



Associazione Pendolari di Piacenza
www.pendolari.too.it

**Valutazione nuove proposte di
Trenitalia per l'orario
ferroviario 2005 – 2006
sulla tratta Piacenza - Milano**

Comune di Piacenza - 1° Ottobre 2005

PREMESSA



Durante l'incontro del 25 luglio 2005 la nostra Associazione aveva chiesto di poter avere informazioni dettagliate sui diversi treni come: tipo di carrozze, numero di carrozze, linee percorse (se lente o veloci) nei tratti Tavazzano – Milano Rogoredo – Milano Lambrate, ecc.

Queste informazioni sono importanti per capire la reale qualità del servizio offerto.

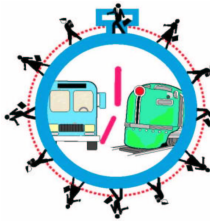
Purtroppo tali informazioni non sono state fornite e ciò è inspiegabile dal momento che per dare una valutazione positiva del servizio, non può si prescindere da esse.

Il tanto sbandierato aumento di Km treno sarà infatti solo fittizio se, per esempio, per compensare le carenze di materiale, i treni verranno soppressi o fatti viaggiare con meno carrozze del dovuto come avviene già ora.

E' inoltre preoccupante l'avallo della Regione all'impiego di "accorgimenti di tracciatura" per accorciare le percorrenze di alcuni treni ovvero di metodi che velocizzano la corsa del treno sulla carta, ma che sistematicamente non hanno riscontro nella realtà.

Se sono realistici per quale motivo non sono stati inseriti da subito?

Breve analisi del pendolarismo piacentino su Milano



- Le fasce orarie di viaggio sono estese causa il diverso tipo di utenza (studenti, lavoratori settore pubblico e privato) e l'ampia flessibilità degli orari di lavoro.

Andata: Fascia tipica: 6.45 – 9.07.
(PC → MI) Studenti: fino all'ora di pranzo.

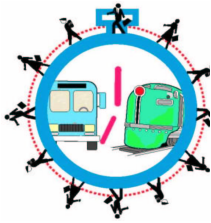
Ritorno: Fascia tipica: 16.00 – 20.00.
(MI → PC) Part time, impieghi pubblici, studenti: 12.00 – 14.00.
Settore privato, dirigenti e neoassunti: anche molto oltre le 20.00.

- Il 70% dei pendolari scende, in maniera ugualmente distribuita, nelle stazioni di Milano Rogoredo e Milano Lambrate che servono le zone sud e est di Milano e città studi. Anche chi sale o scende in Centrale, quando possibile, per risparmiare tempo, utilizza quelle stazioni.
- Attualmente i tempi di collegamento con i treni IR sono indicativamente i seguenti:
 - Su Milano Rogoredo → 40 - 45 minuti
 - Su Milano Lambrate → 45 - 50 minuti
 - Su Milano Centrale → 50 - 60 minuti

Questo nonostante i peggioramenti introdotti negli ultimi anni (si vedano le tabelle successive)
Il protocollo di intesa FS – Comune di PC (1995) prevedeva 50' max tra PC e Milano Centrale.

- Al viaggio in treno si sommano gli spostamenti necessari a PC e MI per un totale di circa 3 ore medie al giorno di viaggio → circa 2 ore in più di un normale lavoratore non pendolare!

Perché è svantaggioso sostituire gli IR con gli IC



Questione Tempi di percorrenza

- Gli Intercity senza fermate intermedie, nonostante impieghino 40' tra PC e MI centrale, forniscono un servizio peggiore alla maggioranza dei pendolari.
I pendolari di Lambrate e Rogoredo dovendo tornare indietro impiegano:
 - Per ritornare a Lambrate → 20 minuti di metropolitana → Totale 60'
 - Per ritornare a Rogoredo → 30 minuti di metropolitana → Totale 70'**Tempi da treni regionali !!!
+ costi metrò**
- Aggiungendo la fermata di Rogoredo il tempo di percorrenza diventa di 33'-45' su Rogoredo e di 45'-55' su Centrale → La velocità è quindi molto simile a quella degli IR, che però fermano anche a Lodi e Milano Lambrate. Quindi:

Con le stesse fermate gli IR impiegherebbero lo stesso tempo degli IC!

**La velocità degli IC dipende SOLO dal numero di fermate PENDOLARI saltate!
In alcuni casi gli IR sono addirittura più veloci degli IC! (vedi tabelle successive)
Conviene allora mantenere gli IR senza alcune fermate risparmiando tanti soldi!**

- Manca completamente il servizio su Lodi e Lambrate e in parte su Rogoredo (Fiorenzuola e in parte Fidenza sulla tratta per Parma). L'eventualità di raggiungere Lambrate da Rogoredo è da escludere: in metropolitana a causa della necessità di addirittura un doppio cambio; con la ferrovia, ancora peggio, causa la totale inaffidabilità del servizio.



