

- All' Assessore alla Mobilità e infrastrutture, urbanistica, nuove tecnologie  
Dott. Federico di Bartolo
- Al Dirigente del Servizio Mobilità e Trasporti  
Dott.ssa Annita Serio
- Al Dirigente del Servizio Infrastrutture Per la Mobilità e i Trasporti  
Geom. Ettore Lamincia
- Al Referente dell'Osservatorio Regionale della Mobilità  
Ing. Massimo Rigucci
- Al Segretario regionale del Sult  
Sig. Eros Paneni
- All' Amministratore Unico FCU  
Dott. Sergio Orsini
- Al Direttore di Esercizio FCU  
Ing. Mauro Fagioli

Città di Castello 17.01.2005

OGGETTO: Denuncia sui tempi di percorrenza FCU

Questa lettera-protesta vuole essere una “denuncia ragionata”, sulla malagestione della nostra ferrovia per quanto riguarda il totale disinteresse per il miglioramento dei tempi di percorrenza.

A furia di parlare e preoccuparsi di ritardi, di soppressione dei treni, di mancanza di informazione all'utenza e di altri accadimenti che dovrebbero comunque essere estemporanei e non la regola come avviene, ci si dimentica quello che per molti utenti rappresenta il vero obiettivo da perseguire: il miglioramento radicale dei tempi di percorrenza. Questo argomento è di forte interesse soprattutto per le centinaia di potenziali utenti che la ferrovia potrebbe avere.

Parto da un dato di fatto: **i tempi di percorrenza sono sempre gli stessi da almeno 30 anni !!!**

Perché si dovrebbe credere alla promessa di un netto miglioramento dei tempi, con i futuri treni elettrici ?

Il problema non è gasolio o elettricità ma due sono i principali fattori che vanno affrontati: l'attuale politica delle fermate e le velocità attuabili nella linea.

### **1. Politica delle fermate**

Quale strategia di marketing decide la politica di mantenere tutte le fermate progettate quasi un secolo fa?

Forse le esigenze di allora sono ancora compatibili a quelle di oggi? Crediamo proprio di no.

E' un'assurdità che per agevolare qualche decina di passeggeri, che salgono in sperdute stazioncine, si penalizzi la maggior parte degli utenti che usufruiscono del servizio a partire

dalle stazioni principali. Premetto che chi scrive è un abbonato che non usufruisce di una stazione “principale”, ma in una secondaria a nord di Città di Castello.

Ma allora quali ostacoli potrebbero esserci all’attuazione di questa nuova politica? Proviamo a dirne alcuni:

- Teoria : Maggiori fermate = migliore servizio? Nella tratta SANSEPOLCRO – PG S.ANNA ci sono ben 35 fermate (dall’orario ufficiale corrente), in media, circa, una ogni 2 Km. Nelle stazioni minori salgono veramente poche persone e, realisticamente, si può ipotizzare che un 40-50% usa la macchina per arrivarci; ne consegue che il servizio è utile solo a coloro che raggiungono la stazione a piedi, che quindi è, senza ombra di dubbio, una percentuale piccolissima del totale dei pendolari trasportati; per gli altri che usano l’auto non dovrebbe essere drammatico fare pochi Km in più per arrivare ad un’altra stazione. Ci si domanda ancora quindi: è la scelta migliore mantenere questo tipo di servizio per pochissimi e danneggiare i più, soprattutto le decine e decine di potenziali utenti ?
- Pressioni per il mantenimento delle fermate ? Ci si riferisce a quando, in passato, sono state attuate corse “dirette” eliminando le fermate. Un esperimento durato non molto visto che le lamentele di alcuni utenti hanno portato, gradualmente, al ripristino delle fermate nella quasi totalità dei treni. Allora ci si chiede: vale la regola di pochi che “urlano” più forte? E’ naturale che non si sia sollevato un coro di assenso da parte dei più che vedevano un miglioramento del servizio, oppure talune persone hanno un potere particolare di influenza sulle decisioni a livello politico, regionale e dirigenziale FCU ? Ci si limita ad affermare che ci sono stati forti sospetti per questa motivazione.
- Gli studenti delle scuole secondarie? non possono essere certo un impedimento ma anzi una risorsa da valorizzare ulteriormente. Perché non si è messo mano seriamente all’ INTERSCAMBIO TRENO-AUTOBUS a partire almeno dalle corse che interessano gli studenti (ma che in realtà sono anche quelle che interessano la maggior parte dei pendolari) e pubblicizzare questo come un ulteriore servizio? Gli autobus farebbero una raccolta capillare nelle frazioni interessate interscambiando poi nelle stazioni principali. Trenitalia per esempio pubblicizza l’ interscambio, ([http://www.regionale.trenitalia.it/umbria/home\\_umb.html](http://www.regionale.trenitalia.it/umbria/home_umb.html)), con tanto di tabelle esplicative. Il servizio migliorerebbe per gli studenti. E’ scontato che serve una maggiore collaborazione con APM, se ne parla da tempo, ma a che punto è la situazione ?
- I treni diretti esistono già !!. E sì, perché esistono già i treni che saltano le piccole stazioni, ma da una vista alla tabella sottostante si evince che la differenza di

percorrenza tra un treno “diretto” ed uno normale è dell’ordine dei 4-5 minuti. Non è certamente questo il concetto di treno diretto!

