

LIBRO NERO

2

SULLE FERROVIE ABRUZZESI

F E D E R C O N S U M A T O R I
A B R U Z Z O

LIBRO NERO

SULLE FERROVIE ABRUZZESI

2

SECONDA EDIZIONE

F E D E R C O N S U M A T O R I
A B R U Z Z O

OSSERVATORIO SULLE FERROVIE

RESPONSABILE

TINO DI CICCO

Indice.....	Pagina 3
Schede	pagina 4
Premessa	“ 5
Servizi interregionali.....	“ 7
Relazione Pescara-Foggia.....	“ 9
Linea Pescara-Roma.....	“ 10
Relazione Pescara-L’Aquila.....	“ 13
Direttrice Adriatica.....	“ 14
Velocità Commerciale.....	“ 16
Coincidenze.....	“ 18
Servizi alla Clientela.....	“ 21
Informazioni in stazione.....	“ 25
Sanzioni ai viaggiatori.....	“ 26
Soppressione treni.....	“ 28
Integrazione servizi.....	“ 29
Terminal bus a Scafa.....	“ 31
URMET.....	“ 33
Verifica Qualità.....	“35
Istituzioni Politiche.....	“ 37
Autorità Garante.....	“ 39
Tutela interessi.....	“ 40

La Federconsumatori Abruzzo ha costituito un osservatorio sulle ferrovie abruzzesi ed ha raccolto varie denunce sui disservizi regionali. Da queste denunce, oltre che esperienze dirette dei responsabili dell'associazione, è scaturita l'idea di raccogliere in un libro le varie doglianze, per metterle a disposizione di tutta la collettività regionale.

Il libro è organizzato per problemi raccolti in schede monografiche, per renderli più facilmente leggibili dalla nostra comunità.

Le schede che presentiamo fanno riferimento quasi esclusivamente agli aspetti commerciali del servizio, tralasciando volutamente quelli strutturali.

Questi ultimi, infatti, necessitano di tempi e di risorse notevolmente superiori per trovare una risposta.

Il "libro" raccoglie quindi solo problemi risolvibili in tempi brevi o medi.

Le schede trattano i seguenti temi :

1. SERVIZI INTERREGIONALI;
2. RELAZIONE PESCARA-FOGGIA;
3. LINEA PESCARA-ROMA;
4. RELAZIONE PESCARA-L'AQUILA;
5. DIRETTRICE ADRIATICA ;
6. VELOCITA' COMMERCIALE;
7. COINCIDENZE;
8. SERVIZI ALLA CLIENTELA ;
9. INFORMAZIONI IN STAZIONE;
10. SANZIONI AI VIAGGIATORI;
11. SOPPRESSIONE TRENI;
12. INTEGRAZIONE SERVIZI;
13. TERMINAL BUS A SCAFA;
14. URMET;
15. VERIFICA QUALITA';
16. ISTITUZIONI POLITICHE;
17. AUTORITA' GARANTE;
18. TUTELA INTERESSI.

PREMESSA

Si dice spesso, e a ragione, che una comunità è composta principalmente dal popolo, e secondariamente dai governanti. Se il governo della res-publica non è all'altezza della situazione, non basta perciò criticare le decisioni del governo, ma è necessario che il popolo sappia esigere il meglio.

E per realizzare un miglioramento nella comunità non è sufficiente esprimere doglianze; può essere più utile indicare problemi specifici evidenziando, se possibile, anche soluzioni.

E' però indispensabile che le istituzioni politiche abbiano un minimo di sensibilità per dialogare con le proposte della cosiddetta società civile.

Consideriamo la situazione nel campo del servizio ferroviario in Abruzzo : la gravità dell'offerta è purtroppo nota ai pendolari e altri viaggiatori, ma è invece quasi sconosciuta ai Responsabili politico-istituzionali regionali.

I primi subiscono concretamente per anni (alcuni per decenni) i disagi causati dal servizio; i secondi leggono qualche notizia sui giornali dei disagi subiti da altri, e partecipano a qualche incontro con i Dirigenti di Trenitalia.

Durante questi incontri i Responsabili delle Fs sono in grado di dimostrare tutto e il contrario di tutto. Loro , infatti, sanno come funzionano le FS , mentre i nostri Referenti politici ignorano quasi tutto di quel mondo. E' facile perciò sapere come andrà a finire la partita.

Mancano, fra l'altro, presso l'Assessorato ai Trasporti della nostra regione, competenze specifiche in ambito ferroviario (capita spesso che quelli che dovrebbero essere gli esperti, abbiano solo meriti "politici").

Gli Assessori, anche quando sono animati dalle migliori intenzioni, vengono sostituiti dopo brevi esperienze, per i motivi più disparati. Con la conseguenza che, come Penelope con la tela, ogni nuovo Assessore deve ricominciare da zero. E intanto il tempo passa.....

Noi speriamo che iniziative come questa possano essere uno strumento utile per sostenere l'attività dei Referenti politico-istituzionali regionali .

Con questo spirito ci accingiamo alla pubblicazione della seconda edizione del "Libro Nero " delle ferrovie abruzzesi; sperando che l'iniziativa non trovi udienza solo presso i cittadini (la precedente edizione ha avuto un numero altissimo di contatti via internet), ma trovi anche disponibilità negli ambienti politici che devono decidere .

E' utile evidenziare che la proposta raccolta nella scheda N° 13 è stata adottata dall'Assessore ai Trasporti pro-tempore, e potrà diventare realtà in tempi ragionevoli.

Anche quella relativa alla "integrazione" Girabruzzo è stata recepita dagli organi competenti , cancellando così quella "deformazione" normativa spacciata per "integrazione" tariffaria.

Molte altre problematiche denunciate con la prima edizione sono invece rimaste inevase; altri problemi si sono aggiunti in itinere.

Speriamo che la terza , futura edizione del “Libro Nero” sulle ferrovie abruzzesi , veda ridursi sempre più le schede relative ai problemi ferroviari regionali. Sarebbe questo il risultato migliore per il nostro lavoro.

SERVIZI INTERREGIONALI*

I treni interregionali (iR) sono i vettori più apprezzati dalla clientela italiana. I motivi che li rendono appetibili sono :

- Costo del biglietto notevolmente inferiore rispetto agli omologhi treni intercity;
- Ottima puntualità;
- Buona disponibilità di posti.

Questi treni collegano città per percorrenze medie intorno ai 400 chilometri, e hanno una caratteristica importante per gli utenti **sono molto vantaggiosi**. Per dare un'idea del risparmio ottenibile con questi treni è sufficiente sapere che nel caso della presenza di un treno interregionale da Pescara a Bologna il costo del biglietto sarebbe di €18.10, mentre un equivalente viaggio con treno intercity costa €28.00 e un viaggio con Eurostar costa 36.60 €. Analizzando l'offerta nell'intera rete ferroviaria nazionale si può facilmente verificare che l'offerta iR è disponibile ovunque esiste una offerta Intercity IC/ES . Questo significa che i cittadini italiani possono scegliere se utilizzare l'intercity o l'Eurostar , oppure i meno costosi servizi interregionali. La scelta è possibile ovunque tranne che in Abruzzo.

La normativa di riferimento per l'offerta dei servizi in generale, e nel campo della mobilità in particolare, è rappresentata dalle Direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) del 27.01.1994, e del 30.12.98.

Queste Direttive hanno valore contrattuale, e obbligano a fornire i servizi in modo equo su tutto il territorio nazionale. La Federconsumatori Abruzzo da tempo propone i seguenti interregionali :

1. Sulmona – Bologna;
2. Termoli – Bologna;
3. Pescara – Bari

In questo modo la comunità abruzzese, che nella Direttrice Adriatica esprime la massima domanda di servizio ferroviario, potrà ottenere una offerta più adeguata all'equità prevista nelle Direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Il fatto che nessuno si faccia carico del problema non ha impedito alla Federconsumatori Abruzzo di insistere per eliminare il danno subito dalla nostra comunità. Ed ha perciò :

1. Condiviso con l'Onorevole Fasciani una interrogazione parlamentare perché venisse rispettata la DPCM del 30.12.98 che obbliga a fornire in modo equo i servizi sulla mobilità in campo nazionale;
2. Richiesto (e ottenuto) una audizione al Presidente della Commissione Trasporti della Camera della Repubblica;
3. Presentato un ricorso per inadempienza contrattuale di Trenitalia.
4. Organizzato sul problema una conferenza stampa con i Consiglieri regionali Slocco e Ruffini , dalla quale poi è scaturita una interrogazione al Presidente della Regione Abruzzo.

Per avere la necessaria consapevolezza del problema, occorre aggiungere che, quando nel 2005 Trenitalia ha tentato di cancellare parzialmente i treni interregionali nel centro-nord per trasformarli in Intercity, le comunità regionali interessate si sono opposte con forza.

Le Regioni hanno sostenuto la protesta e i treni sono stati ripristinati. Da noi quei treni mancano del tutto.

Infine è utile tenere presente che gli aumenti ferroviari prossimi saranno sempre più rilevanti sui treni intercity ed Eurostar, e meno sui treni regionali e interregionali. Con la conseguenza che le attuali differenze di prezzo saranno sempre più rilevanti.

