

Resoconto dell'incontro con i pendolari e loro comitati tenuto il

**30 maggio 2012 a San Giovanni Valdarno – Centro di Geotecnologie**

Il 30 maggio 2012, alle ore 17,30 a S.Giovanni Valdarno, presso il centro di geotecnologie si è svolto un incontro con i pendolari dei servizi ferroviari della linea "Aretina Valdarno" avente come argomento il servizio ferroviario regionale con particolare riferimento alla suddetta linea

con il seguente O.d.G.:

- Verifica andamento della linea negli ultimi mesi, monitoraggio e criticità registrate
- Analisi criticità puntuali
- Varie ed eventuali.

L'iniziativa si colloca nell'ambito degli incontri periodici di confronto con gli utenti abituali del treno, previsti dal Contratto di Servizio con Trenitalia a tutela dell'utenza del servizio ferroviario.

All'incontro sono stati invitati ed hanno partecipato:

- Sandro Pintus – Comitato pendolari Valdichiana
  - Dimitri Abbado, Guido Pasquetti– Comitato pendolari Arezzo
  - Maurizio Da Re – Comitato pendolari Valdarno
  - Roberto Barone – consigliere Comune Arezzo
  - Antonio Perferi – Assessore ai Trasporti della Provincia di Arezzo
  - Piero Giunti – Consigliere Provincia di Firenze
  - Saverio Galardi – Comune di Reggello
  - David Corsi - Consigliere Comune S.Giovanni Valdarno
  - Eugenio Bini – quotidiano "la Nazione"
- utenti e pendolari della linea;

Sono presenti A.Marini, M.Nocchi, D.Ghelardini, A.Dondoli, M.Zazzeri in rappresentanza della Regione Toscana;

A.Nista, C.Bruno in rappresentanza di Trenitalia.

**Nocchi** - Porge il saluto dell'Assessore regionale ai trasporti ricordando come questa iniziativa si collochi nell'ambito del programma di incontri periodici di confronto con i pendolari, previsto dal Contratto di Servizio. Ricorda che la regione monitora il servizio ferroviario, anche con ispettori.

Il confronto di oggi avviene tuttavia in un contesto di tagli generalizzati delle risorse per i servizi pubblici (con un taglio di 50 milioni per il TPL in Toscana), che ha anche indotto alla riforma del TPL su gomma con l'avvio di una gara per l'individuazione di un unico gestore, ed a fare sforzi per mantenere un adeguato servizio ferroviario. Ai tagli si sommano aumenti del costo: probabilmente anche questo aspetto ha contribuito all'aumento del 7% delle frequenze sui treni, e ciò a fronte di una controproducente politica di tagli al settore. Ricorda che il Valdarno è una "colonna" del TPL ferroviario toscano in quanto ogni giorno circa 8000 persone si muovono in treno, soprattutto verso l'area fiorentina; vi sono alcuni problemi cui si cercherà di ovviare, ed anche a tal fine si attendono da questo incontro interventi e proposte degli utenti, cui si cercherà di dare risposta. Annuncia che comunque verranno fatti investimenti, con nuovi treni che verranno immessi in Toscana, ed anche su questa linea con un incremento di circa 250 posti disponibili. Ricorda inoltre che a partire dal mese di MAGGIO 2012, il diritto al rimborso per ritardi sul servizio ferroviario è stato esteso ai possessori di carta PEGASO,

## **Marini**

Con l'ausilio di diapositive illustra l'andamento dei servizi relativamente alla linea le diapositive vengono date in copia a disposizione dei presenti, con l'intesa che verranno anche inoltrate per email agli intervenuti che lasceranno i loro recapiti.

L'andamento del servizio viene illustrato con un focus in particolare sui seguenti aspetti e maggiori punti di criticità riscontrati:

l'affidabilità (i treni soppressi)

l'offerta posti (il sovraffollamento dei treni)

la puntualità (i ritardi nel valdarno)

### 1) Affidabilità

**Nel 2011** il servizio ha rappresentato il 18% circa dell'intero servizio regionale ed ha presentato una affidabilità in termini di soppressioni, nella media regionale, pari allo 0,77% sul servizio programmato, con un lieve peggioramento negli ultimi tempi: **nei primi quattro mesi del 2012** sono aumentate le soppressioni che sono passate al 1,13% del 2012. Tuttavia se si escludono i treni soppressi a causa di eventi eccezionali (quelli soppressi per neve e quelli soppressi nella tratta Roma Termini - Tiburtina - Orte, a causa del deragliamento a Termini del due treni AV), le soppressioni si riducono

