



REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

Gruppo Consiliare
Movimento 5 Stelle



PEC

AOO - CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA

20 GEN. 2022

N. 704 / 2.18.1

CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA
XI LEGISLATURA

MOZ N. 700

Firenze, 19 gennaio 2022

Al Presidente del Consiglio regionale toscano
SEDE

MOZIONE

(ai sensi dell'articolo 175 del Regolamento interno)

OGGETTO: In merito all'utilizzo dei fondi del PNRR per il potenziamento della linea ferroviaria Firenze - Pisa - Livorno

Il Consiglio regionale

Premesso che:

Nel 2016 venne approvata, dal Consiglio regionale della Toscana, una mozione (27 luglio 2016, n. 425), titolata "in merito al potenziamento dei collegamenti ferroviari verso la Toscana costiera ed, in particolare, della linea ferroviaria Firenze - Pisa - Livorno, alle relative interconnessioni con la linea tirrenica e con la linea interregionale La Spezia - Massa Carrara - Viareggio". Una parte di tale mozione era focalizzata sulla la linea ferroviaria Firenze - Pisa - Livorno, tra quelle maggiormente frequentate della Toscana, per la sua natura di collegamento sempre più importante, anche alla luce del processo di integrazione tra gli aeroporti di Pisa e Firenze, all'interno del sistema aeroportuale toscano, nonché come collegamento ferroviario tra il capoluogo di regione, la costa ed il sistema dei porti toscani

Considerato che:

In relazione a ciò, si sottolineava anche come la linea ferroviaria Firenze - Pisa - Livorno, tra quelle maggiormente frequentate della Toscana, costituisse un collegamento sempre più irrinunciabile, anche alla luce del processo di integrazione tra gli aeroporti di Pisa e Firenze, all'interno del "sistema aeroportuale toscano", nonché come collegamento ferroviario tra il capoluogo di regione, la costa ed il sistema dei porti toscani. All'epoca, il riferimento era l'accordo quadro tra Regione Toscana e Rete ferroviaria italiana (RFI) firmato da poco (deliberazione della Giunta regionale 8 marzo 2016, n. 172 - Approvazione schema di Accordo Quadro tra Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. "RFI S.p.A" per la disponibilità della capacità dell'infrastruttura ferroviaria, ai sensi dell'art 23 del D.lgs 112/2015), che definiva gli ambiti entro i



quali sarebbe stato sviluppato il traffico ferroviario toscano negli anni a venire, prevedendo il potenziamento dei collegamenti ferroviari toscani, tra cui quello nell'area metropolitana di Firenze e sulla Firenze – Pisa. Il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Toscana e Trenitalia S.p.A. per gli anni 2015-2023 prevedeva investimenti in nuovo materiale rotabile a carico della stessa Trenitalia, così come approvato con decreto 24 febbraio 2016, n. 827 (Approvazione bozza contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale da stipularsi tra Regione Toscana e Trenitalia SpA);

Considerato che:

la mozione poneva come preconditione l'impegno della Regione Toscana nei confronti del servizio ferroviario, al fine di poter garantire un servizio moderno ed efficiente, all'altezza delle necessità dei pendolari toscani ed anche di coloro che utilizzano il servizio ferroviario per medie o lunghe distanze e per raggiungere i collegamenti ad alta velocità: professionisti, pendolari di medio raggio, utilizzatori dell'alta velocità, passeggeri con interscambio aeroportuale o portuale, ecc., che costituiscono la cosiddetta "utenza di media-lunga percorrenza". Era infatti notevole la presenza di passeggeri internazionali provenienti dagli aeroporti toscani, che andavano a sommarsi agli altri utenti nel frequentare la linea Firenze – Pisa – Livorno. Linea che, con i suoi treni giornalieri, rappresentava e rappresenta ancora una delle tratte più importanti, dal punto di vista strategico.

Valutato come:

già all'epoca, rispetto al numero complessivo di treni, risultavano nettamente prevalenti i servizi ferroviari che effettuavano un maggior numero di fermate (con tempi di percorrenza maggiori di 90 minuti), quindi, rivolti principalmente ai pendolari, rispetto ai treni veloci (da 49 a 60 minuti), maggiormente indicati per un trasporto diretto da città a città. La mozione precedentemente citata, che definiva la linea ferroviaria Firenze – Pisa - Livorno "un collegamento strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano, nonché per avvicinare la costa ed il porto di Livorno con il capoluogo regionale e con il sistema ferroviario dell'alta velocità", ne chiedeva il potenziamento e la velocizzazione.

