



Firenze, 23 gennaio 2025

AOOCRT Protocollo n. 0000951/23-01-2025



CEX 11

M02 1956

02.13.01

Al Presidente del Consiglio regionale

Mozione ai sensi dell'articolo 175 del regolamento interno

Oggetto: "In merito alla scelta di realizzare a Creti Valdichiana la stazione AV MedioEtruria sulla linea ferroviaria Direttissima Firenze-Roma"

IL CONSIGLIO REGIONALE

Visti:

- la deliberazione del Consiglio regionale n. 18 del 12 febbraio 2014 di approvazione del 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 n. 10 del 6 novembre 2023 (Documento di monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) 2023);

Premesso che:

- il sopraccitato PRIIM ha previsto di valutare, nell'ambito del sistema dell'Alta Velocità Roma-Firenze, la fattibilità dell'ipotesi di una stazione intermedia, in raccordo con la Regione Umbria e sulla base del bacino di riferimento di Arezzo, Perugia e Siena, al fine di migliorare l'accessibilità e l'intermodalità del territorio regionale;
- il sopraccitato 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";

Rilevato che il Documento di monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) 2023 in relazione agli investimenti afferenti alla Direttissima Firenze-Roma annovera tra gli interventi da tempo avviati su tale linea l'installazione dei più evoluti sistemi per la supervisione ed il controllo del distanziamento dei treni (ERTMS) in funzione di benefici sulla qualità del servizio e sulla "regolarità della circolazione dei treni AV e regionali che percorrono la stessa tratta, garantendo una maggiore affidabilità infrastrutturale e un'ottimizzazione della gestione in caso di anomalie";

Richiamato altresì:

- il Regolamento (Ue) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2024 "sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013" che, tra gli altri aspetti, al punto n. 14 del "Considerando" riporta quanto segue: *"I progetti infrastrutturali nel quadro del presente regolamento dovrebbero essere resilienti ai potenziali effetti negativi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, anche attraverso misure di adeguamento pertinenti. I progetti per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale dovrebbero essere soggetti a immunizzazione dagli effetti del clima e dovrebbero integrare nell'analisi costi-benefici i costi delle emissioni di gas a effetto serra e gli effetti positivi delle misure di mitigazione dei cambiamenti climatici. L'immunizzazione dagli effetti del clima dovrebbe essere intrapresa sulla base delle migliori prassi e degli orientamenti più recenti disponibili. Ciò contribuisce all'integrazione dei rischi connessi ai cambiamenti climatici nonché delle valutazioni della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nelle decisioni di investimento e pianificazione nell'ambito del bilancio dell'Unione. Fatti salvi altri atti giuridici dell'Unione, in particolare gli atti di esecuzione relativi alle condizioni di assegnazione del sostegno finanziario dell'Unione ai progetti di interesse comune a norma del regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'obbligo di immunizzazione dagli effetti del clima dovrebbe applicarsi solo ai progetti per i quali la procedura di appalto della valutazione dell'impatto ambientale non è ancora stata avviata entro la data di entrata in vigore del presente regolamento."*;

Ricordato che per la regolarità della circolazione dei treni AV e regionali sulla Direttissima, da più parti viene altresì richiesto di accompagnare gli interventi di potenziamento tecnologico della rete esistente con interventi infrastrutturali più complessi quali il raddoppio della linea almeno in alcune tratte (ad esempio tra Rovezzano e Figline, inclusa la Galleria di San Donato);

Considerato che i sopracitati interventi di upgrade tecnologico della linea Direttissima Firenze-Roma (adeguamento a standard europeo di interoperabilità in termini di segnalamento e distanziamento treni, oltre al rinnovo di tutti gli apparati di stazione) hanno messo ancor più in evidenza sia l'importanza dell'HUB di Chiusi per l'intera provincia di Siena, al pari di quella dell'HUB di Arezzo per il territorio di riferimento, sia la necessità di un ulteriore potenziamento del numero delle fermate dell'AV nelle due stazioni;

Considerato, altresì, che in sede di Audizione di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) "In merito alla relazione tecnica sulla localizzazione della ipotizzata stazione Alta Velocità denominata "MedioEtruria", svoltasi in IV Commissione consiliare in data 7 febbraio 2024, veniva comunicato che tra i vari piani di potenziamento all'attenzione del competente ministero vi è il sestuplicamento della Roma-Firenze (le prime fasi in via di analisi a livello di DOCFAP afferiscono "le parti estreme, dove insistono servizi AV e servizi regionali a diversa velocità (Valdarno-Firenze e Orte-Roma)", ha ritenuto di assicurare circa la possibilità di individuare una soluzione tecnica a fronte di un'eventuale richiesta di passaggio da tre a otto coppie di servizi AV che insistono su Arezzo;

Evidenziato che nel quadro complessivo degli interventi sulla linea Direttissima Firenze-Roma si inserisce il progetto afferente la realizzazione su tale tratta di una nuova stazione dedicata, in relazione alla quale:

- nel 2014 veniva firmato un protocollo tra le Regioni Toscana e Umbria e successivamente costituito un tavolo tecnico al fine di valutare la fattibilità di tale progetto, le strategie e le scelte tecniche di intervento;
- nel novembre 2015 detto tavolo tecnico presentava le conclusioni del lavoro *“ritenendo fattibile il progetto e analizzando le possibili localizzazioni, con indicazione degli approfondimenti futuri necessari”*. (fonte: Documento di monitoraggio del Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM), 2023);
- nel novembre 2022, successivamente alla conclusione dell'attività di studio del gruppo tecnico, veniva approvato un nuovo Protocollo di Intesa tra Regione Toscana, Regione Umbria, Ministero delle Infrastrutture ed RFI;
- il tavolo tecnico istituito per determinare e condividere la migliore soluzione per l'inserimento dei bacini territoriali della Toscana centro-meridionale e dell'Umbria nella rete dei servizi ad Alta Velocità, finalizzata a migliorare l'accessibilità e l'intermodalità del territorio mediante la realizzazione di una stazione dedicata sulla linea Firenze-Roma DD, individuava l'ubicazione Valdichiana Creti, non condivisa dalla Regione Toscana e per la cui realizzazione necessiteranno inevitabilmente di tempi lunghi, in quanto l'attivazione è prevista per il 2029 ed il costo stimato 79 milioni di euro;

Considerato che in data 1 ottobre 2024 una nota del Ministero delle infrastrutture e trasporti indicava nella località di Creti in Valdichiana la localizzazione della futura stazione AV MedioEtruria.