### 2) Offerta posti

**Il Valdarno costituisce uno dei più importanti bacini di traffico della Toscana.** Il totale dei passeggeri in transito nelle sole stazioni di Figline V., San Giovanni e Monteverchi è pari ad oltre 8.000 viaggiatori/giorno. Analogamente al resto della Regione si è avuto nel 2011 **un incremento dei viaggiatori di circa il 6%.**

L'offerta è divisa su 2 tratte:

#### **Linea Lenta (via Pontassieve)**

offerta giornaliera: n.treni : 72 n.treni\*km\*: 6.600 velocità media km/h: 56

Tempo medio percorrenza FI CM – S.Giovanni V. - 47' n. posti offerti: 29.700

stazioni/fermate: 19

#### **Linea DD**

offerta giornaliera:n.treni: 38 (\*) n.treni\*km: 7.000 (\*) velocità media km/h: 78 Tempo medio percorrenza FI CM – S.Giovanni V. - 25' n. posti offerti: 22.400 (\*) stazioni/fermate: 12

*(\*) compreso 12 treni di competenza Regione Umbria*

La mobilità si svolge essenzialmente nelle ore di punta, con forte prevalenza verso nord al mattino e verso sud al pomeriggio, potendo contare su 55 treni nelle fasce pendolari (6.00 - 9.00 / 16.00 - 21.00), con un'offerta complessiva di 21.500 posti e una velocità media di 60 km/h.

Viene analizzato nel dettaglio un campione di 18 treni (8 del mattino e 10 del pomeriggio), significativo per importanza: ne emerge che:

- al mattino, con un'offerta di 4.850 posti, circa 3.900 risultano i passeggeri saliti nelle tre stazioni del Valdarno,
- al rientro nel pomeriggio, con 5.150 posti offerti, 3.050 circa sono i pendolari che scendono nel Valdarno.

La maggioranza dei pendolari, circa 3.250 al mattino e 2.200 al pomeriggio (quasi l'80%) utilizza i treni che transitano in DD e che consentono un risparmio di tempo di circa 20'.

Si determina quindi uno squilibrio fra domanda e offerta, dato che su un offerta totale di circa 10.000 posti, solo 5.600 riguardano i treni in DD che viaggiano quindi spesso sovraffollati.

**Per ridurre i problemi di affollamento** che si determinano quotidianamente sulla linea, poiché gli accordi con il Gruppo FS, ribaditi dalle ultime intese, garantiscono alla Regione il mantenimento dell'attuale livello di occupazione delle tracce in DD, ma non di incrementarlo, la soluzione è da ricercarsi **nel potenziamento del parco rotabili**. La Regione destinerà alla linea buona parte dei nuovi materiali doppio piano. I nuovi materiali che arriveranno entro fine anno verranno impiegati su treni importanti del mattino come il R3164, il R6604, il R11682, **per un totale di oltre 250 posti offerti in più. Nel frattempo stanno procedendo la necessarie verifiche per il declassamento della prima classe sui treni più affollati: ai due treni dell'Umbria che risultano già declassati (R3152 e R3165), si aggiungerà a giugno il regionale della Toscana R2315; si attende risposta dalla Regione Umbria per il declassamento ulteriore del R3159 e del R3161, mentre sono stati attivati i necessari contatti con la Regione Lazio per il declassamento dei restanti treni per Roma**

### 3) Puntualità

**Forse il punto più dolente . Il livello di puntualità della linea nei primi 5 mesi del 2012** mediamente ancora elevato, rilevato a S.Giovanni, risulta nel Valdarno decisamente inferiore al dato medio della linea rilevato a destino, con una percentuale di treni in arrivo, sia per i treni pari che per quelli dispari, di 82,5 a fronte del dato medio a destino pari a 92,5.

