

FERROVIE *la* Trenitalia studia con le Regioni i piani contro le emergenze

Più news sui binari

Da marzo ripristinati gli interregionali

Per arginare la rivolta dei pendolari, Trenitalia corre ai ripari con le radio locali e Internet. La mini-rivoluzione dell'informazione delle Ferrovie dello Stato è una delle novità che Gianfranco Laguzzi, chiamato dal presidente e a.d. del gruppo, Elio Catania, a riuocire lo strappo con le amministrazioni locali, porterà il prossimo 1° marzo sul tavolo dei Governatori. Il pacchetto comprende anche il ripristino a partire da marzo degli interregionali su alcune linee del Nord, eccetto sulla dorsale adriatica, e l'introduzione anticipata a settembre di un nuovo orario nazionale concordato con le Regioni. Inoltre, Trenitalia conta di mettere in circolazione nuovi treni, assumere 750 persone tra macchinisti e personale di bordo e migliorare la manutenzione del materiale rotabile. «Stiamo verificando con i fornitori - spiega Laguzzi - la possibilità di accorciare i tempi di consegna dei treni ordinati».

Il piano di riassetto, che il neo responsabile del trasporto regionale di Trenitalia sta confezionando attraverso una serie d'incontri con gli assessori regionali (si vedano i box in pagina), è stato chiesto a gran voce il 18 gennaio scorso dai Governatori che, dopo un dicembre nero per le ferrovie con la soppressione di circa 7.000 treni (contro una media mensile di 2.940), hanno chiesto a Trenitalia misure concrete contro l'«emergenza nazionale».

Il potenziamento dell'informazione agli utenti avverrà in due tappe. Entro aprile arriveranno i notiziari sulle radio locali in grado di avvertire i pendolari sui ritardi, soppressioni e eventuali incidenti. «Stiamo chiedendo ai circuiti regionali - spiega Laguzzi - d'integrare le informazioni sul traffico stradale con quelle sulla circolazione ferroviaria in un'ottica d'intermodalità». Le prime Regioni ad avviare il servizio potrebbero essere Lombardia e Toscana, con le quali sono già in corso delle trattative. Il secondo passo riguarda il

web. «Nel giro di 6-8 mesi - continua Laguzzi - saremo in grado d'integrare i portali Internet delle Regioni con le informazioni che riguardano la circolazione su rotaia». Arriva inoltre anche il potenziamento delle informazioni in stazione, grazie alla maggiore integrazione con Rfi, la società del gruppo Fs per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, che cura l'aggiornamento dei tabelloni e le informazioni ai clienti.

Soluzione tampone anche per le regioni del Nord, dove il nuovo orario, introdotto l'11 dicembre scorso, ha trasformato diversi

trasporto regionale, è invece concertare un nuovo orario nazionale con i rappresentanti delle Regioni. «Il nuovo grande orario che introdurremo da settembre (anziché da dicembre come di consueto, ndr) prima dell'apertura delle scuole - spiega Laguzzi - sarà definito con una serie d'incontri con le amministrazioni locali e con i comitati dei pendolari che inizieranno a marzo».

Il potenziamento della manutenzione, richiesta a gran voce dai Governatori, che accusano Trenitalia di avere treni vetusti e poco revisionati, partirà da Milano e da Genova.



Gianfranco Laguzzi, direttore del Trasporto regionale di Trenitalia

I numeri

1,5 miliardi

È la cifra annua pagata dalle Regioni per i contratti di servizio

2.940

È il numero medio mensile dei treni che vengono soppressi

7.200

È il numero di treni che viaggiano ogni giorno sui binari regionali

500

È il numero delle carrozze che sono in ristrutturazione "profonda"

7.000

È il numero dei treni che sono stati soppressi nel mese di dicembre

15

Sono i punti di peggioramento della puntualità dei treni nel corso del 2005

interregionali in intercity (con obbligo di prenotazione e costo del biglietto più alto). Da marzo, tornerà l'interregionale Milano-Ventimiglia (senza cambio a Genova) e il Torino-Livorno. Prolungati fino a Bologna (mentre oggi si fermano a Piacenza) gli interregionali da Genova e da Torino. Impossibili invece le modifiche sulla Milano-Ancona che rimarrà servita da intercity. «L'orario - spiega Laguzzi - non è un prato libero. Stiamo cercando soluzioni per migliorarlo, ma non sempre è possibile».

