

Treno Club Savona - Comune di Quiliano

Il servizio ferroviario regionale: costruire una ferrovia per tutti

Giorgio Stagni



Quiliano (SV), 23.3.2012

Una ferrovia eco-compatibile



Perché ci occupiamo di ferrovia e di trasporto regionale?

Semplicemente perché la ferrovia è "di più": più ecologica, più utile, più globalmente efficiente per i suoi utenti e per i cittadini.



Contenuto - Le idee

- L'eredità
 - *la ferrovia tradizionale*
- Dove stiamo andando
 - *le regole, i soldi, i rischi*
- Il progetto
 - *muovere persone / a ciascuno il suo treno*
 - *hardware e software*
 - *risultati*



Treni ordinari in un paesaggio speciale



Treni ordinari in un paesaggio speciale



**Risaie della
Lomellina**

Linea Pavia-Vercelli,
1882



Treni ordinari in un paesaggio speciale



ALn 668-121, Vello (BS), 24/7/2010 - Silvia Adornio

Lago d'Iseo

Linea Brescia – Iseo
– Edolo
(Ferrovienord) 1907



Treni ordinari in un paesaggio speciale



E.444R, Manarola (SP), 28/8/2010 - Giorgio Stagni

Cinque Terre

Linea Genova – La
Spezia (1874 – 1920)



Treni ordinari in un paesaggio speciale



Brianza

Linea Milano-Asso
(Ferrovienord) 1879



Treni ordinari in un paesaggio speciale



Alpi Marittime

Linea Cuneo-
Limone-Tenda-
Ventimiglia,
1900-1928



Treni ordinari in un paesaggio speciale



SAD 24, Soprabolzano-Oberbozen (BZ), 11/9/2010 - Giorgio Stagni

Altopiano del Renon - Ritten

Ferrovia Soprabolzano-Collalbo

Rittnerbahn Oberbozen-Klobenstein (SAD) 1907



Ferrovia e viaggiatori, storie di amicizia



Treno e bagnanti



Riviera di Ponente.

Cervo (IM). Bagnanti in spiaggia. Il treno che passa.

Perché fra due anni non ci sarà più nulla, né il treno, né la stazione, né alcun panorama per i viaggiatori?

E.464, Cervo (IM), 7/8/2010 - Silvia Adorno



Tutti prendono il treno!



Vernazza, Cinque Terre (SP)

Una ferrovia "nel posto giusto", stracolma di utenti.

Sottopasso, no grazie



Gottenheim (Baden-Württemberg)

Un cancelletto automatico sostituisce il sottopasso, segnalando quando è possibile attraversare i binari.

C'è anche una mamma con il passeggino: l'attraversamento a raso è *enormemente* più comodo e veloce del sottopasso e *non* è meno sicuro.



Dentro la città



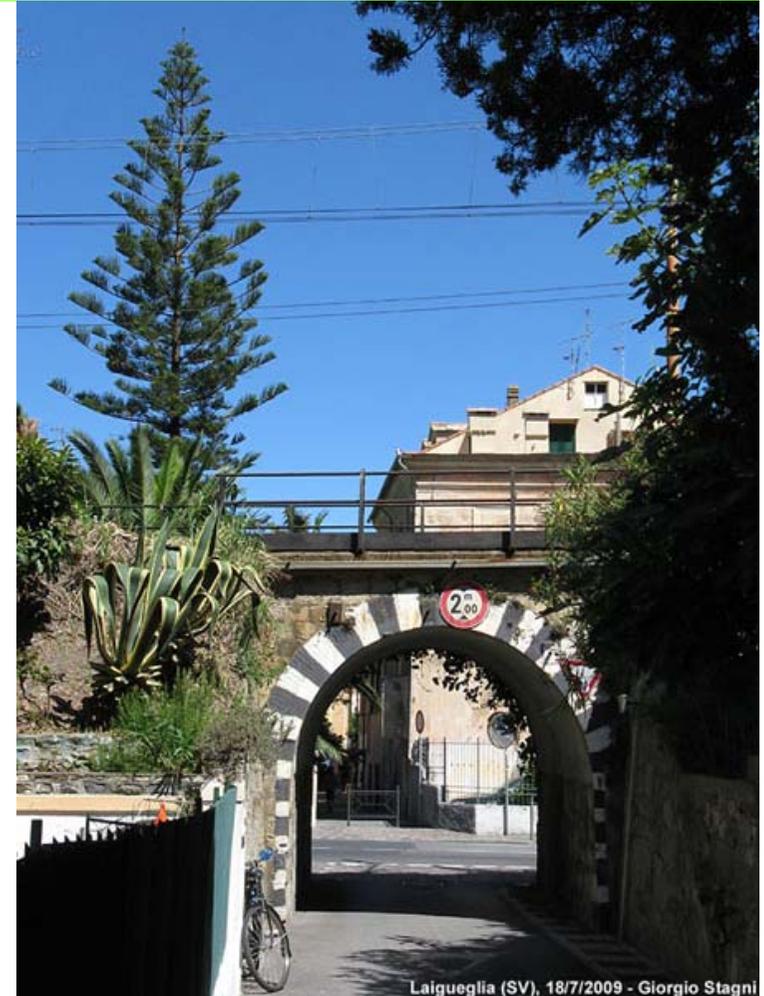
Como, "città murata"

Linea Milano - Como
Lago (Ferrovienord),
1885.

L'ultimo kilometro di
linea attraversa la città
e arriva fino in riva al
lago.

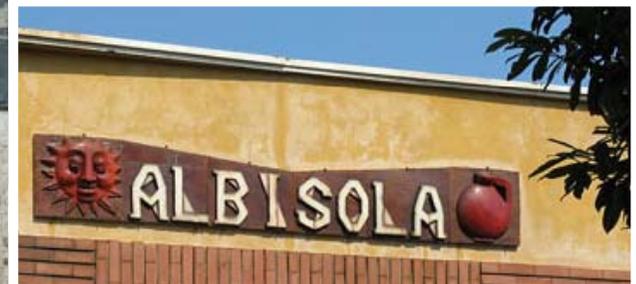


Se questa è una barriera...



A Laigueglia (SV), **13 sottopassi in meno di 600 metri** assicurano un'assoluta "permeabilità" della linea ferroviaria. Le loro strutture in pietra (1872) si inseriscono con sorprendente coerenza formale nel tessuto urbano.

Una grande "biodiversità"



La ferrovia e il mondo intorno



Si trasformano i viaggiatori, si trasformano i treni



Estate 1981

L'Espresso 349 Cerbère - Roma ha appena incrociato il Diretto 246 Wien - Marseille.

La Riviera è percorsa da numerosi treni internazionali, affollati di viaggiatori.

Nonostante sia il 22 agosto, l'Aurelia non ha quasi alcuna macchina in sosta.



Si trasformano i viaggiatori, si trasformano i treni

Estate 2010

Nessun treno internazionale percorre più la Riviera.

E' scomparso il livello di servizio intermedio tra l'Intercity e il regionale che fa pressoché tutte le fermate da Ventimiglia a La Spezia.

L'Aurelia è un unico parcheggio per tutto luglio e agosto.

La ferrovia c'entra qualcosa in questo?



ALe 801, Laigueglia (SV), 15/8/2010 - Giorgio Stagni



La ferrovia come “caposaldo” attorno a cui è cresciuto di tutto



Riviera di Ponente

Laigueglia (SV)

Fioritura di oleandri
sullo sfondo del golfo di
Alassio, estate 2010.



La ferrovia come “caposaldo” attorno a cui è cresciuto di tutto



Stesso posto, stessa estate, guardando un po' più in là.

Intorno al binario, solo un parcheggio infinito (che in questo caso ha occupato anche lo spazio già destinato al binario di incrocio).



Concorrenza sleale?

Un treno regionale Savona-Ventimiglia impiega appena 5 minuti da Diano ad Oneglia. Ma di treni che fermano in tutte le stazioni, ce n'è meno di uno ogni due ore, e spesso non di domenica. Così il treno, *che potrebbe competere*, si trova perdente, una goccia in mezzo al mare di chi si muove durante l'estate.



Le 801/940, Imperia Oneglia, 14/8/2009 - Giorgio Stagni

Ma si può forse dire che abbia vinto l'auto, che impiega un quarto d'ora per fare un kilometro di lungomare? E quanta parte della sconfitta del treno è legata a *come è gestito* quel binario semplice?

Un sistema di trasporto *in cui perdono tutti* è prima di tutto una grande sconfitta per i cittadini.

Die Bahn verbindet.



La ferrovia unisce?



Fuori dalla mia vista. La fine di un'amicizia

IL PROGETTO DI INTERRAMENTO DELLA FERROVIA Il Giorno Monza e Brianza 2/4/2008

Riunificare Sesto con un tunnel per treni

Il Comune studia l'ipotesi, a lungo trascurata: «Tentiamo il salto di qualità»

Gabriele Albertini «Le rotaie funzionano bene, ma sottoterra. La Circle Line? Un intervento di transizione»

«Basta tram, in superficie solo ecobus»

«Interriamo i binari ferroviari a Seveso»

La rivoluzione urbana parte dal riutilizzo del sedime FNM, della stazione e del passaggio a livello. Sindaco e assessore: «Siamo pronti»

Interramento, via i binari la città può rinascere

CASTELLANZA

Rivolta contro il quarto binario

VANZAGO (M. Piz) «Murati vivi? No grazie».



Una ferrovia che sparisce è "per sempre"



Ferrovia Adriatica

Tratta Ortona-
Casalbordino (1864,
chiusa nel 2005)

Autunno 2005



Una ferrovia che sparisce è "per sempre"

Autunno 2006. Il bianco abbagliante della massicciata nuda. La stazione di San Vito FS, abbandonata un anno fa, è diventata un deserto di pietra. Un deserto di fronte a un mare bellissimo, l'Adriatico lucente al sole. Adesso ci sono solo sassi.



Abbiamo perso qualcosa. Ancora una volta. Forse senza che molti se ne siano accorti. Forse senza che nessuno si sia domandato perché.



Il Paese del Cemento



Genova Pra

Nuova linea per
Ovada,
sovrappasso sulla
via Aurelia.

Era proprio il
meglio che si
potesse ottenere?



L'Italia si prepara al silenzio



Montaggio barriere antirumore, Melzo (MI), 14/5/2008 - Giorgio Stagni

Montaggio delle barriere antirumore sulla Milano-Treviglio

Barriere presso una scuola elementare (Milano Bovisa)



FN Milano Bovisa, 14/2/2009 - Giorgio Stagni

L'opposizione al quadruplicamento della Rho-Gallarate è stata per la prima volta anche **opposizione alle barriere antirumore**: la popolazione non voleva il quadruplicamento *perché avrebbe comportato le barriere*.

Questo è importante:

- in negativo, perché ha mostrato che le barriere vengono percepite come "ineluttabili"
- in positivo, perché fa sperare che questa ineluttabilità possa essere scalfita "dal basso"

Le ferrovia è:

- Un grande patrimonio italiano
- Eco-compatibile
- Una “storia tecnologica” di cui andare fieri
- Una testimone involontaria del paesaggio che si trasforma
- Persino un argine alla speculazione edilizia
- Un modo intelligente per muovere persone. Non solo pendolari

Che cosa sarà la ferrovia?