Questione Costi

- Gli Intercity costano molto di più rispetto agli IR. Esempio per la 2° classe M-PC:
L'incremento sarà **da subito del 65%** per le migliaia di viaggiatori (anche pendolari) con biglietto andata/ritorno.
Chi tutela questi viaggiatori? Cosa pensano di fare Regione e Comune per loro?
L'incremento dell'abbonamento sarà invece:
 - **del 20% da subito** pagato dalla Regione con soldi pubblici che invece potrebbero essere dati in altro modo ai pendolari, ad esempio con sconti su abbonam. o rimborsi per disservizi
 - successivamente **del 65%, interamente a carico dei pendolari.**
- Tutta l'operazione potrà essere condotta senza che l'aumento ricada minimamente sul tasso di inflazione perché risulterà che le FS non hanno alzato i prezzi (manovra di fondamentale importanza per le FS visti i blocchi all'aumento delle tariffe di viaggio imposti a suo tempo dal governo).
- Non vi è alcuna garanzia che nel frattempo le FS non aumentino o introducano altri balzelli, imposte, pedaggi, diritti di prenotazione, di accesso o di altro genere per viaggiare sugli IC. (come successo per gli IC plus che ora richiedono 1Euro di prenotazione obbligatoria)
- Una volta che gli IR non ci saranno più non sarà possibile tornare indietro, non ci sarà alternativa e i pendolari subiranno oltre agli aumenti dei biglietti anche quello delle tariffe addizionali.

Questione monopolio: La modifica rafforza il monopolio FS

I pendolari non hanno nulla contro un monopolio efficiente, ma quello attuale non lo è per nulla!

Modifiche proposte da FS/Trenitalia:

- Conversione dei treni IR in treni Intercity (IC),
- Compressione dei treni regionali in anguste fasce orarie a ridosso di IC e ES.



Effetti:

Il gruppo FS/Trenitalia guadagnerebbe enormi privilegi che vanificherebbero l'utilità del bando di gara europeo 2006 (dolo per treni R e IR), per i seguenti motivi:

- Monopolio FS/Trenitalia sulle medie distanze (solo servizio IC non soggetto a bando di gara).
- FS/Trenitalia impedirà l'ingresso di concorrenti nell'offerta del servizio sulla media distanza per mancanza di tracce disponibili per eventuali nuovi treni IR.
- FS/Trenitalia evita anche ogni concorrenza all'attuale servizio Intercity. Ad esempio sulla Mi-Bo-An l'ingresso di treni IR efficienti darebbe forte concorrenza all'attuale, costoso e poco efficiente servizio IC. (Sulla MI-BO l'IC costa il 65% in più dell'IR e viaggia alla stessa velocità).
- Per la concorrenza restano solo tracce Regionali (brevi) → nessuna concorrenza alla media percorrenza.

I treni Regionali sono destinati a subire ritardi e soppressioni per consentire il transito degli altri treni in sistematico ritardo → Poco appetibili alla concorrenza → FS/Trenitalia scoraggia così l'ingresso di competitori anche su brevi tratte → Una volta senza concorrenti FS/Trenitalia potrà sfoltire i molti treni Regionali che viaggiano ravvicinati a pochi minuti di distanza.

- Aumento enorme dei profitti per FS/Trenitalia dato l'obbligo per molti viaggiatori IR ad utilizzare i treni IC (+65% del costo) → Nessuna concorrenza anche in futuro.

Valutazione fermate IC rispetto a IR → per 6 fermate ottenute, 40 fermate (utili ai pendolari) perse!

Treno	Lodi	Rogoredo	Lambrate	Centrale	Note
PC - MI					
IR2120 (PC 6.45) 1h → Nessun IC	Persa	Persa	Persa	Persa	Perso completamente servizio IR
IR2122 (PC 7.08) 52' → Nessun IC	Persa	Persa	Persa	Persa	Perso completamente servizio IR
ICN782/3/4 (PC 7.30) 50'				Già presente	Treno perennemente in ritardo
IR 2124 (PC 8.03) 57' → IC 552 (PC8.09) 46'	Persa	-9'	Persa	-11'	(*)
IR 2126 (PC 9.07) 53' → IC 578 (PC9.11) 44'	Persa	Persa	Persa	- 9'	(*)
IC 556 (PC10.09) 46'		Ottenuta		Già presente	
IR 2128 (PC 11.08) 52' → IC 580 (PC11.09) 41'	Persa	Persa	Persa	- 11'	(*)
IC 558 (PC12.09) 46'		Ottenuta		Già presente	(*)
IR 2130 (PC 13.08) 52' → Nessun IC	Persa	Persa	Persa	Persa	Perso completamente servizio IR
MI - PC					
IR 2129 (MICe12.00) 52' → IC 557 (MICe12.10) 41'	Persa	Persa	Persa	- 11'	(*)
IR 2131 (MI Ce 14.00) 52' → IC 593 (MICe14.10) 41'	Persa	Persa	Persa	- 11'	(*)
IC 595 (MICe15.10) 41'				Già presente	
IR 2133 (MI Ce 16.00) 52' → IC 561 (MICe16.05) 46'	Persa	- 6'	Persa	- 6'	(*) Tolta inutilmente Lambrate!
IR 2039 (MI Ce 17.05) 1 ^h → IC 563 (MICe17.10) 41'	Persa	Persa	Persa	- 19'	(*)
IR 2135 (MI Ce 17.25) 55' → Nessun IC	Persa		Persa		
IR 2137 (MI Ce 18.00) 52' → IC 597 (MICe17.50) 1 ^h 01' (IC597: + 20' rispetto alla proposta di luglio!!)	Persa	+ 6'	Persa	+ 9' Già presente NON è stato aggiunto!	Il tempo di percorrenza aumenta nonostante ci siano meno fermate! L'IR2137 era già largamente insufficiente ora sarà ancora peggio: FS non conosce i problemi reali della linea!
IR 2139 (MI Ce 18.50) 58' → IC 565 (MICe19.10) 41'	Persa	Persa	Persa	-17'	(*)
IR 2141 (MI Ce 20.00) 59' → IC 599 (MICe20.05) 46'	Persa	-13'	Persa	-13'	(*) Tra Rog. e Centr. IC + lento di IR!
IC 569 (MICe21.10) 41'				Già presente	

