

LA NUOVA STAZIONE A.V. DI FIRENZE BELFIORE (ORA EX MACELLI)

Report. Arch. Franco Poli

PREMESSA

Tralasciando gli antefatti che hanno portato alla scelta di questo “modello ferroviario” di Alta Velocità ed a questo progetto di attraversamento della città di Firenze della nuova linea, si ricorda che il 30 aprile 1992 ITALFER aveva presentato il primo progetto per la tratta Fi-Bo ed il nodo di Firenze (ipotesi di arrivo dalla valle del Mugnone e stazione a Campo di Marte):

Per la tratta (fino a Vaglia) sarà possibile concludere il procedimento nel 1995 (3 anni), ma resteranno fuori il tratto Vaglia-Castello che sarà approvato nel 1998 (6 anni) ed il nodo fiorentino Castello-Campo di Marte, con la nuova stazione, per cui occorrerà attendere il 2003 (11 anni).

E' da osservare che i progetti originariamente presentati, che entrano in conferenza di servizi, **ne usciranno radicalmente modificati**, spesso addirittura con una differente ubicazione (Stazione A.V.), senza che vi sia **mai un provvedimento di esplicito diniego**, quindi i progetti posti in pubblicazione non saranno mai quelli effettivamente approvati per le profonde modifiche apportate durante i procedimenti di approvazione (n.d.r. conferenze di servizi). Inoltre ciò che definisce le scelte non sono tanto i pertinenti provvedimenti amministrativi quanto gli accordi stipulati fra i differenti attori, che **sfuggono ogni preventiva pubblicità ed ogni partecipazione civica**.

Il provvedimento cardine di definizione del “nodo” è infatti **l'accordo preliminare del 28 luglio 1995** nato a latere della conferenza di servizi che ha approvato la “tratta” ed il relativo **“protocollo d'intesa” del 24 aprile 1997**.

Il 19 luglio 1998 ITALFER presenterà lo S.I.A. (Studio di Impatto Ambientale) e contemporaneamente il progetto definitivo del nodo di Firenze (progetto Zevi) sul quale si innesca il problema del **parere contrario espresso dal Ministero B.A.e C.** sulla nuova stazione Belfiore-Macelli. Il problema viene risolto con un artificioso accordo ratificato sul momento e che prevede lo studio di un nuovo assetto per l'area di superficie della nuova stazione. Si tenga presente che nella circostanza vengono approvate **opere complementari**, anche di forte rilevanza ambientale (strada Fortezza-Pancatichi, sistemazione idraulica di parte del Mugnone, ecc.) escluse da ogni verifica.

Lo studio per il nuovo assetto della stazione genera un concorso progettuale preliminare che viene vinto dallo studio **Foster & Arup** (4/10/2002). Il 12 settembre 2003 ITALFER in nome e per conto di R.F.I. S.p.A. deposita il progetto definitivo relativo alla realizzazione della Linea “Passante AV/AC” tra la Stazione di Firenze Castello e Firenze Rifredi (compresa la realizzazione dell'opera di Scavalco tra le prog. Km. 0+864 e Km. 1+784) e del progetto della nuova Stazione AV di Firenze, nell'ambito del Nodo AV di Firenze (progetto preliminare stazione Foster).

La nuova stazione viene rilocalizzata sull'area degli ex macelli, senza più alcuna connessione funzionale con S.M.Novella (dovrà essere prevista una corrispondente nuova stazione di superficie lato Romito per connetterla alla rete ferroviaria esistente, la cosiddetta “Stazione Circondaria”). Il progetto preliminare della stazione, assieme allo **“scavalco di Castello”** sarà approvato in un'ultima conferenza di servizi del 23 dicembre successivo, senza un ulteriore S.I.A. per la stazione e nonostante il mancato parere dell'ARPAT (prot.19585TAV del 20/10/2003) e le forti perplessità espresse da alcune aree tecnico-amministrative della struttura regionale (allegate al verbale della C.d.S. del 23/12/2003).



sito internet: www.coexpami.it

indirizzo e-mail: coexpami@libero.it

CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Innanzitutto occorre evidenziare che ad **oggi non esiste un vero progetto della nuova stazione**, se non in termini di larga massima, forniti dallo studio di progettazione Foster & Arup, in occasione del concorso di progettazione preliminare dell'ottobre 2002, vinto da questo stesso studio. Sulla base di queste sommarie previsioni sono stati eseguiti i programmi di cantierizzazione ed è stato approvato l'intervento, per di più, senza uno specifico procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale, essendo stato considerato sufficiente quello relativo al precedente progetto Zevi.

