

**Incontro con la stampa
16 febbraio 2018**

Quest'incontro ha l'obiettivo di presentare **due progetti**:

- **Il primo** si attiene strettamente a quelle che sono le ragioni che ci hanno indotto nel 2016 a iniziare il percorso di "*contestazione*" di quelle che erano le intenzioni progettuali di RFI e anche di alcuni esponenti politici di spicco. Il progetto è stato redatto dal nostro consulente Ing. Marco Tobaldini sulla base dei suggerimenti e delle aspettative del comitato e prevede:

- la realizzazione della sopraelevata che partendo dalla stazione centrale sale fino a ritrovare la quota in piano all'altezza dello stadio. Il progetto prevede, come prima ipotesi, due binari di percorrenza dei treni utilizzando una modalità di realizzazione che permette il passaggio dei convogli anche nel corso dei lavori utilizzando locomotori diesel che non necessitano l'utilizzo dell'alta tensione.

In corso di redazione del progetto, necessariamente schematico, discutendo del progetto e facendo simulazioni, ci siamo convinti che le caratteristiche dell'abitato l'ipotesi più realistica e meno impattante da tutti i punti di vista è quella della **sopraelevata a binario unico e l'eliminazione della fermata "Montecatini Centro"**.

La sopraelevata a binario unico nel tratto montecatinese permette:

- L'eliminazione definitiva della divisione dell'abitato e l'integrazione del parco di via Cividale con la piazza Gramsci e l'ex Lazzi.
- La trasformazione degli edifici esistenti in una "**porta della città**" come porta di servizi: turistici, informativi con presidio di polizia municipale, onlus ecc, in parole povere una grande occasione di riqualificazione urbana e sociale dell'abitato limitrofo alla linea ferroviaria e diventare così il *leitmotiv* per una riqualificazione e **rinascita di tutta la città: una rivoluzione di decoro e d'integrazione nell'ottica della riduzione del degrado attualmente esistente**;
- l'eliminazione della stazione centro permetterebbero di "*aprire*" la città e creare una sola Montecatini con la riduzione dei tempi di percorrenza in relazione al binario unico.
- La realizzazione di nuova viabilità ciclabile-pedonale in direzione est-ovest di collegamento con la stazione centrale;
- Il reperimento di nuove aree di parcheggio e/o di nuove aree mercatali;
- **La risoluzione delle problematiche relative alla mobilità con l'eliminazione dei passaggi a livello.**

- **Il secondo, redatto dall'arch. Gianni Sani affronta il problema** discostandosi radicalmente dal punto di vista del precedente progetto e dall'ottica con cui, fino ad oggi, è stato affrontato il problema del passaggio ferroviario ponendosi in una prospettiva allargata alla risoluzione della viabilità nel suo complesso investendo un territorio molto più ampio. (*Tale proposta necessita di approfondimenti e specifici studi di dettaglio ma, nel suo complesso, è assolutamente attuabile.*)

Il tema è semplice: anziché insistere sulle possibili soluzioni di raddoppio che mantengono inalterato il tracciato, si propone di deviare la linea ferroviaria, partendo da Pieve a Nievole, in direzione sud, per arrivare poi in posizione parallela all'autostrada A11 e poi risalire verso nord riallacciandosi all'attuale tracciato come già previsto nel così detto "secondo lotto".

Questo progetto:

elimina completamente la divisione in due parti della città e permette di “liberare” una porzione strategica di città su cui operare una ricucitura urbana fortemente caratterizzata e qualificante e avere, finalmente, una sola **Montecatini**. Tale soluzione rappresenta solo il punto di partenza di una serie di vantaggi e opportunità che il progetto potrebbe portare.

Con l'ausilio della planimetria allegata, si evidenzia quanto segue:

- all'altezza dell'Incom la **linea ferroviaria devia dall'attuale tracciato** e prosegue, mantenendo la quota attuale, in direzione sud ovest, fino porsi parallelamente al tracciato dell'A11 (la soluzione dovrà essere compatibile con la futura “terza corsia”), fino al ponte sul torrente Borra e poi risalire verso nord tagliando attraverso la campagna nel territorio di Massa e Cozzile e ricollegarsi al tracciato storico all'altezza del di via Ficocchio (area Polpini). Risulta evidente che tale deviazione dal tracciato originale di fatto mette in discussione, risolvendola in parte, la viabilità attuale che oramai è al collasso.

Quindi i punti salienti della proposta sono:

- **l'eliminazione** del cavalcavia di collegamento tra il casello autostradale e piazza Italia poiché la nuova linea FFSS passa ad una quota tale da permettere di sottopassare il traffico veicolare e la realizzazione di una una nuova rotonda di smistamento a livello dell'uscita autostrada A11 si transita al di sotto dei binari per arrivare ad una seconda rotonda che distribuirebbe il traffico verso ovest, (direzione cimitero e Piazza Italia, ovvero creando una nuova viabilità d'ingresso a Montecatini e un nuovo accesso a Pieve a Nievole che in questo modo avrebbe un accesso degno vista la situazione che si verrà a creare in tempi brevi con l'eliminazione dei due passaggi a livello di Pieve a Nievole.

- **la modifica della viabilità** nell'area di frangia dell'autostrada compresa tra via del Salsero e via Marruota con l'ipotesi di creazione della **nuova stazione** nell'area dell'attuale Bingo.

