Con il presente testo le associazioni dei consumatori, degli utenti e dei pendolari della Lombardia, dell'Emilia-Romagna, del Piemonte, della Toscana e della Liguria intendono promuovere una vertenza interregionale con Trenitalia e le regioni interessate per ripristinare il diritto a viaggiare, alla mobilità oggi negato e rafforzare il trasporto ferroviario quale pilastro fondamentale del trasporto pubblico.

Premesso che tutti i sottoscriventi:

- respingono unanimemente e incondizionatamente il nuovo orario ferroviario proposto da Trenitalia che entrerà in vigore il prossimo 11 dicembre 2005;
- si impegnano ad opporsi con decisione ad ogni tentativo di smantellare l'attuale servizio di trasporto ferroviario interregionale a favore del servizio Intercity (**un'unica offerta per non avere più scelta**) quale unica offerta di trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza;
- condannano fermamente il tentativo di Trenitalia volto ad ottenere il monopolio di fatto del traffico ferroviario a media e lunga percorrenza in spregio alle leggi nazionali e europee in materia di libero mercato, concorrenza e pluralismo dell'offerta di servizi;
- si impegnano a non partecipare a comitati paritetici sino al rinvio dell'applicazione del nuovo orario, a coordinare e organizzare unitariamente le azioni comuni necessarie a sostenere gli obiettivi di seguito indicati e fatto salvo il diritto di ciascuno dei contraenti a definire sui temi specifici strategie di contrattazione e di protesta che ritengano più adeguate, sanciscono il seguente:

PATTO DI VOGHERA
TRA CONSUMATORI, PENDOLARI E UTENTI LOMBARDI, EMILIANI, PIEMONTESI, LIGURI, TOSCANI

Con l'abolizione dei treni interregionali che diventerà esecutiva con l'orario ferroviario e che entrerà in vigore il prossimo 11 dicembre, Trenitalia darà il ben servito alla Tariffa Ordinaria Nazionale n° 1. Il nuovo sistema degli orari è stato infatti studiato scientificamente per non offrire la possibilità di coincidenze, con tempi di attesa ragionevoli, nelle stazioni ove viene "spezzata" la corsa degli interregionali. In pratica, ogni regione, in ossequio ad una logica federalista e a una idea della devolution assai discutibile, avrà un proprio servizio ferroviario senza alcuna relazione sistematica con quello delle regioni confinanti, con buona pace degli utenti, abituali e non, che devono spostarsi tra regioni limitrofe.

L'abolizione, che riguarda in particolare le relazioni Milano–Bologna–Ancona, Milano–Genova–Ventimiglia e Milano–Genova–Sestri Levante, Torino–Savona–XXMiglia, Genova–Bologna, obbligherà pendolari e viaggiatori a lunghi e contorti viaggi con faticosi cambi (**treni più lenti per avere meno ritardi**). Unico referente per questi spostamenti, di fatto poco più che locali sarà la Divisione Generale Operativa Passeggeri di Trenitalia (vengono quindi esautorate le Divisioni Regionali per il trasporto locale), che vede così rafforzato il proprio monopolio e ha finalmente trovato il modo di bypassare la tariffa ordinaria nazionale, che rientra nel paniere ISTAT per il calcolo dell'inflazione.

Gli sfortunati utenti che effettueranno servizi interregionali dovranno sborsare tariffe che vanno dal 65% al 75% e più di aumento per viaggiare sostanzialmente alle stesse condizioni odierne, se non peggiori con aumento del tempo complessivo di viaggio a causa del cambio per raggiungere stazioni dove non fermeranno gli intercity In cambio dell'aumento del biglietto i tempi di percorrenza saranno spesso più lunghi: insomma,

pagare di più per andare più piano non è il migliore degli slogan nel momento in cui si stanno per aprire le prime tratte ad alta velocità.

Perché succede questo? Perché l'obiettivo strategico di Trenitalia non è, come non è mai stato, il servizio di breve distanza o vicinale, ma la cosiddetta lunga percorrenza. Questo errore di prospettiva storica delle nostrane ferrovie e anche delle regioni che avallano tale politica fa sì che, invece di realizzare un unico sistema integrato e coordinato, come avviene ormai in tutta Europa, i servizi siano rivolti principalmente a determinate categorie di utenza, quelle più disponibili a pagare. Come se poche centinaia di utenti dei nuovi treni "t-biz" (servizi business) potessero rimettere in piedi le traballanti sorti economiche di Trenitalia, mentre sono trascurate e bistrattate intere fette di mercato che non aspettano altro che servizi decenti per prendere il treno.

