

Mobilità ferroviaria fiorentina: facciamo il punto

scritto da Manlio Marchetta

Fra le tante dichiarazioni più o meno generali o generiche o ovvie solo l'ex sindaco Mario Primicerio ha acutamente posto l'accento sulla reale questione urbanistica fiorentina finora irrisolta: quella della dimensione e della posizione di una rinnovata ed avanzata stazione ferroviaria, ben inquadrata nella città e nella conurbazione.

Nel periodo ricordato da Primicerio, infatti, il Consiglio Comunale di Firenze, nella sua sovranità di espressione generale della cittadinanza, ebbe modo di esprimere, come poche altre volte, il proprio orientamento in materia di mobilità ferroviaria di ogni tipo (nazionale, regionale, urbano-metropolitano con l'approfondimento necessario e ben lungi dalle approssimazioni e improvvisazioni che prevalsero successivamente, in buona parte negativamente aziendalistiche, settoriali e prive di inquadramento.

Sono convinto che, da quel momento di elaborazione di alto livello pianificatorio globale in tema di mobilità fiorentina, il Consiglio Comunale non abbia più esercitato, sulla base di un impegno autonomo e maturo delle Commissioni Consiliari competenti e non di richieste di mera ratifica, il proprio ruolo di indirizzo non sostituibile da altri.

Fu formulato e approvato un importante Documento di Indirizzi in piena comunione di elaborazione complessiva con la Giunta che specificava e precisava il ruolo insostituibile, quantomeno per diversi decenni, della scalo e soprattutto del nodo urbano di mobilità complessiva di Santa Maria Novella.

Nodo di mobilità inteso tuttavia non più e non solo con un fronte di scambio con la città limitato all'attuale a asfittica piazza della Stazione, bensì come sistema di servizi aperto (più che raddoppiato verso nord- ovest rispetto ai fabbricati attuali) almeno lungo gli altri due lati. Cioè sviluppato sui lunghi fianchi del consistente rilevato e notevolmente ampliato fino all'attraversamento del Mugnone e al complesso del Romito, comprendendo quindi, peraltro, tutto il fronte fra i due sottopassi che fronteggia la Fortezza da Basso.

Sulla base del Documento di Indirizzi il Sindaco Primicerio, tramite un Bando che ne riprendeva e precisava con gli obiettivi e i forti desiderata del Comune (che non risultano da allora modificati con altrettanta completezza), si appellò agli Urbanisti italiani chiedendo loro di autocandidarsi per lo studio di un progetto urbano planivolumetrico dell'intera area, opportunamente inquadrata, e dell'assetto delle funzioni della nuova e grande stazione ampliata e immaginata con molti interfaccia col tessuto urbano e direttamente con i viali.

A seguito di prestigiose autocandidature, fu prescelta quella che produsse poi la soluzione attuativa denominata "Lo squalo", coerente col gli Indirizzi del Consiglio, pur non utilizzando a sufficienza la parte di terrapieno ferroviario e gli importanti immobili del tratto compreso fra Via Valfonda e Via Alamanni/Ghiacciaie, fra cui la Dogana in trasferimento. I motivi sostanziali della rinuncia non furono e, a mio avviso, non sono tuttora chiariti.

In relazione al pronunciamento del Sindaco Renzi sulla soluzione che l'Azienda ferroviaria era riuscita a far prevalere e al suo conseguente annuncio di una alternativa ben diversa di scalo dei treni cosiddetti ad alta capacità e velocità, nell'ambito dell'allora Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione Territoriale della Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze, emerse come naturale l'esigenza di:

- Analizzare e valutare le ipotesi, in genere dichiaratamente settoriali fino ad allora prospettate, opportunamente riferite però al quadro complessivo dei trasporti nella e per l'intera conurbazione della grande Firenze e, in specie, agli effetti
- Analizzare e valutare sia i caratteri che le eventuali potenzialità tecniche e urbanistiche di rivalutazione o sviluppo di tutti gli scali della città , nessuno escluso, e della conurbazione stessa;
- Prospettare ed elaborare rappresentazioni di ipotesi alternative, fra cui preliminarmente quelle consistenti nel potenziamento delle linee e delle coppie di binari di superficie

Tali aspetti tecnici e disciplinari furono affrontati dal Gruppo di Ricerca sulla Mobilità Sostenibile nell'Area Fiorentina, opportunamente dotato di strumenti specifici per affrontare il caso di studio, con l'uso di metodiche scientifiche multidisciplinari e con la partecipazione di docenti e ricercatori, interni ed esterni all'Ateneo, di progettazione urbana, ambientale e architettonica, anche di trasporti urbani, progettazione ferroviaria e stradale, idraulica, geologica, gallerie

e strutture sotterranee, economia dei trasporti e quanto altro.