*Recentemente Trenitalia ha cambiato il nome dei treni interregionali, chiamandoli regionali anche quando collegano più regioni.

RELAZIONE PESCARA - FOGGIA

Nel tratto Pescara-Foggia mancano collegamenti unitari effettuati con treni regionali o interregionali.

I viaggiatori sono perciò costretti ad utilizzare :

- i costosi treni Eurostar city : percorrenza di due ore circa; costo superiore del 130% rispetto ai regionali ed interregionali (il treno regionale costa €9.80; il treno IC costa 17.00; il treno ES costa 22.30);
- due diversi treni regionali : il primo da Pescara a Termoli, e il secondo da Termoli a Foggia. Semi collegamenti che non sono mai in coincidenza, perciò un viaggio con i due regionali da Pescara a Foggia può durare anche 5/6 ore.

Questa anomalia consente a Trenitalia notevoli vantaggi nella relazione Pescara-Foggia.

Fuori dell'Abruzzo il collegamento viene sempre garantito con un unico treno regionale come accade ad esempio in tutte le situazioni analoghe PE-AN; AN-BO; BO-MI; MI-TO; TO-GE.....

Questa situazione sta allontanando sempre più viaggiatori dall'utilizzo nel treno in questa relazione, mentre vengono attivati nuovi servizi tramite pullman.

In questo ambito si rivela tutta la debolezza delle istituzioni regionali, e tutta l'arroganza della Dirigenza ferroviaria.

L'ing. Laguzzi Dirigente Responsabile della Divisione del Trasporto Regionale ha sostenuto, in un incontro pubblico presso la regione Abruzzo, che l'attivazione di un servizio unitario con treni regionali da Pescara a Foggia aumenterebbe i costi del servizio.

Ha sostenuto cioè una affermazione contraddetta da tutte le altre analoghe esperienze in Italia. Vero è infatti che da nessuna parte i servizi regionali vengono spezzati ai confini regionali. Solo sul tratto Pescara-Foggia si verifica questa follia.

Ma se l'ing. Laguzzi e altri Dirigenti ferroviari fanno il loro gioco per costringere i cittadini all'utilizzo degli Eurostar city sulla linea PE-FG, cosa fanno le istituzioni regionali abruzzesi per eliminare questo danno subito dai cittadini ?

Niente, purtroppo. Assolutamente niente.

LINEA PESCARA-AVEZZANO - ROMA

In attesa delle mirabolanti soluzioni millantate a cadenza elettorale dai politici nostrani, i pendolari sono costretti a viaggiare tra Pescara-Roma in condizioni indegne. E il disagio è accentuato per i pendolari che quotidianamente viaggiano tra Avezzano e Roma. Analizzando gli orari del 1933 abbiamo potuto verificare che in alcuni casi la percorrenza dei treni su questa linea era più veloce in quell'anno che oggi. Eppure allora i treni erano trainati da locomotori a vapore, e il valore della mobilità non era così parossisticamente declamato nei convegni.

I problemi d'orario sulla linea sono iniziati dopo l'attivazione del servizio metropolitano Tivoli-Roma; soprattutto perché la linea è a semplice binario e non poteva sopportare i 40/50 treni metropolitani in aggiunta al traffico ferroviario ordinario.

Naturalmente era impossibile proibire l'attivazione di questo servizio, ma i responsabili politici abruzzesi potevano esigere che contestualmente venisse realizzato anche il raddoppio del binario per il tratto Tivoli-Roma. Invece non è stata pretesa né questa soluzione, né quella più modesta che consisteva nell'esigere che i due più importanti treni pendolari in entrata, e i due più importanti in uscita da Roma verso l'Abruzzo, non dovessero subire incroci con i treni metropolitani laziali.

La seconda causa dei quotidiani ritardi sulla Pescara-Roma è determinata dalla troppo intensiva utilizzazione del materiale. I treni Pescara-Roma sono realizzati quasi sempre con le stesse vetture che circolano in continuazione tra queste due città. Se poi si aggiunge che le soste nelle stazioni terminali della percorrenza (Pescara e Roma) sono ridotte; diventa facile capire le ragioni dei ritardi : basta che il primo treno della mattina maturi ritardo, per trascinare lo stesso, amplificato, su molti altri treni fino a sera.

Rispetto agli anni scorsi la situazione sulla Pescara-Avezzano-Roma è purtroppo nettamente peggiorata.

Per dare elementi concreti di valutazione occorre ricordare che nel 1980 il collegamento più veloce da Pescara a Roma impiegava 3 ore e 17 minuti. Oggi il collegamento meno lento impiega 3.40 (inoltre si ferma a Tiburtina , non più a Termini).

Di chi è la responsabilità di questo continuo peggioramento dell'offerta pubblica nel campo della mobilità ferroviaria ?

Solo delle ferrovie dello stato che nel vuoto della politica regionale hanno disfatto a loro piacimento, oppure anche della nostra comunità che non è riuscita a proporre un efficace contrasto a quelle scelte ?

Ma se fino ad oggi il problema si è concentrato quasi esclusivamente sulla riduzione della velocità commerciale, quello che sta succedendo in questo periodo potrà rendere domani del tutto irrilevante la chiusura totale della linea.

Nel tratto Sulmona-Roma le FS debbono ridurre i costi di gestione, e potevano farlo in due modi :

- O chiudere alcune stazioni,
- Oppure inserendo nuova tecnologia sulla linea (come è stato fatto sulla linea Pescara-Sulmona e Sulmona-Terni).

E' stata purtroppo preferita la prima soluzione; quella cioè che comporterà risparmi minimi mentre determinerà notevoli danni al servizio.

Molte stazioni di quella linea verranno private del capostazione, e verranno conseguentemente disabilitate dal servizio. In esse non sarà più possibile effettuare incroci.

La conseguenza per i viaggiatori sarà che i già notevoli tempi di percorrenza attuali, si dilateranno ulteriormente.

Essendo la linea a semplice binario, è necessario effettuare incroci nelle stazioni per far circolare i treni. Ma se oggi, con tutte le stazioni abilitate agli incroci, possono essere necessari max 12/15 minuti per un incrocio, domani, con la eliminazione di molte stazioni abilitate agli incroci, potranno essere necessari anche 20/30 minuti per un incrocio.

E siccome da Pescara a Roma un treno può essere necessitato a più di un incrocio, a causa della scelta delle FS potrà essere inevitabile dover aggiungere un'ora (di ritardo) alle attuali 4 ore di percorrenza.

A quel punto nessuno utilizzerà più il treno, e chiudere del tutto la linea non sarà più un problema per nessuno.

Inoltre nelle stazioni che vengono disabilitate, sembra che vengano espianati anche i binari che oggi sono ancora utilizzati per gli incroci. Così se un giorno si decidesse di attivare una modalità di esercizio della linea tramite CTC (controllo traffico centralizzato) che potrà consentire gli incroci anche in assenza del Capo Stazione, sarà necessario investire altri soldi pubblici per ricollocare nelle stesse stazioni gli stessi binari che oggi vengono eliminati.

Se invece fosse stata scelta la seconda soluzione, quella che prevedeva l'investimento tecnologico (CTC), sarebbe stato possibile avere :

- Un investimento ammortizzabile in 5 anni;
- Una riduzione notevolissima dei costi di gestione (sarebbe stato sufficiente un solo impianto abilitato per regolare la circolazione su tutta la linea Pescara-Roma);
- Una riduzione dei tempi di percorrenza;

- La possibilità di aumentare la quantità di treni in circolazione a costi irrilevanti.

Forse non tutto è perduto; forse la nostra regione è ancora in tempo per fermare il colpo di grazia.

COLLEGAMENTO PESCARA – L'AQUILA

I “due capoluoghi” di regione Pescara e L'Aquila sono stati storicamente distanti da molti punti di vista.

La distanza “fisica” ha determinato talvolta anche lontananza culturale e politica.

Questa distanza è stata sperimentata anche in occasione dei tragici eventi del terremoto. Molti aquilani sono stati costretti ad allontanarsi dal loro ambito. Per adeguarsi ad una nuova vita lungo la costa adriatica. E talvolta dalla costa sono stati costretti a “pendolare” per motivi di lavoro , studio o affettivi verso la precedente dimora.

Il dolore e l'amarezza causati da questa tragedia sono stati forse enfatizzati anche dalla mancanza di un adeguato collegamento ferroviario tra Pescara e L'Aquila.

Può essere questa l'occasione per ripensare ad una iniziativa in grado di “avvicinare” i due poli della comunità abruzzese; iniziativa che potrebbe concretizzarsi con un investimento minimo, per un risultato forse rilevante.

Si tratta di realizzare un raccordo ferroviario tra le due stazioni di Pratola Peligna : quella collocata sulla linea Pescara-Roma e quella collocata sulla linea Sulmona-L'Aquila. Con due/tre chilometri di nuovo tracciato ferroviario, l'attuale distanza di 129 Km da Pescara a L'Aquila , potrebbe ridursi a 120.

