



11/02/2009

Treni a doppio binario, più velocità e problemi

di Ennio Cicali

E' cominciata per le ferrovie l'era della doppia velocità: quella alta, tra Milano e Napoli, quella bassa che interessa due milioni di pendolari, di cui 250 mila sui treni regionali toscani. Un'era che interessa particolarmente la Toscana, la regione più coinvolta nella costruzione della linea dell'alta velocità, con notevoli ricadute sull'intera rete ferroviaria regionale, dal servizio passeggeri a quello merci.

Di mobilità e infrastrutture parla il corposo rapporto presentato nello scorso dicembre dall'assessore regionale ai trasporti Riccardo Conti. Una comunicazione voluminosa dalla quale risultano le opere fatte e quelle da fare, alcune ancora in fase di progetto, nomi che da qualche decina di anni sono all'attenzione della cronaca. Tanti gli interventi da sviluppare, anche per l'utilizzazione dei fondi comunitari, la velocizzazione della Siena - Chiusi, un nodo rilevante che consente il collegamento tra Siena e Roma. Tra le altre opere la velocizzazione dell'Arezzo - Siena - Grosseto; l'interconnessione della Faentina con l'alta velocità, il recupero delle linee Volterra - Saline di Volterra; Lucca - Pontedera; Orbetello - Porto S. Stefano; Follonica - Massa Marittima; Poggibonsi - Colle Valdelsa; Pracchia - San Marcello - Mammiano; Pisa - Tirrenia - Livorno, riqualificazione e potenziamento della Lucca - Aulla; raddoppio della Pistoia - Capostrada e collegamento diretto linea Lucca. Tra le opere in attesa di completamento sono, tra gli altri, gli impianti tecnici dell'Osmannoro e le infrastrutture interporto di Livorno - Guasticce e Prato - Gonfienti, oltre al potenziamento di vari scali merci.

Per molti progetti occorrerà attendere il 2013, termine per il completamento dell'intera rete, compreso il nodo di Firenze, tornato proprio in questi giorni di stretta attualità con l'inizio dei lavori per l'attraversamento della città. A pochi mesi dall'inizio dei lavori ci si chiede ancora se valga la pena di spendere un miliardo di euro per acquistare solo pochi chilometri di velocità in più. I più preoccupati sono i 144 proprietari degli immobili che potrebbero essere interessati dai lavori di scavo. Preoccupazioni di cui si è fatto interprete il capogruppo Udc in consiglio regionale, Marco Carraresi, che ha chiesto al presidente della giunta, Claudio Martini «quali iniziative intende prendere per garantire l'opera di monitoraggio degli immobili e di informazione per la gente che la legge impone ai soggetti istituzionali coinvolti nel sottoattraversamento».

Torna intanto di attualità la fermata di alcuni supertreni alla stazione dello Statuto, un già visto una ventina di anni fa, per eliminare la perdita di tempo per

l'entrata e l'uscita da una stazione di testa qual'è S. Maria Novella. Una soluzione già pensata nel 1987, in alternativa a Rifredi e Campo Marte, quando cominciarono a viaggiare i primi «pendolini». Sembrano passati anni luce, ma siamo punto e capo. Come le polemiche tra chi teme il declassamento di S. Maria Novella, ora già contesa tra regionali e supertreni, o l'abbandono del progetto di sottoattraversamento. Il completamento dei lavori sulla tratta di alta velocità Firenze – Bologna aprirà un nuovo capitolo per il Mugello, legato al ripristino ambientale delle aree già utilizzate dai cantieri e campi base. Di rilevante interesse il recupero delle risorse idriche, nonché gli interventi di conservazione naturalistica, risanamento idrogeologico e valorizzazione ambientale. Da ricordare che è tuttora in corso il processo penale per i danni idrogeologici, la sentenza dovrebbe essere nota tra breve.

Un nuovo capitolo per il sistema ferroviario si aprirà nel 2010 con l'arrivo dei privati che ambiscono di far correre i loro treni sulla linea di alta velocità. Ma questa sarà un'altra storia.

