

## Il caso

**Documento riservato.** Gli Intercity dovranno dare la precedenza ai vagoni dell'alta velocità. E scoppia la protesta. L'azienda: un vantaggio per tutta la rete

# Il diktat delle Ferrovie "Frecce puntuali ritardino i pendolari"

GERARDO ADINOLFI

FIRENZE. Se un treno dell'alta velocità rischia di arrivare a destinazione con più di 5 minuti di ritardo, regionali e Intercity dovranno dargli la precedenza «in situazioni eccezionali di gestione del traffico». Lo stabilisce un documento riservato che, arrivato nelle mani dei pendolari lungo la Direttissima Roma-Firenze, ha già scatenato proteste roventi. È una circolare interna di Ferrovie — di cui *Repubblica* è entrata in possesso — che mette nero su bianco una sperimentazione iniziata lo scorso 1° ottobre tra Lazio e Toscana. Linee guida che si applicano in caso di problemi alla circolazione e che hanno come obiettivo quello di "migliorare gli indici di puntualità dei treni a mercato", cioè quelli dell'alta velocità, sia Frecce che Italo, riducendo la soglia di ritardo massimo previsto all'arrivo da 15 minuti a 5 minuti. Un vantaggio, insomma, per viaggiatori degli Av e per le stesse imprese. Ma che sarà raggiunto in che modo?

«Ad oggi mediamente 2 treni su 3 arrivano a destinazione entro la soglia dei 5 minuti — si legge — si dispone che con decorrenza 1° ottobre i treni mercato dovranno essere gestiti prioritariamente con puntualità a destinazione entro 5 minuti». Il documento poi rimanda alle regole da seguire disposte dal Pir, il piano informativo della rete, e invita a rispettare in caso di interferenze le sue "graduatorie d'importanza" che regolano quali treni debbano avere la precedenza. E nelle fasce orarie dei pendolari 6-9 e 17-20 dei giorni feriali la priorità, per il Pir, è per i treni regionali che servono le grandi città.

Ma la circolare ora aggiunge: «Nelle fasce

orarie pendolari eventuali conflitti tra treni mercato e treni regionali e Intercity potranno essere risolti a favore di questi ultimi soltanto nell'eventualità che il ritardo indotto sui treni mercato sia tale da garantirne comunque l'arrivo a destinazione entro 5 minuti».

La precedenza che il regionale si troverà a concedere all'Av, sia chiaro, non è in ogni caso scontata ma è regolata da procedure difficili da comprendere dai non addetti ai lavori. Ma tanto è bastato per mettere sul piede di guerra i pendolari toscani del Valdarno, che da anni lottano contro gli "inchini", cioè contro la consuetudine dei treni regionali a far passare gli Av temendo di vederli, in qualche modo, resi ufficiali. «Proprio nei giorni scorsi abbiamo notato che gli inchini e le deviazioni

Il portavoce degli arrabbiati toscani: "Le deviazioni dei regionali dalla Direttissima alla linea lenta sono più frequenti"

dei regionali dalla Direttissima alla linea lenta sono diventati più frequenti rispetto al passato», dice il portavoce Maurizio Da Re.

Nei giorni festivi e fuori dalle fasce pendolari la circolare dispone invece che i treni dell'alta velocità "assumano priorità massima e non dovranno subire alcun ritardo nei conflitti di circolazione con gli altri prodotti". Insomma, hanno sempre la precedenza.

La circolare però lascia spazio a interpretazioni e preoccupazioni: «Sono norme che vanno a svantaggio di tutto il resto dei treni regionali, Intercity e merci», dicono il sindacato Uiltrasporti Toscana e i viaggiatori del comitato Valdarno Direttissima, pronti anche ad

una class action. Mentre il Gruppo Fs respinge le accuse e spiega: «Le nuove disposizioni tendono a risolvere esclusivamente eventuali conflitti di circolazione cercando di massimizzare il numero dei treni a mercato a destinazione entro i 5 minuti, senza penalizzare le prestazioni in arrivo delle altre tipologie di treno».

Insomma, è l'interpretazione delle Ferrovie, se si alza l'asticella misurando la puntualità a 5 minuti anziché a 15, miglioreranno le performance degli Av e ne beneficerà tutto il sistema, regionali e Intercity compresi. Il documento, inviato da Rete Ferroviaria Italiana, la società di Fs che gestisce l'infrastruttura, alle sue sale operative, prevede «verifiche periodiche per valutare i risultati ottenuti e gli effetti sui regionali, Intercity e merci». «Questa nuova disposizione impone un concetto: l'Alta velocità la fa da padrone — dice Leonardo Mugnaini, della Uiltrasporti — abbiamo intenzione, negli incontri che si faranno con Rfi e Trenitalia, di chiedere delucidazioni».

GABRIELLO RISERVATA



## I NUMERI

### 162

#### LE CORSE DI TRENITALIA

Sono i Frecciarossa e i Frecciabianca che viaggiano ogni giorno tra Roma e Firenze. La puntualità reale, cioè con tutte le varianti incluse, è del 92% secondo Trenitalia, l'azienda di Fs che si occupa del trasporto passeggeri

### 41

#### I VIAGGI DI ITALO

I collegamenti con i treni Italo di Ntv tra la Capitale e il capoluogo toscano sono 41 al giorno. Poi ci sono i no-stop per Milano. Con i nuovi Pendolino in arrivo a dicembre le corse aumenteranno fino a 50

### 15

#### I MINUTI

Un treno dell'alta velocità, secondo le norme europee, non viene considerato in ritardo se arriva a destinazione con non più di 15 minuti di ritardo. Per i treni regionali invece la soglia massima è di 5 minuti