Visto che:

Peraltro, all'epoca si puntava sull'intermodalità offerta da sistemi quali il *People Mover*, in quel momento ancora in completamento, che si sperava avrebbero "separato" la tratta ferroviaria dall'uscita aeroportuale, permettendo ai passeggeri da e per Pisa aeroporto di poter usufruire di una pratica ed efficace alternativa. La "navetta elettrica ad alta frequenza che collegherà l'aeroporto alla stazione ferroviaria di Pisa centrale" avrebbe infatti reso "necessario garantire l'intermodalità tra treno e navetta, nonché una bigliettazione integrata tra i diversi servizi, in modo da favorire il trasporto dei turisti con treno con un servizio di bigliettazione moderno, semplice ed efficiente che copra l'intera tratta tra l'area fiorentina e quella pisana".



Lo scenario nel frattempo è cambiato: infatti, se il problema era costituito dalla discrasia tra arrivi/partenze voli e orari ferroviari (“dal confronto del quadro orario dei servizi ferroviari con le fasce orarie degli arrivi all’aeroporto di Pisa ... si nota una non corrispondenza tra il numero dei treni in partenza verso Firenze ed i voli in arrivo a Pisa dopo le ore 21 ed una analoga non corrispondenza tra i voli in partenza da Pisa e treni in arrivo da Firenze prima delle ore 6 del mattino, quando in queste fasce orarie si concentrerebbe una buona parte dei movimenti agli arrivi ed alle partenze dell’aeroporto”), è chiaro che tale difficoltà è stata acuita dall’interruzione del servizio *People mover*. Se d’altronde era – ed è – “necessario garantire un confronto costante tra gli orari ferroviari e quelli dei servizi aeroportuali, al fine di garantire un’adeguata corrispondenza oraria intermodale aereo-treno in tutte le fasce orarie della giornata, al fine di rendere il treno una soluzione sempre possibile ed appetibile per chi sceglie di volare da uno dei due scali (Firenze o Pisa) del sistema aeroportuale toscano” appare evidente come qualunque strategia dovrà tener conto del quadro attuale, intervenendo sugli anelli deboli della catena.

Preso atto che:

La mozione puntava ad “attivarsi per sviluppare due tipologie di offerta ferroviaria, sia nella programmazione oraria e nel numero di fermate, che nel tipo di materiale rotabile utilizzato che corrisponda, da un lato alle esigenze dei pendolari, dall’altro alle necessità di un’utenza di media-lunga percorrenza interessata agli spostamenti via ferrovia tra grandi centri urbani, porti, aeroporti ed alta velocità”. Oltre a questo, si voleva “significativamente aumentare il numero dei treni regionali veloci, con un tempo di percorrenza entro un’ora, rispetto all’offerta complessiva presente nella linea, proseguendo anche con gli intenti di velocizzazione ferroviaria”.

Valutato come:

Gli eventi del 2020 hanno fatto precipitare l’economia toscana, rendendo, quella di un collegamento ferroviario veloce Firenze Pisa Livorno non più un’opzione – peraltro stabilizzata, almeno sulla carta, da una mozione - ma una necessità, per raccogliere e massimizzare quelli che potranno essere i segnali, anche transitori di rilancio commerciale e turistico, oltre che per implementare quel sistema di spostamento e di economia sostenibili che costituisce uno dei fondamenti del PNRR. Non a caso, come dichiarato in una recente intervista proprio dall’ex sindaco di Pisa, ciò che emerge è l’esclusione dai finanziamenti proprio della velocizzazione dei collegamenti su rotaia di Pisa e Livorno con Firenze, con il rischio di mantenere il tempo medio di percorrenza fra Pisa e Firenze (69 km) negli attuali termini dell’ora abbondante, fattore che peraltro esclude la possibilità della programmazione dei treni in sincronia con pacchetti di voli in arrivo e partenza, ed il collegamento con la dorsale dell’alta velocità¹. E risalta, a monte, l’assenza di un qualsiasi masterplan, che la mozione approvata nel 2016 - invece - chiedeva.

