

ALTA VELOCITÀ: UN'OCCASIONE DA NON PERDERE





ALTA VELOCITÀ E SISTEMA FERROVIARIO TOSCANO

Il progetto AV/AC (Alta Velocità, Alta Capacità) è il più importante ed esteso mai realizzato in Italia dal dopoguerra ad oggi. Le nuove linee sono il risultato di sfide impegnative, soprattutto per le caratteristiche orografiche e idrogeologiche del territorio e l'alta urbanizzazione delle zone attraversate. I nuovi tracciati sono tutti a basso livello di impatto ambientale.

IL progetto in cifre:

L'OPERA

- > 254 km della "Direttissima" Firenze-Roma già in esercizio dal 1978
- > 279 km in esercizio tra dicembre 2005 e ottobre 2006 (Roma-Napoli e Torino-Novara)
- > 353 km tra Novara e Milano, Bologna e Firenze e tra Bologna e Milano

IL PROGETTO DELLE NUOVE LINEE

- > 141 km di nuove gallerie
- > 491 km di nuovi viadotti, ponti, trincee e rilevati
- > 77 km di nuove interconnessioni tra le nuove linee e la rete ferroviaria esistente
- > 7 le nuove stazioni

TERRITORIO E AMBIENTE

- > 6 regioni, 16 province e 150 comuni attraversati dalle nuove linee
- > 228 km di barriere antirumore
- > 780 km di nuova viabilità e varianti stradali
- > 1.664 ettari di interventi a verde
- > 300 accordi volontari per l'inserimento socio-ambientale dell'opera
- > Circa il 25% dell'investimento per le spese socio-ambientali

I TEMPI

| Collegamenti | Prima dell'attivazione | da dic. 2008 | da dic. 2009 |
|-----------------------|------------------------|--------------|--------------|
| Milano - Firenze | 2H 44' | 2H 10' | 1H 45' |
| Roma - Milano no stop | 4H 05' | 3H 30' | 3 H |
| Roma - Milano | 4H 30' | 3H 59' | 3 H 30' |
| Roma - Napoli | 1H 27' | 1H 21' | 1 H 10' |

Nei grandi NODI METROPOLITANI di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, le stazioni destinate ad accogliere i treni AV sono state RISTRUTTURATE O INTEGRATE CON STAZIONI COMPLETAMENTE NUOVE, progettate da architetti vincitori di concorsi internazionali. Stazioni, dunque, protagoniste di importanti interventi di riqualificazione urbanistica ed espressione di un nuovo linguaggio architettonico. Concepite come spazi non più dedicati alle sole attività ferroviarie, ma anche luoghi di incontro e comunicazione. Le nuove stazioni ideate e progettate per l'Alta Velocità sono veri e propri motori di sviluppo economico, epicentri di trasformazione urbana e catalizzatori di investimenti. Lo sviluppo di questi progetti segna l'avvio di una nuova stagione nell'architettura contemporanea, all'avanguardia a livello internazionale.

Già da alcuni mesi l'Italia è attraversata dai treni Alta Velocità anche se solo da alcune settimane è stato aperto al traffico ferroviario anche il tracciato AV tra Firenze e Bologna, un'opera per la quale sono occorsi anni di lavori e per la quale si è incorso in problematiche ambientali notevoli approdate nelle aule dei tribunali.

Di fatto il progetto dell'Alta Velocità italiana nasce negli anni Ottanta del Novecento quando già in Francia i TGV erano una realtà, l'idea ha avuto una gestazione lunghissima perché un fatto è attraversare ad alta velocità le pianure francesi, un conto è farsi largo nel sistema collinare e montuoso della penisola italiana. Parallelamente non si è mai provveduto a studiare sistemi di "ponte aereo" tra le principali città o almeno tra Milano e Roma sul modello di quanto avviene in altri Paesi europei. Così, senza trascurare il fatto che in molte regioni italiane la rete ferroviaria è quella di un secolo fa, è toccato ai treni unire le grandi città italiane definendo un sistema di trasporto che l'A.D. delle Ferrovie, Moretti, definisce "metropolitano".