(*) Con le stesse fermate il treno IR impiegherebbe lo stesso o **MENO** tempo dell'IC quindi:

GLI IC NON DANNO ALCUN SERVIZIO IN PIÙ RISPETTO AGLI IR!

La stessa cosa avviene per la tratta su Parma dove si perdono Fiorenzuola e in parte Fidenza

NOTA: Sono state tolte anche le fermate a Rogoredo degli ES!



Qualità/Ergonomicità del materiale rotabile IC



Treni IC



Nuove carrozze IC - seconda classe



Tavolino deleterio:
Riduce lo spazio per le gambe e rende molto difficili i movimenti
Può avere un senso solo su tragitti molto lunghi.



Accesso ai posti strettissimo e molto scomodo per colpa del tavolo e delle gambe del sedile che escono in avanti:

- Obbliga i passeggeri ad alzarsi per fare entrare o uscire gli altri.
- Rallenta i tempi di accesso alle carrozze. (Si creeranno lunghe code solo per sedersi).
- In caso di necessità rallenta i tempi di fuga.
- Genera senso di claustrofobia.



Treni IR



- Accesso ai posti ampio (i viaggiatori lato corridoio non devono lasciare il posto per far sedere qualcuno).
- Molto spazio e accessibilità anche a livello del pavimento.
- Rapido accesso ai posti.
- Rapido abbandono del posto in caso di fuga.

Treni IC (e nuovi Regionali)



Porta bag. IC: - Più stretti (le valige grandi stanno in bilico)
- Inaccessibili per i bassi di statura
- Nascondono quello che si lascia o il materiale che esce accidentalmente dalle borse (portafogli documentazione)

Occorrerà saltare come canguri per cercare le cose!!



Poggiatesta IC: Insufficientemente incurvati, non garantiscono l'appoggio laterale del capo. Rilassandosi la testa tende a cadere

Chi ha progettato queste bestialità non conosce le esigenze dei pendolari!

Treni IR



Porta bag. IR: - Spaziosi (anche nella dimensione verticale)
- Accessibili anche da sotto (per persone basse)
- Si vede tutto quello che si lascia (ombrelli ecc.) e tutto quello che può uscire dalle borse



Poggiatesta IR: Garantiscono un perfetto appoggio laterale del capo per un buon relax durante il viaggio



Solo sulla MI-PC per avere 6 fermate IC in più perse 40 fermate IR nelle stazioni pendolari Lodi, Rogoredo e Lambrate!

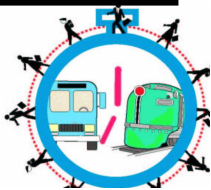
Dire che gli IC offrono un servizio più veloce è **FALSO**
I treni IR con le stesse fermate sarebbero persino più veloci!

Vi sarà un aumento dei costi per tutti da subito

Il materiale IC è più scomodo per i viaggiatori pendolari

Trenitalia avrà il monopolio sulle medie distanze

Lo smantellamento del servizio IR a favore degli IC creerebbe gravi danni ai pendolari e a tutta la collettività. Sarebbe un ricco regalo a Trenitalia e un colpo alla concorrenza



Comparazione costi e tempi di percorrenza nella conversione da IR a R o RV (Reg. veloci) di alcuni treni interregionali e diretti sulla tratta PC – MI nel periodo 1998-2005/06

Treno originale → Treno nuovo	1998	2005	Variaz. 98-05	2006	Variaz. 05-06	Variaz. 98-06
PC – MI						
IR 2120 (PC 6.45) → RV2272 (6.44)	1 ^h	1 ^h	=	1 ^h 01'	+2%	+2%
IR 2122 (PC 7.08) → RV2122 (°)	57'	52'	- 9%	52'	=	- 9%
IR 2124 (PC 8.03) → RV2274 (7.59)	50'	57'	+14%	1 ^h 01'	+7%	+22%
MI - PC						
IR2039(MI17.05) → RV2039(17.25) (°)	44'	1 ^h	+36%	59'	-2%	+34%
IR2135 (MI 17.25) → RV2283 (17.20)	55'	55'	=	50' (#)	-9%	-9%
IR2137 (MI 18.00) → RV2285 (18.20)	50'	52'	+4%	48' (')	-8%	-4%
IR2139(MI18.50) → R20435(PG19.05)	58'	58'	=	1 ^h 19'	+36%	+36%
R 2927(*) (MI 19.15) → RV2287	51'	1 ^h 01'	+20%	55'(#)	-10%	+7%
IR 2141 (MI 20.00) → R20437	50'	59'	+18%	1 ^h 30'	+53%	+80%
Media	53'	57'	+ 9%	62'	+8%	+18%
Costo abb. annuale Piacenza - Milano	819.000£ (13 mesi) ovvero 756.000£ (12 mesi)	486Euro=941K£ (12 mesi e validità solo da inizio mese) +67500 euro (131M£ anno) di contrib. regionali	+20% considerando la diversa durata +8% contributo Reg. +6% Abbon. Solare +4% da agosto 05 + 38% in 5 anni! molto più dell'inflaz.			

