

LE DOMANDE, LE RISPOSTE

Treni veloci e/o treni pendolari Tutte le carte che sono in gioco

Alta velocità, nodo fiorentino, tunnel, pendolari, binari unici. Per capire quanto e come tutto questo è collegato abbiamo chiesto a Stefano Maggi, docente in Storia delle comunicazioni e dell'economia ed esperto di trasporto ferroviario, di chiarire quali sono criticità e opportunità delle diverse soluzioni. Maggi accetta di rispondere, con una premessa: «Il sottoattraversamento di Firenze non ha, formalmente, un'interconnessione diretta con i binari di superficie del trasporto regionale. Ma non avere questo collegamento tra stazione Foster, comunque decentrata, e treni "normali" allontana i pendolari di tutta la regione dall'Alta velocità. E non si può pensare di portare tutti i pendolari da e per la Foster con la tramvia a Santa Maria Novella».

Il tunnel fiorentino dell'Alta velocità è indispensabile per migliorare i treni dei pendolari?

«Se si separano i binari dell'Alta velocità da quelli dei treni regionali, va meglio per tutti. Per rendere massima la potenzialità di una linea, occorre che i treni siano "omotachici", cioè devono avere stessa velocità e stesse fermate. Ovvio quindi che sia meglio separare i binari. C'è anche una questione tecnica sulla corrente elettrica, 25 mila volt per l'Alta velocità e 3 mila per i treni regio-

nali, compresa la direttissima Firenze-Roma a 3 mila volt».

Cambia se i binari sono separati in superficie o grazie al tunnel?

«Che i binari siano separati sopra o sotto terra, cambia poco. La differenza è nei tempi dei cantieri: se si lavora in superficie si fa prima a costruire una stazione dell'Alta velocità, sotto ci vuole più tempo. Sotto ci vuole più tempo. E il progetto del sottoattraversamento

fiorentino è particolarmente lungo e complesso: quando hanno progettato tunnel e stazione Foster, dovevano prevedere che ci sarebbe voluto un tempo enorme».

Cosa succede separando i binari?

«Liberare i binari in superficie è fondamentale per la regolarità sia dei treni regionali che dell'Alta velocità. Ora quando si entra a Santa Maria Novella, ci si ferma spesso al segnale davanti alla stazione, perché basta che ci sia un treno in uscita per rallentare l'ingresso».

Ogni giorno in Toscana si muovono sui binari 220 mila pendolari. La rete è sufficiente?

«No, è insufficiente soprattutto nel nodo di Firenze, ma ci sono strozzature anche tra Pistoia e Lucca, Empoli e Siena e verso il Mugello. Così come la Faentina, a binario unico a trazione diesel».

Quali sono le direttrici più usate oggi?

«Il traffico maggiore è tra Prato-Firenze e tra Pisa-Empoli-Firenze. E poi ovviamente verso il Valdarno (Monteverchi-San Giovanni Valdarno-Figline). Ma i guai sono un po' ovunque: io riuscivo, venti anni fa, ad andare a Roma da Siena tutti i giorni (con l'abbonamento), oggi sarebbe impossibile. È peggiorata tutta la rete delle stazioni intermedie, gli intercity hanno dovuto allungare i tempi per far passare l'Alta velocità. Invece sarebbe



fondamentale anche per il turismo».

Si prevede un aumento di pendolari sui treni?

«Questo è un tema vero: per ridurre il traffico veicolare occorre portare più gente sul "ferro", la "cura del ferro" funziona, come il caso della tramvia fiorentina dimostra e come succede nelle grandi città europee. Quindi ci saranno più passeggeri sui treni se riusciremo ad avere una rete ferroviaria metropolitana più veloce di adesso. Ma su alcune linee attualmente è proprio impossibile, soprattutto per colpa dei binari unici».

Si possono raddoppiare tutti i binari unici, oggi circa la metà della rete ferroviaria toscana?

«Non sempre è tecnicamente possibile, basti pensare alla Faentina. Quel che invece è possibile è realizzare tratti di raddoppio dei binari per poter incrociare più facilmente i treni, altrimenti rimaniamo al tracciato ottocentesco, certo non adatto alle esigenze del XXI secolo».

Quanto costa superare tutti i binari unici?

«Il raddoppio della Pistoia-Montecatini costa 250 milioni di euro, per avere una rete più efficiente in tutta la regione, servirebbe oltre un miliardo di euro. Ma attenzione: non si dica che è stata l'Alta velocità ad aver tolto i finanziamenti a questi interventi. La verità è che il servizio ferroviario regionale è stato trascurato e si è investito troppo sulle strade».

È possibile aumentare il servizio per i pendolari anche senza tunnel Tav?

«Sicuramente era possibile un progetto alternativo: sarebbe stato più veloce e anche meno costoso separare i binari dell'Alta velocità e quelli dei pendolari in superficie. Ma ora che il progetto del sottoattraversamento (e della stazione Foster) è già stato iniziato temo che si debba andare in fondo, anche per le penali da pagare a chi ha vinto l'appalto e i possibili contenziosi, anche con la Corte dei Conti. Ma con la premessa che facevo: la stazione Foster deve essere collegata direttamente con la rete regionale».

Rossi sostiene che la separazione Tav-pendolari è una questione di sicurezza: è così?

«Con i sistemi di segnalamento che ci sono ora, non dovrebbero esserci problemi di interferenze tra Tav e treni dei pendolari, e quindi di sicurezza, ma solo irregolarità. In Puglia il disastro è dipeso anche dall'assenza dei sistemi di sicurezza già presenti in Toscana, che bloccano i treni che passano con segnale rosso».

Pendolari e No Tav sostengono che sia possibile risolvere il conflitto tra linee con uno scavalco a Campo di Marte e un binario in più a Santa Maria Novella.

«Forse sì, ma ricordo che non è facile realizzare binari in più in area cittadina, per esempio nel tratto da Campo di Marte non c'è grande spazio libero. Se si tiene Santa Maria Novella come stazione dell'Alta velocità si perdono 15 minuti per "girare la coda" ai treni, per far passare i comandi dalla testa alla coda del treno. Ma meglio perdere 15 minuti a Santa Maria Novella che 30 minuti in via Circondaria se la nuova stazione Foster non sarà collegata bene alla rete dei treni regionali».

Marzio Fatucchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA