

La Risposta di Trenitalia al Dipartimento Trasporti della Regione, sulla nostra richiesta relativa alle soppressioni (nostra lettera del 27/10/2009)

Il 27 ottobre 2009 inoltravamo una nostra segnalazione **all'Assessorato regionale ai trasporti e al Dipartimento Trasporti** relativamente alle **soppressioni** dei treni attuata da Trenitalia a partire dal **19 ottobre**.

Segnalazione che il Dipartimento trasporti l'indomani girava al **Direttore del trasporto regionale di Trenitalia**.

Ieri 2 novembre, abbiamo ricevuto dal Dipartimento Trasporti la risposta che la Direzione regionale di Trenitalia ha dato in merito alla nostra segnalazione e che riporto fedelmente:

"Egreg. Sig. Malaponti,

facendo seguito alla email inviataLe in data 28 ottobre (dove mi informava che aveva girato la nostra segnalazione), le comunico che, con riferimento alle segnalazioni da Lei fatte sulla relazione in oggetto, la Direzione regionale Sicilia di Trenitalia mi ha fornito le seguenti informazioni:

- gli interventi d'orario della relazione Messina – Catania, i treni **12801** (Taormina – Siracusa) e **3889** (Messina – Siracusa) **non sono stati soppressi ma sostituiti** dal nuovo treno 3841 che ha assorbito la traccia del 12801 da Taormina, come peraltro confermato dallo stesso Malaponti.

- che il treno 8585, che ha registrato un incremento della frequentazione in seguito all'accorpamento di cui sopra e già al massimo della capienza prevista è stato sostituito, come da Lei richiesto, con materiale rotabile MDVE.

Inoltre, sempre secondo quanto riferito dalle **Ferrovie**, si fa presente che la scelta dei treni in questione è stata determinata da tre fattori:

- 1) **La mancata sottoscrizione del CdS;**
- 2) **La necessità di recuperare il materiale da sottoporre a manutenzione,** coerentemente con quanto indicato nel comunicato di Trenitalia, **recupero che non sarebbe stato possibile intervenendo su altri treni della giornata;**
- 3) **La possibilità di limitare gli effetti della riduzione dell'offerta accorpando e non sopprimendo i treni,** cosa non possibile con gli altri treni della giornata.

Il riferimento agli **allungamenti di orario indiscriminati**, a cui fa riferimento l'associazione dei pendolari rappresenta, in maniera parziale, una realtà molto più complessa ed articolata in cui, all'effettiva riduzione di velocità di alcuni treni, corrisponde un equivalente, quando non maggiore, aumento della velocità di almeno altrettanti treni.

Per comprendere il fenomeno bisogna fare riferimento:

- 1) alla condizione dell'infrastruttura della linea, per lunghi tratti a semplice binario;
- 2) alla quantità di stazioni abilitate all'incrocio, diminuite con l'orario 2009;

3) alla quantità di fermate assegnate ai treni, sovente aggiunte su richiesta della stessa associazione;

4) agli orari di partenza ed arrivo degli stessi treni, sovente ottimizzati alle richieste dei pendolari ma non ottimali dal punto vista della circolazione sulla linea a semplice binario;

Cosa che ha determinato, per un gruppo di treni, l'aumento dei tempi di percorrenza, cui ha fatto riscontro, però, una diminuzione degli stessi tempi di percorrenza per altri treni.

Per quanto riguarda le limitazioni di velocità sulla relazione, tenuto conto del perdurare delle eccezionali precipitazioni, ad oggi RFI non è in grado di prevedere i tempi di completo ripristino della piena funzionalità dell'infrastruttura; infrastruttura che, pur con le riduzioni anzidette, sta comunque assicurando la mobilità degli clienti delle Ferrovie e supplendo alle carenze di mobilità stradale, per esempio in località di Scaletta Zanclea, dove risulta ancora interrotta la SS 114.

Infatti, Trenitalia, su richiesta del Coordinamento Soccorsi, ha integrato l'offerta della stazione di Scaletta Zanclea, prescrivendo la fermata ad ulteriori sei treni rispetto a quelli programmati d'orario"