L'opera nel suo complesso è costituita:

SCAVALCO DI CASTELLO: un rilevato di terra (alto intorno ai 15 metri) che dovrebbe essere utilizzato come scavalco ferroviario, posto subito dopo la stazione di Castello, per impedire la sovrapposizione delle linee ferroviarie dell'A.V. che provengono da Bologna con quelle ordinarie.

SOTTOATTRAVERSAMENTO DI FIRENZE: due tunnel affiancati di c.a 8 km del diametro di circa 9 metri ad una profondità media di 25 m. da Castello a Campo di Marte.

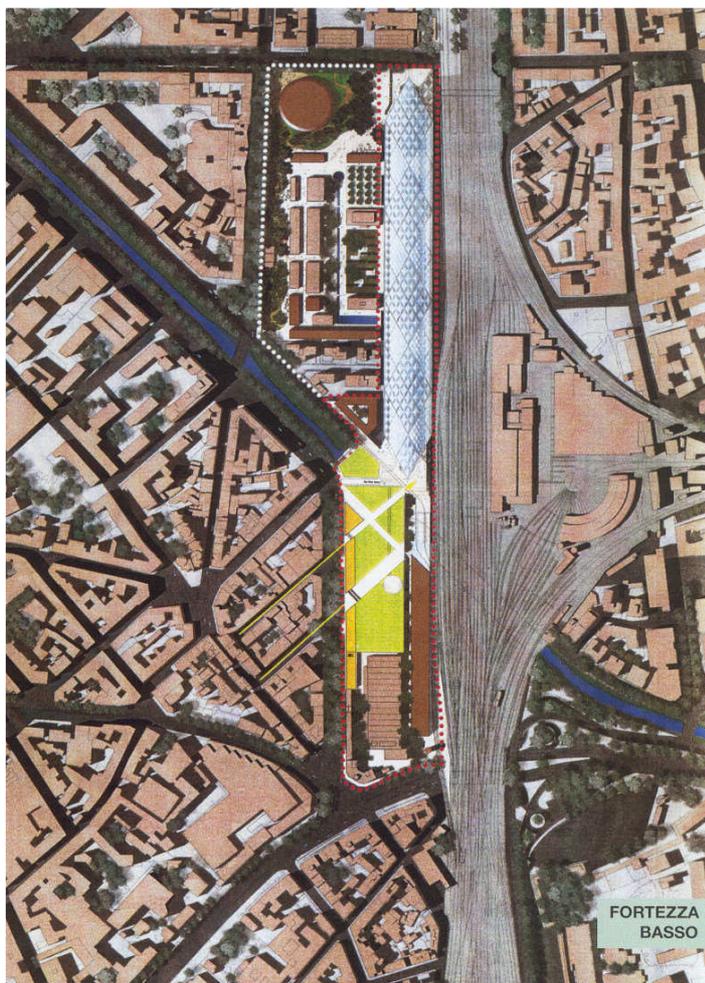
STAZIONE A.V.: una gigantesca buca di 50 x 450 metri, profonda 30 metri, sull'area degli ex macelli, per ospitare la stazione sotterranea dell'A.V. con servizi annessi (centri commerciali, parcheggi, banche, ecc.).

OPERE COMPLEMENTARI:

la contigua area delle ex officine ferroviarie di Viale Belfiore dovrà essere sistemata per il passaggio della tramvia e per la realizzazione di

un **parcheggio multipiano sotterraneo** ed un **terminal autobus sotterraneo** anch'esso, preservando le preesistenze architettoniche vincolate dal Ministero per i Beni Culturali (Ex officina, silos e palazzina del Mazzoni). Nel pacchetto è previsto anche l'**ampliamento del fornice di sottoattraversamento del Torrente Mugnone**, punto critico dell'alluvione del 1992. Inizialmente era prevista anche una **viabilità, in parte sotterranea, per collegare V.le Strozzi, lato Romito con Via Panciatichi** (n.d.r. scolmatore), in luogo della pista di cantiere, già ad oggi realizzata fra l'area della nuova stazione e Via Panciatichi. La previsione è confermata nella proposta di Piano Strutturale.

Resta però da completare la **messa in sicurezza del T.Mugnone a valle del Romito**, per proteggere da allagamenti la vicina trincea della nuova stazione. Questa ineludibile priorità taglia il finanziamento della viabilità suddetta e quindi sostituisce per il momento a tale previsione.



sito internet: www.coexpami.it

indirizzo e-mail: coexpami@libero.it

CANTIERIZZAZIONE DELL'OPERA

Un aspetto particolarmente preoccupante è rappresentato dalle fasi costruttive dell'opera che si prolungherà per un periodo non inferiore ad otto anni (nella più ottimistica previsione ITALFER), con pesanti disagi per la popolazione che vanno ben oltre la sopportabilità temporanea di un normale cantiere.

