LIBRO NERO

Indice

Premessa			pag. 2
Tra passato e pensieri, di Nevio Felicetti			pag. 3
Scheda n°	1	Direttrice Adriatica	pag. 7
Scheda n°	2	Offerta notturna Direttrice Adriatica	pag. 11
Scheda n°	3	Pescara-Foggia	pag. 13
Scheda n°	4	Pescara-Roma	pag. 14
Scheda n°	5	Pescara-L'Aquila	pag. 17
Scheda n°	6	Sulmona-Carpinone	pag. 19
Scheda n°	7	Offerte Commerciali	pag. 22
Scheda n°	8	Velocità commerciale	pag. 23
Scheda n°	9	Coincidenze	pag. 26
Scheda n°	10	Soppressione treni	pag. 29
Scheda n°	11	Sanzioni ai viaggiatori	pag. 31
Scheda n°	12	Sanzioni a Trenitalia	pag. 33
Scheda n°	13	Servizi alla clientela e informazioni	pag. 34
Scheda n°	14	Integrazione	pag. 36
Scheda n°	15	Nuove fermate	pag. 38
Scheda n°	16	Terminal bus Scafa	pag. 40
Scheda n°	17	Stazione di Pescara	pag. 42
Scheda n°	18	Direttore Regionale	pag. 44
Scheda n°	19	Gestione servizio	pag. 45
Scheda n°	20	Contratto di servizio	pag. 48
Scheda n°	21	Verifica qualità	pag. 51
Scheda n°	22	Ruolo Regione	pag. 53
Scheda n°	23	Autorità di garanzia	pag. 56
Scheda n°	24	Carta dei Servizi	pag. 58

PREMESSA

Questo testo è stato reso possibile dal dialogo costante delle Associazioni Codacons e Federconsumatori Abruzzo con la realtà ferroviaria abruzzese (e non solo). Dialogo che è stato naturalmente intensificato in occasione del progetto che ha consentito l'attivazione di un "Osservatorio sulle ferrovie abruzzesi".

Le proposte avanzate e i dati contenuti, sono stati resi possibili grazie alle competenze specifiche sedimentate all'interno delle due Associazioni, ma anche grazie al contributo di anonimi cittadini capaci di non rassegnarsi alle condizioni ferroviarie della nostra regione.

Spesso l'indignazione è stata occasionata da problemi vissuti in modo del tutto personale; mentre altre volte il problema individuale è stata la molla che ha messo in moto considerazioni più estese.

Abbiamo volutamente delimitato il campo dell'indagine ai soli problemi "commerciali"; glissando su quelli di natura strutturale (tranne piccole incursioni funzionali direttamente a soluzioni "commerciali")

Troppe volte, infatti, le proposte di natura strutturale sono sembrate più ideologiche, che pratiche : sono state utili più per le campagne elettorali, che per modificare realmente l'offerta ferroviaria nella nostra regione.

Rinviare il miglioramento del collegamento Pescara-Roma, per esempio, al nuovo tracciato , è stato fino ad oggi l'alibi per evitare di intervenire dentro la situazione esistente.

Questo testo nasce dalla passione di molti, ed ha una grande ambizione : superare le doglianze di circostanza, il dibattito mediatico ad ogni cambio d'orario, per dare consistenza meno precaria alle consapevolezza delle problematiche sofferte dai nostri concittadini in campo ferroviario.

Forse potrebbe essere non del tutto inutile anche alle forze politiche e istituzionali interessate al miglioramento dell'investimento pubblico.

Il testo potrebbe essere la base da integrare con una certa costanza nel tempo, per superare la frammentarietà e occasionalità del dibattito sulle ferrovie in Abruzzo.

La speranza è che il testo col tempo riesca a perdere sempre più pagine, più che accoglierne di nuove.

Tra passato e pensieri
(sulle ferrovie abruzzesi)

Nevio Felicetti

1) L'Abruzzo, prima dell'unità d'Italia, viveva una malinconica marginalità nel Regno delle Due Sicilie. Chiuso, verso Roma, dalla rocciosa catena appenninica, confinante a nord con lo Stato reazionario della Chiesa, aveva sporadici contatti con Napoli scendendo in Campania attraverso la bellissima Valle del Sangro. Aveva contatti al sud, con le Puglie, verso cui l'enorme patrimonio ovino abruzzese, attraverso le vie dei tratturi, si trasformava in straordinarie fonti di reddito per imprenditori pigri e incapaci di futuro; lungo l'Adriatico attraverso inadeguate strutture portuali, destinate al servizio della piccola pesca piuttosto che ai commerci, dopo che Venezia concluse il suo ruolo nel nostro mare e nel mondo.

Quando, con l'unità, arrivò a Pescara, dal Nord, il primo treno, le speranze di un profondo, radicale cambiamento, capace di farci uscire dalla marginalità, si diffusero ed entusiasmarono.

E' da ricordare , quel che scrisse, allora, un emerito ministro di Benso di Cavour, l'abruzzese Giuseppe Devincenzi : " grazie alla ferrovia Adriatica, arrivata finalmente a Pescara, le province degli Abruzzi si troveranno, fra mesi, come per incantesimo, mentre si annuncia l'apertura del Canale di Suez, ricongiunte con quasi tutto il commercio del mondo, potendosi in poche ore, da Pescara, raggiungere Roma, il cui immenso interesse all'Adriatico è ribadito dal fatto che presto ridiventerà la capitale d'Italia".

Come non riconoscere, in queste parole, la speranza di uscire finalmente, dopo secoli, dall'isolamento di regione ai confini del Regno, per collocarsi , come voleva la natura del luogo, al punto centrale dello snodo fra nord e sud della nuova Italia, così conquistando condizioni fondamentali di nuova vitalità, di nuovo slancio produttivo, di sviluppo civile e culturale ed economico e sociale ?

Ma molte di quelle speranze finirono frustrate. Fu infatti difficilissimo avviare una nuova stagione. Anzitutto perché le incrostazioni borboniche resistevano, magari mutando l'aspetto delle cose perché poco mutasse la sostanza. Ma anche per le incertezze e gli errori di governanti inadeguati. Che scambiarono miserabili contadini per ferocissimi briganti. Fu così difficile avviare la nuova stagione che il sogno di arrivare da Pescara a Roma in treno si realizzò solo nel 1988. Dal giorno del primo treno passarono quasi trent'anni.

2) Nel secolo scorso, le classi dirigenti abruzzesi, dettero ripetute prove di immaturità e di populismo deleterio, rispetto al nostro problema ferroviario. Alzarono, infatti, continui polveroni su velleitari propositi di radicali ristrutturazioni della rete, per tacitare una opinione pubblica sempre più delusa e indignata per le crescenti , inaccettabili inadeguatezze del servizio.

In realtà, pur continuando a vagheggiare di piani grandiosi, ad esempio per la Pescara-Roma, di cui fecero disegnare nuovi, più rapidi percorsi, maturarono un'altra opzione. Esattamente quella dell'abbandono della rete ferroviaria al suo destino, facendo propria la scelta, per l'Abruzzo, dell'idea, ormai dilagante in Italia, della superiorità del trasporto, su gomma, delle persone e delle merci.

Quali profondissime conseguenze negative, per l'intero Paese, ma soprattutto, per il Mezzogiorno d'Italia, questa scelta, impostasi nazionalmente, abbia provocato, è oggi sotto gli occhi di tutti.

Fu il diktat imposto al Paese dalla più grande industria italiana, la FIAT, le cui sorti , si disse allora, sono tanto importanti da corrispondere alle sorti dell'Italia.

Così nei piani dei governi nazionali, vennero accantonati, momentaneamente si disse, i progetti di sviluppo della rete ferroviaria e messi immediatamente all'ordine del giorno i grandi progetti autostradali.

Insensate, le nostre classi dirigenti nazionali, a non guardare a come diversamente in Europa si affrontavano modernamente i problemi della circolazione delle persone e delle merci.

3) Non maggiore sagacia mostrarono, sul tema, i gruppi dirigenti dell'Abruzzo.Non si capì che cuore e motore di una società come quella abruzzese, il cui rischio maggiore è quello dell'isolamento e dell'emarginazione, è la facilità della circolazione al proprio interno e verso l'esterno. Non si può non puntare sulla rapidità, sulla comodità, sulla sicurezza della circolazione, per avere una società civile ed economicamente orientata verso il futuro. Ovviamente non esiste circolazione più rapida, più comoda e più sicura di quella su ferro. Ma queste problematiche non furono mai organicamente e politicamente affrontate. Certo, si ottennero importanti finanziamenti per la monumentale stazione di Pescara, che, per il modo come sono irresponsabilmente utilizzati i suoi spazi enormi, finisce per essere un grandioso simbolo di sprechi e di inefficienza.

4) Le ventiquattro schede che compongono la struttura di questo "Libro nero" che meritoriamente Codacons e Federconsumatori Abruzzo hanno offerto all'attenzione di quanti hanno a cuore gli interessi della nostra regione, rappresentano la denuncia più efficace, proprio perché lucidissimamente documentata, della rinuncia di chi del settore ha la governance, all'ordinaria tenuta in assetto e in efficienza di un servizio pubblico che costa, per l'utente, sempre di più e soddisfa sempre di meno.

A leggere le schede, si ha come l'impressione che la polvere dell'indifferenza e dell'incuria e dell'abbandono, sia scesa sul nostro Abruzzo, tornato a ritrovarsi trascurato e marginalizzato come al tempo dei Borboni, mentre in Europa e in poche zone privilegiate del Paese si progettano arditamente progetti ferroviari superveloci perché la logica di un'Europa, finalmente unita, renda effettiva e tutelata la libertà di circolazione dei cittadini e delle merci.

C'è evidente, anche per queste ragioni, per il nostro Abruzzo un rischio di declino. Contro il quale è doveroso e urgente reagire. Proprio cominciando ad occuparsi in modo diverso di un settore strategico come quello delle ferrovie. Facendo emergere da un dibattito che coinvolga l'intera opinione pubblica, come, per uscire dal declino, non occorrono miracoli. E neppure stanziamenti miliardari. Ma solo interventi, semplici e razionali. Dettati dalla volontà di cambiare per modernizzare. Come esigono i cittadini. Come propongono da anni Sindacati e Associazioni. Come hanno scritto a chiare lettere, perché nessuno possa dire che non sapeva, le organizzazioni consumeristiche che hanno scritto questo "Libro nero" dopo aver attivato un "Osservatorio sulle ferrovie in Abruzzo".

5) In questo momento di gravi difficoltà economiche e sociali, di cui anche in Abruzzo, come è naturale, i problemi tendono drammaticamente a moltiplicarsi, in cui la crisi incombe sempre più paurosamente, ogni giorno economisti e politici, opinionisti e comici in cerca di autorità, continuano a ripetere le inservibili formulette che per anni hanno inutilmente pubblicizzato come elisir di una nuova rinascita abruzzese.

Paradossalmente proprio a nessuno dei tanti Soloni in circolazione viene in mente di dedicare un rigo dei loro scritti e una riflessione men che fugace, sullo stato di un servizio – quello dei trasporti in Abruzzo - , che fa acqua da tutte le parti, che è una sorta di damnatio per gli studenti che frequentano le università di Teramo, L'Aquila , Pescara e Chieti, per i pendolari che da Sulmona e dalla Marsica devono quotidianamente raggiungere Roma, per i cittadini di ogni ceto sociale che dall'Abruzzo hanno oggi meno treni di ieri e soprattutto meno attenzioni per un servizio che non è gratuito, ma di congruità crescente.

Più volte, per parlare di ferrovia, ci ha pensato, con puntualità di analisi e con abbondanza di suggerimenti, solo il movimento consumeristico abruzzese.

La politica no, non s'è mossa, se non in tempi lontani.

Perché ? Perché non è riuscita mai a intendere che la salute stessa e la tenuta produttiva, di una regione, come quella abruzzese, pur così bella e ospitale, finisce inesorabilmente per regredire se una rete dei trasporti e un sistema ferroviario diffuso ed efficiente, non ne alimenta la vitalità e la crescita.

In mancanza può diventare irreversibile il suo declino.

Se come il sangue in un corpo quando non circola liberamente condanna quel corpo alla fine, così se in un territorio la circolazione dei mezzi e delle persone trova impedimenti e fratture, non può che manifestarsi sclerosi produttiva e declino.

In questo senso questa meritevole pubblicazione di Codacons e Federconsumatori, ha un eccezionale valore anche di stimolo.

Nei confronti della gestione delle ferrovie, perché si svegli dal sonno di Aligi che troppi anni ne avvilisce le funzioni.

Ma anche nei confronti delle classi dirigenti abruzzesi perché operativamente ricordino il monito di quell'abruzzese ministro di Cavour che, nel lontano 1861, indicò nella ferrovia che stava per arrivare in Abruzzo la base del suo sviluppo e del suo più produttivo rapporto, culturale, economico e sociale, col resto del mondo.

SCHEDA N° 1

DIRETTRICE ADRIATICA

Lungo la Direttrice Adriatica (D.A.) si realizza la massima domanda di mobilità dei cittadini abruzzesi. E l'offerta è inadeguata alla domanda. Non tanto in riferimento ai posti disponibili, quanto in riferimento alle caratteristiche dei treni utilizzabili.

Molti si attardano a lamentare la mancanza della linea dell'Alta Velocità (A.V.) lungo la D.A., ma oggi questa è una battaglia di retroguardia; occorre invece saper valorizzare le strutture esistenti, per migliorare l'offerta lungo la Direttrice Adriatica.

Se poi un giorno dovessero crearsi le condizioni per riproporre l'Alta Velocità anche dalle nostre parti, meglio; ma non dobbiamo fermarci ad aspettare quel giorno. Ci sono cose che si possono fare anche nelle attuali condizioni, e bisogna cercare di farle.