Attualmente per raggiungere L'Aquila da Pescara via ferroviaria sono necessarie due ore e mezza (senza considerare i problemi di coincidenza).

Considerato che con l'ipotizzato raccordo a Pratola la distanza potrebbe scendere a 120 Km; considerato anche che la velocità media possibile sulla linea Pescara-Pratola è di circa 105 Km/h; mentre quella possibile sulla linea Pratola-L'Aquila è di circa 95Km/h, il collegamento diretto Pescara-L'Aquila (via Pratola) potrebbe necessitare di molto meno tempo. Molto dipenderà anche da quante fermate saranno imposte al treno; ma se si ipotizzerà un collegamento diretto per questa nuova via, potrebbe essere sufficiente un' ora e 20minuti (contro le attuali 2 ore e 30 minuti.

Questa soluzione avvicinerrebbe moltissimo i “due capoluoghi” di regione, a costi irrilevanti. Sarebbe occasionata da riflessioni determinate dal sisma aquilano, ma produrrebbe duraturi e positivi effetti su tutta la nostra regione.

OFFERTA SULLA DIRETTRICE ADRIATICA

Nonostante tutti i più importanti riferimenti normativi obblighino i Gestori dei servizi pubblici ad agire con equità su tutto il territorio nazionale (e non potrebbe essere altrimenti), Trenitalia opera una iniqua discriminante a danno delle comunità residenti lungo la Diretrice adriatica.

Le anomalie non sono riconducibili ad una solo aspetto , ma all'offerta complessiva di servizio ferroviario.

- Recentemente (8.9.08) tutti i mezzi utilizzati in precedenza per realizzare i treni Eurostar (ES) sono stati tolti dalla circolazione della linea adriatica, per essere utilizzati sulla Roma-Milano. Naturalmente questo non è un problema : se la società di trasporto crede di poter utilizzare in modo più proficuo quel materiale, fa benissimo a toglierlo dalla linea adriatica. Il problema nasce però dal fatto che , molto furbescamente, Trenitalia elimina i mezzi con i quali si realizzano gli ES (e che a suo tempo giustificarono gli aumenti di prezzo), li sostituisce con materiale generalmente utilizzato per gli Intercity (IC), lasciando però i prezzi da ES.

In sostituzione degli ES circolano lungo la direttrice adriatica gli ES city; questi treni sono molto più simili agli IC che agli ES. Eppure i cittadini debbono pagare il biglietto come se si trattasse di ES. Il prezzo è quasi lo stesso, ma il servizio è molto diverso.

Nocumento ancora maggiore le comunità adriatiche hanno ricevuto con l'attivazione dell'Alta Velocità (AV) nel tratto Bologna-Milano. Mentre i mezzi utilizzati per gli ES possono raggiungere i 300 Km/h sui tratti predisposti per l'AV, quelli per l'Es hanno velocità massime molto inferiori (200 km); impedendo così ai cittadini del versante adriatico di poter beneficiare almeno parzialmente dei vantaggi dell'AV sulle relazione Bologna-Milano.

L'aspetto più grave di questo cambiamento nominale dei treni da IC a ES city, è il danno prodotto sugli abbonati.

Consideriamo un pescarese costretto a lavorare a S. Benedetto: prima del 14.12.08 acquistava un abbonamento IC PE/S.BE e, pagando 86 € poteva utilizzare tutti i treni (esclusi ES) circolanti sulla linea PE/S.Benedetto.

Dal 1° gennaio 2009 lo stesso pescarese è costretto in molti casi ad acquistare un abbonamento ES city per il quale paga 98 € più un abbonamento per treni regionali (altri 51 €). Complessivamente dovrà perciò pagare 149 € 63 in più di quanto pagava prima (oltre il 73% in più).

Questi aumenti non scaturiscono da un miglioramento del servizio, ma solo dalla decisione di Trenitalia di cambiare nome agli intercity, chiamandoli Eurostar city. Ed inoltre da una norma della stessa Trenitalia che impedisce ad un abbonato Es city di utilizzare un treno regionale. Siamo alla follia, regolamentata però.

Prima pagando un abbonamento per treno IC di 86 € era possibile utilizzare l'intercity per l'andata e un regionale per il ritorno (o viceversa); dal 1° gennaio pagando 98€ per un abbonamento ES city, questa possibilità non esiste più.

Se a tutto questo si aggiunge che il povero abbonato subisce tutti questi danni, pur continuando ad utilizzare gli stessi treni che utilizzava prima, la beffa è totale.

Ad aggravare l'iniquità dell'offerta sulla Direttrice Adriatica contribuisce il fatto che solo nel tratto Lecce –Ancona (perciò l'Abruzzo è totalmente dentro questa carenza) manca qualsiasi offerta di servizio alternativa agli ES/IC.

Ovunque in Italia esiste l'offerta ES/IC , esiste anche una alternativa con treni interregionali (o treni equivalenti). Ovunque, tranne che nella Direttrice Adriatica a sud di Ancona. Infine va considerato che solo tra Pescara e Foggia, oltre ai collegamenti interregionali, manca anche un collegamento con treni regionali. E gli effetti altamente negativi della mancanza sono verificabili nella scheda n° 2.

A questa situazione già grave, occorre aggiungere una recente “scoperta” : mentre i treni regionali sulla linea Roma-Firenze e Roma-Pisa (ma vale anche per altre linee) hanno una velocità commerciale di 86 Km/h, alcuni Eurostar della linea Pescara-Bologna-Milano hanno una velocità commerciale di 78 Km/h.

Lungo la Direttrice Adriatica si pagano perciò prezzi analoghi a quelli dell'Alta Velocità (oltre 200 Km/h), per viaggiare a velocità inferiori a quelle dei treni regionali delle altre linee. Paghiamo cioè il massimo, per ottenere meno del minimo : il capolavoro delle istituzioni politiche regionali !

VELOCITA' COMMERCIALE E COLLEGAMENTI PESCARA-NAPOLI

Da una verifica effettuata su un orario ferroviario del 1933 abbiamo rilevato una irrefutabile testimonianza : in alcuni casi i treni a vapore di quegli anni erano più celeri dei treni attuali. Il peggioramento della velocità commerciale dei nostri treni viene ampiamente confermato dall'analisi di un orario del 1974. I collegamenti Pescara-Teramo talvolta allora necessitavano di soli 58 minuti , contro gli attuali 75. Allora c'era un treno che collegava Pescara a Roma in 3 ore e 16 minuti; attualmente il collegamento più veloce tra queste due città prevede 3 ore e 34 minuti (riducendo inoltre la corsa a Roma Tiburtina) .

Nonostante questo evidente peggioramento dell'offerta del servizio ferroviario nella nostra regione, sembra che ci si debba aspettare una evoluzione ancor più negativa : ogni cambio d'orario la velocità commerciale dei nostri treni tende sempre a peggiorare. Un piccolo sforzo ancora e riusciremo a toccare la velocità commerciale del 1870; quella cioè dei primi treni che transitavano in Abruzzo.

Naturalmente oggi i convegni sulla mobilità sono molto più frequenti; l'ideologia del Trasporto Pubblico Locale è sostenuta da tutti; Kioto è il riferimento assoluto delle politiche virtuali ; la realtà abita però altrove.

Anche in questo ambito la situazione è nettamente peggiorata dalla prima edizione del "libro nero". Siccome le FS hanno difficoltà a rispettare gli orari, e siccome sul rispetto della puntualità si gioca molto della Qualità (e premialità) del servizio offerto, Trenitalia tende ad allungare ad ogni cambio d'orario i tempi di collegamento.

Ma c'è anche un'altra perniciosa ragione che spinge ad aumentare i tempi di percorrenza : ed è tutta dentro la logica "catalogo" che Trenitalia sta imponendo alle regioni nella definizione del nuovo Contratto di Servizio.

Mentre fino ad oggi la regione (e quindi la collettività) pagava Trenitalia in base ai chilometri di treno offerti alla clientela, con il nuovo Contratto di Servizio la regione (e quindi la collettività) pagherà Trenitalia ad ore. Perciò , se fino ad oggi la relazione Pescara-Sulmona era di 68 chilometri e impiegava un'ora, e una corsa veniva pagata, per esempio, 100; da domani non sarà più così. Se Trenitalia riduce la velocità e impiegherà due ore (sempre per 68 Km) il costo per la collettività non sarà più 100, ma 200.

E perciò evidente che Trenitalia ha tutto l'interesse a rallentare la velocità dei treni.

Il problema è che di questo passo saranno pochi i cittadini che continueranno ad utilizzare il treno.

In questo clima di valorizzazione ideologica del trasporto ferroviario i fatti continuano a parlare un'altra lingua : si è infatti deciso di eliminare l'ultimo collegamento ferroviario Pescara-Napoli. Tra queste due città è sempre esistito uno o più collegamenti tramite il treno. Dal 10.6.07 questo servizio è stato cancellato. I cittadini sono perciò costretti ad utilizzare un pullman da Pescara a Sulmona; da qui potranno proseguire in treno fino a Napoli. Con la conseguenza che quasi più nessuno utilizzerà il collegamento con vettori pubblici da Pescara a Napoli. Sia perché una "rottura" nella continuità del viaggio presenta rischi e inconvenienti. Sia perché la precedente soluzione (quella diretta col treno) prevedeva la partenza alle ore 5.08 per arrivare a Napoli alle 10.47; mentre quella attuale (pullman Pescara-Sulmona più treno Sulmona-Napoli) prevede la partenza da Pescara alle ore 4.20 per arrivare a Napoli sempre alle 10.47 (47 minuti in più della precedente soluzione).

