

Ferrovie, è guerra tra Regione e Trenitalia. Il Governo “batta un colpo” se punta sulla mobilità sostenibile. Il Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi diffonde la lettera inviata all'ad Trenitalia Mauro Moretti.

La polemica tra la Regione Toscana e le Ferrovie è soprattutto nel merito. Rimanendo solo ai fatti degli ultimi tempi: il “taglio” degli intercity (non solo in Toscana) da parte di Trenitalia (poi in parte salvati grazie alla mobilitazione delle regioni). Ora la proposta del nuovo orario ferroviario, che entrerà in vigore a metà dicembre, che penalizza, sempre per quanto riguarda i servizi veloci (Av esclusa) in particolare la tratta Firenze-Arezzo e Valdichiana, vista la mancata sinergia con il servizio di trasporto ferroviario regionale

L'assessore a infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli ha scritto agli amministratori delegati di Rfi e Trenitalia per denunciare queste criticità (e la mancanza di condivisione per le decisioni prese) che avranno come conseguenza il peggioramento del servizio.

Da parte sua Moretti ha invitato i pendolari che si lamentano con le ferrovie per i disagi, a rivolgersi a chi fa i programmi di trasporto, cioè le Regioni, affermazione che ha fatto andare su tutte le furie Rossi. «Moretti pensi a far arrivare i treni in orario, si prepari a non bloccare i treni nell'eventualità di neviccate e ci rifornisca nei tempi previsti i nuovi treni che abbiamo contrattualizzato.

Ci rivolgiamo al governo nazionale, da cui attendiamo ancora le risposte che non abbiamo avuto. Ad esempio ci piacerebbe sapere se il governo intende metterci in condizioni di effettuare una regolare gara pubblica, veramente competitiva per il trasporto regionale».

Intanto per toccare con mano l'entità dei disservizi e dei disagi che devono affrontare ogni giorno i pendolari, questa mattina il presidente Rossi, accompagnato dall'assessore Ceccarelli, ha effettuato un viaggio, a sorpresa, su un treno regionale dal Valdarno a Firenze e poi ha postato le prime impressioni su facebook: «Arrivato a Firenze Campo Marte in orario. Treno sovraffollato, anche se, mi dicono, un po' meno del solito. Dalla stazione di Figline solo posti in piedi. Ho incontrato la vicesindaco di Montevarchi Elisa Bertini (anche lei pendolare) e sempre casualmente il portavoce dei pendolari del Valdarno, Maurizio Da Re.

Voglio fare questo giro, in incognita, nelle tratte toscane per capire e vedere direttamente pregi e difetti del trasporto regionale per poter sostenere al meglio una pressione su Trenitalia, sul rispetto degli orari, sulla fornitura dei nuovi treni, sugli interventi da realizzare per migliorare il servizio. Fino ad oggi si sono spesi miliardi per l'alta velocità e solo spiccioli per i pendolari: uno squilibrio che deve essere corretto. Questo è l'obiettivo- ha concluso Rossi- e voglio arrivare fino in fondo».

Questa iniziativa ci pare opportuna e lodevole, ma quello che è necessario capire, al di là delle polemiche, è quale tipo di mobilità ritiene prioritaria il governo nazionale e quale azione intende esercitare nei confronti di Trenitalia e Rfi per le inadempienze lamentate dalla Regione Toscana (e da altre), confermate dai cittadini pendolari.

Se il governo, come talvolta ha dichiarato, intende puntare sulla mobilità sostenibile bisogna riqualificare il servizio ferroviario rendendolo sempre più competitivo in rapporto all'utilizzo dell'auto privata, anche nei piccoli e medi tragitti.

Il Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi diffonde la lettera inviata all'ad Trenitalia Mauro Moretti.

#siamotuttiPendolari Enrico Rossi scrive a Moretti

"Detto, fatto. Ho scritto a Moretti, ai parlamentari toscani e ai membri della Commissione Trasporti di Camera e Senato. Ho raccontato problemi e disagi dei pendolari sulla tratta Arezzo-Firenze e Viareggio-Firenze. Ho trovato una situazione critica, segno dell'abbandono delle linee regionali da parte di Ferrovie. Ho scritto anche al ministro Lupi, per sollecitare un intervento del governo a favore dei treni locali, che ogni giorno trasportano 3 milioni di passeggeri".

"Il trasporto regionale deve essere efficiente, decoroso e confortevole. Come vi ho detto non mollo. Domani prenderò un altro treno per ulteriori verifiche. Non stupitevi se mi trovate alla stazione perché #SiamoTuttiPendolari"

Così Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana, introduce su Facebook la lettera inviata all'Amministratore Delegato di Trenitalia.



Carissimo Moretti,

un vecchio adagio dice che "l'occhio del padrone ingrassa il cavallo". Essendo il presidente della Toscana e dovendo occuparmi del "cavallo" di ferro ho deciso di vedere con i miei occhi lo stato effettivo del trasporto regionale di cui Voi siete i gestori.