Lo Studio analitico-propositivo che è stato prodotto non si limita ad indicare uno scalo idoneo per i treni veloci ed a lunga percorrenza, ma contiene, innanzitutto, una ampia proposta di riorganizzazione del trasporto pubblico e collettivo, su ferro e/o su gomma, per l'intera area della piana fiorentino-pratese e per le direttrici pistoiese, empolese, chiantigiana, valdarnese superiore e mugellana, da realizzare mediante indicazione di sviluppo e potenziamento dei servizi urbani e interurbani/metropolitani ferroviari, ferrotranviari, tramviari, di bus-vie in sede strettamente propria.

Essi potranno infatti innervare la intera conurbazione. In particolare viene indicato con precisione l'assetto profondamente innovativo del reticolo ferroviario e tramviario/busviario di area, di genere non convergente in un solo polo. La cui realizzazione è stata formalmente sanzionata e stabilita, ripetutamente, da diversi decenni ma mai messa in pratica.

Lo Studio universitario comprende anche la rappresentazione del transito e della fermate fiorentine dei treni nazionali della dorsale centrale italiana che, oltre alla utilizzazione di alcuni degli scali esistenti e funzionanti (evidentemente da perfezionare e potenziare (specie nei raccordi e negli interscambi urbani), è organizzata in superficie nonché:

-Nell'incremento fino a sei (tre linee: nazionale, regionale, locale/urbana da introdurre) dei binari presenti nel tratto Bivio Rovezzano-Scalo di Campo Marte, attualmente costituente una inammissibile strozzatura soprattutto per il trasporto locale e per quello urbano da istituire.

-Nell'incremento delle linee da due a tre (nazionale, regionale, locale/urbana), con due binari di corsa ciascuna, per un totale di sei, nel tratto Campo Marte Statuto, con integrazione delle brevi gallerie del Pellegrino, come da verifica puntuale sui luoghi e progettuali, curate dal Gruppo di Ricerca;

-Nella utilizzazione aggiuntiva di un ulteriore scalo per treni nazionali da almeno 10-12 carrozze, formato dalla Stazione dello Statuto; ma con il suo prolungamento e attrezzaggio a livello di eccellenza a quota del ferro fino a Via del Romito e agli immobili del complesso ferroviario di Statuto. E con sviluppo, con rotazione, sia al tratto ferroviario fronteggiante la Fortezza, con alto rilevato da trasformare in servizi di stazione e soprattutto in aree di accessibilità globale per ogni mezzo.

Tratto nel quale si prospetta la ulteriore riorganizzazione dell'intero comparto degli scambi per consentire l'accesso qualsiasi binario;

-Nella "crescita" in direzione del Mugnone (in alternativa al progressivo degrado nella qualità dei servizi al trasporto da anni perseguita senza reazioni significative) del complesso architettonico- monumentale di SMN mediante il riuso degli immobili che lo costituiscono ovvero lo circondano, compreso centrale termica e Dogana, la trasformazione radicale, ovviamente con verifica o rinnovo delle strutture di sostegno del piano del ferro, del terrapieno. Oltre ad una innovativa piazza di arrivi/partenze di tutti i mezzi pubblici e a spazi sufficienti per le soste brevi, tale trasformazione consentirà di accedere alla quota binari con scale mobili e ascensori, moltiplicare i sottopassaggi fra le piattaforme, da attrezzare opportunamente. Anche alla scopo di decongestionare finalmente e rendere tale la Piazza della Stazione, di cui poter così completare il restauro spaziale. E magari di accedere al parcheggio sotterraneo non più da punti impropri della piazza bensì direttamente dal sottovia di Viale Strozzi.

In considerazione dell'importante dibattito riaperto sul tema, il Gruppo di Ricerca universitario ha già ripreso la propria attività allo scopo di aggiornare molto rapidamente lo Studio sia nella parte analitica (ove emergessero documentazioni da valutare) che nella parte propositiva provvedendo a integrarne la pubblicazione.

***Manlio Marchetta**