Evoluzione trasporti nel Mugello

Premesse tenute a riferimento.

Le riflessioni sviluppate a seguito tengono conto di numerosi fattori e situazioni in atto. In particolare si richiama:

- Il percepito disagio nel servizio ferroviario da e per Firenze. Da segnalare purtuttavia che gli indici di prestazione su tale tratta risultano costantemente di buon livello, come peraltro pressochè tutti quelli effettuati in Toscana;

- le problematiche purtroppo reali e durature nel servizio verso Faenza, tanto più gravi in quanto il treno rappresenta il collegamento più agevole e veloce verso la Romagna, che inducono a volte ricadute negative su tutta la linea;

- la conseguente recente stesura di un "Manifesto per la Faentina" con una serie di richieste di provvedimenti di ampliamento e miglioramento dei relativi servizi di TPL;

- la più volte auspicata velocizzazione dei collegamenti ferroviari fra Borgo San Lorenzo e Firenze in modo da renderli più attrattivi, ridurre il traffico su strada e facilitare lo sviluppo economico del Mugello;

- l' attivazione dello "scudo verde" in corso per step successivi verso Firenze, che comporterà per i mezzi privati una serie di limitazioni nei collegamenti stradali;

ma, nel contempo anche :

- l' attesa del prossimo completamento e quindi dell' attivazione del sottoattraversamento AV a Firenze che permetterà di liberare tracce e quindi di ampliare il numero dei treni in superficie.

Come e quando intervenire e contesto infrastrutturale.

Lungo i collegamenti stradali con San Piero e Borgo SL, lungo la Faentina e la Bolognese sono nel tempo nati e cresciuti insediamenti anche di non grandi dimensioni che vedono nel mezzo privato e anche nel TPL su gomma un appetibile sistema di trasporto per i tempi di percorrenza che consente. I collegamenti su strada con Firenze delle località fino a Borgo SL ed anche fino a Vicchio risultano concorrenziali nei confronti del sistema ferroviario permettendo, oltre alla maggior flessibilità, tempi di percorrenza più contenuti .

Discorso a parte meritano i collegamenti assicurati dall' autostrada A1 ai caselli di Barberino e Firenzuola-Mugello che rendono ovviamente appetibili gran parte degli spostamenti su gomma per quelle zone.

Nonostante questa distribuzione territoriale, che rende sostanzialmente necessaria la coesistenza sulle stesse direttrici di servizi di TPL su ferro e su gomma, la linea "Faentina" ha nel tempo assicurato trasferimenti dalla strada verso la ferrovia.

Di converso infatti, mentre sul versante fiorentino strada e ferrovia risultano quasi sussidiarie, nell' alto Mugello fino alla Romagna il treno svolge e può svolgere sempre più un ruolo importante, trasportistico e di sviluppo territoriale anche turistico. La ferrovia in questo caso assicura il collegamento più veloce, oltre che gradevole grazie ai territori che attraversa, fra Firenze, il Mugello e la Romagna, da promuovere e valorizzare anche attivando con creatività collegamenti per "l' ultimo miglio" propri per servizi a domanda debole.

Richiamando i vari passaggi dall' attivazione con l' attestamento a Campo Marte, poi il collegamento con SMN con la realizzazione dei binari 17 e 18 e successivamente con l' introduzione del "Memorario" l' ampliamento del numero dei treni ed il collegamento diretto Firenze – Faenza ha generato una costante crescita del load factor a testimonianza di una corretta pianificazione dei servizi.

Risultati ancora più da apprezzare se si tiene conto che nel tempo, in particolare nel basso Mugello hanno trovato sede servizi (es. ospedale, scuole, Vigili del Fuoco) e si sono insediate imprese che hanno evidentemente ridotto la necessità di spostamenti verso Firenze

Come intervenire per migliorare la mobilità su ferro

Preso atto che interventi infrastrutturali impegnativi richiedono tempi quantomeno pluridecennali in generale i miglioramenti qualitativi dei servizi ferroviari ragionevolmente traguardabili passano per:

-i miglioramenti delle caratteristiche del servizio (puntualità, pulizia, confort etc). Questi è sempre bene siano perseguiti, tenendo conto che spesso sono attuabili in tempi brevi e che i costi che richiedono sono contenuti rispetto ai benefici conseguibili . E' comunque da tener conto che almeno nella tratta fiorentina, alla luce dei risultati riscontrati la qualità del servizio risulta già di buon livello, almeno rispetto agli standard consolidati nel paese;

- le caratteristiche dei treni. La sostituzione dei materiali richiederebbe oneri impegnativi e tempi non brevi ma è da tener conto che i treni sulla Faentina già sono stati progressivamente rinnovati ed assicurano standard di confort ed affidabilità di buon livello;

- gli orari dei servizi, sia per i tempi di viaggio che per la frequenza, la regolarità e la durata di effettuazione.