Una ferrovia per tutti

La ferrovia non funziona “da sola”, né “per magia”.
Funziona se si rispettano alcune regole.



In questo modo la ferrovia è realmente un bene per tutti.



La ferrovia: attori e denari



La ferrovia: i ruoli

Gestori dell'infrastruttura

- Circolazione (capistazione)
- Manutenzione binari, stazioni, linee elettriche
- Definizione orari
- Informazioni al pubblico
- Pulizia (stazioni)

RFI

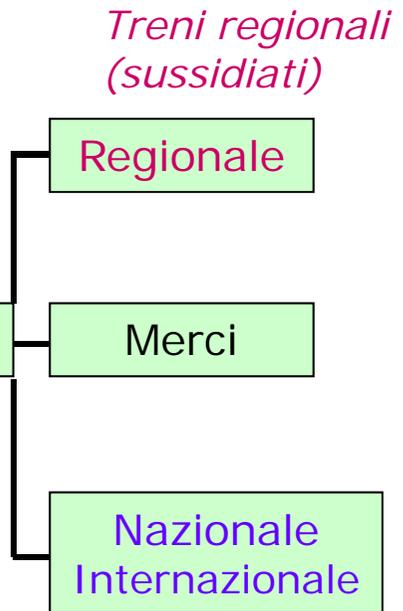
Holding

FS

Imprese ferroviarie

- Condotta treni (macchinisti, capitreno)
- Manutenzione treni
- Pulizia (treni)

Trenitalia



*Intercity (sussidiati)
Frecciarossa,
argento, bianca (di mercato)*

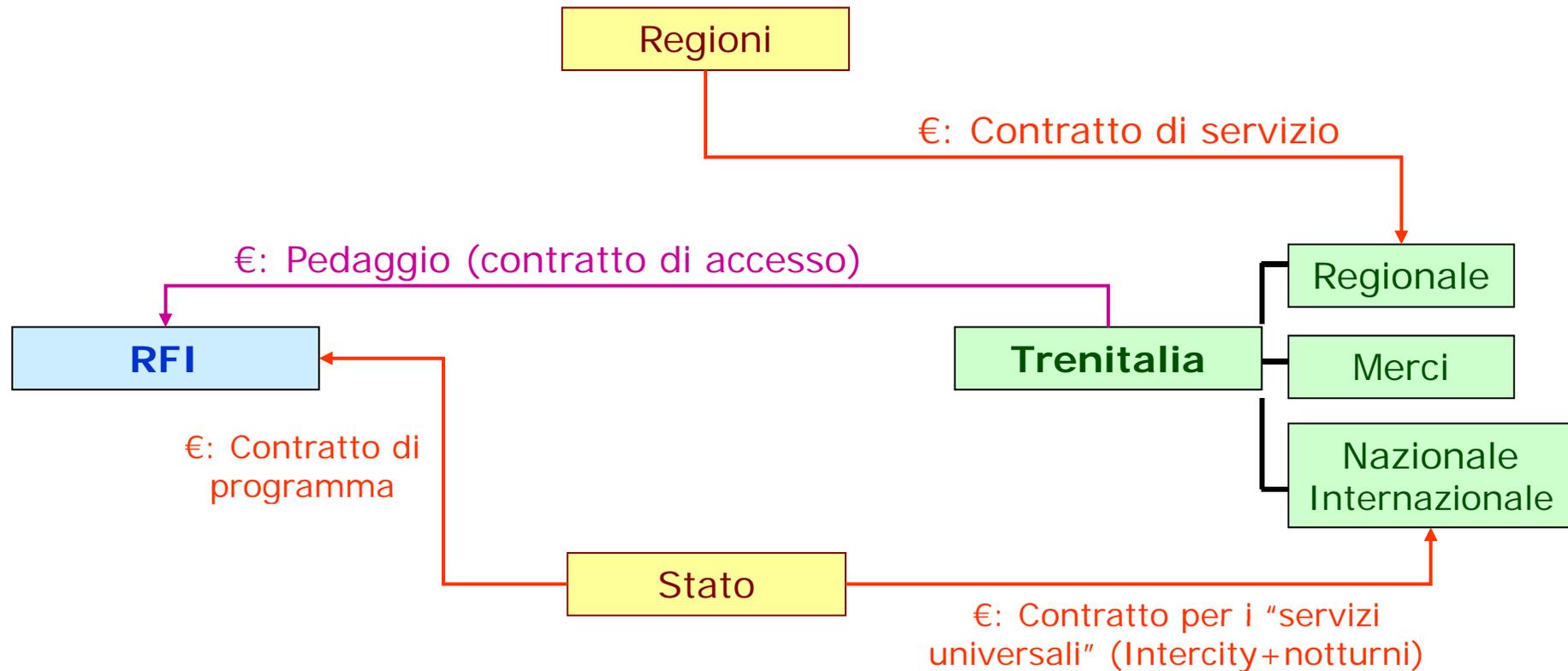


La ferrovia: i contratti e i pagamenti

Gestori dell'infrastruttura

Enti pubblici

Imprese ferroviarie



La ferrovia: i sussidi

- **Nessun servizio regionale è in grado di sostenersi con i soli proventi dei biglietti: è sempre subsidiato**, non solo in Italia ma in qualunque parte del mondo
- Il sussidio pagato dalle Regioni copre i costi di Trenitalia e la quota che la Legge destina a RFI (il *pedaggio*)
- I contratti nel loro complesso dovrebbero arrivare a **coprire il 35% dei costi con i biglietti**
- Gli introiti delle linee più importanti "sostengono" le linee minori. *Questo è assolutamente normale e rispetta la legge* (che impone un vincolo al contratto nel suo complesso)

Esempio

- Costo: **15 euro al km** (circa 10,5 di sussidio e 4,5 dai biglietti)
- Una corsa di 50 km, costa a Trenitalia $15 \times 50 = 750$ euro e la Regione paga mediamente un sussidio di $10,5 \times 50 = 525$ euro
- In un anno il sussidio vale $525 \times 365 = 190.000$ euro
- Se su una linea ci sono 20 corse: **3,8 milioni di euro all'anno**
- Un contratto di servizio regionale vale mediamente **100 milioni all'anno** (dai 23 della Basilicata ai 290 della Lombardia)



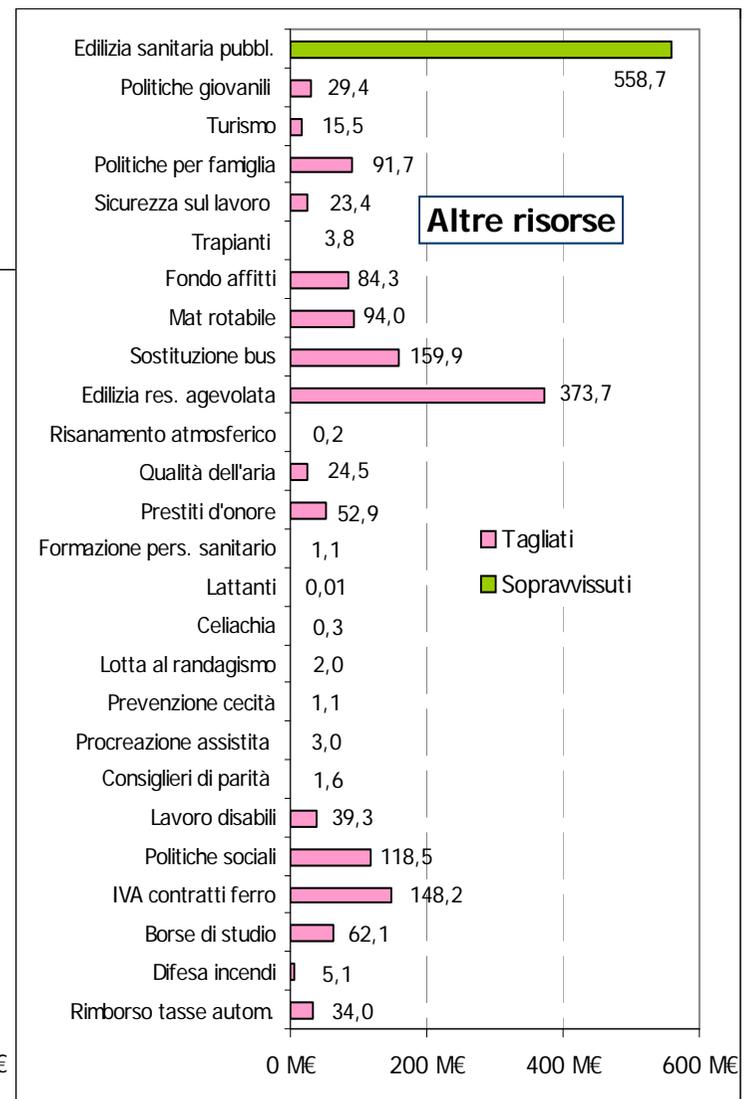
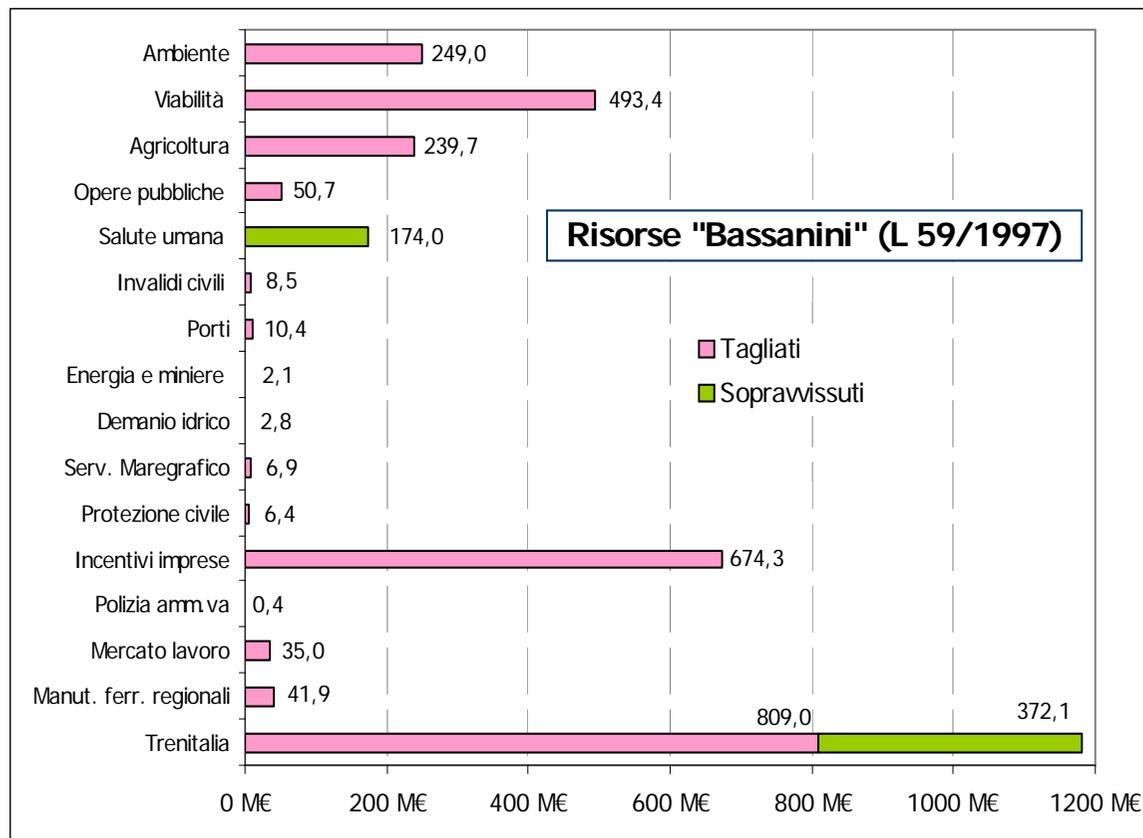
Una riforma a metà - Precariato ferroviario

