

SOTTOPASSO AV, STAZIONE FOSTER, FIRENZE E LA TOSCANA

Approfondimento a): Ridisegno dell'offerta commerciale regionale con nuovi orari di servizio, nuovi servizi regionali e relative tempistiche di attuazione.

Premessa.

L'attuale struttura dell'orario regionale è consolidata in Toscana da circa un ventennio. Infatti, ai primi anni 2000, Trenitalia e RFI, d'intesa con Regione Toscana a seguito del trasferimento alle Regioni delle competenze per i servizi del Trasporto pubblico locale su ferro, cominciarono a progettare un moderno "cadenzamento" dei treni regionali attraverso un rigoroso rispetto del minuto di partenza e di arrivo di tutti i servizi, così come già da tempo in essere nei principali Paesi europei.

Fin ad allora in Italia erano stati applicati unicamente alcuni timidi tentativi di cadenzamento orario sulla direttrice Tirrenica con servizi di carattere interregionale Torino-Livorno e Pisa-Roma e IC tra Milano e Venezia.

Il servizio regionale cadenzato: un po' di storia.

Il servizio cadenzato in Toscana (cd. *Memorario*) fu necessariamente attuato per fasi successive e fu varato con l'orario dicembre 2004 sulla direttrice est-ovest che da Firenze raggiunge la costa in quanto non interferente, se non in misura minima, col traffico nazionale. Partirono così tre servizi a cadenzamento orario (un treno ogni ora) Firenze-Carrara e Firenze-Livorno che effettuavano le sole fermate principali, e Firenze-Pisa con tutte le fermate. La relazione Firenze-Carrara fu estesa in anni successivi, con la trasformazione della stazione di Carrara e l'adeguamento di quella di Pontremoli, a un servizio Firenze-La Spezia/Pontremoli ad ore alternate.

L'anno successivo fu la volta della direttrice Firenze-Viareggio con un cadenzamento orario veloce di estremità, Firenze-Lucca semiveloce e Firenze-Pistoia lento. La realizzazione di tale servizio comportò anche necessari adeguamenti dell'infrastruttura (4° marciapiede a Livorno e Viareggio, tronchi est e ovest a Lucca) e degli impianti di sicurezza. Fu istituito anche un servizio cadenzato sulla "Faentina" via Vaglia riattivata da pochi anni.

A dicembre 2006 il servizio cadenzato fu esteso dal capoluogo regionale alla linea per Siena (un treno l'ora veloce Firenze-Siena e uno lento tra Empoli e Siena); l'anno successivo fu la volta della linea per Borgo San Lorenzo via Pontassieve e della linea "Aretina" per Arezzo e Chiusi, ivi compreso il servizio di tipo metropolitano tra Montevarchi e Prato/Pistoia via Statuto (vedi schema grafico di fig. 1).

Il risultato di questo complesso lavoro ha prodotto, con qualche aggiustamento, un sistema ben strutturato di relazioni orarie su gran parte della rete ferroviaria toscana. È da ricordare che il processo consentì allora un incremento dei servizi percentualmente rilevante, di migliorarne la puntualità e la regolarità e, cosa ancora più importante, di ampliare il numero dei viaggiatori in percentuale maggiore di quella dei servizi, incrementando in sostanza il *load factor*.

avvio ragionato di quelle nella nuova stazione. Ci permettiamo così di ipotizzare, almeno per una fase iniziale, che 3 dei 5 binari di SMN attualmente in uso esclusivo dei treni AV si renderanno disponibili per ampliare le possibilità di utilizzo da parte dei servizi regionali e di eventuali IC. Saranno così disponibili spazi di impegno delle linee e binari di attestamento tali da consentire un importante incremento di servizi fin da subito.

Come prima richiamato, per motivi che andiamo sotto a illustrare ricorrendo almeno un po' anche alle esperienze del passato, gli incrementi di servizio potranno ragionevolmente svilupparsi solo per fasi. Diventa quindi essenziale stabilire su quali linee intervenire in primis per far cogliere da subito alla collettività i buoni risultati e anche per affinare i processi necessari a definire la futura struttura degli orari nonché per assicurare la promozione dei servizi.

Variazioni e incrementi dei servizi.

