

Considerazioni sull'ultima proposta di Trenitalia per l'orario ferroviario 2005-06

Il giorno 28 ottobre si è tenuto a Bologna il terzo incontro per valutare la proposta di Trenitalia in ordine all'orario che entrerà in vigore il prossimo 11 dicembre sulla tratta Milano-Bologna-Ancona. Presenti diverse amministrazioni locali, i sindacati dei ferrovieri ed il Comitato degli utenti della Regione Emilia, oltre che l'Assessore ai trasporti della Regione Emilia Romagna Peri ed i rappresentanti dell'Agenzia per la mobilità regionale. Si è discusso della terza bozza di orario, diffusa dalle Ferrovie soltanto il giorno prima.

Le Ferrovie e la Regione si ostinano a voler smantellare il servizio Interregionale a favore di quello Intercity sebbene, con le stesse fermate degli IC, anche gli Interregionali potrebbero garantire gli stessi tempi di percorrenza. La valutazione dei pendolari resta quindi negativa per i motivi riassunti di seguito, e permane la richiesta che la proposta venga respinta in toto. Il passaggio da IC a IR produrrà la perdita di decine di fermate utilizzate da moltissimi viaggiatori ora servite dai treni IR. Le fermate sono: Fiorenzuola, Lodi, Milano Lambrate ed in parte Fidenza e Milano Rogoredo. Lo sbandierato aumento dell'offerta, ammesso che sia reale, non serve a nulla se gli IC costeranno, senza motivo, di più ai viaggiatori o alla Regione, e se i Regionali Veloci avranno tempi di percorrenza maggiori, un minor livello di precedenza, cadenzamenti peggiori e tratte coperte di lunghezza inferiore. A questo si aggiunge, come ulteriore effetto dell'aumento di treni, il pesante rallentamento, da orario, di molti degli attuali treni Regionali ed il rischio di congestione delle linee. Non vi è poi alcuna garanzia che i treni promessi ci saranno veramente. Vista la sistematica carenza di materiale rotabile e di personale, si correrà il reale rischio di viaggiare con treni molto più corti degli attuali o di avere treni regionali soppressi per mancanza di materiale o declassati. Senza contare che la possibilità di avere più treni sulla tratta MI-PC è stata considerata fino a pochi mesi fa una soluzione impraticabile dalle stesse Ferrovie, dato l'enorme intasamento già presente sull'intera tratta; e ad oggi la situazione non è cambiata.

L'assessore Peri ha proposto un tavolo di verifica per valutare mensilmente gli effetti del nuovo orario. I pendolari hanno risposto che non è tollerabile una sperimentazione dell'orario che duri svariati mesi, fatta sulla pelle dei viaggiatori. Con un cambiamento così drastico i disagi si ripercuoteranno per lunghissimo tempo e non è escluso che i rimedi necessari possano produrre ulteriori disagi e rallentamenti ai viaggiatori. Non accettiamo quindi il cambio drastico dell'orario, ma richiediamo un cambiamento graduale con piccoli aggiustamenti successivi partendo dall'orario attuale. Proprio a tale scopo la nostra associazione, in accordo con il comitato regionale degli utenti ferroviari, ha presentato una serie di richieste che, partendo dall'orario attuale, porteranno un significativo miglioramento al servizio. Per le tratte piacentine si chiede in particolare un cadenzamento su Parma e Milano di treni interregionali a mezz'ora nelle fasce orarie pendolari, ed una velocizzazione del servizio su Milano con la conversione di alcuni treni Regionali in Interregionali e tempi di percorrenza degli stessi non superiori a 50'. Si tratta peraltro di modifiche già proposte e sottoscritte a suo tempo dalle Ferrovie con il Comune di Piacenza, quindi sicuramente attuabili. Su Pavia inoltre viene richiesto un servizio più veloce. E' stato anche chiesto un inasprimento delle penali relative a puntualità, soppressioni e numero di carrozze agibili. Altri dettagli sulle richieste proposte dalla nostra associazione sono disponibili sul sito www.pendolari.too.it.

