

Scenari

di **Marzio Fatucchi**

DAL NOSTRO INVIATO

ROMA Il balzo tecnologico annunciato dall'amministratore delegato di Ferrovie Renato Mazzoncini, insieme all'accordo quadro firmato lo scorso marzo tra Regione e Rfi, disegna un futuro velocissimo per la Toscana su rotaie. Un treno ogni dieci minuti tra Prato e Firenze, anzi forse di più, fino ad otto treni l'ora; verso Empoli almeno un treno ogni 15 minuti così come verso Pontassieve, un treno veloce ogni venti minuti verso il Valdarno Aretino. E ancora: due veloci ogni ora tra Firenze e Pisa, idem per Livorno. Una massa di partenze che, proprio grazie alle nuove tecnologie dei sistemi di segnalamento, sarebbe compatibile con l'attuale stazione di Santa Maria Novella.

Un aumento di capacità di trasporto coerente con l'obiettivo di Ferrovie, che vuole portare sul trasporto pubblico (anche su gomma) il 20% di chi si muove ogni giorno in Italia (ora è il 5% quello che si sposta su treno). E che per la Toscana significa, secondo stime della stessa Regione, passare dai 220 mila passeggeri al giorno a 350 mila, da qui al prossimo lustro. Certo, non basta avere più treni. I treni devono essere migliori. E quelli regionali saranno sempre di più «capienti», come gli ultimi inseriti nelle tratte pendolari. Ma soprattutto devono essere più «puntuali». Una regolarità che è la forza primaria del servizio, assieme alla fre-

Con le nuove tecnologie viaggi veloci ogni mezz'ora tra Firenze e Pisa

Cosa cambierà: obiettivo 350 mila passeggeri al giorno

quenza. Il piano prevede di aumentare almeno del 2,5% la puntualità (ora è al 92, secondo i dati Ferrovie). Ma la svolta tecnologica non finisce qua. Renato Mazzoncini, Ad della spa pubblica (che andrà in Borsa solo al 30% e solo con una delle società controllate dove confluiranno il servizio Alta velocità e interciti) ha annunciato 7 miliardi di investimenti, da qui al 2026, sulla tecnologia. E tra gli obiettivi, quello di avere una sola unica piattaforma digitale dove non solo costruire il proprio tragit-

to ma acquistare i biglietti. Una piattaforma nella quale far confluire tutti gli operatori, pure i concorrenti, ma anche i bus a lunga percorrenza e regionali (altro settore su cui Ferrovie vuole prepotentemente entrare anche con acquisizioni di aziende, così come pure per il trasporto pubblico urbano come ha fatto con Ataf) e tutti i sistemi di car e bike sharing presenti. Un settore strategico, l'innovazione digitale, che probabilmente verrà in parte «internalizzato» dentro Ferrovie (ora è in outsourcing). Una rivoluzione fatta di «innovazione e discontinuità», la chiama Gioia Ghezzi, presidente di Ferrovie, per creare una «metropolitana d'Italia», aggiunge Mazzoncini, in cui tutti i mezzi di trasporto siano integrati. Certo, non basterà una app: se davvero gli obiettivi di trasporto su ferro chiesti dalla Regione saranno raggiunti per numero di treni, sarà necessario ripensare le stazioni, anche quelle minori, le tratte più disagiate (basta pensare a quella per Siena o per Borgo San Lorenzo), creare nuove stazioni metropolitane. Ma Ferrovie non si ferma al «ferro». C'è un'altra notizia che riguarda la Toscana, nella relazione di Mazzoncini: si procederà velocemente a far entrare Anas «sotto» la holding di Ferrovie. Una scelta che consentirà di finanziare più facilmente i grandi progetti. E tra questi, citati da Mazzoncini, c'è anche la «Nuova Aurelia». Insomma, l'Aurelia verrà finanziata grazie a Ferrovie, rientra tra i 15 miliardi di investimenti presentati da Mazzoncini in questo settore.

10

minuti

La frequenza futura dei treni tra Firenze e Prato

20

per cento

I passeggeri che Trenitalia vuole portare sui treni

92

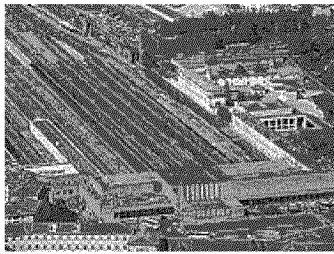
per cento

Il tasso di puntualità attuale di Trenitalia

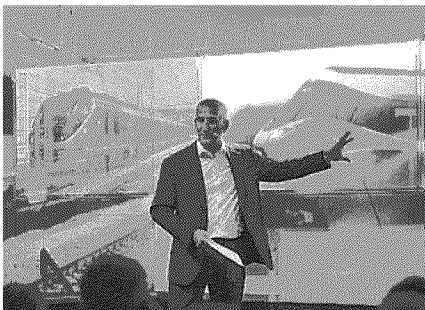
+2,5

per cento

L'obiettivo nel tasso di puntualità che ferrovie si è prefissata



Sui binari
La stazione di Santa Maria Novella, sopra, l'Ad di Ferrovie Mazzoncini ieri durante la presentazione del piano



 [@marziofatucchi](https://twitter.com/marziofatucchi)
© RIPRODUZIONE RISERVATA