- Nel **2000** i servizi regionali sono “spacchettati” alle Regioni.
- Dal **2001** i **contratti di servizio** sono stipulati tra Regioni e Trenitalia.
- Le Regioni a statuto ordinario si dividono una torta di **1222 M€/anno**, che resta immutata fino al 2008.
- I **bilanci regionali** non aggiungono alcuna risorsa propria, salvo le eccezioni di Toscana, Lombardia e pochi altri casi minori.
- Il *framework* normativo non è stato pensato per una ferrovia “in divenire” e solo poche Regioni (Toscana, Lombardia, Alto Adige) provano realmente a **programmare i servizi**.
- Teoricamente i servizi andrebbero **messi a gara**, ma nessuno risolve la questione del **materiale rotabile** (*barriera all'ingresso* per i nuovi operatori).
- Nel 2009, con tre leggi – il cosiddetto *pacchetto del monopolista* – lo Stato assicura a Trenitalia:
 - risorse non destinabili a nessun altro concorrente (L 2/2009)
 - contratti da 6 anni (L 33/2009)
 - la cancellazione dell'obbligatorietà della gara (L 99/2009)
- A **metà 2010** il D.L. 78/2010 taglia 4000 M€ alle Regioni per il 2011 e 4500 dal 2012 e riporta la scure dei **tagli su tutto il TPL**.



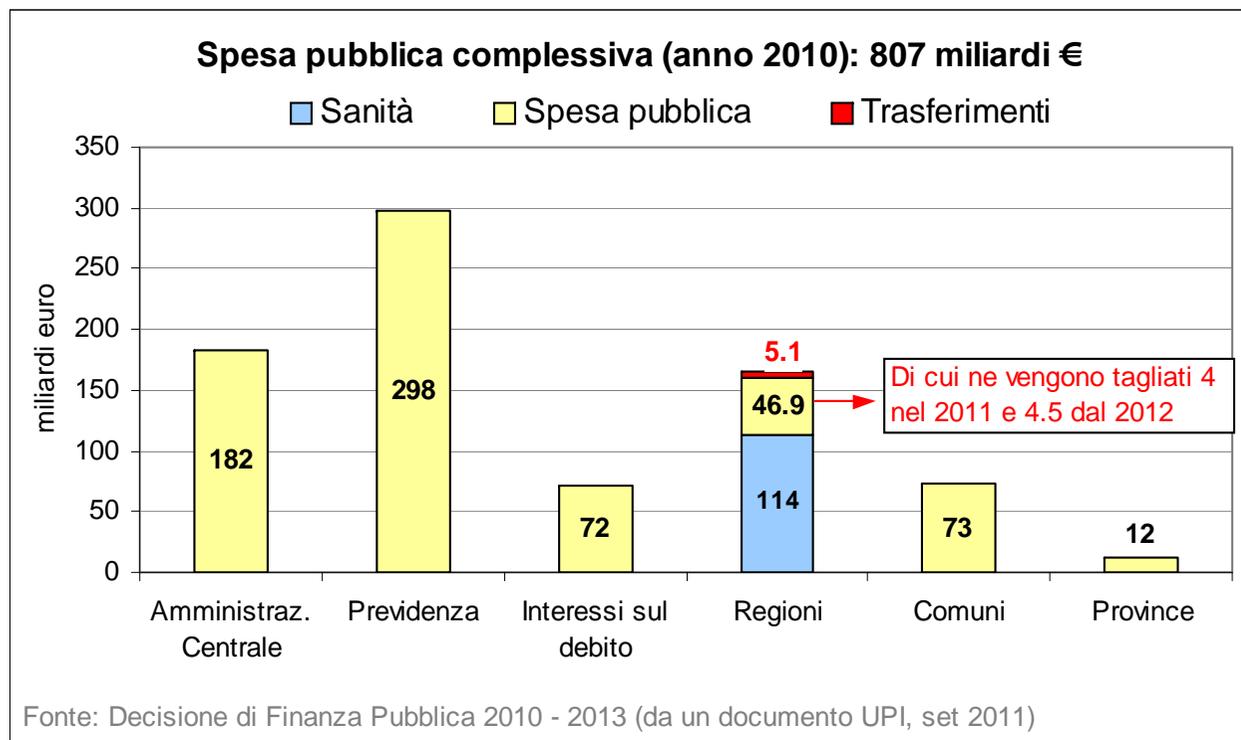
I 42 settori tagliati (2011)

- **Taglio totale: 4 miliardi su 5,1**
- 2 settori non tagliati
- 1 settore tagliato per due terzi (Trenitalia)
- 39 settori azzerati



Il taglio dei trasferimenti e la spesa pubblica

- Il DL 78/2010 è stato impostato e applicato in modo da **tagliare solo i "trasferimenti"**, che vengono ridotti del 78% (taglio di 4 miliardi su 5,1)
- I trasferimenti rappresentano però solo una **percentuale modesta** della spesa delle regioni (e dell'intera spesa pubblica italiana).
- L'elenco dei settori colpiti diventa sostanzialmente **casuale** (es. *Trenitalia sì, ferrovie regionali no*) e imporrebbe una **revisione complessiva** dei bilanci delle Regioni, ma queste sono assolutamente impreparate a svolgere un lavoro simile.



Hardware & software: un'idea che viene da lontano



Il trasporto pubblico è fatto di *hardware* e di *software*

Nel 1980 arrivano le **carrozze a due piani** "Casaralta" di modello francese: 150 posti a sedere... un po' sacrificati, ma porte ampie e vestiboli spaziosi.



E' il primo pezzo di "**hardware**" della ferrovia... in attesa di un "**software**" ancora di là da venire (e anche di tanto altro hardware, prima di tutto il Passante).



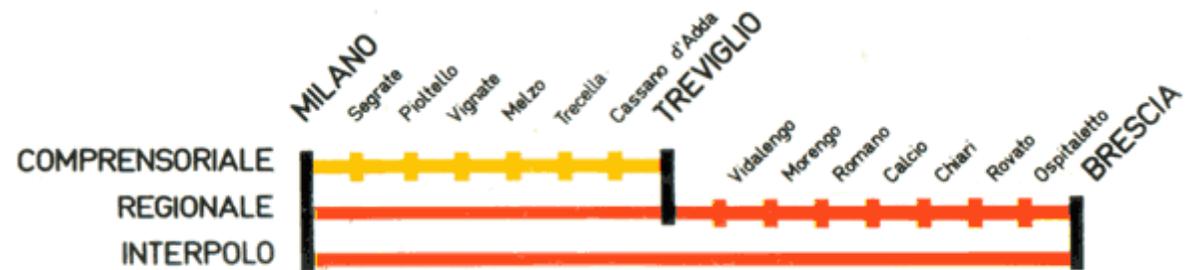
Un'idea che viene da lontano

Il Piano dei Trasporti della Regione Lombardia del **1982** identificava già le differenti **gerarchie** di servizi per la mobilità lombarda:

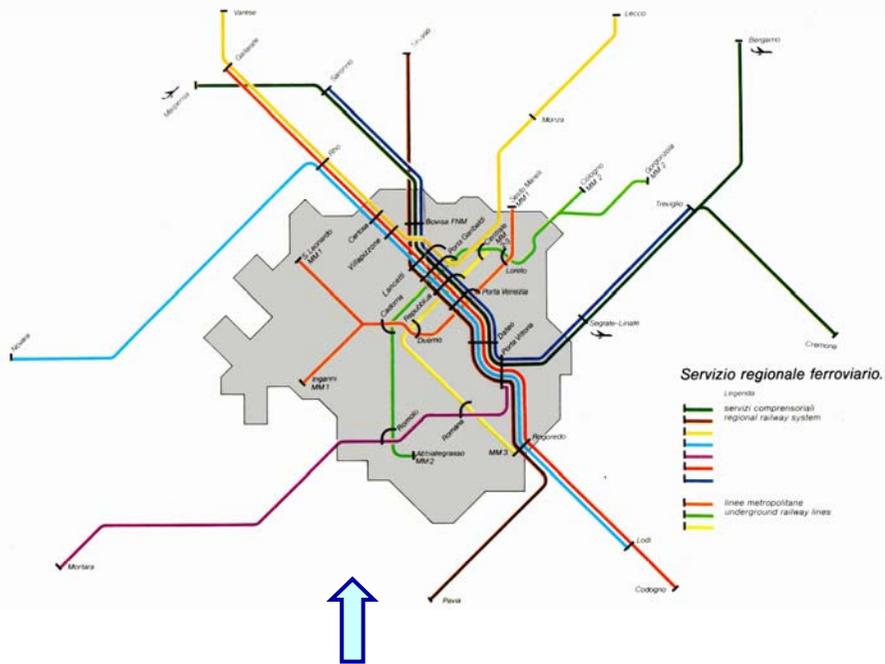
- “**il servizio comprensoriale** [oggi le *Linee S*], per le zone più prossime a Milano con fermata in tutte le stazioni e passaggi a intervalli regolari (fino a 15 minuti)”
- “**il servizio regionale**, per collegare Milano con le zone decentrate, saltando le fermate dei treni comprensoriali e fermandosi nelle altre stazioni”
- “**il servizio interpolo**, per collegare tra loro senza fermate intermedie le principale città lombarde”



Depliant divulgativo del 1982 (da cui sono tratte le definizioni dei servizi)

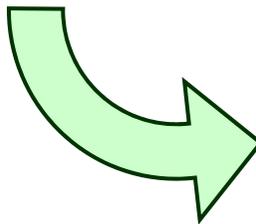


Ieri e oggi



1986: la programmazione

*In mezzo:
un quarto di secolo.
Perché?*



2011: la realizzazione



L'*hardware* della ferrovia: va aggiornato!

1982-2008: viene costruito il **Passante ferroviario**

2005-2009: arrivano le altre infrastrutture:

- **Quadruplicamenti** Milano Bovisio-Cadorna, Milano-Treviglio
- **Raddoppi** Treviglio-Bergamo, Carnate-Lecco, Milano-Albairate, Saronno-Busto Arsizio
- **Alta velocità** per Bologna e Torino
- 12 nuove **stazioni** in area suburbana

2007-2011: entrano in servizio **105 nuovi treni** :

- **78 TSR** a due piani (ad oggi mancano solo gli ultimi 6)
- **6 treni aeroportuali** Coradia
- **19 GTW** diesel Stadler
- **2 ATR** diesel Pesa
- più decine di E.464 e cinque Vivalto

Hardware.