Per integrare lo scenario della D.A., occorre considerare che in prospettiva l'offerta è destinata a peggiorare di molto. Dal 2016 dovrebbe essere fruibile l'Alta Capacità (A.C.) sulla relazione Foggia-Napoli-Roma-Milano.

Questo consentirà ai treni provenienti dalle Puglie e diretti al nord, di utilizzare una via enormemente più veloce rispetto a quella utilizzata attualmente (D.A.). Con la inevitabile conseguenza che i treni Lecce/Bari/Foggia con destinazione Milano/Torino, non passeranno più lungo l'attuale linea. Quindi l'Abruzzo verrà privato di una notevole quantità di treni (attualmente il 90% dei treni IC e Freccia Bianca disponibili per gli abruzzesi proviene dalle Puglie).

Dimenticando per un attimo questo preoccupante scenario futuro (ma neanche tanto futuro), analizziamo l'offerta lungo la Direttrice Adriatica.

La Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) del 30.12.98 prevede che "i soggetti erogatori devono garantire pari trattamento , a parità del servizio prestato, sia fra le diverse aree geografiche di utenza, sia fra le diverse categorie o fasce di utenza".

Ebbene, nonostante questo vincolo legislativo e giuridico, Trenitalia non garantisce affatto pari trattamento tra le diverse aree geografiche.

Non lo garantisce perché manca un equilibrio tra l'offerta lungo la Direttrice Centrale (DC) Napoli/Roma/ Bologna/Milano , e quella esistente lungo la Direttrice Adriatica.

Nella DC , l'Alta Velocità consente una offerta ferroviaria molto rapida a prezzi relativamente accettabili; mentre lungo la DA la velocità è talvolta inferiore ad un terzo di quella dell'AV, mentre i prezzi non sono dissimili in modo equivalente. E'

questa l'iniquità che occorre saper mettere a fuoco per migliorare l'offerta per molti abruzzesi.

L'A.V. consente ai cittadini di raggiungere Firenze da Roma (Km 316) con 1h e 23' (velocità 228 Km/h), pagando un prezzo di 45 euro. Per un analogo viaggio Pescara-Bologna (Km 350) i viaggiatori possono impiegare o 2h e 55' (Freccia Bianca , velocità 120Km/h), oppure anche 4h e 51' (Intercity, velocità 72 Km/h); nel primo caso pagano 43 euro, nel secondo 31,50.

Se poi si considerano le frequenti offerte promozionali per i clienti dell'A.V., spesso è possibile pagare meno per i servizi A.V., che per i nostri lentissimi intercity.

Questa disparità tra i cittadini dell'Alta Velocità, e quelli che di questo servizio non possono disporre, deve essere evidenziata nelle sedi competenti per migliorare l'offerta ferroviaria per gli abruzzesi.

Ma questa iniquità è resa ancor più vistosa dalla mancanza di una offerta tramite Regionali Veloci (RV).

Occorre sapere che su tutte le linee ferroviarie dove esiste un'offerta con treni più costosi (Freccia Rossa, Freccia Argento……..), esiste anche una alternativa per i cittadini; alternativa che fino a poco tempo fa si chiamava Interregionali, e che oggi si chiama Regionali Veloci.

Sulle linee Roma-Firenze, Bologna-Milano, Milano-Torino, Bologna-Venezia etc. etc, Trenitalia offre ai cittadini sia il servizio più costoso, sia quello meno costoso. E la differenza tra l'offerta più costosa e quella meno è rilevantissima.

Roma-Firenze, per esempio, con Freccia Rossa costa 45€, mentre quella con RV costa 17,5.

Lungo la D.A. manca invece l'offerta con treni RV, obbligando così i cittadini ad acquistare solo il servizio più costoso.

Se poi aggiungiamo il fatto che spesso i treni IC che percorrono la DA viaggiano a velocità più bassa di quella dei RV, i danni subiti dagli abruzzesi (e non solo) sono evidentissimi.

In qualche caso (Firenze-Pisa, per esempio) i regionali Veloci viaggiano anche ad una velocità superiore ai 99 Km/h, mentre il treno Intercity 624 impiega 4 ore e 51 minuti per raggiungere Bologna da Pescara; viaggiando perciò ad una velocità di 72 Km/h.

Considerando poi che sul treno IC il biglietto PE-BO costa 31,50 €, mentre con un RV costerebbe poco più della metà, è evidente a tutti il danno subito dai cittadini abruzzesi (en passant : un altro danno ancora non evidenziato riguarda la cancellazione dei due treni Regionali Veloci che collegavano fino al cambio orario dell'11.12.2011 Pescara a Milano nei giorni di sabato e domenica. Treni utilizzati

tantissimo dagli studenti, che adesso dovranno pagare un prezzo quasi doppio per raggiungere Bologna).

In questo modo,non solo siamo privi dell'Alta Velocità, ma ci tocca pure pagare prezzi alti dei biglietti dei nostri lenti treni, per consentire ad altri di poter disporre dell'Alta Velocità.

Ad aggravare il quadro dell'offerta c'è da evidenziare che con l'ultimo cambio dell'orario (11.12.2011) Trenitalia ha imposto una riorganizzazione del servizio che ha privato i cittadini lungo la DA di ogni collegamento intercity diretto oltre Bologna

Prima esistevano collegamenti IC verso Milano, Torino, Venezia e Verona ; collegamenti che sono stati soppressi con dannosissime conseguenze sia per i costi, sia per i tempi e sia anche per la qualità del viaggio (soprattutto per anziani e diversamente abili).

Se a questo obbligo di scendere a Bologna per poter proseguire il viaggio si aggiunge anche il fatto che Trenitalia ha deciso di ignorare il rispetto della coincidenza tra i treni, e che inoltre non garantisce neanche i diritti dei viaggiatori in caso di mancata coincidenza così come prevede il Regolamento Europeo, la beffa è completa.

Per tentare di ridurre i danni causati sulla DA dalle scelte di Trenitalia, le nostre istituzioni regionali dovrebbero agire in modo sinergico con le istituzioni delle regioni limitrofe per :

- Ottenere da subito la possibilità di ripristinare l'utilizzazione di ETR 500 per realizzare il collegamento Freccia Bianca con Milano. Questo materiale è stato utilizzato per anni lungo la DA; è stato poi sottratto dal nostro ambito, quando è nata la preoccupazione per la concorrenza che NTV poteva costituire sulla Roma-Milano.
  Con il ripristino di questi treni, il collegamento Pescara Milano potrebbe già oggi, senza alcun investimento ulteriore, realizzarsi con tempi intorno alle 4 ore.
- Esigere la eliminazione dei treni intercity lungo la Direttrice Adriatica;
- Con la contestuale sostituzione con treni Regionali Veloci; questi treni sono in grado di garantire tempi di percorrenza analoghi a quelli degli intercity, a prezzi notevolmente più vantaggiosi.
- Sollecitare il ripristino di alcuni collegamenti diretti dalla DA verso Venezia e Verona.

In questo modo, pur in assenza della linea Alta Velocità, gli abruzzesi otterrebbero :

- Collegamenti discretamente veloci Pescara-Milano (con prezzi leggermente inferiori a quelli dell'AV);

- Collegamenti alternativi agli intercity, tramite RV lungo tutta la DA; collegamenti che consentirebbero la mobilità a prezzi decisamente inferiori a quelli imposti oggi con i treni intercity.
- Possibilità di evitare una dannosa coincidenza a Bologna per molti cittadini.

SCHEDA N° 2

OFFERTA NOTTURNA LUNGO LA DIRETTRICE ADRIATICA

L'offerta notturna lungo la Direttrice Adriatica (D.A.) meritava una scheda a parte : sia a causa della freschezza delle decisioni in questo ambito, e sia anche perché dovevamo cercare di enucleare la ratio sottesa a queste decisioni.

Tutti i media e le istituzioni regionali sono stati impegnati a contestare la scelta di Trenitalia di cancellare il servizio dei treni notturni nella stazione di Pescara.

E' sembrato a tutti una decisione incomprensibile quella di far fermare i treni, e poi impedire che su questi treni possano salire i viaggiatori.

Ammettiamo di non essere stati in grado di capire le ragioni di questa scelta; ma l'incomprensione non riguarda solo il mancato servizio sui treni che fermano a Pescara, coinvolge anche l'offerta complessiva del servizio.

La situazione relativa ai treni notturni adesso è la seguente :

- I treni sono composti con vetture letto, cuccette e una sola vettura per viaggiatori ordinari;
- I treni partono tutti da Lecce, e arrivano tutti a Bologna (e l'inverso);

Relativamente al primo punto occorre evidenziare che Trenitalia vuole imporre a tutti i costi un servizio che i cittadini non vogliono. E' come se andassimo al bar per un caffè, e il barista ci volesse obbligare a bere un cappuccino. Sarà anche più buono, ma noi vogliamo il caffè.

Trenitalia può agire in questo modo perché è un monopolista, altrimenti troveremmo un altro bar dove bere il nostro caffè.

La scelta poteva forse essere capita se i treni notturni non avessero avuto in composizione neanche una vettura ordinaria, ma solo cuccette e letto. Ma che significa far circolare una sola vettura ordinaria ?

L'unica conseguenza di questa decisione è stata quella di creare notevoli tensioni nelle stazioni di partenza (specialmente Bologna), con interventi della Polfer e applicazione di multe senza ragione ai viaggiatori.

I "poveri cristi" dei "clienti" in biglietteria non hanno potuto ottenere il biglietto , perché i posti sull'unica vettura ordinaria erano esauriti; è stato però possibile salire ugualmente sul treno , a condizione di pagare , oltre al biglietto (50€) , anche 50 € di multa (e naturalmente viaggiare in piedi). Manca solo una norma che punisca con sanzioni pesantissime i viaggiatori che salgono sui treni utilizzando il piede sinistro prima del destro, e forse si risanano anche i bilanci !

Per quanto riguarda il secondo punto, occorre evidenziare che, avendo attestato tutti treni notturni a Bologna (direzione nord) anche i viaggiatori teoricamente interessati ad occupare un posto in Vettura Letto, sono costretti a rinunciarvi.

Spezzando il loro viaggio a Bologna, sono costretti ad utilizzare poi un altro treno per raggiungere la destinazione finale (spesso Milano e Torino). Con la conseguenza di triplicare i costi del viaggio e peggiorare la Qualità dello stesso.

Se poi consideriamo che uno dei treni notturni arriva a Bologna alle ore 6.17, è difficile che i cittadini possano pagare un prezzo triplicato per utilizzare la WL solo fino alle ore 5.00 (poi debbono prepararsi per la discesa).

Problemi inversi avranno i cittadini quando debbono raggiungere le Puglie provenendo da Milano e Torino.

Forse l'organizzazione di questo servizio è stata assegnata a degli esperti in default, più che ai Dirigenti di Trenitalia. Hanno, infatti, creato un servizio inutile, solo per poi poterne documentare l'inutilità.

SCHEDA N° 3

PESCARA-FOGGIA

Abbiamo ritenuto opportuno esaminare l'offerta sulla Pescara-Foggia in modo separato dal resto dell'offerta sulla Direttrice Adriatica, per evidenziarne tutta l'assurdità.

Pescara è stata collegata da oltre un secolo con collegamenti (anche) regionali con Foggia; da qualche anno Trenitalia ha deciso che il confine di Regione (Termoli) debba diventare anche limite insuperabile dei treni regionali verso sud. Questa decisione contrasta con le scelte attuate in tutte le altre realtà italiane. Ovunque i treni regionali superano i confini per rendere efficace il collegamento. Abbiamo perciò treni regionali Pescara-Ancona; Ancona-Bologna; Bologna-Milano; Milano-Torino, etc, etc. In tutti i casi è così : il confine regionale non interrompe il collegamento ferroviario, tranne che per la relazione Pescara-Foggia.

Con questa grave interruzione nella continuità del viaggio, i cittadini interessati al collegamento Pescara-Foggia sono costretti :

- ad utilizzare due diversi treni regionali : il primo da Pescara a Termoli e il secondo da Termoli a Foggia. Dilatando in questo modo fino all'inverosimile i tempi del collegamento.
- Oppure utilizzare i molto più costosi IC o Freccia Bianca; più costosi fino al 388 % del treno regionale

Niente può giustificare l'ingiustizia subita dai cittadini in questo ambito, se non il disinteresse di Trenitalia, e l'ancora più colpevole indifferenza dei responsabili politici che si sono succeduti nella gestione del Trasporto Pubblico della nostra Regione.

SCHEDA N° 4

PESCARA-ROMA

Se si vuole ragionare seriamente sulla linea Pescara-Roma occorre partire da un dato inconfutabile : nel 1980 il tempo impiegato per collegare Pescara a Roma era, in alcuni casi, di tre ore e diciassette minuti. Oggi è di 4 ore (come minimo). E ad ogni cambio d'orario la situazione tende a peggiorare.

Nel frattempo ad ogni tornata elettorale si assiste a promesse mirabolanti, utili per raccogliere qualche voto, ma che lasciano tutto così com'è.

L'attesa di un cambiamento epocale nella linea Pescara-.Roma impedisce però la valorizzazione delle linea esistente.

Se già nel 1980 , con mezzi meno veloci degli attuali, era possibile raggiungere Roma con 3h e 17' , oggi ad infrastruttura invariata, dovrebbe essere possibile realizzare il collegamento in 3h e (massimo) 10'.

Perché invece ad ogni cambio orario si dilatano i tempi fino alla pessima situazione attuale?
Per ragioni obiettive , e scelte "sbagliate".

Fra le prime occorre considerare che nel 1980 la Regione Lazio ancora non aveva attivato il servizio metropolitano Roma-Tivoli; mentre attualmente incidono su questa relazione una cinquantina di coppie di treni, per soddisfare le esigenze della mobilità laziale. Ed essendo la linea Tivoli-Roma in buona parte ancora a semplice binario, si creano inevitabili complicazioni all'esercizio del servizio.

