

**ARGOMENTI TRATTATI:** Devono essere presenti i capitoli “tempi di percorrenza/velocità commerciali”, “cadenzamenti” e “numero di treni per tratta” nonché il dettaglio di tutti i treni con le fermate richieste ed il transito se sulle linee veloci o lente. Il bando per il servizio ferroviario DEVE contemplare tali voci con i relativi dettagli per ogni treno. Il punto di partenza deve essere l’orario ferroviario 2005 con TUTTI i treni Interregionali allora presenti. Relativamente alle tratte PR-PC-MI quell’orario va integrato con le richieste della nostra associazione. Dette richieste sono state allegate al presente documento.

Devono essere esplicitamente citati e considerati come treni Interregionali tutti quei treni che collegano, ovvero transitano in, differenti regioni.

Deve essere richiesto esplicitamente che i treni Interregionali viaggino esclusivamente sulle linee veloci con velocità di percorrenza medie di almeno 100Km/h e con la garanzia di fermare nelle stazioni pendolari quali ad esempio Fiorenzuola, Milano Rogoredo, Milano Lambrate.

Deve essere richiesto esplicitamente che in caso di ritardi dei treni Interregionali superiori a 15 minuti il primo treno in transito, anche se di categoria superiore, dovrà essere fermato ed espletare servizio viaggiatori in TUTTE le stazioni servite dal treno in ritardo, senza alcun aggravio di costi per i viaggiatori.

Deve essere richiesta la possibilità di fare biglietti con costi legati alla percorrenza effettiva nelle stazioni intermedie di Milano Lambrate e Milano Rogoredo, abolendo l’attuale regola che impone anche a chi scende a Milano Rogoredo e Milano Lambrate (e non utilizza l’ultimo tratto) il pagamento della tariffa maggiorata fino a Milano Centrale.

Deve essere richiesto il ripristino dell’abbonamento con validità da qualsiasi giorno del mese anziché dal primo giorno del mese.

Deve essere richiesto che Piacenza venga considerata a tutti gli effetti stazione dell’Emilia Romagna obbligando le Ferrovie ad emettere abbonamenti con tariffa nazionale su Milano (quella per chi viaggia a cavallo di più Regioni), senza alcuna sovvenzione o contributo regionale.

**Puntualità:** La risoluzione ovvero il dettaglio temporale con cui vengono misurati i ritardi DEVE essere pari a un minuto. Tale dato è già disponibile dal sistema di rilevazione dei ritardi usato dalle ferrovie. Tutte le statistiche devono essere quindi fatte con risoluzione di 1 minuto. Non è corretto arrotondare (a vantaggio dell’affidatario del servizio) il ritardo a intervalli di 5 minuti.

E’ necessario richiedere obbligatoriamente l’elenco completo dei ritardi di tutti i treni, in tutte le fermate, di tutti i giorni in modo da poter controllare l’ammontare dei singoli ritardi e verificare quindi la correttezza delle statistiche.

**Penali per ritardi:** La penale per ogni ritardo deve essere commisurata ai risarcimenti richiesti ora da Trenitalia in caso di ritardi causati da terzi (che sono dell’ordine di migliaia di euro al minuto!) Le penali DEVONO essere calcolate applicando un importo fisso per ogni minuto di ritardo paria ad almeno 1000€ (in questo modo peraltro si semplifica enormemente il calcolo delle penali) senza lasciare alcuna franchigia o soglie di superamento e considerando i ritardi di TUTTI i treni.

Attualmente invece un ritardo di 31 minuti e uno di 1, 2 o 4 ore vengono considerati alla stessa stregua mentre i disagi creati ai viaggiatori sono enormemente diversi!

E’ necessario introdurre penali nel caso in cui i treni che devono viaggiare sulle linee veloci vengano fatti transitare sulle linee lente.

**Calcolo dei ritardi.** Nel bando DEVE essere specificato che: “al fine del calcolo dei ritardi l’istante di arrivo di un treno è da considerarsi quello in cui vengono aperte tutte le porte del treno” e non, come avviene ora, l’istante in cui il semaforo di accesso alla stazione diventa verde. Questo significa aggiungere 2-3 minuti al valore di ritardo considerato al semaforo.