2004-2011: si attiva il nuovo servizio suburbano (**Linee S**)

Software.

L'*hardware* non è garanzia di successo, ma sicuramente una "precondizione" al nuovo modello di servizio e alla realizzazione del Piano del 1982.



Il *software*: costruire un orario ordinato

Solo aggiungendo un “software” adeguato, la ferrovia può essere davvero utile. Il nostro software sono **gli orari dei treni**.

Gli orari in Lombardia sono “**orari ordinati**”:

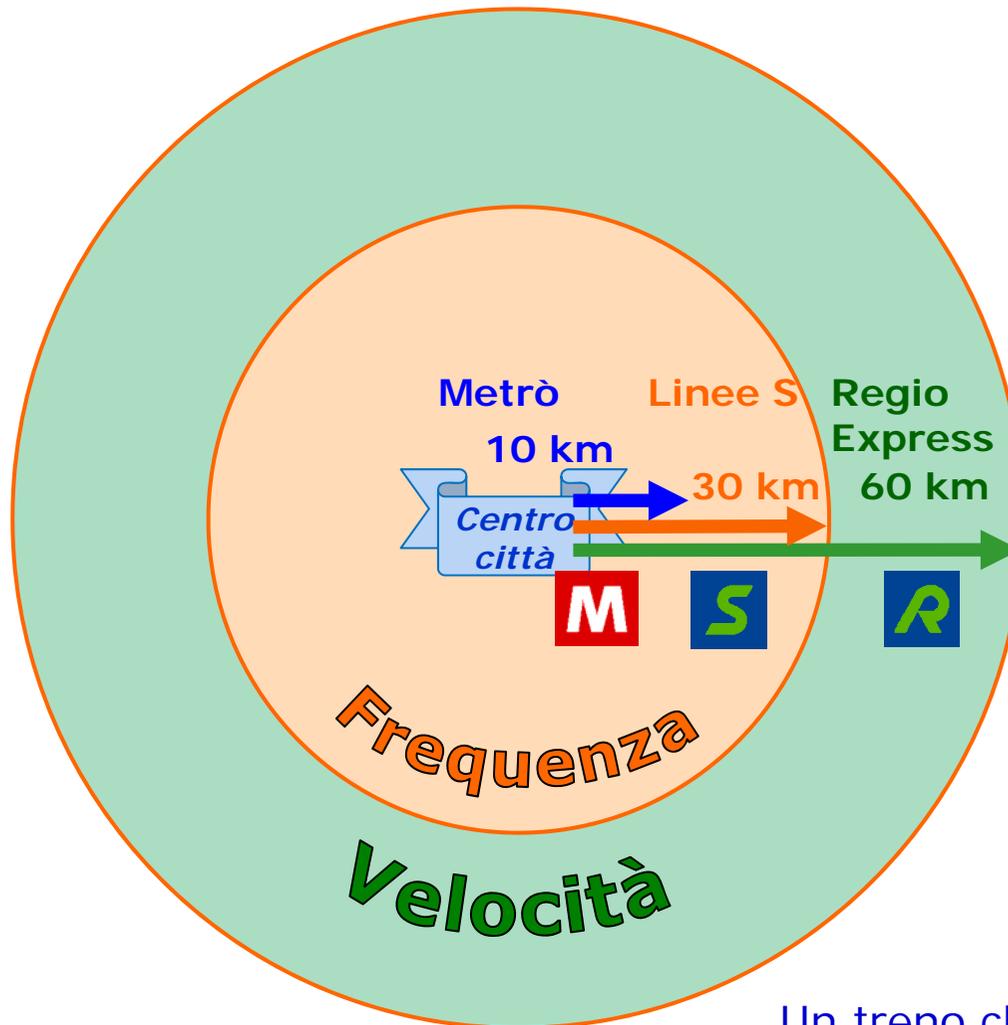
- i treni arrivano/partono da alcune *stazioni nodo*, in orari tali da permettere il **massimo numero di coincidenze**
- tali possibilità si ripetono identiche per **tutto l’arco della giornata** (*cadenzamento*)
- con il **medesimo tempo di interscambio** in entrambe le direzioni (*simmetria*)

Sono anche “**orari strutturati**”:

- come previsto sin dal Piano del 1982, ogni treno “fa il suo mestiere”:
lento/veloce, vicino/lontano
- il percorso, il numero di fermate, la velocità e la frequenza non escono a caso ma sono *scelte progettuali* legate tra loro



Un sistema strutturato e ordinato...



...in grado di dare a ciascuno il servizio per il proprio viaggio

- intensificando la **frequenza** dove più serve (*vicino al centro metropolitano*)
- aumentando la **velocità** dell'offerta dove più serve (*andando verso la periferia*)

Un treno che tenta di fare più mestieri insieme, difficilmente riuscirà a farli bene. Spesso non ci riuscirà affatto.



Semplicità di sistema - Il cadenzamento

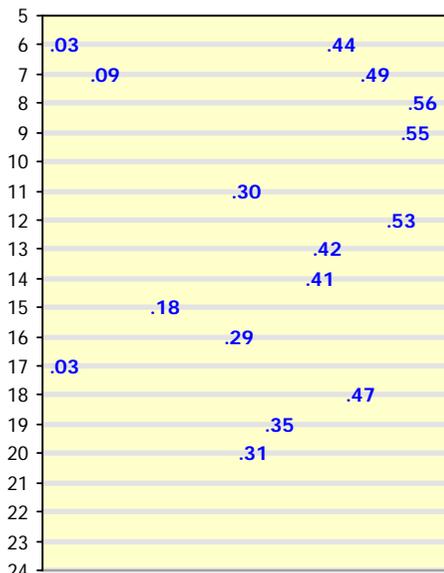
Prima e dopo la strutturazione

Caravaggio (BG)

(linea secondaria a semplice binario)

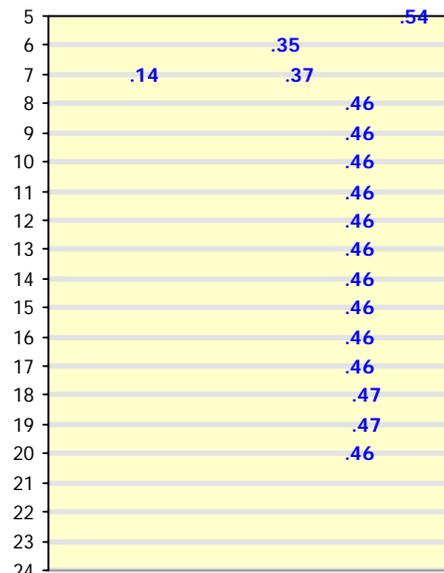
Prima

Caravaggio - 18/10/2007
(verso TREVIGLIO)

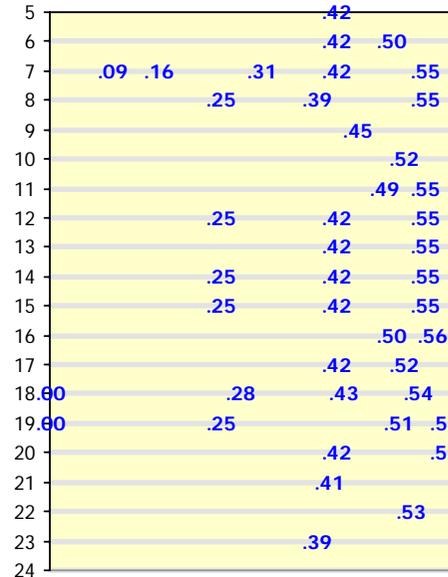


Dopo

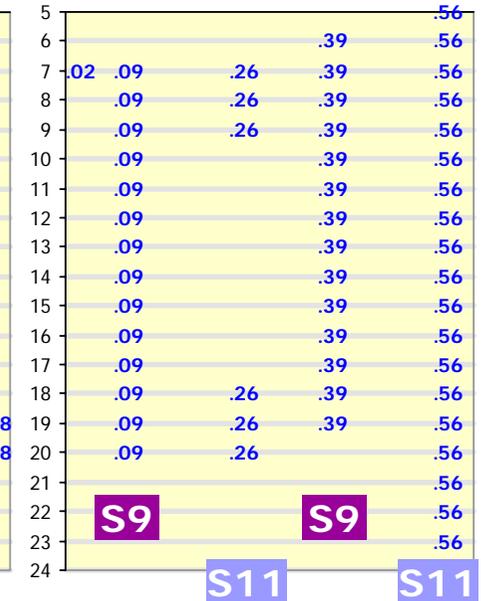
Caravaggio - 19/10/2011
(verso TREVIGLIO)



Desio - 24/10/2007
(verso Lissone-Muggio')



Desio - 24/10/2011
(verso Lissone-Muggio')



Prima

Dopo

Desio (MB) (linea suburbana)

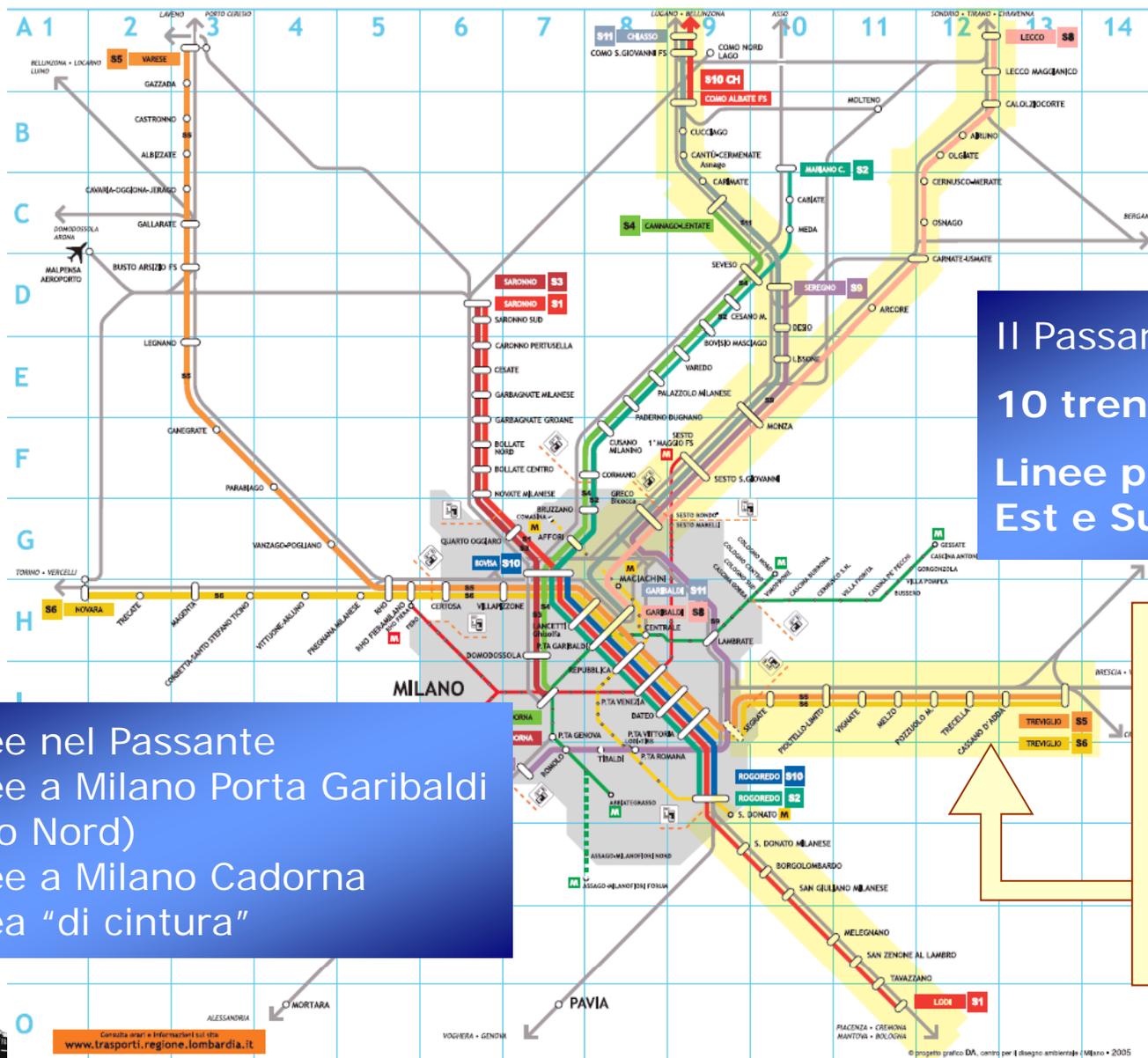
Il cadenzamento è **un'unica risposta** per le linee principali e per quelle secondarie. *Con o senza aumento del numero di corse.*

