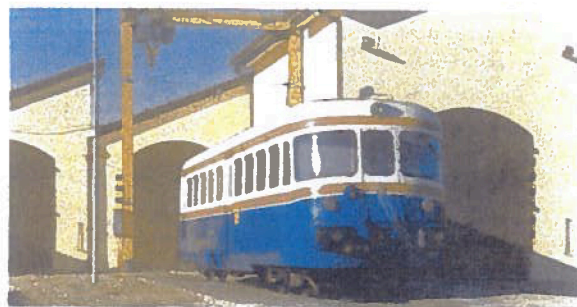


La Littorina

Ferrovie Udine-Cividale pronte a sfidare Trenitalia

Anche se ormai il treno che collega Udine a Cividale è modernissimo, molti italiani continuano a chiamarlo, con affetto, «Littorina». Non c'entrano le nostalgie politiche, ma forse c'è la percezione di una gestione più vicina al cittadino, rispetto a quella di una Trenitalia avvertita sempre più lontana e sempre meno «servizio pubblico». Al punto che anche l'introduzione, dal 15 dicembre, di una innovazione potenzialmente importante, come il nuovo «orario cadenzato» dei treni regionali, è stata invece accolta tra le polemiche. Secondo i pendolari, si tratta di una novità calata dall'alto, senza un reale ascolto delle esigenze del territorio, e che non tocca i nodi dei frequenti disservizi di Trenitalia. Ecco allora la «sfida» di Ferrovie Udine-Cividale, annunciata dal presidente Maurizio Ionico, che in vista della prossima gara per il trasporto su ferro (nel 2015) segnala alla Regione (proprietaria della società) la disponibilità a gestire convogli anche sulla Udine-Venezia, Udine-Trieste, Udine-Cervignano e Casarsa-Portogruaro, oltre a riconfermare la Udine-Villach.



Nella foto: una vecchia «Littorina», ormai in «pensionamento» a Cividale.

Ionico: «Uscire dalla spirale dei tagli offrendo i servizi che la gente vuole»

TRENITALIA NON garantisce un sufficiente servizio ai pendolari? In vista del bando di gara per l'assegnazione del servizio di trasporto pubblico locale su ferro in Friuli-Venezia Giulia, che dovrebbe essere avviata nel 2014, c'è una importante opportunità. Ne parliamo con il presidente delle Ferrovie Udine-Cividale (Fuc), società controllata dalla Regione, Maurizio Ionico (nella foto). «La Fuc segnala alla Regione la sua disponibilità ad estendere la propria operatività alle tratte Udine-Trieste, Udine-Cervignano, Portogruaro-Casarsa e Udine-Mestre e a continuare ad operare sulla Udine-Tarvisio-Villach».

Insomma, a fianco e in concorrenza con Trenitalia, vi trasformerebbe in una sorta di «TreniFVG». Con quali obiettivi strategici?

«Sono tre. Innanzitutto continuare ad investire sul percorso Udine-Villaco, per ora garantito nell'ambito del progetto europeo Micotra. La Regione è molto interessata a reiterare questo servizio, realizzato in accordo tra Fuc e le ferrovie austriache Öbb. In secondo luogo ampliare i servizi, sulla rete di Ferrovie italiane, sulle nuove direttrici che dicevo prima. Infine, occuparsi di più e meglio dell'ultimo miglio del trasporto merci su rotaia».

Questa scelta deve avvenire all'interno della gara, o può essere avviata «motu proprio» dalla Regione?

«L'impegno di Fuc potrebbe crescere in due modi: o tramite la partecipazione alla gara, in alleanza con un altro grande operatore del trasporto, oppure tramite la scelta della Regione di creare percorsi specifici per i servizi che potrebbero essere sviluppati da Fuc».

Cosa potreste dare di più e di meglio al friulano?

«Intanto diciamo che siamo pienamente in grado di offrire quei servizi: abbiamo mezzi e competenza adeguate. E potremmo assicurare quelle tratte chiedendo meno soldi di quanti se ne danno ora a Trenitalia. Costerebbe di meno, in termini di risorse pubbliche, perché, come società, Fuc ha dei costi generali diversi e inferiori».

E sul piano della qualità?