Per tutti i treni il calcolo del ritardo deve considerare anche i ritardi nelle fermate intermedie. Per questo motivo: “il ritardo di ogni singolo treno DEVE essere calcolato come media aritmetica dei ritardi in tutte le stazioni intermedie”. (Dati già disponibili nel sistema di rilevazione attuale).

Sarebbe auspicabile introdurre una pesatura di tutti i ritardi in funzione delle frequentazioni nelle varie stazioni per ogni treno (anche questi sono dati già disponibili). L’operazione di media pesata è una serie di operazioni elementari (addizione, moltiplicazione e divisione) per nulla complessa da effettuare in forma automatizzata.

**Penali:** Contrariamente a quanto riportato nel testo TUTTE le riduzioni di corrispettivo DEVONO essere sovrapponibili e cumulabili.

**Clausola primi anni:** Una clausola che riduca le penali per i primi anni sarebbe solo un regalo di anni all'ente affidatario che avrà altro tempo per non far funzionare come si deve il servizio. Dopo qualche anno è inoltre probabile che il contratto venga rivisto vanificando del tutto la norma più stringente. TALE NORMA DEVE QUINDI NON ESSERE PRESENTE NEL BANDO.

TOGLIERE tutti i riferimenti a penali calcolate su percentuali, le penali vanno calcolate per ogni minuto di ritardo per ogni treno.

**Affidabilità:** Lasciare 30 o 60 minuti di tempo entro i quali fornire un servizio sostitutivo a seguito di una soppressione è solo una scappatoia lasciata al gestore del servizio dato che molto spesso sono già presenti da orario altri treni, soprattutto nelle fasce pendolari, treni che però possono essere sovraffollati o molto più lenti. La soppressione di un treno deve essere punita severamente in ogni caso. Con la norma attuale invece la Regione INCENTIVA le soppressioni dei treni dato che il risparmio per il gestore in caso di soppressione è ben superiore alla penale imposta.

**Penali affidabilità:** La penale per ogni treno soppresso deve essere commisurata ai risarcimenti richiesti ora da Trenitalia in caso di ritardi causati da terzi (che sono dell'ordine di migliaia di euro al minuto!) pertanto tale penale NON può essere inferiore a 10000 euro per treno soppresso (equivalenti a 10euro a persona per un treno di 1000 persone!).

**Carrozze:** Togliere la franchigia del 10% sul numero di carrozze consentito che di fatto annulla la composizione di esercizio prevista da bando. L'ente affidatario del servizio dovrà rispettare la composizione presente nel bando, per tale motivo detto ente sarà tenuto ad avere una scorta di carrozze al fine di garantire, in ogni condizione, il numero di carrozze previsto da bando.

Non deve essere ammessa la possibilità che con sole due rilevazioni l'ente affidatario del servizio di mostri che il treno è stato conforme per un periodo di 6 mesi.

La non conformità sul numero di carrozze DEVE essere ricavata senza ambiguità o incertezza dal libro di bordo o documento equivalente di ogni treno che riporta il materiale (in termini di numero di carrozze) presente per ogni viaggio.

TUTTI i treni devono essere soggetti alla valutazione del numero di carrozze.

**Penale carrozze mancanti:** La penale deve essere non inferiore a 1.000 euro per ogni carrozza mancante ovvero deve creare un danno al gestore superiore al ricavato che ne può ottenere togliendo le carrozze. Con la norma attuale invece non è così pertanto anche in questo caso la regione INCENTIVA la riduzione di carrozze.

**Informazioni all'utenza:** La penale per una stazione non a standard deve essere di almeno 10.000 Euro

**Bozze orari:** L'ente affidatario del servizio dovrà fornire con tre mesi di anticipo le bozze degli orari alle regioni e alle province e dovrà consentirne la discussione e le eventuali modifiche in accordo con le richieste dei comitati pendolari. In caso di mancato rispetto la penale dovrà essere di almeno 10.000 Euro.

**Informazioni in vettura:** La penale deve essere di almeno 1.000 euro per ogni treno non standard. La penale deve essere impartita anche considerando le segnalazioni dei singoli viaggiatori.

**Comunicazioni generali all'utenza:** In caso di mancate informazioni la penale deve essere di 10.000 euro.

**Rete di vendita:** In caso di inadeguatezza della rete di vendita la penale deve essere di 1.000 euro. Non si può parlare di rilevazione NON standard senza specificare nel dettaglio cosa si intenda per standard. Non devono esserci le solite frasi generiche del tipo "mantenere un adeguato servizio", occorre specificare nel dettaglio cosa si intende per "adeguato servizio".