Ma molto più dell'inevitabile ingorgo creato dalla sovrapposizione tra servizio metropolitano laziale e quello ordinario dei treni provenienti dall'Abruzzo, incide negativamente sul tempo di percorrenza Pescara-Roma la decisione di imporre ad essi un numero crescente di fermate (c'è poi da analizzare gli effetti perversi del nuovo Contratto di Servizio sulla velocità commerciale dei treni, ma lo faremo nella scheda n° 8).

Nel 1980 il treno impiegava 3h e 17' : ma fermava solo a Chieti, Sulmona ed Avezzano. Oggi le fermate sono 7/8, non sempre adeguatamente utilizzate, ma che stanno determinando la totale fuoriuscita dal mercato della mobilità i treni Pescara-Roma.

Ma l'investimento pubblico è più efficace se consente di collegare Pescara e Roma con 3h e 10', fermando solo a Chieti, Sulmona ed Avezzano (eventualmente anche a Tivoli), oppure se impiega 4 ore per soddisfare esigenze spesso di carattere "politico" più che commerciale?

Una politica demagogica riesce a far campagna elettorale anche con le fermate dei treni; risolve il problema di due elettori che una volta l'anno salgono a Manoppello (per esempio), ma poi fa aumentare terribilmente i costi di gestione del servizio (ogni fermata del treno costa circa 20.000 euro ogni anno). Inoltre, e cosa ancora più grave, mette fuori mercato l'investimento pubblico in campo ferroviario (un treno che impiega 4/5 ore per collegare Pescara a Roma non interessa più a nessuno.

Anche per queste ragioni la linea Pescara-Roma attualmente è caratterizzata da due aspetti particolarmente negativi :

- Alti costi di gestione (l'esercizio della linea avviene per buona parte ancora con il metodo della Dirigenza Locale, che necessita di molti operatori);
- bassa utilizzazione, dovuta quasi esclusivamente alla bassa velocità commerciale.

La conseguenza più rilevante di questa situazione è di rendere sempre più difficile la difesa dell'esistenza della stessa linea.

La nostra comunità non può infatti permettersi di investire notevoli risorse, per realizzare un servizio del quale non si serve nessuno.

Sarà perciò difficile nel prossimo futuro contrastare le non del tutto irragionevoli pressioni dell'AD del Gruppo Fs, quando prevede la chiusura della linea.

E' perciò fondamentale invertire con urgenza la tendenza negativa :

- velocizzando l'offerta almeno fino a recuperare i tempi del 1980 (3h e 17');
- riducendo i costi di gestione della linea, attivando il CTC (Controllo Traffico Centralizzato) su tutta la linea. Attualmente si cerca di ridurre i costi di gestione attivando il progetto "rete snella" che comporta la disabilitazione di molte stazioni (specialmente nel tratto Sulmona-Avezzano).In questo modo è vero che si riducono un poco i costi, ma si danneggia moltissimo la marcia dei treni. Disabilitando le stazioni su una linea a semplice binario, diventa indispensabile aumentare i tempi necessari per gli incroci, con inevitabili ritardi e ulteriore allontanamento dei cittadini dall'uso del treno. Se si realizzerà,invece, in tempi ragionevoli il CTC , si potranno abbattere drasticamente i costi, in quanto un solo operatore sarà in grado di gestire tutta la linea.

Tramite il CTC sarà possibile :

- effettuare un investimento ammortizzabile in 5 anni;
- ridurre drasticamente i costi per l'esercizio,

- realizzare una parziale riduzione dei tempi di percorrenza;
- aumentare in modo considerevole l'offerta dei treni a costo praticamente zero.

Per quanto riguarda le sacrosante esigenze dei pendolari Avezzano-Roma, deve essere possibile che almeno due treni in entrata la mattina a Roma, e altrettanti in uscita nel pomeriggio (i treni più segnati dal pendolarismo) possano essere privilegiati negli incroci con i treni del servizio metropolitano Tivoli-Roma.

Inoltre i treni pendolari abruzzesi verso Roma non dovrebbero effettuare fermate dopo Tivoli (dopo aver adeguatamente verificato le esigenze in discesa); anche perché se la Regione Lazio decidesse in futuro di continuare ad aumentare il numero delle fermate in quel tratto di linea, e se i treni provenienti dall'Abruzzo fossero obbligati a fermare ovunque, sarà del tutto inutile forzare i limiti di velocità della linea e delle vetture : i tempi di percorrenza saranno destinati ad aumentare ancora.

SCHEDA N°5

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, di 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 "avvicinare" i due più importanti poli della comunità abruzzese; iniziativa che potrebbe concretizzarsi con un investimento minimo, per un risultato forse rilevante.

Si tratta di operare una dislocazione minima della stazione di Sulmona. Anziché nell'attuale sede, la stazione dovrebbe essere spostata di 7/800 metri verso Pratola.

In questo modo sarebbe possibile raccordare direttamente il binario Pescara-Sulmona, con quello Sulmona-L'Aquila, creando una curva (come in figura) dal raggio minimo, ma sufficiente ad evitare il cambio di direzione di un eventuale treno diretto Pescara-L'Aquila.

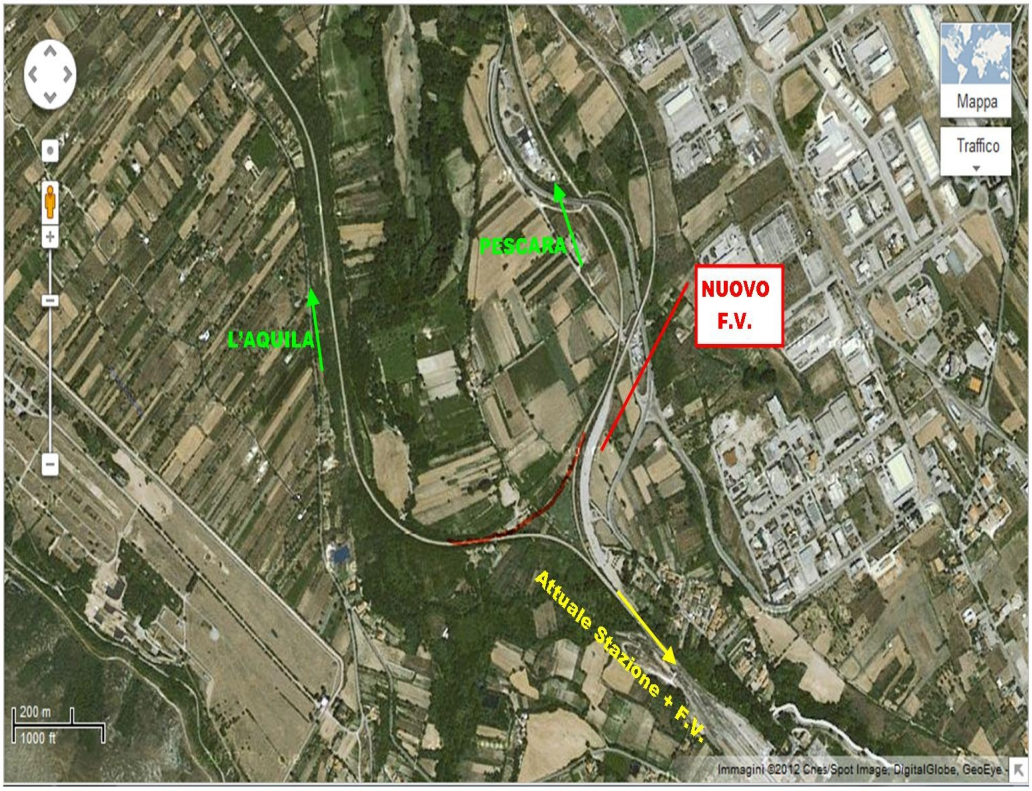
Il treno in partenza da Pescara non dovrebbe più essere costretto agli attuali cambi di direzione che determinano un notevole "appesantimento" del tempo necessario al collegamento.

Attualmente per raggiungere L'Aquila da Pescara , via ferrovia, sono necessari due ore e mezza (senza considerare i problemi di coincidenza); l'ipotizzato raccordo a Sulmona, tra i binari provenienti da Pescara e quello diretto a L'Aquila potrebbe incidere molto positivamente nei tempi del collegamento .

Considerata che la media della velocità possibile nel tratto Pescara-Sulmona è di circa 105 Km/h, mentre quella possibile nel tratto Sulmona-L'Aquila è di circa 95 Km/h, un treno che partisse da Pescara, con fermate a Chieti e Sulmona, potrebbe raggiungere l'Aquila in un centinaio di minuti (Pescara dista dall'Aquila 68 + 61 Km = 129).

Questa soluzione avvicinerebbe moltissimo i due "capoluoghi" di regione a costi irrilevanti. Anche perché l'investimento per realizzare la nuova stazione di Sulmona

potrebbe essere pagato anche con la vendita dei locali attualmente utilizzati per il servizio ferroviario.



SCHEDA N° 6

SULMONA-CARPINONE (Occasione Mancata)

La tratta ferroviaria Sulmona-Carpinone, presenta le caratteristiche contenute nei principi e negli obiettivi previsti nel PAR-FAS (Programma Attuativo Regionale del Fondo per le Aree Sottoutilizzate) che affermano "nelle aree non interessate al S.F.M.R.-Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale, dovrà essere previsto un sistema di trasporto sostenibile per la mobilità anche per fini turistici".

Le misure approvate in seguito dalla Giunta Regionale abruzzese confermano, purtroppo, la scarsa coerenza della politica dimostrata in questi anni in materia di trasporti ferroviari : tanti annunci e tanti impegni assunti , ma quando si passa ai risultati, zero.

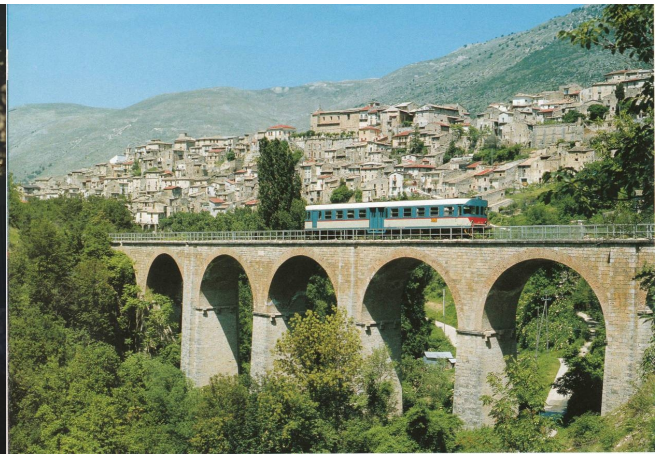
Dal 12-12-2011, dopo ben 117 anni, dopo aver consentito nel secolo scorso, lavoro, occupazione, offerta di servizi necessari a consentire di evitare l'isolamento d'intere popolazioni, la linea ferroviaria Sulmona-Carpinone è stata definitivamente chiusa al traffico ferroviario.

La domanda ricorrente in questi mesi e che interessava quanti sostenevano la necessità della non dismissione al traffico, consisteva e consiste nella domanda se ancora questa infrastruttura possa essere necessaria per il rilancio dello sviluppo economico dell'intero comprensorio, caratteristica che oggi tutte le ferrovie secondarie stanno assumendo.

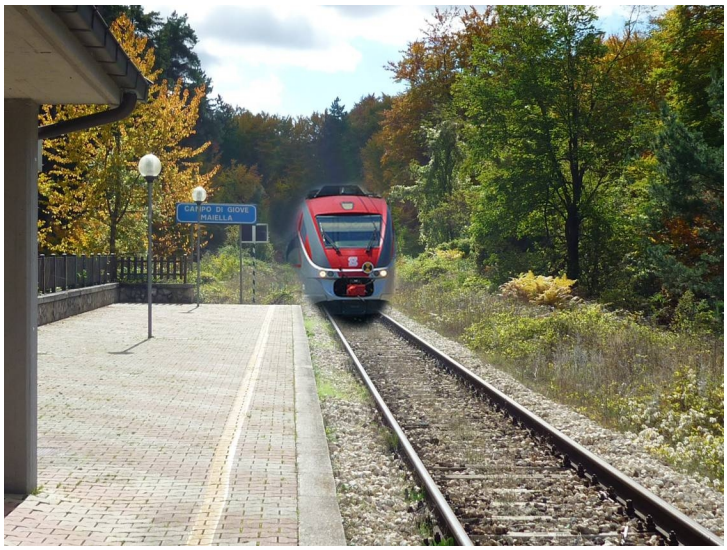
Il mancato funzionamento della linea ferroviaria, vanifica il progetto ideato e realizzato dall'Ente Parco Nazionale della Maiella denominato "Al Parco in treno" che prevede l'acquisto e la ristrutturazione, già realizzati, degli immobili di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana nei comuni di Cansano, Campo di Giove e Palena.

Il progetto è molto importante perché consente di realizzare nel nostro comprensorio turistico montano una mobilità sostenibile e un'offerta turistica organizzata particolare e qualitativamente significativa.

Sarebbe stato indispensabile ampliare l'ambito del progetto; per esempio integrare la proposta con l'inserimento delle realtà ambientali della Riserva Naturale del Monte Genzana di Pettorano sul Gizio, del Parco Nazionale d'Abruzzo-Lazio e Molise e la realtà del Parco Archeologico Ocriticum nel comune di Cansano.



Se nelle stagioni primaverili e autunnali potrebbero essere messe a disposizione degli utenti offerte turistiche diversificate, nelle stagioni estive ed invernali, si ha la possibilità di creare un sistema di mobilità gomma-rotaia-fune visto che si può arrivare direttamente alla stazione ferroviaria di Campo di Giove-Monte Maiella, da dove partono gli impianti del bacino sciistico Palena-Campo di Giove.