(°) Con l'ultima modifica declassato a RV (precedenza più bassa, materiale più scadente)

(#) Tolta fermata a Casalpusterlengo (ipotesi completamente irrealistica)

(') Traccia completamente irrealistica

(*) Nel 1997-98 era diretto (D2927)



Inoltre i diritti di precedenza dei Regionali sono inferiori a quelli degli IR!

Analisi delle percorrenze di altri treni con variazioni d'orario nella tratta Piacenza – Milano

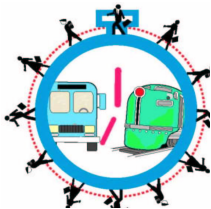
Treno	Percorrenza 2006	Variazione	Note
PC - MI			
R20414 (PC 6.22) → R20414 (PC 6.22)	1 ^h 15'	+ 9%	
R20416 (PC 6.50) → R20416 (PC 6.48)	1 ^h 02'	+ 3%	
R20424 (PC 7.50) → R20424 (PC 7.40)	1 ^h 38'	+ 11%	
IR 2126 (PC 9.07) → RV 2276 (PC 9.54)	56'	+ 6%	Irrealistico: Caslp. Cod. subito fermata
IR 2128 (PC 11.08) → RV 2278 (PC 11.48)	57'	+ 10%	Irrealistico: Caslp. mette subito fermata
R20402 (PC 12.25) → R20402 (PC 12.27)	1 ^h 31'	+ 4%	
IR 2130 (PC 13.08) → RV 2134 (PC 13.44)	57'	+ 10%	Irrealistico: Caslp. mette subito fermata
IR 2132 (PC 15.08) → RV 2136 (PC 15.44)	57'	+ 10%	Irrealistico: Caslp. mette subito fermata
MI - PC			
IR 2129 (MI Ce 12.00) → Tolto senza mettere RV	1 ^h 30'	+ 73%	Alternativa R20411 (MI PG 12.02)
R20411 (MI PG 12.04) → R20411 (MI PG 12.02)	1 ^h 30'	+ 1%	
R2925 (MI PG 13.15) → RV2279 (MI Ce 13.15)	55'	-23% (*)	Irrealistico: Caslp. mette subito fermata
R20415 (MI PG 13.20) → R20415 (MI GP 13.07)	1 ^h 25'	+1% (*)	
IR 2131 (MI Ce 14.00) → Tolto senza mettere RV	1 ^h 30'	+ 73%	Alternativa R20419 (MI PG 14.02)
R20419 (MI GP 13.20) → R20415 (MI PG 13.02)	1 ^h 30'	+ 5% (*)	
R20421 (MI PG 14.53) → RV2281 (MI Ce 15.15)	55'	- 38% (*)	Irrealistico: Caslp. mette subito fermata
IR 2133 (MI Ce 16.00) → Tolto senza mettere RV	1 ^h 35'	+ 78% (*)	Alternativa R20423 (MI PG 15.47)
R20423 (MI PG 16.08) → R20423 (MI PG 15.47)	1 ^h 35'	+ 17%	
R20425 (MI PR 17.28) → R20425 (MI PR 17.16)	1 ^h 16'	+ 19%	
R20429 (MI PG 17.56) → R20429 (MI PR 17.56)	1 ^h 30'	+ 7%	
R20431 (MI GP 18.07) → R20431 (MI GP 18.06)	57'	- 3%	Irrealistico → già ora non riesce in 59'
R20437 (MI PG 20.17) → R20437 (MI PG 20.02)	1 ^h 30'	+ 3%	
R20413 (MI Ce 21.20) → RV2289 (MI Ce 21.15)	55'	- 26%	Irrealistico: Caslp. mette subito fermata
R20439 (MI Ce 22.30) → R20439 (MI Ce 22.30)	1 ^h 08'	-1%	
R20417 (MI PG 23.34) → R20417 (MI Ce 23.02)	1 ^h 30'	+ 17%	

(*) Calcolato basandosi sul tratto comune

I TEMPI DEI TRENI IN MEDIA SI ALLUNGANO DI MOLTO!

anche con la irrealistica ipotesi di togliere le fermate a Casalpusterlengo

Nota: I treni analizzati sono solo una parte, per i restanti la situazione è simile



Cadenzamento



I treni regionali avranno enormi discontinuità di servizio:

Ci saranno treni molto ravvicinati seguiti e preceduti da lunghi tempi morti!