«Una maggiore capacità di ascoltare gli utenti. Pensi al progetto Micotra sulla tratta Udine-Villaco. Fuc, insieme alle ferrovie austriache, ha capito che c'è un «pezzo» di vita della società e delle famiglie che non trovava risposte adeguate di trasporto pubblico. Abbiamo detto: se papà e mamma viaggiano, i figli possono venire con loro gratis e portare senza costi supplementari anche la

biciicletta. E i risultati ci hanno dato ragione. Dal giugno 2012 al settembre 2013 abbiamo trasportato sulla Udine-Tarvisio-Villaco 55.745 passeggeri. Nel solo periodo gennaio-settembre 2013, 45.630 sono stati gli utenti transfrontalieri, con ben 8944 biciclette trasportate. Vorremmo «dare voce agli utenti» anche su altre direttrici regionali e interregionali».

Come si può ampliare il bacino degli utenti del trasporto ferroviario?

«Il gestore deve capire le esigenze dell'utente che ha di fronte. Altrimenti si finisce per ragionare solo sui problemi del personale e sui contratti sindacali. Chi mai dovrebbe stare al centro del sistema di trasporto, se non l'utente, con i suoi comportamenti, i suoi desideri? In Austria hanno aperto una nuova collegamento ferroviario Villaco-S. Candido. Risultato? 100 mila biciclette trasportate in un anno. Hanno capito le necessità delle famiglie e hanno cambiato la loro organizzazione pianificando sulle nuove concessioni della vita che si affiorano nell'utenza».

Mi sta dicendo che questi ragionamenti in Italia e anche in Friuli-V.G. non si stanno facendo?

«L'ultimo piano regionale del trasporto (approvato dalla giunta Tondo nell'aprile scorso, Ndr) nasce dalla crisi. Fa i conti con le risorse disponibili calanti e riduce i servizi di conseguenza. In esso non c'è alcun ragionamento su come organizzare in modo nuovo la mobilità dentro il policentrismo della vita delle famiglie e i nuovi modi di essere della comunità. A risorse calanti, messo in discussione l'attuale modello organizzativo del trasporto pubblico locale che si è costituito 10 anni fa a risorse economiche crescenti».

Le 2 gare di appalto del trasporto pubblico su ferro e su gomma possono essere un importante momento di innovazione?

«Sono fondamentali. I capitolati di gara che la Regione redigerà, dovranno indicare la soglia minima di servizio sotto la quale gli offerenti non possono andare. E potrà non lasciare spazi alle aziende concorrenti per fare delle proposte migliorative e innovative, pur rispettando la soglia minima. Per alcuni servizi marginali occorrerà fare ragionamenti nuovi: trasporti a chiamata, pullmini, taxi... possibilità che devono essere nel capitolato di gara. Sarebbe importante che non ci fossero solo gli attuali operatori a concorrere, ma anche altri. Se la Regione metterà sul piatto pochi soldi e tenderà tanto in termini di servizi, nessuno verrà. L'equilibrio tra questi 2 elementi sarà fondamentale per aprire lo spazio di innovazione».

SERVIZI A CURA DI ROBERTO PI

alla riscossa

EVOLUZIONE DAL 15 DICEMBRE. Arriva l'orario invernale di Trenitalia e parte la rivoluzione dell'«orario cadenzato». Treni ad orari fissi ogni ora per semplificare la vita agli utenti ma anche con l'obiettivo di migliorare le coincidenze. Non sempre riuscito, però.

CHI TRANSITA, ASPETTA. Secondo i comitati dei pendolari, col nuovo orario chi non parte o è diretto proprio a Udine, ma solo vi transita, vedrà in diversi casi aumentare notevolmente i tempi di percorrenza.

10 STAZIONI SOPPRSE. Per velocizzare i collegamenti, 10 stazioni friulane non vedranno più fermarsi i treni. Scambio di accuse: per i pendolari si risparmieranno solo 4 minuti; per la Regione erano utilizzate da pochissime persone.

STORME DI PENDOLARI. Vi raccontiamo in presa diretta come, sui treni, in questi giorni si commentano le innovazioni. E anche come la tecnologia offre sempre di più la possibilità di denunciare «in tempo reale» i disservizi ferroviari.



Bene le pulizie, ma ancora troppi ritardi