

Pendolari contro i treni lumaca

► PERUGIA

La soluzione ai treni lumaca c'è e il limite dei 50 chilometri orari per ragioni di sicurezza

si può ovviare. Il comitato regionale pendolari scende in campo, critica alcune scelte della Regione, rimarca la rab-

bia degli utenti e propone il doppio agente in macchina, ossia capotreno più macchinista insieme, come scelta vin-

cente per ovviare al limite dei 50 km/h imposto dall'Ansf per motivi di sicurezza. I disagi però continuano.

► a pagina 4

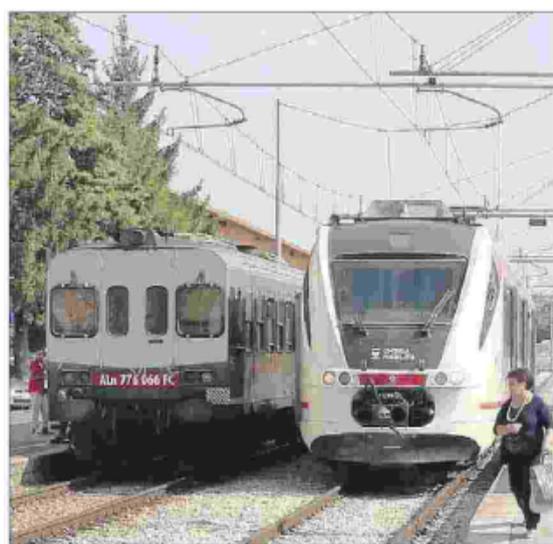
Il coordinamento umbro scende in campo e lancia proposte concrete. Attacchi feroci sulle scelte fatte in passato e un invito a operare subito

I pendolari incalzano sui treni lumaca e criticano la Regione

► PERUGIA

(fe.fe.) Giorni roventi per il trasporto in Umbria. Ferrovie in ginocchio, utenti inferociti, treni lumaca e nessuno che riesca a metterci una pezza efficace e, soprattutto, in tempi brevi. Gianluigi Giusti, a nome del Coordinamento comitati pendolari umbri (Comitato pendolari Terni, Comitato pendolari Roma-Firenze, Comitato pendolari ex Fcu Alto Tevere, Comitato viaggiatori bacino Gubbio-Urbino, Comitato pendolari Teverina) ha preso carta e penna, vergando un comunicato di fuoco, che è partito dal passaggio delle competenze sulla sicurezza delle ferrovie all'Ansf (Agenzia nazionale della sicurezza delle ferrovie ndr), in seguito al tragico incidente del 12 luglio avvenuto in Puglia. "Diciamo - scrive Giusti - che si è corsi ai ripari, come si fa spesso, dopo che "i buoi sono scappati". E purtroppo, questa volta, ci sono volute delle vittime per far comprendere che le ferrovie, controllate dalle Regioni, sono molto indietro rispetto ai parametri della rete nazionale ed europea. Il decreto stesso, oltre all'adeguamento dell'infrastruttura con sistemi di sicurezza per la circolazione e l'ottenimento di tutte le certificazioni di sicurezza, stabilisce in via definitiva la divisione tra gestore del-

l'infrastruttura ed impresa ferroviaria, così come disposto da anni dalle Direttive Europee, recepite nel tempo dallo Stato italiano". E qui passa alla questione scottante di questi giorni: "Il primo atto dell'Ansf (Agenzia nazionale della sicurezza delle ferrovie) è stato quello di disporre delle restrizioni all'esercizio ferroviario, come ad esempio la riduzione della velocità a 50 o 80 km orari lungo linea, ovvero l'obbligo per i treni di fermarsi e ripartire dopo aver controllato che non vi sia alcun mezzo in arrivo ove vi siano passaggi a livello non automatizzati (per comprenderci quelli con il solo segnale cosiddetto Croce di S. Andrea). Queste disposizioni sono state attuate anche sulla linea regionale ex Fcu Terni-San Sepolcro, con conseguenti pesanti ricadute per la clientela e, in special modo, per i pendolari che ora vedono dilatarsi in modo esponenziale i tempi di percorrenza, soprattutto a causa del limite imposto a 50 Km/h. Ad esempio per la tratta Terni-Perugia Ponte S. Giovanni potrebbero essere impiegati ben 30 minuti in più, salvo ulteriori ritardi derivanti da eventuali perturbazioni nella circolazione ferroviaria. E pensare che i mezzi in esercizio della ex Fcu sono già equipaggiati con le tecnologie richieste dall'Ansf, qua-



Disagi e proteste. Quello più caldo è sul fronte ex Fcu

li il Sistema controllo marcia treno (Semt in sigla) e/o il Sistema supporto condotta (Ssc in sigla) poiché effettuano servizi sulla Rete Nazionale, gestita da Rfi, da e per Roma, da e per L'Aquila nonché sulla Foligno-Terontola". Tutto a posto? Neanche per idea, leggere per credere l'articolata analisi di Giusti: "Queste apparecchiature, però, non sono utilizzabili sulla linea aziendale, poiché non installate nell'infrastruttura. Di certo non ci vorranno pochi giorni per montare ed adeguare il tutto, anche se con

comunicati stampa è stato dichiarato che ci saranno disagi limitati a pochi giorni. Ma a questo punto non si può non tornare a disquisire sulle decisioni prese dalla politica regionale che ha lasciato morire giorno dopo giorno questa ferrovia, adducendo il fatto che non vi erano risorse. Eppure lo Stato le elargiva per poter fare sia la manutenzione ordinaria che straordinaria dell'infrastruttura". Lungo l'elenco delle lamentazioni: "Non scordiamoci i lunghi tempi di attesa per i lavori alla galleria di San Gemi-

ni, o quanto sta accadendo tra Città di Castello e Umbertide. E non parliamo poi dei mezzi come gli elettrotreni "Pinturicchio" lasciati in deposito inutilizzati o anche cannibalizzati per i ricambi. La decisione, della Regione di dare in concessione l'infrastruttura a Rfi, gestore della Rete Nazionale, in modo da poter fare quelle opere che fin'ora non si sono fatte a causa dei costi elevati, speriamo che rilanci la linea. Ma, forse, tutto questo si sarebbe potuto fare prima, evitando così la situazione di dissesto progressivo a cui abbiamo assistito. Ciò non toglie, però, che nel frattempo la Regione debba portare avanti anche altre scelte strategiche sul trasporto ferroviario. Ad esempio, riproporre al Governo il raddoppio della Terni-Spoleto, che risultava finanziato dal Cipe fino a qualche anno fa, che con la velocizzazione della tratta Foligno-Terontola renderebbe appetibile per le compagnie aeree anche l'aeroporto S. Francesco quale Hub alternativo. Per l'eterna incompiuta Spoleto-Campello sul Clitunno, sembrerebbe invece che i cantieri dovrebbero riavviarsi tra pochi mesi. In ogni caso, non si comprende per quale motivo l'Umbria non abbia utilizzato nel tempo e continui a non utilizzare i Fondi Europei".