IN EFFETTI SE SI POTESSERO RISOLVERE CON UN TRATTO DI PENNA LE DIFFICOLTÀ DI ESECUZIONE DELLE OPERE, NON PUÒ NON DEFINIRSI "METROPOLITANO" UN MEZZO CHE UNISCE IN POCO PIÙ DI MEZZ'ORA BOLOGNA A FIRENZE E IN UN'ORA E MEZZA FIRENZE A ROMA O MILANO.

Mentre scriviamo, e dopo venti anni di progetti e opere, il progetto dell'AV tra Napoli e Milano è cosa fatta, o quasi. Quel "quasi" ci riguarda da molto vicino, perché se, come dicevamo, il tragitto da Firenze a Bologna è stato appena inaugurato, rimane ancora da risolvere il "nodo fiorentino". Un "nodo" in tutti i sensi, non solo dal punto di vista infrastrutturale ma urbanistico e, quindi, politico.

Il nodo potrebbe sciogliersi a breve oppure no, lo scopriremo solo nei prossimi mesi. In realtà già in questo autunno le opere sarebbero dovute partire ma tutti abbiamo letto la volontà del nuovo Sindaco di Firenze, Matteo Renzi, di aprire una fase di riflessione sull'opportunità o meno di procedere secondo quanto deciso.

È opportuno quindi riepilogare le fasi della vicenda, tornando a dieci anni fa quando fu deciso in via definitiva che la "soluzione" del nodo stava nel sottoattraversamento della città, da Campo di Marte a Castello, e nella realizzazione di una stazione Alta Velocità nei pressi di Santa Maria Novella nell'area dei vecchi Macelli.

Così nel marzo 1999, in previsione delle problematiche ambientali connesse ai lavori, fu costituito un Osservatorio ambientale

in accordo tra Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato, TAV (poi sostituita da RFI), Regione Toscana, Provincia di Firenze e Comune di Firenze; qualche anno dopo, nel 2002 si arriva alla definizione di un concorso internazionale di progettazione della nuova stazione AV, dei dieci gruppi di lavoro invitati a concorrere la Giuria presieduta da Gae Aulenti premiò Norman Foster e il suo progetto che abbiamo visto pubblicato in molte riviste e di cui anche in questa pagine troverete alcuni dettagli. Solo cinque anni dopo vengono avviate le procedure di appalto e le fasi di progettazione esecutiva delle opere, per arrivare ad oggi quando sarebbero dovuti partire i lavori con data di ultimazione prevista per il 2014.

Sarebbero, dicevamo, perché nel tempo si sono moltiplicate le opposizioni al progetto, comitati di cittadini residenti nei quartieri interessati dal sottoattraversamento e preoccupati da eventuali danni alle loro abitazioni, partiti e movimenti politici di destra e sinistra interessati a condividere la protesta, tecnici che a più riprese propongono miracolose alternative ed in ultimo la richiesta del nuovo Sindaco di Firenze di aprire una riflessione sul da farsi.

Quest'ultima richiesta sottintende la legittima necessità di chiarire i dubbi circa la definizione dell'attuale progetto ovvero se è necessario "sotto attraversare" la città o non sia possibile rimanere in superficie, se davvero gli ex Macelli sono la localizzazione migliore per la stazione o non sia meglio pensare a Castello, come vuole chi pensa ad un collegamento diretto con l'aeroporto, o a Campo di Marte. Sta tutto qui il dilemma da risolvere per sciogliere il "nodo".

Il tempo, in questa vicenda, è davvero una variabile dipendente dallo spazio o meglio, dagli spazi. Cambiare il progetto con un appalto già assegnato certamente aprirebbe contenziosi non semplici da risolvere e non è dato sapere come la prenderebbe Sir Norman Foster se la stazione cambiasse di localizzazione.

Questo punto ci appare non banale né secondario, si tratterebbe dell'ennesimo "sgarbo" che la città destinerebbe ad una star dell'architettura mondiale. Non che il fenomeno "archistar" e la tendenza ad una globalizzazione dei linguaggi architettonici ci trovi particolarmente d'accordo, ma certo non appare serio bandire concorsi, questo come quello, ad esempio, dell'uscita degli Uffizi e poi impallinare progetto e progettista, Arata Isozaki in quel caso.