I dati riferiti al solo mese di maggio (1 - 15), indicano che la criticità maggiore si registra fra FI CM e Figline V. Il ritardo medio dei treni dir. Roma in arrivo a FI CM è infatti pari a 3'; lo stesso ritardo medio, in partenza da FI CM, risulta pari a 8'. Il ritardo accumulato fra arrivo e partenza, di media oltre 5', viene poi in parte recuperato, ma le stazioni del Valdarno ne sono pienamente coinvolte (media ritardo in arrivo a S.Giovanni 6'). Problemi minori per i treni pari del mattino che a FI CM accumulano in media solo 1 minuto di ritardo

La criticità è diventata una costante nel passaggio dalla stazione di FI CM, dove il transito dei treni AV entra in conflitto con il sistema dei regionali, sia instradati sulla lenta che sulla DD. Il fenomeno si è accentuato negli ultimi tempi ed è in buona parte da ascrivere al mancato rispetto della programmazione del sistema AV, che ha reso difficile la circolazione in particolare tra FI CM e Rovezzano, importante punto di smistamento dei traffici locali ed AV. Le ricadute più pesanti si hanno sul traffico regionale, che subisce sistematicamente penalizzazioni, con conseguenti pesanti ritardi, difficilmente recuperabili. A fronte di una programmazione che coordina tutti i traffici, si assiste ad una gestione squilibrata della circolazione, a vantaggio del sistema di lunga percorrenza.

La Regione, verificata la situazione, ha immediatamente convocato un tavolo di confronto ai massimi livelli coinvolgendo i vertici RFI, gestore dell'infrastruttura e responsabile della circolazione. Da un primo incontro tecnico tenutosi la scorsa settimana è emersa la disponibilità di RFI a ricercare soluzioni in grado di porre rimedio ai problemi che stanno all'origine dei pesanti disservizi. Si attende un riscontro a breve.

Ricorda infine il contact center regionale per i reclami dell'utenza del TPL, invitando i presenti a rivolgersi ad esso.

**Nocchi** ribadisce che esistono accordi Regione -FS che assicurano la permanenza del passaggio dei treni regionali sulla linea DD, anche il loro numero non appare suscettibile di aumento.

**Marini** A tal proposito aggiunge che detto accordo è in corso di rinnovo: alla scadenza dell'attuale contratto di servizio con Trenitalia (fine 2014) si farà gara per l'appalto del servizio ferroviario; prima di fare la gara si dovrà avere la certezza di avere le "tracce ferroviarie" dove far passare i treni regionali, per cui un accordo sull'accessibilità alle infrastrutture sarà doveroso, accordo che dovrà con ogni probabilità comprendere anche l'accesso alla linea DD.

Su richiesta di un presente inoltre accenna al fatto che il costo medio di utilizzo di una traccia è circa 3euro/km, ma aggiunge che si tratta di un dato molto grezzo, perché il calcolo è molto complesso perché comprende molteplici variabili ; in ogni caso il costo della traccia della tratta FI-AR è molto alto, specialmente sulla linea DD, probabilmente superiore ai 10 euro/km

### Maurizio Da Re – Comitato pendolari Valdarno

Sottopone 10 interrogativi a nome del Comitato, poi riassunti nel seguente "decalogo" (allegato anche la presente verbale)

- 1) come intendono limitare le **interferenze dei Frecciarossa e di Italo** con i treni interregionali e regionali sulla linea DD, evitando ritardi sempre maggiori, come venerdì 11/5, o le deviazioni sulla LL, come lo scorso venerdì 25/5;
- 2) come intendono ridurre il **sovraffollamento dei treni interregionali** Firenze-Foligno e Firenze-Roma, anche per favorire la sicurezza a bordo specialmente in galleria;
- 3) se si intende procedere in tempi brevi al **declassamento delle carrozze** di 1a classe sugli interregionali, in particolare i Firenze - Foligno, almeno da Firenze fino alle stazioni di Arezzo o del Valdarno, per evitare disagi e probabili contestazioni;
- 4) come intendono aumentare la **sicurezza della galleria S.Donato**, anche per evitare guasti gravi come quelli del 27/12/2010 o del 18/4/2012;
- 5) quando sono previsti le introduzioni dei già promessi **3 nuovi Vivalto**, su quali linee e in sostituzione di quali treni (limiti linea Fi-Chiusi);
- 6) se intendono ridurre i **tempi di percorrenza** degli interregionali sulla DD e dei regionali sulla LL, quando è dimostrato che i tempi di recupero sono ampi;
- 7) se intendono rivedere e modificare il **vigente contratto di servizio** relativamente agli "standard qualitativi" (puntualità, affidabilità, composizione/affollamento) e le modalità delle **risposte ai reclami** da parte del call-center, per migliorarne la funzionalità;
- 8) quali sono i risultati dello **studio di fattibilità** finanziato e previsto da RFI entro il 2011 sulla tratta Rovezzano-Valdarno Nord per incrementarne la funzionalità;
- 9) se sono previste "**rimodulazioni**" dei **treni interregionali** Firenze-Foligno e Firenze-Roma, con eventuali limitazioni delle linee entro i confini regionali e modifiche delle relative competenze regionali;
- 10) se è previsto l'aumento delle **tariffe ferroviarie** e del costo degli abbonamenti dal primo luglio, anche per l'adeguamento del costo dell'inflazione

I Comitati pendolari Valdichiana e Arezzo presentano il seguente documento (allegato al presente verbale) con alcune problematiche rilevate ed alcune domande.