Le linee S: una metropolitana per l'area metropolitana

- **12 linee** suburbane organizzate come una metropolitana intorno a Milano
 - ✓ “Linee chiamate per nome”
 - un **numero** per ogni linea
 - lo stesso percorso, la stessa frequenza, le stesse fermate
 - ✓ presenti **tutto il giorno e tutti i giorni** dell'anno
 - ✓ con **interscambi coordinati** con gli altri treni e con i bus
 - informazione e comunicazione unificata (servizio “riconoscibile”)
 - una **tariffa unificata** per tutto il servizio ferroviario regionale
-
- **Le prime Linee S sono in servizio da dicembre 2004**
 - **A dicembre 2011 con la S13 Milano Passante – Pavia il progetto è sostanzialmente completo!**



Linee S, dicembre 2009: verso il compimento



Il Passante di Milano:
10 treni per ora e direzione
Linee prolungate verso
Est e Sud

Il quadruplicamento
di Treviglio è la
"condizione
hardware" per far
coesistere Linee S
ogni 15 minuti con
servizi a lunga
percorrenza

5 linee nel Passante
2 linee a Milano Porta Garibaldi
(verso Nord)
2 linee a Milano Cadorna
1 linea "di cintura"



0
Consulenza area e informazioni sul sito
www.trasporti.regione.lombardia.it

© progetto grafico DA, centro per il disegno ambientale Milano • 2005

Linee R...per tutta la regione

- ❑ **nuove infrastrutture** intorno a Milano (raddoppi e quadruplicamenti)
- ❑ **nuove linee S** a servizio delle stazioni suburbane

I treni regionali non devono più fermare nelle stazioni "S"

E' possibile riorganizzare i treni regionali così da ottenere **un servizio più veloce per tutta la Regione**

→ **Regionali**: per spostarsi velocemente verso Milano

es. Brescia-Treviglio e poi diretto a Milano; Varese-Saronno e poi diretto a Milano, ecc.

→ **RegioExpress**: per collegamenti veloci tra le principali città

da Milano per **Lecco-Sondrio, Cremona-Mantova, Bergamo, Brescia-Verona, Varese, Como** (Torino, Genova e Bologna con treni a contratto delle Regioni confinanti)

I RegioExpress sono la vera "offerta di pregio" e l'unico modo per non ridurre il trasporto regionale al solo ruolo di trasporto pendolare!



... e per l'hardware, ci si può anche adattare!



EB.740-11, Cusano Milanino (MI), 20/10/2007 - Giorgio Stagni

Linea S4 svolta nel 2007 con elettromotrici EB 740 degli anni '50.



TSR R6.058 - Paderno Dugnano(MI); 23/10/11, Lorenzo Banfi

Linea S4 svolta oggi con i nuovi treni TSR a due piani.

La linea **S4** Milano Cadorna - Seveso - Camnago è nata nel 2004 con frequenza **30 minuti per tutto il giorno, tutti i giorni**.

Inizialmente si effettuava anche con treni degli anni '50... ma in questo caso l'importante era lanciare il software! L'hardware sarebbe venuto a tempo debito.



Un servizio riconoscibile a prima vista

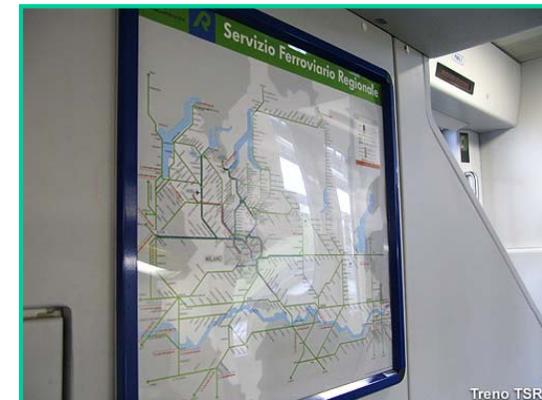


← A terra

A bordo →



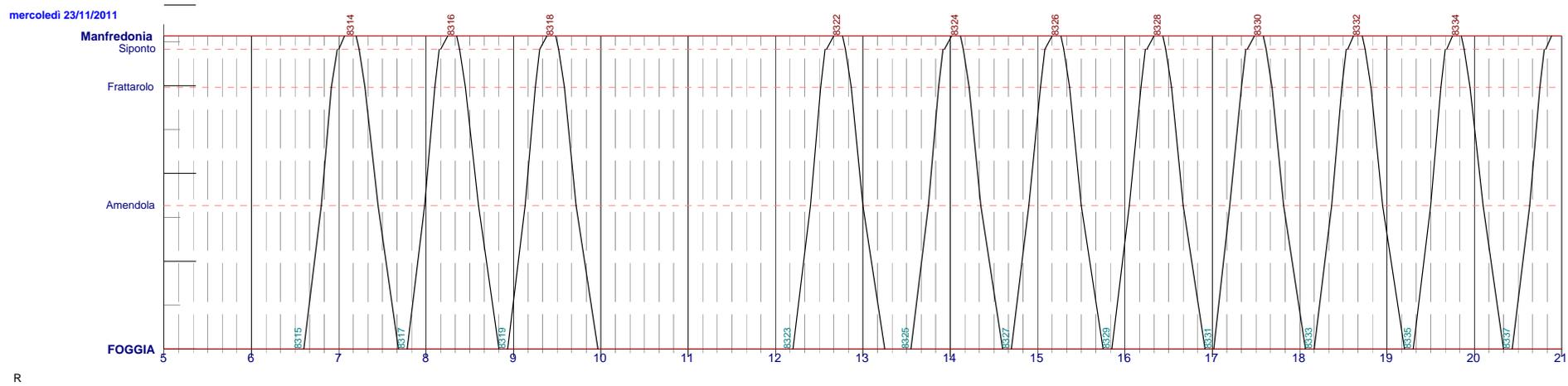
linea	destinazione	orario
train	destination	time
R	10805 BERGAMO	07:21
R	23080 CARNATE USM.	07:25
R	5384 VARESE	07:30
R	20407 PIACENZA	07:30
S11	10842 CHIASSO	07:38
S8	10550 LECCO	07:49
R	10757 CARN.-BERG.	08:02
R	5129	



Disegnare l'orario



Il modo "facile" ... fin troppo!



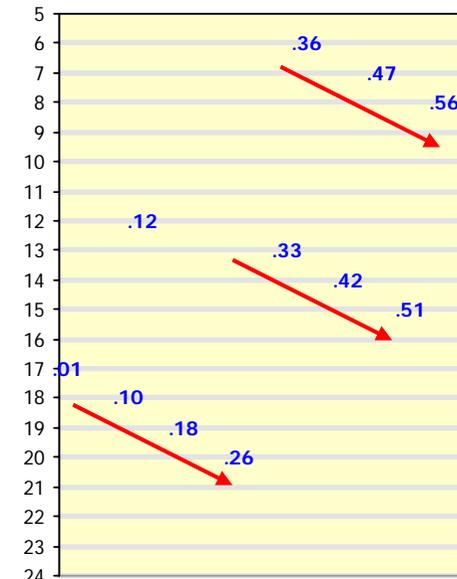
Linea Foggia-Manfredonia

- Un unico treno va avanti e indietro a Manfredonia, con una sosta di pochi minuti in ciascun capolinea
- Massima efficienza nell'uso dei rotabili
- Caso peggiore per i viaggiatori: **impossibile garantire una frequenza costante**, salvo il caso fortunato in cui il tempo di viaggio è leggermente inferiore a 30 (o 60) minuti (e questo non è il caso!)



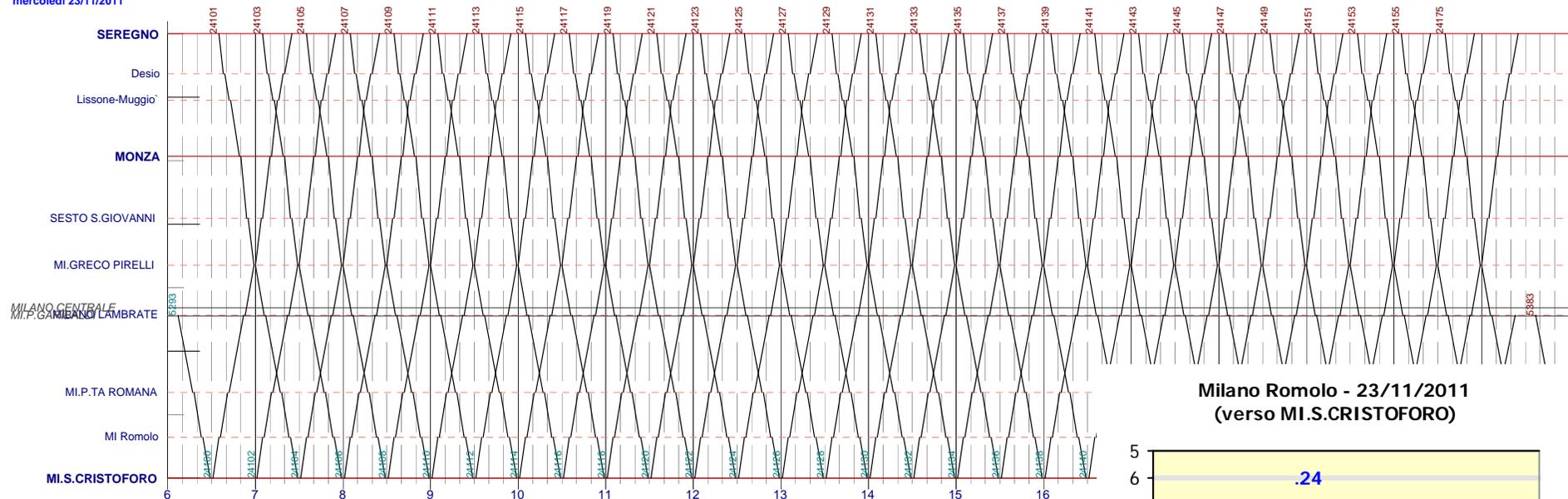
L'ora di partenza "perde" circa 10 minuti ogni corsa

