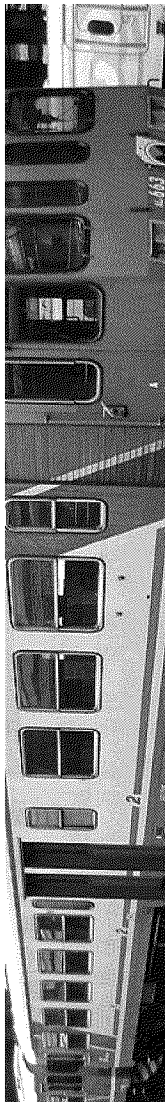


# 5 linee da mettere a posto

A cura di **Giulio Gori**

**Il Valdarno**

**Direttissima, non per tutti  
«Passa sempre per prima  
l'Alta velocità»**



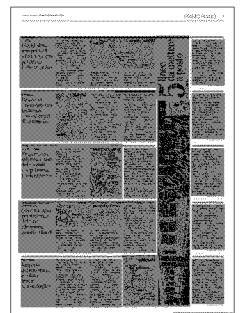
La parola l'ha indirettamente suggerita il comandante Schettino, ma l'«inchino» sui binari è assai diverso da quello in mare: il punto è a chi spetti la precedenza, tra Alta velocità e treni pendolari, e a chi invece tocchi inchinarsi e aspettare il proprio turno. Per i pendolari del Valdarno, di Arezzo e della Valdichiana, la vicenda si declina con il frequente declassamento su una linea più lunga e più lenta: dalla Direttissima Figline-Firenze, dove viaggiano anche gli Alta Velocità, alla ferrovia riservata ai soli regionali che passa per Pontassieve. «Nessuno



sfratterà i treni regionali dalla linea Direttissima» hanno rassicurato le Fs, subito prima di annunciare lo spostamento sperimentale di due treni (fuori dall'orario di punta)

sulla linea lenta: obiettivo, dimostrare che separandoli dall'alta velocità si possono guadagnare 5 minuti. Ai pendolari, la sperimentazione non piace, «sa di beffa»,

specie perché, per dirla col portavoce Maurizio Da Re, «i singoli sfratti avvengono da mesi» all'insaputa degli stessi viaggiatori che lo scoprono solo una volta che sono saliti sul treno. Da parte sua, l'assessore regionale ai Trasporti, Vincenzo Ceccarelli, incontrando i pendolari ha spiegato che lo «sfratto» non si farà e chi paventa il contrario è «in malafede». Così, dai viaggiatori la reazione è netta: «Sono allora in malafede tutti i pendolari del Valdarno che segnalano le deviazioni?».



**Il Mugello**

# Promessa e risarcimento fantasma «Stessi mezzi di 15 anni fa»



Sono i vecchi Aln degli anni '80 la causa del braccio di ferro tra la Regione e i pendolari della Faentina, la linea che va da Firenze a Faenza, attraverso Vaglia, Borgo San Lorenzo e Marradi. Tutto comincia nel '99 con la riapertura della linea, chiusa dalla seconda guerra mondiale, come contropartita offerta al Mugello per i disagi dei cantieri dell'Alta velocità. Ma il pacchetto avrebbe dovuto contenere anche l'elettrificazione della linea; nulla da fare, una volta ricostruita la ferrovia, ci si accorse che le gallerie erano

troppo basse per la posa della catenaria. Così, quella promessa fu convertita in moneta: 31 milioni di investimenti, mai arrivati dallo Stato. E pensare che da anni i pendolari reclamano treni a gasolio nuovi, al posto dei vecchi Aln. Piano piano i moderni Minuetto hanno preso campo sulla linea, e il 14 dicembre doveva segnare il definitivo addio agli ultimi treni con le porte a soffietto; eppure, ogni giorno i pendolari ironizzano sui social network pubblicando le foto degli Aln: «Da dicembre solo Minuetto sulla Linea Faentina.

Sì, ma di quale anno?». «È da giugno 2012 che la Regione propone il 100% della copertura con i nuovi treni. Siamo ancora aspettando», tuona la portavoce Cristina Tarchiani. Pochi giorni fa, Paolo Omoboni, sindaco di Borgo ed ex leader dei pendolari, ha ammonito la Regione: «Il credito dei 31 milioni non si esaurisce con l'arrivo di qualche treno nuovo». Specie perché le carrozze nelle ore di punta non bastano e i viaggiatori sono costretti a stringersi come nei «carri bestiame».