#### PROBLEMATICHE RILEVATE DAI COMITATI PENDOLARI NELLA TRATTA VAL DI CHIANA - FIRENZE

I comitati dei pendolari della Val di Chiana e Arezzo, in occasione dell'incontro del 30/05/2012 con la Regione e Trenitalia intendono sottoporre agli interlocutori le seguenti criticità la cui soluzione è ritenuta prioritaria dai viaggiatori:

PROBLEMA DEL SOVRAFFOLLAMENTO  
PROBLEMA DEI TEMPI DI PERCORRENZA DEI TRENI SPOT  
PROBLEMA DELLE COINCIDENZE  
MANUTENZIONE E SICUREZZA

## PROBLEMA DEL SOVRAFFOLLAMENTO

I RV, negli orari di maggior afflusso di utenza, presentano un carico eccessivo di utenza già ad Arezzo e a Montevarchi vengono occupati gli ultimi posti, dopo di che i convogli viaggiano con molte persone in piedi. Ciò, oltre ad essere disagiata, risulta pericoloso per l'incolumità dei viaggiatori in convogli che presentano, come spesso accade, le porte esterne bloccate che rendono difficile una pronta evacuazione dei convogli in caso di pericolo.

Tale problema, in particolare, è riscontrato nel

RV 3168 in partenza da Arezzo alle 07:08 (trattasi di treno "spot" il cui sovraffollamento conferma l'utilità di tale tipologia di treni )

R 11682 in partenza da Arezzo alle 07:45;

RV 2304 in partenza da Arezzo alle 08:43;

RV 2315 in partenza da FI SMN alle 17.12 con fermate nel Valdarno;

RV 3165 in partenza da FI SMN alle 18.12 con fermate nel Valdarno;

RV 2317 in partenza da FI SMN alle 19.12 con fermate nel Valdarno;

Per ovviare a tale problema chiediamo:

a) la sostituzione dei convogli attuali con VIVALTO dotati di una capienza maggiore, stipulando, se necessario, accordi con la Regione Umbria per l'utilizzo dei VIVALTO nel tratto di sua competenza.

b) la conferma dell'attuale duplice modalità di trasporto sia con i RV (con fermate nel Valdarno) sia con IC e treni "spot" (senza fermate nel Valdarno) per evitare che gli utenti del medesimo bacino (dalla Val di Chiana al Valdarno) si concentrino tutti sui medesimi convogli con incremento dell'attuale sovraffollamento dei RV.

## PROBLEMA DEI TEMPI DI PERCORRENZA DEI TRENI SPOT

I treni "spot" (così denominati perché non facenti parte del Memorario) si caratterizzano per non fare fermate intermedie tra Arezzo e Firenze C.M. E sono stati fortemente voluti dai comitati al fine di realizzare collegamenti veloci tra Arezzo e Firenze.

Tuttavia, oggi, il loro tempo di percorrenza della tratta è di poco inferiore a quello dei RV che effettuano tre fermate nel Valdarno, pertanto, la loro funzione risulta completamente vanificata.

Per questa problematica, si segnalano:

-RV 3168 in partenza da Arezzo alle 07:07, con tempo di percorrenza (da orario) di 48 min.;

-RV 11680 in partenza da Arezzo alle 08:35, con tempo di percorrenza (da orario) di 57 min.;

-RV 3099 in partenza da Firenze SMN alle 16:55, con tempo di percorrenza (da orario) di 53 min.;

-RV 3175 da Firenze SMN alle 19:50, con tempo di percorrenza (da orario) di 53 min.

Per ovviare a tale incongruenza chiediamo che detti treni coprano le tratte Arezzo-Firenze/Firenze-Arezzo in 40 minuti, con l'utilizzo della direttissima.

## PROBLEMA DELLE COINCIDENZE

L'attuale modalità di viaggio tra le stazioni della Val di Chiana e di Arezzo e le tre principali stazioni di Firenze (C.M., S.M.N., Rifredi) si fonda sul rispetto delle coincidenze tra diversi treni.