FOGGIA - 23/11/2011
(verso Amendola)



Il modo migliore (secondo noi)

mercoledì 23/11/2011



R

Milano Romolo - 23/11/2011
(verso MI.S.CRISTOFORO)

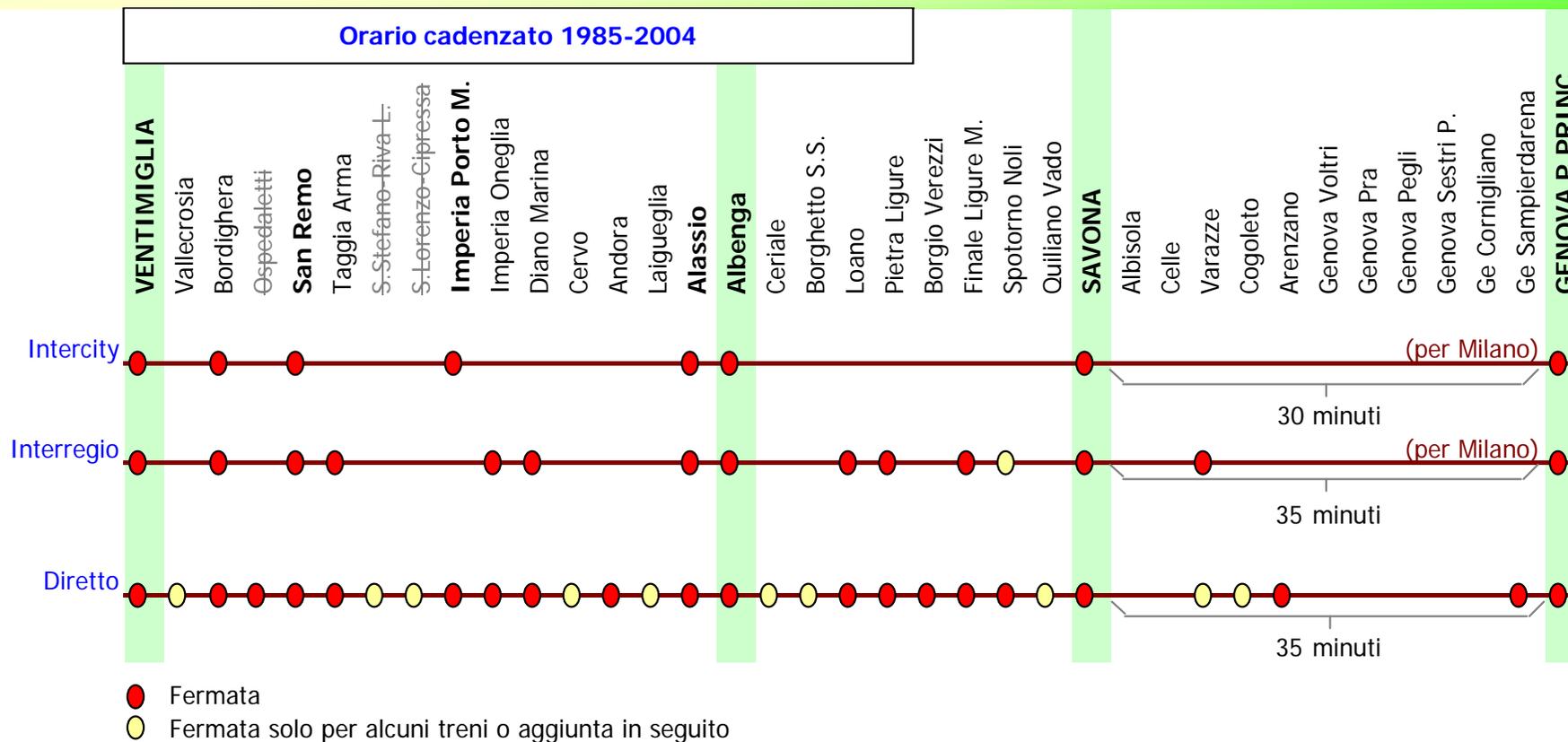
5		
6	.24	
7	.24	.54
8	.24	.54
9	.24	.54
10	.24	.54
11	.24	.54
12	.24	.54
13	.24	.54
14	.24	.54
15	.24	.54
16	.24	.54
17	.24	.54
18	.24	.54
19	.24	.54
20	.24	.54
21	.24	.54
22		
23		
24		

Linea S9 Milano S.Cristoforo-Seregno

- Frequenza costante di 30' per l'intera giornata
- Buona efficienza nell'uso del materiale rotabile
- Caso migliore per i viaggiatori
- L'ora di punta può essere gestita utilizzando composizioni doppie (facile con elettromotrici, più complesso con Locomotiva+Carrozze)



Mettere ordine in un mondo complesso



Linea Genova-Ventimiglia

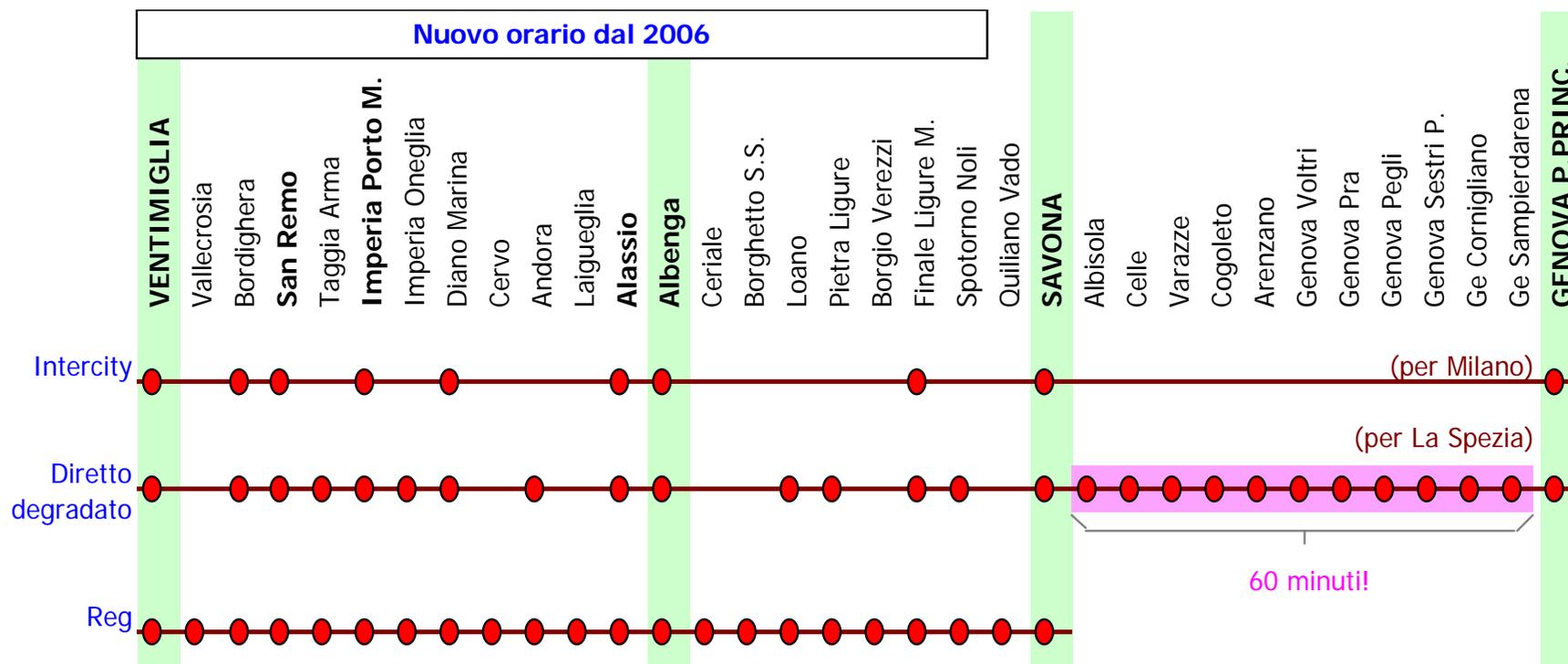
Nel **1985** fa parte della progettazione di orario più "rivoluzionaria" di tutta la storia delle FS: il primo **sistema cadenzato ordinato**

Torino-Venezia + Milano-Ventimiglia

Ad ogni tipo di treno corrisponde un "lavoro" diverso e coerente: lento/veloce, vicino/lontano



In un orario degradato ogni treno "perde il suo mestiere"



Linea Genova-Ventimiglia

A partire dal 2003 il servizio viene progressivamente "degradato" con l'aumento del numero di fermate

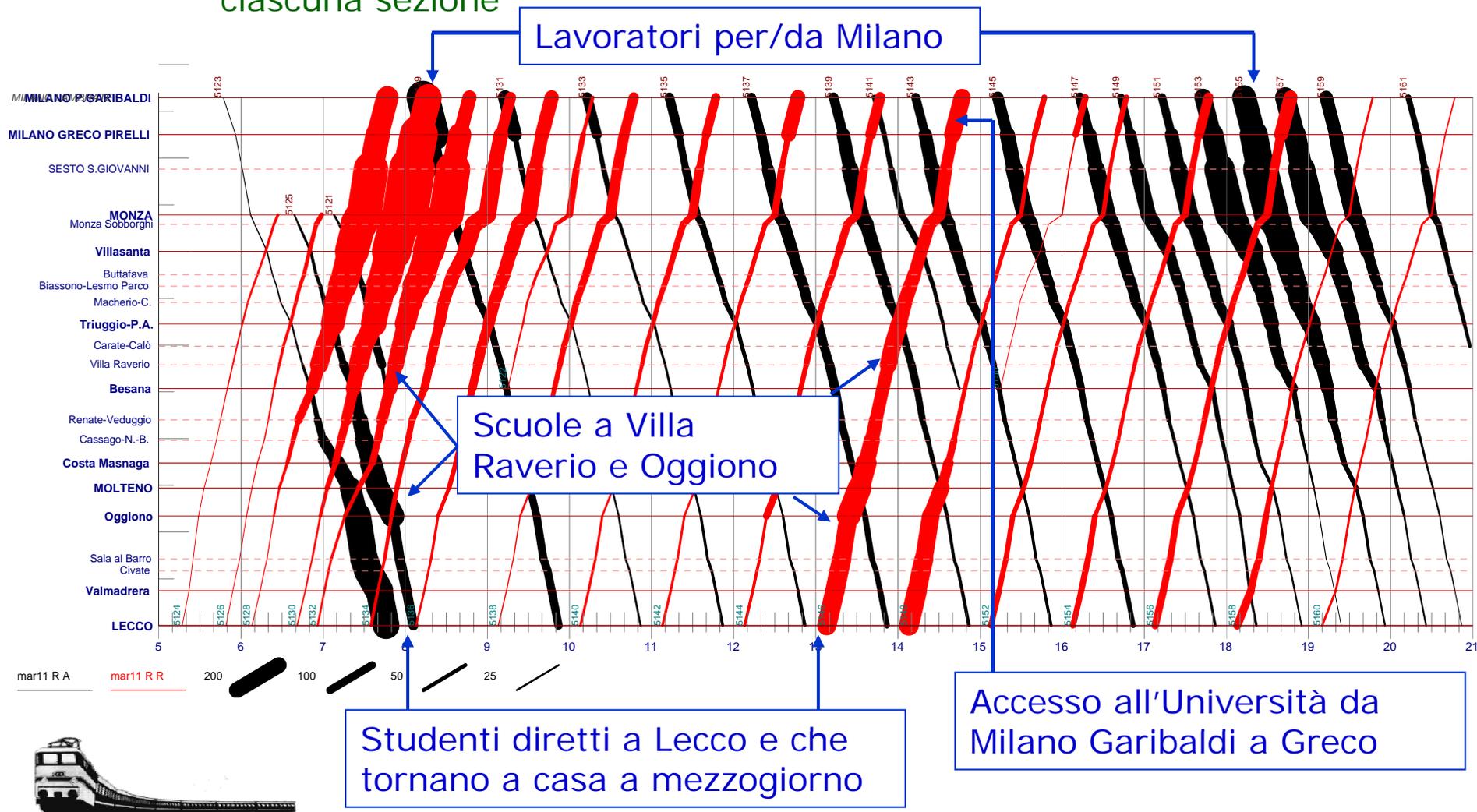
Dal 2006 i treni da Ventimiglia **fanno tutte le fermate** tra Genova e Savona: non c'è più coerenza tra lento/veloce, vicino/lontano