Alcuni esempi (peggioramenti anche rispetto alla proposta di luglio):

da PC

- 3 treni in 19 minuti, di cui 2 a 5 minuti di distanza (7.35, 7.40, 7.59) poi **buco** di 45' fino alle 8.44.

da MI

- **Buco** di 93' dalle 15.47 alle 17.20 poi 3 treni in 14 minuti: 17.20 e 17.25 e 17.34.
- A Milano Lambrate, dopo un **buco** di 1^h28', quei 3 treni, transiteranno addirittura entro 6 minuti: 17.28, 17.32, 17.34 (non credibile), per poi avere un altro **buco** di 34' minuti seguito da 4 treni in 24', poi **buco** di 41'.
- Sempre a Milano Lambrate **Buco** di 1^h7' tra le 20.15 e le 21.22 poi due treni regionali in 7 minuti 21.22-21.29!

Vantaggi per le ferrovie:

- Creare spazio per l'introduzione di nuovi treni a lunga percorrenza.
- Semplice soppressione dei treni ridondanti (come avviene già attualmente), di fatto potranno permettersi di far viaggiare anche un solo treno su 3! e il RV verrà declassato a R e fatto fermare in tutte le stazioni (con gli IR c'è più tutela!).

Svantaggi per i pendolari:

- Lunghi periodi con totale assenza di servizio.
- Forti rallentamenti in caso di ritardo del treno (che finirebbe sui corridoi di lunga percorrenza)
- Forti rallentamenti in caso di ritardo (sistematico) dei lunga percorrenza per consentirne il sorpasso.

SITUAZIONE DRAMMATICA A MILANO LAMBRATE, peraltro servita solo da treni regionali! Forti peggioramenti anche rispetto alla prima proposta!

Osservazioni



- I treni RV sono degli IR declassati → **SENZA DIRITTI DI PRECEDENZA**. Quindi a parità di tempo di percorrenza il treno RV ha molta più probabilità di fare ritardo. Saranno i primi ad essere **RALLENTATI, FERMATI O SOPPRESSI**, come già oggi avviene per i Regionali. → **I Km treno in più promessi da FS sono pertanto del tutto fittizi**
- Con i treni RV le ferrovie verranno di fatto autorizzate a fornire un servizio più scadente rispetto a quello che dovrebbero garantire con gli IR, soprattutto in termini di velocità (si vedano le tabelle precedenti).
- Negli ultimi anni c'è stato un progressivo, sistematico e immotivato rallentamento di alcuni treni Interregionali (es. IR2124, IR2141). Ora si è capito che era propedeutico all'inserimento dei treni IC, per farli sembrare più vantaggiosi e per far sentire meno pesante il rallentamento che sarebbe avvenuto con l'introduzione dei treni RV.
- Completa mancanza di credibilità di alcune tracce orarie. Si tratta di un'operazione di pura facciata per fingere collegamenti veloci, senza alcun riscontro reale. Solo chi non ha mai viaggiato può sostenere simili assurdità. Solo a titolo di esempio:
 - RV2285 (MI Ce 18.20 – PC 19.08) è pura utopia! Verrà certamente rallentato dal R20429 e dal Reg 20431 (MI GP 18.07 – PC 19.03) che già ora, pur avendo un tempo di percorrenza maggiore, non riesce a rispettarlo.
 - A Lambrate 3 treni in partenza per PC nell'arco di 6 minuti: 17.28, 17.32, 17.34. Totalmente irrealistico!

I treni RV offrono un servizio peggiore rispetto ai treni IR

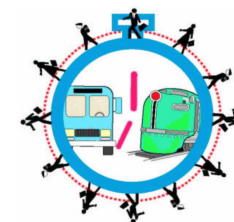
Invece di aumentare il numero di treni interregionali, come previsto dal protocollo di intesa tra Comune di PC e FS e come richiesto da anni dai pendolari, le ferrovie li tolgono.



IR 2137 il 15 luglio 2005 (partenza ore 18.00 da Milano) buona parte delle persone sale (quando riesce) alle stazioni di Milano Lambrate e Rogoredo → questo treno è il più utilizzato in assoluto sulla MI-PC e verrà eliminato!

Le ferrovie mentono quando dicono di aver messo un IC a quest'ora: l'IC 597 c'era già, hanno solo aggiunto una fermata a Rogoredo!

- Mancano tutti i dati relativi al numero di carrozze dei convogli e le tracce orarie, ad esempio se il transito avverrà sulle linee lente tra Melegnano, Rogoredo e Lambrate dove di solito vengono fatti transitare i treni regionali.
- Situazioni altrettanto disastrose per i pendolari di Parma, Fidenza, Fiorenzuola e quelli che dalla Lombardia si recano a Piacenza.

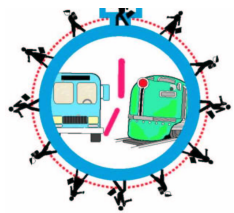


La storia insegna che di FS/Trenitalia non c'è da fidarsi!

- La Regione Emilia Romagna, nel 2001, acconsentì alla sostituzione di alcuni treni IR con gli IC purché fosse garantito il servizio a parità di costo per i pendolari. Questo oltretutto avveniva con un sovvenzionamento regionale, ovvero con soldi pubblici.
A partire dal 1° di agosto 2003 (guarda caso sempre nello stesso periodo estivo), non fu più possibile viaggiare sui treni IC della tratta Bologna - Piacenza utilizzando il solo abbonamento pendolari.
- Nel 1995 le FS, in cambio del permesso di costruire e transitare con l'alta velocità sul territorio comunale, firmarono un accordo (vedi pagina seguente) che garantiva drastici miglioramenti nel servizio pendolari. Tali promesse sono state formalizzate ufficialmente in un accordo con il Comune di Piacenza firmato da Necci e da alti dirigenti FS.
Tale accordo non è stato **MAI** rispettato per la parte relativa ai pendolari, in cambio il Comune di Piacenza e i piacentini hanno però concesso tutto quanto era previsto in contropartita.



