

Memorario: voci di una brutta novità in preparazione

[07/12/07] Su **Nove da Firenze** abbiamo appena scritto come Trenitalia stia cercando di migliorare la vita dei pendolari valdarnesi con l'introduzione del Memorario, pur se la Provincia si sia dovuta mettere in moto per rimediare ad alcuni difetti di un sistema che, comunque, ha moltissimi pregi ed è applicato in quasi tutti i paesi ferroviariamente avanzati.

Però dobbiamo annotare anche che in questo periodo voci allarmanti si stanno rincorrendo tra i numerosi pendolari che quotidianamente prendono il treno in Toscana, Umbria e Lazio. A Terni c'è già stata una manifestazione della “categoria” a proposito. **Nove da Firenze** sente il dovere di riportarle, precisando che ancora non c'è niente di ufficiale (ma neanche, comunque, una smentita da parte di Regioni e Trenitalia).

Tanto per ricapitolare la situazione, Trenitalia si articola in tre divisioni, la “Cargo”, che si occupa del trasporto merci, la “Passeggeri” che si occupa dei treni a lunga percorrenza e le 20 DTR (direzioni di trasporto regionale), una per regione.

Queste divisioni sono dei compartimenti stagni e non si scambiano, se non in casi eccezionali, materiali e personale (nel caso la divisione utilizzante deve indennizzare la divisione che li ha prestati come se fossero aziende diverse). I binari sono di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) a cui Trenitalia paga l'utilizzo dei binari, in ossequio alla direttiva europea che ha già liberalizzato il trasporto merci: infatti in Italia oltre a Trenitalia Cargo ci sono più di 10 altre società che svolgono servizi ferroviari merci con propri uomini e mezzi, pagando il pedaggio a RFI. Prossimamente sarà liberalizzato anche il trasporto passeggeri.

La Direttissima Firenze - Roma è ovviamente percorsa dai treni Eurostar e da altri treni gestiti dalla divisione passeggeri, ma rispetto alle altre tratte “Alta Velocità – Alta Capacità” vede la presenza di numerosi convogli delle divisioni di trasporto regionale Toscana, Umbria e Lazio nelle due tratte estreme (Rovezzano – Incisa e Orte – Settebagni). Ora, sembra che dal 2009 questo non verrà più permesso. In altre parole tutti i treni della DTR Toscana (e Umbria) tra Firenze, il Valdarnio e Arezzo non potranno più come adesso percorrere la DD tra Rovezzano e Incisa. Il che, in soldoni, vuole dire metterci almeno 20 minuti in più passando da Pontassieve. Quantomeno un raddoppio del tempo di percorrenza. Analoga situazione nel Lazio tra Settebagni e Orte.

Non si è ancora capito se questa sia una cosa seria oppure sia una “minaccia” di Trenitalia per “spillare” altri soldi o alle Regioni interessate (che finanziano le relative DTR) o ai pendolari (sostituendo i treni delle DTR con convogli Intercity che implicano il possesso di un supplemento).

Probabilmente vorranno unificare sotto questo aspetto la Firenze – Roma e i nuovi tratti “Alta Velocità / Alta Capacità” che sono entrati in servizio o entreranno in servizio entro il 2009 (asse Torino – Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli). Bisogna a questo punto precisare che la DD Firenze – Roma nacque soprattutto come quadruplicamento veloce per evitare le anse di Pontassieve, Arezzo e Fabriano e fu utilizzata fin dall'inizio anche dai treni “diretti” (quelli attualmente classificati “regionali” o “interregionali”).

I problemi fondamentali sono due: l'aumento del tempo impiegato e la impossibile coesistenza fra treni estirpati dalla DD che non faranno fermate (o eventualmente fermano solo a Pontassieve), quelli che faranno tutte le fermate della linea suburbana Firenze – Pontassieve – Monteverdi e i treni merci. Per cui si può chiaramente prevedere dei ritardi a cascata che dilateranno ulteriormente i tempi di percorrenza. Non aumenterà il costo del biglietto, perchè anche se passi da San Donato la

distanza chilometrica è sempre quella via Pontassieve (il motivo di questo è uno dei più oscuri misteri d'Italia).

Se tutto questo accadrà, molti pendolari valdarnesi perderanno la voglia di usare il treno e riprenderanno a venire a Firenze in macchina, con un aggravio notevole dei problemi di circolazione e il conseguente aumento dell'inquinamento atmosferico.

Se il problema è la lentezza dei treni delle DTR (che certamente non possono competere in velocità con gli ETR500!!) la soluzione ci sarebbe di già. Per il materiale di trazione basterebbe dotare le DTR interessate di alcune locomotive E444 (le gloriose “tartarughe”) di cui la divisione passeggeri avrà presumibilmente una certa eccedenza causa introduzione di locomotive più nuove. Per il materiale rimorchiato si tratta soltanto di fare piccole modifiche ai carrelli di una serie di carrozze già esistenti nel parco carrozze della DTR Toscana per renderle atte ai 200 km/h. Questa modifica era già stata fatta anni fa quando erano in composizione ai treni più veloci (trainati all'epoca appunto dalle Tartarughe) ma in seguito, persi questi servizi, sono state riportate allo stato di origine, che consente una velocità di “soli” 160 km/h.

Aldo Piombino

Cronaca – a7.12.07.12.55

Link: <http://www.nove.firenze.it/vediarticolo.asp?id=a7.12.07.12.55>