Pare che in particolare su questa ultima voce possano esser ricercati spazi di intervento, tenendo conto che:

- fin da subito potrebbe esser previsto un incremento dei treni attestati a Campo Marte in quanto non interferenti con la circolazione del nodo;
- il progetto di possibili incrementi del servizio verso SMN, che peraltro interferiscono limitatamente sulla tratta in superficie, potrebbe costituire un primo test per mettere a posto una metodologia per un ridisegno strutturato dei servizi afferenti al nodo che, vista la complessità dell' operazione, ragionevolmente dovrebbero trovare attuazione in varie successive fasi;
- la velocizzazione dei servizi Borgo SL – Firenze può produrre risultati importanti riducendo il numero delle fermate intermedie.

Relativamente anche ai soli servizi sulla linea Faentina significativi incrementi del numero dei treni rispetto a quelli in atto, vista la situazione territoriale ed infrastrutturale prima richiamata, impongono alti livelli di attenzione e tempi di realizzazione significativi (uno/ due anni) sia per le attività progettuali e di comunicazione che per quelle più propriamente industriali ed organizzative.

Il cambiamento dell' orario di un servizio, che ovviamente si fa per ampliare il gradimento del servizio stesso e la relativa utilizzazione, induce sempre il rischio di scontentare i clienti che lo utilizzano , che quindi in qualche misura lo ritengono adeguato ed in conseguenza dovranno per primi esser informati e coinvolti nei processi di informazione sulle variazioni da introdurre. Nel contempo la previsione di attrarre un maggior numero di utilizzatori necessita di una buona valutazione, corrette indagini e buoni processi di comunicazione e poi di promozione.

A proposito di promozione dei servizi di TPL, che purtroppo quasi mai viene effettuata né dall' impresa che li realizza né dalla stazione appaltante che lo programma e pro quota lo finanzia , è proprio in fase di introduzione di miglioramenti e/o ampliamenti che è auspicabile oltre che opportuno che sia attuata.

In sostanza cambiare è rischioso ed ancora di più lo è ampliare la quantità dei servizi, sia per i maggiori costi che induce sia per la conseguente necessità di attrarre un numero di viaggiatori tanto maggiore tale almeno, a regime, da non ridurre il load factor.

In questo caso nel cambiamento dei servizi devono trovare convenienza le Amministrazioni che lo chiedono o lo attuano e le Imprese che lo realizzano, gli stake holder oltre che, e grazie in particolare , a quantità e gradimento dei viaggiatori che ne usufruiscono.

Gli incrementi dei servizi di TPL

Vale la pena ricordare che, con il trasferimento alle Regioni della competenze dei servizi ferroviari regionali , a metà degli anni '90 veniva fissato (decreto" Bassanini") la copertura da tariffe del costo dei servizi nella percentuale del 35%.

L' ampliamento dei servizi ferroviari, assumendo tale riferimento, comporta un congruente incremento delle persone trasportate, perseguibile più agevolmente se si migliorano le condizioni di integrazione fra tutti i servizi di TPL e con i trasporti privati.

La verifica delle potenzialità di integrazione TPL ferro - gomma dovrebbe risultare agevolata nella nostra Regione, dato che gestisce sia il contratto del ferro con Trenitalia che della gomma con AT. E' purtuttavia sicuramente una operazione delicata, sia per i richiami prima fatti sulle difficoltà dei cambiamenti sui servizi, che coinvolge ampliamente Comunità ed Amministrazioni locali relativamente alla struttura degli orari ed alle sistemazioni infrastrutturali. Peraltro, prendendo atto che a parità di infrastruttura la velocizzazione dei servizi si ottiene essenzialmente saltando le fermate, dovranno esser ben valutate le scelte da attuare. Emergerebbero infatti interessi contrastanti fra le varie comunità da risolvere con appropriate motivazioni ed adeguate compensazioni con servizi alternativi .

In ogni caso per tutte le località di fermata, per favorire l' adduzione verso il treno dei mezzi privati dovrà esser assicurata, in adiacenza alle stazioni la disponibilità di parcheggi di interscambio di adeguate dimensioni.

L' integrazione per spostare la mobilità verso il treno ed TPL

A Firenze, per chi arriva in treno in particolare a SMN, con la progressiva attivazione delle tramvie, è cresciuta considerevolmente la possibilità di raggiungere varie destinazioni in tempi certi con buoni livelli di confort.

Gli incrementi attesi ed il ridisegno dei servizi sulla Faentina saranno meglio perseguibili e realizzabili con un incremento delle possibilità di integrazione, in particolare con i mezzi sia privati che pubblici, nelle varie località della linea.

Lo spostamento verso il TPL ed in particolare verso la ferrovia costituirebbe inoltre una risposta per ridurre il traffico sulle strade ed assicurare la mobilità delle persone superando i vincoli che saranno via via indotti ai mezzi su gomma dall' introduzione dello "scudo verde".

Come si è visto tale spostamento trova attuazione con il coinvolgimento e le sinergie della Regione e delle imprese di trasporto, delle Amministrazioni sul territorio, organizzazioni di categoria e stake – holder oltrechè con il coinvolgimento della cittadinanza tutta nei processi di comunicazione e di verifica delle soluzioni in progetto e, infine procedendo alla promozione dei nuovi servizi.

Firenze, 15/05/2025

Commissione trasporti ed infrastrutture

(Fiorenzo Martini)