

# TUTTO COME AI TEMPI DEL GRANDUCA. O QUASI

## Scenari

di **Mario Lancisi**

**N**on succedeva da undici anni uno scontro di treni su un binario unico. Era il 2005, Crevalcore, provincia di Bologna: morirono diciassette persone. La tragedia spinse Rfi, la società delle Ferrovie che gestisce l'infrastruttura ferroviaria, ad adottare sistemi tecnologici in grado di evitare gli scontri su un binario in cui i treni transitano nelle due opposte direzioni. Si chiama «Scmt» il sistema di controllo che blocca un treno nel caso in cui per errore transiti nonostante il segnale rosso. Un sistema di cui non era provvista la linea pugliese tra Corato (Bari) e Andria, quella cioè in cui è avvenuto la tragedia di martedì. Un sistema di sicurezza che è invece installato nei binari unici presenti in oltre dieci linee della rete ferroviaria toscana, che si snoda per 1.479 chilometri, tra paesi e campagne, in un panorama quasi sempre di grande bellezza. La circostanza ci rassicura, ma resta il problema che i binari unici sono comunque troppi in Toscana e i treni spesso sono costretti a fermarsi per permettere lo scambio con quello che viene dalla direzione opposta. Le conseguenze sono la via crucis quotidiana dei pendolari: orari dilatati, andamento lento, ritardi incompatibili

con i tempi della nostra economia e della vita sociale. Si registra un gap profondo tra la mobilità e l'evoluzione della società toscana. Questi sono i giorni del dolore per le vittime, dei soccorsi ai feriti e della solidarietà alle famiglie colpite dalla tragedia. Ma Toscana chiama Puglia. Due regioni da sempre vicine. Passata l'emergenza umanitaria, la Toscana dovrà seriamente interrogarsi sul proprio sistema ferroviario. Abbiamo, ci dicono gli esperti, la stessa lunghezza di rete degli anni Trenta. Non possiamo non riflettere politicamente sullo scandalo di una rete di binari unici che sono la causa prima dei ritardi dei treni pendolari e danno la misura quasi plastica di una regione in affanno. Emblema dello scandalo è la linea che da Firenze, passando da Pistoia e Lucca, finisce a Viareggio, e unisce la Toscana centrale a quella costiera, snodo fondamentale dell'economia regionale. C'è chi si è provato a comparare i

tempi di percorrenza, e ha scoperto che se oggi occorre un'ora e mezzo (se tutto va bene) per arrivare da Firenze a Viareggio, alla fine dell'Ottocento ci si impiegava il doppio di tempo. Non si è progredito granché dai tempi del Granduca, o giù di lì. Dopo anni di annunci qualcosa però si muove. Da qualche settimana sono stati appaltati i primi lavori sul tratto da Pistoia a Lucca, circa 47 chilometri e 40.000 pendolari al giorno. Il taglio del nastro, se i tempi saranno rispettati, è previsto per il 2020 e forse allora si potrà andare da Firenze a Viareggio in un'ora e il treno diverrà competitivo con l'auto. «Sarà una svolta storica: questa linea è così da

oltre 150 anni», sottolineò il governatore Enrico Rossi. Che conosce bene la Firenze-Viareggio: alla fine del 2013 a sorpresa si recò a Pistoia per salire sul treno dei pendolari delle 7,32, ma il convoglio fu soppresso per guasti tecnici. Da allora Rossi ha deciso di ingaggiare una battaglia per ammodernare la rete ferroviaria e rendere efficienti i treni pendolari, che sono il cuore della Toscana che lavora e studia. Parole e buone intenzioni però non bastano più. La Toscana rischia l'isolamento. Una regione senza ali, come da anni denunciavano gli industriali. Finita su un binario unico, lento, ottocentesco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Da Firenze a Viareggio serve ancora un'ora e mezzo. I lavori sono stati avviati, ma l'economia incalza...**