¹ *Loi Francesco, Pisa penalizzata per i fondi del Pnrr. Se la Regione vuole si può recuperare – L’ex sindaco Filippeschi: nella redistribuzione delle risorse c’è la possibilità di finanziare i treni veloci per Firenze – Il Tirreno, 19.02.2022*



Sempre nella medesima intervista, si propone quindi di far inserire nel PNRR la c.d. “quarta diagonale”, quella che collega la costa alla dorsale dell’alta velocità, attraverso una redistribuzione dei fondi.

Tutto ciò premesso e considerato

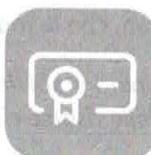
Impegna il Presidente e la Giunta regionale

- 1) di concerto con l’ufficio di presidenza della Quarta Commissione Consiliare permanente del Consiglio regionale, a valutare la possibilità di audire esperti del settore, in modo da studiare un apposito *Masterplan* per il potenziamento della linea ferroviaria Firenze – Pisa – Livorno che, sfruttando anche i fondi del PNRR, possa renderla veloce (con tempi di percorrenza sotto l’ora fra Firenze e Pisa), competitiva e con collegamenti adeguati per numero ed orario ai voli in partenza ed arrivo dai due diversi scali, superando l’ostacolo attualmente costituito dall’interruzione del *People Mover*;
- 2) a uno studio specifico, già richiesto nella precedente mozione, finalizzato ad una migliore programmazione dei servizi ferroviari per garantire la piena integrazione tra treno ed aereo e che tenga conto, tra i vari fattori: del numero dei passeggeri della linea in oggetto, del flusso dei viaggiatori dell’aeroporto Galilei di Pisa e dell’aeroporto Vespucci di Firenze, nonché del confronto tra partenze ed arrivi dagli aeroporti e del quadro orario dei servizi ferroviari;
- 3) a valutare, come già richiesto nella precedente mozione, la stesura di un *Masterplan* che preveda la possibilità dell’inserimento, nei prossimi anni, di una nuova linea ferroviaria dedicata Pisa - Firenze, in modo da diversificare i servizi veloci da quelli di tipo metropolitano a servizio dei pendolari.

La consigliera regionale

Irene Galletti

GALLETTI
IRENE
Consiglio
Regionale
Toscana
20.01.2022
10:27:03
GMT+00:00



~~Confidenziale~~

Da: PEC <irene.galletti@postacert.toscana.it>
Inviato: giovedì 20 gennaio 2022 11:31
A: PEC Ufficio Protocollo CRT
Oggetto: MOZ PNRR linea ferroviaria
Allegati: MOZ In merito all'utilizzo dei fondi del Pnrr per il potenziamento della linea ferroviaria Firenze - Pisa – Livorno 20.01.2022_signed.pdf

Firenze, 09/02/2022

IL TITOLO È COSÌ MODIFICATO: IN NEPITO AL POTENZIAMENTO DELLE
Proposta di emendamento alla mozione 700 LINEE FERROVIARIE
FIRENZE - PISA - LIVORNO

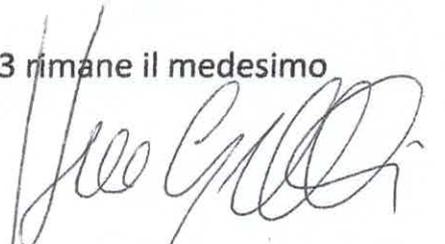
Impegna il Presidente e la Giunta regionale

Il punto 1 cassato completamente

Punto 2) Come già richiesto nella precedente mozione a **valutare la fattibilità di uno studio**, finalizzato, ad una migliore programmazione dei servizi ferroviari per garantire la piena integrazione, **nello specifico**, tra treno e aereo e che tenga conto, tra i vari fattori:

del numero dei passeggeri della linea in oggetto, del flusso dei viaggiatori dell'aeroporto Galilei di Pisa e dell'aeroporto Vespucci di Firenze, nonché del confronto tra partenze e arrivi dagli aeroporti e del quadro orario dei servizi ferroviari **salvaguardando comunque il servizio rivolto ai pendolari**

Il punto 3 rimane il medesimo


IRENE GALLETTI


FAUSTO MERLETTI

AOO - CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA
- 9 FEB. 2022
N. 1570 / 9 APR. 1

