



REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

MOZIONE n. 2103 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 25 giugno 2025.

OGGETTO: In merito al progetto di raddoppio della linea ferroviaria Direttissima Firenze-Roma nel tratto tra Rovezzano e Figline Valdarno.

Il Consiglio regionale

Visti:

- la deliberazione del Consiglio regionale 12 febbraio 2014, n. 18 (Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità "PRIIM"), prorogato ai sensi della legge regionale 31 luglio 2024, n. 32 (Disposizioni in materia di programmazione regionale. Modifiche alle leggi regionali 25/1998, 39/2000, 40/2005, 9/2010, 55/2011, 1/2015);
- il Contratto di servizio, sottoscritto tra Regione Toscana e Trenitalia S.p.A. in data 20 novembre 2019, per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle relazioni di traffico dell'infrastruttura nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, di competenza della Regione Toscana, per il periodo 1° dicembre 2019-30 novembre 2034;
- il Programma regionale di sviluppo (PRS) 2021-2025, approvato con risoluzione n. 239 nella seduta del Consiglio regionale del 27 luglio 2023;
- la decisione della Giunta regionale 6 novembre 2023, n. 10 (Documento di monitoraggio del Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità "PRIIM" 2023).

Premesso che il sopra richiamato PRS 2021-2025 prevede che le politiche contenute nell'Area 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile) siano finalizzate "a garantire il diritto di muoversi in sicurezza ed in modo efficiente per chi vive e si sposta nella nostra regione, promuovendo, da un lato, la riconversione a basso impatto ambientale dei flussi di mobilità e, dall'altro, rilanciando gli investimenti infrastrutturali";

Ricordato che la qualità del servizio ferroviario, il comfort dei mezzi e l'efficacia della manutenzione costituiscono traguardi che si raggiungono attraverso il rilancio degli investimenti;

Considerato che il richiamato Documento di monitoraggio del PRIIM 2023, in relazione agli investimenti afferenti al nodo di Firenze dell'Alta velocità (AV) ferroviaria, prevede che: "Il completamento delle opere previste nel progetto complessivo dell'Alta velocità in Toscana, costituite dal quadruplicamento veloce della tratta dal confine con l'Emilia fino a Castello (già realizzato ed in esercizio) e dagli interventi del Nodo di Firenze, consentirà di incrementare notevolmente il servizio ferroviario attualmente esistente";

Ricordato che per il Nodo AV ad oggi risultano conclusi i lavori relativi al solo "Scavalco", che è in esercizio dal 2011;

Ricordato che:

- con la proposta trasmessa da Rete ferroviaria italiana (RFI) alla Regione Toscana nell'ottobre 2016, veniva promossa una fase di confronto con i vari soggetti coinvolti, e che, nell'aprile 2017, veniva condivisa una soluzione che confermava la realizzazione del passante sotterraneo, la centralità della stazione di Santa Maria Novella, la nuova stazione Foster secondo il progetto originario, prevedendo modifiche nelle aree esterne della stazione che, come si evince dalla nota: "porteranno ad una maggiore e più funzionale integrazione modale tra ferro, gomma e tramvia. Il tutto a garanzia della centralità del trasporto regionale, delle esigenze dei pendolari e della certezza dei tempi per la realizzazione delle opere (...)";
- il nuovo Accordo-quadro fra Regione Toscana e RFI, approvato in schema con deliberazione della Giunta regionale 7 marzo 2022, n. 245, e successivamente stipulato nel marzo 2022, ha disposto anche una previsione di massima rispetto agli interventi previsti post 2027, e che, con particolare riferimento alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore, viene specificato che tali interventi "contribuiranno in modo significativo alla revisione ed al potenziamento dei servizi di trasporto ferroviario di competenza della Regione".

Considerato che, in base al contenuto del sopra richiamato Accordo quadro, RFI in relazione agli scenari di sviluppo dei servizi di cui al Piano commerciale edizione 2023 (revisione novembre 2023), nell'esaminare nel dettaglio gli *upgrade* infrastrutturali previsti ed i relativi benefici commerciali, evidenzia che il sottoattraversamento dei servizi AV/AC nel nodo di Firenze consentirà:

- l'incremento di frequenza a 30' dei servizi Firenze SMN - Prato;
- l'incremento di frequenza a 30' dei servizi Firenze SMN - Pistoia - Montecatini Terme;
- l'incremento di frequenza a 30' dei servizi Firenze SMN - Empoli;
- il cadenzamento a 60' dei servizi Pontassieve – Vernio.

Ricordato che ad agosto 2022 RFI pubblicava in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara, dell'importo complessivo di oltre 1,1 miliardi di euro, per la realizzazione del passante composto da circa 7 km di linea sotterranea e due gallerie parallele mediamente a circa 20 metri di profondità, completate con due tratti terminali in superficie: a nord tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Rifredi, ed a sud nei pressi della stazione di Firenze Campo di Marte; nonché per la realizzazione della stazione AV del nodo di Firenze;

Considerato che RFI, nelle more del completamento degli interventi del Nodo AV di Firenze sopra richiamati ed in fase di realizzazione:

- iniziava i lavori per l'*upgrade* tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria afferente al nodo di Firenze, funzionali a consentire un incremento della capacità e della sicurezza della rete ferroviaria, con ampi benefici sulla regolarità della circolazione ferroviaria, in virtù di una supervisione integrata del traffico. Ulteriori interventi risultano programmati per il potenziamento dell'infrastruttura di superficie e per migliorare la gestione del traffico ferroviario in attesa, come detto, della realizzazione del sottoattraversamento;
- proseguiva nell'opera di ammodernamento e messa in sicurezza della Direttissima Firenze-Roma procedendo, tra i vari interventi, all'installazione nel tratto fra Rovezzano ed il bivio Arezzo sud dell'*European Railway Traffic Management System/European Train Control System*(ERTMS/ETCS), il più evoluto sistema per la supervisione ed il controllo del distanziamento dei treni, ed all'attivazione di un nuovo Apparato centrale computerizzato multistazione (ACCM); l'impiego di queste tecnologie ha determinato benefici sulla qualità del servizio e sulla regolarità della circolazione dei treni AV e regionali che percorrono la tratta stessa, garantendo una maggiore affidabilità infrastrutturale ed un'ottimizzazione della gestione in caso di anomalità.

Considerato che:

- a fronte del richiamato complesso di interventi in fase di realizzazione relativi sia al Nodo AV di Firenze, la cui conclusione consentirà di liberare la Stazione di Santa Maria Novella dal traffico AV e portare a quest'ultimo miglioramenti in termini di regolarità, qualità e quantità dell'offerta del servizio, sia all'applicazione dei più moderni sistemi di controllo del traffico ferroviario applicati sull'intera Direttissima Firenze-Roma, linea mista e non dedicata esclusivamente al traffico dell'alta velocità;

- permane, tuttavia, la situazione di criticità determinata dal "collo di bottiglia" collocabile nel tratto di ferrovia tra Firenze Campo di Marte e Figline Valdarno, comprendente la galleria di San Donato (lunghezza 10.954 metri) che, per territorio, interessa i Comuni di Bagno a Ripoli e Rignano sull'Arno, mentre per organizzazione interna di RFI la competenza su tale galleria è attribuita al Dirigente centrale coordinatore movimento (DCCM) di Bologna (dipendente dalla Direzione territoriale produzione "DTP" di Bologna).

Considerato che:

- già nel 2018 la Regione Toscana, nel corso di un incontro finalizzato a fare il punto sullo stato di avanzamento delle opere comprese nel PRIIM, aveva avviato un proficuo lavoro di confronto con RFI, in qualità di soggetto gestore, al fine di condividere l'avvio della fase progettuale relativa: al raddoppio della tratta ferroviaria, a partire da Rovezzano (sede del primo "collo di bottiglia"), al superamento della "strozzatura" successiva data dalla galleria di San Donato), ed inoltre al raddoppio della tratta sino alla stazione di Figline Valdarno, con l'obiettivo di dare una risposta risolutiva a quella che oggi costituisce la maggiore criticità per il traffico ferroviario lungo la dorsale appenninica, spesso causa di anomalie che incidono sulla regolarità di questa fondamentale linea ferroviaria di importanza strategica a livello nazionale;
- lo studio messo in atto nel 2018 affrontava, tra gli altri, i problemi di maggiore complessità, come ad esempio l'attraversamento del Fiume Arno, per il quale veniva ipotizzata o la realizzazione di un nuovo ponte o di un tunnel;
- sebbene l'opera afferente al passante dell'AV potrà consentire una nuova configurazione della rete ferroviaria fiorentina, facendo sì che i treni ad AV non interferiscano più con quelli regionali, con effetti positivi sia sulla regolarità del servizio sia sul suo eventuale potenziamento, in termini di frequenza e numero di corse. Tuttavia

i recenti disagi alla circolazione ferroviaria nazionale dovuti a problemi accusati dal nodo di Firenze hanno ancora una volta reso palese che isolare l'AV dal traffico dei treni regionali destinati nei prossimi anni a raddoppiare la propria capacità di passaggio non sarà condizione sufficiente a risolvere le criticità esistenti sulla rete nazionale (Direttissima Firenze-Roma), determinate dalle richiamate criticità presenti nel tratto di ferrovia tra Rovezzano e Figline Valdarno;

- per le ragioni espresse narrativa, la separazione dei flussi tra AV e regionali deve accompagnarsi all'intervento di raddoppio della Direttissima Firenze-Roma, almeno nella tratta tra Rovezzano e Figline, inclusa la galleria di San Donato; intervento che assume particolare rilievo strategico non solo per la Toscana, ma per l'intero traffico nazionale, in prospettiva del completamento dei lavori del nodo fiorentino dell'AV;
- anche nel corso di questa legislatura, l'Assessorato regionale competente ha a suo tempo provveduto ad attivarsi con il Governo al fine di reperire i fondi necessari per poter procedere al raddoppio di detta linea e che tale richiesta risulta ad oggi inevasa a livello governativo.

Impegna
la Giunta regionale

in considerazione del percorso progettuale avviato già nel 2018 con RFI in merito alla necessità di procedere ad un raddoppio della Direttissima Firenze-Roma nel tratto tra Rovezzano e Figline Valdarno, comprendente la galleria di San Donato, a riavviare la fase di confronto con RFI su questo intervento di importanza strategica sia a livello regionale che nazionale, ed a reiterare, altresì, nei riguardi del Governo, ed in particolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la richiesta che il progetto di raddoppio della Direttissima venga posto tra le priorità programmatiche dei prossimi anni e che siano individuate le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dell'opera.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul Bollettino ufficiale della Regione Toscana ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della l.r. 23/2007 e nella banca dati degli atti del Consiglio regionale ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della medesima l.r. 23/2007

IL PRESIDENTE
Stefano Scaramelli