La questione delle coincidenze è completamente diversa dalla questione della puntualità: un ritardo di un minuto non è rilevante ai fini della valutazione degli indici sulla puntualità dei convogli, mentre è relevantissimo per un viaggiatore che, per colpa di questo ritardo, perde una coincidenza poiché è costretto ad interrompere il proprio viaggio in attesa di un treno successivo accumulando un ritardo relevantissimo rispetto all'arrivo programmato per raggiungere il posto di lavoro o studio, con tutte le note conseguenze che a ciò consegue.

Per la Val di Chiana, in particolare, risulta problematica la coincidenza tra

- il R 11998 e il RV 3168 (in partenza da Arezzo alle 07:07), oltre alle coincidenze tra
- il RV 3168 in partenza da Arezzo alle 07:07 con R che da SMN fermano a Rifredi e con l'Eurostar che da Firenze SMN va a Milano;
- le coincidenze tra l'IC 580 con arrivo a FI SMN alle 08:17 e i treni per Siena o Pisa con fermata a FI Rifredi.
- il R 11993 delle 17:55 da Firenze SMN per BORGIO San Lorenzo E L'IC 589 in partenza da FI C.M. Alle 18:06;
- i R per Siena, Grosseto o Viareggio in partenza da FI SMN tra le 18:40 e le 18:46 con coincidenza a Rifredi per l'IC delle 18:53 per Arezzo.

E' bene sottolineare come i collegamenti con Rifredi hanno acquistato una sempre maggior importanza in quanto Rifredi è sostanzialmente la stazione di riferimento di Novoli ove è ubicato il polo Universitario, il Tribunale, gli uffici della Regione, nonché plurimi uffici bancari e assicurativi, oltre ad essere stazione di riferimento anche per il polo ospedaliero di Careggi ed il collegamento ferroviario, in assenza di una linea 3 della tramvia risulta strategico per la mobilità fiorentina.

Su questo punto si chiede un aggiustamento degli orari per rendere sicure le coincidenze ed un sistema più attento al monitoraggio dei ritardi specifico sui treni che svolgono la funzione di navetta, oltre alla verifica della possibilità di introdurre un diverso regime sanzionatorio per stigmatizzare questi specifici ritardi, quanto meno, sulle stazioni di scambio tra un treno e l'altro.

#### ATTRAVERSAMENTO DEL SAN DONATO

I Comitati dei pendolari più volte hanno sottolineato il problema dell'attraversamento del San Donato, problema che, con l'arrivo di nuove società private impegnate nel trasporto ferroviario di AV, viene avvertito in modo sempre più preoccupato in mancanza di chiare garanzie volte a confermare che l'attuale offerta di trasporto assicurata dalla Regione e quella che rientra nel c.d. Servizio Universale potrà continuare ad usufruire delle attuali tracce orarie con passaggio nella galleria del San Donato. Sino ad oggi il silenzio della Regione sul punto è stato assordante e preoccupante. Recentemente e sempre più di frequente i treni regionali sostano anche per 15-20 minuti all'altezza di Firenze Rovezzano per dare la precedenza a treni AV in ritardo.

Sul punto chiediamo precise garanzie, per il futuro, sulla conferma delle attuali tracce che prevedono l'attraversamento del San Donato e l'attivazione in tutte le sedi istituzionali, a partire dalla Conferenza Stato – Regioni, di una riflessione sull'opportunità di mantenere il Servizio Universale di trasporto quale necessario strumento di integrazione del trasporto regionale con l'AV.

#### MANUTENZIONE E SICUREZZA

I Comitati dei pendolari ritengono la qualità delle condizioni di viaggio insufficiente e sono preoccupati per i recenti incidenti che denunciano una scarsa attenzione alle condizioni di sicurezza del viaggio.

Forti delle esperienze recenti chiediamo:

- a) l'installazione di serpentine o altri strumenti idonei a prevenire il congelamento degli scambi;
- b) in vista dell'estate, una corretta manutenzione che garantisca il buon funzionamento dell'aria condizionata;
- c) manutenzione e pulizia dei servizi igienici in modo che essi siano funzionanti in tutte le carrozze e non in una sì e tre no (il 10/4/2012 sul RV 3168 in una toilette mancava addirittura il WC - vedi foto in <http://www.catpress.it/pendolaridellavaldichiana/?p=1490>);
- d) manutenzione delle porte esterne in modo che esse siano tutte utilizzabili, ritenendo non scusabile il messaggio preregistrato che ne avverte la presenza chiedendo quotidianamente

scusa ai passeggeri per un problema che non viene risolto e che non costituisce un mero disagio ma una questione attinente alla sicurezza del viaggio.

e) Su questo tema proponiamo che venga installato ben visibile su tutte le carrozze il numero verde per la segnalazione dei disservizi e dei reclami.

