

Associazione di volontariato *Idra*

iscritta al Registro Regionale del Volontariato della Toscana per la promozione e la tutela del patrimonio ambientale e culturale
indirizzo postale: Via Giano della Bella, 7 - 50124 FIRENZE; e-mail idrafir@tin.it; Tel. e fax 055.233.76.65
web <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>
sede: Via Vittorio Emanuele II, 135 - 50134 FIRENZE

totale n. 4 pagine, inclusa la presente (n. 2 pagine di testo + n. 2 pagine di allegato)

Firenze, 31.8.'09

Amministratore Delegato
Ferrovie dello Stato S.p.A.
ing. Mauro MORETTI

Piazza della Croce Rossa, 1
00161 ROMA

fax 06.44.24.13.89
e-mail m.moretti@ferroviedellostato.it

RACCOMANDATA AR

OGGETTO: Linee ad Alta Velocità ferroviaria, servizi merci, sicurezza: richiesta di informazioni.

Gentile Amministratore Delegato,

la nostra associazione è in possesso di un documento di qualche anno fa sul sottoattraversamento di Firenze, a cura della sede TAV. *“Da un testo Italferr”*, si legge sul frontespizio. Si intitola *“Nuove linee veloci a Firenze - Risposte sul progetto - Rielaborazione dallo Studio di Impatto Ambientale e dal Progetto predisposto per la Conferenza dei servizi”*.

Fra i vantaggi che secondo questo documento deriveranno alla città di Firenze dall'esecuzione del progetto di sottoattraversamento, figura il seguente: *“La configurazione che si propone per il nodo fiorentino consente anche un agevole utilizzo delle nuove infrastrutture ferroviarie da parte del servizio merci”*, recita il documento TAV, che aggiunge: *“Nel passante sono previsti circa il 50% dei transiti dei treni merci che graveranno nel nodo all'attivazione dell'opera”*. In più, *“oltre a poter dedicare al servizio merci la dorsale nord – sud, il progetto consente di interconnettere la nuova linea con la linea proveniente da Pisa e Livorno”*.

Leggiamo poi che *“il traffico ferroviario previsto risulta essere il seguente:*

- *linea AV Firenze – Bologna, nel giorno medio 164 treni passeggeri e 51 merci, per un totale di 215 treni/giorno;*
- *linea AV Firenze – Roma sono invece previsti nel giorno medio 200 treni passeggeri e 52 merci, per un totale di 252 treni/giorno;*
- *nel passante AV, tra Castello e Campo di Marte, sono previsti nel giorno medio 146 treni passeggeri e 51 merci, per un totale di 197 treni/giorno”*.

Ma quando transiteranno, questi convogli merci, dalla stazione sotterranea TAV che si prevede di costruire accanto al subalveo del torrente Mugnone?

“Il passante AV nelle ore notturne consentirà il transito dei treni merci attraversanti la città di Firenze”, recita il documento.

Ora, noi abbiamo sentito Lei, gentile ing. Moretti, assicurare nel corso della videochat organizzata dalla redazione di *Corriere.it* il 10 settembre scorso (*“Ferrovie - Alta velocità e nuovi treni: parla Moretti”*): *“La tratta Milano-Roma dovremmo al massimo utilizzarla fino a mezzanotte, dalla mattina presto verso le 6. Anche perché dobbiamo mantenerla (...) A 300 all'ora non si può star sulla linea, dev'esser completamente sgombra”*.

Come si conciliano, ci domandiamo, i contenuti del documento in oggetto (i cui estratti a ogni buon conto Le allegiamo alla presente) con questa affermazione?

Nella circostanza, gradiremmo poter ricevere da Lei anche alcune altre gradite informazioni, dato che gli stessi dirigenti competenti della Regione Toscana non risultano essere in possesso, ad esempio, di documenti che illustrino il modello di esercizio della tratta TAV Bologna-Firenze.