La strategia adottata da Trenitalia e dalla Regione Emilia Romagna per indurre i viaggiatori ad accettare la proposta resta la stessa, ed era stata da noi prevista da diversi mesi. Si è partiti con la disastrosa proposta di fine luglio 2005, per poi rivederla con qualche piccola miglioria, cercando di persuadere i viaggiatori con l'aggiunta di qualche fermata. In questo modo si inducono le persone a valutare soltanto le variazioni tra una proposta e la successiva, che è sempre un po' migliore della precedente, facendo dimenticare che invece il confronto va fatto ogni volta rispetto alla situazione attuale. E' singolare vedere che anche molte amministrazioni cadono in questo inganno e cercano di mettere in evidenza le migliorie tra le successive proposte delle Ferrovie, dimenticando di fare confronti con la situazione attuale. Le Ferrovie e la Regione continuano ad apportare modifiche, peraltro non sempre migliorative, ma evitano di valutare altre alternative, come per esempio quelle proposte da noi pendolari, che evidentemente vanno contro i profitti di Trenitalia ed il forte interesse a mantenere il monopolio sulla tratta.

Durante l'incontro altri membri del comitato regionale degli utenti hanno chiesto come mai la Regione non abbia ancora risposto alle critiche sul nuovo orario presentate da tempo dallo stesso comitato. E' stato anche chiesto se la Regione ha verificato che Trenitalia disponga realmente del materiale rotabile che dice di voler utilizzare per incrementare l'offerta. L'assessore Peri ha risposto candidamente che la verifica è stata fatta nel seguente modo: "la richiesta è stata rivolta alle Ferrovie che hanno risposto di avere la disponibilità di materiale". Questo, per l'Assessore Peri, che sta per firmare l'accordo con le Ferrovie, sarebbe il concetto di verifica!

I rappresentanti pendolari delle linee secondarie hanno sottolineato che, nonostante le ripetute richieste, Trenitalia non ha ancora fornito le bozze degli orari di quelle tratte e vi è il fondato timore che l'incremento dell'offerta sulla Milano-Ancona possa tradursi in una penalizzazione del servizio sulle linee minori. Altre critiche alla proposta sono arrivate dal rappresentante di Federconsumatori che ha evidenziato il notevole aggravio di costi per i viaggiatori saltuari, senza che vi sia alcuna garanzia di un servizio migliore.

La parola è poi passata alle amministrazioni locali. E' stato interessante notare come buona parte di queste, a dispetto del parere dato dal comitato regionale degli utenti ferroviari, abbia elogiato questa nuova proposta delle Ferrovie, senza però presentare analisi dettagliate, come invece è stato fatto dai rappresentanti dei pendolari per alcune tratte. Qualche perplessità sulla proposta è stata sollevata da un amministratore di Reggio Emilia, che ha osservato come gli Intercity non offrano una velocizzazione del servizio rispetto all'attuale servizio Interregionale. La rappresentante di Parma non si

è espressa, mentre la rappresentante di Piacenza ha ribadito i problemi che ci saranno per i viaggiatori della nostra area, tra cui anche i viaggiatori provenienti da Castel S. Giovanni.

Uno decisivo intervento è venuto dal sindacato dei ferrovieri che, in forma unitaria, ha sollevato il problema di incongruenza tra la maggior offerta sbandierata da Trenitalia e la di carenza di materiale e di personale. Ha fatto rilevare anche il rischio di sovraffollamenti dei treni Intercity, dato il minor numero di posti a sedere disponibili sui quei treni rispetto agli attuali Interregionali, che già ora viaggiano spesso sovraccarichi. Sono poi state illustrate altre interessanti analisi che hanno dimostrato come il costo di tutta questa operazione verrà pagato principalmente dai viaggiatori.

Sembra quindi che l'appoggio a questa proposta sia esclusivamente un appoggio politico, proveniente dalle sole amministrazioni locali. I pendolari, i rappresentanti dei ferrovieri e le associazioni di consumatori, ovvero chi il servizio lo vive sulla propria pelle, non hanno dato un parere favorevole. Ora la decisione passa alla Regione ed in particolare all'assessore Peri, che dovrà rendere conto alle centinaia di migliaia di viaggiatori pendolari e non, della scelta che compirà.

