RAPPORTO «PENDOLARIA» SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

PROMOSSI I TRENI REGIONALI (MA CON QUALCHE RISERVA)

È una Toscana a due velocità quella che viaggia in treno: da un lato una regione virtuosa, innovazione del servizio e aumento su specifiche linee. Dall'altro i numerosi disagi quotidiani sul nodo di Firenze. È questa l'immagine del rapporto di Legambiente «Pendolaria» dedicato alla mobilità sostenibile e ai diritti di chi ogni giorno si sposta in treno. C'è ancora molto da fare: carrozze vecchie, ritardi, aumento del prezzo dei biglietti e degli abbonamenti. In Toscana, dal 2010 al 2017 la media dei tagli ai servizi è stata del –1,7% e la media degli aumenti tariffari del +25,3%. Per non parlare dell'età media dei convogli in circolazione che è di 11,4 anni, mentre quelli con più di 15 anni sono il 12,2% per un totale di 410 treni. La Toscana è tra le regioni più virtuose: nel 2016 per il servizio ferroviario ha speso 88,7 milioni. Tra il 2006 ed il 2016 sono stati investiti oltre 428 milioni di euro per il sistema ferroviario (di cui 427 solo per i servizi aggiuntivi). Le penali applicate dalla Regione Toscana per i disservizi nel periodo 2001/2016 corrispondono a 12,54 mln di euro, destinati in rimborsi agli utenti. La spesa regionale per tutte le infrastrutture (finanziamenti 2003-2017 in milioni di euro) così ripartita: per le strade 748,94, ferrovie 315,43con un valore percentuale sul totale 2003 - 2017 di 70,3% per le strade e 27,5% per le ferrovie. Dati e percentuali, che in assoluto non soddisfano Legambiente. L'estensione della rete ferroviaria regionale è di 1.563 km, con 926 treni giornalieri, che servono 234 mila viaggiatori al giorno, gli abbonati sono 57.800. La Toscana è tra le regioni con maggior domanda di trasporto pendolare. La linea più frequentata con 20mila passeggeri/giorno è la Pisa -Firenze. Tra le città in cui non c'è metropolitana, è Firenze con i dati più alti di trasporto pubblico locale, con quasi 100 milioni di passeggeri annui, la linea di tram ne conta da sola oltre 13 milioni. Quali sono dunque i problemi che i pendolari toscani devono affrontare ogni mattina? Firenze è oggi in una situazione complicata, perché scrive Legambiente «non si è avuto il coraggio di rinunciare ad una grande opera costosissima come il sottoattraversamento Tav». Da migliorare le linee esistenti con il raddoppio della linea tra Borgo San Lorenzo e Firenze. Proprio sulla Faentina, i treni impiegano ben 40 minuti per pochi chilometri. Si tratta di una linea non elettrificata, con almeno 2.700 pendolari al giorno. Buone notizie per due delle linee più disagiate della Toscana: la tratta Empoli-Siena o il graduale rilancio della Siena-Grosseto. Anche la Siena-Chiusi meriterebbe un potenziamento o il miglioramento del servizio. Positivo l'inserimento di nuovi convogli. Sulla Firenze -Pistoia-Lucca-Viareggio giunge finalmente a compimento la rimodulazione, con il mantenimento di tutte le stazioni e la soppressione di tre coppie di treni lenti. Un'altra risorsa importante, su cui dovrebbe puntare la Regione, è quella del Tram-treno della Piana. La proposta riguarda l'area vasta Firenze-Prato-Pistoia in cui si potrebbe inserire un sistema integrato di tramvie e linee ferroviarie tra Firenze, Campi Bisenzio e Prato. La voglia di mobilità sostenibile c'è. La tramvia di Firenze, la cui rete al momento è costituita dalla sola linea T1, è uno degli esempi più importanti di come offrire un servizio moderno ed efficiente grazie alla frequenza delle corse (nei momenti di punta una ogni 4 minuti) ed alla velocità di collegamento, che permette di raggiungere il centro di Firenze da Scandicci in soli 23 minuti. Le linee 2 e 3 (Aeroporto-Stazione e Careggi-Stazione) dovrebbero partire da febbraio 2018 mentre la messa in esercizio reale è programmata per maggio-giugno.

Ennio Cicali

GIOCO D'AZZARDO

Prevenzione e lotta alle ludopatie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.