

Da Piacenza a Milano in 20 minuti!

Proposta dell'Associazione Pendolari di Piacenza per l'utilizzo della linea ad alta velocità per i pendolari delle province di Piacenza e Parma diretti a Milano

Premessa

Date la previsione di disponibilità entro il 2008 del tratto ad alta velocità tra S. Rocco al porto e Milano, considerato che il Ministro Bersani ha annunciato che per carenza di fondi non vi saranno i treni da far circolare su tale tratta, si presume che molte tracce orarie restino disponibili per eventuali utilizzi gestiti da società differenti da Trenitalia. Da qui l'idea di considerare un servizio gestito autonomamente in grado di fornire ai viaggiatori pendolari emiliani dell'area piacentina e parmense un rapido collegamento con le stazioni ferroviarie milanesi di Rogoredo, Lambrate e Centrale.

Questa proposta vuole portare all'attenzione delle autorità competenti la richiesta di velocizzazione dei collegamenti per i pendolari tra l'Emilia occidentale e le stazioni di Milano Rogoredo, Lambrate e Centrale, dimostrando la fattibilità dell'intervento dal punto di vista tecnico. Uno studio più dettagliato si rende ovviamente necessario in merito alla esatta definizione della circolazione dei treni, al tipo di materiale rotabile da utilizzare nonché al suo ricircolo, all'armonizzazione con gli altri orari e ovviamente all'analisi dettagliata dei costi.

L'analisi preliminare qui presentata vuole essere un'introduzione al processo di analisi successiva.

La tratta

La tratta che riteniamo di interesse è la Parma – Piacenza – Milano dove il tratto Parma – Piacenza viene inteso con percorrenza sulla linea storica mentre il tratto Piacenza – Milano viene inteso con percorrenza esclusivamente sulla linea ad alta velocità che prevede l'imbocco dalla linea storica subito dopo il ponte sul Po in zona S. Rocco al porto, fino alla stazione di Milano Rogoredo, da cui si arriva a Milano Centrale con la linea diretta passando per Milano Lambrate.

Questo collegamento è rivolto alla numerosa utenza pendolare della parte occidentale dell'Emilia che per lavoro o per studio è costretta a raggiungere le stazioni di Milano Rogoredo, Milano Lambrate e Milano Centrale. Queste 3 stazioni da sole raccolgono oltre il 90% del traffico pendolari dell'Emilia occidentale. Il grosso vantaggio dell'utilizzo della linea ad alta velocità nel tratto lombardo sarebbe quello di evitare il transito in tutte le stazioni ferroviarie lombarde situate sulla linea storica fino a Milano con i seguenti immediati vantaggi:

- Possibilità di transitare ad una velocità più elevata per l'intero tratto in quanto non vi sono scambi o rallentamenti come per il transito nelle stazioni.
- Nessun rischio di rallentamenti o fermate per precedenza causate da interconnessioni con altre linee lombarde come la Mantova – Milano, la Codogno – Pavia o la Pavia-Milano (attualmente invece alcuni treni della Piacenza – Milano, provenendo da una regione "diversa" ed essendo l'orario deciso dalle ferrovie lombarde, sono soggetti a precedenza dei treni provenienti dalle altre linee lombarde).
- Nessun rischio di intralci e rallentamenti dovuti a treni in manovra nelle stazioni lombarde, quindi una maggior garanzia di puntualità.
- Inferiore distanza di collegamento poiché la nuova tratta percorre una linea più breve tra Piacenza e Milano seguendo il percorso autostradale. Questo significa tempi di collegamento inferiori e minori costi dei biglietti legati al chilometraggio effettuato.

Al fine di garantire la puntualità del servizio per i pendolari dell'area emiliana tra Piacenza e Parma è consigliabile che le tratte restino limitate a quelle città senza includere altre città più orientali il cui contributo in termini di pendolarismo sarebbe peraltro esiguo.

Il materiale rotabile e la composizione dei treni

Il materiale rotabile, ovvero le carrozze passeggeri, che è possibile utilizzare può essere di due tipi:

- materiale attuale dei treni Interregionali (velocità massima 160Km/h);
- materiali nuovi più veloci in grado di viaggiare alla velocità di 200Km/h.

