

Analisi della proposta FS per l'orario 2005-06 sulla Mi-Bo-An

Treni Interregionali (IR) convertiti senza motivo in Intercity (IC)

Il servizio IR verrà smantellato a favore di quello IC, ma il minor tempo di percorrenza di alcuni IC è solo dovuto all'eliminazione di alcune fermate molto utilizzate dai viaggiatori (ad esempio sulla tratta Milano – Parma le stazioni perse saranno quelle di Fidenza, Fiorenzuola, Lodi, Milano Lambrate e in parte Milano Rogoredo) non al fatto che gli IC viaggeranno più velocemente. La velocizzazione del servizio è quindi fatta sulla pelle di migliaia di pendolari: solo sulla Milano - Piacenza per avere 6 fermate IC in più andranno perse 37 fermate IR nelle stazioni pendolari! Se i treni IR avessero le stesse fermate degli IC, gli IR impiegherebbero lo stesso tempo o addirittura meno! A questo punto conviene mantenere gli IR, al limite senza alcune fermate, risparmiando tantissimi soldi! Il materiale IC non è inoltre adatto ad un servizio pendolari. Lo smantellamento del servizio IR a favore degli IC sarebbe solo un regalo alle ferrovie ed un colpo alla concorrenza.

Invece di aumentare il numero di treni interregionali, come chiesto dai pendolari e come garantito a suo tempo con accordi tra ferrovie ed amministrazioni locali, Trenitalia li rimuove.



IR 2137 il 15 luglio 2005 (partenza ore 18.00 da Milano diretto ad Ancona) questo treno è il più utilizzato in assoluto sulla MI-PC e verrà eliminato!

Aumento dei costi (per chi dovrà utilizzare gli IC al posto degli IR)

- Dall'11 dicembre 2005 +95% per tutti i viaggiatori con biglietto (calcolato per la 2° classe dal sito di Trenitalia).
- Dall'11 dicembre 2005, nonostante uno sconto temporaneo di Trenitalia, +14% per i pendolari con abbonamento (per gli abbonamenti su Milano questo 14% sarà pagato dalla Regione Emilia Romagna con soldi pubblici che invece potrebbero essere dati in altro modo ai pendolari, ad esempio con sconti su abbonamenti o rimborsi per disservizi). Terminate le agevolazioni, si avrà un aumento del 65% anche per gli abbonamenti!

Come esempio basti pensare che il presente servizio IC nel tratto Milano – Bologna in 2° classe costa ai viaggiatori il 95% in più del servizio IR a fronte di un aumento di solo il 5% - 10% nella velocità di collegamento (la maggior velocità degli IC è legata solo all'assenza di alcune fermate).

Gli aumenti non ricadranno sul calcolo del tasso di inflazione perché i prezzi formalmente non vengono cambiati.

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. (Per gli IC plus da poco è richiesto 1 Euro di prenotazione obbligatoria).

Una volta che il servizio IR sarà stato smantellato non sarà possibile tornare indietro, non ci sarà un servizio alternativo equivalente e i pendolari degli IC, oltre agli aumenti dei biglietti, subiranno anche quello delle tariffe addizionali.

Rallentamento dei treni Regionali

L'aumento medio dei tempi di percorrenza sulla Mi – PC con il nuovo orario sarà del 9%

Precedenti peggioramenti:	Treni pendolari sulla MI-PC dal	1998 al 2005
	Aumento medio costi di viaggio	+38%
	Aumento medio tempi di percorrenza	+8%

Esempio di rallentamenti sulla BO-MO con la nuova proposta:

Treno attuale da BO a MO ==>	Nuovo treno	Variazione tempo di percorrenza
IR2280 (16.21BO)	RV6564	+10%
IR2300 (17.56BO)	RV2300	+50%
IR2072 (18.25BO)	RV6566	+9%

Il servizio dei treni Regionali chiamati Veloci (RV) sarà di peggior qualità rispetto al servizio IR poiché i treni regionali hanno livelli di precedenza inferiori e tempi di percorrenza maggiori. Molte tracce orarie sono del tutto inverosimili, si tratta di un'operazione di pura facciata per fingere collegamenti veloci, senza alcun riscontro reale. Per tale motivo i treni RV saranno destinati a sistematici rallentamenti, soppressioni e trasformazione in Regionali con tutte le fermate, come ci è stato confermato informalmente da alcuni ferrovieri. → **I Km treno in più promessi da FS sono pertanto del tutto fittizi**

Vi sarà anche un forte allungamento delle percorrenze dei treni Regionali (ad esempio oltre 1h 30' per i 72Km della MI-PC → 48Km/h).