Con la chiusura della linea non sarà possibile realizzare il nuovo arroccamento funiviario sul bacino sciistico dell'Aremogna- Roccaraso, con partenza dalla ex stazione F.S. di S. Ilario Sangro. Arroccamento previsto e finanziato con oltre 20 milioni di euro dal programma PAR-FAS per soddisfare la novità relativa all'integrazione della mobilità sostenibile gomma-ferro-fune.

La decisione della chiusura della tratta ferroviaria, ha vanificato anche il progetto, in corso di realizzazione dopo molti decenni, dell'unificazione delle stazioni ferroviarie F.S. e Sangritana a Castel di Sangro spendendo cosi inutilmente circa 2 milioni di euro.

Il collegamento diretto delle stazioni a Castel di Sangro, oltre a consentire la chiusura del circuito Lanciano-Castel di Sangro-Sulmona-Pescara doveva consentire il collegamento su ferro Adriatico-Tirreno e collegare le aree industriali della Val di Sangro con il porto di Napoli.

Speriamo che la decisione presa, possa essere riconsiderata in tempi brevi, occorre ricercare e mettere insieme le tutte le energie disponibili, e tutti gli attori interessati.

Le Regioni Abruzzo e Molise, le Province dell'Aquila e Isernia, i Comuni attraversati e interessati dalla linea ferroviaria devono impegnarsi e mobilitarsi per non perdere ulteriore tempo che risulterebbe esiziale per il futuro della Sulmona-Carpinone, e che allontanerebbe definitivamente la straordinaria possibilità di avere una grande opzione di sviluppo sostenibile.

SCHEDA N°7

OFFERTA COMMERCIALE

La più grave carenza nel campo delle offerte commerciali nel trasporto pubblico abruzzese, è l'assoluta estraneità ad ogni integrazione tariffaria.

Che sia inevitabile ridurre gli effetti inquinanti del trasporto privato, e incoraggiare quello pubblico sembra noto a tutti. Ma mentre in altre realtà europee questo principio è stato (da tempo) applicato, da noi è ancora un "pregiudizio" ideologico. E' "cultura" da dibattito televisivo (e non); è propaganda elettorale; ma quando poi si tratta di raccordare gli orari dei treni in arrivo/partenza a/da Teramo (per esempio), con i bus cittadini, allora diventa un "problema politico".

Non solo non siamo riusciti a realizzare un minimo di integrazione tariffaria treno/bus, ma non siamo stati capaci di attuare neanche le più semplici integrazioni vettoriali. Si può capire che esistano difficoltà a calibrare la ripartizione degli introiti derivanti dai vettori integrati, ma coordinare gli orari dei mezzi pubblici forse non è poi così complicato.

Spesso da noi si fa politica solo per fare politica, non per utilizzare la delega ricevuta dai cittadini per realizzare soluzioni che ci facciano vivere meglio.

A differenza di molte altre regioni,in Abruzzo manca la possibilità di acquistare abbonamenti settimanali in ferrovia. Eppure questo titolo di viaggio potrebbe essere utile in varie circostanza; turistiche comprese.

Manca poi la possibilità di acquistare la Carta "Tutto Treno". Questo titolo di viaggio è molto utile ai pendolari che sono costretti ad utilizzare varie categorie di treni (regionali, Intercity, Freccia Bianca…) per i loro spostamenti.

Attualmente in ferrovia è diventato indispensabile acquistare quasi un tipo di abbonamento per ogni categoria di treno utilizzato (altrimenti si è costretti a dissipare tempo in attesa del treno per il quale si è acquistato l'abbonamento). Con la Carta Tutto -Treno i pendolari di altre regioni hanno trovato una soluzione alle barriere burocratiche create per complicare la vita dei viaggiatori.

Nell'ultimo Contratto di servizio è prevista la possibilità che la Regione Abruzzo possa consentire ai nostri pendolari l'integrazione del loro abbonamento con la Carta Tutto -Treno; speriamo che l'opportunità venga implementata subito : anche in questo modo si orienta la mobilità dalla strada alla rotaia.

SCHEDA N° 8

VELOCITA' COMMERCIALE

Da una verifica effettuata su un orario ferroviario del 1933, abbiamo rilevato una inconfutabile testimonianza : in alcuni casi i treni a vapore di quegli anni erano più veloci dei treni attuali.

Il peggioramento della velocità commerciale dei nostri treni regionali viene ampiamente confermato dall'analisi di un orario del 1974. Il collegamento Pescara - Teramo necessitava allora di 58', contro i 75' medi attuali. Allora c'era un treno che collegava Pescara a Roma in 3h e 17', mentre oggi il collegamento più "veloce" è di 3h e 43'.

Nonostante questo evidente peggioramento della velocità commerciale dei treni della nostra regione (ma è un problema nazionale , visto che dall'indagine di Legambiente risulta che i pendolari italiani sono quelli che viaggiano più lentamente in Europa : Italia : 35,5 Km/h; Spagna : 51,4 Km/h; Germania : 48 Km/h; Francia : 46,6 Km/h., pag. 7/8 Pendolaria 2011), sembra che ci si debba aspettare una evoluzione ancora più negativa : ogni cambio d'orario la velocità commerciale dei nostri treni tende a peggiorare. Un piccolo sforzo ancora e riusciremo a toccare la favolosa velocità commerciale del 1870; quella cioè dei primi treni che transitavano in Abruzzo.

E il nuovo Contratto di servizio ha creato le condizioni per un peggioramento continuo in questo ambito del servizio.

Avendo deciso che il servizio ferroviario viene pagato a tempo e non più a chilometri, Trenitalia ha tutto l'interesse a far durare quanto più possibile il viaggio.

Generalmente Trenitalia considera la velocità un valore; perciò quanto più un treno è celere,tanto più fa pagare il biglietto ai viaggiatori (la Freccia Rossa è, giustamente, la più costosa). Quando poi si tratta di regolare i rapporti con le Istituzioni regionali fa valere la logica contraria;quanto più è lento un treno, tanto più è costoso per la collettività.

Ma il problema vero è : chi decide quanto deve durare il viaggio, per esempio, Pescara-Sulmona ? Chi cioè ha in mano le conoscenze per enucleare la famosa "traccia oraria" da assegnare ad un treno ? Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia naturalmente. Sono perciò le ferrovie a decidere i tempi da assegnare ai treni per coprire la distanza tra Pescara e Sulmona; e siccome più dura il viaggio, più la regione paga; quale sarà la conclusione?

E' vero che teoricamente la programmazione dei servizi dovrebbe essere un compito della regione, ma sono pochissime le regioni che, come la Toscana, hanno saputo

riorganizzare la domanda del servizio ferroviario regionale ed imporla a Trenitalia (e l'Abruzzo non è purtroppo fra queste).

In assenza di competenze professionali regionali in grado di confrontarsi alla pari (ma talvolta basterebbe anche alla dispari !) con i Responsabili delle ferrovie, occorre imporre a Trenitalia una regola semplice semplice : t= S/v (+10%). Di che si tratta ? Il tempo di percorrenza di un treno non può essere deciso dalla autonoma volontà di un Dirigente di Trenitalia, ma dalle leggi della fisica e della matematica. Il tempo (t) necessario per coprire un certo Spazio (S) è stato da sempre ricavato dalla formula nota anche ai bambini; e si ricava dalla divisione dello Spazio per la velocità. Naturalmente siamo tutti consapevoli delle difficoltà di esercizio che si possono creare (specialmente sulle linee a semplice binario) , e allora si può concedere un aumento massimo del 10% . Perciò se i 68 Km che separano Pescara da Sulmona dovessero , per esempio,consentire una velocità media di 136 Km/h, il tempo necessario sarà di 30minuti (+ il 10% = 3'); totale 33 minuti.

L'eventuale tempo eccedente che dovesse concedersi Trenitalia se lo paga da sola; non gli abruzzesi.

Altrimenti si verificheranno sempre più situazioni veramente folli, come per esempio :

- Regionale 24004 (regionale Roma-Avezzano) che nel tratto P. Togliatti-Tor Sapienza (e non solo) è costretto dall'orario a viaggiare ad una velocità di poco superiore ai 17 Km/h (impiega 4' per percorrere poco più di un chilometro).
- E questo comporta che lo stesso treno 24004 , che precedentemente partiva da Roma Tiburtina alle ore 11.53 per arrivare ad Avezzano alle ore 13.50; adesso parte alle ore 11.12 per arrivare ad Avezzano alla stessa ora (+ 41 minuti di percorrenza). Quanti lo utilizzeranno ancora?
- O come nel caso del regionale 12033 (Ancona 14.30/Pescara 16.44), che da Montesilvano a Pescara (7Km) impiega 12', ad una velocità di poco superiore ai 30 Km/h (quando la linea consentirebbe una velocità di 130 Km/h).

E i casi da citare sarebbero tantissimi.

Oltre alle ragioni direttamente riconducibili ai corrispettivi , Trenitalia rallenta la velocità dei treni anche per un'altra ragione : nei Contratti di Servizio è prevista una penale se non rispetta gli impegni assunti; tra i quali il più controllato è quello relativo alla puntualità. Per garantirsi la quale Trenitalia ha tutto l'interesse ad "allungare" sempre più tempi necessari per il collegamento. Così dilatando all'infinito i tempi dell'orario Pescara-Sulmona (per esempio), si garantirà maggiori introiti, maggiore tutela da possibili penali, ed anche da eventuali rimborsi ai viaggiatori a causa dei ritardi. Se poi in questo modo i cittadini, anziché utilizzare il

treno , da Pescara andranno a Sulmona in bicicletta, nessun problema per Trenitalia. Ma per noi cittadini sì. Il problema c'è , ed è gravissimo.

Non possiamo permetterci di pagare come collettività un servizio a prezzi sempre più alti, e poi non lo utilizziamo perché inutile.

SCHEDA N° 9

COINCIDENZE

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 risulterà 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".

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 .

Anche in queste circostanze i clienti debbono "arrangiarsi", trovando nel responsabile 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 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.

Questa impostazione da noi ribadita da anni, trova eloquenti conferme anche nel Regolamento Europeo 1371/2007. La ratio che anima questo Regolamento è quella di dare certezza al viaggio: solo così il cittadino può lasciare l'auto privata per il trasporto pubblico.

Ma da noi esiste questa strana situazione : Lo Stato italiano ha adottato il regolamento dal dicembre del 2009, ma Trenitalia non lo applica. Meglio lo interpreta. E naturalmente lo interpreta pro domo sua.

E questo si verifica anche nel campo delle coincidenze. Trenitalia ha scelto di privilegiare la regolarità del viaggio a scapito delle coincidenze (e fin qui è accettabile); poi ha deciso anche di non garantire i diritti previsti dalle normative nazionali e comunitarie nel campo delle mancate coincidenze. Infine non garantisce neanche il diritto al rimborso parziale del biglietto così come previsto dal Regolamento Europeo.

La situazione è poi complicata dal fatto che da noi manca una Autorità Garante del Trasporto, e manca ancora l'Organo previsto all'articolo 30 del Regolamento Europeo in grado di sanzionare i Gestori inadempienti nel campo del trasporto ferroviario.

Così il cittadino continua a non fidarsi del servizio pubblico, e continua a pigiare sull'acceleratore per pendolare tra casa e lavoro.

SCHEDA N°10

SOPPRESSIONE TRENI

Nel 2007, unico anno per il quale è stato possibile "estorcere" i dati, in Abruzzo sono stati soppressi 368 treni. Alcune di queste soppressioni erano sicuramente giustificate alla luce del Contratto di Servizio; altre non lo erano affatto ma, per quanto se ne sa, nessuna sanzione è stata applicata a Trenitalia dai nostri Responsabili regionali.

Anche così Trenitalia viene "educata" a fare quello che vuole, tanto non c'è nessuno poi che farà rispettare i patti !

I treni vengono soppressi per ragioni varie : talvolta per anche per mancanza di personale. A Trenitalia ,infatti, conviene più sopprimere i treni che assumere il personale. Anche perché il personale costa, mentre sopprimere i treni no, come sarà ampiamente dimostrato con la scheda relativa al Contratto di Servizio.

Dall'analisi del C.d.S. è stato possibile dimostrare che Trenitalia può sopprimere i treni fino allo 0,8% (circa 400/500 treni), ed ottenere ugualmente il corrispettivo, come se i treni avessero realmente circolato.

Non solo può sopprimere i treni per mancanza di personale, ma ha interesse a sopprimerli anche quando viaggiano in ritardo. Per non rovinarsi la media relativa ai ritardi , Trenitalia può sopprimere il treno in ritardo : la soppressione è gratis (anzi è pagata) ; dal ritardo potrebbe invece arrivare una penalità.

Recentemente purtroppo si stanno verificando anche soppressioni dei "treni garantiti"; quelli cioè che debbono circolare anche in occasione degli scioperi .

Nonostante quest'obbligo, il giorno 21.10.2011, in occasione dello sciopero dei ferrovieri, il regionale 24054 (Roma Tiburtina ore 17.58 – Avezzano ore 20.10) è stato soppresso, oltretutto senza che i viaggiatori ne siano stati adeguatamente informati . Mentre il regionale 2376 (Roma 18.27 – Pescara 22.33) in occasione dello sciopero del mese di luglio 2011 è stato fatto partire solo alle ore 21.00. Ricordo che entrambi i treni sono inseriti nella "tabella dei servizi minimi garantiti per legge" anche in caso di sciopero, presente nel sito di Trenitalia.

Anche il giorno 16 dicembre 2011, in occasione dello sciopero dei ferrovieri, i pendolari sapevano di poter contare su alcuni treni "garantiti". "Garantiti" non per gentile concessione della Dirigenza delle Ferrovie, ma per un preciso obbligo imposto dallo Stato italiano ; cioè da noi cittadini, che,tramite le imposte, garantiamo a quella Dirigenza lauti stipendi. Ebbene, i pendolari Roma-Avezzano-Pescara, il giorno dello sciopero si sono presentati alla stazione di Roma Tiburtina per tornare verso casa con il treno 2376 , che è, ripetiamo, tra i treni garantiti anche in caso di sciopero.