**PROTOCOLLO PRELIMINARE DI INTESA TRA
COMUNE DI PIACENZA - FERROVIE DELLO STATO S.p.A. - TRENO ALTA VELOCITA' TAV S.p.A.
PIACENZA, 7 APRILE 1995**



.....
3. ORGANIZZAZIONE TRAFFICO PENDOLARI

3.1 La Società Ferrovie dello Stato, si impegna:

.....
- per il 1996-97 a perseguire, all'interno della Commissione di cui al successivo punto 4.1, l'incremento dell'offerta di treni interregionali nelle fasce pendolari, in particolare nella relazione Piacenza-Milano, con l'obiettivo di un cadenzamento a 30 minuti e tempi di percorrenza Piacenza-Milano C.le non superiori a 50 minuti,

.....
- per il prossimo orario estivo 1995 a programmare, nella relazione Piacenza-Milano, n° 4 treni interregionali o diretti in partenza da Piacenza tra le ore 06.30 e le ore 09.00 e n° 3 treni interregionali o diretti nella relazione Milano-Piacenza in partenza da Milano tra le ore 18.00 e le ore 19.00;

.....
- 4. RAPPORTI CON I PENDOLARI

4.1 la Società Ferrovie dello Stato ed il Comune di Piacenza si impegnano a promuovere una Commissione permanente che si dovrà riunire quattro volte all'anno con il compito di valutare:

- l'attuazione degli impegni sottoscritti in questo Protocollo Preliminare di intesa relativamente al traffico pendolare;
- la verifica della corrispondenza delle soluzioni adottate con il presente Protocollo Preliminare di intesa e più in generale con le esigenze dei pendolari piacentini;
- la fattibilità di altre modifiche minori tendenti a migliorare il servizio viaggiatori.

La Commissione si insedierà entro un mese dalla stipula del presente Protocollo Preliminare d'intesa e sarà composta da:

- un rappresentante del Comune di Piacenza;
- un rappresentante della Provincia di Piacenza;
- un rappresentante dell'Associazione dei Pendolari;
- un tecnico dei trasporti nominato dai tre membri sopracitati;
- due rappresentanti della FS S.p.A.: uno in rappresentanza della Direzione Trasporto Locale di Milano ed uno del Trasporto Locale di Bologna.

.....
5. ALTA VELOCITA'

5.1 Il Comune di Piacenza si impegna a consentire sul proprio territorio:

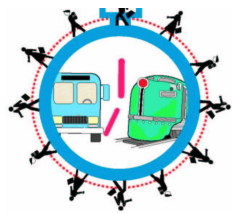
- la costruzione del nuovo tratto della linea "Alta Velocità" e dell'interconnessione con la linea esistente ed il conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici;
- l'insediamento dei cantieri e l'adeguamento degli strumenti urbanistici;
- l'installazione del cantiere armamento in località Le Mose (al Km 50 circa) cedendone in uso l'area.....

5.2 il Comune di Piacenza si impegna a non richiedere il ripristino delle aree occupate dal cantiere armamento se non per le strutture non funzionali ai futuri utilizzi, da concordare sulla base dei progetti di dettaglio delle opere da realizzare con oneri a carico di CEPAV UNO per conto della TAV S.p.A.;

.....
Letto confermato e sottoscritto:

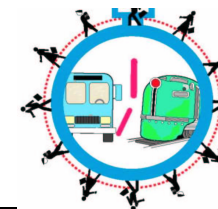
Per il Comune di Piacenza Giacomo Vaciago
Per le Ferrovie dello Stato S.p.A. Antonio Necci
Per la TAV S.p.A.....

Analisi della presentazione FS del 15/7/2005



- Pag. 4 “passaggio da due sistemi Biorari (IC-IR) a due sistemi orari (IC-RV)”
→ **FALSO**: I sistemi RV e IC nel tratto PC-MI in alcune fasce non sono a cadenza oraria
- Pag.11 “PC/MI in 40’ ogni ora” → **FALSO** vedi analisi, ci sono IC che impiegano più di 40’ (fino a 60’ nelle ore di maggior traffico pendolari!) e non sono presenti a tutte le ore.
- Pag.11 “Mantenimento di alcuni IR a forte valenza pendolare da e per MI” → **FALSO**, con le ultime modifiche hanno tolto anche quei pochi IR che restavano (es. IR2122, IR2039, IR2137)
- Pag. 11 “Riduzione conflitti di circolazione in linea e nei nodi” → **FALSO**
 - previsti fino a tre treni che partono nell’arco di 6 minuti dalla stessa stazione;
 - previsti treni IC/ES che partono subito dopo gli R e RV e li superano sulla tratta, es:
RV2274 (7.59 PC - 9.00 MICe) sorpassato da IC552 (8.09 PC - 8.55 MICe)
R20427 (17.34 MILamb – 18.47 PC) sorpassato da ES 9449 (18.00 MICe)
- Pag. 11 “... più qualità anche attraverso IC” → **FALSO** il servizio IC è molto più scomodo dell’IR, si veda analisi comparata carrozze IC/IR
- Pag. 11 “1,9 MLN TKM in più su treni di qualità a rischio di mercato Trenitalia fra An e MI”
→ **PER NULLA ATTENDIBILE**: I treni R e RV, viaggiando in gruppi molto ravvicinati a ridosso di IC ed ES, saranno destinati a sistematiche soppressioni, inoltre gli IR convertiti in IC non saranno soggetti al bando di gara Europeo. In questo modo verrà a mancare anche la concorrenza agli IC.