Questo mio viaggio sui treni regionali mi consente di verificare disagi e problemi dei pendolari che vorrei segnalare alla Vostra attenzione affinché possiate intervenire per migliorare il servizio, sapendo che la Regione, come dimostrano anche le recenti scelte, è interessata e disponibile.

C'è poi anche un altro scopo, che è quello di mantenere vivo l'interesse della politica e dei media sul funzionamento di questo servizio, che a mio avviso è stato enormemente trascurato, concentrando tutta l'attenzione e gli investimenti sull'Alta Velocità.

Per questo invierò, per conoscenza, questa lettera anche ai parlamentari della Toscana e ai membri della Commissione trasporti della Camera e del Senato, confidando che produca qualche effetto.

Dai gestori del servizio invece mi aspetto una risposta puntuale alle questioni emerse durante questi viaggi e che di seguito Vi segnalo, ben sapendo che non a tutto si può dare immediata soluzione.

1) Linea Motevarchi-Firenze.

Ho preso il treno alle 7.08 alla stazione di Montevarchi. Una struttura che si presenta bene con una biglietteria aperta, una sala d'attesa calda e pulita. La linea è complessivamente ben servita con numerosi treni.

Anche se problemi non mancano: relativi al materiale rotabile e all'infrastruttura, che è diventata insufficiente causando notevoli disagi e ritardi.

A testimonianza della vecchiaia e usura del materiale si può notare che il treno – sempre per Firenze -, che precede quello in cui salirò, è lunghissimo, composto da vecchie e riciclate carrozze, tanto che per spingerle sono necessari due locomotori; insomma una soluzione raffazzonata che testimonia i ritardi enormi accumulati nel ricambio dei treni destinati ai pendolari.

Il treno su cui salgo è un Vivalto, caldo e ospitale, ma già alla stazione di Figline si riempie come un uovo e i viaggiatori restano in piedi accalcati su corridoi e scale; i pendolari mi dicono che in quella circostanza era meglio del solito; usualmente si viaggia pigiati come sardine. Sono stato informato che una settimana dopo siete intervenuti aggiungendo una carrozza e rispettando così gli accordi presi con l'assessore Vincenzo Ceccarelli.

Ma i problemi non sono finiti. Infatti se il nostro treno arriva puntuale a Firenze quello successivo riporta invece un ritardo di ben 45 minuti, scatenando le ire dei passeggeri sulla mia pagina facebook.

Quando un treno accumula un ritardo simile vuol dire che qualcosa non ha funzionato.

Questa volta mi dicono che la responsabilità è dovuta agli scambi gelati. Pensavo che dopo la mia protesta del 2010 si fosse proceduto ad attrezzare tutta la rete regionale di scambi riscaldati elettricamente.

Mi par di capire invece che non è così. Mi domando cosa si aspetta; il costo di queste tecnologie non supera qualche decina di migliaia di euro.

Dal 2010 ci risulta che si sia intervenuti sugli snevatori (scaldiglie) soltanto nell'anno in corso.

Ad esempio, solo per limitarci alla linea tirrenica:

- stazione di La Spezia C.le (installati 18 snevatori che entreranno in funzione dal 15/12/2013; nel 2012 nessun snevatore in opera);

- stazione di Pisa C.le (installati 35 snevatori attivi dal novembre 2013; nel 2012 nessun snevatore in opera) e bivio Mortellini -tra Pisa e Livorno- installati 2 snevatori quando ancora nel 2012 nessun snevatore era in opera).

Considerato che in assenza di scaldiglie i Piani Neve di Rfi prevedono fortissime riduzioni del servizio, fino ad arrivare alla sospensione, vi chiedo dunque: il piano di installazione delle scaldiglie quando sarà completato definitivamente? Ci si fermerà solo alle città capoluogo o, come io ritengo, interesserà tutta la rete regionale?

L'altro tema che mi viene posto anche dalla Vicesindaco di Montevarchi, che ho incontrato sul treno, riguarda il viaggio di ritorno pomeridiano. Mi spiego: l'aumento dei treni sulla linea di Alta velocità,

utilizzata anche da parte dei regionali, costringe spesso i treni del pomeriggio ad attendere il transito di quelli veloci che hanno la precedenza.

Mi dicono che si sta pensando di trovare soluzioni a queste pause che provocano continui ritardi di 15-20 minuti con disagi per migliaia di persone.

Vorrei essere informato su quali iniziative sono in corso; quale è il loro costo e quali i tempi di realizzazione

2) Linea Pistoia-Firenze. Martedì 10 dicembre mi sono recato alla stazione di Pistoia che, come sai, si dirama verso Firenze e verso Bologna (con la vecchia Porrettana) e verso Lucca-Viareggio con un binario unico.