Considerato che:

- la scelta di Creti per la realizzazione della stazione AV MedioEtruria presenta una serie di limiti logistici e progettuali, tra questi:
- la mancanza della possibilità di scambio ferro-ferro tra linea lenta e la Direttissima;
- la carenza di infrastrutture adeguate a collegare i territori di riferimento (sia in Toscana che in Umbria) con la suddetta stazione AV;
- la presenza di un bacino di utenza potenziale minore, quindi di convenienza inferiore, rispetto alla scelta di Rigutino, fattore che colloca la decisione assunta in netto contrasto rispetto agli obiettivi regionali perseguiti in materia di scelte per la mobilità dei cittadini e volti a favorire l'utilizzo del treno rispetto all'uso dell'auto privata in una prospettiva di mobilità sostenibile;
- il forte impatto in termini di consumo di territorio, dal momento che l'intervento verrebbe ad interessare una superficie di circa 20 ettari in un'area “fragile” sotto il profilo idrogeologico;

Tenuto conto che in data 17 gennaio, si è svolta una seduta congiunta del Consiglio comunale e provinciale di Arezzo, alla quale ha partecipato il Presidente della Regione e l'assessore ai trasporti, nonché un'ampia rappresentanza delle istituzioni locali, delle categorie economiche e della comunità territoriale, a cominciare dai rappresentanti del Comitato sorto per promuovere la realizzazione della stazione. Successivamente i rispettivi Consigli hanno approvato un documento che impegna il Sindaco del Comune di Arezzo e il Presidente della Provincia di Arezzo a:

1. sostenere il progetto di realizzazione della Stazione AV Medioetruria, con particolare riferimento alla localizzazione in Arezzo-Rigutino, come indicato dagli studi universitari e in virtù del suo ruolo strategico per il maggior bacino di utenza potenziale, nonché il potenziamento dei servizi AV nelle stazioni di Arezzo e Chiusi;
2. promuovere, in collaborazione con la Regione Toscana e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'avvio di un tavolo tecnico con Trenitalia, Italo e Rfi per individuare, nell'immediato, le soluzioni possibili per potenziali servizi AV e le stazioni di Arezzo e Chiusi; nonché per approfondire gli aspetti progettuali e realizzativi legati alla scelta di Rigutino;

3. richiedere al Governo e ai gestori del servizio un impegno concreto e investimenti necessari per dare risposta alle legittime aspettative dei pendolari, in relazione ai gravi disagi provocati dal sovraffollamento della linea Chiusi-Arezzo-Firenze;

Considerato, altresì, che:

- il sopracitato studio condotto sulle cinque ipotesi di ubicazione della stazione AV indica come primaria soluzione il potenziamento delle stazioni di Arezzo e Chiusi, creando le condizioni, con un investimento ragionevole e sostenibile, per ottenere dai gestori dei servizi AV un pacchetto di fermate adeguato nelle due stazioni, così come prospettato da RFI in sede di ricordata audizione svoltasi a Firenze nel febbraio 2024;
- le possibili fermate aggiuntive nelle due sopracitate stazioni potrebbero costituire una soluzione in grado di implementare l'offerta, anche a fronte dei tempi lunghi previsti per la realizzazione della nuova stazione;

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

in considerazione del parere contrario a tale realizzazione da tempo espresso nelle competenti sedi da parte della Regione Toscana e delle sopracitate criticità che caratterizzano la scelta di Creti Valdichiana per la realizzazione della stazione Alta Velocità denominata "MedioEtruria" sulla Direttissima Firenze-Roma:

- ad attivarsi con la Regione Umbria e con il Governo, ed in particolare con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile al fine di riaprire il confronto sul tema dell'accesso ai servizi per gli utenti della Toscana del sud, coinvolgendo gli enti locali ed i portatori di interessi dei territori di riferimento;
- ad aprire, in tempi brevi, un tavolo di confronto con Trenitalia ed Italo per implementare l'offerta del servizio AV ad infrastrutture invariate nella prospettiva di incrementare il numero di fermate dell'Alta Velocità lungo la Direttissima Firenze-Roma presso le stazioni di Arezzo e di Chiusi, tenuto conto delle positive ricadute sull'utenza di una vasta area del territorio aretino e senese.

I Consiglieri

VINCENZO CECARELLI

LUCIA DE NOBENTIS

FEDERICA FRATONIO

MARCO MARTINI

FAUSTO MERCOTTA

CRISTIANO BERUCCI

MARCO NICCOCCI

EGYPTA ROSIGNOLI

A collection of handwritten signatures in black ink, each corresponding to one of the council members listed to the left. The signatures are written in a cursive, somewhat stylized script. The names of the signatories are: Vincenzo Cecarelli, Lucia De Nobentis, Federica Fratoni, Marco Martini, Fausto Mercotta, Cristiano Berucci, Marco Niccocci, and Egypta Rosignoli.