

AL SINDACO DEL COMUNE
di MONTECATINI TERME

Pietro Rosellini
Consigliere Comunale

ALL'ASSESSORE AU CL. PD
COMUNE di MONTECATINI T.

Comune di MONTECATINI TERME	
ARRIVO	
06 LUG. 2016	
Protocollo Generale N°	26867

Ass. Com.
Secretario
Pres. Cons. Com.
Ass. Sind.
Ass. Terr.
AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
COMUNALE DI MONTECATINI TERME

Il sottoscritto Rosellini Pietro, consigliere comunale Pd, chiede a nome dei gruppi di maggioranza consiliare, che venga inserita all'odg del prossimo consiglio comunale la allegata mozione sul raddoppio ferroviario.

Montecatini T. 6 luglio 2016

Pietro Rosellini

COMUNE DI MONTECATINI TERME

Gruppo Consiliare del Partito Democratico

Gruppo Consiliare Lista Civica Montecatinesì

MOZIONE PER LA SOPRAELEVAZIONE DEL RADDOPPIO FERROVIARIO ALL'INTERNO DEL CENTRO DELLA CITTA' DI MONTECATINI TERME

PREMESSO:

- che allo stato attuale, sin dal completamento (1859) della linea ferroviaria Firenze- Pistoia-Lucca-Viareggio (infatti in data 3 febbraio 1859 la linea Ferroviaria Antonia si univa alla Ferrovia Lucchese dando origine all'attuale linea) persiste uno stato di divisione della città di Montecatini Terme generato da detta linea ferroviaria;
- che in data 17 marzo 2003 è stato sottoscritto il protocollo d'Intesa per il potenziamento della tratta Pistoia Lucca fra Regione Toscana, R.F.I. S.p.A., Province e Comuni territorialmente interessati;
- che in data 7 novembre 2008 e in data 1/12/2011 sono stati firmati protocolli di intesa tra R.F.I. e Regione Toscana per "gli interventi di potenziamento della linea ferroviaria Pistoia-Lucca"
- che in data 17 aprile 2008 il Consiglio Comunale di Montecatini Terme all'unanimità deliberava (delibera n. 26) di impegnare la Regione Toscana al finanziamento per gli "interventi di raddoppio e velocizzazione della linea ferroviaria Pistoia-Lucca- Viareggio".
- che in data 7 aprile 2015, con delibera n. 462 veniva approvato lo "schema di convenzione per la realizzazione del potenziamento della linea ferroviaria Pistoia-Lucca prevista dall'art. 33 della L.R. 86/2014"
- che il primo tratto della linea Pistoia Montecatini Terme è già stato avviato in data 13 maggio 2016;
- che costantemente l'amministrazione (tramite il sindaco) da più di un anno monitora e ha continui contatti con Rete Ferroviaria Italiana come documentato anche dalla mozione su "Raddoppio ferroviario" presentata dal Gruppo PD nel Consiglio Comunale del 9 febbraio 2015;
- che nella stessa mozione del 9 febbraio u.s. veniva richiesto a Sindaco e Giunta di continuare nella direzione intrapresa di realizzare il raddoppio ferroviario, il sottopasso pedonale al terzo binario della stazione Centrale (Angiolo Mazzoni) e opere sostitutive dei tre passaggi a livello e percorsi partecipati con la cittadinanza;
- che a seguito di detto consiglio, un gruppo di consiglieri di maggioranza (Rosellini, Morini e Biagini) ha incontrato in data 9 marzo 2015 R.F.I., nella persona del suo massimo dirigente Calogero Di Venuta (Direttore territoriale produzione investimenti), per esporre un esempio di sopraelevazione (redatto dall'arch. Cianciosi) e che R.F.I. in quella occasione il dirigente di R.F.I. ha mostrato la sua disponibilità a prendere in esame questo studio, per valutarne la fattibilità e la convenienza;
- che il partito di maggioranza del Consiglio Comunale si è espresso favorevolmente alla soluzione in sopraelevazione;

CONSIDERATO:

- che da parte di Rete Ferroviaria Italiana attualmente è in fase di progettazione preliminare sia l'intervento di raddoppio ferroviario "a raso" che "in sopraelevazione";
- che la soluzione di raddoppio ferroviario mediante interrimento (sebbene sarebbe quella ottimale) oltre che ormai già superata dai tempi, soprattutto è di difficile realizzabilità vuoi per il notevole maggior costo, vuoi per le importanti problematiche di ordine idrogeologico (si pensi che nella zona Stazione Centro-Succursale la falda idrica sotterranea è ad una profondità di appena 2,5, metri, per contro di uno scavo in trincea che supererebbe gli 8 metri! – per non stare a considerare il grave e probabile pericolo di intercettazione dell'acqua termale, che, secondo gli studi del geologo Chetoni, risale verso le sorgenti termali, a Nord, provenendo proprio dal Padule, posto a Sud), per non parlare dei tempi di interruzione del servizio che sarebbero di gran lunga maggiori di ogni altra soluzione; la proposizione di una simile scelta rimane, allo stato attuale, demagogica e irrealizzabile;
- che la soluzione di "raddoppio ferroviario a raso" è altamente deleteria per i seguenti motivi:

- detta soluzione genererebbe un concreto e ben visibile muro di divisione invalicabile dell'intera città;
 - che i varchi (un primo -pedonale- su Via Tripoli, un secondo -solo pedonale con ascensore- su Via del Salsero, un terzo -pedonale e carrabile a senso unico- su via Marruota) sono grandemente insufficienti a garantire alla città un efficace collegamento Nord - Sud, sancendo di fatto l'attuale divisione; inoltre R.F.I. nel progetto previsto, prevederebbe, in alternativa all'attraversamento carrabile di Via Tripoli, un costosissimo (sia di spesa, che da un punto di vista ambientale) attraversamento in sopraelevazione sulla ferrovia che, partendo dalla rotonda terminale di via Camporcioni, si affiancherebbe alla strada che porta al casello e condurrebbe a Piazza Italia, per altro già congestionata dal traffico conseguente alla mancata sopraelevazione della ferrovia in comune di Pieve a Nievole;
 - i sottopassi che ne conseguirebbero avrebbero seri problemi di agibilità durante i periodi piogge incessanti e sempre più frequenti; permarrebbero infatti i problemi di intercettazione della falda idrica sotterranea, sopra espressi;
 - che sempre detti sottopassi, oltre ad avere dei notevoli problemi di manutenzione, stravolgerebbero completamente il tessuto urbano nelle zone di Largo Kennedy, zona Giardini (davanti la Stazione piccola) e di via Toti davanti la stessa stazione, generando dei veri propri abbassamenti della sede viaria da circa 2 metri a circa 3,50 sotto il livello del piano di campagna
- che per detto raddoppio non esiste, allo stato attuale, una soluzione ideale;
 - che in Europa ci sono molti esempi di costruzioni in elevazione per collegamenti ferroviari e/o metropolitani cittadini, che garantiscono una piena vivibilità delle città dove sono collocate tali soluzioni progettuali;

EVIDENZIATO:

- che la soluzione di sopraelevazione del raddoppio ferroviario è di una lunghezza di appena 700 (settecento) metri circa, con costi quindi abbastanza contenuti;
- che da un incontro avvenuto in data 17 giugno 2016 alla sede di RFI di Firenze, tra Sindaco, Vice Sindaco, Tecnici Comunali, Assessore ai Lavori Pubblici e Responsabili RFI, dai progetti presentati nel corso della riunione è emersa la consapevolezza che la soluzione più idonea per la Città è la sopraelevata;
- che detta soluzione eliminerebbe la necessità dei sottopassi, eliminando sia lo stravolgimento urbanistico prodotto da questi che il loro notevole costo sia di costruzione che di esercizio e manutenzione;
- che l'unica soluzione che garantisca un collegamento molto efficace tra la zona Sud e la zona Nord della città sia la soluzione in elevazione per i seguenti motivi:
 - tale soluzione manterrebbe invariato l'uso attuale dei collegamenti tra zona Sud e zona Nord, che verrebbero liberati dall'interruzione dei passaggi a livello;
 - verrebbe creata ex novo tutta una zona sottostante alla stessa linea ferroviaria con possibilità di uso varia: pista ciclabile, mercato cittadino coperto, luogo di servizi per la città, parcheggi, accesso posteriore ai giardini/orti posti in adiacenza alla attuale sede ferroviaria;
 - tale soluzione sarebbe una occasione unica e storica (la prima dopo 157 anni!!!) per creare una unica città di Montecatini Terme;
- che, quindi, l'unica soluzione realizzabile con costi certi e contenuti sia la soluzione in elevazione;
- che viene giudicato eccessivo (2 anni) il tempo stimato da R.F.I. di "interruzione del servizio" per l'intervento di sopraelevazione ferroviaria;

Il consiglio comunale:

sostiene con convinzione l'intervento di raddoppio in sopraelevazione e incarica il suo organo rappresentativo a continuare il rapporto con R.F.I. per conseguire questo risultato, non escludendo assolutamente l'indizione di un Referendum popolare consultivo, che dia maggiore peso e responsabilità a tale soluzione (di sopraelevazione).