La nostra associazione, dopo aver ribadito di non condividere il metodo adottato dalla Regione, che accetta passivamente la proposta di Trenitalia senza prima aver ascoltato le esigenze dei viaggiatori, ha confermato una lotta serrata per impedire l'entrata in vigore di questa nuova, raffazzonata ed inconsistente proposta delle ferrovie.

Analisi dei costi per i viaggiatori con abbonamento

Poiché un abbonamento IC da una città emiliana su Milano costa tra il 60% ed il 65% in più di un abbonamento IR (a seconda che parta da Bologna o da Piacenza), lo smantellamento del servizio IR in favore di quello IC genera molte preoccupazioni tra i pendolari, per i futuri aumenti di costo. Il transitorio dal costo attuale a quello definitivo verrà gestito con sconti e diverse modalità di applicazione in funzione della tratta Milano-Bologna-Ancona, che ora andremo a spiegare.

Per i viaggiatori con abbonamento l'aumento di costo con il passaggio da IR a IC verrà scontato per l'80% dalle stesse Ferrovie. Il rimanente 20% della differenza verrà pagato, per una parte di viaggiatori, dalla Regione Emilia Romagna con soldi pubblici, che quindi finiranno da subito nelle tasche delle Ferrovie. Noi invece sosteniamo che quei soldi potrebbero essere assegnati in forme diverse ai viaggiatori, dato che il servizio IC che andrà a sostituire l'attuale servizio IR, non offre, a parità di fermate, alcuna velocizzazione rispetto all'attuale servizio IR.

Per adesso quindi la Regione ripianerà con soldi pubblici i maggiori costi, ed una parte dei viaggiatori con abbonamento non dovranno sborsare direttamente alcuna differenza di prezzo. A questo punto è importante capire chi potrà beneficiare dell'offerta e per quanto tempo questa resterà in vigore.

Nella prima proposta di luglio 2005 gli unici beneficiari dello sconto regionale erano gli abbonati della tratta Piacenza-Milano che, a detta della stessa Regione Emilia Romagna, sarebbero stati i più penalizzati dalla nuova proposta. Durante l'incontro dello scorso 28 ottobre, viste le lamentele giunte dalle altre linee, l'Assessore Peri ha confermato dapprima uno sconto su tutta la tratta Milano-Bologna, poi rettificata con la Milano-Rimini, a seguito della richiesta specifica di quali sarebbero stati i costi sulla tratta oltre Bologna. Sembra dunque che, per il momento, ad avere un aumento diretto di costi sugli abbonamenti saranno solo i viaggiatori nel tratto marchigiano. Chissà cosa ne pensano quei pendolari che, come noi, si vedranno togliere i treni Interregionali ora pagati dalla Regione Emilia Romagna.

Veniamo ora all'importante dettaglio relativo alla durata dell'accordo. I pendolari piacentini al riguardo hanno già avuto una sgradevole esperienza. Con l'orario 2001/2002 alcuni IR furono convertiti in IC sulla tratta PC-BO, anche in quel caso con la promessa che i viaggiatori con abbonamento non avrebbero pagato alcuna differenza. L'agevolazione è durata fino al 1° agosto 2003 quando, senza alcun preavviso, i pendolari si sono trovati a dover pagare un sovrapprezzo per viaggiare sugli IC. La storia si ripete, ora però sembra che l'accordo preveda una durata di sei anni. Ci sarà da fidarsi, visto che le stesse Ferrovie, alcuni anni fa, avevano stipulato un accordo con l'amministrazione comunale piacentina, mai rispettato, che prevedeva molti miglioramenti per il trasporto pendolare, in cambio del transito dell'alta velocità sul territorio piacentino?

Anche supponendo che l'accordo resti in vigore per sei anni, alla scadenza del periodo si potrebbe avere un aumento del 65% degli abbonamenti (o anche più se in quei sei anni le tariffe IC saliranno ulteriormente rispetto a quelle IR), ovvero molto più dell'inflazione conteggiata in sei anni. Persino le tariffe dell'attuale servizio Interregionale negli ultimi sei anni sono cresciute molto meno del 65%. Resta poi il fatto che terminato questo periodo di tutela, il costo complessivo di viaggio per gli IC rimarrebbe agganciato alla miriade di balzelli che le Ferrovie si inventano periodicamente per aumentare i profitti senza incrementare il tasso di inflazione, mentre con gli Interregionali non gli è possibile farlo, ma fra sei anni gli Interregionali saranno persi per sempre e non si potrà tornare indietro.

