Cosa succederà se non si farà più il tunnel per i treni ad Alta velocità? Il tappo alle linee dei pendolari, il piano metropolitano da ridisegnare

Tav sopra, il rebus dei regionali

La talpa che deve scavare il tunnel è pronta da mesi alla stazione di Campo di Marte, ma potrebbe non entrare mai in funzione se il premier Renzi riuscirà nella sua volontà di stoppare il sotto attraversamento fiorentino dell'Alta velocità. Un tema da già affrontato quando era sindaco, ma poi fece retromarcia, e tornato di attualità dopo il vertice a Palazzo Vecchio col sindaco Dario Nardella. Da Rfi e dalla Regione Toscana nessuno parla.

Il tunnel ferroviario fu deciso ed appaltato nel quadro del progetto di potenziamento di tutto il servizio ferroviario, in particolar di quello regionale, e per permettere la nascita di un servizio su rotaia metropolitano, che servisse tutta l'area fiorentina ma anche Prato, Pistoia e Montevarchi con frequenze da tram, cioè treni ogni 15-20 minuti. Un disegno che vedeva l'Alta velocità alla stazione dei Macelli di Firenze e Santa Maria Novella liberata per il solo trasporto regionale, metropolitano e veloce ma non Tav.

Il progetto di sviluppo del servizio regionale e metropolitano è già pronto e fa parte dell'accordo quadro 2016-2026 che sarà firmato domani tra Regione e Rfi, con un potenziamento «medio» della capacità di servizio del 5%, il tunnel realizzato, una nuova stazione in viale Guidoni, davanti alla fermata del tram sfruttando i binari ferroviari già esistenti, il quadruplicamento dei binari tra Statuto e Rifredi, il potenziamento del tratto Rifredi-Santa Maria Novella. Obiettivo, creare un servizio metropolitano tra Firenze e Prato con treni ogni 15 minuti, aumentare la frequenza dei collegamenti per Montecatini, Empoli sfruttando la stazione di Rifredi in cui saranno spostati i treni che oggi si fermano alla Leopolda, Montevarchi come «porta» dell'aretino. Il tutto con anche — appunto — i binari lasciati liberi dall'Alta velocità e miglioramenti su linee «delicate» come quelle verso Viareggio e Lucca ma anche sulla linea verso Siena se sarà raddoppiato il tratto Empoli-Granaiolo o la Faentina, via Pontassieve

Ma se il tunnel non si farà cosa potrebbe cambiare? La premessa è che oggi nel nodo fiorentino passano 185 treni ad Alta velocità al giorno (erano solo 50 nel 2011), circa un terzo del totale dei treni e che questo «peso» rimarrebbe occupando binari e frequenze, anche in caso di potenziamento dei binari nei tratti fiorentini per i quali comunque vanno trovati i soldi. Il tragitto oggi più penalizzato dalla presenza dell'Alta velocità è quello Firenze-Prato, ma anche le linee regionali verso Empoli (le più difficili in cui gestire l'incremento del servizio senza tunnel), Pisa, Livorno, Lucca e verso sud passando dalla stazione di Campo di Marte continueranno a dover fare i conti con lo spazio orario «occupato» dai treni veloci. Idem per la stazione di Santa Maria Novella: se non sarà liberata dall'Alta velocità non sarà possibile centrare gli obiettivi di servizio metropolitano e regionale fissati. Ad oggi — spiegano gli addetti ai lavori — non è possibile quantificare la minor frequenza o il minor numero di treni disponibili sulle varie tratte del nodo fiorentino se l'Alta velocità rimarrà in superficie, anche perché non esistono simulazioni in merito, ma l'intera organizzazione andrebbe rivista, insieme alla crescita del servizio metropolitano. I treni veloci in superficie, inoltre, continuerebbero a confliggere con quelli regionali che hanno la precedenza solo se non ci sono ritardi: in caso di problemi è infatti il centro di controllo di Bologna che decide se far passare prima i treni ad Alta velocità o quelli regionali in base al «minor danno» arrecato al servizio nazionale, fatto che spesso privilegia i treni veloci. Sull'altro piatto della bilancia le risorse non spese da Rfi nel tunnel potrebbero in parte essere usate per il nodo fiorentino o su altri interventi in Toscana

Oggi in Toscana usano i treni regionali circa 235.000 persone (con 56.000 abbonati) e circolano poco meno di 950 treni al giorno. L'accordo quadro prevede che la capacità di traffico sulla rete ferroviaria toscana passi da 22,5 milioni di treni chilometro/anno a 23,6 milioni di treni chilometro/anno nel 2026, con più puntualità delle corse. Vedremo se con o senza il tunnel dell'Alta velocità.

Mauro Bonciani

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il conflitto tra regionali ed Alta velocità è il problema principale da risolvere se non si farà il tunnel ferroviario

185

I treni ad Alta velocità che ogni giorno passano a Firenze

600

Circa sono i **treni totali** che passano a Firenze ogni giorno

23,6

Milioni di km -treni l'anno è l'obiettivo di servizio al 2026: +5% rispetto ad oggi

La rotta

● Il vertice riservato in Palazzo Vecchio tra il **premier Matteo Renzi**, accompagnato dal sottosegretario **Luca Lotti**, e il sindaco **Dario Nardella** dello scorso 5 marzo ha affrontato il tema delle **grandi opere**

● Si è parlato di treni ad **Alta velocità**, tramvie, aeroporto e dello stadio a Novoli. E dell'addio definitivo **del G7** a Firenze

● Renzi ha indicato come priorità il **tunnel del tram** sotto il centro storico al posto del tunnel Tav, ribadendo le tesi che aveva da sindaco

● Ad oggi la **«talpa»** per l'Alta velocità è ferma in attesa del via libera del ministero dell'Ambiente

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.