HIGH-SPEED: AN OPPORTUNITY NOT TO BE MISSED

The AV/AC (High Speed/High Capacity) project is the largest and most important one since World War II.

The new railroad had to adjust to the difficult conditions offered by the landscape. The area also happens to be densely populated.

Considerable efforts have been made to minimise the environmental impact.

The works have been in progress for several years due to practical and political problems regarding for instance the area of Florence. Here a new station has been designed by Norman Foster and Partners which will connect with the existing station of Santa Maria Novella. Objections have been made to this location suggesting either one close to the airport or alternatively, at the smaller station of Campo di Marte. In the mean time, the planned underground railroads are opposed by many groups of worried residents who fear damages to their houses.

In our opinion, however, placing the new station close to the airport would require new connections for both with the city centre. Campo di Marte would be a better option as there is enough space, but the area is already suffering the discomfort brought by the football stadium. As for the



railroad itself, we would all be happy to avoid further inconvenience and waste of money but the alternative of going underground would have to be planned not without difficulty. Not to mention that building the tracks under the ground would leave precious space for local traffic, connecting the suburbs to the centre of Florence. In this area one million people commute daily.

These opinions are shared by Riccardo Conti of the local Transportation Department: The underground railway project is a strategic choice that allows to develop metropolitan and cargo traffic on the surface. A more efficient connection with the Tuscan ports would be possible only if the High-Speed project is developed under the ground. The same position is held by Claudio Martini of the Region Tuscany according to whom this project would enable millions of passengers to move rapidly and efficiently. As a consequence traffic by car could be immensely reduced avoiding pollution in significant measures.

The accomplishment of this project will allow Tuscany to play an important role in the international transport system. The port of Livorno for instance, has an enormous potential handling freight between Europe and Asia. This requires efficient connections between the harbour and the intermodal terminals.

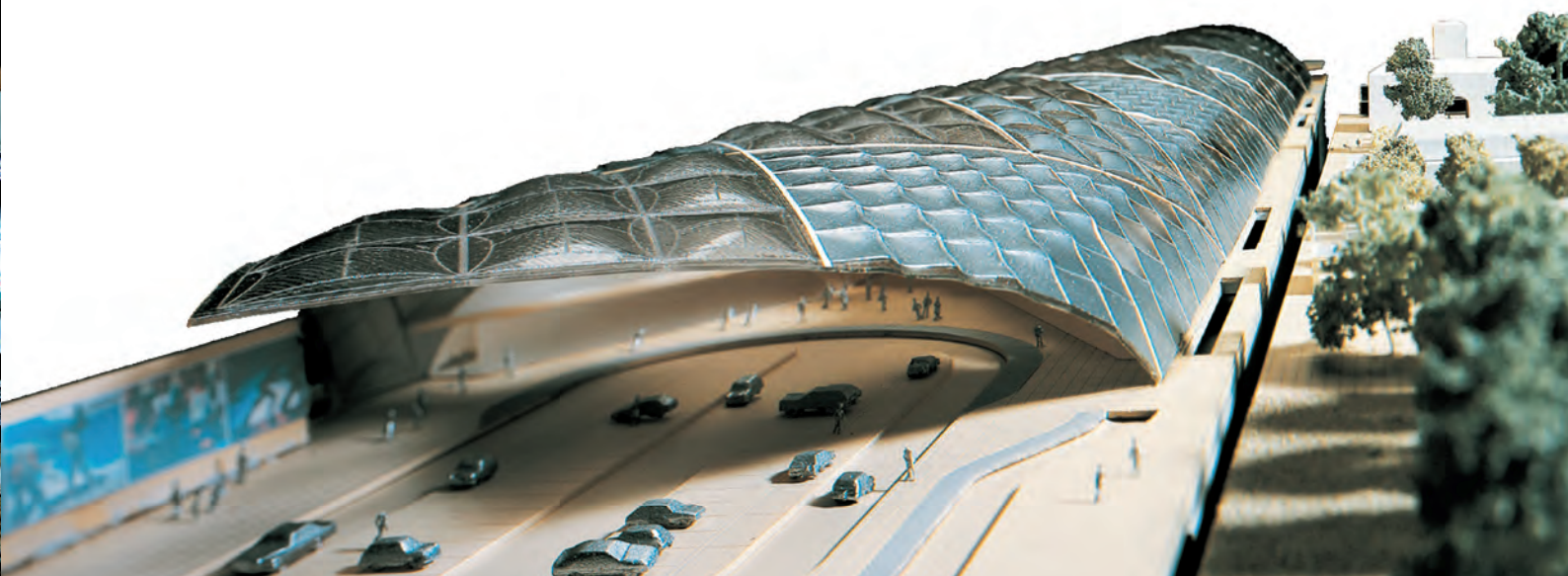
In other terms, solving the Florentine question also means positioning Tuscany on the map of international transport and defining local mobility.