In conclusione, anche ammesso che l'accordo venga rispettato, si avrà da subito un esborso di soldi pubblici da parte della Regione in favore delle Ferrovie. Alla scadenza dell'accordo gli aumenti che i viaggiatori subiranno potrebbero essere ben superiori a quanto si avrebbe mantenendo l'attuale servizio Interregionale che, ripetiamo, sarebbe in grado di espletare le stesse fermate degli Intercity nello stesso tempo. Quindi anche per questi motivi non vi è alcuna ragione per smantellare l'attuale servizio di treni Interregionali in favore degli Intercity.

Analisi dei costi per i viaggiatori con biglietto di corsa semplice

La nuova proposta delle Ferrovie porterà gli stessi disagi, ma soprattutto elevati aumenti di costi, anche ai tantissimi viaggiatori saltuari che oggi utilizzano il servizio Interregionale, soprattutto sulle lunghe percorrenze. Questi viaggiatori

purtroppo non sembrano essere al corrente dei devastanti effetti che potrebbe produrre su di loro la proposta delle Ferrovie che la Regione si appresta a firmare e che dovrebbe entrare in vigore il prossimo 11 dicembre 2005. Va ricordato che tra questi viaggiatori vi sono anche molti studenti pendolari, che durante i mesi estivi utilizzano saltuariamente il treno per recarsi nelle sedi universitarie a sostenere gli esami.

Quei viaggiatori saltuari che attualmente utilizzano il servizio Interregionale e che con il prossimo orario ferroviario avranno la necessità di utilizzare il servizio IC, si vedranno quasi raddoppiare i costi di viaggio per un servizio che, in termini di velocità, potrebbe essere fornito con gli attuali treni Interregionali. Sulla tratta Milano-Bologna, ad esempio, il costo di un biglietto di sola andata seconda classe passerà da 10.12 Euro (tariffa IR) a ben 19.78 Euro (tariffa IC), con un aumento del 95% (tariffe disponibili ad oggi sul sito Internet di Trenitalia). Ovviamente questi aumenti non influiranno in alcun modo sul tasso di inflazione poiché di fatto non verranno modificate le tariffe, ma semplicemente si obbligheranno alcuni viaggiatori ad utilizzare un servizio più costoso.

L'utilizzo forzoso dei treni IC viene ottenuto con l'introduzione dei treni Regionali Veloci che, contrariamente a quanto vogliono farci credere Ferrovie e Regione Emilia Romagna, non sostituiranno con la stessa efficienza il presente servizio Interregionale. Se il nuovo orario entrerà in vigore, dall'11 dicembre le lunghe tratte saranno percorribili soltanto con treni IC. L'alternativa sarebbe cambiare più treni Regionali con ovvi allungamenti dei tempi di percorrenza e rischi di mancare le coincidenze (coincidenze che peraltro le Ferrovie hanno abolito da tempo). Questa perdita di servizio dovuta ai treni Regionali Veloci si chiama tecnicamente "rottura di carico" ed è stata evidenziata e ampiamente dettagliata durante l'incontro del 28 ottobre da uno dei rappresentanti sindacali dei ferrovieri che, come detto, hanno presentato diverse critiche alla proposta delle Ferrovie.

Questa "rottura di carico" sembra essere messa ad arte per costringere tanti viaggiatori a servirsi dei molto più costosi treni Intercity su tratte come la Milano-Bologna, Milano-Ancona o Milano-Ravenna, ma anche molte altre linee che ora sono efficacemente servite dai treni Interregionali.