Ma Trenitalia non si sente obbligata a rispettare gli impegni assunti con i cittadini tramite lo Stato. Trenitalia è un mondo a sé , e anche per questo il giorno 16.11.2011 il treno 2376 non è partito, come previsto, da Roma Tiburtina alle 18.27.

Il treno è partito dalla stazione di Tivoli; alcuni pendolari sono riusciti a raggiungere ugualmente il treno grazie al "passaggio" del treno 24056 fino a Tivoli; ma molti altri pendolari marsicani sono rimasti a Roma.

Per non parlare poi della vera e propria croce che tocca sopportare ai pendolari delle linee interne : Sulmona - L'Aquila; Avezzano Roccasecca e Sulmona - Carpinone (quelli di quest'ultima linea ormai hanno trovato la pace, vista la chiusura definitiva della linea).

Da 6/7 anni, con la scusa dei lavori (ma quanto durano questi lavori ?) gli eroici abbonati che resistono ad utilizzare il treno per i loro spostamenti, sono costretti ad utilizzare l'auto per recarsi al lavoro. La circolazione dei treni viene , infatti, impedita durante il periodo estivo, alimentando disaffezione e rabbia nei pendolari che continuano a credere alla efficacia dell'offerta pubblica nel campo della mobilità.

Anche a causa di questa scarsa affidabilità del servizio pubblico i cittadini sono costretti a soluzioni alternative. E il danno non è solo nei confronti dei singoli utenti del servizio, ma, forse, ancor di più verso l'investimento pubblico in questo delicato ambito.

SCHEDA N°11

SANZIONI AI VIAGGIATORI

In altri tempi questa sarebbe stata una delle schede più “nere”; oggi qualcosa è cambiato e vogliamo darne atto.

In Abruzzo sono state comminate sanzioni che hanno umiliato non solo i cittadini, ma anche un’idea minima di giustizia. Dal mese di Dicembre del 2011 la situazione abruzzese è stata finalmente resa omogenea a quella delle altre regioni.

Dal 2007 Trenitalia aveva deciso di punire con sanzioni da 50 fino a 200 euro i viaggiatori che salivano in treno senza biglietto. Ma non i viaggiatori che tentavano di evadere la controlleria e quindi il pagamento; ma quelli che cercavano in tutti i modi di procurarsi il biglietto senza riuscirvi , soprattutto a causa della chiusura delle biglietterie.

Trenitalia ha cancellato le biglietterie, i punti vendita alternativi erano spesso chiusi (erano distanti dalle stazioni, erano ignoti ai viaggiatori…), le macchinette per l’emissione automatica dei biglietti spesso erano non funzionanti, e in queste condizioni, il viaggiatore che si presentava al personale del treno per acquistare il biglietto veniva multato. Era difficile immaginare cos’altro avrebbe dovuto fare un onesto cittadino per dimostrarsi più rispettoso della legge. Eppure nonostante in alcuni casi fosse assolutamente impossibile acquistare preventivamente il biglietto a terra, il cittadino veniva multato come se fosse un evasore.

Molti Consigli Regionali italiani avevano legiferato in proprio per sottrarre i loro cittadini alla iniqua disposizione di Trenitalia. L’Abruzzo ha saputo farlo solo dal mese di Dicembre del 2011, eliminando (in ritardo, ma eliminando) una grande ingiustizia compiuta da Trenitalia contro i cittadini.

Rimane a questo punto una piccola (molto meno) dolorosa iniquità : anziché essere obbligati a pagare una sanzione da 200 euro, il cittadino che si trova nelle condizioni descritte in precedenza, dovrà pagare una più modesta multa di 5 euro.

Eppure il Regolamento Europeo 1371/2007, all’articolo 9 prevede la possibilità di acquistare senza alcun sovrapprezzo il biglietto in treno quando le condizioni organizzative dell’Impresa di trasporto non consentono l’acquisto preventivo a terra.

Ma attualmente il Regolamento c’è, solo che manca l’Organismo preposto alla sua applicazione. Quando ci sarà torneremo a bussare alla sua porta, con la speranza di eliminare anche questa meno evidente anomalia.

In ogni caso siamo lieti di poter riconoscere che qualcosa è stato fatto anche dalle nostre parti. E speriamo di saper essere testardi come in questa circostanza, per

aiutare il legislatore regionale a migliorare l'offerta del Trasporto pubblico nell'ambito ferroviario.

Ma la nostra limitrofa regione Marche ha fatto anche di più : non solo ha cancellato molto prima di noi la norma che prevedeva una sanzione da 200 € ai viaggiatori impossibilitati ad acquistare preventivamente il biglietto, ma consente uno sconto del 5% ai viaggiatori che acquistano tramite internet il biglietto regionale.

Ci sembra una buona iniziativa : utile sia ai viaggiatori, che alla valorizzazione del Trasporto ferroviario regionale.

SCHEDA N°12

SANZIONI A TRENITALIA

Da anni denunciamo la totale subordinazione delle strutture regionali del Trasporto abruzzese alle decisioni di Trenitalia. Al punto che neanche quando Trenitalia non rispetta gli standard di qualità del servizio definito nel Contratto di Servizio, l'Abruzzo non è mai riuscito ad applicare le previste penali.

Eppure dal 2001 al 2010 quasi tutte le regioni d'Italia hanno applicato sanzioni a Trenitalia. La Lombardia, per esempio, complessivamente ha comminato penali per 48,26 milioni di euro. L'Emilia Romagna 15,45, e la stessa regione Marche ha inflitto penali per 3,43 milioni di euro.

In dieci anni l'Abruzzo non è stata in grado di applicare neanche una sanzione; come se da noi il servizio fosse paragonabile a quello della Svizzera !

Eppure nel 2007 (unico anno per il quale sono parzialmente disponibili i dati) in Abruzzo sono stati soppressi 368 treni (più di uno al giorno), e nessuno sanzione è stata applicata a Trenitalia.

E' vero che alcune di quelle soppressioni erano giustificate alla luce del Contratto di sevizio,ma molte di esse no, ma delle penali neanche l'ombra.

Occorre sapere che le risorse ricavate dalle penali non sono nella disponibilità della Dirigenza Regionale. Quelle penali sono state utilizzate ovunque per compensare i viaggiatori dei danni subiti.

In Lombardia, per esempio, sono state investite per fornire abbonamenti gratis ai pendolari. In Emilia per agevolazioni tariffarie ai viaggiatori, e nella vicina Marche i 3,43 milioni di euro ricavati dalle penali sono stati utilizzati anche per fornire gratuitamente le Carte Tutto Treno ai pendolari.

In Abruzzo invece dal 2001 al 2010 nessuno è stato in grado di applicare sanzioni.

Ma il danno maggiore di questa situazione non è stato subito dai pendolari (che pure di danni ne hanno subiti tantissimi), quanto dalla nostra comunità.

Investiamo infatti somme consistenti per acquistare trasporto ferroviario da Trenitalia, e poi rischiamo di rendere inutilizzabile in servizio.

I pendolari che nel 2007 sono rimasti senza treno per andare al lavoro o per tornare a casa, sono ancora fruitori del servizio pubblico, o sono passati all'auto ?

Il trasporto pubblico va difeso al di là dei convegni e dei proclami; altrimenti la fiducia dei cittadini verso tutto ciò che è di tutti è destinata a scemare sempre più.

SCHEDA N° 13

SERVIZI ALLA CLIENTELA E INFORMAZIONI

Alcune delle carenze sofferte in questo ambito dagli abruzzesi, sono tipicamente nostre; altre sono condivise con i cittadini del resto d'Italia.

La più grave di queste ultime è quella relativa alle informazioni : Trenitalia ha molta convenienza ad ignorare il Regolamento Europeo 1371/2007, anche dopo che lo stesso Regolamento è stato adottato dallo Stato italiano.

L'allegato II del Regolamento prevede le informazioni minime che le imprese ferroviarie debbono fornire . Fra esse vi è quella di far conoscere ai cittadini "orari e condizioni delle tariffe più basse".

Gli italiani dovrebbero cioè (come già possono fare tedeschi ed altri) poter scegliere tra treni più veloci e treni più economici.

In realtà il sito internet di Trenitalia non fornisce questa possibilità; ma solo informazioni relative ai collegamenti più veloci, e quindi più costosi.

Se poi qualcuno è particolarmente abile con internet, può scovare anche informazioni relative ai treni meno costosi; ma queste sono state nascoste bene, molto bene.

In comune con altre realtà abbiamo anche la situazione di degrado dei locali un tempo utilizzati per il servizio delle stazioni.

Il danno che si produce abbandonando le stazioni, non è solo di ordine economico (fabbricati lasciati all'incuria), ma anche relativo alla sicurezza dei viaggiatori. Anche ragioni del genere possono tenere lontano dal servizio pubblico i nostri concittadini.

Ma il momento più sconfortante vissuto dagli aspiranti clienti del trasporto ferroviario regionale, si realizza nell'attesa del treno in una di queste stazioni ormai deserte.

Ci sono casi in cui non è possibile reperire alcuna informazione ; se il treno non passa all'ora prevista, il viaggiatore in attesa non sa se il treno è già passato; se passa, o se non passerà per niente.

Il cittadino avrebbe un disperato bisogno in questo caso di sapere qualcosa sul treno atteso. Ma non c'è nessuno al quale chiedere. E le ferrovie italiane continuano ad ignorare l'urgenza di questo bisogno.

Eppure le FS sanno tutto di quel treno; ci sono uffici dove arrivano in tempo reale tutte le informazioni sulla sua marcia.

Nello stesso tempo i cittadini dispongono tutti (o quasi) di un cellulare : perché continuare ad impedire che quei cittadini in attesa del treno possano contattare telefonicamente gli uffici ferroviari per raccogliere informazioni che consentano di viaggiare in modo meno angoscioso ?

Per la stazione di Pescara abbiamo elaborato una scheda a parte (la n° 17) Nel campo delle carenze relative ai servizi, va comunque qui evidenziata sofferenza vissuta anche dalle nostre Associazioni per imporre alle Fs i monitor relativi agli Arrivi /Partenze. E' stata una fatica immensa consentire anche ai viaggiatori in partenza/arrivo da/a Pescara di poter disporre di un minimo di informazioni ; alla fine però qualcosa è stato fatto. Anche se molto altro ci sarebbe da fare (quantità e dislocazione dei monitor; carenze dei quadri relativi agli arrivi; assoluta mancanza di informazioni sulla numerazione delle vetture; irrazionalità della comunicazione relativa alle offerte commerciali……)

Grave poi è la cronica inagibilità delle scale mobili (più immobili che mobili). Forse bisogna rassegnarsi : a Pescara raggiungere il secondo piano, quello dei binari, con la valigia in mano, non è né facile, né piacevole.

SCHEDA N°14

INTEGRAZIONE

La consapevolezza della drammatica situazione ambientale sembra abbastanza diffusa. I costi per sostenere individualmente le crescenti esigenze di mobilità diventano sempre meno sostenibili. In queste condizioni non dovrebbe essere difficilissimo spostare quote crescenti di traffico dal mezzo privato all'offerta pubblica

Da noi tutto sembra però diventare comoda ideologia, e niente (o poco) pratica realizzazione.

Per orientare il cittadino dall'auto privata al mezzo pubblico, è inevitabile saper creare un'offerta pubblica integrata.

Si parla di integrazione vettoriale, quando si raccordano gli orari dei vari mezzi di trasporto; e di integrazione tariffaria quando , con un unico biglietto,è possibile utilizzare più vettori.

Se il cittadino deve subire frustranti rotture nella continuità del suo viaggio, difficilmente potrà lasciare l'auto privata per il mezzo pubblico.

Naturalmente anche in Abruzzo l'integrazione vettoriale e tariffaria è una bandiera per molti. Solo che fin'ora ha prodotto poco o niente.

L'unica concretizzazione di questa esigenza si è avuta nella conurbazione Chieti-Pescara; dove la GTM, l'ARPA e la Panoramica hanno deciso di consentire l'istituzione del biglietto UNICO.

I cittadini titolari di questo biglietto possono perciò utilizzare indifferentemente uno dei mezzi di queste tre società di trasporto, con innegabili vantaggi per tutti.

Strano che da questa realizzazione sia rimasto fuori il treno, che pure è il vettore capace di collegare Pescara a Chieti (scalo) con i tempi migliori.

C'è stata anche una integrazione che ha coinvolto il treno e l'ARPA nel collegamento tra Sulmona e L'Aquila.

Si chiamava “girabruzzo”; ma dopo documentate contestazioni, e dopo un decennio di notevoli danni al Trasporto Pubblico Locale, finalmente quella iniziativa è stata cancellata, e nessuno ne avverte la mancanza.

Altro la nostra comunità non è stata in grado di realizzare.

Si possono capire le difficoltà a creare una efficace integrazione tariffaria (ma se altre regioni procedono su questa strada, forse non sono traguardi impossibili), ma l’incapacità a creare raccordi negli orari dei treni e bus cittadini ci sembra particolarmente grave.

Raccordare l’orario dei pullman nelle stazioni di Sulmona, Teramo, L’Aquila, Chieti scalo e altre analoghe realtà, a quelle dei treni in arrivo e partenza, non dovrebbe essere un compito proibitivo per chi si è candidato a tutelare la *res publica*.

Eppure da noi la politica è bravissima nei convegni a lodare la “cultura” dell’integrazione; molto meno capace è realizzare le integrazioni.

Ma l’aspetto più doloroso delle carenze sofferte dagli abruzzesi in questo ambito, non riguarda tanto il nuovo che non arriva, quanto il vecchio che se scompare.

