

# Alta Velocità e treno metropolitano, ultime bufale e conferme

scritto da Maurizio Da Re

Numerose sono le novità dal nuovo orario ferroviario, in vigore da domenica 15 dicembre, e dal nuovo contratto di servizio fra Trenitalia e Regione Toscana, firmato lo scorso 22 novembre. e valido fino al 2034. Innanzitutto Trenitalia smentisce il presidente Rossi nel suo recente tormentone: "se non si fa la stazione Alta Velocità a Firenze non entra più neanche uno spillo a Santa Maria Novella", E col nuovo orario ferroviario Trenitalia sposta la fermata di oltre una decina di Freccie da Campo di Marte alla stazione di S.M.Novella, senz'altro più conveniente per l'aspetto commerciale.

Non a caso Trenitalia sostiene che le Freccie sono "treni a mercato, a rischio di impresa, in concorrenza con altro gestore", cioè in concorrenza con Italo di NTV. Ma "a Campo di Marte con il nuovo orario rimangono in servizio ogni giorno 4 treni AV". "Una scelta non concordata", ha commentato l'assessore regionale Ceccarelli, probabilmente rimasto di stucco, insieme al Presidente Rossi, per la grossa presa di giro, a loro insaputa. La stazione S.M.Novella è senz'altro la più appetibile di Firenze, per Trenitalia e per la concorrente Italo.



E la futura stazione AV Foster che dovrebbe veder arrivare almeno i treni che fermano a Campo di di Marte, almeno il 10% dei treni AV ? Invece sembra avuto esito positivo la protesta dei 400 pendolari che avranno una Freccia al mattino a Campo di Marte per Roma: forse perché una protesta per una Freccia, rilanciata da Repubblica e Corriere Fiorentino, fa più

notizia di 12.000 pendolari abbonati della linea aretina (Valdarno, Arezzo e Valdichiana) che da 10 anni si arrabbiano per i cosiddetti "inchini", ovvero le precedenze che i treni regionali vengono costretti a dare alle Freccie e agli Italo per l'ingresso sulla Direttissima, all'altezza di Firenze Rovezzano, dove c'è il vero collo di bottiglia del nodo ferroviario di Firenze. E dire che con il nuovo orario gli inchini potrebbero ancora aumentare in presenza di nuove Freccie sulla

Direttissima.

Ma non ha fatto notizia più di tanto neppure il nuovo contratto di servizio Trenitalia-Regione Toscana, che sembra cancellare per i prossimi 15 anni ogni ipotesi di treno metropolitano, tanto osannato dal presidente Rossi e dal sindaco Nardella, nel caso della costruzione del tunnel Tav e della (presunta) liberazione dei binari di superficie. Infatti nel contratto si prevede di acquisire un centinaio di treni nuovi, per oltre metà nuovi diesel per le linee minori non elettrificate, e gli altri nuovi, piccoli se non in doppia composizione, per sostituire gli attuali vecchi treni a media lunga percorrenza: quindi quale sarebbe il “materiale rotabile” da utilizzare per l’immaginario futuro treno metropolitano ogni 10 minuti nel nodo fiorentino? Ma la cosa del nuovo contratto che indigna i pendolari del Valdarno è il ricordo di una frase pronunciata dal presidente Rossi nell’estate 2014, quando dichiarò che non avrebbe firmato alcun contratto con Trenitalia, “finché non sarà garantito che i treni regionali passino avanti all’alta velocità, i pendolari hanno diritto ad arrivare in orario”.

E intanto gli inchini sono continuati e continueranno, e il contratto di servizio è stato firmato prima il 30 luglio 2016 e adesso c’è addirittura un’altro contratto, lunghissimo, fino al 2034, che non dà alcuna speranza ai pendolari del Valdarno e della linea aretina.

**\*Maurizio Da Re**