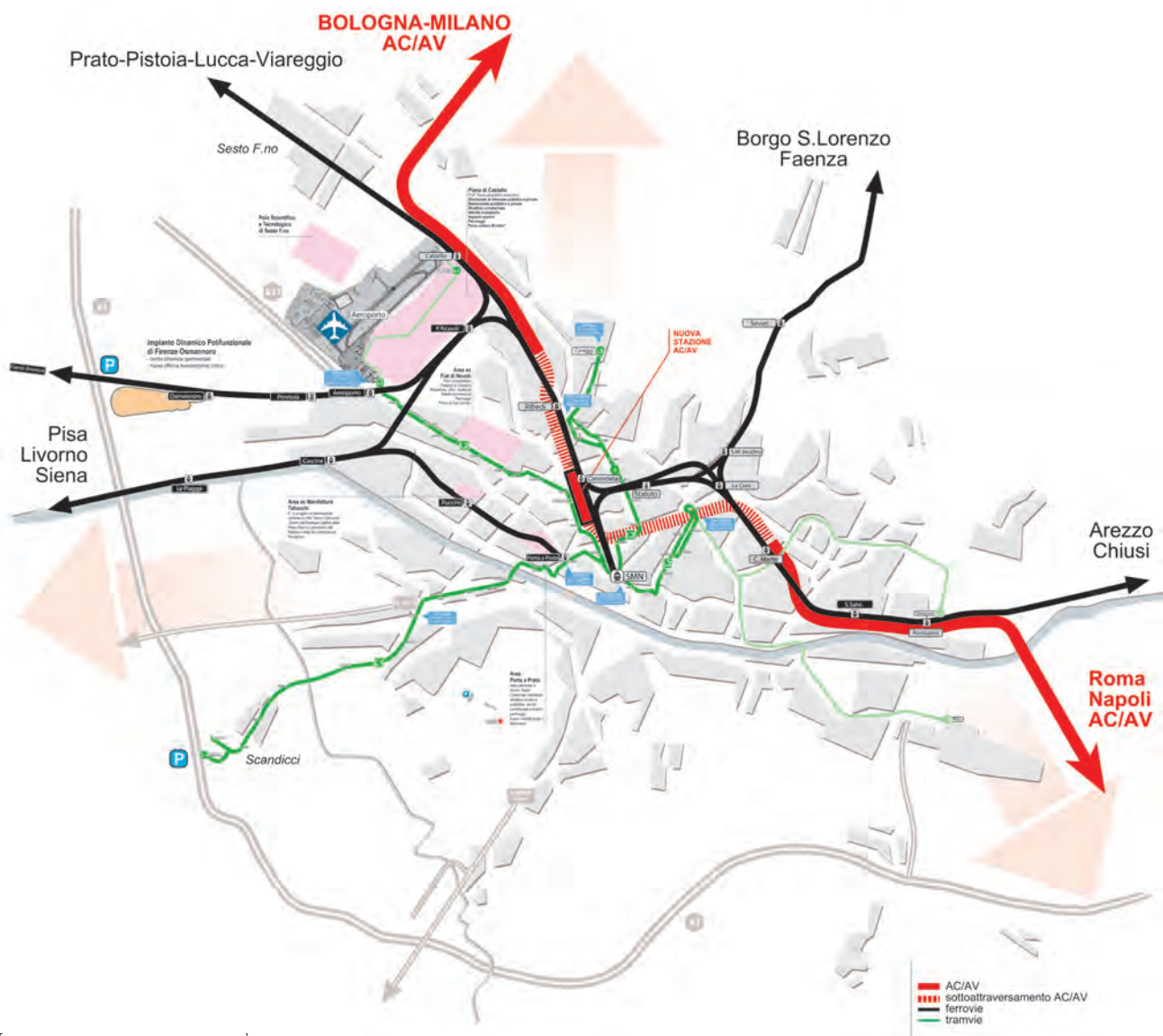
SE POI CI È PERMESSO ESPRIMERE UN PARERE DI MERITO, NON CAPIREMMO DAVVERO LO SPOSTAMENTO DELLA STAZIONE A CASTELLO PER AVVICINARLA ALL'AEROPORTO, PERCHÉ POI DOVREMMO COMUNQUE "AVVICINARE" ENTRAMBI ALLA CITTÀ, MAGARI CON UNA TRAMVIA. SPOSTARLA A CAMPO DI MARTE È GIÀ MENO PROBLEMATICO, L'AREA FERROVIARIA NEI PRESSI DEL VIADOTTO DELL'AFFRICO È DAVVERO AMPIA MA CERTAMENTE ANDREBBE VALUTATO L'IMPATTO SU UN QUARTIERE, CAMPO DI MARTE, CHE GIÀ CHIEDE LO SPOSTAMENTO DELLO STADIO PER VIA DEI DISAGI CHE QUESTO COMPORTA.