Un tempo un pendolare ferroviario poteva utilizzare tutti i treni circolanti nella sua relazione. Per alcuni era già garantito dal pagamento già avvenuto, per altri doveva una piccola integrazione.

Adesso in ferrovia è stata creata come una barriera in entrata. Con la conseguenza che i pendolari che hanno l’abbonamento per il treno Intercity (o Freccia Bianca) non possono utilizzare il treno regionale . Hanno pagato di più, ma non possono salire sul treno meno costoso.

Non solo non si integra, ma si dis-integra.

Quello che era un vettore sempre disponibile, è stato frazionato in più segmenti; con la conseguenza che se un pendolare tra Pescara e San Benedetto utilizza un treno Intercity all’andata e un regionale al ritorno, ha bisogno di due diversi abbonamenti.

A meno che anche la Regione Abruzzo , come hanno già fatto molte altre regioni, non decida di rendere possibile per i propri cittadini l’acquisto della Carta Tutto-Treno. In questo modo, con una piccola integrazione nel prezzo, l’abbonato tornerebbe a poter utilizzare come un tempo, tutti i treni circolanti nella sua relazione.

SCHEDA N°15

NUOVE FERMATE – MADONNA DELLE PIANE E TORRE CERRANO –

Ci rendiamo conto di quanto sia pericoloso realizzare nuove fermate. Pericoloso non solo per i costi da sostenere per realizzare materialmente la fermata, quanto per gli effetti negativi che una fermata può determinare sull'efficacia del servizio.

Abbiamo documentato in altra scheda che una fermata di un treno costa annualmente circa 20.000 euro. Poi ci sono costi meno documentabili e che fanno riferimento all'efficacia del treno . Se un treno viene gravato da fermate poco utilizzate, non solo determina un costo di 20.000 euro ogni anno per ogni fermata, ma può rendere inefficace tutto il servizio. Con due /tre fermate "inutili" il treno verrà appesantito di 10/15 minuti nei suoi tempi di collegamento, e potrebbe essere messo proprio per questo "fuori mercato". A quel punto i danni sarebbero gravi; perché avremmo effetti sull'offerta complessiva del servizio pubblico ferroviario.

Nonostante tutto però, il contatto con i cittadini reso possibile anche grazie all'"Osservatorio", ci ha ulteriormente convinti della opportunità di proporre due ulteriori fermate (naturalmente non per tutti i treni, e non per tutti i periodi dell'anno).

La prima dovrebbe essere realizzata nel cuore della più grande conurbazione adriatica tra Bari e Bologna : in quell'incrocio tra Pescara e Chieti noto con il nome di "Madonna delle Piane".

In questa località sono state da tempo insediate le due più importanti sedi di servizi disponibili in questo ambito : l'università e l'ospedale civile.

Quotidianamente sono perciò migliaia i cittadini necessitati a raggiungerla, e questa mobilità è assecondata attualmente o dal vettore privato, o dal mezzo pubblico , limitatamente però all'offerta stradale.

Esisterebbe una terza possibilità, e sarebbe la più efficace nel soddisfare le esigenze dei cittadini che quotidianamente debbono avvalersi dei servizi offerti in questa realtà : l'offerta pubblica ferroviaria.

Per rendere possibile questa offerta è necessario un modesto investimento economico per realizzare una fermata ai treni all'altezza , appunto, di Madonna delle Piane.

Occorre notare che :

- La linea ferroviaria dista solo 400/500 metri dalle strutture dei servizi universitari e ospedalieri;

- Che il tempo impiegato dal treno per raggiungere Madonna delle Piane da Pescara è meno della metà di quello necessario agli autobus per percorrere la stessa relazione, ed è inferiore anche di quello possibile alle auto private.

Non è il caso invece di ribadire quali potrebbero essere i vantaggi ambientali se si decidesse questo piccolo investimento per la fermata.

Un'altra fermata utile alla mobilità regionale, potrebbe realizzarsi nella località di Torre Cerrano.

Qui alcuni treni potrebbero fermare solo nel periodo estivo. Quando centinaia (e nei giorni festivi anche migliaia) di persone si spostano (da Pescara fondamentalmente) per raggiungere una delle spiagge più belle e sottoutilizzate dell'Adriatico.

La fermata costerebbe pochissimo; verrebbe realizzata a meno di 100 metri dal mare (comodissima per i bagnanti) e consentirebbe di collegare Pescara a quella località in 13 minuti circa; contro l'ora che oggi talvolta è necessaria alle auto private.

SCHEDA N°16

TERMINAL BUS A SCAFA

Statistiche attendibili documentano che a Pescara giornalmente entrano/escono oltre 100.000 auto. E sarà inutile proporre sempre nuove strade e nuovi parcheggi per servirle. Se ne attrarranno solo di ulteriori, alimentando un circolo vizioso senza fine. E Pescara rischia di diventare così una città-parcheggio, con la conseguenza che, per sopravvivere, i pescaresi continueranno a spostarsi nelle periferie.

Se i politici da noi eletti pensano che per ottenere i migliori risultati nelle campagne elettorali è opportuno continuare a servire gli interessi dell'auto, facciano pure, alla fine qualcuno dovrà contare le macerie.

Eppure a Pescara c'è stato un esempio illuminante di una importante realizzazione controtendenza : è stato infatti costruito il ponte presso la foce del fiume Pescara; ponte utilizzabile solo dai pedoni e dalle biciclette. Forse il primo manufatto realizzato nella nostra comunità, non per assecondare le esigenze delle auto, ma quelle delle persone.

Per evitare che questa realizzazione diventi testimonianza di una bella illusione, è opportuno tentare di ridurre il numero delle auto che giornalmente escono/entrano nella conurbazione Pescara-Chieti.

Questo agglomerato assume, infatti, 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 ecologistica. 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, le nostre associazioni propongono 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 che 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 di una precedente legislatura regionale è riuscito a finanziare il progetto con circa 150 milioni di euro. Sembra poi che successivamente quei finanziamenti abbiano preso un'altra direzione. In ogni caso la politica sembra cominci a valutare positivamente questa nostra proposta, se anche il Consiglio Provinciale di Pescara ha votato all'unanimità un ordine del giorno sull'argomento.

Speriamo si possa passare un giorno dalle approvazioni formali, alle concretizzazioni sostanziali.

SCHEDA N°17

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 25 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 m/q di locali al centro di Pescara (o in una qualsiasi altra città) e in 25 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 lauto 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 circa 25 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.

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 finora. Per esempio rendendo disponibili alcuni locali per associazioni no-profit della città, che non hanno disponibilità economiche sufficienti per gli affitti.

Oppure per utilizzare le notevoli risorse di locali disponibili nella stazione per riconvertirli ad un uso pubblico : le scuole , per esempio.

Crediamo non sia corretto che la Provincia di Pescara spenda consistenti risorse finanziarie per affittare locali da utilizzare per le scuole, e non si pensi a far tornare nella pubblica disponibilità risorse avviate al degrado dagli attuali Gestori. E non è possibile almeno una denuncia alla Corte dei Conti per tentare di sanzionare chi dalla Comunità ha avuto notevoli risorse da gestire, e ne ha fatto un pessimo uso.

SCHEDA N°18

DIRETTORE TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

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

Da circa 25 anni anche l'Abruzzo ha la sua Direzione del trasporto ferroviario, e a gestire le nostre ferrovie si sono finora succeduti 12/13 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 Regionali Veloci 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 anche del disinteresse politico-aziendale a realizzare le virtuose integrazioni vettoriali e tariffarie. Sono inoltre causa della marginalizzazione del servizio ferroviario tra Avezzano e Roma. Del'indifferenza ad unire Pescara a L'Aquila con un collegamento ferroviario meno inutile dell'attuale. Della soppressione dei treni anche quando sono garantiti dalla legge, ecc.ecc.

L'Abruzzo delega tutto a Trenitalia, e il servizio poi è quello che è.

Anche se non è proprio giusto che gli abruzzesi paghino oltre 57 milioni per acquistare il servizio, e poi le nostre istituzioni non siano in grado di rivendicare un Direttore locale (o disposto a diventarlo) capace di valorizzare quell'investimento pubblico.

SCHEDA

N°19 GESTIONE SERVIZIO

A molti sembra che la storia umana sia arrivata al capolinea, e che perciò il valore della persona coincida con il valore che il mercato gli riconosce.

Un mercato per il quale occorre saper impegnare tutta la propria intelligenza, tutta la propria volontà, tutta la propria passione e il proprio tempo, per essere così, alla fine, "misurato" nel modo più "oggettivo".

Ma noi non crediamo che il mercato, oltre a definire il prezzo più equo per le mele, possa fare molto altro.

Il valore dell'uomo non è riducibile al mercato, nonostante gli apologeti dell'homo homini lupis. E soprattutto non crediamo che l'individualismo celebrato dall'Occidente come il fine della storia, possa essere la soluzione più adeguata alla nostra natura.

L'uomo ha bisogno soprattutto di giustizia, il mercato è qualcosa di utile a procurare più cose , ma l'uomo non può coincidere con la bulimia della merce; la fame di giustizia non è saziata dalla merce : ci accompagnerà sempre.

Anche nel contesto ferroviario regionale si riproducono tensioni e aspirazioni riconducibili al conflitto tra individuo e comunità. E l'aspetto più drammatico di questa tensione nasce dal fatto che gli attori sociali spesso non sanno contrastare adeguatamente le spinte individualistiche, ma finiscono spesso per assecondarle.

Consideriamo la gestione del trasporto ferroviario regionale : ai lavoratori si chiede sempre più spesso di lavorare di più (forse è anche giusto) , ma quello che offende il lavoratore è la distanza infinita tra chi ordina , dirige , e chi deve obbedire.

Se il maggior lavoro deve essere gestito da una Dirigenza con la quale non ha niente da condividere, è difficile dare il meglio di sé.

C'è talvolta tra Dirigenza e lavoratori una frattura che ricorda quella tra Patrizi e Plebei; anche quando non c'è alcuna differenza tra la "qualità" della persona che Dirige e quella della persona che esegue.

Mentre un tempo c'era – forse - differenza morale, intellettuale, capace di giustificare i diversi ruoli, oggi la scolarizzazione di massa ha livellato molto la conoscenza, e non esistono convincenti ragioni per giustificare i diversi ruoli.

La Dirigenza è quasi sempre di nomina politica (*et similia*), e questo determina spesso una frattura profonda con i lavoratori.

Questa frattura determina non poco nocumento all'efficacia e all'efficienza del servizio pubblico, con danni non solo materiali, ma anche ideali e politici.

Per tentare di non arrendersi all'esistente, occorre saper postulare una utopia concreta; e quella di una cooperativa di ferrovieri alla quale assegnare la gestione del servizio ferroviario regionale, ci sembra adeguata a varie esigenze.

Quella umana per iniziare; perché la giustizia è il cuore dei bisogni dell'uomo. E una organizzazione del lavoro che umilia la maggioranza, per esaltare qualcuno, non può essere considerata giusta. Non deve essere la politica, o altre forze esterne a decidere chi deve Dirigere il lavoro dei ferrovieri, ma devono essere i ferrovieri a riconoscere chi è in grado di coordinarli nel modo migliore.

Poi c'è l'esigenza economica; e noi siamo convinti che una organizzazione in cooperativa sarebbe più efficace anche in questo ambito.

Se i ferrovieri sentissero di essere i protagonisti e non sudditi del servizio, è inevitabile che sarebbero portati a dare il meglio di loro per il buon funzionamento dell'offerta ferroviaria.

Se un treno si dovesse guastare in linea, non ci sarà bisogno di un Capo che intervenga; sapranno loro come non interrompere il servizio ai cittadini. Saranno coinvolti nel servizio come nessuna minaccia di punizione saprà mai fare.

La cooperativa recupera tutto l'uomo al servizio, non solo il ferroviere; per questo ci saranno vantaggi non solo sul piano umano, ma anche economico.

Migliorerebbe anche la Qualità del servizio, perché l'identificazione dei lavoratori all'offerta ferroviaria, saprebbe agire come nient'altro per sollecitare l'attivazione delle migliori risorse dentro l'uomo.

Adesso invece la scissione quasi metafisica tra un Vertice distante dal servizio, e i lavoratori che non si riconoscono in una Dirigenza estranea al loro lavoro e alla loro sensibilità, non facilita la migliore espressione dell'uomo.

Ma questa utopia è concreta, perché la Legge 59/2007, che ha decentrato alcuni poteri dallo Stato, ha prodotto anche il Decreto Legislativo 422/97. Questo decreto prevede, all'articolo 18/3 la possibilità che i lavoratori possano organizzarsi in cooperative, appunto, per gestire il trasporto ferroviario regionale.

"I beni strumentali funzionali all'effettuazione del servizio", in caso di cessazione della gestione di Trenitalia , sarebbero trasferiti al gestore subentrante (nella nostra ipotesi alla cooperativa).

Naturalmente non basta una legge per modificare la realtà; però aiuta , se una politica che ha l'ambizione di lavorare per una comunità più giusta, non si rassegna ad amministrare l'esistente.

Non può essere vero che l'unica alternativa possibile contempli o l'accettazione integrale dell'attuale organizzazione del lavoro, o non lavorare affatto.

La terza via è la cooperazione (l'Onu ha dichiarato il 2012 anno internazionale delle cooperative); quella via capace di produrre effetti positivi non solo sul piano economico e sociale, ma , e soprattutto, sul piano umano. Invertendo la deriva all'atomizzazione sociale che tanti problemi relazionali sta generando nelle "progredite" società occidentali.

SCHEDA N°20

CONTRATTO DI SERVIZIO

Il Contratto di Servizio (CDS) è l'atto fondamentale per regolare i rapporti tra la Regione e il Gestore del servizio ferroviario.

