha preso come base il futuro sviluppo ferroviario secondo il progetto del sottoattraversamento e relativa stazione AV.

Inoltre RFI si impegnava, nell'Accordo dell'agosto 2011 per l'aggiornamento delle opere relative al Nodo Ferroviario AV di Firenze e nell'ottica di rafforzare l'interscambio tra il servizio ferroviario nazionale ed il servizio regionale e metropolitano, ad individuare un binario, tra gli esistenti, connesso e dedicato al collegamento diretto tra la Stazione di Firenze SMN e la nuova stazione AV.

In più, c'è un tema centrale, che attiene alla certezza dei tempi di realizzazione dell'opera. E non dimentichiamoci che i tempi sono un costo che la collettività sta pagando quotidianamente per i ritardi di quest'opera.

Per tutte queste ragioni, è quindi necessario verificare in modo approfondito e non superficiale l'iter procedurale per l'approvazione di eventuali varianti, sia in materia ambientale, sia in materia di localizzazione, su cui si esprimeranno in via definitiva gli enti proposti, dopo le approvazioni già effettuate nel 1999 e nel 2003 sull'opera ancora oggi non realizzata.

Ogni modifica proposta necessita di una attenta analisi che affronti di nuovo in termini di fattibilità, di impatti e di rapporto costi/benefici, tutti gli elementi in questi anni valutati.

In questo senso anche i tempi relativi allo studio delle varianti, alla progettazione, valutazione, approvazione, contrattualizzazione, realizzazione e messa in esercizio devono essere attentamente considerati.

E' per tutte queste ragioni che stiamo lavorando alla definizione di un quadro dettagliato, anche attraverso richieste documentali e di studi preliminari con un grado di approfondimento adeguato, a Rete Ferroviaria Italiana. L'obiettivo è quello di metterci nelle condizioni, insieme alla Città di Firenze e a tutti i comuni interessati dell'area metropolitana e non solo, di poter disporre di tutti gli elementi necessari per poter arrivare ad un orientamento fortemente motivato, senza preconcetti ma anche con la ferma convinzione di dover procedere nell'unica direzione possibile, ovvero quella che guarda agli interessi della collettività e di nessun altro.

Sarà una decisione che vogliamo condividere con il sistema istituzionale del territorio. Per questo, abbiamo già convocato per i prossimi giorni un nuovo incontro con i Sindaci dell'area metropolitana e non solo. Confermiamo in toto anche gli obiettivi che ci siamo sempre dati, ovvero: centralità della stazione di Firenze SMN, forte connessione di Firenze con il servizio AV; necessità di realizzare il miglior collegamento possibile tra servizi AV e trasporto regionale; e infine certezza dei tempi per la realizzazione del progetto.

In ogni caso, ci ripromettiamo di tornare in Consiglio per una definitiva valutazione.