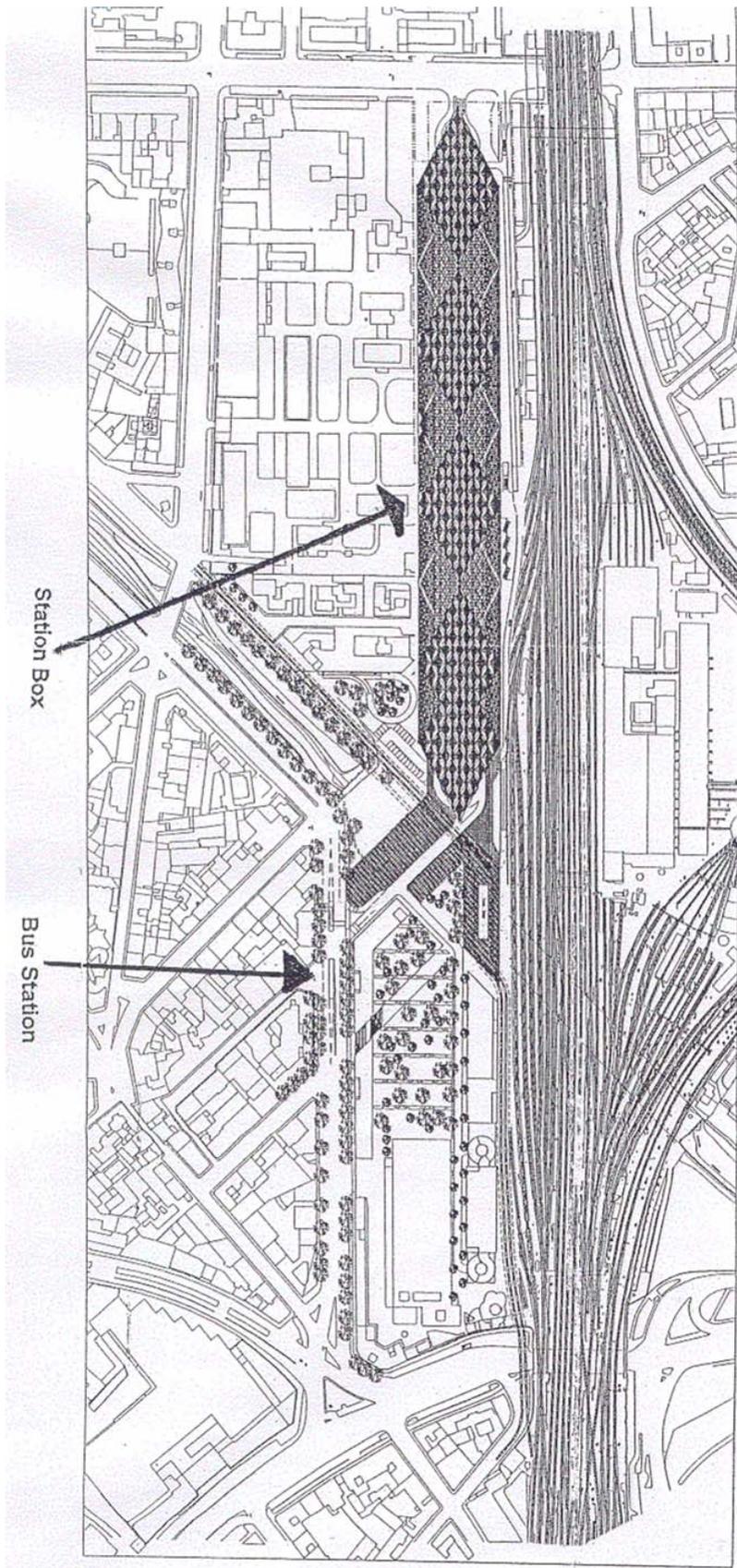
1 -Lo scavalco di Castello è già stato appaltato e comporterà la movimentazione :

- scavi mc. 307.343;
- calcestruzzi mc. 90.220
- acciaio kg. 10.014.090.

Il flusso medio dei transiti di autocarri è stimato in 28,5-33 viaggi/giorno, per un periodo di 12 trimestri di lavoro. Pertanto in tutta la durata prevista si può stimare un totale di viaggi di autocarri pari a 26.500 circa, cioè 53.000 transiti.