In quanto al tracciato, ai binari insomma, saremmo tutti lieti di risparmiare alla città disagi e inconvenienti e con quelli anche soldi; ma l'alternativa al sottoattraversamento è tutta da disegnare. Tutto ciò senza dimenticare, ma spesso la stampa lo sottace, che il sottoattraversamento porterebbe a liberare spazio in superficie per avere più binari per linee regionali e, in particolare, rendere possibile un collegamento metropolitano da Pontassieve a Pistoia passando da Firenze e Prato, ovvero servire un'area lungo la quale si muovono ogni giorno quasi un milione di toscani. In ogni caso l'alta velocità aiuterà la Toscana a divenire uno dei baricentri del sistema di mobilità europeo.

ENTRAMBI I CONCETTI ISPIRANO LA POSIZIONE DELL'ASSESSORE REGIONALE AI TRASPORTI RICCARDO CONTI QUANDO AFFERMA CHE "IL PROGETTO DEL SOTTOATTRAVERSAMENTO È UNA SCELTA STRATEGICA CHE PERSEGUE DIVERSI OBIETTIVI E IN PARTICOLARE LA VALORIZZAZIONE E LO SVILUPPO DEL TRASPORTO METROPOLITANO DI SUPERFICIE E IL POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO DELLE MERCI. SE FOSSE STATA SCELTA L'OPZIONE DEL PASSANTE IN SUPERFICIE NON C'È DUBBIO CHE CI SAREBBE STATA UNA FORTE PENALIZZAZIONE DEI

MODELLO DEL PROGETTO DI N. FOSTER PER LA STAZIONE AV DI FIRENZE





MAPPA DELLE INFRASTRUTTURE NELL'AREA FIORENTINA

SERVIZI OFFERTI AI PENDOLARI. NELLO STESSO TEMPO NON SI POTREBBERO OFFRIRE POSSIBILITÀ DI SVILUPPO NEL SETTORE DELLA MOBILITAZIONE DEL LE MERCI IN ARRIVO E IN PARTENZA NEI PORTI DELLA COSTA TOSCANA”.