Possibile, secondo il neo-responsabile del

Nei due capoluoghi, infatti, sono già in corso trattative con i sindacati per modificare i turni nelle officine, oggi previsti su cinque giorni, portandoli a due turni sette giorni su sette. La doppia turnazione sarà poi estesa anche ad altre regioni. Rivista con un accordo sindacale, già firmato nei giorni scorsi, anche la carenza di personale: Trenitalia assumerà 350 macchinisti e 400 tra manutentori e addetti di bordo. In arrivo, infine, nuovi treni.

PAGINA A CURA DI
**DEBORAH APPOLLONI
MORENA PIVETTI**



Vecchie carrozze

L'età media dei mezzi in circolazione (numero di anni)

Carrozze trasporto regionale	11,2
Carrozze trasporto passeggeri	21,0
Mezzi leggeri elettrici (Ale)	20,4
Rimorchi per Ale	23,6
Mezzi leggeri diesel (Aln)	22,5
Rimorchi per Aln	44,0
Locomotive cargo	31,4
Locomotive passeggeri diesel	23,5
Locomotive regionali diesel	23,4
Locomotive per manovra	29,2
Etr (dal 450 al 500 flagship)	7,4
Locomotive elettriche per trasporto regionale	24,5
Locomotive passeggeri	21,3

Fonte: Trenitalia



Dopo i disagi. A dicembre e gennaio le ferrovie hanno vissuto due mesi di emergenze, con ritardi e cancellazioni causati dal nuovo orario e dalle recenti forti nevicate (nella foto, un treno bloccato alla stazione di Genova). Ora Trenitalia sta pensando di potenziare l'informazione ai passeggeri e di ripristinare alcuni degli interregionali soppressi (Ansa)

PIEMONTE

Viaggiano tutti gratis a febbraio i 60mila abbonati alle linee ferroviarie piemontesi: la Giunta di Mercedes Bresso non ha sentito ragioni e ha "obbligato" Trenitalia a mettere a disposizione i propri sportelli per rilasciare le nuove tessere. Una misura "eccezionale" che non ha precedenti in Italia, presa per risarcire i pendolari dei disservizi causati dal nuovo orario: un'ondata di cancellazioni di treni e di ritardi sistematici. Ora la situazione pare in via di miglioramento: secondo le ultime rilevazioni, l'indice di puntualità registrato a gennaio 2006 è migliore di quello del gennaio 2005. Ma la Regione ha chiesto garanzie precise al presidente delle Fs, Elio Catania, per le Olimpiadi: «In quei giorni i pendolari non devono subire disservizi».

60.000

ABBONATI
A febbraio viaggiano gratis a titolo di risarcimento per i disservizi subiti

«A Trenitalia, che incontriamo a metà mese — annuncia l'assessore ai Trasporti, Daniele Borioli — chiederemo investimenti sia sull'infrastruttura ferroviaria — scambi e binari — sia sui convogli e un aumento delle manutenzioni sul materiale rotabile in esercizio». L'assessore sta anche valutando la possibilità di razionalizzare il sistema tariffario in vigore: nel preparare il bonus di febbraio la Regione ha notato un'eccessiva differenziazione e frammentazione. Esistono, infatti, più di 20 tariffe regionali diverse.

