

Scambisti ad Alta capacità

Riceviamo dai Comitati dei Cittadini di Firenze e volentieri pubblichiamo per le implicazioni che tali ragionamenti rivestono sull'assetto della mobilità fiorentina.

L'Assessore regionale alle infrastrutture Riccardo Conti ha recentemente affermato che, Superato questo equivoco, pur non da poco, dobbiamo tuttavia riconoscere che un cavallo di battaglia di Conti (che lo ripete da anni), cioè quello **dell'Alta Capacità**, che porterebbe le merci dal **porto di Livorno** sull'AV, trasformando la Toscana in un accesso europeo per i prodotti provenienti dall'Oriente, qualche fondamento e interesse ce l'ha. Abbiamo perciò cercato informazioni e ci siamo documentati anche con un sopralluogo.

Ebbene, **RFI** (Rete Ferroviaria Italiana, del Gruppo Ferrovie dello Stato) sta effettivamente realizzando, poco prima della **stazione di Castello**, **nuove connessioni tra i 2 binari dell'Alta Velocità verso monte, il terzo e quarto centrali (per il traffico veloce da Prato) e il quinto e sesto binario** che, dopo alcune centinaia di metri, **imboccano il bivio per Pisa-Livorno.**



Se è questo il sistema della **"Porta d'Oriente"** (un sistema di scambi che compie la traversata dei 6 binari **escludendo persino il vicino parco merci di Castello**) rimaniamo perplessi e dubbiosi.

Non solo **il traffico merci su ferrovia in Italia è quasi scomparso** e non è così facile ripristinarlo, soprattutto sulla linea dorsale ad Alta Velocità, ma, date le condizioni

attuali del materiale rotabile, per consentire al minimo questa operazione sarebbe necessario un **completo rinnovamento di tutto il parco merci** per non mettere fuori uso una tratta appena realizzata. Inoltre, questo traffico **notturmo** potrebbe svolgersi in realtà su un solo binario, poiché l'altro sarebbe riservato **alla manutenzione della linea**, indispensabile per l'Alta Velocità.

E' pur vero che in Europa si registra una certa domanda di **"autostrade viaggianti"** – trasporto di camion su carri a sagoma grande per linee AV – ma non ci pare che le Ferrovie, impegnate come sono nel loro piano di risanamento, siano in grado di impegnarsi seriamente in un progetto del genere.

Insomma, alla fine, ci siamo fatti quest'idea.



L'assessore **Conti**, insieme al Presidente **Martini**, sostiene che la **Toscana** debba diventare (solo grazie alla loro parola) il baricentro del sistema di mobilità europea e il porto di **Livorno** una delle principali porte di accesso di questo sistema. Invece che potenziare la **linea pontremolese** per accedere alla Pianura Padana si è però scelto di far attraversare alle merci mezza Toscana, passando da **Firenze** e poi da **Bologna**.

"A quel punto avremo tutte le carte in regola, e non solo quella della qualità della vita, per attrarre investimenti internazionali" – dichiarava Martini un anno fa.

Viene da chiedersi: **"Presidente Martini ma con tutte queste infrastrutture, che non garantiscono nemmeno il risultato, che fine farà quella qualità?"**

Quali sono allora le ragioni di questa insistenza sull'Alta Capacità dei vertici della Regione Toscana? Un po' una certa

naturale megalomania svilupppista, un po' si sono spinti troppo avanti e non vogliono perderci la faccia. Per questo si sono incaponiti **con le Ferrovie perché gli facessero quei benedetti scambi.**

Le Ferrovie, che non hanno nessuna voglia di accontentarli perché alla Porta d'Oriente non ci credono, alla fine si son decise a fare **qualcosa perché tanto qualche scambio in più non guasta .**

Così Riccardo Conti può continuare a parlare di Alta Capacità.

Lasciamolo parlare, no?