COINCIDENZE

Per evitare che una Dirigenza ferroviaria ostile agli interessi dei viaggiatori continui a produrre i suoi effetti negativi anche nel campo delle coincidenze, è stato proposto un ricorso al Garante del Mercato e della Concorrenza, che riproduciamo quasi integralmente.

In questo modo si spera di impedire che anche in Abruzzo il momento cruciale della coincidenza sia affidato alla casualità, e sia invece ricondotto entro norme chiare e definite per tutti e per sempre.

Il punto 4.1 della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30.12.1998 chiarisce che “il viaggio deve essere inteso nella sua accezione più ampia. Esso, infatti, inizia al momento in cui sorge l’esigenza di spostarsi e termina quando si arriva alla destinazione finale”

Proprio perché il viaggio deve essere inteso nella sua globalità, e non deve essere tutelato solo in un singolo segmento di esso, “i soggetti (erogatori) devono monitorare e tenere in considerazione le problematiche connesse con i momenti di confine tra due o più segmenti modali, al fine di evitare che si realizzino gravose discontinuità nel viaggio (punto 4.1 dello stesso DPCM del 30.12.98).

Per dare sostanza a questo assunto, la fondamentale Direttiva del 1998 mette l’accento sulla necessità di integrare i vari vettori pubblici. Se, infatti, ogni segmento della mobilità pubblica agisce senza coordinamento con l’altro, è chiaro che l’investimento pubblico risulta fortemente penalizzato.

La stesse Direttive sollecitano perciò un raccordo tra gli orari dei treni, delle navi, degli autobus, degli aerei e pullman in genere. Quello che è incredibile dentro questo scenario, è l’assoluta indifferenza della Dirigenza di Trenitalia a fornire un contributo a questa meritoria prospettiva. Infatti, non solo fatica a realizzare raccordi con gli altri vettori, ma disattende anche le norme valide dentro Trenitalia per realizzare le coincidenze tra treno e treno.

Il paradosso presente in Trenitalia in questo ambito è il seguente : esiste una regolamentazione che disciplina le modalità che legalizzano la coincidenza (e da cui discendono poi diritti); questa regolamentazione varia in base all’importanza della stazione e a quella dei treni.

In alcuni casi la norma prevede che tra l’arrivo del primo treno e la partenza del coincidente debbono intercorrere almeno 5 minuti (10’ nelle grandissime stazioni); in altri sono

necessari più minuti, fino ad un massimo di 20 minuti. In realtà poi queste norme non vengono mai rispettate, per privilegiare altri aspetti del servizio (regolarità dell'orario dei treni).

Questa scelta può avere una ratio anche condivisibile, ma la Dirigenza ferroviaria non può far finta di ignorare il problema causato dalla mancata coincidenza.

In alcune circostanze si crea una insopportabile interruzione del “viaggio”, interruzione che potrebbe essere ridotta se la stessa Dirigenza trovasse un minimo di consapevolezza del problema.

Per attenuare i disagi derivanti dalla mancata coincidenza, le Condizioni e Tariffe (testo base fondamentale per normare il trasporto ferroviario) prevedono, all'articolo 11/4, che “quando in seguito al ritardo di un treno viene a mancare la coincidenza con altro treno..... le Fs possono autorizzare il viaggiatore a valersi d'altro treno immediatamente successivo per cui il biglietto non sarebbe valido, senza pagamento di alcun sovrapprezzo” (norma raccolta anche nella Carta dei Servizi).

Questa norma non trova una applicazione omogenea né sul piano territoriale né su quello temporale.

Se il viaggiatore privato della coincidenza trova in stazione un dirigente con l'umore sereno, allora è possibile che l'autorizzazione venga concessa; se l'umore è invece nero, allora la norma non viene applicata. Se la mancata coincidenza avviene per un treno della Media e Lunga distanza, vige una regola; se la mancata coincidenza avviene per i treni del trasporto regionale, tutto cambia. E mai, tra i tanti annunci che Trenitalia ha previsto sui treni o nelle stazioni, ce ne fosse uno che avvisi i viaggiatori privati della coincidenza, dell'esistenza del loro diritto. Neanche in occasione della perdita di coincidenza dell'ultimo treno della sera Trenitalia si preoccupa di informare i clienti dei loro diritti (trasporto con taxi fino a destinazione o pernottazione in albergo). Anche in queste circostanze i clienti debbono “arrangiarsi”, trovando nei responsabili di Trenitalia più un antagonista, che un “assistente” ai loro diritti.

Molte delle difficoltà a rendere applicabile la norma debbono però essere addebitate alla vera e propria ignoranza dei Dirigenti di Trenitalia a proposito delle norme che regolano le coincidenze. Quasi tutti sono convinti, nonostante la normativa allegata sia facilmente rintracciabile sul sito internet di Trenitalia, che le regole sulle coincidenze non esistano più. Le regole di cui loro ignorano l'esistenza invece esistono, e possono consentire ai cittadini ricorsi alla giustizia, quando l'inadempienza contrattuale di Trenitalia, che si concretizza con la mancata coincidenza, dovesse determinare un consistente ritardo al “viaggio” (esistono già varie sentenze in proposito).

I cittadini possono anche accettare che il ritardo di un treno determini una mancata coincidenza. Non possono però accettare che una norma posta a parziale compensazione del danno subito (art.11/4 delle Condizioni e Tariffe), debba essere sottoposta all'umore del Dirigente di Trenitalia. E soprattutto non possono accettare che la stessa Dirigenza eviti accuratamente di informare la clientela dei diritti loro spettanti.

Per sottrarre la soluzione di questa importante criticità dalle decisioni umorali dei vari dirigenti di Trenitalia potrebbe essere utile imporre alla stessa Società una diversa formulazione del diritto del viaggiatore; come , per esempio, “Trenitalia autorizzerà i clienti a proseguire il viaggio sul primo treno disponibile senza pagare alcun sovrapprezzo, compatibilmente con la situazione di esercizio”.

Una decisione dell'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza è perciò importante per :

- Sottrarre il rispetto della norma che tutela la mancata coincidenza da una lettura subordinata alle variabili contingenze;
- Fornire più informazioni ai clienti che per ritardo del treno perdono la coincidenza;
- Dare più certezze ai clienti del Trasporto Pubblico, e quindi più efficacia all'investimento pubblico.

Se il Garante accoglierà il nostro ricorso si creeranno i presupposti per una “certezza del viaggio” altrimenti impossibile da ottenere tramite la Dirigenza ferroviaria.

SERVIZI ALLA CLIENTELA STAZIONE DI PESCARA

La stazione di Pescara centrale rappresenta un caso eclatante del degrado della vita pubblica nella nostra regione.

In essa sono disponibili circa 19.000 metri quadrati di locali (fonte Centostazioni), dei quali solo una piccola parte (circa 2.000 metri) è stato affittato.

Questa situazione si trascina da oltre 20 anni, senza che nessun Dirigente ferroviario paghi una pur minima conseguenza per l'incapacità a valorizzare i locali disponibili.(si allega la denuncia Filt-Cgil di Pescara).

Ma oltre a questa permanente situazione di danno alla res-publica, la stazione è gravata anche dalle seguenti ulteriori anomalie :

Le scale mobili che portano ai binari quasi mai sono agibili. E per una stazione situata su tre livelli, il disagio subito dalla clientela è notevole; (sarebbe interessante conoscere i costi della manutenzione delle scale mobili; si paga benissimo un servizio che poi la comunità non riesce ad utilizzare);

La qualità delle informazioni fisse in stazione è la peggiore della peggiore stazione d'Italia. Per ottenere (solo due anni fa !) i monitor della partenza dei treni è stata decisivo un impegno decennale delle Associazioni dei consumatori. E quando alla fine le FS sono state obbligate a installare questi monitor, si sono "vendicate" installandone solo 8 (in una stazione enorme !), ed evitando accuratamente di installare i monitor relativi agli "arrivi" (tanto per capire questi monitor sono dappertutto : anche a Tortoreto , ma non a Pescara !)

Non è stata mai realizzata una Sala Club Eurostar (anche se i treni che passano a Pescara vengono fatti pagare ai viaggiatori come se fossero tutti Eurostar).

La sala d'attesa è chiusa, e, specialmente d'inverno, i danni alla clientela non sono pochi; Quasi ogni anno si verifica un morto tra gli emarginati gravitanti nella stazione; eppure locali per rendere la loro vita meno difficile ce ne sarebbero a iosa;

Questa "mobilità" degli emarginati tra i locali della stazione determina anche disagi ai dipendenti e ai clienti ferroviari;

La chiusura dei bagni pubblici a piano terra, con la conseguente trasformazione degli stessi a pagamento, ha reso ogni angolo della stazione (e specialmente gli ascensori) una latrina a cielo aperto;

Infine, la cattiva gestione degli spazi non si limita ai locali del fabbricato, ma si estende anche alle aree limitrofe.