Un servizio, sia effettuato a "orario" (all'ora in cui si ritiene sia più utile), sia "cadenzato" (a quel minuto ogni ora o anche ogni due ore) che a "frequenza" (ogni breve intervallo, fino ad esempio ogni 15') è valutato per la qualità con cui è realizzato, per il materiale rotabile con cui è effettuato (comfort, pulizia) e per la puntualità. In definitiva, il fattore determinante per l'apprezzamento e quindi per la buona riuscita di un servizio di TPL è costituito dagli orari in cui si articola e dalla relativa struttura, oltretutto dai tempi di viaggio.

Tuttavia, ogni volta che, per aumentare gli utilizzatori, si modificano gli orari, anche andando ad ampliare il numero dei servizi, si vanno a disturbare le abitudini consolidate dei viaggiatori che ne stanno usufruendo. È così necessario, prima di qualsiasi intervento di variazione, attivare un processo di comunicazione, ascolto e verifica tanto più esteso quanto più rilevanti sono le modifiche che si intende introdurre. Quando poi ci si ripropone di aumentare il numero dei passeggeri in misura maggiore rispetto all'ampliamento del numero dei servizi (facendo crescere il *load factor*) il processo di comunicazione porta anche alla necessità di introdurre al sistema ulteriori modifiche.

Queste possono riguardare la modalità di adduzione alla stazione, la possibilità di sosta per mezzi privati o anche condivisi e quindi sostanzialmente la possibilità di *integrazione e di coordinamento* dei sistemi di trasporto.

Si rende così necessario coinvolgere nei processi di comunicazione/consultazione/condivisione, oltre ai passeggeri abituali, anche gli *stake-holder* e in particolare gli Amministratori, sia in rappresentanza dei viaggiatori potenziali, sia per l'attivazione degli interventi necessari a favorire l'integrazione e il coordinamento fra i sistemi.

Si tratta di processi complessi, che in primis impegnano la Regione cui fa capo il servizio, sia per assicurare il miglior impiego dei maggiori oneri generati dagli incrementi dei servizi, sia per perseguire le ricadute sociali attese. La Regione Toscana, in quanto gestore del servizio su gomma, è anche impegnata per le modifiche che le variazioni dei collegamenti su ferro potrebbero suggerire. Gli altri attori principali del processo saranno poi Trenitalia ed RFI per assicurare la fattibilità delle modifiche degli orari, Autolinee Toscane per le eventuali correlazioni dei servizi su gomma per favorire le integrazioni e in particolare i Comuni per la fattibilità degli interventi di competenza (parcheggi e servizi correlati).

Dalla complessità dell'operazione, oltre che dalle conseguenze provocate dagli incrementi di servizio, quali le risorse finanziarie e soprattutto organizzative per mezzi e personale, emerge la necessità di introdurre in maniera graduale le modifiche sulle linee coinvolte. Il che può permettere, oltre alla miglior cura nella

gestione di tutti i processi (progettazione, comunicazione, organizzazione industriale) di ottimizzarne l'attuazione.

Prima ipotesi di ampliamento dei servizi (fattibili senza interventi rilevanti sulla rete ferroviaria).

A un primo sommario esame della struttura della rete sui cui andrà ad attuarsi l'incremento dei servizi si possono prevedere tre step di intervento, indicativamente con cadenza annuale.

Questi potrebbero essere in ordine di tempo:

- il quadrante che comprende la linea Aretina e quella della Val di Sieve fino a SMN, congiuntamente alla Faentina sia fino a SMN che a Campo di Marte e in particolare lo sviluppo dei servizi metropolitani sulla linea "di cintura" via Statuto (al momento Montevarchi-Prato);
- la linea da SMN verso Siena e Pisa-Livorno e successive prosecuzioni (ricordando che è la più critica sia per i servizi in uscita da Firenze sia per l'atteso incremento dei treni merci che sarà indotto dall'ampliamento del porto di Livorno);
- la linea SMN-Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio e relative diramazioni salvaguardando il servizio metropolitano di cintura prima citato;

In questa fase si procederà al solo approfondimento sul primo quadrante, in quanto portatore di maggiori benefici alla mobilità sia dell'area vasta Valdarno, Valdisieve, Mugello, sia dell'area fiorentina per il servizio metropolitano, reso più agevole dalla riduzione dei treni AV su SMN.

Valdarno, Valdisieve, Mugello e servizi di cintura.