Qui è ancora fresca la figuraccia fatta domenica, sempre da Trenitalia, con il treno dei mercatini della montagna realizzato anche con il contributo della Regione, partito con 400 viaggiatori e mai arrivato a destinazione perché bloccato nei pressi di Piteccio a causa del dislivello che non riusciva a superare; si è dovuti ricorrere al servizio sostitutivo dei bus sciupando così una giornata di festa e di valorizzazione del treno e della montagna pistoiese.

L'idea di rilanciare a fini turistici le linee minori, anche per poterle conservare e utilizzare per i pendolari, è per noi una scelta strategica. Ma vi domando: voi siete in grado di garantire che anche i turisti non restino a piedi? Noi vorremmo fare questa scommessa non solo sulla Porrettana ma anche sulle altre linee storiche e minori. Ripeto: voi siete interessati a questa prospettiva?

Come dicevo martedì ho preso il treno delle 7.40 da Pistoia, dove ho trovato una gran folla di studenti lavoratori, inferociti per i ritardi che registrano usualmente i treni sia in direzione di Firenze che verso Viareggio. La situazione era veramente estrema, con numerosi treni che viaggiavano con ritardi superiori a trenta minuti.

Pare che tutto questo si ripeta di frequente, così mi hanno confermato alcuni pendolari con cui ho parlato, e che potreste verificare anche dalle vostre email che regolarmente ci inviate sull'andamento del servizio. Il mio treno, quello che sarebbe dovuto partire alle 7.50 per Firenze è stato soppresso. Sono quindi salito sul treno in partenza per Firenze alle 8.32 transitato da Pistoia alle 8.50 e arrivato a Firenze alle 9.32, anziché alle 8.06 come da orario.

Qui non è tanto questione di materiale rotabile anche se ho trovato una carrozza gelida e con il bagno fuori servizio. Il guasto principale e la causa del ritardo sembra in questo caso riguardare la linea, dunque l'infrastruttura ferroviaria.

Questa volta a difettare è stato l'impianto di distanziamento tra le stazioni di Porcari ed Altopascio e, successivamente, è stato un guasto agli impianti nella stazione di Serravalle Pistoiese. Ma a quanto ci risulta è tutta la linea che avrebbe bisogno di una maggiore manutenzione, soprattutto nella tratta a binario unico che collega Viareggio a Pistoia.

Trasformare quella tratta a binario unico in una a doppio binario sarebbe il vero salto di qualità per la Toscana e renderebbe il servizio anche per Lucca e Viareggio competitivo con l'auto.

In treno con i pendolari scambio di opinioni

Siamo fortemente determinati a fare questi investimenti sui due binari; investimenti il cui valore complessivo dovrebbe aggirarsi oltre i 300 milioni. Siamo disposti a fare la nostra parte ma vorremo sapere se Rfi è disposta a fare la sua; magari utilizzando parte di quei 3 miliardi che lei ing. Moretti ha dichiarato di voler investire sui treni regionali. Intanto la Regione ha stanziato per la Pistoia-Montecatini circa 35 milioni per l'eliminazione dei passaggi a livello, di cui 11 passaggi a livello già da marzo 2014, quando i Comuni avranno pronte tutte le conformità urbanistiche.

Chiedo fin d'ora che si proceda quanto prima all'appalto dei lavori. Ma intanto non si può star senza far nulla perché quello che ho visto in questi giorni, e che purtroppo come dicevo tende in misura più o meno grande a ripetersi spesso, non è un servizio ma il suo contrario.

Un disservizio che lascia gli studenti a spasso nelle stazioni perdendo ore di lezione, mentre chi deve timbrare il cartellino e non ha orari flessibili viene costretto ad usare altri mezzi per i propri spostamenti.

L'incertezza sugli orari crea tensioni, proteste, angosce e stress; nonostante tutto questa linea ha registrato un aumento degli utenti di oltre il 20% in cinque anni a riprova delle potenzialità che potrebbe avere se rimodernata e resa efficiente e affidabile.

Dunque occorre progettare e finanziare il raddoppio, far partire i lavori dei sotto passi, accanto a un intervento urgente di RFI sulle tecnologie di segnalazione e su quant'altro necessario – ad esempio una buona manutenzione – può essere fatto per migliorare la rete ferroviaria.

Sarebbe molto utile se RFI inviasse a seguito di queste richieste una risposta che ci metta in condizioni di poter assicurare gli utenti della linea sul nostro e vostro impegno.

Possiamo avere dimenticato molte cose e forse siamo stati imprecisi sia nell'analisi che nelle richieste formulate ma ciò che ci preme è mantenere viva l'attenzione e sollecitare gli interventi necessari per dare ai cittadini miglioramenti apprezzabili sulla percezione di un diritto fondamentale come quello alla mobilità; quella linea è sostanzialmente sotto il limite di ciò che è essenziale e che dovrebbe essere garantito.

Concludiamo così i due viaggi sulle tratte sopra descritte.

In attesa di ricevere una vostra risposta, con sincera stima e rispetto vi salutiamo

L'Assessore alle Infrastrutture
Vincenzo Ceccarelli

Il Presidente
Enrico Rossi