Le chiediamo:

- a. quale/i tipologia/e di merci sarebbe/ro trasportata/e sulle linee AV, in particolare lungo la direttrice Milano-Roma?
- b. quali velocità sono previste per i convogli merci sulle tratte AV?
- c. come si renderebbero compatibili, nelle fasce orarie diurne, il trasporto merci AV e quello passeggeri AV, tenuto conto delle diverse velocità dei convogli?
- d. come si pensa di affrontare l'incrementata esigenza di manutenzione delle infrastrutture AV quando esse dovessero sopportare anche il passaggio dei convogli merci, particolarmente usuranti?
- e. come e dove avverrebbe nell'area fiorentina l'interconnessione fra la linea in arrivo da Pisa e Livorno, il nodo AV e le tratte AV Bologna-Firenze e Firenze-Roma?
- f. come si pensa di gestire nei 60 km di galleria mono-tubo TAV fra Bologna e Firenze sprovvisti del tunnel parallelo di soccorso, dotati di finestre di uscita distanti chilometri e con pendenze fin oltre il 13%, la sicurezza della linea, delle degli utenti e dei lavoratori in caso di incidente, deragliamento, collisione o atto terroristico?
- g. quali apparati logistici, e secondo quale programma di intervento, possiamo attenderci che supportino il trasporto merci sulle linee AV?
- h. quale politica tariffaria è prevista da FS per incoraggiare il trasporto veloce merci su ferro?
- i. come si concilia la volontà di promuovere una "cura del ferro" per le merci con l'apparente dismissione di una serie di importanti aree ferroviarie e/o presidi merci, come nel caso di Porta al Prato a Firenze o di Pontassieve, a pochi km dal capoluogo toscano?

Restiamo in attesa di un cortese riscontro.

Distinti saluti,

il presidente
Girolamo Dell'Olio

In allegato: TAV, Nuove linee veloci a Firenze, Risposte sul progetto – Estratti (n. 2 pagine)

Nuove linee veloci a Firenze

Risposte sul progetto

Rielaborazione dallo Studio di Impatto Ambientale e dal Progetto predisposto per la Conferenza dei Servizi.

A cura della Sede TAV di Firenze (da un testo Italferr)

Redazione di Massimo Spera e Giorgio Pettinà

Organizzazione di Marina Merfi

Via Salvagnoli 1 Firenze tel. 055/4622101 - fax 055/483119

2.2.1 *Per il servizio ferroviario passeggeri e merci afferenti al nodo di Firenze?*

La risposta alla domanda passeggeri è un requisito base dei progetti alta velocità, sia per il traffico attratto dalle nuove linee a lunga percorrenza, sia per la disponibilità che le nuove linee forniscono in termini di riorganizzazione del trasporto ferroviario delle persone nel medio e nel breve raggio.

La configurazione che si propone per il nodo fiorentino consente anche un agevole utilizzo delle nuove infrastrutture ferroviarie da parte del servizio merci (nel passante sono previsti circa il 50% dei transiti dei treni merci che graveranno nel nodo all'attivazione dell'opera). Oltre a poter dedicare al servizio merci la dorsale nord - sud, il progetto consente di interconnettere la nuova linea con la linea proveniente da Pisa e Livorno.

(...)

Il traffico ferroviario previsto risulta essere il seguente:

- ⇒ Linea AV Firenze - Bologna, nel giorno medio 164 treni passeggeri e 51 merci, per un totale di 215 treni/giorno;
- ⇒ Linea AV Firenze - Roma sono invece previsti nel giorno medio 200 treni passeggeri e 52 merci, per un totale di 252 treni/giorno;
- ⇒ Nel passante AV, tra Castello e Campo di Marte, sono previsti nel giorno medio 146 treni passeggeri e 51 merci, per un totale di 197 treni/giorno.

(...)

Il Passante AV, inoltre, nelle ore notturne consentirà il transito dei treni merci attraversanti la città di Firenze.

(...)

5.2 Quali sono i benefici attesi?

(...)

- Risparmio nei costi di trasporto di passeggeri e merci attratti dalla modalità ferroviaria