Pendolari: si continua a soffrire

Protesta la provincia di Firenze per il nuovo orario ferroviario delle linee del Mugello, Valdarno e Valdisieve. Protestano gli assessori alla mobilità della Montagna fiorentina. L'aumento dei convogli dell'alta velocità penalizza il traffico locale, sono gli effetti della nuova politica di Trenitalia che punta tutto sui supertreni e penalizza Intercity e traffico locale. Non erano infondate a questo proposito le preoccupazioni di Stefano Boni, segretario regionale della Fit – Cisl (il sindacato dei ferrovieri) all'avvio del nuovo orario, che prevedeva l'utilizzo della direttissima soprattutto per l'alta velocità mentre i treni regionali, interregionali e intercity sono dirottati, almeno per alcuni tratti, sulla linea lenta.

Aumenta intanto il numero di coloro che scelgono il treno per raggiungere il posto di lavoro o la scuola. In Toscana sono ogni giorno 225 mila (erano 160 mila nel 2000), basta guardare i parcheggi intorno alle stazioni. Secondo Erasmo De Angelis, presidente della commissione territorio e ambiente del consiglio regionale, nelle tratte più congestionate, come la Viareggio – Firenze, Livorno – Firenze, Pisa – Firenze, Grosseto – Firenze, Arezzo – Firenze, Prato – Firenze, Lucca – Firenze, si rilevano «criticità e disfunzioni imbarazzanti».

L'unica buona notizia viene dall'entrata in funzione della nuova linea ferroviaria Empoli - Porta al Prato, partita il 31 gennaio come servizio aggiuntivo per i pendolari di quella zona, ma soprattutto in alternativa all'auto per chi si sposta tra Empoli, Montelupo, Lastra a Signa, San Donnino, Le Piagge e Firenze (queste tutte le fermate previste). Un treno ogni ora sia dalla Leopolda (al minuto 48) che da Empoli (ai 41 di ogni ora) dalle 7 di mattina fino alle otto di sera. Purtroppo i lavori non sono ancora finiti e così chi arriva col treno e deve raggiungere il centro o la stazione di S. Maria Novella dovrà salire sugli autobus dell'Ataf, molto numerosi nell'area: ci sono il 17, l'1, il 16 tanto per citare le principali fermate.

Breda bocciata da Trenitalia

«Gravi carenze» con questa motivazione Trenitalia ha disdetto ha comunicato

alla Breda di Pistoia la disdetta della supercommessa di 237 milioni di euro per la ristrutturazione di 901 carrozze ferroviarie. Il lavoro prevede la rimessa a nuovo dei sedili, illuminazione, bagni, riscaldamento e insonorizzazione. In merito al recesso, i consiglieri regionali dell'Udc, Marco Carraresi, Giuseppe De Carlo e Luca Paolo Titoni, hanno presentato un'interrogazione urgente al presidente della giunta sottolineando che il fatto che mette a rischio 1200 posti lavoro, 600 nell'azienda e altrettanti nell'indotto.

L'assessore regionale Riccardo Conti ha risposto, confermando il recesso del contratto, con una comprensibile riservatezza in considerazione dell'importanza del partenariato tra Breda e Trenitalia. Conti ha poi proseguito, ritenendo che «la divergenza sull'efficacia dell'intervento di ristrutturazione delle carrozze, non incidendo sul fabbisogno legato allo sviluppo del servizio, debba portare al più presto ad un ancor più ampio investimento in questo ambito di forniture, cui Ansaldo Breda possa proporre valide e concorrenziali soluzioni».

La risposta di Conti non ha soddisfatto gli interroganti che hanno dichiarato come «la Regione Toscana non può sottovalutare la questione: perché il parco-carrozze di Trenitalia ha bisogno di essere ammodernato —non c'è soltanto l'alta velocità- perché è una rottura di contratto pesante sia sul piano economico che occupazionale, perché il recesso dal contratto riguarda due importanti società pubbliche, per le quali occorre la massima trasparenza, viste anche le motivazioni invocate».