Trenitalia si rifiuta di fornire tutti i dati relativi al numero di carrozze dei convogli e le tracce orarie dei treni.

Cadenzamento peggiorato per molte stazioni pendolari

Vi sarà una compressione dei treni R e RV in strette fasce orarie. Che obbligheranno i treni a viaggiare molto ravvicinati, seguiti e preceduti da lunghi tempi morti dove transiteranno treni a lunga percorrenza. In alcune stazioni pendolari (es. Milano Lambrate), nelle fasce orarie pendolari vi saranno lunghi periodi, fino ad 1h30', con totale assenza di servizio per poi avere molti treni in pochissimi minuti (fino a 3 in 12 minuti), del tutto inutili e destinati a produrre ritardi e soppressioni.

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 per gruppo e il RV verrà declassato a R e fatto fermare in tutte le stazioni (gli attuali IR sono molto più tutelati!).

Svantaggi per i pendolari:

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

Monopolio

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.
- 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 sfolire i molti treni Regionali messi 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 (+95% del costo di viaggio) → Nessuna concorrenza anche in futuro.

Verifiche sulla pelle dei viaggiatori

Trenitalia e la Regione Emilia intendono fare verifiche sulla qualità del servizio per diversi mesi dopo il cambiamento perché le ferrovie "non sono in grado di prevedere gli effetti del cambiamento" (affermazione dirigente FS, durante l'incontro del 29/9/ 2005 in Regione).

Le verifiche del funzionamento dell'orario non possono essere fatte sulla pelle dei viaggiatori. In passato anche dopo ogni piccola modifica dell'orario si sono sempre avuti pesanti e prolungati problemi di circolazione, la cosa sarà ancora più accentuata ora che il cambiamento sarà totale.

Vi è il forte timore che data l'impossibilità di ritornare alla soluzione attuale, ci si ostinerà a rappezzare quell'orario rallentando o eliminando i treni pendolari con problemi, fingendo si tratti di aggiustamenti d'orario.

Incremento virtuale dell'offerta

Le ferrovie dicono di voler incrementare l'offerta inserendo nuovi treni.

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

Le ferrovie hanno sempre sostenuto che alcune tratte (come ad es. la MI-PC) sono sature di treni, e che era impossibile inserirne altri. Ora, per simulare un aumento dell'offerta, sostengono l'esatto contrario! Si tratta di un'operazione di pura facciata. Il risultato sarà la presenza di innumerevoli treni Regionali soppressi o rallentati

Analisi presentazione (del 15/7/2005) e altre affermazioni di Trenitalia

- 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**, 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 .
- Pag. 11 "...più qualità anche attraverso IC" → **FALSO** il materiale IC non è adeguato alle necessità dei pendolari
- 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.
- Trenitalia sostiene che accorciando le tratte dei treni si migliori la puntualità e ci sia più tempo per fare pulizia e manutenzione. → **FALSO** Già oggi i treni regionali pur viaggiando su tratte molto brevi vengono soppressi o sono sempre in ritardo e sporchissimi!

Questioni aperte

- Perché Trenitalia o la Regione non hanno presentato ad una proposta alternativa ma 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 approfonditamente?
- Che garanzie ci sono che lo sconto dell'80% delle FS sugli abbonamenti per i pendolari che usano gli IC, sia reale e che la Regione, come contropartita, non fornisca in cambio motrici o carrozze nuove a fondo perduto?

Conclusioni

Quella di Trenitalia è una proposta raffazzonata, senza alcuna garanzia di funzionamento, volta solo ad incrementarne i profitti e ad assicurare il monopolio del servizio a Trenitalia.

I treni IR vengono convertiti in IC solo per aumentare i profitti ed evitare la concorrenza su quelle tracce. Per i viaggiatori non vi sarà alcun miglioramento effettivo legato a questa operazione. La velocizzazione dei treni potrebbe essere ottenuta in maniera identica anche con i treni Interregionali.

Non vi è alcuna ragione per eliminare l'attuale servizio Interregionale che offre collegamenti altrettanto veloci ad un prezzo inferiore rispetto agli IC e più garanzie ai viaggiatori in termini di precedenza e affidabilità rispetto ai treni Regionali.

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

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, avvallando questa proposta senza fare dettagliate analisi, critiche e approfondimenti, d'obbligo per una modifica di questa portata.

Maggiori dettagli sul sito Internet:

www.pendolari.too.it

oppure:

<http://digilander.libero.it/pendolaripiaccenza/index.htm>