Viaggiatori a bordo (un utile uso degli orari grafici)

Linea Milano-Molteno-Lecco (S7)

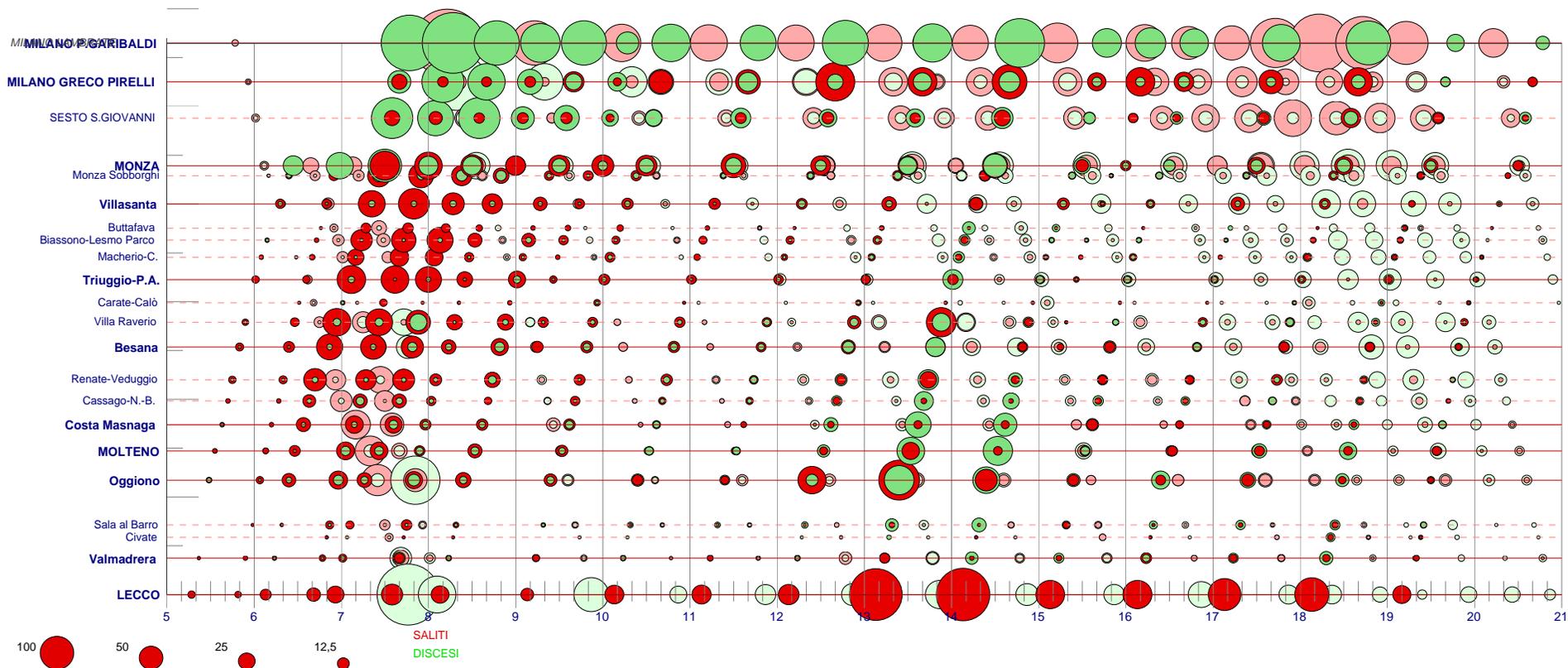
- Lo spessore delle tracce rappresenta il numero di viaggiatori in ciascuna sezione



Viaggiatori a bordo: salire e scendere dal treno

Linea Milano-Molteno-Lecco

- Le aree dei cerchi sono proporzionali ai viaggiatori **saliti** e **discesi** dal treno

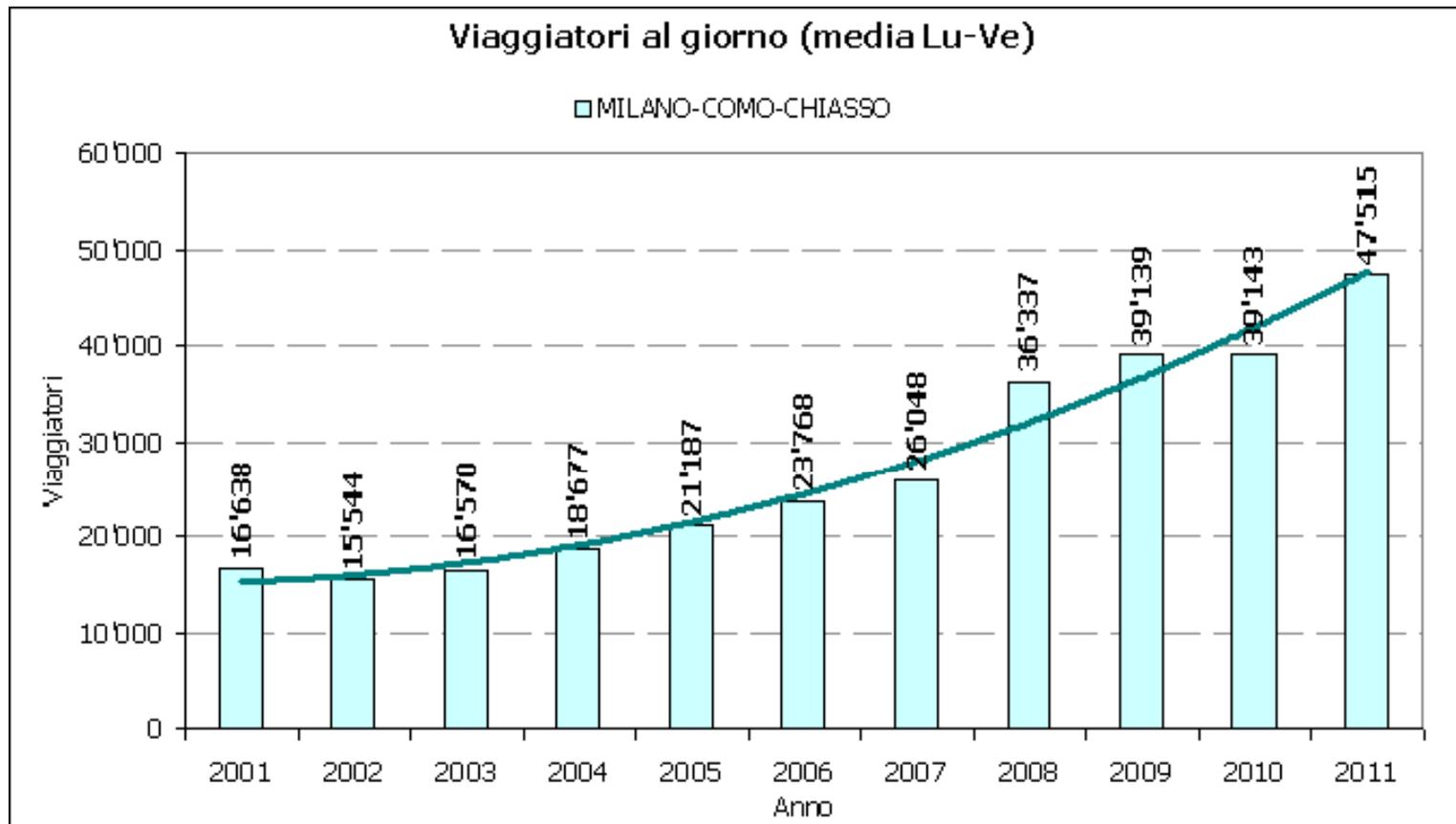


Strutturare il servizio - Anno dopo anno

Il risultato:

Linea Milano-Chiasso 2001-2010:

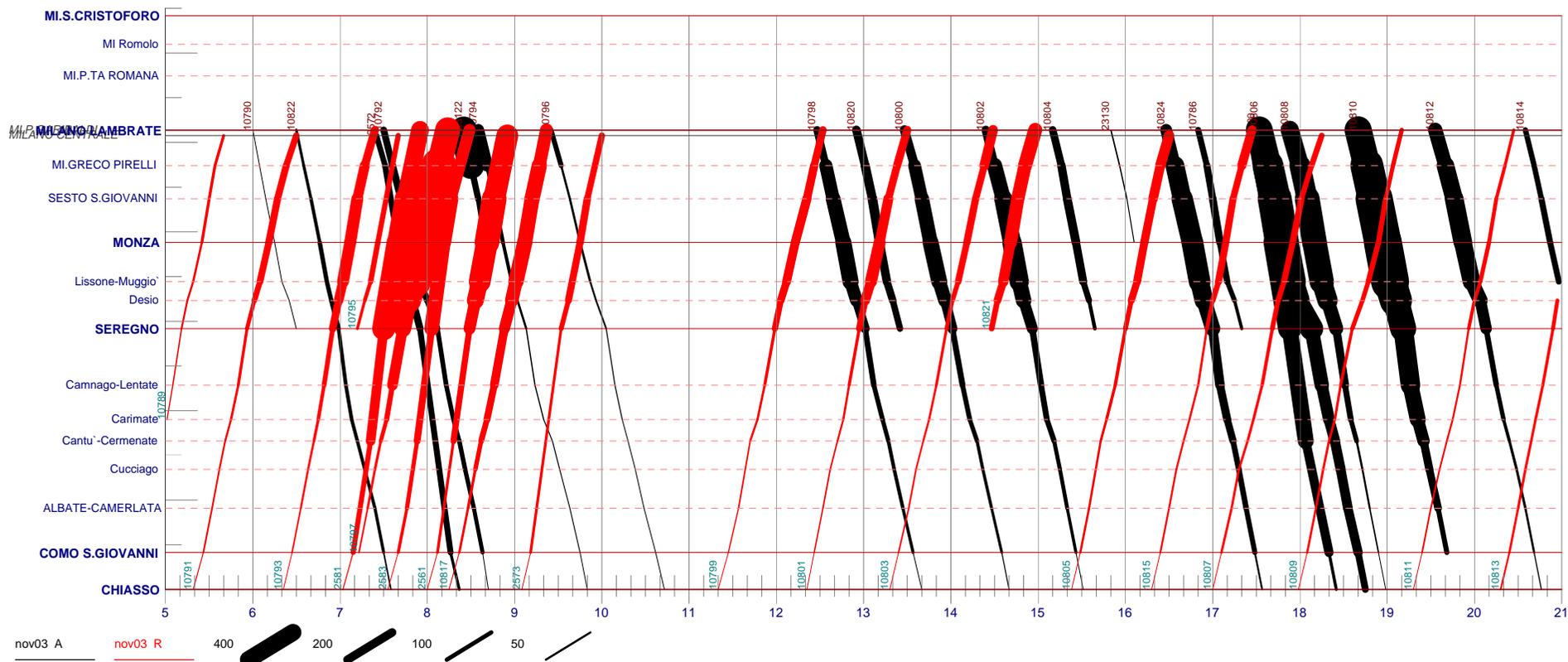
- da 16000 a 47000 passeggeri al giorno = **+185%**