Per le Fs, il 2005 in Piemonte si chiude con un record negativo: sulla base del contratto di servizio scaduto a dicembre, che ammontava a 190 milioni di euro a fronte di 20,5 milioni di treni/km, la Regione ha elevato all'azienda del gruppo Fs multe per oltre 3,5 milioni.

LOMBARDIA

Dal 1° marzo il bonus-sconto del 20% sull'abbonamento mensile per i pendolari che subiscono ritardi e disservizi diventerà automatico. È quanto ha richiesto il governatore della Lombardia, Roberto Formigoni, al presidente e amministratore delegato delle Ferrovie, Elio Catania, durante uno degli incontri programmati per confrontarsi su un anno disastroso nei collegamenti regionali, con 62 penali costate a Trenitalia 2 milioni di euro (su un contratto di servizio che vale 183 milioni) e tramutate in bonus per 340mila passeggeri.

20%

BONUS

I pendolari delle linee disagiate potranno avere il rimborso automaticamente

Il meccanismo automatizzato consentirà di ricevere lo sconto senza richiederlo, presentando semplicemente in biglietteria l'abbonamento relativo alla linea in cui sono stati superati gli indici di affidabilità. «Finora - ha spiegato Alessandro Moneta, assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità - il bonus doveva essere richiesto dal singolo utente e di fatto non più del 17-18% degli utenti lo faceva».

La Regione, che intanto ha portato in giunta il nuovo contratto di servizio, ha richiesto a Trenitalia anche di migliorare la puntualità di 7-8 punti (a gennaio sono già stati acquisiti 2 punti), di potenziare l'informazione a partire dall'asse Ovest (Milano-Novara) ed Est (Milano-Brescia) e su tutta la rete grazie all'ausilio di radio locali. Inoltre, partirà da Milano la manutenzione su due turni, sette giorni su sette, con un restyling profondo di molte carrozze.

VENETO

A mettere al riparo il Veneto dalla tempesta di ritardi e cancellazioni è stata la gara fatta l'anno scorso per assegnare il 70% dei treni dei pendolari. Con relativa cauzione versata da Trenitalia, vincitrice dell'asta, pari a 77 milioni di euro.

La Regione presieduta da Giancarlo Galan è l'unica in Italia ad avere mandato in appalto una parte tanto cospicua del servizio ferroviario locale: il contratto è stato firmato a dicembre e prevede un aumento di percorrenze annue dell'11% e investimenti in locomotori, Minuetto, Taf e Vivalto per 285 milioni nel biennio 2006-2007.

20

MINUTI

È il ritardo dopo il quale i pendolari potranno salire sull'Intercity senza supplemento

«Se non rispettano i patti, ci tratteremo la cauzione. Questo non significa che la situazione sia idilliaca, con il nuovo orario è arrivata qualche sorpresina sgradita - spiega Bruno Carli, dirigente del settore infrastrutture - ma nulla di paragonabile a quel che raccontano i colleghi delle altre Regioni del Nord. Le faccio solo un esempio: diversamente dalla

Lombardia, dall'Emilia e dalla Liguria, dove hanno trasformato gli interregionali in Intercity scatenando la protesta, qui è rimasto tutto come prima. Relativamente tranquillo».

Nell'incontro con l'assessore Chisso, Trenitalia ha formalmente accettato la richiesta della Regione sull'utilizzo degli Intercity da parte dei pendolari, senza pagare supplementi, quando i treni regionali superano i 20 minuti di ritardo, in mancanza di sicure alternative entro i 15 minuti dall'orario ufficiale del treno in ritardo o soppresso.

LIGURIA

Il calvario dei pendolari e, di conseguenza, di Trenitalia in Liguria sembra non avere fine. Con la Regione che via via alza il tiro della rappresaglia. A metà dicembre, dopo il disastro dei 500 treni cancellati in pochi giorni subito dopo l'entrata in vigore del nuovo orario, la Giunta guidata da Claudio Burlando aveva denunciato l'azienda alla Procura della Repubblica per interruzione di pubblico servizio. Ora, dopo aver votato all'unanimità un ordine del giorno in Consiglio

240.000

CHILOMETRI

regionale, preceduto da pronunciamenti comunali, ha «congelato» il pagamento dell'ultima tranche del contratto di servizio del 2005 pari a 18 milioni.