L'Abruzzo è stata una delle ultime regioni a firmare il nuovo CDS , e il ritardo questa volta dovrebbe essere letto in modo non negativo : si è cercato, infatti, fino alla fine di non firmare un Contratto che ha modificato in modo notevolmente peggiorativo la precedente contrattualizzazione del Servizio.

Prima le regioni acquistavano chilometri-treno; più chilometri di servizio si chiedevano, più si pagava. Adesso si paga a tempo; più tempo impiegano i treni ad effettuare un servizio, più è alto il corrispettivo da pagare. Perciò, se prima un treno regionale Pescara-Sulmona impiegava un'ora per il collegamento e costava "X", oggi se percorre gli stessi 68 chilometri con due ore, ci costerà 2X; pagheremo cioè il doppio.

Considerazioni più dettagliate nell'ambito della velocità commerciale dei treni le troveremo nella scheda dedicata al problema, qui vogliamo considerare altri problemi prodotti dal CDS.

Per farsi un'idea delle caratteristiche del nuovo Contratto è fondamentale confrontarlo con quello firmato in situazioni analoghe; abbiamo scelto la Regione Marche perché ha caratteristiche simili alla nostra; e il risultato è impietoso per la nostra Regione.

Per quanto riguarda il costo complessivo e i chilometri treno acquistati, c'è una sostanziale omogeneità : l'Abruzzo paga circa 57 milioni di euro per 4.308.047 chilometri di treno; le Marche pagano quasi 56 milioni di euro, per acquistare 4.103.000 chilometri di treno.

Analizzando nel dettaglio alcuni elementi del Contratto possiamo però scoprire che nel campo degli investimenti si verifica la seguente situazione :

- I cittadini della regione Marche avranno nuovi treni per complessivi 100 milioni di euro; 91,6 dei quali saranno a carico di Trenitalia, e i restanti 8,4 saranno pagati dalla loro regione.
- Gli abruzzesi avranno anch'essi nuovi treni, ma per un valore complessivo di 32 milioni di euro; 16 dei quali saranno pagati da Trenitalia, e i restanti 16 dalla nostra regione (le Marche contribuiranno circa con l'8% all'acquisto dei nuovi treni, l'Abruzzo contribuirà con il 50%).

Uno degli argomenti più enfatizzati nella conferenza successiva alla firma del Contratto, è stato quello relativo alle penali . Si diceva che questo nuovo Contratto

sarebbe stato più oneroso per la Regione, ma sarebbe stato più facili applicare sanzioni a Trenitalia in caso di inadempienza.

Intanto occorre ricordare a tutti che l'Abruzzo è una delle tre regioni d'Italia che finora non ha mai sanzionato il Gestore del servizio ferroviario, anche quando i presupposti erano visibili anche ai ciechi.

Poi bisogna aggiungere che Trenitalia, con il nuovo Contratto, è stata bravissima a crearsi le condizioni per non pagare (quasi) mai le penali. Non altrettanto bravi sono stati i Dirigenti da noi pagati presso l'Assessorato ai Trasporti per tutelare i nostri interessi.

Trenitalia , infatti, è riuscita ad imporre una franchigia dello 0,8% (circa 400 treni) nell'ambito delle soppressioni. Può cioè sopprimere circa 400 treni ogni anno per ragioni varie (anche per responsabilità riconducibili totalmente a Trenitalia) , ottenendo ugualmente il corrispettivo (art. 15/2), e anche senza pagare alcuna sanzione. Se i treni soppressi superano lo 0,8% la Regione Abruzzo dovrebbe applicare una penale di mille euro a decimale, con il massimo di 60.000 euro (allegato 6/2).

Nelle Marche invece la franchigia è solo dello 0,3 % (all. 2/2), e per ogni punto o frazione di punto di scostamento , viene applicata una penale di 33.000 €.

Come si vede una bella differenza ! Trenitalia può sopprimere in Abruzzo quasi il triplo dei treni che può sopprimere nelle Marche, senza perdere i corrispettivi. E quando in Abruzzo dovesse superare i limiti della franchigia, da noi subirà una sanzione molto più lieve di quella applicata dalla regione Marche.

Inoltre, mentre nella Regione Abruzzo se venisse applicata una diminuzione del corrispettivo, non è possibile applicare una penalità (art. 16), nella regione Marche per una stessa inadempienza contrattuale si può applicare sia la detrazione del corrispettivo, sia la penalità (art. 6/6).

La regione Abruzzo è stata talmente generosa da consentire una franchigia (0,3%) anche nel caso di riduzione del numero delle vetture previste contrattualmente ai treni. Naturalmente questo non è possibile nella regione Marche.

Se consideriamo il sistema premiante il confronto diventa ancora più doloroso per la nostra regione.

In Abruzzo Trenitalia può ottenere un premio se migliora gli standard concordati nel campo della puntualità, soppressioni, e decurtazione delle vetture.

Nella Regione Marche Trenitalia può ottenere un premio solo nel campo della puntualità.

Ma quello che è veramente scandaloso è che Trenitalia possa essere premiata anche se sopprime meno offerta di quanto previsto in franchigia. In Abruzzo, essendosi garantita una franchigia dello 0,8%, (le Marche, ricordiamolo, gliene hanno

concessa una dello 0,3%), possono sopprimere lo 0,6% dei treni (circa uno al giorno) ed ottenere anche un premio. Veramente incredibile !

Altro tema dolente è il rapporto tra i cittadini e le associazioni che li tutelano con i Responsabili del servizio ferroviario.

Mentre nelle Marche è prevista (art. 20/3) la verifica dell'adeguatezza dell'offerta assieme alle Associazioni dei Consumatori, e all'articolo 20/5 è prevista la verifica del funzionamento dei servizi erogati assieme alle Associazioni, in Abruzzo manca il coinvolgimento delle Associazioni e dei pendolari nella verifica (art. 19).

Da noi il processo di verifica della Qualità del servizio offerto lo realizza la stessa Trenitalia (che se la canta e se la suona), come è evidente nella scheda n° 21 relativa alla verifica della Qualità.

Alla fine di questa sconsolante raffronto un cittadino abruzzese potrebbe domandarsi : ma perché tutta questa disparità tra il CdS delle Marche e quello dell'Abruzzo ?

Forse perché nelle Marche esiste una classe politica e manageriale impegnata da decenni a confrontarsi con le problematiche delle ferrovie, anche grazie all'esistenza del Compartimento ferroviario ad Ancona. Quindi questa classe Dirigente è in grado di contrattare realmente con Trenitalia. Da noi è completamente diverso, e i risultati si vedono – purtroppo - tutti.

SCHEDA N°21

VERIFICA 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 è però un requisito preliminare per orientare quote crescenti di trasporto dalla mobilità privata a quella pubblica.

Perché si realizzi questo auspicato miglioramento, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato, già nel 1998, una Direttiva generale sulla mobilità. Con la quale è stato , tra l'altro, previsto che i rapporti tra la società di gestione del trasporto, e l'Ente pubblico concedente la gestione del servizio, siano regolati dal Contratto di Servizio. Questo Contratto dà concretizzazione alla riforma del TPL, 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.

In Abruzzo la situazione è la seguente : l'art. 22/4 del Contratto di Servizio firmato tra la Regione Abruzzo e Trenitalia, prevede che " la Regione, tramite proprie strutture, PUO' effettuare rilevazioni sulla rete secondo la metodologia concordata….per verificare il rispetto dei livelli di Qualità e quantità del servizio contrattualmente stabilito."

Per quanto se ne sa, mai le strutture della Regione Abruzzo hanno effettuato le rilevazioni previste. Con la conseguenza che sono solo i pendolari a conoscere le condizioni del loro viaggio (solo che loro non possono decidere niente per migliorarle).

Ma se la Regione non effettua le ispezioni per verificare il livello di corrispondenza tra la Qualità contrattualmente definita, e quella effettivamente vissuta dai viaggiatori, come sarà possibile sanzionare Trenitalia in caso di inadempienza ? Infatti Trenitalia non è stata mai sanzionata dalla Regione Abruzzo.

Nonostante il DPCM del 30.12.98 preveda il coinvolgimento delle Associazioni dei Consumatori nel processo di verifica della Qualità, e nonostante il fatto che alcune Regioni (vedasi, per esempio il C.d.S. della limitrofa Regione Marche) coinvolgano in qualche modo le Associazioni dei pendolari e Consumatori nella verifica della Qualità, nella Regione Abruzzo la situazione è la seguente :

- Trenitalia effettua il servizio;

- Trenitalia decide in modo autonomo i fattori della Qualità, con la conseguenza che molti elementi critici del viaggio non vengono assolutamente considerati;
- Trenitalia rileva la differenza tra gli standard promessi e quelli percepiti dai viaggiatori (art. 19/3); e lo fa servendosi di una Società esterna scelta e retribuita dalla stessa Trenitalia;
- Inoltre c'è da notare che è la stessa Trenitalia che decide se applicare o meno le penali a Trenitalia in caso di inadempienze contrattuali (l'articolo 13 del C.d.S. prevede che la Commissione autorizzata a applicare le sanzioni sia composta da 2 funzionari di Trenitalia e 2 della Regione Abruzzo).
- Infine è doveroso evidenziare che da anni è stato cancellato l'incontro tra Direzione regionale di Trenitalia e le Associazioni dei Consumatori per presentare i nuovi orari.

Stando così le cose è difficile che Trenitalia abbia interesse e stimoli a migliorare la Qualità del servizio offerto. Sarebbe già un grande passo in avanti se la Società esterna attualmente incaricata da Trenitalia ad effettuare i rilevamenti sulla Qualità percepita dai viaggiatori, venisse scelta e retribuita dalle Associazioni dei Consumatori , anziché da Trenitalia (nel qual caso però le Associazioni dovrebbero gestire loro i fondi attualmente nella disponibilità di Trenitalia).

SCHEDA N°22

RUOLO REGIONE

L'Abruzzo si è creata una identità verde in Europa; questa identità deve avere conseguenze coerenti anche nell'ambito dei trasporti.

Non saper privilegiare quello su rotaia, per esempio, significa compromettere tutto il lavoro per accreditarsi come regione sensibile alle problematiche ecologiche.

In Abruzzo abbiamo perciò una doppia motivazione per tutelare il trasporto su rotaia : quella derivante dagli impegni assunti dall'Italia nelle varie Conferenze internazionali (Kyoto, Durban….), e quella legata alla nostra specifica identità.

E' evidente che questa tutela non può essere assegnata esclusivamente al Responsabile dell'Assessorato competente; deve invece essere conseguenza di una scelta complessiva delle istituzioni : se i finanziamenti vengono a mancare, è inevitabile che le buone intenzioni non bastano a far circolare i treni.

Per realizzare questa tutela è indispensabile un indirizzo politico, ma lo è altrettanto la competenza professionale, tecnica.

Per quanto riguarda il primo aspetto, l'Abruzzo ha purtroppo manifestato spesso disinteresse a valorizzare il trasporto pubblico su rotaia. Secondo le statistiche redatte da Legambiente su dati delle FS, l'Abruzzo è , infatti, l'ultima regione in Italia nei finanziamenti aggiuntivi alle ferrovie nel periodo 2001-2010.

Ma l'aspetto più grave riguarda il secondo aspetto : la nostra regione non ha avuto la sede del Compartimento ferroviario (era ad Ancona), e questa carenza ha determinato , fra l'altro, una insufficiente formazione "culturale" della classe politica regionale nel campo ferroviario.

Avendo avuto scarse occasioni per relazionarsi alla Dirigenza Compartimentale per le problematiche ferroviarie, la nostra classe politica prima, e poi anche quella istituzionale, è fondamentalmente povera di competenze specifiche.

Il massimo che può fare è manifestare sensibilità per gli investimenti strutturali; ha invece enormi difficoltà a proporre miglioramenti dell'offerta ferroviaria a infrastruttura invariata.

Per queste ragioni storiche diventa ancora più importante far crescere competenze specifiche nel campo ferroviario nella Dirigenza operante presso l'Assessorato ai Trasporti. Altrimenti il Responsabile Politico non potrà che essere sempre subordinato alle decisioni della Dirigenza di Trenitalia.

Noi crediamo che la debolezza fondamentale della nostra Regione nei confronti di Trenitalia stia tutta (o quasi tutta) nella inadeguata organizzazione dell'Assessorato ai Trasporti; dove la Dirigenza spesso è povera di competenze specifiche per supportare nel modo migliore le decisioni dell'Assessore.

Almeno potessimo disporre di un Direttore del Trasporto ferroviario regionale sensibile alle esigenze della nostra comunità !

Ma come documentato nella scheda n°18, in questo ambito si è finora rivelata tutta la debolezza della politica regionale nel campo ferroviario.

La desuetudine della Dirigenza operante presso l'Assessorato ai Trasporti a confrontarsi con le problematiche ferroviarie, e l'accettazione di un Direttore al trasporto ferroviario sempre esterno alla realtà abruzzese, hanno reso particolarmente fragile la tutela degli interessi ferroviari locali.

Le scelte operate nel campo ferroviario in Abruzzo confermano l'ordinaria dipendenza da quelle dettate da Trenitalia.

Come, per esempio, si può tranquillamente evincere dal contenuto dell'ultimo Contratto di Servizio (vedasi scheda n°20).

Oppure dalla passività con la quale la nostra Regione ha accettato per anni che i nostri concittadini venissero penalizzati con 200 euro di multa, anche quando non potevano acquistare il biglietto a terra, per carenze nella rete di vendita di Trenitalia, e non per loro colpa (nella scheda n°11 si testimonia , finalmente, la fine di questa aberrazione normativa).

Oppure anche nella relazione Pescara-Foggia. Dove nessuna ragione può giustificare il disinteresse di Trenitalia a realizzare un collegamento regionale unitario, lasciando così i cittadini alla mercè delle triplicazioni di prezzo imposte dalla stessa Trenitalia (vedasi scheda n°3). Oppure anche l'incapacità della nostra regione ad assicurare una precedenza ad un paio di treni in ingresso e in uscita a Roma per i pendolari marsicani.

