

Il trenino del Casentino rompe il monopolio Fs verso Firenze? Lo scenario di due diretti (mattina e pomeriggio). Se ne discute in Regione

IL «TRENINO» diventa grande. Magari non sarà mai un Freccia Rossa ma perlomeno aspira a correre sugli stessi binari. Eh già, si chima Tft ed la società Lfi che gestisce il servizio ferroviario sulle linee del Casentino e di Sinalunga, ma adesso si candida (soprattutto viene candidata) a diventare una sorella minore di Nfv, l'azienda dei treni ad alta velocità di Montezemolo e Della Valle che per prima romperà lo storico monopolio delle Fs sulle grandi direttrici nazionali. Il «trenino», per carità, ha ambizioni più modeste, ma potrebbe sostituire Trenitalia nella gestione di una parte del traffico passeggeri sulla tratta Arezzo-Firenze. Rompendo anche in questo caso un monopolio contro il quale quotidianamente si scagliano i pendolari lamentandone tagli e disservizi. Perlomeno questo è lo stato dell'arte dopo che la questione è approdata in Regione, per la precisione nella settima commissione consiliare, quella per le infrastrutture. Le Fs fanno le bizze, soprattutto con gli Intercity? Bene, grazie tanto ma non sono più gli unici in grado di gestire le corse. Questo in sostanza il succo del dibattito cui hanno partecipato anche tre consiglieri aretini, Vincenzo Ceccarelli, del Pd, Marco Manneschi, dell'Idv, e Paolo Ammirati, del Pdl. L'ipotesi per ovviare ai tagli di Trenitalia c'è già: un convoglio che parta dal Casentino e fra Arezzo a Firenze si trasformi in un diretto, senza nessuna fermata intermedia. CONVIENE PERÒ riassumere. L'11 dicembre entrerà in vigore il nuovo orario invernale Fs che taglia sì un Eurostar da Roma (quello delle 20,15) ma conferma sostanzialmente tutti i treni pendolari per e da Firenze, come da contratto di servizio con la Regione. Attenzione, però, perchè il contratto di servizio non riguarda gli Intercity, cioè i convogli a lunga percorrenza che Trenitalia gestisce in piena autonomia. Ecco allora che un paio di Intercity sono già spariti da qualche mese: quelli che partono da Arezzo alle 8,55 e al ritorno da Firenze alle 17,30. Le Fs non li considerano remunerativi e li hanno sottoposti dunque al colpo di scure. Decisione che ha fatto dissotterare l'ascia di guerra ai comitati dei pendolari, i quali si sono fatti sentire anche nella seduta della commissione regionale infrastrutture. Eppure Trenitalia nicchia ancora, fa finta di non sentire. Di qui la proposta di Ceccarelli, con il consenso degli altri aretini: c'è Tft (la vecchia Lfi) che da un pezzo aveva manifestato l'intenzione di entrare anche nel servizio Arezzo-Firenze, approfittando della liberalizzazione dei binari. Perchè non approfittarne per chiederle di surrogare Trenitalia nelle due linee soppresse? Nelle prossime settimane, Tft sarà chiamata in commissione a dire se è ancora interessata a gestire le linee, ma la risposta, anche alla luce delle ambizioni dell'attuale dirigenza, guidata da Massimiliano Dindalini, pare scontata: ci stiamo. Con lo scenario, appunto, del treno Casentino-Arezzo-Firenze la mattina cui si affiancherebbe una corsa di ritorno nel pomeriggio. Più o meno negli orari degli Intercity tagliati. IL PROBLEMA semmai è quello del rapporto con Rfi, altra società del gruppo Fs che gestisce i binari un tempo sottoposti a monopolio e ora aperti a tutti, tanto che ci sono già società austriache e tedesche che gestiscono linee internazionali. Per non dire dell'alta velocità di Montezemolo e Della Valle. Il «trenino» che deborda sulla tratta Arezzo-Firenze dipende appunto da un'eventuale trattativa Rfi-Tft. Se la Regione spinge per la società aretina, diventa più facile. Ma i giochi sono ancora tutti da fare.