«L'esercizio non è migliorato - attacca l'assessore Luiqi Merlo - e i pendolari continuano a subire

Percorrenza soppressa da Trenitalia nell'ultimo bimestre del 2005 cancellando 500 treni

pesanti disservizi. Per di più ci hanno "scippato" un Taf, un treno ad altra frequentazione che avevamo cofinanziato al 25%, spostandolo prima nel Lazio e poi in Piemonte per le Olimpiadi. Se entro marzo non arrivano le assunzioni promesse e qualche locomotore in più per Trenitalia sarà guerra».

Nell'incontro con la Regione il responsabile del trasporto regionale, Giancarlo Laguzzi, si è speso diverse carte per placare le ire dei viaggiatori e delle istituzioni: l'assunzione di 50 tra conduttori, personale di bordo e manutentori, l'accordo con i sindacati per tenere aperta l'officina di manutenzione di Brignole sette giorni su sette e la modifica dell'orario sulle tratte più penalizzate: La Spezia-Genova, Ventimiglia-Genova, Genova-Milano e Genova-Ovada.

EMILIA-ROMAGNA

Risposte entro il 15 di febbraio o l'Emilia-Romagna sospenderà i pagamenti a Trenitalia: il saldo del 5% sul 2005 e la prima tranche del 2006 su un contratto che vale 72 milioni di euro. L'assessore ai Trasporti, Alfredo Peri, ha lanciato l'ultimatum all'azienda, «visto che le garanzie contenute nell'accordo sul nuovo orario non sono onorate». Gli interventi operativi urgenti chiesti a Giancarlo Laguzzi riguardano l'assetto organizzativo (incremento del numero di macchinisti,

15

GIORNI
Tempo che la Regione ha dato a Trenitalia per cambiare orari e fermate dei treni

capitreno, personale di manovra e di manutenzione e rafforzamento delle risorse nel nodo di Piacenza) e gli orari dei treni nell'area piacentina e nell'Emilia del Nord.

Rispetto a dicembre, l'andamento del servizio è a macchia di leopardo: migliore tra Piacenza e Rimini, inalterato tra Parma e Milano e in grande sofferenza a cavallo di Piacenza. È questo il nodo più "caldo", sia per le direttrici che vanno verso la Lombardia (Lodi), sia per quelle verso il Piemonte e la Liguria: i

collegamenti d'interscambio per i pendolari non funzionano per l'inaffidabilità dei treni. «Tra le richieste a Trenitalia - elenca Bruno Ginocchini, direttore dell'Agenzia regionale trasporti pubblici - c'è il cambio degli orari da Piacenza verso l'esterno della Regione, ma soprattutto la precedenza ai treni dei pendolari, anziché agli Eurostar, se nelle fasce orarie di punta si verificano ingorghi di traffico». Cui vanno aggiunte più fermate e la ricollocazione o la rimozione di alcuni Eurostar che confliggono con il trasporto regionale.

TOSCANA

«Dopo la *débâcle* di dicembre, scatenata dal cambio di orario, i valori di puntualità in Toscana sono risaliti, nell'ultima settimana di gennaio, all'87% e cioè il livello minimo fissato dal contratto di servizio. Valori che si collocano 10 punti sopra la media delle principali Regioni». Così Riccardo Conti, assessore ai Trasporti, ha annunciato il ritorno alla "normalità", a conclusione dell'incontro con i vertici di Trenitalia. Ma, ha minacciato, la Toscana farà comunque fronte

30

MILIONI DI EURO
Il cofinanziamento regionale per l'acquisto di 16 nuovi treni entro il 2008

comune con le altre Regioni: se quanto promesso al tavolo nazionale non verrà mantenuto, non si esclude il blocco del pagamento dei corrispettivi, che ammontano a 180 milioni di euro l'anno.