Durante l'incontro dello scorso 28 ottobre a Bologna l'Assessore ai trasporti della Regione Peri ha presentato l'unica forma di agevolazione, se così possiamo chiamarla, prevista per i viaggiatori muniti di biglietto. Si tratta di una tessera emessa dalle Ferrovie che potrà avere validità semestrale o annuale, acquistabile rispettivamente al prezzo di 60Euro e 90Euro, che darà diritto, nel periodo di validità, a viaggiare sugli IC senza pagare i sovrapprezzi. E' chiaro che questa tessera potrà essere utilizzata solo da coloro che riusciranno a pianificare entro l'anno un discreto numero di viaggi in treno. Potranno trarre giovamento da questo sconto quei viaggiatori che già ora utilizzano il servizio IC con una qualche periodicità e che con la tessera pagheranno di meno. Si tratta però tipicamente di uomini d'affari o di personale che si sposta periodicamente per lavoro. Per coloro che oggi utilizzano il servizio IR invece l'aumento di costo ci sarà. L'aumento sarà più contenuto per chi avrà convenienza a fare la tessera (che comunque ha un suo costo non indifferente, mentre sugli attuali Interregionali non è necessaria); l'aumento sarà invece del 95% in più per tutti gli altri, che temiamo siano la maggioranza. A tutti costoro toccherà pagare un prezzo quasi doppio rispetto all'attuale per un servizio che invece, è bene ripeterlo, potrebbe essere effettuato senza sovrapprezzi con gli attuali treni Interregionali.

Ancora una volta ad essere fortemente penalizzate sono le classi più deboli, coloro che si spostano saltuariamente con treni di livello medio-basso come gli Interregionali. Ovviamente Trenitalia non ha alcun interesse a fare sconti sui viaggiatori con biglietto perché, come emerso durante l'incontro del 28 Ottobre, ben l'85% dei viaggiatori non usa l'abbonamento e chiaramente è da loro che le Ferrovie intendono ricavare quanti più soldi possibile. E' noto infatti che questi viaggiatori non sono organizzati come i pendolari ed è più difficile che possano opporre resistenza.

Quando la Regione Emilia Romagna e l'assessore Peri, in maniera inconcepibile, si fanno portavoce di Trenitalia e vengono a parlarci di milioni di Km treno "regalati" dalle Ferrovie, in realtà sanno bene che il "regalo" delle Ferrovie verrà pagato in buona parte dalle centinaia di migliaia di viaggiatori saltuari che da dicembre dovranno sborsare molti più soldi di ora per lo stesso servizio. A questo proposito è emblematica la frase pronunciata, in presenza di molti testimoni, durante l'incontro del 27 luglio scorso a Piacenza, dal responsabile dell'Agenzia per la mobilità regionale (l'ente regionale che dovrebbe tutelare gli interessi dei cittadini nei confronti delle Ferrovie). A seguito delle critiche avanzate dalla nostra associazione ci è stato risposto che: "per chi va al mare quell'aumento ci può stare". Evidentemente la Regione è convinta che tutti i viaggiatori che utilizzano gli IR siano diretti al mare e come tali debbano sobbarcarsi l'onere di ripianare i costi dell'inefficienza dell'attuale sistema ferroviario, e in primo luogo di una classe dirigente inadeguata che invece la Regione Emilia sembra voler sostenere a tutti i costi.

Va ribadito quindi che il cambio da IR a IC, è del tutto ingiustificato e non è quindi in alcun modo accettabile. Da una parte penalizzerà in termini di velocità, precedenza, cadenzamento e lunghezza delle tratte, tutti quei viaggiatori che dagli attuali IR dovranno utilizzare il futuro servizio di treni Regionali Veloci; dall'altra costituirà un inutile aumento di costi per coloro che, dovendo utilizzare i treni Intercity, si troveranno a pagare per un servizio che potrebbe essere compiuto in maniera analoga dagli attuali treni Interregionali.

Per difendere i diritti di tutti i viaggiatori la nostra associazione intende sensibilizzare anche le centinaia di migliaia di viaggiatori su tutta la tratta Milano - Bologna - Ancona, ma anche quelli su altre tratte con problematiche analoghe, per sollevare un forte movimento di protesta contro la proposta delle Ferrovie ed il vergognoso appoggio che ad essa viene dato dalla Regione Emilia Romagna. Invitiamo tutti coloro che sono interessati, a protestare vivamente. Tutti i dettagli, comprese le Email di protesta complete di indirizzi, sono disponibili sul sito www.pendolari.too.it.