Le doglianze della clientela per l'insufficienza dei servizi disponibili non si limitano a Pescara. Sulla linea Pescara-Teroli mancano infatti :

Le sale di attesa nelle stazioni di S.Vito e Fossacesia/Torino di S.;

I servizi igienici nelle stazioni di Ortona, S.Vito , Fossacesia/Torino di S. e Casalbordino;

Grave è la mancanza dei registri dei reclami per i clienti; questi registri devono essere messi a disposizione della clientela per precisi obblighi di legge (DPR 753/80), ma siccome le stazioni non esistono più, non esistono più neanche questi registri. La conseguenza è che i cittadini non hanno più la possibilità di presentare le loro doglianze; e i gestori del servizio possono così illudersi che va tutto bene.

STAZIONE DI PESCARA

Dopo circa mezzo secolo di lavori, nel 1988 finalmente Pescara ha avuto la nuova stazione ferroviaria.

La nuova stazione è stata utilissima per liberare il traffico cittadino dai pesantissimi oneri determinati in precedenza dal movimento ferroviario. Ma avrebbe dovuto assumere un ruolo rilevante anche nella riqualificazione del centro cittadino.

Questa riqualificazione poggiava su due specifiche possibilità :

- Valorizzazione dell'area di risulta;
- Gestione delle enormi disponibilità di locali nel nuovo fabbricato viaggiatori.

Grazie a queste disponibilità di locali, la stazione di Pescara doveva essere non solo un luogo di Arrivo/Partenza dei clienti ferroviari, ma anche l'ambito per una nuova modalità di aggregazione nel centro della città. Un po' come da anni avviene nelle stazioni europee. Dove negozi e uffici vari hanno trasformato le fermate dei treni, in discreti centri commerciali al servizio della clientela ferroviaria, e anche della città.

Ma i pescaresi aspettano invano da oltre 20 anni che succeda qualcosa di analogo.

Dei circa 19.000 metri quadri disponibili (fonte Centostazioni), finora ne sono stati affittati solo circa 2.000. E la ragione principale è determinata dai prezzi altissimi che i Responsabili ferroviari esigono per concedere in locazione gli spazi disponibili. Infatti i Gestori ferroviari di questi locali esigono, per l'affitto, oltre 30 euro al metro quadrato (molto meno per le associazioni aventi una ragione sociale), mentre sulla stessa via Ferrari, sede dei locali ferroviari, i prezzi relativi alle altre locazioni sono circa la metà. Prezzi analoghi a quelli pretesi dai Responsabili ferroviari, a Pescara si possono trovare nei pressi di Corso Vittorio Emanuele, zona centrale alla quale qualcuno avrà impropriamente assimilato il valore dei locali ferroviari.

Quello che è gravissimo in questa situazione, è che il bene pubblico costituito dai locali della stazione sembra non trovare nessuno disposto a tutelarli e valorizzarli.

Se qualcuno di noi disponesse di 19.000 m²/q di locali al centro di Pescara (o in una qualsiasi altra città) e in 20 anni ne avesse affittato solo 2.000, sicuramente avrebbe trovato una soluzione per aumentare gli spazi affittati. Abbassando i prezzi, per esempio.

Ma i Gestori ferroviari dei locali, non hanno alcun interesse ad aumentare gli spazi affittati, perché il loro alto stipendio non è legato alla produttività di quegli spazi. Forse per loro è addirittura meglio lasciare vuoti quei locali, perché hanno meno problemi da affrontare.

E così, dopo 20 anni di incuria, alcuni locali stanno tornando nella disponibilità della natura. Rovi e polvere, calcinacci e ragni, topi e lucertole si stanno riappropriando di quello che poteva essere un tesoro, e che invece ogni giorno di più diventa macerie e degrado.

Come se non bastasse la Dirigenza ferroviaria recentemente ha deciso una ulteriore spesa: ha murato a specchio molti locali inutilizzati della stazione, con la speranza di rendere invisibile alla nostra comunità gli effetti degradanti della loro gestione.

Inoltre questa situazione di svalutazione del bene pubblico viene enfatizzata dalla costante inefficienza delle scale mobili e degli ascensori. Eppure queste scale e questi ascensori sono vitali per l'impianto di Pescara, essendo i servizi della stazione distribuiti su tre distinti livelli.

Ma se i responsabili delle varie Società Ferroviarie che si sono succeduti nella gestione della stazione non hanno fatto il loro mestiere, qualche amministratore della nostra comunità avrebbe avuto l'obbligo morale di intervenire per il buon funzionamento e la valorizzazione della infrastruttura. Ci dovrebbe essere un Responsabile politico capace di far sentire la sua voce e le sue responsabilità per imporre ai Dirigenti ferroviari un comportamento meno indegno di quello praticato sin ora. Per esempio rendendo disponibili alcuni locali per associazioni no-profit della città che non hanno disponibilità economiche sufficienti per gli affitti.

Ma abbiamo assistito solo alla solita scarsa attenzione dei politici della regione verso le tematiche ferroviarie generali, mentre è stato manifestato interesse solo per l'area di risulta.

Noi speriamo che qualcuna delle istituzioni in indirizzo sappia raccogliere la nostra denuncia, e rivendicare il suo diritto ad intervenire in merito. Affinché il bene pubblico dei locali della stazione di Pescara Centrale, non continui ad essere, ancora per decenni, il bene di nessuno.

Segretario Filt-CGIL Abruzzo
(Gaetano Iacobucci)

INFORMAZIONI IN STAZIONE

Tutte le Direttive europee nel campo della mobilità (e non solo) mettono l'accento sull'importanza della informazione ai cittadini.

Anche nelle nostre contrade si ripetono come un mantra litanie del genere; i fatti però prendono spesso un'altra direzione.

La condizione di maggior disagio è subita dai cittadini in attesa del treno in una delle tante piccolissime stazioni prive degli annunci.

La solitudine del cittadino in questi casi è totale, e non si vede alcuna soluzione all'orizzonte. Se il treno delle ore 9.00 non passa all'ora prevista; e non passa neanche alle 9.20, e neanche alle 10.00, il cittadino non ha un interlocutore da contattare , anche a sue spese, per sapere come regolarci.

Non sa, infatti, se il treno è già partito, passerà con ore di ritardo, o non passerà affatto. Potrebbe essere stato, infatti, soppresso (in Abruzzo, come detto nella scheda n°11 nel 2007 i treni soppressi sono stati 368). Oppure potrebbe essere stato sostituito con un pullman. Ma nessuno può informare il disgraziato in attesa.

Eppure presso alcuni uffici esistono dipendenti delle ferrovie in grado di conoscere minuto per minuto la situazione in itinere di tutti i treni circolanti in Abruzzo.

Basterebbe rendere possibile un contatto tramite cellulare tra il viaggiatore e l'ufficio in cui operano questi agenti, per stemperare l'ansia – giustificata – di chi aspetta “al buio”.

Anche così migliora l'efficacia dei servizi pubblici.

SANZIONI AI VIAGGIATORI PRIVI DI BIGLIETTO

Dal 17 settembre 2007 Trenitalia ha deciso di aumentare in modo notevole le sanzioni per i viaggiatori che salgono in treno privi di biglietto. Dagli attuali 25 euro, la multa passerà a 50 € e potrà raggiungere anche 200 euro.

Se l'inasprimento della penalità servisse per migliorare gli introiti dei vettori del Trasporto Pubblico Locale sarebbe una saggia decisione. E' infatti lodevole che qualcuno si faccia carico di tutelare il bene pubblico, anche aumentando le sanzioni per gli evasori. Per prima cosa c'è però da evidenziare che in Abruzzo il livello dell'evasione tariffaria è molto basso : circa il 3% secondo i dati della stessa Trenitalia. Inoltre, e questa è la considerazione più importante, è doveroso denunciare che Trenitalia applica le multe non solo ai cittadini che decidono di non pagare il biglietto, ma anche a quelli che il biglietto vorrebbero acquistarlo, ma non possono per carenze nella rete di vendita. Per esempio : sulla linea Pescara-Termoli non esistono più le biglietterie; sono state sostituite da macchine per l'emissione automatica dei biglietti. Queste macchine sono però permanentemente guaste, ma i cittadini che salgono senza biglietto sono ugualmente costretti a pagare la sanzione (se in occasione del primo "libro nero" le emettitrici guaste erano concentrate sulla linea Termoli-Pescara, da allora abbiamo fatto progressi, e sono perciò guaste su quasi tutta la rete regionale). Trenitalia ha una rete di vendita insufficiente , ma i cittadini onesti che non sanno come fare per acquistare il titolo di viaggio vengono multati. Siamo alla follia normativa. Se poi aggiungiamo che l'emettitrice non funzionante determina nella nostra regione tre diverse modalità di regolarizzazione :

- Se si utilizza un treno della Divisione Passeggeri (Intercity, Eurostar, espressi...), non è dovuta alcuna penalità;
- Se si utilizza un treno regionale di Trenitalia, occorre pagare la penalità;
- Se si utilizza un treno regionale della ferrovia Sangritana , non occorre pagare alcuna sanzione.

