

Treni metropolitani migliori: si può fare senza tunnel tav. L'avrà capito davvero anche Nardella?

scritto da Maurizio Da Re

“Si può fare” non è solo la mitica frase del film “Frankenstein Junior”, ma può diventare il *leitmotiv* dei treni regionali in superficie nel nodo ferroviario di Firenze. Perché si dice che più treni regionali e metropolitani ci saranno anche senza il tunnel dell’Alta Velocità, che però si vorrebbe realizzare lo stesso, anzi no, dopo le ultimissime dichiarazioni sulla possibile stazione AV a Campo di Marte.



*Maurizio Da Re con Enrico Rossi e
Vincenzo Ceccarelli*

Dei treni in superficie ne hanno parlato sia l’ad di Ferrovie, Mazzoncini, in sua recente visita a Firenze, che l’ad di RFI, Gentile, firmando l’Accordo Quadro col presidente regionale Rossi ad aprile. Lo ha detto perfino l’assessore regionale ai trasporti Ceccarelli, annunciando recentemente i nuovi treni metropolitani, che partiranno dal 12 settembre, dalla stazione di Firenze per Prato e Pistoia, e per Empoli.

Ma quali sono le novità-perle di questo ultimo periodo? Nel comunicato stampa di aprile sulla firma dell’Accordo Quadro, RFI e Regione affermano che

in attesa della realizzazione del sottoattraversamento... RFI progetterà soluzioni che consentano di programmare frequenze di collegamenti fino a un treno ogni 10 minuti per Prato, uno ogni 20’ per Empoli, uno ogni 30’ per Pistoia e Montecatini.

Quindi aumenteranno, in parte già da settembre, i treni regionali di “area vasta”. Poi da Rfi arriva la parte più interessante:

avviati gli studi di fattibilità per il quadruplicamento in affiancamento fra

Firenze Rifredi e Firenze Statuto e la realizzazione di un ulteriore binario fra S.M.Novella e Rifredi

Di fatto il nuovo binario SMN-Rifredi sarebbe funzionale al trasporto delle terre di scavo della stazione Foster, così come il raddoppio Rifredi-Statuto servirebbe di notte per le solite terre da portare “a discarica” nel Valdarno. Ma di giorno il raddoppio Rifredi-Statuto sarebbe estremamente utile per incrementare i treni metropolitani, che non arrivano a SMN, cioè la linea Montevarchi-Campo di Marte-Statuto-Rifredi-Prato-Pistoia, Frece e Italo permettendo, specialmente con la novità dell’eventuale stazione AV spostata a Campo di Marte.

Gli unici sfortunati sono ‘quelli’ della linea aretina, pendolari valdarnesi in testa, per i quali Rfi dice che

il servizio rimarrà pressoché inalterato per le relazioni medio-lunghe, ma gli interventi tecnologici e infrastrutturali programmati permetteranno di velocizzare i servizi ed aumentare la regolarità

Insomma sarebbe questo nuovo sistema di segnalamento, che viene citato come “novità” nel contesto eventuale della stazione AV a Campo di Marte, che permetterebbe di far correre i treni in sicurezza l’uno assai più vicino all’altro, fino a tre minuti di intervallo. Ma in realtà non è affatto una novità (come la stazione AV a Campo di Marte già proposta negli anni 90 dall’allora sindaco socialista Morales).

Del sistema di segnalamento ERTMS se ne parla da almeno due anni ed è già previsto nell’accordo RFI-Regione. Anche la regola dei tre minuti fra un Regionale e una Freccia è già in vigore da tempo e lo vedono tutti i giorni i pendolari valdarnesi con gli “inchini” sulla Direttissima, quando li fanno aspettare appunto tre minuti dal passaggio con precedenza della Freccia.

Per il Valdarno e Arezzo ci vorrebbe invece una “vera” novità: i locomotori capaci di arrivare a 200 km/h, così da facilitare la promiscuità fra Regionali e Frece. Ma la Regione Toscana si deve ancora convincere e chissà se deciderà di comprarli questi benedetti locomotori superveloci.

***Maurizio Da Re, portavoce del Comitato pendolari Valdarno Direttissima**

*A pezzo chiuso arrivano le dichiarazioni del Sindaco Nardella **“La TAV di Firenze opera inspiegabile. Chiederò a Ferrovie modifica del progetto”** riprese da **Il Sito di Firenze**. Ecco cosa scrive in merito Maurizio Da Re sulla **pagina Facebook dei Pendolari del Valdarno**.*

Leggo dai giornali di questi giorni che sia Ferrovie che il sindaco Nardella stanno ripensandoci sull'Alta Velocità e il tunnel di Firenze. Sono incredulo. Dopo tanti anni che Comune e Ferrovie hanno sostenuto con forza la realizzazione del tunnel, anche per “liberare i binari di superficie per i treni dei pendolari”, adesso si ricredono e prendono posizioni simili ai No Tav.

L'ultima idea è quella della stazione AV a Campo di Marte, facendoci fermare parte dei treni AV. Ma non è una novità: sono tanti i Frecciargento che già fermano a Campo di Marte, passando poi per Statuto-Rifredi e andando poi al Nord. Poi Campo di Marte stazione dell'AV fa sorridere: è un'idea vecchia, riverniciata a nuovo, risale agli anni novanta. Fu la giunta guidata dal socialista Morales che propose l'utilizzo dei binari di superficie e la stazione a Campo di Marte, ma l'idea venne bocciata dal PCI, allora all'opposizione, che si batté contro, temendo speculazioni intorno a Campo di Marte.

Poi venne sindaco Primicerio, che sviluppò la proposta del tunnel, per avere le tramvie finanziate da FS. E fu nel 2009 l'ex sindaco Renzi, inizialmente critico con la stazione Foster e il tunnel Tav, che riprese l'idea di Campo di Marte, puntando ad attrezzare le zone vicine, ma poi Renzi preferì contrattare con RFI i 90 milioni di compensazione per Firenze.

Ora sembra che l'ad di Ferrovie Mazzoncini e il sindaco Nardella stiano riprendendo e copiando l'ultima versione di Renzi. Anche la grande novità, l'osannato sistema di segnalamento, che permette di far correre i treni in sicurezza l'uno assai più vicino all'altro, fino a tre minuti di intervallo, non è una novità. Sono almeno un paio di anni che se ne parla: addirittura un anno fa come Comitato Pendolari chiesi pubblicamente e ottenni garanzie da Trenitalia e Regione che la tecnologia fosse applicata anche sui treni regionali, quelli che dal Valdarno usano la linea Direttissima, perché altrimenti i pendolari sarebbero stati automaticamente sfrattati e dirottati sulla linea Lenta storica.

E poi la regola dei tre minuti fra un treno Regionale e una Freccia sono già in vigore e lo vediamo tutti i giorni con gli "inchini" sulla Direttissima, quando ci fanno aspettare appunto tre minuti dal passaggio con precedenza della Freccia. Ci vorrebbe invece una vera novità, di cui ancora non ho sentito parlare.

Se la Regione Toscana si convincesse che con i treni regionali a 200 km/h la promiscuità con le Freccie sulla Direttissima sarebbe più facile. senza inchini o ritardi per i pendolari del Valdarno e di Arezzo, allora si che ci sarebbe la novità e la svolta, comprando treni più veloci per i pendolari sulla Direttissima.