Treni, disagi sulla Firenze-Arezzo-Chiusi

Autore : Redazione

Data : 28 Aprile 2018

Ceccarelli scrive all'Autorità dei Trasporti

Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie.

Vincenzo Ceccarelli, assessore ai trasporti della Regione Toscana, ha inviato una lettera al presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ART, Andrea Camanzi, "per segnalare la situazione di grave disagio dei viaggiatori pendolari toscani che percorrono in treno la tratta Firenze-Arezzo-Chiusi sulla direttrice Firenze-Roma".

La lettera è inviata per conoscenza anche al ministro Graziano Delrio, all'ad di RFI Maurizio Gentile e all'ad di Trenitalia Orazio Iacono.

Ceccarelli sottolinea come il peggioramento delle *performance* dei treni regionali rispetto al livello raggiunto nel mese di ottobre sia da ricercarsi in prima battuta nell'elevato numero di treni Av in transito nel nodo di Firenze, portando la tratta urbana al limite della saturazione. Una situazione intollerabile, evidenziata dalle "giuste e sacrosante proteste dei pendolari".

Ceccarelli termina la lettera chiedendo quale sia la posizione ufficiale dell'Art, in quanto Organismo di Regolazione. Se cioè, secondo Art sia bene primario il riempimento della capacità di rete, oppure garantire la qualità e la puntualità del servizio per tutti gli utenti.

Ecco il testo integrale della lettera:

> Gentile Presidente,
> Le scrivo per segnalare la situazione di grave disagio dei viaggiatori pendolari toscani che si trovano a percorrere in treno la tratta Firenze - Arezzo - Chiusi sulla direttrice dorsale Firenze - Roma.
>
> Come è noto, l'assenza di un sistema AV di sottoattraversamento del capoluogo toscano, i cui

lavori continuano a subire pesantissimi ritardi, porta alla conseguenza che il nodo fiorentino è gravato in superficie da un pesante traffico misto di treni del sistema AV, di treni del servizio universale, di treni regionali del servizio pubblico locale.

Questa condizione rende particolarmente difficoltosa la gestione della programmazione dei servizi in particolare nella tratta "urbana" tra gli estremi di Firenze Castello e Firenze Rovezzano, passando per le stazioni intermedie tra le quali Rifredi, SMN e Campo Marte, percorsa giornalmente da oltre 300 treni.

Da sempre le difficoltà di circolazione nel nodo si riflettono in modo molto amplificato soprattutto in entrata / uscita verso sud dal Capoluogo, avendo ricadute pesanti in particolare in direzione Valdarno - Arezzo - Roma, dove alla linea storica "lenta", si affianca la linea DD la quale, pur non risultando infrastruttura "specializzata", come ad es. le tratte Firenze - Bologna, Bologna - Milano, Roma - Napoli, è utilizzata dall'intero traffico AV dell'asse fondamentale Milano - Roma - Napoli.

La Regione Toscana, consapevole di tali difficoltà, ha preceduto alla sottoscrizione dell'Accordo Quadro ex D.Lgs. 112/2015 per l'assegnazione della capacità pluriennale della rete, con la stipula di un'intesa finalizzata, tra l'altro, a garantire, nel rispetto delle regole previste dal PIR, la massima attenzione e cura per i trasporti regionali, in particolare di adduzione al nodo fiorentino, anche in previsione degli elevati livelli di performance richiesti a Trenitalia nell'ambito del Contratto di servizio sottoscritto per gli anni 2015 – 2023.

Ciò nonostante un attento monitoraggio dei servizi svolto nel corso degli ultimi tempi, soprattutto incentrato sul nodo fiorentino e sulla tratta Firenze - Valdarno - Arezzo, ha portato alla constatazione di come, nel corso dell'ultimo periodo - dopo un miglioramento registrato fino al mese di Ottobre - a partire dal mese di novembre 2017 si sia avuto un costante e preoccupante peggioramento delle performance dei treni regionali, che accusano quotidianamente pesanti ritardi soprattutto nelle stazioni intermedie del percorso, in particolare nelle fasce orarie pendolari, quelle che maggiormente interessano gli spostamenti da e per Firenze e che, a norma di Prospetto Informativo della Rete, dovrebbero essere tra le prime ad essere tutelate. Vanificando in questo modo il costante e consistente impegno della Regione per qualificare il servizio di Tpl su rotaia.

Nel corso di specifici incontri tenutisi con il Gestore della Rete, è emerso chiaramente come la causa prima di tale peggioramento sia da ricercarsi proprio nell'elevato numero di treni AV di collegamento Nord - Sud e viceversa in transito nel nodo di Firenze, appesantita ulteriormente a dicembre,con l'inserimento di ulteriori 34 treni AV in transito, che hanno reso la tratta "urbana" di Firenze, già dichiarata di "limitata capacità", oramai al limite della "saturazione", con le conseguenze in termini operativi che ciò può comportare.

In particolare se in termini teorici di programmazione tali livelli di servizio possano risultare compatibile con le caratteristiche tecnologiche dell'infrastruttura, è evidente come in fase di gestione operativa, le inevitabili anomalie di circolazione dovute a cento cause diverse, unitamente alla attività di manutenzione ordinaria della rete e a quant'altro di non inizialmente prevedibile, determinino ricadute negative a cascata sull'intero servizio, con conseguenze negative sulle prestazioni dei treni AV che ogni giorno segnano pesanti ritardi in arrivo a Roma e Firenze, incompatibili per un collegamento "Alta Velocità", ma soprattutto sulle prestazioni dei treni regionali che per primi scontano le conseguenze di tale situazione, pur con il massimo dell'attenzione prestata dal Gestore della Rete.

Tale situazione è oramai intollerabile, come dimostrano le giuste e sacrosante proteste dei nostri pendolari che subiscono ogni giorno i maggiori disagi. Nel confronto con il gestore della rete è apparsa chiara la necessità di avviare un percorso progettuale per risolvere i problemi

infrastrutturali che attualmente caratterizzano il nodo di Firenze, ma si tratta di un percorso lungo e complesso. La situazione esistente, però, necessità di risposte immediate.

Tutto ciò considerato diventa per noi fondamentale conoscere ufficialmente la posizione dell'Art, in quanto Organismo di regolazione, su questo tema: ovvero se, nella gestione della capacità complessiva della rete ferroviaria, sia bene primario quello di garantire ai treni Av l'impegno integrale di tale capacità, anche con la consapevolezza che questa scelta genera in gestione effetti negativi sulla regolarità degli stessi treni Av e su quella dell'intero servizio regionale, o se invece – come ci pare di poter dire con riferimento a vostre precedenti direttive e indicazioni – il bene primario da tutelare non sia quello di garantire un servizio adeguato a tutti coloro che in Toscana e in Italia, utilizzano ogni giorno i servizi Regioni o Av per raggiungere il luogo di lavoro o di studio.