**Pulizia e comfort nelle stazioni:** La penale deve essere di almeno 10.000 euro in caso di inadempienza. Occorre richiedere l'obbligatorietà di una sala d'aspetto con almeno 50 posti a sedere nelle stazioni pendolari come ad esempio Piacenza, Fiorenzuola e Castelsangiovanni. La penale deve essere impartita anche considerando le segnalazioni dei singoli viaggiatori.

**Pulizia e comfort nelle vetture:** La penale deve essere non inferiore a 1.000 euro per carrozza non a standard. La penale deve essere impartita anche considerando le segnalazioni dei singoli viaggiatori.

E' necessario inserire come parametri di valutazione oltre al riscaldamento, alle porte non funzionanti e alla sporcizia anche: i finestrini non apribili in caso di aria condizionata guasta, l'accessibilità dei portabagagli, il tipo di stoffe utilizzate per i sedili, la tipologia dei poggiatesta e la presenza di aria condizionata.

**Treni rilevanti:** TUTTI i treni sono rilevanti ai fini delle rivelazioni dei ritardi. Una più precisa misurazione può essere correttamente definita in base alla frequentazione di ogni treno in ogni stazione come già spiegato. Non ha senso misurare i ritardi solo per alcuni treni.

**Flessibilità del programma di esercizio:** La scusa dei lavori programmati NON DEVE essere accettata come viene attualmente fatto per giustificare i ritardi. I lavori programmati devono essere già inclusi nell'orario ufficiale dei treni e pertanto non è tollerabile alcuno sconto sui tempi di percorrenza concordati. Non vanno quindi abbuonati i rallentamenti dovuti a lavori come sta cercando di fare il gestore attuale che ha introdotto una apposita segnalazione sull'orario ufficiale nel tentativo di giustificare le proprie incapacità di gestione del servizio. Non è quindi ammissibile che si giustifichino ritardi dei treni per lavori in linea come segnato a piè di pagina.

**Interruzione del servizio per cause eccezionali:**

Non devono esser lasciate genericità che garantiscono la massima tutela al soggetto che vincerà il bando. Un bando di tale entità DEVE dettagliare cosa si intende con "nei tempi e secondo modalità appropriate assicuri la continuità del servizio"

In caso di sciopero si devono pagare SOLO i treni che circolano senza alcuna interruzione o limite di corsa e non una percentuale fissa.

**Rapporti con l'utenza:**

Il call center che fornisce le informazioni all'utenza DEVE essere fruibile gratuitamente da ogni cittadino (800).

Non devono esser lasciate genericità che garantiscono la massima tutela al soggetto che vincerà il bando.

L'accessibilità ai dati dei ritardi dovrà essere garantita liberamente e gratuitamente ad ogni cittadino

Il calcolo della qualità percepita NON deve essere a carico dell'impresa affidataria, nemmeno se effettuato da terzi per conto di tale azienda, è infatti interesse dell'azienda affidataria del servizio che la "qualità percepita" risulti la più alta possibile. Questo è quanto avviene attualmente con Trenitalia che dice di aver migliorato le performance e l'indice di gradimento del suo servizio senza che ciò corrisponda a verità.

**Politica della qualità dei servizi:**

Non devono esser lasciate genericità che garantiscono la massima tutela al soggetto che vincerà il bando. Tipiche affermazioni generiche come: "si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio" e "si impegna a promuovere un processo di responsabilizzazione sistematica di tutte le proprie strutture" non hanno alcun significato.

**Monitoraggio della qualità dei servizi:**

Non è possibile consentire l'autocertificazione dei risultati in un bando di tale entità. I dati forniti dall'ente affidatario sono tutti da considerarsi come informazioni parziali che devono essere soggetti a verifica autonoma da parte della regione.

Va inserita la norma che i membri dell'Ass. pendolari di PC e Val D'Arda (e di altre associazioni pendolari) sono soggetti abilitati alla valutazione del servizio.

Il calcolo della qualità percepita NON deve essere a carico dell'impresa affidataria, nemmeno se effettuato da terzi per conto di tale azienda, è infatti interesse dell'azienda affidataria del servizio che la "qualità percepita" risulti la più alta possibile.