Le motrici invece dovranno essere in grado di funzionare anche con l'alimentazione utilizzata per la linea ad alta velocità.

Il materiale utilizzato dovrà avere ben dettagliate caratteristiche in termini di comfort di viaggio legate esclusivamente alle esigenze dei viaggiatori e non all'immagine che altri gestori tendono a dare del proprio materiale. Tutto il progetto dovrà ruotare attorno ai bisogni espressi dai pendolari dell'area piacentina e non dalle cariche amministrative di regione o dirigenza della società di gestione del servizio. In caso di acquisto di nuovo materiale rotabile la scelta dello stesso, in termini di valutazione del comfort dovrà essere esplicitamente approvata da una rappresentanza di pendolari delle associazioni pendolari locali ed in particolare dovrà essere basata, oltre che sui normali parametri di comfort, anche su parametri quali:

- la disponibilità di adeguati portabagagli e la loro accessibilità;
- l'utilizzo di materiali adatti ad evitare il rapido degrado e sporcamento dei sedili;
- la comodità di sedili e la forma e la tipologia dei poggiatesta;
- la presenza di adeguati sistemi di condizionamento e la possibilità di adottare efficaci soluzioni di ripiego in caso di malfunzionamento degli stessi.

Dato l'elevato flusso di pendolari sulle tratte considerate (PR-MI e ritorno) la disponibilità di posti a sedere dovrà essere attentamente valutata, anche in considerazione del fatto che l'elevata velocità dei collegamenti potrebbe richiamare molti altri viaggiatori su tali treni.

Il servizio

La prerogativa di transitare sulla linea ad alta velocità nel tratto Piacenza-Milano produce una fortissima contrazione dei tempi di percorrenza. Per tale motivo sarebbe possibile sostituire con un unico treno "veloce" il servizio che attualmente viene compiuto da più treni, senza produrre alcun peggioramento in termini temporali per i viaggiatori diretti nelle tre stazioni di Milano considerate. Ciò significa che, se ora vi sono due treni (lenti) con partenze separate di 30 minuti, sarà possibile far partire il treno veloce all'orario del secondo treno facendolo arrivare alla stazione di destinazione all'orario del primo treno. Al di là di questo esempio si possono fare differenti ipotesi sia in termini di cadenzamento che in termini di velocità dipendenti dal materiale utilizzato.

Un cadenzamento di un ora (caso peggiore) potrebbe essere ammissibile a patto che le velocità di collegamento tra Piacenza e Milano Rogoredo restino entro i 20 minuti ovvero 26 minuti su Lambrate e 32 minuti su Milano centrale. Con la linea veloce Milano Rogoredo disterebbe meno di 60km da Piacenza pertanto 20 minuti di percorrenza richiedono una velocità media di circa 180km/h che obbliga l'utilizzo di materiale di tipo veloce (da 200Km/h) per poter garantire velocità sufficienti.

Il materiale rotabile degli attuali treni IR (da 160Km/h) potrebbe invece garantire un collegamento Piacenza – Milano Rogoredo in circa 25 minuti, che diventerebbero circa 32 su Milano Lambrate e circa 38 su Milano Centrale. Questi rappresentano comunque tempi appetibili ai pendolari a fronte di più contenuti investimenti necessari, visto che potrebbero essere utilizzate carrozze meno dispendiose.

Alcune proposte di collegamento per i diversi casi ipotizzati sono rappresentate nelle seguenti tabelle che si limitano a considerare gli orari delle fasce pendolari.