Sansepolcro - PG				PG - Sansepolcro			
PARTENZA	ARRIVO	TEMPO		PARTENZA	ARRIVO	TEMPO	
5 31	6 56	1.25		6 10	7 55	<del>1.45</del>	MAX
6 01	7 22	<del>1.24</del>	MIN	6 36	8 11	1.35	
6 22	7 50	1.28		7 13	8 51	1.38	
7 12	8 41	1.29		8 18	9 55	1.37	
8 13	9 36	1.23		10 10	11 40	1.30	
9 01	10 29	1.28		12 05	13 35	1.30	
10 08	11 33	1.25		12 52	14 30	1.38	
12 52	14 27	<del>1.35</del>	MAX	13 20	14 48	1.28	
14 09	15 36	1.27		13 50	15 22	1.32	
15 54	17 20	1.26		14 08	15 38	1.30	
17 03	18 28	1.25		15 27	16 53	1.26	
18 15	19 50	<del>1.35</del>	MAX	16 31	17 58	1.27	
				17 31	18 58	1.27	
				18 19	19 48	1.29	
				19 31	20 57	<del>1.26</del>	MIN
<b>MEDIA(*)</b>		<b>1.26</b>				<b>1.31</b>	

(\*) Media ottenuta eliminando il valore minimo e massimo per ogni tratta

Il mantenimento delle piccole stazione ha tuttora ragione di esistere probabilmente per una mancanza di coraggio nell’affrontare un indirizzo di ammodernamento chiaro e per una sorta di vincolo “psicologico”.

## 2. La linea e la velocità attuabile

Calcolando il tempo di percorrenza nella tratta SANSEPOLCRO – PG S.ANNA, la velocità media, comprensiva delle fermate, si aggira attorno ai 45 Km/h. Veramente troppo bassa per un servizio moderno.

Negli ultimi dieci anni si sono fatti massicci investimenti: risistemazione e consolidamento della massicciata, sostituzione dei binari, chiusura dei passaggi a livello e per finire la sostituzione degli apparati elettronici per il controllo e la gestione del traffico.

Qual è stato il risultato tangibile di questi lavori su quello che è l’aspetto più apprezzato dagli utenti ovvero la VELOCITÀ ? NESSUNO.

Negli anni passati ci è stata posta l’illusione che tali lavori avrebbero portato all’auspicato miglioramento dei tempi di percorrenza. Ora, nonostante i predetti investimenti, con i lavori di ammodernamento della linea in fase di ultimazione, ci viene detto, non ufficialmente, che sostanziali miglioramenti ci saranno quando con i treni elettrici a regime, cioè non prima di 4-5 anni.

Ci dispiace ma non vogliamo credere più, ancora una volta, a promesse di un futuro sicuramente migliore. E’ arrivato il momento di PRETENDERE ORA tutti i miglioramenti possibili e attuabili, a fronte degli investimenti passati.

A proposito della linea e della velocità quindi, vogliamo risposte concrete ai seguenti quesiti :

- Oltre ai lavori attualmente in corso, sono previsti altri interventi per il miglioramento del tracciato dei binari tali da consentire velocità più sostenute ?
- Se l'attuale linea permetterà ai treni elettrici di raggiungere velocità più elevate, perché non attuarle fin da subito con i treni diesel, se pur con i loro limiti ?

Elevare la velocità in alcuni tratti è possibile ed è dimostrato dai recuperi che, a volte, vengono fatti sui ritardi accumulati nel tratto soggetto ai lavori in corso. Da Umbertide in direzione Sansepolcro vengono recuperati ritardi anche di 10 minuti.

### **CONCLUSIONE E RICHIESTE**

Gli utenti sono stanchi di promesse di ammodernamento che vengono date da almeno 15 anni. Gli investimenti sono stati fatti con ingenti somme da parte del servizio pubblico ed ora si vogliono vedere i risultati, non tra 5 anni, ma a partire da subito.

Non crediamo assolutamente che gli argomenti sopra esposti non meritino discussioni nelle sedi opportune, con il coinvolgimento dell'utenza, come previsto d'altronde dalla **Legge Regionale n.37 del 18/11/1998, Art.24 capoverso e-bis.**

Questa è un'esplicita richiesta alla dirigenza sia politica che tecnico-amministrativa FCU, affinché ci sia un chiaro segno di interesse per il miglioramento dei tempi di percorrenza e che si facciano scelte "coraggiose" di ammodernamento, abbandonando preconetti e consuetudini. Chiediamo che tale SEGNO possa avvenire al più presto, a partire già dal prossimo orario invernale, quando i lavori attualmente in corso saranno ampiamente finiti e non si potrà più addurre nessuna giustificazione!

IL COMITATO PENDOLARI FCU  
Stefano Lazzarini