Visti gli spazi che si libereranno in superficie al momento dell'attivazione del sottoattraversamento per i treni AV, pare evidente che i primi interventi da attuare dovrebbero riguardare le tratte Campo Marte-Rifredi (sia via SMN che via Statuto) ampliando i servizi in arrivo a SMN da sud e quelli di tipo metropolitano sulla linea di cintura. Per quest'ultimo, la struttura del servizio da incrementare potrebbe esser quella dell'attuale Montevarchi-Prato via Statuto, che peraltro sarebbe utile anche a meglio servire la futura fermata *Circondaria* per tutti i viaggiatori provenienti dal sud della Regione per raggiungere la stazione "Foster".

Per dare al servizio una caratteristica metropolitana, sul percorso attuale e/o anche su tratte di minore estensione (ad esempio Pontassieve – Prato), si dovrebbe tendere a perseguire nell'area fiorentina una frequenza di 15'. In una prima ipotesi di ristrutturazione degli attuali servizi, questo "metropolitano" sarebbe il solo operante a "frequenza", mentre tutti gli altri dovrebbero continuare a svilupparsi come "cadenzati".

L'esame per i possibili incrementi dovrebbero presumibilmente interessare congiuntamente tutti i servizi dal Valdarno, dalla Val di Sieve e dalla Faentina.

Sulla base dei dati di frequentazione delle varie relazioni e località, traguardando a cura di Regione e Trenitalia anche la domanda potenziale ragionevolmente perseguibile, si potrà sviluppare e formulare a RFI una proposta di incremento dei servizi. Questa proposta dovrebbe poi essere sviluppata in un confronto con tutti i soggetti interessati, per gli aggiustamenti e per gli interventi e gli impegni da parte degli stessi.

Prima di ridisegnare gli orari sulle singole tratte, si ipotizza di tracciare per quanto possibile una nuova griglia portante di servizi velocizzati come elemento incentivante all'uso del treno anche per promozione turistica e spostamenti occasionali, oltre che per lavoro e studio. In particolare:

- incrementare i servizi cadenzati dal Valdarno verso Firenze, con tempi di percorrenza ridotti utilizzando la linea storica ma limitando le fermate alle sole principali località. Si presume infatti che, con gli aumenti dei servizi AV, la linea "lenta" sarà l'unica utilizzabile per lo sviluppo dei treni regionali.
- sulla Faentina si possono prevedere servizi diretti, senza fermate, ogni ora su San Piero a Sieve e Borgo San Lorenzo, alternativamente prolungati ogni due ore fino a Vicchio e fino a Faenza, richiamando ipotesi già tratteggiate nel recente passato (convegno di Borgo San Lorenzo del novembre 2022). Potrebbe essere questa l'occasione per realizzare finalmente – con l'accordo delle due Regioni - un collegamento tra le "capitali" storiche di Firenze e Ravenna, valorizzando contemporaneamente anche il Mugello e l'Appennino romagnolo.
- prevedere, per tutti quanti i treni, di fermare nelle località di potenziale interscambio e quindi Pontassieve, Campo di Marte, Circondaria, Rifredi e Prato, mentre nelle altre località le fermate dovrebbero essere concesse ricordando che, se sono scarsamente utilizzate, rappresentano solo un maggior costo per il servizio ed indispettiscono i passeggeri a bordo per il tempo perso.
- predisposta la griglia delle tracce "cadenzate" si potrebbe prevederne una attivazione per fasi, anche per valutare l'efficacia dei processi di integrazione e di promozione nonché il gradimento dei nuovi servizi.

Ampliamento dei servizi con interventi sulle infrastrutture.

In previsione del previsto ampliamento dell'aeroporto di Peretola con l'attivazione della nuova pista e del conseguente incremento dei passeggeri, non guasterebbe pensare di impiegare l'attuale linea verso l'impianto di manutenzione di Osmannoro per creare un appetibile servizio di trasferimento veloce verso Santa Maria Novella, la Foster e il centro della città. È sufficiente costruire una semplice fermata sulla linea per Osmannoro in corrispondenza dell'aerostazione, da raggiungersi con una struttura a ponte, sopraelevata su viale Luder.

Gioverebbe inoltre all'uso metropolitano del sistema ferroviario studiare l'implementazione dell'attuale servizio suburbano Pistoia/Prato-Montevarchi con una relazione interconnessa est-ovest (ad esempio da Empoli a Pontassieve/Borgo San Lorenzo) con possibilità di interscambio a Rifredi e Campo di Marte, che crei un sistema ad "X" sul territorio provinciale con frequenza elevata nel tratto di sovrapposizione.

La Commissione Trasporti e Infrastrutture dell'Ordine di Firenze

Approvato a Firenze, 5 maggio 2026