**Le valli lucchesi**

# Troppe corse saltate a causa dei vandali «Aspettiamo le telecamere»

In tempi di internet, succede che i pendolari siano più efficienti dei migliori bollettini d'informazione. Così, sulla linea Aulla-Lucca-Pisa, c'è chi, come il giovane portavoce Michel Rocchiccioli, ogni giorno pubblica in rete un resoconto dettagliato di tutti i disagi vissuti dai viaggiatori: ritardi, guasti, soppressioni. Eppure, per una volta, i pendolari sono i migliori alleati di Trenitalia. In cima alle richieste che arrivano dagli utenti della linea, c'è una delle rivendicazioni storiche delle Fs: difendere i treni (e le stazioni) dagli atti di vandalismo. Così, alcuni mesi fa i pendolari chiesero al prefetto di Lucca, Giovanna Cagliostro, più controlli nelle stazioni dove i treni vengono parcheggiati durante la notte; perché se per le Ferrovie gli atti di vandalismo sono un importante danno economico, per i pendolari si traducono in soppressioni, per la necessità di mandare i treni in officina per le riparazioni; ma anche in disagi per chi deve attendere la propria corsa in una stazione malandata. Così, ora, la linea è in trepidante attesa dell'installazione, da parte della Provincia, di telecamere di sicurezza in 16 stazioni tra la Garfagnana e la valle del



Serchio, con la speranza che facciano da deterrente ai malintenzionati. Ma i pendolari restano in guardia anche sugli altri fronti, e aspettano anche notizie su nuovi treni e ristrutturazioni alla linea ferroviaria: dopo l'inverno da incubo dello scorso anno (quando si arrivava a collezionare, in un solo giorno, ben sei corse con ritardi sopra l'ora e mezzo), «dal nostro monitoraggio, la puntualità sulla Lucca-Aulla in queste settimane ha superato sempre il 90% - dice il portavoce Rocchiccioli - per il momento siamo in attesa».

**La Volterrana**

# Oltre un anno per il ritorno del ferro Ma quanti guasti e ritardi



Sulla linea che va da Cecina a Saline di Volterra, il de profundis all'ultimo treno fu suonato nell'estate del 2012. Un anno fa, era il 16 dicembre 2013, la rinascita, con il ritorno delle corse (otto al giorno) sulla vecchia ferrovia inaugurata nel 1863. Per i

pendolari sembrò una boccata d'ossigeno, ma a distanza di un anno lanciano la provocazione: meglio tornare indietro e ripristinare gli autobus tra Cecina e Volterra, dicono alcuni di loro. In realtà, nella Valdicecina in pochi vorrebbero davvero

abbandonare la ferrovia, ma i disagi sono così tanti che l'idea del «meglio il bus» viene usata come pungolo per convincere le Ferrovie dello Stato e la Regione a fare di più: «Io credo — scrive sul suo profilo Facebook Martina Mori, di Pomarance — che l'interesse di tutti sia avere un servizio adeguato, funzionante, puntuale, che permetta a tutti di andare a scuola, a lavoro, a fare il turista a Volterra o a Cecina o in altri posti. Nessuno è contro il treno! Tutti sono contro uno scarso servizio!». Di che si tratta? Ritardi frequenti, guasti sulla linea e ai passaggi a livello, un ponte mai ristrutturato che costringe i treni ad attraversarlo a dieci km/h e, testimoniano i pendolari, persino i topi che mangiano i cavi sui binari mandando in stallo la circolazione dei «nostri» treni. Dalla Regione, i disagi vengono riconosciuti; ma nessuna intenzione di arrendersi, dopo lo sforzo fatto (800 mila euro all'anno e l'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli premiato da Legambiente proprio per questo) per far ritornare i treni sulla linea della Valdicecina.

**Porrettana**

# Riaperta dopo la frana e subito ferma (causa foglie)

Troppa salita. E i treni arrancano. Il caso era esploso un anno fa, l'8 dicembre, quando un treno speciale dedicato ai mercatini della Porrettana (a bordo c'era anche la presidente della Provincia Federica Fratoni) si era fermato lungo un tratto in forte pendenza, costringendo tutti i passeggeri a scendere e a salire su un autobus. Dopo la frana dello scorso 5 gennaio, a Corbezzoli, la linea è stata riaperta ai pendolari solo il 14 dicembre. Il ritorno in scena non è stato però fortunato: il 15 dicembre, infatti, le foglie cadute sui binari lungo la

salita hanno fatto slittare le ruote al primo treno della mattina, provocando dei ritardi anche ad alcune corse successive. Trenitalia assicura che un treno senza passeggeri passa tutti i giorni prima dell'entrata in servizio, proprio per tener pulite le verghe. Ma qui l'esigenza di una buona manutenzione è ancora più importante visto che la linea è a binario unico: basta un treno che si ferma e tutto si inceppa. Con la riapertura, a lamentarsi degli ingorghi sono anche gli automobilisti: troppo lunghe, denunciano sui social network, le attese ai passaggi a livello. Tuttavia, non tutto dipende dalle Fs: la montagna pistoiese frana di continuo; così, la tenuta della ferrovia dipende da quella dei versanti. Era successo così anche per la frana di Corbezzoli: Rfi ha dovuto riparare le verghe, ma Regione, Provincia e Comune (di Pistoia) si sono dovuti accollare i costi del fianco della montagna scivolato giù. Pensare che la «Ferrovia dell'Unità d'Italia», finita di costruire il 3 novembre 1864, è tutt'ora riconosciuto come uno dei capolavori dell'ingegneria ottocentesca.

