Data: domenica 02.11.2014

IL TIRRENO

Estratto da Pagina: 9

TRASPORTI » LE MANOVRE FERROVIARIE

Pisa-Firenze in 35 minuti, il resto si vedrà

Saranno garantiti nove milioni di investimenti, ma i comitati dei pendolari sono in fibrillazione: altre penalizzazioni?

di Ilaria Bonuccelli

Il piano sarà presentato a novembre. Accordo e obiettivo, però, sono già pattuiti fra Regione e Rfi: arrivare da Pisa a Firenze, con il treno, in 35 minuti. Quello che Ferrovie devono, ora, garantire alla Toscana è che i treni veloci - studiati anche in funzione della nuova (presunta) alleanza fra i due aeroporti - non mandino in tilt il traffico pendolare. Il rischio c'è, malgrado la linea a doppio binario. Già negli ultimi mesi il trasferimento dei primi Frecciabianca dalla Tirrenica alla Pisa-Firenze ha fatto accumulare ritardi sui regionali. Ma le Ferrovie replicano a questa obiezione con un asso nella manica: un investimento di 9 milioni (o giù di lì) anti-ritardi.

Linea elettrica potenziata: i treni viaggeranno a 180 km

Il progetto delle Ferrovie - secondo quanto illustrato giovedì nell'incontro a Roma con la Regione - prevede interventi su due fronti: il primo sul potenziamento della linea elettrica del tratto Pisa-Firenze che corre a 2 binari da Pisa a Montelupo fiorentino e a 4 binari da Montelupo a Firenze. Il potenziamento è necessario per garantire una maggiore tensione elettrica ai treni veloci: per accorciare i tempi di percorrenza da Pisa a Firenze (e viceversa), infatti, i convogli dovranno procedere a 180 chilometri orari e non a 150 chilometri.

Il progetto sarà illustrato alla Regione entro novembre

Treni a distanza più ravvicinata

Il secondo intervento servirà per migliorare le tecnologie di controllo del traffico dalle quali – secondo i tecnici - anche oggi dipendono la maggior parte dei ritardi accumulati dai treni regionali che interferiscono con gli orari dei Frecciabianca spostati dalla Tirrenica alla linea Pisa-Firenze. In sostanza, la nuova tecnologia consentirà di migliorare il controllo sulla distanza che intercorre fra un treno e l'altro: i convogli potranno, così, susseguirsi a distanze più ravvicinate e il traffico ferroviario potrà essere intensificato «in tutta sicurezza». In pratica, se finora i treni dovevano viaggiare a distanza (le cifre sono ipotetiche) di 1000 metri l'uno dall'altro, dopo il miglioramento delle tecnologie, potranno viaggiare a 500 metri l'uno dall'altro. Così si recupereranno i ritardi dovuti alla commistione fra treni veloci e treni pendolari.

Lavori sui binari.

Ma non sarebbe ancora tutto. Per assicurare un'ulteriore velocizzazione della linea - e avvicinare ulteriormente Pisa a Firenze - le Ferrovie avrebbero anche intenzione di intervenire sull'infrastruttura per correggere le curve presenti sulla linea, secondo quanto si apprende in Regione.

Più tensione, tracciato con un percorso più lineare e una tecnologia per il transito di convogli a distanza ravvicinata: alla fine è così che le Ferrovie pensano di velocizzare il traffico su una delle dorsali più importanti della Toscana.

Si velocizza per spostare altri Frecciabianca?

Eppure il progetto non convince tutti. Anzi nei pendolari solleva molti dubbi. Non solo in quelli della linea Pisa-Firenze che temono ulteriori ritardi per i propri treni. C'è timore anche fra i pendolari della linea Pisa-Livorno-Grosseto che, a ogni cambio di orario, temono di vedersi sparire un treno veloce dalla Tirrenica. «Non è molto chiaro - osservano i comitati di pendolari - a che cosa serva ridurre la percorrenza tra Pisa e Firenze di 8-10 minuti, a fini turistici se questa scelta deve avere ripercussioni sugli orari dei treni degli studenti e dei lavoratori, come abbiamo già sperimentato con i Frecciabianca spostati dalla Tirrenica. Il timore che abbiamo, semmai, è che gli investimenti programmati sulla Firenze-Pisa non siano tanto finalizzati a migliorare il traffico ordinario fra le due città, quanto a preparare il terreno per nuovi spostamenti di Frecciabianca dalla costa».

Del resto questa è da anni la strategia delle Ferrovie. Anche con l'orario invernale 2014 era previsto il trasloco di un'altra coppia di Frecciabianca. Poi l'operazione è stata sventata dalla segnalazione precoce dei pendolari e da una pressione fortissima esercitata dalla Regione attraverso uno strumento di trattativa importante: il rinnovo del contratto ponte quinquennale (con Trenitalia) per il servizio regionale. Un rinnovo temporaneo, in vista dell'indizione della gara europea «a libero mercato» per l'assegnazione dell'appalto da 250 milioni l'anno. La firma è prevista tra dicembre e, al massimo, gennaio.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel 2015 avvio al raddoppio della Lucca-Pistoia

Il progetto esecutivo è atteso in tempi brevi. La Regione è sicura che il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca inizierà nel 2015. E che nel giro di pochi anni i ritardi dei treni locali fra Lucca e Firenze verranno archiviati, visto che questa è una delle linee peggiori in Toscana.

Anche se il progetto da 270 milioni circa non è stato ancora consegnato, è probabile che l'intervento di realizzazione del secondo binario inizi da Pistoia verso Montecatini: sembra che questo sia il tratto più critico della linea. Una volta completato, si procederà con il raddoppio della Montecatini-Lucca.

Nessun finanziamento, al contrario, è stato previsto per la realizzazione del secondo binario fra Lucca e Viareggio. In compenso, è in corso una trattativa tra Firenze e Rfi per la revisione del contratto quadro che deve procedere di pari passo con la firma del contratto ponte per il servizio regionale: a Rete ferroviaria italiana, infatti, la Regione ha chiesto garanzie specifiche sulle tracce dei treni, la sicurezza, la manutenzione «in modo che Trenitalia possa svolgere il servizio di trasporto locale bene, senza avere giustificazione per eventuali disservizi».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Data:
domenica 02.11.2014

IL TIRRENO

Estratto da Pagina:
9

La stazione di Pisa affollata di pendolari (foto archivio Muzzi)

Uno dei treni Frecciabianca che viaggiano ancora sulla linea Tirrenica

Interventi per garantire tensione ai convogli che viaggiano a 180 km orari e aumentare la frequenza. I dubbi: «Ci si prepara a spostare le Frecce dalla Tirrenica»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.