**Sistema delle riduzioni di corrispettivo e degli incentivi:**

Se la società affidataria del servizio garantisce la puntualità non fa altro che compiere il lavoro per cui viene pagata per cui non deve essere prevista alcuna forma di incentivo.

**Il bando dovrà tenere in considerazione la presenza di altri servizi ferroviari aggiuntivi appaltati autonomamente da cooperative o amministrazioni locali affittando le tracce orarie da RFI e quindi prevedere l'armonizzazione degli orari dei treni oggetto del presente bando.**

**L'Associazione pendolari Piacenza presenterà a breve una proposta di servizio autogestito sulla tratta PR-PC-MI.**

## CONCLUSIONI

La bozza non deve essere concepita esclusivamente per tutelare gli interessi del futuro gestore. Le osservazioni che abbiamo riportato vengono ormai ripetute da anni dalla nostra associazione, purtroppo fino ad ora nessuno in Regione Emilia Romagna ha mai voluto ascoltarle.

Sarà ritenuta grave e colpevole l'assenza di capitoli relativi ai tempi di percorrenza, alle velocità commerciali, ai cadenzamenti e al numero di treni per tratta che si intendono richiedere, ovvero dei parametri più importanti per un bando di servizio di questo genere.

E' altresì necessario utilizzare un sistema di valutazione dei ritardi avente la risoluzione del singolo minuto a cui va collegata la penale da applicare. Deve essere evitato ogni macchinoso calcolo con arrotondamenti a 5 minuti, franchigie o statistiche che hanno il solo scopo di attenuare i valori reali dei ritardi ed evitare il pagamento di penali adeguate.

E' importantissimo che i ritardi per TUTTI i treni vengono considerati come media dei ritardi del treno in tutte le stazioni/fermate del percorso. Infatti al momento le percorrenze dei treni sono state mediamente allungate da Trenitalia per consentire il recupero di ritardi intermedi e quindi di far figurare ritardi all'arrivo inferiori a quelli medi della percorrenza.

Deve essere richiesto che in caso di ritardi dei treni Interregionali superiori a 15 minuti il primo treno in transito, anche se di categoria superiore, dovrà essere fermato ed espletare servizio viaggiatori in TUTTE le stazioni servite dal treno in ritardo, senza alcun aggravio di costi per i viaggiatori.

Deve essere richiesta la possibilità di fare biglietti con costi legati alla percorrenza effettiva nelle stazioni intermedie di Milano Lambrate e Milano Rogoredo, abolendo l'attuale regola che impone anche a chi scende a Milano Rogodero e Milano Lambrate (e non utilizza l'ultimo tratto) il pagamento della tariffa maggiorata fino a Milano Centrale.

Deve essere richiesto il ripristino dell'abbonamento con validità da qualsiasi giorno del mese anziché dal primo giorno del mese.

Deve essere richiesto che Piacenza venga considerata a tutti gli effetti stazione dell'Emilia Romagna obbligando il gestore ad emettere abbonamenti con tariffa nazionale su Milano (quella per chi viaggia a cavallo di più Regioni), senza alcuna sovvenzione o contributo regionale.

Ribadiamo che occorre punire duramente le soppressioni e le limitazioni di ogni treno: questi eventi rappresentano un caso di eccezionale gravità, ma l'ammontare risibile delle penali previste è addirittura incentivante per l'impresa affidataria! Per non parlare delle eventuali clausole che prevedano la corsa sostitutiva entro 30 o 60 minuti!

Occorre inasprire il meccanismo di penalità per la mancanza di materiale rotabile: per come è articolato ora consente all'affidatario di far circolare sistematicamente i treni con un numero di carrozze inferiore con riduzione di corrispettivi irrisori rispetto ai mancati costi.

La clausola che attualmente limita al 10% la diminuzione di corrispettivo è da abolire, in quanto vanifica eventuali inasprimenti sulle garanzie della qualità del servizio.

Riteniamo inoltre che la Regione debba:

- intensificare i controlli (numero carrozze, pulizia, aria condizionata ecc.) e rendere pubblici i resoconti delle ispezioni in modo da consentire la verifica della frequenza e della veridicità di quanto rilevato;
- pretendere e rendere immediatamente pubblici in formato elettronico i dati relativi ai ritardi per treno, per giorno e per stazione, in modo da consentire la verifica della veridicità di quanto rilevato.