Con l'ad di Trenitalia, Roberto Testore, presente il responsabile del trasporto regionale Giancarlo Laguzzi, Conti ha firmato un accordo per comprare 16 nuovi convogli con i quali far fronte agli incrementi di traffico, tra il 15 e il 30% a seconda delle linee, programmati per il 2006 e il 2007. Alla spesa

complessiva di 145 milioni di euro la Regione contribuirà con 30 milioni. Tra la fine del 2006 e il 2008 i pendolari potranno contare sull'arrivo di 6 nuovi treni Vivalto a doppio piano da sei carrozze, più altri 10 convogli monopiano da 7 carrozze. L'assessore, poi, ha messo in evidenza come uno dei problemi più gravi sia l'assenza di manutenzione: ecco perché chiede che l'impianto dinamico polifunzionale dell'Osmannoro, costato oltre 115 milioni, rimanga aperto 24 ore su 24 e non per un turno solo.

MARCHE

Lo strappo delle Marche continua. La prima regione a minacciare Trenitalia di non rinnovare il contratto di servizio e di affidare con una gara l'intero trasporto regionale su ferro, dall'incontro con Giancarlo Laguzzi non ha avuto «alcuna rassicurazione, se non la possibilità di un bonus speciale per i pendolari».

Con il risultato che il contratto rimane congelato e il bando sta prendendo forma. La Regione è intenzionata a suddividere i servizi su ferro in due lotti, uno diesel e l'altro elettrico, per un totale di 29 milioni di euro per 4 milioni di treni/km e 900 mila euro per altri servizi aggiuntivi. L'affidamento partirebbe con l'orario del 2008, ma intanto in Regione si lavora «per contenere i danni».

40

ANNI

È l'età di alcune carrozze impiegate sulle linee a trazione diesel

L'assessore regionale alla Mobilità, Pietro Marcolini, ha chiesto durante l'incontro con Trenitalia, in primo luogo, il recupero di un mese di abbonamento per tutti i pendolari.

Inoltre, Marcolini ha puntato il dito sull'età elevata del materiale rotabile, che sulla linea a trazione diesel arriva fino a 40 anni, nonostante un *revamping* finanziato dalla Regione con 6 milioni di euro.

Altro nodo è quello degli interregionali da Ancona a Milano che il nuovo orario, entrato in vigore l'11 dicembre, ha trasformato in Intercity, facendoli terminare a Piacenza. «Questo determina – dicono in Regione – un costo più elevato e un cambio con 40 minuti di attesa a Piacenza per arrivare a Milano».

LAZIO

Nel Lazio, la prima multa di 800mila euro a Trenitalia arriverà a fine mese. Scatteranno così anche i rimborsi per i pendolari penalizzati da ritardi e soppressioni. Nel 2005, infatti, il 72,5% dei disservizi è stato definito direttamente da Trenitalia «grave».

La svolta, però, arriverà con il nuovo contratto di servizio per il 2006, che in questi giorni l'assessore regionale alla Mobilità, Fabio Ciani, sta concordando con l'azienda ferroviaria.

800.000

EURO

La prima sanzione che la Regione chiederà a Trenitalia per rimborsare i pendolari

«Abbiamo chiesto a Trenitalia – spiega Ciani – di accedere direttamente al sistema di controllo informatizzato delle Ferrovie per verificare l'affidabilità dei servizi, finora monitorata solo dall'azienda». Si tratta di uno strumento che permetterà all'amministrazione di mettere a punto un meccanismo di rimborsi automatici sotto forma di bonus sugli abbonamenti.