Le stranezze non finiscono purtroppo qui. Occorre sapere che l'aumento delle sanzioni decise da Trenitalia non si applica a tutte le regioni, ma solo a quelle che non hanno elaborato una propria normativa. Purtroppo per noi quasi tutte le altre regioni (Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Molise, Campania, Puglia,

Trento e Bolzano) hanno realizzato norme regionali per contrastare il fenomeno dell'evasione. In Abruzzo invece non è stata decisa alcuna normativa , con la conseguenza che da noi si applicheranno gli aumenti delle sanzioni decisi da Trenitalia. E' veramente inaccettabile che le nostre istituzioni regionali tollerino che un cittadino venga punito così pesantemente (fino a 200 euro) anche quando è del tutto incolpevole. Responsabile invece è sia Trenitalia, sia la regione che non applica le sanzioni previste dal Contratto di Servizio contro la stessa Trenitalia.

I cittadini abruzzesi non possono essere definiti evasori per definizione; a Teramo circa 15.000 persone hanno firmato una petizione per ripristinare la biglietteria. Vorrebbero cioè poter pagare il biglietto, non evadere il pagamento dello stesso. Trenitalia invece non ripristina la biglietteria, e poi pretende di punire chi non riesce ad acquistare il biglietto prima di partire.

La Federconsumatori Abruzzo ha in atto varie vertenze legali contro Trenitalia per tutelare i cittadini da una normativa derivante da un abuso di posizione dominante sul mercato. Inoltre ha proposto anche vari ricorsi all'Autorità Garante del mercato e della concorrenza contro vari comportamenti di Trenitalia. E' sperabile che prima o poi termini il letargo delle Autorità Politiche e Istituzionali preposte a tutelare gli abruzzesi nell'ambito della mobilità. E con la fine del lungo sonno possano decidere di sottrarre anche gli Abruzzesi dagli effetti perversi di questa immorale normativa decisa da Trenitalia.

Anche in questo campo la situazione si è purtroppo aggravata dalla prima edizione del "libro".

Sono infatti ormai pochissime le regioni che non hanno legiferato in proprio in questo campo. E fra queste pochissime, c'è naturalmente l'Abruzzo.

I nostri Referenti politici non sono neanche capaci di copiare una norma già attuata in altre regioni, per realizzare anche per gli abruzzesi una tutela contro le prevaricazioni di Trenitalia. Inoltre recentemente è stato deciso che per guidare i treni regionali non sia più necessaria la presenza di due agenti in macchina. A causa della norma contraria, finora come secondo agente in macchina è stato utilizzato il Capotreno. Sottraendolo così dai suoi ordinari compiti di controlleria.

Adesso, con la recuperata operatività del capotreno nell'ambito della controlleria, deve essere modificata la norma; trovando soluzioni che puniscano chi prova ad evitare il pagamento del biglietto, ma che non puniscano (come succede oggi) anche chi vuole acquistare il biglietto ma non sa come fare.

SOPPRESSIONE TRENI

Esiste un vero e proprio divario conoscitivo, e quindi anche di efficacia decisionale, tra i Responsabili Politico-istituzionalisti e i Dirigenti ferroviari.

L'Assessore ha una cultura "politica", mentre i Responsabili di Trenitalia hanno competenza tecnico-specialistica che consente loro di impostare il confronto nel modo più congeniale agli interessi dell'Impresa.

I rapporti tra le regioni e Trenitalia sono però regolati dal Contratto di Servizio; e questo contratto prevede obblighi e diritti delle parti. Prevede anche, all'articolo 23, che Trenitalia debba pagare una sanzione per ogni treno soppresso.

Ebbene, nel solo anno 2007, sono stati soppressi in Abruzzo 368 treni; per alcune di queste soppressioni esistono giustificazioni come da Contratto; per altre non esiste giustificazione alcuna. L'assessore ai Trasporti dovrebbe perciò far pagare a Trenitalia una penalità che potrebbe essere reinvestita per migliorare il servizio, oppure per ridurre il costo sostenuto di pendolari per acquistare gli abbonamenti.

In Abruzzo però siamo magnanimi e le sanzioni previste non vengono fatte pagare.

Eppure quasi tutte le altre regioni applicano le sanzioni a Trenitalia in caso di inadempienza. Solo da noi si possono eludere gli obblighi contrattuali, e non pagare alcuna penale.

Eppure i danni che si provocano ai viaggiatori e più in generale al TPL in caso di soppressione dei treni, sono gravissimi. Ma la nostra collettività non sa tutelarsi neanche di fronte a vessazioni documentate e delle quali è colpevole Trenitalia.

INTEGRAZIONE DEI SERVIZI

Il ritardo della regione Abruzzo nel campo dell'integrazione tariffaria e vettoriale è notevole. L'unica realizzazione sensata che si è avuta in questo campo è costituita dal biglietto "UNICO" nell'area metropolitana Pescara-Chieti. Stranamente però il vettore ferroviario è rimasto escluso da questa soluzione. Eppure nel tratto Pescara-Chieti il vettore ferroviario poteva (e può) essere un utilissimo strumento per valorizzare il Trasporto Pubblico Locale in quest'area cruciale per la mobilità abruzzese.

"L'integrazione " realizzata con "girabruzzo" è invece risultata estremamente dannosa per le comunità che hanno dovuta subirla. Questa soluzione consentiva ai cittadini che utilizzano il treno nel bacino subequano (tra Sulmona e l'Aquila) di poter utilizzare in sua vece anche il servizio pullman. Occorre però notare che il treno impiega tra le due relazioni anche 54 minuti, mentre il tempo necessario per il collegamento pullman è di circa due ore. Che il costo del biglietto ferroviario dopo l'integrazione è aumentato dal 60% fino a quasi il 300%, e inoltre gli orari tra i due vettori continuano a sovrapporsi. Se queste sono le "integrazioni" tariffarie che sappiamo offrire alla nostra collettività, meglio lasciar perdere. Meglio evitare che si infierisca su una condizione già disastrosa, con la scusa di adeguarci al nuovo. Il nuovo vero sarebbe creare una efficace integrazione tariffaria, per consentire ai cittadini l'utilizzo di un solo biglietto anche quando sono necessari più vettori per completare il viaggio; ma questo sembra essere troppo difficile per i nostri responsabili. Non solo non siamo capaci di integrare le tariffe, ma non siamo stati capaci finora neanche di raccordare gli orari tra i vettori. E' del tutto inutile esaltare l'ideologia dell'integrazione nei convegni, ed essere del tutto incapaci di adeguare l'offerta del Trasporto Pubblico Locale (TPL) a quella di comunità regionali più efficaci della nostra.

Altra grave anomalia nel campo delle mancate integrazioni è quella che consentirebbe di creare un valido collegamento Pescara-l'Aquila via Teramo. Da Pescara a Teramo esiste un efficace servizio ferroviario che, se privato di inutili fermate "politiche", potrebbe consentire un collegamento in 50 minuti. A questa percorrenza bisogna poi aggiungere i circa 40 minuti necessari per collegare tramite Arpa Teramo a l'Aquila senza fermate intermedie. Sarebbe così possibile raccordare in tempi ragionevoli le due principali città abruzzesi, ed inoltre si offrirebbe un utile vettore pubblico ai molti studenti e militari del capoluogo di regione per raggiungere facilmente Giulianova. Con la conseguenza estremamente positiva per gli aquilani:

Di ottenere un più facile accesso al mare;

Di creare un veloce inserimento sulla direttrice ferroviaria adriatica. Con la conseguente valorizzazione anche della stazione di Giulianova.

P.S. Qualche volta le critiche sembra possano aiutare ad assumere decisioni meno inique. Qualcosa del genere è successo anche con “Girabruzzo”.

Dopo anni di documentate contestazioni da parte dei cittadini, delle Associazioni dei Consumatori e degli stessi dipendenti ferroviari, finalmente anche i promotori di quell’aberrazione chiamata “Girabruzzo” si sono convinti che era meglio cancellarla. E infatti dal 2009, dopo anni di disagi ai fruitori del pubblico servizio, e dopo danni notevoli all’immagine del Trasporto Pubblico (e quindi anche ai suoi bilanci), sono riusciti a capire che quello era solo un modo per prendere in giro l’Abruzzo, non per migliorare l’offerta dei servizi nel campo della mobilità.

Peccato solo che alcuni di quei maitre a penser ferroviari che hanno ideato quella soluzione, nel frattempo abbiano avuto modo di procedere nella loro luminosa carriera e poter così fare danni ancora maggiori.

P.P.S.:dagli ultimi bollettini di guerra di Trenitalia contro i viaggiatori, si apprende che recentissimamente è stato deciso che il possessore di un biglietto per treno Eurostar (o Intercity), non può utilizzare i treni regionali (sarà considerato senza biglietto). Altro che integrazione tariffaria ! Qui si sta cucinando la disintegrazione del servizio.

