

GIORNATA DI STUDIO
POTENZIAMENTO TECNICO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA
FERROVIARIA VIAREGGIO – LUCCA – FIRENZE

Lucca Palazzo Ducale 22 Febbraio 2001

Intervento del Presidente della Provincia di Pistoia
Gianfranco Venturi

Vorrei innanzi tutto esprimere un vivo apprezzamento alla Amministrazione Provinciale di Lucca per l'organizzazione di questo incontro certamente utile per meglio comprendere l'attuale stato di cose, rispetto alle prospettive di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie in questa parte della Toscana, e per precisare e mettere a punto le ulteriori iniziative al riguardo.

A questo proposito devo dire innanzi tutto che la Provincia di Pistoia guarda con grande interesse al potenziamento del servizio ferroviario Firenze – Pistoia – Lucca - Viareggio come strumento essenziale di collegamento tra due grandi aree metropolitane:

Quella Firenze - Prato - Pistoia da un lato e quella costiera dall'altro.

Due aree intensamente sviluppate, al cui interno si è compiuta la scelta strategica di collocare la soluzione dei problemi comuni in un'ottica di area vasta, guardando verso le nuove frontiere dello sviluppo secondo una logica che affida la funzionalità dei sistemi territoriali ad una sempre maggiore integrazione tra i vari centri.

All'interno di quest'area esiste un sistema naturale di relazioni secondo un anello che unisce tra loro i maggiori centri e che si snoda lungo il percorso tra Firenze – Pistoia – Lucca – Pisa – Empoli – Firenze.

Rispetto a questo percorso, che riteniamo debba costituire per il futuro l'elemento portante del nuovo sistema ferroviario regionale, permane oggi un elemento di sofferenza costituito dalla permanenza di una linea con binario unico nel tratto Pistoia - Lucca e Lucca - Pisa.

E' dunque partendo da questa impostazione che guardiamo al superamento di questa strozzatura non solo come ad un problema che interessa le nostre due province, ma come una esigenza primaria sulla quale intervenire se vogliamo assicurare un efficiente sistema di relazioni tra tutti i centri dell'area.

Naturalmente sappiamo bene che si tratta di uno sforzo che potrà concretizzarsi solo per fasi successive, ma proprio per questo è necessario avviare questo cammino e percorrerlo con coerenza.

Un cammino che deve coniugare i grandi obiettivi futuri con i concreti miglioramenti dei servizi che sono già possibili oggi.

E' ispirandoci a questa logica che abbiamo operato in questi anni, per definire il protocollo d'intesa stipulato tra Regione – Ministero dei Trasporti – FS Spa, TAV Spa, Comune e Provincia di Firenze, con il quale si prevede l'attivazione del servizio ferroviario metropolitano Firenze – Pistoia con l'integrazione di Montecatini.

Per la sua attuazione, ritengo assai importate il protocollo sottoscritto a fine anno 2000 tra la Regione, le Province ed i Comuni capoluogo dell'area metropolitana e del Circondario empolese, con l'obiettivo di giungere alla definizione di un percorso concreto e fattibile, in grado di attivare una prima fase di concertazione sulle politiche della mobilità, anche al fine di ridefinire la tempistica di attuazione degli accordi sul "nodo" ferroviario fiorentino, per garantire la più rapida attivazione del servizio metropolitano.

La volontà, è quella di operare perché nei tempi più brevi possibili possa essere attivato non solo il servizio metropolitano vero e proprio - che ha bisogno di un doppio binario per il suo esercizio e che come è noto giunge oggi solo fino a Pistoia - ma si realizzi anche un generale miglioramento del servizio verso Montecatini – Lucca: operando per un servizio cadenzato e per migliorare il confort, che rappresenta allo stato attuale l'unico miglioramento possibile a tempi brevi.

In sostanza riteniamo che si debba lavorare lungo alcune direttrici ed in particolare:

1. per potenziare i servizi esistenti ed una loro razionalizzazione in una prospettiva di ulteriore sviluppo del servizio metropolitano;
2. per fare andare avanti la progettazione degli interventi di potenziamento e raddoppio della ferrovia Pistoia – Lucca – Viareggio, utilizzando a tal fine le disponibilità presenti per studi e progettazioni nell'ambito dell'accordo per lo sviluppo del servizio metropolitano;
3. infine per richiedere alla Regione Toscana di assumere la realizzazione di questo intervento come priorità – peraltro già richiamata dal PIT – da portare avanti nel quadro degli accordi di programma con il Ministero dei Trasporti per la cessione delle reti di competenza regionale.

Già dicevo avanti che il collegamento Pistoia – Lucca – Pisa non deve tuttavia essere immaginato soltanto come una esigenza locale, ma innanzi tutto come elemento

strategico di congiunzione delle due aree metropolitane inserendo la Valdinievole come essenziale snodo tra di esse.

In tal senso le future ipotesi di intervento dovrebbero discendere da una analisi precisa che, partendo dalla individuazione della domanda potenziale di viaggiatori e merci, definisca preliminarmente i servizi ed in relazione a questi, prenda in esame le possibilità di ammodernamento della rete infrastrutturale.

Rispetto a questo percorso non partiamo da zero.

Già con il Piano di Bacino e successivamente con la riorganizzazione del T.P.L. nei primi anni 90 furono spostati circa 800.000 km/anno dalla gomma al ferro per un più razionale utilizzo delle risorse allora provenienti dal fondo nazionale trasporti.