Alle Regioni che sino ad ora hanno mantenuto un atteggiamento univoco chiediamo segnali forti e chiari sulla definizione dei nuovi contratti di servizio, che dovrà essere inappuntabile e con il coinvolgimento degli utenti. I contenuti dovranno pertanto mirare ad un significativo e sostanziale miglioramento della puntualità, prevedere l'inasprimento delle sanzioni tenendo in debito conto gli altri indicatori (affollamento, pulizia, climatizzazione ecc.) e basarsi sulle seguenti priorità:

- Integrazione regionale e interregionale degli orari e delle tariffe, rimodulazione e revisione degli orari e delle fermate nel rispetto delle esigenze dell'utenza evitando le sovrapposizioni fra treni e conflitti tra le esigenze dei pendolari;
- Sicurezza, manutenzione e pulizia nelle stazioni e sulle carrozze secondo standard concordati con l'utenza;
- Miglioramento dei livelli di comunicazione e di informazione ai passeggeri in caso di guasti, rotture, ritardi, possibili trasbordi e coincidenze alternative;
- Ripristino del NUMERO VERDE GRATUITO per tutte le chiamate a tutti i servizi di assistenza telefonici;
- Ripristino degli sportelli informazioni nelle stazioni dei capoluoghi di provincia attivi anche nelle fasce orarie del trasporto pendolari;
- Garanzia di libera consultazione di tutte le informazioni puntuali (ovvero dettagliate per treno/giorno), in formato sia cartaceo che elettronico, utilizzate per la redazione di rendiconti ufficiali relativi a ritardi, composizione dei convogli, pulizia o quant'altro venga utilizzato allo scopo di redigere valutazioni ufficiali inerenti la qualità del servizio erogato (con particolare riferimento alle informazioni da cui consegue il calcolo di penali);
- Revisione del rimborso in caso di disservizio sia quantitativo, aumentando il valore del bonus, che qualitativo, garantendo maggior rapidità nella restituzione (entro il mese successivo la scadenza del titolo di viaggio); occorre inoltre che il rimborso sia davvero tale, e cioè restituzione di parte della somma pagata dal cliente in caso di disservizio, a titolo di risarcimento per i danni subiti a causa di ritardi e soppressioni di convogli, anche quando il passeggero non intenda acquistare un nuovo abbonamento;
- Miglioramento dei sistemi di emissione dei biglietti, in modo che siano più semplici e diffusi, miglioramento delle informazioni con più trasparenza sui servizi offerti, ripristino dell'obbligo di coincidenza;
- Riqualificazione del materiale rotabile acquisendo nuove carrozze idonee al trasporto passeggeri e nuovi locomotori anche per le sostituzioni in caso di avaria;
- Aumento degli organici del personale viaggiante e di terra affinché tutte le carrozze siano utilizzabili e le stazioni presidiate, mantenute in efficienza e rese idonee ad

accogliere decorosamente i viaggiatori con la garanzia di fruibilità di sale di attesa adeguate al flusso di viaggiator;

- Monitoraggio costante degli impianti luminosi, di climatizzazione e sonori, per garantire un costante livello di comfort ai viaggiatori;
- Discussione preventiva con gli utenti dei progetti di revisione degli orari, sin dalle prime fasi della loro impostazione, con esplicitazione e condivisione degli obiettivi e con obbligo di formale consultazione dell'utenza prima dell'introduzione di variazioni;
- Istituzione e riconoscimento dei comitati paritetici regioni – Trenitalia – utenza quale sede permanente di discussione e confronto delle modalità di erogazione del servizio, degli orari di risoluzione del contenzioso e delle controversie.

Voghera, 26 novembre 2005

Coordinamento delle Associazioni dei Consumatori e dei Comitati dei Pendolari ferroviari Lombardi
Consulta Ligure Consumatori e Utenti
Coordinamento Pendolari Liguri
Associazione Pendolari Piacenza
Associazione Pendolari Valdarda
Confconsumatori Toscana