Valutazione delle affermazioni di Trenitalia (tutte molto generiche)



Risultati attesi da Trenitalia (pag.7)	Nostre osservazioni
<i>“Condizioni favorevoli ad una maggiore regolarità di esercizio derivanti da una nuova organizzazione unitaria delle tracce, che elimina attuali conflitti strutturali di orario”.</i>	La compressione delle tratte R e RV e l'affollamento di IC/ES oltre a peggiorare il cadenzamento sarà fonte di ulteriori intasamenti e soppressioni. <u>Ripercussioni anche sulle tratte secondarie con ritardi e soppressioni per “mancanza materiale corrispondente”</u>
<i>“Condizioni favorevoli ad una più efficace gestione dei mezzi derivanti dalla contrazione dei turni del materiale rotabile, con effetto positivo su comfort e decoro”</i>	Non avendo materiale non potranno che riutilizzare intensivamente gli stessi treni senza possibilità di fare manutenzioni e pulizia.
<i>“Incremento dell’offerta ferroviaria in coerenza con la crescente richiesta di mobilità su ferro”</i>	Il servizio verrà ridotto nelle ore nevralgiche (ore 18 da Milano). Nella stazione di Milano Lambrate (la più utilizzata dai pendolari con a Rogoredo) si creeranno vuoti di servizio superiori ad 1 ^h (fino 1 ^h 28’) in piena fascia pendolari per poi far viaggiare treni ravvicinatissimi entro pochi minuti

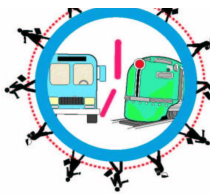
Trenitalia non ha personale ne materiale rotabile per far viaggiare i treni attuali, non vi è alcuna garanzia che vi possano essere più treni → rischi di drastica riduzione del numero di carrozze anche sulle linee secondarie

Altre affermazioni prive di senso	Nostre osservazioni
<p>Le ferrovie sostengono che accorciando le tratte dei treni si migliori la puntualità e ci sia più tempo per fare pulizia e manutenzione.</p>	<p>→ FALSO Già oggi i treni regionali pur viaggiando su tratte molto brevi vengono soppressi o sono sempre in ritardo e sporchissimi!</p>
<p>Trenitalia e la Regione Emilia intendono fare verifiche sulla qualità del servizio ad alcuni mesi di distanza dal cambiamento ed eventualmente tornare indietro.</p>	<p>Le verifiche del funzionamento dell'orario non devono essere fatte sulla pelle dei viaggiatori. In passato anche dopo ogni piccola modifica dell'orario si sono sempre avuti gravi problemi di circolazione, la cosa sarà ancora più drammatica ora che il cambiamento sarà totale. Riteniamo che sia impossibile tornare indietro una volta fatto il cambiamento. L'unica soluzione sarà quella di eliminare o rallentare i treni pendolari messi solo per fare numero, fingendo che si tratti di "piccoli aggiustamenti".</p>
<p>Le ferrovie intendono incrementare l'offerta inserendo altri treni sulla tratta MI-PC.</p>	<p>Le ferrovie hanno sempre sostenuto che la tratta MI-PC è ipersatura di treni, e che era impossibile inserirne altri. Ora, per fingere un aumento dell'offerta, sostengono l'esatto contrario! Si tratta di un'operazione di pura facciata, in realtà l'operazione serve solo a non lasciare alcuna traccia libera alla concorrenza. Il risultato sarà la presenza di innumerevoli treni fantasma con la sistematica soppressione ed il rallentamento dei treni Regionali dei pendolari. La stessa osservazione può estendersi a tutta la MI-BO</p>

Questioni aperte

- Perché Trenitalia non ha presentato alcuna proposta che preveda la presenza del servizio IR?
- Perché quei treni RV che attraversano più regioni, in sostituzione degli IR, non hanno mantenuto la sigla IR?
- Come mai la Regione, che si è sempre fermamente opposta ad ogni tentativo di sostituire gli IR con gli IC, ora, alla vigilia del bando di gara europeo 2006 appoggia questa proposta?
- Perché si cerca di approvare questa proposta prima che entri in vigore il bando Europeo 2006 non lasciando il tempo di analizzarla con i dovuti approfondimenti?
- Come mai l'agenzia per la mobilità regionale, che dovrebbe essere la controparte di Trenitalia, non ha presentato analisi analoghe alla presente?
- Chi ci garantisce che per altre tratte la situazione non sarà altrettanto disgraziata?
- Che fine faranno le penali previste dal contratto di servizio che sono attualmente applicate ai treni interregionali?
- Che fine faranno i vincoli e le penali sulla composizione (ad es. le 13 carrozze degli IR)?
- I treni RV viaggeranno ancora con le 13 carrozze previste per gli Interregionali?