Successivamente con l'accordo sull'A. V. stipulato nel Marzo 1999 è stato previsto la riorganizzazione dell'intero sistema ferroviario regionale.

Nell'ambito di tale accordo è stato affidato uno studio di fattibilità per il potenziamento delle linee FI - PT- LU- Viareggio e LU-PI che assume come principale obiettivo il miglioramento dell'offerta di trasporto ferroviario nelle relazioni Firenze - Pistoia - Lucca - Viareggio e Lucca - Pisa, con particolare interesse all'adeguamento dell'offerta di carattere metropolitano.

Nelle condizioni attuali emergono come sappiamo, limiti di capacità, specie sulla linea Pistoia Lucca e Lucca Pisa in cui gli orari dei treni sono condizionati dai vincoli di incrocio e basse velocità a causa delle caratteristiche piano - altimetriche della linea.

I tempi di realizzazione del raddoppio (configurazione finale e definitiva) che sono di durata medio lunga non risolvono tuttavia l'esigenza immediata o comunque urgente, di aumentare la capacità di trasporto, specie nelle ore di punta, e di conseguire già nel breve periodo, una maggiore efficacia del servizio ferroviario, specie nel segmento di servizio classificabile come trasporto viaggiatori, locali e metropolitano.

Il miglioramento dell'offerta di servizio dovrà pertanto essere modulabile e conseguito progressivamente, partendo dalle infrastrutture esistenti, implementando il sistema man mano che si completino interventi infrastrutturali e tecnologici intermedi.

Il criterio della tempestività dei risultati, deve integrarsi con l'obiettivo di efficienza ed efficacia degli stessi.

Criteri particolarmente sentiti nel settore della mobilità locale, nella quale la scarsità di risorse esige ogni sforzo per la loro ottimizzazione.

Al momento in cui potremo disporre di un progetto di raddoppio delle linee ferroviarie, eventualmente aggiornabile ed integrabile, sarà possibile individuare ed approfondire interventi infrastrutturali e tecnologici da realizzare contemporaneamente o in successione temporale in modo da consentire il conseguimento di contestuali vantaggi concreti.

Fondamentale risulterà anche la valutazione di interventi di carattere funzionale-gestionale agendo sulla tipologia dei treni e degli orari (cadenzamenti asimmetrici, treni diretti con poche fermate, revisione degli orari, etc).

Tali interventi dovranno rispondere ai requisiti di:

- compatibilità con il progetto generale;
- autosufficienza funzionale;
- massimizzazione del risultato e dell'efficacia in rapporto al costo ed al tempo di realizzazione.

Per quanto riguarda la nostra Provincia, il P.T.C., in fase di conclusione, recepisce tali strategie e definisce un assetto territoriale orientato verso soluzioni di mobilità che vedono il trasporto su ferro come elemento di riferimento per tutti gli spostamenti sia pubblici che privati.

Se un rilievo possiamo farlo questo riguarda l'aggiornamento dell'accordo quadro stipulato il 27.7.1995 e dell'accordo integrativo del 3.3.1999 relativi al potenziamento e alla qualificazione del servizio ferroviario regionale e metropolitano della Toscana Centrale.

In esso le linee PT - LU- Viareggio e LU-PI sono state considerate; solo nel periodo medio lungo termine 2004-2005, per il quale è confermata la possibilità di incrementare i servizi sulla direttrice FI-PT con 5 coppie di treni, comprensive delle 2 dello scenario a breve termine e con estensione, su Montecatini - Lucca, compatibilmente con la capacità di infrastruttura disponibile,

In ogni caso sugli sviluppi anche più recenti dell'impegno regionale per il potenziamento della linea ferroviaria credo l'Assessore Conti potrà informarci in modo puntuale .

In attesa dell'esito degli studi citati non dobbiamo tuttavia rimanere inerti ma, al contrario, dovremo coniugare da subito le iniziative di potenziamento strutturale con un adeguamento del materiale rotabile, che potrà iniziare già in tempi rapidissimi, e per il quale la Regione ha già assunto concrete iniziative destinando ad esse consistenti risorse.

In proposito devo dire che le affermazioni ed i comportamenti assunti dalla Regione Toscana e dall'Assessore Conti in particolare hanno segnato negli ultimi tempi un

impulso incoraggiante nella prospettiva di un potenziamento e sviluppo dei servizi ferroviari in Toscana ed anche per rilanciare l'idea del grande anello di collegamento al quale facevo riferimento.

Credo che proprio per questo – e per meglio precisare gli impegni futuri – sarebbe auspicabile poter giungere alla definizione di un protocollo d'intesa tra Regione, Province ed amministrazioni locali interessate, nel quale vengano fissati con precisione le iniziative e le azioni che assieme intendiamo portare avanti in futuro per compiere sostanziali passi avanti lungo la via auspicata.

Se c'è questa volontà politica, il testo di tale protocollo potremo concordarlo in tempi brevi anche sulla base di quando andrà emergendo dai lavori odierni.

Sarà sulla scorta di questi impegni precisi e definiti, che anche in sede locale potremo unire in una azione unitaria e complessiva il più arco di forze disponibili a mobilitarsi per promuovere adeguatamente la realizzazione dell'obiettivo primario costituito dal nuovo servizio ferroviario moderno e potenziato.

Un'azione sinergica, tra istituzioni e società civile, unite per la realizzazione di un obiettivo di grande respiro per la nostra Regione e per le nostre comunità.