TERMINAL BUS A SCAFA

La conurbazione Pescara - Chieti assume sempre più gli aspetti di un unico grande centro metropolitano. Consentire che dentro questo spazio possano entrare sempre più auto e pullman, non è più possibile; senza per questo dover essere obbligati a ripetere tutta la letteratura ecologista. Infatti la consapevolezza degli effetti nocivi prodotti dalla mobilità non dovrebbe aver bisogno di ulteriori considerazioni.

D'altra parte non ha bisogno di alcun ulteriore contributo neanche l'accertamento del valore della mobilità per la nostra vita.

Le soluzioni più radicali, quelle sperimentate nel civilissimo nord dell'Europa, prevedono il pedaggio per chi vuole entrare con il mezzo privato nelle città. Adesso che le restrizioni al traffico cominciano a diventare esigenze irrinunciabili anche dalle nostre parti, non è escluso che la mobilità su strada possa essere obbligata a pagare un pedaggio anche da noi.

Per evitare che la nostra conurbazione debba vivere in modo drammatico il conflitto tra esigenze della mobilità e rispetto dell'ambiente, la nostra associazione propone di :

Realizzare a Scafa un terminal per tutti i bus provenienti dall'interno dell'Abruzzo e diretti a Pescara;

Realizzare il raddoppio del binario ferroviario da Pescara a Scafa (opera che non presenta particolari difficoltà sul piano tecnico, quindi dovrebbe essere sostenibile anche sul piano finanziario);

Realizzare un efficace servizio "navetta" tra Scafa e Pescara.

L'integrazione Bus-Treno che in questo modo potrebbe essere implementata :

Ridurrebbe il rilevante numero di bus che quotidianamente intasano Pescara;

Ridurrebbe il tempo di percorrenza tra l'Interno dell'Abruzzo e Pescara (per esempio : da Caramanico a Pescara attualmente occorrono 90 minuti con il bus; la nostra proposta ridurrebbe di 15/20 minuti la percorrenza);

Potrebbe agire come efficace catalizzatore anche per i molti automobilisti che utilizzano il mezzo privato solo per mancanza di una efficace alternativa;educando in modo non ideologico i cittadini a scegliere la meno dannosa mobilità pubblica (come è successo sulla relazione Teramo-Pescara;

Renderebbe più sopportabile per i cittadini una normativa che limitasse la mobilità delle auto private.

Infine il raddoppio del binario Scafa-Pescara faciliterebbe il servizio merci da/per l'interporto di Manoppello, oltre ch il servizio metropolitano Chieti-Pescara-Giulianova-Teramo.

Relativamente a questa nostra proposta, occorre riconoscere che dopo varie sollecitazioni a diversi Referenti locali, l'Assessore ai Trasporti della precedente legislatura regionale è riuscito a finanziare il progetto con circa 150 milioni di euro. E' perciò sperabile che in tempi ragionevoli almeno questo aspetto del servizio ferroviario sia destinato a migliorare.

URMET

C'è un Paese dove gli errori degli ultimi, dei manovali, diventano “errori umani” da punire in modo esemplare. Mentre la colpa grave dei dirigenti è considerata pura fatalità, e vengono sanate “socializzando” i danni con l'aumento delle tariffe. Questo Paese, made in Italy, è quello delle ferrovie dello Stato.

Per capire come funzionano le responsabilità in questo Paese, è interessante conoscere la storia del progetto URMET.

Si tratta di un progetto deciso agli inizi degli anni 2000, finalizzato alla compilazione dei moduli necessari per la circolazione dei treni. Per stampare questi moduli sono stati installati migliaia di computer nelle stazioni dove era prevista l'attivazione dei treni (quindi anche in Abruzzo). Questa nuova organizzazione si era resa necessaria dopo la separazione societaria tra RFI (rete ferroviaria italiana) e la società di trasporto Trenitalia.

L'autonomia di Trenitalia da RFI imponeva una autosufficienza della società di trasporto anche nel rilascio dei moduli di scorta al treno; autonomia che si è pensato di realizzare tramite il progetto Urmnet.

Dopo che per anni sono stati spesi milioni di euro per attivare migliaia di terminali necessari per stampare questi moduli di scorta; dopo che è stato professionalizzato il personale ferroviario per renderlo abile ad utilizzare questi terminali, adesso i responsabili delle Ferrovie hanno finalmente capito quello che i ferrovieri avevano capito da subito : che il progetto non era in grado di produrre gli effetti sperati, ed è stato perciò abortito. A questo punto sarà necessario investire nuovi ingenti capitali per creare un sistema alternativo al progetto Urmnet, sperando che questa volta sia capace di consentire la stampa dei moduli di scorta al treno. Inoltre sarà indispensabile dissipare ulteriori risorse per espianare tutti i terminali Urmnet (anche in Abruzzo) installati e mai utilizzati. E pensare che i ferrovieri, quelli che lavorano in ferrovia, ma non le dirigono, avevano capito da subito che il progetto Urmnet non poteva funzionare . Sapevano che i rigori del freddo avrebbero impedito l'efficienza funzionale delle stampanti nei periodi invernali.

Ma tutti gli onesti e competenti che denunciano lo spreco di risorse pubbliche sono considerati sovversivi in ferrovia (e non solo). Perché in ferrovia i Dirigenti non sono valutati in base all'efficacia o efficienza dell'investimento, ma solo in base alla

capacità di spendere i soldi. Perciò anche se i capitali vengono dissipati, come nel caso del progetto Urmet, il Dirigente del progetto ha dimostrato di saper spendere tutti i soldi previsti nel budget. Anche se l'investimento si è rivelato dannoso alla comunità. E alla fine c'è il fondato sospetto che il Dissipatore di pubbliche risorse abbia acquisito anche titoli per una luminosa carriera.

Naturalmente questa, ed altre "luminose" carriere della Dirigenza ferroviaria dovevano essere pagate da qualcuno; ed allora la cosa migliore da fare è quella di aumentare le tariffe ferroviarie.

Sperando che altre situazioni del genere non rendano necessari a breve ulteriori aumenti delle tariffe ferroviarie. Naturalmente i cittadini (anche abruzzesi) ringraziano.

VERIFICA DELLA QUALITA'

Nella situazione attuale il Trasporto Pubblico locale rappresenta l'unica soluzione possibile per migliorare la mobilità e la vivibilità delle nostre città. Il miglioramento dell'offerta in questo ambito è stato però finora limitato dalla gestione monopolistica del comparto ferroviario. Ha contribuito negativamente anche la mancanza di una Autorità capace di fungere da Garante per i cittadini. A rendere ancora più "autistica" la gestione del servizio ferroviario ha inciso anche il fatto che le doglianze della clientela sono state vagliate in modo esclusivo dalla stessa società di trasporto che gestiva il servizio.

Sul versante delle relazioni clienti/Trenitalia il quadro ha subito un ulteriore peggioramento a causa della scelta delle FS di disabilitare quasi tutte le stazioni d'Italia. Questa disabilitazione impedisce, fra l'altro, il rispetto dell'art. 13 del DPR 753/80 che prevede l'obbligo per il gestore del servizio ferroviario di rendere disponibile alla clientela un registro per i reclami. Adesso perciò i cittadini, oltre alle altre menomazioni, devono subire anche quella di essere stati privati del registro dove annotare le loro doglianze.

Questa situazione è destinata a ampliare le divergenze tra Gestore del servizio e cittadini fruitori, fino a determinare esiti potenzialmente conflittuali (come d'altronde si è già verificato in occasione della eliminazione dei servizi interregionali con l'orario dell'undici dicembre del 2005).

Per migliorare l'offerta nell'ambito del trasporto pubblico, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato, già nel 1998, una Direttiva generale sulla mobilità. Con la quale è stato, fra l'altro, previsto che i rapporti tra la società di gestione e l'Ente pubblico concedente la gestione del servizio, siano regolati dal Contratto di Servizio. Questo Contratto dà concretizzazione alla riforma del trasporto pubblico locale, devolvendo alle regioni competenze e responsabilità da sempre assegnate agli organi centrali dello Stato.

Questo "federalismo ferroviario" è stato definito dalla legge 59 del 1997 e dai decreti legislativi 422/97 e 400/99.

Tra gli argomenti regolati dal Contratto un ruolo primario viene assegnato alla Qualità percepita dai clienti/consumatori, anche per poter trasferire quote crescenti di mobilità dal trasporto privato a quello pubblico.

All'articolo 21 del Contratto di Servizio tra la regione Abruzzo e Trenitalia è previsto il monitoraggio della Qualità del servizio.

Questo monitoraggio è importantissimo per due ragioni :

Per verificare l'adeguatezza della Qualità percepita dai viaggiatori;

Per eventualmente applicare le sanzioni previste all'articolo 23 nel caso di inadempienza contrattuale da parte di Trenitalia.

