

“Caporetto” treni: la linea raddoppia

TRA quattro anni, salvo imprevisti, i pendolari della linea Firenze-Lucca-Pistoia potrebbero

tirare un sospiro di sollievo. Lo stesso governatore Rossi durante uno dei suoi viaggi a bordo

dei regionali la definì come la Caporetto dei treni toscani. Tutta colpa del binario unico, che

costringe i treni a ritardi e soppressioni in caso di problemi sulla linea, anche piccoli.

ADINOLFI A PAGINA V

IPENDOLARI LA LINEA PIÙ PENALIZZATA DAL BINARIO UNICO SARÀ PRONTA NEL 2020

Svolta la “Caporetto” dei treni: Firenze-Lucca-Pistoia raddoppia

GERARDO ADINOLFI

CHISSÀ come sarà, tra quattro anni, il trasporto ferroviario in Toscana. Quando, per il 2020, secondo i piani è prevista la fine dei lavori del raddoppio della linea Firenze-Lucca-Pistoia ma anche del sottoattraversamento di Firenze. «Se i tempi saranno rispettati — ha detto il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi — allora faremo davvero un passo da gigante verso la modernizzazione delle infrastrutture». Solo altri quattro anni, dunque e poi, salvo imprevisti, i pendolari potrebbero tirare un sospiro di sollievo. Almeno quelli della Firenze-Lucca-Pistoia, che lo stesso Rossi durante uno dei suoi viaggi a bordo dei regionali definì come

la Caporetto dei treni toscani. Tutta colpa del binario unico, che costringe i treni a ritardi e soppressioni in caso di problemi sulla linea, anche piccoli. Tutto questo, con il raddoppio, potrebbe però finire. I lavori sono partiti ufficialmente ieri mattina, con il primo colpo di ruspa e alla presenza di Rossi, dell'assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccarelli e dell'ad di Rfi Maurizio Gentile. Un investimento totale di 450 milioni di euro, di cui circa 250 finanziati dalla Regione. Nel dettaglio, per il primo lotto Pistoia-Montecatini serviranno 200 milioni di euro e i restanti 250 per il secondo lotto di interventi fra Montecatini e Lucca. «Il raddoppio è un cambiamento storico — ha detto Rossi —

garantirà tempi di viaggio certi e più rapidi e un aumento della capacità di traffico sulla linea». Che già ora vede ogni giorno 40 mila viaggiatori. Un numero che, a fine lavori e con una linea più efficiente potrebbe aumentare, anche fino al 50% in più. I nuovi binari si affiancheranno a quelli esistenti e avvicineranno Lucca e le altre città della linea, diminuendo i tempi di percorrenza, a Firenze e quindi all'alta velocità.

Proprio sui Frecciarossa l'ad di Trenitalia Barbara Morgante ha risposto, a distanza, alla provocazione del governatore Rossi che ieri aveva lanciato durante un viaggio in Freccia dalla classe standard «affollata di bagagli e persone» il suo “treno

socialista”: «Più posti per la seconda classe e meno nelle altre quasi sempre vuote», aveva detto il governatore. Morgante però risponde: «Il 50% dei clienti Frecciarossa è business, il restante viaggia per vacanza, studio, commissioni. Tutti i livelli di servizio: standard, premium, business e executive hanno un elevato tasso di occupazione, questo mix consente di mantenere l'equilibrio economico del servizio pur avendo la stragrande maggioranza dei biglietti standard venduti con gli sconti». In sostanza, secondo l'ad, un aumento dei posti nell'ex seconda classe sottratti dalle prime porterebbe «con molta probabilità un aumento del prezzo di tutti i biglietti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Trenitalia replica a Rossi sui Frecciarossa: con più posti in seconda classe più cari tutti i biglietti

VIA AL POTENZIAMENTO

Raddoppia la linea ferroviaria Firenze-Lucca-Pistoia