**Utente** chiede se è vero che cambierà il voltaggio sulla linea DD (**Marini** risponde che non risulta alla Regione)

**Amministratore locale** Sottolinea che l'eventuale futura cessazione dell'utilizzo della linea DD da parte di treni che fermano in Valdarno sarebbe esiziale per l'area ed in tal caso gli enti locali dell'area protesterebbero in modo molto fermo (**Nocchi** condivide questa posizione)

In ordine alle varie problematiche esposte dagli intervenuti, posto che esse verranno valutate nelle opportune sedi, i rappresentanti di regione e Trenitalia espongono le seguenti prime risposte.

**Marini** – ricorda che il sovraffollamento sulla linea è soprattutto nella tratta Firenze Campo Marte\Figline (anche se per Da Re esso inizia da Firenze SMN) . rileva inoltre che se si mettessero i nuovi treni doppio piano "Vivalto" sui treni FI\Roma, questi facendo un percorso molto lungo resterebbero per un tempo minore sulla tratta Firenze\Figline che è la più affollata e quindi ha più bisogno di treni capienti. Ricorda inoltre che una motivazione per cui i treni regionali passano sulla linea DD è che molti sono "equiparati" ai treni IC in quanto passano il confine regionale: se avessimo un contratto di servizio con soli treni regionali che non passano il confine regionale forse questa motivazione cadrebbe e sarebbe più difficile farli passare sulla linea DD.

**Bruno Trenitalia** –In relazione all'episodio verificatosi il 18/04/2012 sul treno RV 2315 precisa che si è trattato di un inconveniente tecnico alla porta di quel materiale rotabile sul quale sono stati disposti gli opportuni accertamenti tecnici.

Tale episodio non è in alcun modo legato alla sicurezza della circolazione del materiale Vivalto sulla linea direttissima.

In merito alle soste presso il bivio Rovezzano, conferma che spesso sono dovute alla congestione di treni regionali ed AV; sulla gestione di traffico, è RFI gestore infrastruttura che decide. In merito alla preoccupazione espressa dal comitato pendolari valdarno circa la situazione che si verrebbe a creare con l'aggiunta di nuovi treni Italo, Trenitalia rassicura che la tracciatura dei treni Regionali e AV è stata già effettuata considerando la situazione a regime.

**Nista Trenitalia** . La gestione del traffico non è di competenza dell'impresa di trasporto (Trenitalia) ma del gestore della rete (RFI). Rimarca che la sicurezza in Italia sui treni è certificata come ai massimi livelli europei. Ricorda che i primi arrivi dei nuovi treni Vivalto doppio piano, investimento previsto dal contratto di Servizio Regione\Trenitalia, verranno immessi su questa linea proprio per l'alta frequentazione che la caratterizza.

### **Nocchi**

**-il numero verde regionale deve essere presente per obbligo di contratto in tutte le carrozze dei treni regionali toscani.**

- pur in presenza di una riduzione di risorse da parte del livello centrale, **non è previsto da parte della Regione Toscana alcun aumento della tariffa ferroviaria;**

- la scelta della Regione Toscana di **inserire entro l'anno tre nuovi treni doppio piano** proprio nelle linee del Valdarno debba essere considerato un **fatto estremamente positivo da pendolari ed amministratori del territorio**. I nuovi convogli saranno messi a comporre i treni n°11682, 3164 e 6604, ovvero in tre dei quattro treni che presentano maggiori problemi di sovraffollamento nella fascia pendolare del mattino secondo tutti i dati a disposizione della regione (oltre che dei numeri forniti da Trenitalia). Questi nuovi treni produrranno 250 posti a sedere in più rispetto all'offerta attuale, con un evidente beneficio per tutti i passeggeri;

- **contro le interferenze dell'alta velocità nazionale con il traffico pendolare toscano** è già aperto un tavolo di lavoro con l'ente programmatore del servizio, RFI, dal quale attendiamo una risposta che ci rassicuri sull'effettiva compatibilità (così come da programmazione) dei diversi servizi;
- **il declassamento della prima classe sui treni interregionali** è frutto di un costante lavoro politico e tecnico della Regione Toscana con le altre regioni. Il declassamento, come noto, produrrà una risposta pratica in termini di maggior offerta di posti per i pendolari.

L'incontro chiude alle 19.30 circa.