In realtà la regione Abruzzo non ha mai effettuato il monitoraggio (o per lo meno non è stato mai reso noto) della Qualità percepita dai viaggiatori. Non è perciò in condizione di agire per migliorare la Qualità percepita. E, ignorando il livello delle prestazioni offerte, non è in grado neanche di applicare le sanzioni in caso di inadempienza (e, infatti, è l'unica regione in Italia a non aver mai sanzionato Trenitalia).

IL RUOLO DELLE ISTITUZIONI POLITICHE

Naturalmente sarebbe scorretto affermare che tutti i limiti del Trasporto ferroviario denunciati nelle schede, siano una esclusività abruzzese. E' però vero che l'Abruzzo sembra riassumere tutti i problemi delle ferrovie come nessun'altra regione. Ed esistono ragioni probanti per dimostrare queste affermazioni.

L'Abruzzo, fra le regioni non piccole, è l'unica a non aver avuto il Compartimento ferroviario. E questa mancanza non ha consentito né lo strutturarsi di un presidio dirigenziale sul territorio, né una adeguata sensibilità sui temi ferroviari della classe politica regionale.

L'inadeguatezza della classe politica abruzzese ai problemi del trasporto ferroviario, emerge con nettezza a proposito della Direzione del Trasporto Regionale.

Da 20 anni anche l'Abruzzo ha la sua Direzione del trasporto ferroviario e a gestire le nostre ferrovie si sono finora succeduti circa 10 Dirigenti. Nessuno dei quali però abruzzese. Non che sia importante la tribù di provenienza del Dirigente, ma se non si individua mai un indigeno, o qualcuno disposto a diventarlo, non otterremo mai una Gestione ancorata al territorio e ad esso appassionata. I Dirigenti che transitano a gestire le ferrovie abruzzesi trattano la nostra realtà come un CAR (centro addestramento reclute). Da noi fanno esperienza, e appena l'hanno fatta tornano alle regioni di provenienza. Con la conseguenza che il prossimo Dirigente dovrà ricominciare da capo.

Se si sommano le due carenze, quella dirigenziale e quella politico-istituzionale, si capisce poi facilmente perché gli effetti negativi sulla nostra mobilità ferroviaria non potevano essere diversi da quelli che purtroppo sono.

Per queste ragioni siamo privi dei convenienti interregionali sulla direttrice adriatica; per le stesse ragioni siamo addirittura privi di collegamenti unitari con treni regionali sulla relazione Pescara-Foggia. Quelle carenze sono alla base del disinteresse politico-aziendale a realizzare le virtuose integrazioni vettoriali e tariffarie. Sono inoltre causa della marginalizzazione del servizio ferroviario tra Avezzano e Roma. E pesano fortemente anche nelle assurde normative sanzionatorie per i viaggiatori privi di biglietto. Le altre regioni attuano normative protettive sia del buon senso che dei loro concittadini; l'Abruzzo delega tutto a Trenitalia, e Trenitalia decide multe a danno degli abruzzesi che, o pagano , o rinunciano al treno.

Non si capisce perché le nostre istituzioni non facciano valere gli obblighi derivanti a Trenitalia dal "Contratto di Servizio". Con questo Contratto la nostra collettività si impegna a corrispondere ogni anno circa 40 milioni di euro a Trenitalia, per acquistare il servizio

ferroviario regionale. Lo stesso Contratto, oltre a definire gli obblighi finanziari dell'Abruzzo, definisce anche la Qualità del servizio che Trenitalia deve garantire alla nostra collettività. Ebbene Trenitalia disattende in vario modo gli impegni assunti con il Contratto di Servizio, ma finora nessuno ha mai provveduto ad applicare le sanzioni previste. Siamo così al paradosso : Trenitalia applica sanzioni agli abruzzesi anche quando sono incolpevoli, e la regione Abruzzo non applica le sanzioni a Trenitalia neanche quando sono chiare le sue responsabilità nell'organizzazione del servizio. Eppure le altre regioni d'Italia impongono spesso a Trenitalia le sanzioni previste nel Contratto; e sono regioni che dispongono di una offerta ferroviaria molto più efficace della nostra. L'amara conclusione per gli abruzzesi è che Trenitalia può giocare nel nostro territorio la partita che vuole : non saranno i nostri politici ad impedirlo.

AUTORITA' GARANTE

A rendere possibile l'attuale situazione delle ferrovie abruzzesi (e italiane) hanno concorso vari fattori. Il più incisivo dei quali merita di essere ricondotto alla scarsa (o nulla) dialettica tra le parti.

Sicuramente la gestione in regime di monopolio alla lunga ha mostrato tutti i suoi limiti : mancando competitori nel mercato, la Dirigenza delle Ferrovie dello Stato ha finito per assecondare logiche sempre più interne agli apparati burocratici, che non ai crescenti bisogni del Paese nel campo della mobilità. L'interesse pubblico è diventato l'interesse politico, e questo poi nel tempo solo interesse di fazione, con gravi danni alla ratio che avrebbe dovuto governare i processi decisionali dentro le ferrovie.

Gli effetti causati dalla mancanza del mercato sono stati enfatizzati poi dalla irrilevanza della voce degli utenti delle ferrovie. Utenti che per decenni non hanno potuto disporre di uno strumento adeguato per stabilire una dialettica efficace con i Gestori del bene pubblico. Ancora oggi, nonostante agiscano nella società italiana diverse associazioni dei consumatori/utenti, e nonostante una intelligente legislazione europea delinei un quadro normativo sempre più orientato alla tutela del cittadino, esistono in Italia notevoli difficoltà a realizzare una efficace partecipazione dei clienti (ed Associazioni a loro tutela) nel processo decisionale del "governo" delle ferrovie.

Col tempo si è perciò strutturata una società di trasporti autoreferenziale; incapace di rispondere alle crescenti esigenze di mobilità sollecitate dai cittadini.

In attesa che una liberalizzazione efficace produca i suoi sperabili effetti anche in questo campo, è inevitabile che i clienti tutti, e le Associazioni che li tutelano, possano contare su una Autorità Garante dei loro diritti. Tale Autorità potrebbe diventare il più efficace strumento per contrastare l'autismo operativo di cui sono spesso vittime i Dirigenti delle ferrovie, e ricondurli così a decisioni più consonanti con le esigenze della clientela.

Altrimenti al singolo cliente rimane solo la via legale per tentare di ricondurre le inadempienze (e anche vessazioni) costrette a subire dalle decisioni dei burocrati di Trenitalia.

TUTELA DEGLI INTERESSI

In una fase storica in cui in Occidente sembrano essersi esauriti sia gli antagonismi radicali tra comunità-nazioni, sia quelli tra le classi, la dialettica sociale ha trovato altri ambiti nei quali manifestarsi. Le parti antagoniste oggi sembrano riassunte tra i produttori di beni/servizi e i fruitori degli stessi .

In questo contesto diventa fondamentale la tutela dei cittadini-consumatori, non solo e non tanto perché lo squilibrio tra le parti può determinare facilmente una vessazione del consumatore-utente, quanto perché più si adegua l'offerta al livello crescente dei bisogni sollecitati dai fruitori-consumatori, più l'impresa diventa capace di "stare sul mercato".

In definitiva è dalla capacità etico-professionale che dipende la sopravvivenza e l'espansione dell'impresa.

Ma perché questa dialettica possa svilupparsi, occorre strutturare una legislazione e una organizzazione a tutela degli interessi dei cittadini-consumatori.

In altre nazioni la valorizzazione del consumatore ha assunto aspetti così rilevanti, che le loro organizzazioni sono temute quasi come gli stessi organi governativi.

In Abruzzo con la legge 30/2001 siamo lontanissimi dall'aver predisposto una efficace tutela dei viaggiatori. Mentre in quasi tutte le regioni sono stati costituiti "sportelli" sovvenzionati dalle istituzioni per tutelare i cittadini, in Abruzzo questi sportelli mancano totalmente.

Attualmente gli utenti delle ferrovie abruzzesi si trovano a tentare di dialogare con due diverse istanze :

- Quella gestionale (Trenitalia);
- Quella politica (Assessorato ai Trasporti).

La prima si sta sempre più escludendo dalla responsabilità di intervenire nelle problematiche connesse alla mobilità ferroviaria regionale (orari, fermate ecc. ecc.). La seconda non riesce ad intervenire nel merito delle questioni per storica carenza di professionalità. In questa fase sarebbe perciò doveroso rafforzare le capacità di tutela dei cittadini-viaggiatori, sia valorizzando le associazioni dei pendolari per problemi specifici; sia le associazioni dei consumatori per tematiche più ampie. Ed è quello che stanno facendo nelle regioni più civili del nostro Paese. Come in Liguria per esempio; dove le associazioni dei pendolari e dei

consumatori siedono ad un tavolo di confronto con Regione e Trenitalia che si riunisce almeno a cadenza semestrale. In Abruzzo i cittadini consumatori non sono invece assolutamente in grado di influenzare i processi decisionali del trasporto ferroviario. Da noi le cose si fanno solo quando è troppo tardi. Con la conseguenza che le decisioni prese per attivare i servizi per i viaggiatori, escludono gli stessi viaggiatori-consumatori da ogni suggerimento per i servizi ferroviari che li riguardano.