O come infine è confermato dalla mancanza di ogni processo di integrazione nell'offerta pubblica.

E' vero che in Abruzzo le integrazioni vettoriali e tariffarie sono più materia di convegni che pratica operativa, ma l'unico caso in cui qualcosa è stato fatto, (vedasi scheda n°14) il treno è rimasto fuori.

SCHEDA N°23

AUTORITA' DI GARANZIA*

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 partitico, 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.

Se durante questa lunghissima fase di monopolio una Autorità di Garanzia sarebbe stato molto utile per stanare la Dirigenza ferroviaria dall'autismo operativo, nell'attuale periodo di incipiente liberalizzazione, una Autorità terza tra i Gestori del Servizio e utenti delle ferrovie è essenziale.

*Mentre il testo era alla stampa, il Governo ha deciso di istituire una Autorità di Garanzia delle Reti. Autorità che avrà competenza anche nel campo delle ferrovie. Abbiamo preferito lasciare ugualmente la scheda, perché l'iter legislativo che renderà realmente operativa l'Autorità, ancora non è definito.

Se la possibilità del cittadino dovesse limitarsi alla scelta del Gestore (ammesso che sia sempre possibile), e nel caso in cui il servizio risultasse inadeguato al contratto

stabilito con il biglietto, non avesse alternative al ricorso alla Magistratura, la frustrazione, già grande nei viaggiatori, non potrà che aumentare.

Il Gruppo Fs, con tutti i suoi limiti, è in qualche modo vincolato ad un interesse pubblico; i nuovi operatori, invece, avranno come finalità solamente il profitto, e potrebbero manifestare una rapacità ancora più dannosa per il servizio offerto.

Per questo si deve sperare che i responsabili politico-istituzionali sappiano decidere quanto prima possibile la creazione di un Garante dei Trasporti.

Si sperava che il Regolamento Europeo 1371/2007 (R.E.) potesse inoculare germi positivi in questo senso. L'articolo 30 del Regolamento prevede, infatti, la creazione di un Organismo indipendente per verificare l'effettiva applicazione dello stesso Regolamento.

Questo Organismo doveva essere creato entro il mese di giugno 2010; siamo nel 2012 e dell'Organismo neanche l'ombra.

Questa inadempienza dello Stato italiano è grave perché vanifica totalmente l'applicazione del R.E. : è in vigore , ma è come se non esistesse.

Se nessuno può sanzionare i gestori inadempienti , come invece è previsto all'articolo 32, tutti possono disattenderlo senza timori.

Perciò i cittadini, in caso di inadempimenti contrattuali di Trenitalia sono costretti a ricorrere alla Magistratura (ma è difficile che qualcuno possa infilarsi in una vertenza giudiziaria, quando c'è un arretrato di 9 milioni di cause), oppure accettare passivamente tutte le irregolarità e vessazioni subite quotidianamente.

Se esistesse una qualche Autorità Garante del servizio, si potrebbe denunciare ad essa il fatto che Trenitalia decide di chiamare con il nome di Intercity treni che viaggiano a 72 Km/h tra Pescara e Bologna, e lo fa non per aumentare la qualità dell'offerta, ma per far pagare costi più alti ai cittadini.

Se esistesse una Autorità Garante si potrebbe sollecitare finalmente l'applicazione del Regolamento Europeo, che attualmente da noi è solo carta straccia.

Si potrebbe imporre il rispetto degli obblighi nel campo delle informazioni; in quello della bigliettazioni a terra; in quello delle mancate coincidenze, o soppressione dei treni.

Ma non avendo questa Autorità, ai viaggiatori delle ferrovie e alle Associazioni che tentano di tutelarli, rimane solo scrivere inutili Comunicati Stampa, o "libri neri" che non riescono purtroppo a cambiare la sostanza del rapporto di sudditanza dei viaggiatori nei confronti di Trenitalia. A meno che un giorno, a forza di insistere, qualche Responsabile pubblico non raccolga la sfida, ed imponga a Trenitalia quello che i Contratti e i Regolamenti già prevedono.

SCHEDA N°24

CARTA DEI SERVIZI

La Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) del 30.12.1998 delinea lo schema con il quale "la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27.01.1994 (Principi sull'erogazione del servizio pubblico)riceve una traduzione settoriale al fine di favorire l'adozione delle carte dei servizi da parte dei soggetti fornitori dei servizi pubblici dei trasporti"(punto 1 – premessa)

"Per i servizi erogati in regime di concessione o mediante convenzione e comunque svolti da soggetti non pubblici, il rispetto della Direttiva è assicurato dalle amministrazioni pubbliche nell'esercizio dei loro poteri di direzione, controllo e vigilanza. Le amministrazioni concedenti provvedono ad inserire i contenuti della direttiva negli atti che disciplinano la concessione. L'inosservanza dei principi della direttiva costituisce inadempimento degli obblighi assunti contrattualmente dai soggetti erogatori" (punto 1- premessa).

La Carta dei servizi deve costituire "una sorta di Referente/interfaccia nel rapporto tra utenza (soprattutto se organizzata attraverso le Associazioni dei Consumatori) ed il soggetto erogatore, in relazione alla qualità complessiva dello stesso" (punto 4/3).

Il governo della cosa pubblica ha perciò disposto la creazione delle Carte dei Servizi per coinvolgere quanto più possibile i cittadini nella costruzione e nel controllo del servizio pubblico

La realtà è purtroppo altra cosa. Nella Carta dei Servizi devono essere indicati i fattori della Qualità; ma non quelli teorizzati dai Dirigenti di Trenitalia, ma quelli da rilevare dal punto di vista dell'utente (punto 2/2).

Ma se gli utenti e le Associazioni che li tutelano non vengono messi nelle condizioni di dialogare alla pari con i Gestori del servizio, per evidenziare gli aspetti che meritano attenzione, è inevitabile che la Carta dei Servizi finisca col diventare un elenco di generici e banali impegni del gestore.

Non a caso, la Carta dei Servizi di Trenitalia per la Regione Abruzzo è "il documento che descrive l'insieme dell'offerta " (pag 3 della C. d. S.), mentre secondo la DPCM la redazione della Carta dovrebbe servire per "il miglioramento della Qualità dei servizi forniti" (punto 1- premessa).

E per migliorare la qualità del servizio, occorre saper partire dalle esigenze dei viaggiatori, non dalle banali descrizioni dell'offerta.

I cittadini viaggiatori vorrebbero sapere, per esempio, perché nella C.d.S. della Regione Abruzzo vi è l'elenco dei loro doveri , così come previsti anche dal

Regolamento Europeo, e mancano invece i doveri di Trenitalia verso i viaggiatori. Vorrebbero sapere perché manca nella Carta l'impegno dall'art. 16 del Regolamento Europeo ; quello che consente ai viaggiatori di ridurre il ritardo in arrivo per mancata coincidenza o per altra anormalità.

Questo articolo prescrive che "qualora sia ragionevolmente prevedibile che il ritardo all'arrivo alla destinazione finale prevista dal contratto di trasporto sarà di 60 minuti, il passeggero può scegliere immediatamente tra :

- a) ottenere il rimborso integrale del biglietto…….;
- b)proseguire il viaggio o seguire un itinerario alternativo , a condizioni di trasporto simili, verso la destinazione finale."

Questa norma non è la sola a tutelare il viaggio in caso di mancata coincidenza. C'è anche l'art. 11/4 delle Condizioni e Tariffe a sostenere il diritto del viaggiatore a proseguire il viaggio anche con treni di categoria superiore, senza che il viaggiatore debba pagare alcun sovrapprezzo.

Ma Trenitalia ignora da anni questo diritto dei viaggiatori, e non c'è nessun Garante capace di imporre la corretta interpretazione delle leggi.

Il Regolamento Europeo specifica che "il ritardo è la differenza di tempo tra l'ora d'arrivo prevista dal passeggero secondo l'orario pubblicato e l'ora del suo arrivo effettivo o previsto" (art. 3/12). In questo modo il ritardo dovrebbe essere considerato alla meta finale del viaggio, mentre Trenitalia molto furbescamente lo considera in itinere.

Consideriamo infatti un viaggiatore che acquista un biglietto Bologna-Sulmona. Questo passeggero dovrà effettuare il viaggio con due distinti treni : il primo Bologna-Pescara e il secondo Pescara-Sulmona. Se il 1° treno arriva a Pescara con 30' di ritardo, e perde la coincidenza, il nostro viaggiatore non avrà diritto al rimborso, neanche se il treno successivo per Sulmona dovesse partire dopo tre ore.

Non avrà diritto al rimborso perché il 1° treno è arrivato con solo 30' di ritardo (quindi meno dei 60' che danno diritto al rimborso del 25%), mentre il secondo treno potrebbe viaggiare (per esempio) in orario, o con ritardo inferiore ai 60'.

Il ritardo dei treni è perciò insufficiente a garantire il rimborso, anche se il nostro viaggiatore è arrivato a Sulmona tre ore dopo l'arrivo previsto.

Perché nella Carta dei Servizi non è evidenziata la responsabilità di Trenitalia in caso di soppressione, ritardo o mancata corrispondenza, così come è prevista all'art. 32 dell'Allegato I del nel Regolamento europeo ?

Forse per non far sapere agli abruzzesi che "il trasportatore è responsabile nei confronti del viaggiatore per il danno dovuto al fatto che, a causa della soppressione, del ritardo, o della mancanza di una corrispondenza (coincidenza), il viaggio non può continuare nello stesso giorno, o comunque la sua continuazione

non è ragionevolmente esigibile nello stesso giorno per via di circostanze contingenti. Il risarcimento dei danni comprende le spese ragionevoli di alloggio, nonché le spese ragionevoli per avvisare le persone che attendono il viaggiatore".

E' così che Trenitalia rispetta il suo Codice Etico ? Ignorando le leggi Europee a tutela dei cittadini ?

Dice la Carta dei Servizi di Trenitalia che si può scegliere anche in Abruzzo l'abbonamento settimanale: provate a chiederlo nelle biglietterie, e vedete cosa vi risponderanno. Non esiste; o meglio : esiste solo sulla "Carta"; la realtà è altrove.

Perché Trenitalia non fa sapere sul suo sito anche gli"orari e condizioni per la tariffa più bassa "? Le Società di Trasporto sono infatti obbligate dall'allegato II del Regolamento Europeo a far conoscere ai cittadini sia gli "orari e condizioni per il viaggio più veloce", sia anche quelli relativi alla tariffa più bassa.

Ma Trenitalia fa conoscere facilmente i primi, perché più costosi, e nasconde dentro le caverne telematiche i secondi; quelli più vantaggiosi per i cittadini.

Chi sanzione Trenitalia per queste inadempienze ?

Secondo lo stesso Regolamento , Trenitalia dovrebbe (art. 9) distribuire i biglietti :

- attraverso biglietterie o distributori automatici;
- oppure a bordo treno .

Andate a chiedere ai tanti abruzzesi sanzionati perché a terra non hanno potuto acquistare il biglietto, e sul treno hanno potuto farlo con una multa di 200 euro !

Per fortuna (e non solo per fortuna) dal mese di dicembre 2011 qualcosa è cambiato anche nella nostra regione.

Il Regolamento Europeo prevede che tra le informazioni minime da fornire durante il viaggio ci sia anche quella relativa alle principali coincidenze ; cercate pure questo dovere tra quelli di Trenitalia sulla Carta dei Servizi; non lo troverete mai!

Una delle esigenze più pressanti dei viaggiatori è quella di aumentare la velocità commerciale dei treni. Ma sulla Carta dei Servizi è inutile trovare un impegno in questo senso ; la realtà purtroppo è che Trenitalia non solo non si impegna ad aumentare la velocità commerciale dei treni, ma sembra impegnatissima in senso contrario .

La DPCM del 30.12.98 che detta le regole per stilare la Carta dei servizi nell'ambito dei trasporti, insiste molto sulla necessità di migliorare l'integrazione tra i vari vettori (punto 3/3); cercate nella Carta della Regione Abruzzo un solo impegno in questo senso !(non una realizzazione che sarebbe troppo , ma solo un timido accenno).

Addirittura Trenitalia costruisce gli orari in modo da impedire le coincidenze tra gli stessi treni, come può interessarsi a raccordarsi con altri vettori !

Abbiamo documentato in altre circostanze che nella stazione di Pescara P.N i treni regionali provenienti dal sud, arrivano subito dopo la partenza del regionale in partenza per Sulmona/Roma. Proprio per impedire la coincidenza. Noi capiamo che il gestore del servizio possa trovare un problema nel'organizzare la coincidenza, ma i cittadini pensano il contrario: loro delle coincidenze hanno bisogno per viaggiare; e le nostre istituzioni politiche dovrebbero raccogliere le ragioni dei nostri concittadini, più che quelle dei gestori dei servizi.

Le Carte dei Servizi proposte da Trenitalia in Abruzzo (e non solo), son o dettate più da un obbligo, che da un vero bisogno di stabilire un proficuo legame con i viaggiatori. Altrimenti le Carte saprebbero raccogliere la sfida posta dalle esigenze dei pendolari, e non essere le attuali banalissime "descrizioni dell'offerta".

E anche quando "si impegnano a garantire pienamente il diritto all'informazione. A favorire le occasioni di confronto, a valutare le critiche, le proposte e i suggerimenti dei clienti e delle Associazioni dei Consumatori" (pag. 4 della Carta), sarebbe da capire di cosa si parla. Visto che da anni la Direzione del Trasporto Regionale non si confronta più con le Associazioni dei consumatori; avendo cancellato anche quell'unica occasione di confronto che si verificava un tempo, prima dell'entrata in vigore dei nuovi orari.