Viaggiatori a bordo - Prima

Lineo Milano-Chiasso, **novembre 2003**

- La linea ha traffico internazionale a lunga percorrenza (Gottardo) ma il servizio regionale non è strutturato.

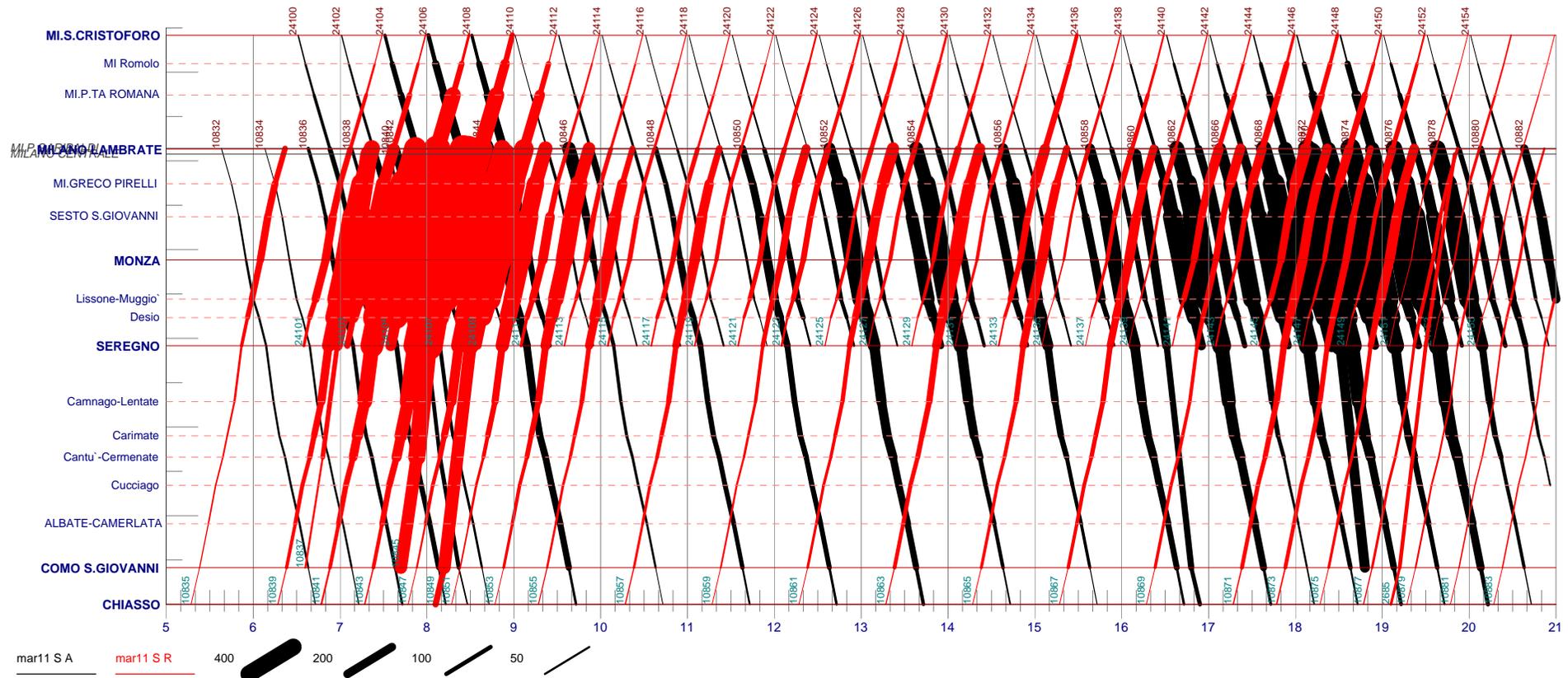


- Treni solo nelle fasce di punta. Assolutamente nulla a metà mattina. Servizio rivolto solo ai "pendolari tradizionali"
- E' difficile aumentare il numero di passeggeri



Viaggiatori a bordo - Dopo

Linea Milano-Chiasso, oggi (marzo 2011)



- **S9** Milano-Seregno ogni 30' tutto il giorno + **S11** Milano-Chiasso ogni 60' (30' nella punta) + Diretti Milano-Chiasso-Bellinzona
- Un'utenza notevole



E se buttassimo via tutto?



Abruzzo e Piemonte: due storie da dimenticare

La trasversale appenninica **Sulmona-Castel di Sangro-Isernia** è considerata tra le linee più belle d'Italia.

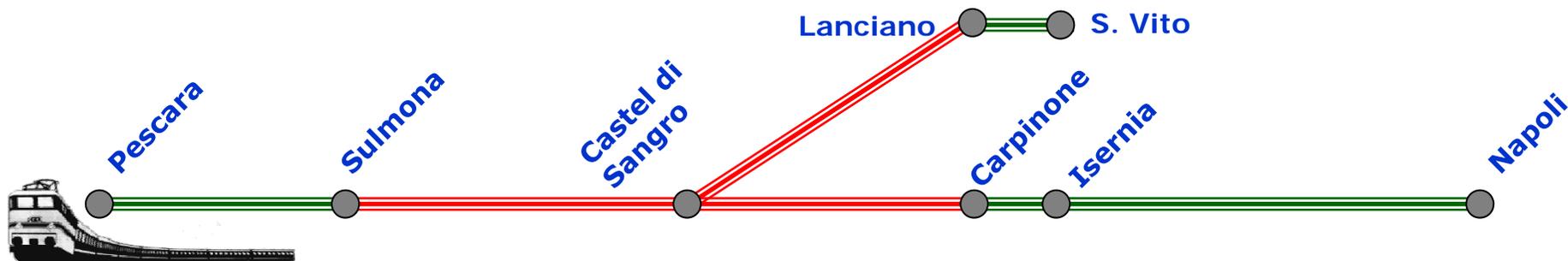
- nel **2003** c'è un servizio locale già abbastanza scarso ma funzionano ancora bene i collegamenti Pescara-Napoli, storica ragione d'essere della linea
- nel **2007** si ha un generale allungamento dei tempi di viaggio: in particolare il Napoli-Pescara impiega **esattamente un'ora in più: 6 ore anziché 5**
- nel **2010** **scompare totalmente il servizio locale** e rimangono solo le due coppie da Napoli, limitate a Sulmona
- nel **2011** le due coppie esistenti vengono **soppresse da Napoli a Castel di Sangro**, diventando assolutamente inutili per ogni tipo di spostamento, pendolare o turistico
 - Questa soppressione è giustificata con la scusa di "consentire la manutenzione straordinaria delle locomotive diesel" (*sic*);
- dal **10 dicembre 2011** la Sulmona-Castel di Sangro-Carpinone è totalmente chiusa
 - In questo caso si è parlato semplicemente di "razionalizzazione dei servizi"



Abruzzo e Piemonte: due storie da dimenticare

Non è finita:

- A Castel di Sangro terminava anche la **Ferrovia Sangritana (FAS)**, da Lanciano e San Vito (CH)
- La linea è stata **chiusa nel 2003**; oggi sopravvivono solo i 10 km da San Vito alla nuova stazione di Lanciano
- A Castel di Sangro le stazioni FAS ed FS **distano fra loro 150 metri**
- A novembre 2011 iniziano i lavori per "unificare" le due stazioni, creando la **stazione unica** di Castel di Sangro
- Attenzione: **sono cominciati i lavori per unificare le stazioni di una linea chiusa da 8 anni, con una che ha chiuso il 10 dicembre 2011**
- L'appalto, aggiudicato dalla Ferrovia Sangritana (controllata dalla Regione Abruzzo), vale **10 milioni di euro**
- Il servizio "inutile" Sulmona-Castel di Sangro costava alla Regione Abruzzo 900.000 euro l'anno. Con gli stessi soldi si **sarebbe potuto continuare il servizio per 11 anni, praticamente gratis**
- Una volta realizzata la stazione unica, per riaprire la Sangritana occorrerebbe ricostruire altri **60 km** di ferrovia in grave stato di abbandono



Abruzzo e Piemonte: due storie da dimenticare

La Regione Piemonte ha manifestato l'intenzione di **chiudere a giugno 2012** un numero considerevole di linee. L'elenco (informale) è il seguente:

1. Alessandria-Ovada (rimarrebbe il servizio merci)
2. Asti-Casale-Mortara (già chiusa da settembre 2010 per "galleria pericolante")
3. Asti-Chivasso (già chiusa da settembre 2011 per "galleria pericolante")
4. Ceva-Ormea
5. Cuneo-Mondovì
6. Cuneo-Saluzzo (rimarrebbe il servizio merci)
7. Novara-Varallo
8. Novi-Tortona (rimarrebbe il servizio merci e i treni per/da Milano)
9. Pinerolo-TorrePellice (non si vede un treno dalla nevicata di inizio febbraio 2012)
10. Vercelli-Casale

Sono tutte linee che hanno un *problema oggettivo* di utenza.

Ma chiuderle è la soluzione migliore?

E' l'unica?

E per quante si potrebbe ripercorrere la "storia" che abbiamo visto per la Sulmona-Isernia?

E quanta cura vi hanno posto gli enti locali, le comunità, i cittadini, prima di arrivare a questo punto?

Che cosa vogliono gli italiani?



L'ultima alba



ALn 668.1004, Alfedena-Scontrone (AQ), 9/12/2011 - Giorgio Stagni



Linea Sulmona - Castel di Sangro

1897, chiusa il 10 dicembre 2011

Per saperne di più:



www.miol.it/stagniwab

Grazie dell'attenzione e... **buon viaggio!**