- la necessità di **riutilizzo delle stazione Mazzoni e centro** che potrebbero assumere il ruolo di **porte della città nuova**;

- la creazione nel vecchio sedime ferroviario una *ricucitura* di pregio fatta di **verde, servizi, parcheggi e aree per manifestazioni e mercati che implica** un arricchimento paesaggistico che ripropone l'esaltazione delle caratteristiche precipue della città della acque;

- la creazione del **Parco Lineare** con **l'eliminazione di tutte le barriere** e totale integrazione della città in particolare l'inglobamento di aree quali: l'area di scambi FFSS presso la stazione centrale, l'area ex Lazzi, il parco di via Cividale, l'area sportiva del Palavinci fino all'area compresa tra il parcheggio dello stadio e l'ippodromo che conferirebbero una **fluida compenetrazione con il tessuto urbano e sociale della zona**;

Con questo progetto si farà di un limite una opportunità **da divisione a integrazione da perdita di valore immobiliare a rivalutazione dello stesso**.

Il completamento del tessuto urbano potrebbe essere anche la soluzione da adottare nei tratti terminali di via Martini e via Savi (il cui tratto terminale è stato “*venduto*” all'ospedale S. Rita) oggi concluse con il rilevato della ferrovia e domani apribili in continuità con via Castellacci. Il superamento del terrapieno attraverso la modifica dello stesso oltre a dare respiro percettivo all'ambito urbano consentirebbe la realizzazione del percorso pedonale ovest-est.

Probabilmente il primo impatto può indurre a pensare che l'impegno economico e l'impatto sul territorio siano molto forti ma vogliamo evidenziare che tale ipotesi non è finalizzato alla sola risoluzione del raddoppio ma andrebbe ad incidere fortemente e positivamente su

tutta la viabilità della Valdinievole che miopie amministrative e interessi minuti ha impedito uno sviluppo intelligente e soprattutto lungimirante del territorio.

Dobbiamo comunque cominciare a pensare che gli investimenti in termini di miglioramento della qualità degli abitanti e della mobilità e sicurezza sono incommensurabili e quindi diciamo sinceramente che i costi sono un particolare, dobbiamo pensare e vedere senza miopie quindi non all'immediato ma al futuro e dare spazio e braccia al pensiero positivo e alla qualità del vivere e dell'abitare: **le infrastrutture, dobbiamo ricordarlo, sono a servizio dei cittadini e non viceversa.**

Evidenziamo a tal proposito che oramai la necessità di portare il treno "dentro" le città è venuta meno e vi è invece necessità di creare dei nodi scambiatori gomma-ferro come ad esempio è avvenuto a Firenze con il parcheggio scambiatore Villa Costanza.

Oggi presentiamo alla stampa questo progetto che, in occasione delle imminenti elezioni politiche del 4/3 pv, saremo lieti di sottoporre all'attenzione dei candidati del nostro collegio elettorale.

Vogliamo rinnovare l'attenzione dell'opinione pubblica sul "raddoppio" **perché il silenzio assordante che si è creato** è molto inquietante, la politica locale e regionale tacciono ed RFI, come sappiamo, ha congelato la tratta Montecatini – Pescia per la mancanza di un progetto di fattibilità che avrebbe dovuto affrontare già in occasione del progetto preliminare le criticità che l'attraversamento dell'abitato di Montecatini potevano creare.

Come abbiamo visto con la tratta in costruzione, vedi vicenda del sottopasso/cavalcavia a Pieve a Nievole, sembra che i lavori procedano in modo estemporaneo senza che abbiano avuto l'approfondimento previsto nelle diverse fasi di progettazione che dovevano se non eliminare ridurre al minimo le problematiche emerse invece in fase di realizzazione delle opere come quelle che si stanno invece verificando.

L'elemento più evidente rimane **la totale mancanza d'informazione** della popolazione da parte sia di RFI che delle amministrazioni interessate sulle opere e sull'avanzamento dei lavori. Nessuno ha mai avuto il buon senso di esporre il progetto con relativo render delle opere consultabile online ed esposto nelle sedi comunali o uno sportello informativo al quale le persone interessate possano chiedere informazioni o vedere dagli elaborati e chiedere lumi su cosa veramente succede nel loro territorio e/o nei casi specifici alle loro proprietà.

Crediamo ancora che la partecipazione e la buona progettazione siano alla base di risultati positivi e gioire, come hanno fatto i deputati uscenti Fanucci e Bini, per aver dato il via alla realizzazione del raddoppio ferroviario con lo stanziamento di fondi senza che nessuno: dai ministeri alla Regione Toscana si sia poi minimamente preoccupato della qualità e della congruità del progetto sia perlomeno inopportuno.

Vogliamo a evidenziare che la Regione ha recentemente dato il nulla osta per la realizzazione definitiva della terza corsia dell'autostrada e per la messa in opera delle barriere fonoassorbenti fino a Pieve a Nievole ma che, ovviamente non sappiamo bene quando e come verranno realizzate e quale impatto avranno con il territorio e la viabilità esistente che attualmente è al totale collasso per miopia degli amministratori locali e regionali senza che vi sia un prospettiva organica di sviluppo e di coordinamento come appunto è dimostrato dal progetto di raddoppio e che la terza corsia potrebbe solo peggiorare.