2 - Il secondo cantiere dovrebbe essere quello per **la messa in sicurezza del Mugnone**, per ora limitata alla zona di viale Redi. A norma di legge la messa in sicurezza dovrà essere garantita su tutta l'estensione a valle, fino alla confluenza con l'Arno. Si prevede l'allargamento dell'alveo fino a tre volte l'attuale e la demolizione e ricostruzione di due ponti, più il consolidamento di un terzo.

3 - il terzo intervento dovrebbe essere il **"camerone" della nuova stazione** di cui siamo ancora in attesa del progetto esecutivo, che dovrebbe impegnare le aree degli ex macelli e della ex Mukkilatte a cavallo di Via Circondaria. Il materiale di risulta dovrebbe essere smaltito attraverso il corridoio attrezzato fino all'area di stoccaggio di Rifredi (dietro il cimitero) e da qui su camion verso le discariche.



sito internet: www.coexpami.it

indirizzo e-mail: coexpami@libero.it

4 - In contemporanea dovrebbero partire gli **scavi delle due gallerie** da Campo Marte verso il Camerone e da qui a Castello (ultima versione Matulli), i materiali di scavo delle gallerie dovrebbero essere tutti captati da questo cantiere e caricati su treno per le destinazioni di Caviglia e Livorno Guasticce

Alcuni **dati significativi**:

- Area cantiere 100.000 mq. – ex Mukkilatte, ex macelli, ex officine F.S. Belfiore.
- Corridoio attrezzato di circa 2 Km per il trasporto dei materiali di scavo e di approvvigionamento.
- Totale dei materiali di scavo variabile **fra 2 od oltre 3 milioni di mc.**, secondo la tipologia di scavo delle gallerie e compreso il parcheggio ed il terminal bus sotterranei.
- Nel primo anno è previsto un movimento di circa 100 camion al giorno in attraversamento di Via Circondaria e di transito sul corridoio attrezzato con relative operazioni di carico e scarico
- Il cantiere sarà attivo 12 h/g con emissioni sonore sugli edifici circostanti superiori alla norma (65 dB diurni)

Gli edifici più prossimi, comprese le due scuole, la Elementare Rodari e la Media Ottone Rosai, a stretto confine con il cantiere saranno sottoposti ad un impatto acustico superiore ai 65 dB.

Per superare questo problema viene prevista l' "insonorizzazione degli infissi" delle abitazioni interessate.

Limiti di legge: Classe IV DPCM 14/12/97:

Abitazioni: 65/55 dB g/n Siti sensibili: 50/40 dB g/n

Altro aspetto che viene definito rilevante è quello determinato dalle **vibrazioni** che si potranno **manifestare durante lo scavo delle gallerie**, che saranno superiori a quelle stabilite dalla norme UNI, in molte situazioni. Per tutti gli edifici che si troveranno ad una distanza inferiore ai 10 m. si manifesterà un elevato di disturbo (livelli di accelerazione di 80-85 dB), mentre potranno rientrare nella norma soltanto gli edifici che si troveranno ad una distanza superiore a 30-35 m (SIA – Quadro Ambientale).

CONSIDERAZIONI GENERALI

Il complesso degli studi d'impatto ambientale (S.I.A.) eseguiti dalla proponente T.A.V. per conto della Società Ferrovie dello Stato, e le prescrizioni formulate dagli organismi tecnici ed istituzionali, sembrano voler **giustificare in ogni modo la fattibilità del progetto** del "Passante ferroviario e della nuova Stazione A.V. di Firenze" in un **contesto progettuale di larga massima ed in mancanza assoluta di proposte od ipotesi alternative**. Si ha la sensazione che si voglia **realizzare ad ogni costo ciò che politicamente è ritenuto opportuno, rinviando la soluzione dei problemi (tecnici, ambientali, sanitari) al momento in cui gli stessi si manifesteranno**, secondo il principio del **"navigare a vista"**, già dichiaratamente seguito in altre opere. Operazione concettuale, questa, che nega gli stessi principi enunciati dalla legislazione vigente di una corretta progettazione e di un corretto approccio ai grandi problemi di vivibilità delle aree urbane e di tutela del territorio.

In questo contesto la popolazione interessata resta esposta a **profondi disagi sia in termini personali di qualità della vita che sotto il profilo di tutela della proprietà abitativa**.

Tale circostanza potrebbe essere accettabile soltanto in presenza di **approfondite valutazioni in termini di costi/benefici di questa e delle ipotesi alternative, certezze sugli eventi da subire ed adeguate compensazioni rigenerative**.

FP/7 ottobre 2007



sito internet: www.coexpami.it

indirizzo e-mail: coexpami@libero.it