Alleghiamo di seguito le richieste dell'Associazione pendolari di Piacenza per le tratte Piacenza-Milano e Piacenza-Parma.

## ***Richieste dell'Associazione Pendolari Piacenza***

Le richieste di modifiche si articolano come segue.

### **ORARIO FERROVIARIO**

La proposta parte dall'orario in vigore nel periodo 2004-2005 prevedendo il potenziamento del servizio di treni Interregionali e la revisione del sistema di penali.

- 1) Ripristino immediato e completo di **TUTTI** i treni Interregionali che con il nuovo orario sono stati sostituiti da treni Intercity.  
A questo riguardo si precisa che non saranno tollerate sostituzioni di Interregionali con treni Intercity, anche a prezzo scontato, poiché i treni Intercity offrono un servizio peggiore rispetto a quelli Interregionali in termini di:
  - Numero di fermate pendolari molto inferiori.
  - Tempi di percorrenza superiori a parità di fermate effettuate.
  - Minor disponibilità di posti e per i pendolari nessuna garanzia di accesso ai posti a sedere.
  - Costi più elevati per viaggiatori saltuari e pendolari, sconti temporanei e costi in parte a carico della Regione.
  - Minore puntualità.
- 2) Eliminazione di **TUTTI** i rallentamenti, ovvero gli allungamenti dei tempi di percorrenza, imposti con il nuovo orario a treni Regionali ed Interregionali.
- 3) Ripristino del cadenzamento dei treni in tutte le stazioni pendolari.
- 4) Eliminazione di **TUTTE** le rotture di carico introdotte in diverse stazioni.

Nel dettaglio:

### **Linea Piacenza - Milano**

- *"L'incremento dell'offerta di treni interregionali nelle fasce pendolari con un cadenzamento a 30' dei treni Interregionali nelle fasce pendolari e tempi di percorrenza Piacenza-Milano C.le non superiori a 50 minuti"*, come previsto al punto 3.1 del protocollo di intesa tra Comune di Piacenza e FS.
- Il ripristino del tempo di percorrenza massimo di **50 minuti** per tutti i treni interregionali sulla tratta Piacenza – Milano Centrale, mantenendo le fermate di Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi (nonché Fiorenzuola e Fidenza tra Parma e Piacenza). I tempi di percorrenza dei treni Interregionali dovranno essere massimo di 50', come avveniva in passato per alcuni treni e come dichiarato più volte dalla dirigenza delle Ferrovie anche con la firma dell'accordo tra Comune di Piacenza e Ferrovie.  
La velocizzazione è possibile con i seguenti interventi:
  - ripristino delle precedenze dei treni Interregionali su treni di rango inferiore.
  - transito dei treni Interregionali sulle tratte veloci della linea, in particolare nel tratto Tavazzano - Milano Rogoredo, anziché sulle tratte lente.
- Conversione del treno R2912 (7.35 da PC per MI) in treno Interregionale con tempo di percorrenza PC-MI Centrale non superiore a 50 minuti, come previsto al punto 3.1 del protocollo di intesa tra Comune di Piacenza e FS che prevedeva almeno 4 treni Interregionali o Diretti tra le 6.30 e le 9.00. Si richiede il transito di tale treno sulla linea veloce nei tratti tra le stazioni di Tavazzano e Milano Rogoredo e tra Milano Rogoredo e Milano Lambrate (evitando per quest'ultimo tratto la linea di cintura detta "via degli orti" responsabile di pesanti rallentamenti).
- Conversione del treno R20433 (18.25 da Mi Centrale) in treno Interregionale con tempo di percorrenza MI Centrale – PC non superiore a 50 minuti e fermate intermedia a Milano Lambrate, Milano Rogoredo e Lodi, con transito sulla linea veloce tra Milano Rogoredo e Tavazzano. Come previsto nel punto 3.1 del protocollo di intesa tra Comune di Piacenza e FS che prevedeva n° 3 treni Interregionali in partenza da Milano tra le ore 18.00 e le ore 19.00

- Velocizzazione del treno R2927 (19.15 da Milano Centrale) con tempo di percorrenza MI Centrale – PC al massimo di 50 minuti.
- Nel dettaglio, nelle fasce di interesse i treni Interregionali dovranno garantire il seguente servizio di minima:

<b>Partenza da PC</b>	<b>Arrivo a Milano Centrale</b>	<b>Con fermate a:</b>
6.45	entro le 7.35	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate
7.10	entro le 8.00	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate
7.40	entro le 8.30	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate
8.10	entro le 9.00	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate
8.40	entro le 9.30	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate
9.10	entro le 10.00	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate
10.10	entro le 11.00	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate
11.10	entro le 12.00	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate
12.10	entro le 13.00	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate
13.10	entro le 14.00	Lodi, Milano Rogoredo, Milano Lambrate

<b>Partenza da MI Centr.</b>	<b>Arrivo a Piacenza</b>	<b>Con fermate a:</b>
12.00	entro le 12.50	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
14.00	entro le 14.50	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
16.00	entro le 16.50	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
17.00	entro le 17.50	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
17.30	entro le 18.20	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
18.00	entro le 18.50	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
18.30	entro le 19.20	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
19.00	entro le 19.50	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
19.30	entro le 20.20	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
20.00	entro le 20.50	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi
21.00	entro le 21.50	Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi

- Ripristino del tempo di percorrenza originale (orario 2005) dei treni Regionali rallentati con il nuovo orario ferroviario. Di seguito alcuni esempi:

Treno	Percorrenze 2006	Aumento percorrenza
<b>Tratta Piacenza - Milano</b>		
Vecchio treno → Nuovo treno		
R20414 (PC 6.22) → R20414 (PC 6.22)	1 <sup>n</sup> 15'	+ 9%
R20416 (PC 6.50) → R20416 (PC 6.48)	1 <sup>n</sup> 04'	+ 5%
R20424 (PC 7.50) → R20424 (PC 7.40)	1 <sup>n</sup> 38'	+ 11%
R20402 (PC 12.25) → R20402 (PC 12.27)	1 <sup>n</sup> 31'	+ 4%
<b>Tratta Milano - Piacenza</b>		
Vecchio treno → Nuovo treno		
R20411 (MI PG 12.04) → R20411 (MI PG 12.02)	1 <sup>n</sup> 30'	+ 1%
R20415 (MI PG 13.20) → R20415 (MI GP 13.14)	1 <sup>n</sup> 31'	+9%
R20423 (MI PG 16.08) → R20423 (MI PG 15.52)	1 <sup>n</sup> 30'	+ 17%
R20429 (MI PG 17.56) → R20429 (MI PR 17.56)	1 <sup>n</sup> 30'	+ 7%
R20437 (MI PG 20.17) → R20437 (MI PG 20.02)	1 <sup>n</sup> 30'	+ 3%
R20417 (MI PG 23.34) → R20417 (MI Ce 23.02)	1 <sup>n</sup> 30'	+ 17%

- Altri servizi e collegamenti dovranno essere ripristinati o aggiunti per le stazioni di Milano Porta Garibaldi, Milano Greco Pirelli e Milano Porta Romana.
- Possibilità di fare biglietti con costi legati alla percorrenza effettiva nelle stazioni intermedie di Milano Lambrate e Milano Rogoredo, abolendo l'attuale regola che impone anche a chi scende a Milano Rogodero e Milano Lambrate (e non utilizza l'ultimo tratto) il pagamento della tariffa maggiorata fino a Milano Centrale.

### **Linea Piacenza - Parma**

- "L'incremento dell'offerta di treni interregionali nelle fasce pendolari con un cadenzamento a 30' dei treni Interregionali nelle fasce pendolari", come previsto al punto 3.1 del protocollo di intesa tra Comune di Piacenza e FS.
- In caso di soppressione del treno R20403 (7.14 da Piacenza per Parma) detto treno deve poter essere sostituito da un immediato servizio sostitutivo senza costringere i viaggiatori ad un'attesa di oltre 40' per il treno successivo.
- Si chiede che nella tratta Piacenza - Parma vi sia un cadenzamento migliore dei treni Regionali ed Interregionali tra le 7 e le 8 del mattino. Attualmente infatti vi è un buco di ben 41 minuti tra le 7.14 e le 7.55, in piena fascia oraria pendolari.
- Nel dettaglio i treni Interregionali dovranno garantire il seguente servizio di minima:

<b>Partenza da PC</b>	<b>Arrivo a Parma</b>	<b>Con fermate a:</b>
6.45	entro le 7.20	Fiorenzuola, Fidenza
7.15	entro le 7.50	Fiorenzuola, Fidenza
7.45	entro le 8.20	Fiorenzuola, Fidenza
8.15	entro le 8.50	Fiorenzuola, Fidenza
8.45	entro le 8.20	Fiorenzuola, Fidenza
9.45	entro le 9.20	Fiorenzuola, Fidenza
10.45	entro le 10.20	Fiorenzuola, Fidenza
11.45	entro le 11.20	Fiorenzuola, Fidenza
12.45	entro le 12.20	Fiorenzuola, Fidenza

<b>Partenza da Parma</b>	<b>Arrivo a Piacenza</b>	<b>Con fermate a:</b>
12.00	entro le 12.35	Fidenza, Fiorenzuola
13.00	entro le 13.35	Fidenza, Fiorenzuola
14.00	entro le 14.35	Fidenza, Fiorenzuola
15.00	entro le 15.35	Fidenza, Fiorenzuola
16.00	entro le 16.35	Fidenza, Fiorenzuola
17.00	entro le 17.35	Fidenza, Fiorenzuola
17.30	entro le 18.05	Fidenza, Fiorenzuola
18.00	entro le 18.35	Fidenza, Fiorenzuola
18.30	entro le 19.05	Fidenza, Fiorenzuola
19.00	entro le 19.35	Fidenza, Fiorenzuola
19.30	entro le 20.05	Fidenza, Fiorenzuola
20.00	entro le 20.35	Fidenza, Fiorenzuola
21.00	entro le 21.35	Fidenza, Fiorenzuola

### **Altre linee**

- Ripristino integrale dei collegamenti Interregionali nelle tratte Bologna-Torino e Bologna-Genova.
- Velocizzazione dei collegamenti tra Piacenza, C. San Giovanni e Pavia.

## Richieste di carattere generale

- In caso di ritardi dei treni Interregionali superiori a 15 minuti il primo treno in transito, anche se di categoria superiore, dovrà essere fermato ed espletare servizio viaggiatori in TUTTE le stazioni servite dal treno in ritardo, senza alcun aggravio di costi per i viaggiatori.
- Inasprimento delle penali in caso di soppressione dei treni. L'attuale ridicola penale deve essere elevata ad un valore minimo di 100 Euro a Km per qualsiasi treno soppresso.
- Inasprimento delle penali per carrozze mancanti, chiuse per mancanza di personale o con riscaldamento o condizionamento guasto, su **TUTTI** i treni Interregionali e Regionali. Verrà applicata una penale di 1000Euro per ogni carrozza mancante, chiusa o con riscaldamento o condizionamento guasto. Il numero di carrozze di ogni treno dovrà essere quello definito nel contratto di servizio 2003 che prevedeva 13 carrozze per molti treni Interregionali.
- Il calcolo dei ritardi di ogni treno deve essere compiuto come media dei ritardi in ogni stazione del percorso, pesata con la frequentazione (ovvero il numero di passeggeri) di ogni treno nella tratta in questione e non, come avviene ora, valutando i ritardi solo in alcune stazioni.
- Il ritardo dei treni in ogni stazione deve essere misurato considerando come tempo di arrivo l'istante in cui vengono aperte le porte in stazione e non come avviene ora il momento in cui diventa verde il semaforo per l'ingresso in stazione del treno.
- Introduzione di una penale per i ritardi applicata a tutti i treni e contabilizzata per ogni singolo minuto di ritardo. Il valore della penale per minuto di ritardo deve essere pari al rimborso che viene richiesto dalle ferrovie ai passeggeri che causano ritardi ai convogli.
- I soldi delle penali devono essere resi interamente ai viaggiatori nel mese successivo con sconti su abbonamenti e biglietti operati dalle stesse ferrovie.
- Ripristino dell'abbonamento con validità da qualsiasi giorno del mese anziché dal primo giorno del mese.
- Piacenza deve essere considerata a tutti gli effetti stazione dell'Emilia Romagna obbligando le Ferrovie ad emettere abbonamenti con tariffa nazionale su Milano (quella per chi viaggia a cavallo di più Regioni), senza alcuna sovvenzione o contributo regionale.
- Possibilità di stipulare gli abbonamenti annuali con trattenuta sullo stipendio anche per i viaggiatori che utilizzano il treno a cavallo di più Regioni.
- Creazione di sale d'aspetto adeguate al numero di passeggeri che utilizzano la stazione.