Riepilogo - Conclusioni

- Le FS con argomentazioni generiche, superficiali e fasulle stanno cercando di ingannare viaggiatori e amministrazioni sul servizio che intendono introdurre da dicembre 2005.
- La giustificazione secondo cui il servizio IC è più veloce di quello IR è FASULLA. La velocizzazione viene fatta togliendo alla traccia degli IR delle fermate PENDOLARI.
Con le stesse fermate anche gli IR sono in grado di garantire gli stessi (o minori) tempi di percorrenza.
- L'inserimento dei treni IC sulle tracce orarie degli IR porta solo forti vantaggi economici alle ferrovie che potranno contare sui maggiori introiti derivanti dall'uso forzoso del servizio IC da parte di molti viaggiatori.
- Alcuni IC non vengono introdotti come nuovi, ma si utilizzano convogli già esistenti.
- L'orario proposto garantirà a Trenitalia il monopolio sulle medie distanze vanificando l'utilità del bando di gara 2006.
- Non vi è alcuna ragione per eliminare l'attuale servizio Interregionale che offre collegamenti altrettanto veloci ad un prezzo inferiore.

- L'aumento del costo ci sarà da subito per tutti, i contributi provenienti dalla Regione infatti sono soldi pubblici che verranno distolti da altre iniziative a favore dei pendolari. Resta poi da verificare se lo sconto dell'80% delle FS è reale o se invece la Regione, come contropartita, fornirà in cambio regalie come motrici o carrozze nuove a fondo perduto.
- Quando verrà rimosso lo sconto si avrà un aumento del costo del viaggio del 65% anche per i pendolari senza incidere sul tasso di inflazione!
- I treni RV porteranno ai pendolari piacentini un drastico peggioramento del servizio soprattutto in termini di velocità e cadenzamento.
- I treni RV, avendo bassa precedenza, saranno sistematicamente **RALLENTATI, FERMATI O SOPPRESSI** per permettere ai treni più veloci in ritardo di recuperare.
- Con i treni RV le ferrovie verranno autorizzate a fornire un servizio più scadente rispetto a quello che oggi devono garantire con gli IR.
- Questo orario costituirebbe in assoluto il più grave saccheggio all'attuale servizio ferroviario sulla tratta Milano – Piacenza (Bologna – Ancona), ai danni di chi viaggia.

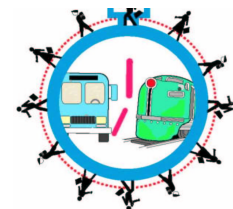
Non è accettabile ogni ulteriore tentativo di revisione di questo disastroso progetto. La nostra associazione non accetterà altre soluzioni di ripiego o contentino per i pendolari per fingere di assecondare le nostre osservazioni.

Dall'analisi dettagliata sopra esposta emerge che quella di Trenitalia è una proposta raffazzonata, senza alcuna garanzia di funzionamento, volta solo ad assicurare il monopolio sulla media percorrenza alle FS ed incrementarne i guadagni.

La Regione Emilia Romagna, che dovrebbe svolgere una funzione di controllo sul servizio che acquista dalle ferrovie, si sta fidando di affermazioni generiche delle ferrovie, e avvallava questa proposta senza fare dettagliate analisi, critiche e approfondimenti, d'obbligo per una modifica di questa portata.

La soluzione proposta NON è in alcun modo accettabile

Chiediamo che il nuovo orario 2005-06 parta da quello in vigore, correggendo senza stravolgerlo alcuni peggioramenti introdotti negli ultimi anni



Richiesta alle amministrazioni

Vista la situazione è fondamentale che le amministrazioni pubbliche diano un forte segnale di intransigenza verso chi cerca di lucrare sui cittadini per compensare la manifesta incapacità a fornire un servizio di trasporto su rotaia degno di un paese civile.

Per dimostrare in modo determinato e incontrovertibile a viaggiatori e pendolari che le amministrazioni sono schierate dalla loro parte, è auspicabile che gli organi amministrativi preposti al controllo della mobilità e del trasporto locale possano effettuare autonomamente, se già non lo stanno facendo, analisi analoghe a questa per bocciare sul nascere proposte devastanti e fallimentari come questa di Trenitalia e dedicare successivamente maggior tempo e risorse a migliorare il trasporto ferroviario a beneficio di chi viaggia e paga e non di chi, in regime di monopolio, fa cassa.

Azioni che intendiamo intraprendere

L'Associazione Pendolari di Piacenza ha deciso di combattere la proposta a tutto campo e preannuncia le seguenti azioni:

Contrasto con ogni possibile mezzo a ferrovie e sostenitori della proposta:

- Mobilitazione di tutti i pendolari, viaggiatori e opinione pubblica.
- Coinvolgimento delle associazioni di consumatori.
- Sensibilizzazione dei mass-media.
- Sensibilizzazione della classe politica a tutti i livelli.
- Campagna anti-ferrovie con ogni forma di protesta fino a disincentivare l'acquisto di tutti i prodotti o i servizi reclamizzati nelle stazioni o sui treni.
- Azioni legali.