La posizione di Conti è quella della Giunta Regionale di Claudio Martini per la quale con gli interventi per l'Alta velocità/Alta capacità tutto il sistema ferroviario toscano cambierà completamente volto e i passeggeri potranno muoversi in una rete molto più agile ed efficiente. Ai vantaggi sul fronte nazionale (Firenze-Milano in un'ora e mezzo, Firenze-Bologna in mezz'ora, Milano-Napoli in meno di quattro ore rispetto alle sei ore e dieci di oggi.) si aggiungono così lo sviluppo del servizio regionale con la possibilità di raggiungere l'obiettivo di far muovere in treno, ogni giorno, 500.000 passeggeri toscani con la conseguente riduzione del traffico su gomma; in un anno oltre 305.000 tonnellate in meno di anidride carbonica nell'aria e 920.000 tonnellate in meno di ossidi di azoto. Una 'rivoluzione' quella toscana, attualmente in pieno corso, che trasformerà radicalmente la mobilità fiorentina e non solo, consentendo il progressivo varo di un sistema di

metropolitana di superficie che permetterà di muoversi nell'area metropolitana con treni cadenzati e frequentissimi.

Il nuovo tracciato consentirà inoltre un potenziamento della capacità di trasporto di merci. Il servizio ferroviario dunque, continuerà a rappresentare la struttura portante dei servizi di trasporto pubblico su tutto il territorio regionale ma diventerà anche un nodo centrale per la connessione tra piattaforma logistica costiera-autostrade del mare-corridoio 1-corridoio 5 con l'obiettivo di trasportare su ferro la futura quota di incremento del traffico merci.

Il nuovo quadro infrastrutturale derivante dalla realizzazione dell'opera, infatti, porta con sé lo sviluppo del sistema logistico transregionale di valenza internazionale, e dà alla Toscana un ruolo privilegiato di piattaforma commerciale plurimodale per gli scambi tra Oriente e Occidente e tra Nord e Sud del continente.

Come già accennato la Toscana, grazie alla realizzazione di questo progetto, diventerà il baricentro del sistema di mobilità europea. È un salto di qualità sul percorso dello sviluppo sostenibile, ma anche sociale ed economico. Il nodo fiorentino

e l'Alta Velocità su territorio toscano permetteranno, di aprire nuove vie verso il Corridoio Europeo 1 (Berlino-Milano-Roma-Palermo) ed il Corridoio Europeo 5 (Lisbona-Kiev). La realizzazione dell'opera promuoverà lo sviluppo di un sistema logistico di valenza internazionale, che conferirà alla Toscana un ruolo privilegiato di piattaforma commerciale per gli scambi tra Oriente e Occidente e tra Nord e Sud del continente. Basti pensare alle potenzialità di sviluppo del porto di Livorno, che con la realizzazione dell'Alta Velocità e delle altre opere collegate agli interporti potrà diventare una delle principali porte di accesso all'Europa per le merci in arrivo dall'Asia.

Questo per dire che sciogliere il "nodo" fiorentino significa anche determinare il posizionamento della Toscana a livello europeo e definire le logiche di mobilità regionale.



IL PROGETTO FIRENZE BELFIORE E IL SOTTOATTRAVERSAMENTO

La nuova stazione di Firenze Belfiore sorgerà nella zona dei vecchi Macelli ottocenteschi e sarà realizzata dallo studio Foster e Arup, scelto tra 63 candidati.

Il progetto avrà una "distribuzione verticale": lo spazio interno sarà aperto a tutt'altezza rendendo i treni visibili fin dalla superficie. La nuova stazione si svilupperà su un'area di oltre 45mila metri quadrati. Il complesso darà accesso ai 7 chilometri di linea sotterranea ad Alta Velocità/Alta Capacità che attraverserà Firenze. Sarà il principale nodo di interscambio cittadino e regionale, in collegamento con la stazione di Santa Maria Novella e con il centro storico di Firenze attraverso una nuova linea tranviaria e i treni metropolitani di superficie.

Questi alcuni dei numeri del sottoattraversamento di Firenze: un tunnel sotterraneo della lunghezza complessive di 8.865 metri, di cui 6.185 in sotterraneo, una nuova stazione di 450 metri e larga 50, una profondità del piano del ferro di 21 metri e un'altezza da terra di 21 metri.

Il progetto definitivo avrà un costo totale di 1300 milioni di euro. La fine dei lavori è prevista per il 2014.

La realizzazione di un'opera di tali dimensioni avrà ovviamente un forte impatto sull'ambiente.



LA STAZIONE DI SANTA MARIA NOVELLA A FIRENZE