L'assessore punta il dito contro «una serie di mancanze» da parte di Trenitalia. «In primis – dice

Ciani – serve nuovo materiale rotabile, perché quello che abbiamo è obsoleto. Abbiamo bisogno di maggiore manutenzione per evitare i frequenti guasti».

Problemi anche sulle infrastrutture. «Si verificano difficoltà con il segnalamento – continua Ciani – Chiediamo inoltre il potenziamento del nodo d'interscambio di Mandela e miglioramenti sulla linea per Viterbo». Richieste avanzate a Giancarlo Laguzzi, che però «non ha assicurato interventi – dice Ciani – fino a ottobre».

CAMPANIA

Nel bollettino di guerra redatto quotidianamente dalle Regioni contro Trenitalia è una delle poche su cui non c'è stato nulla da segnalare: la Campania è un'isola felice. «Qui il servizio è regolare: da cinque anni lavoriamo tutto l'anno per costruire l'orario unico di Metrocampania, il sistema ferroviario metropolitano, insieme ai cinque operatori che gestiscono il servizio»: così Ennio Cascetta, l'assessore ai Trasporti, dà conto della diversità campana. Ed è proprio la pluralità

5

AZIENDE

Gli operatori ferroviari che gestiscono le corse sulla rete di Metrocampania

d'impresе ferroviarie a fare la differenza: la Regione le ha messe in rete, concordando e integrando tra Trenitalia, Circumvesuviana, Metrocampania Nord-Est, Sepsa e Metronapoli e Rfi, il gestore dell'infrastruttura, non solo l'orario, ma anche il sistema delle tariffe, omogeneizzato dentro Unico Campania.

«Ma dobbiamo fare passi avanti sul materiale rotabile – racconta il direttore dell'Agenzia per la mobilità, Domenico Mazzamurro – e migliorare la qualità dei treni, acquistando nuovi convogli e accelerando le manutenzioni. Di questo stiamo ragionando con Trenitalia, oltre che

della necessità di aumentare l'operatività congiunta con Rfi».

L'altro punto dolente è l'informazione a terra, nelle stazioni e sui binari: la Regione è pronta a investire risorse proprie utilizzando, per esempio, le penali previste dal contratto. Cascetta è convinto che le multe vadano reinvestite nell'innalzamento del servizio, piuttosto che restituite come bonus ai pendolari.

PUGLIA

Poche soppressioni di treni ed entrata in vigore del nuovo orario invernale senza particolari difficoltà: in Puglia l'emergenza non c'è stata. Piuttosto, l'assessore ai Trasporti, Mario Loizzo, ha affrontato con Trenitalia le carenze «croniche» del servizio ferroviario pugliese: materiale rotabile scarso e obsoleto, puntualità, comfort e pulizia non all'altezza delle «giuste» aspettative dei pendolari. «Anche perché – spiega Loizzo – il contratto di servizio in vigore, mai

5.000

EURO

È il tetto massimo delle penali annue, che verrà cambiato con il nuovo contratto

aggiornato dal 2001, è inadeguato: non definisce gli standard di qualità minimi che l'azienda deve rispettare, non adotta sistemi di monitoraggio e rilevazione efficaci e fissa sanzioni troppo modeste. Il tetto delle penali era addirittura di soli 5mila euro l'anno». L'assessore è intenzionato a firmare il nuovo contratto entro la fine del mese, coinvolgendo nel processo le associazioni dei consumatori. Inserendo però una clausola che ne prevede l'adeguamento alle linee-guida che saranno concertate al tavolo di

confronto nazionale.

Per svecchiare il parco rotabile la Regione è pronta a impegnare 32 milioni di euro, su un investimento complessivo di Fs di 130 milioni, per l'acquisto di nuovi treni: l'accordo di programma sarà sottoscritto il 20 febbraio. Da parte sua, Trenitalia ha confermato la volontà di aumentare gli organici dei macchinisti e dei capitreno, di potenziare le strutture della manutenzione e rendere più vincolante il contratto con le imprese di pulizia.