Andata: Parma – Milano

Stazione	Materiale rotabile da 200Km/h		Materiale rotabile da 160Km/h	
	Ora di partenza	Ora di partenza	Ora di partenza	Ora di partenza
Parma	6.34	7.34	6.34	7.34
Fidenza	6.47	7.47	6.47	7.47
Fiorenzuola	6.56	7.56	6.56	7.56
Piacenza	7.10	8.10	7.10	8.10
Milano Rogoredo	7.30	8.30	7.35	8.35
Milano Lambrate	7.37	8.37	7.42	8.42
Milano Centrale	7.43	8.43	7.48	8.48

Ritorno: Milano – Parma

Stazione	Materiale rotabile da 200Km/h			Materiale rotabile da 160Km/h		
	partenza	partenza	partenza	partenza	partenza	partenza
Milano Centrale	17.00	18.00	19.00	17.00	18.00	19.00
Milano Lambrate	17.06	18.06	19.06	17.06	18.06	19.06
Milano Rogoredo	17.12	18.12	19.12	17.12	18.12	19.12
Piacenza	17.32	18.32	19.32	17.37	18.37	19.37
Fiorenzuola	17.46	18.46	19.46	17.51	18.51	19.51
Fidenza	17.55	18.55	19.55	18.00	19.00	20.00
Parma	18.09	19.09	20.09	18.14	19.14	20.14

Gli orari sono indicativi e potrebbero forse essere migliorati tra alcune stazioni.

Va sottolineato come i tempi medi di percorrenza da Piacenza a Milano restino nell'intorno dei 30 minuti da Piacenza e di un'ora e 10/15 minuti da Parma con una drastica riduzione rispetto all'attuale servizio equivalente che mediamente in condizioni reali richiede un'ora o più tra Piacenza e Milano e 1h 45' /2h o più su Parma.

Le tabelle riportate considerano una condizione di minima. La periodicità dei treni dovrà essere armonizzata con i treni già presenti sulla linea storica che devono essere in parte mantenuti per garantire anche i collegamenti con le stazioni minori della Lombardia su cui viaggia circa il 10% dei pendolari dell'Emilia occidentale. Una soluzione potrebbe essere quella di equidistanziare i treni "tradizionali", regionali e interregionali, e quelli veloci.

I tempi considerati non consentono il riutilizzo dello stesso materiale per percorrere avanti indietro con cadenza oraria la tratta di interesse. Per tale motivo è necessaria almeno una coppia di treni al mattino ed una la sera per fornire il servizio tra Parma e Milano centrale. Una alternativa potrebbe essere quella di limitare per alcuni treni il servizio tra le stazioni di Piacenza e Milano, considerando che Piacenza rappresenta la maggior fonte di pendolari su Milano, anche se in questo caso si ridurrebbe il numero di viaggiatori pendolari che potrebbero beneficiare della velocizzazione. A questo proposito uno studio di maggior dettaglio per verificare la possibilità di ricircolo del materiale anche a tutte le ore potrebbe essere di grande utilità.

La gestione e la qualità del servizio

Poiché la strategia di Trenitalia è quella di imporre sulla tratta ad alta velocità treni ad elevato costo per i viaggiatori e a ridotto servizio di fermate (per esempio senza le fermate a Milano Lambrate e in parte a Rogoredo), quindi non adatti per un cospicuo numero di pendolari, è necessario che la gestione del servizio venga affidata ad un ente svincolato da Trenitalia.

L'attuale servizio offerto da Trenitalia sulla tratta in questione, pagato peraltro in buona parte dalla Regione Emilia Romagna, non è infatti per nulla adeguato alle esigenze dei pendolari poiché non offre collegamenti veloci e affidabili nelle stazioni di interesse pendolare, obbligando spesso a inutili cambi di mezzo che producono solo pesanti rallentamenti nel servizio e aumentano drasticamente la probabilità di incappare in ulteriori ritardi, mancate coincidenze ecc., con ripercussioni oltre che sulla qualità del servizio anche sulla qualità del viaggio in termini di stress fisico e psicologico, nonché sui costi visto che l'Emilia Romagna paga inutilmente con soldi pubblici il servizio di IC per i pendolari, servizio che non è assolutamente più veloce, affidabile, capiente o di qualità dei precedenti treni Interregionali.

La gestione del nuovo servizio potrebbe essere affidata ad un consorzio tra aziende di trasporto locale o direttamente alle amministrazioni comunali e provinciali della zona.

E' necessario anticipare fin d'ora alla regione Emilia Romagna la volontà di introdurre questo servizio che andrebbe a sopperire alle carenze del servizio attuale e di quello richiesto dal bando di gara che la regione Emilia Romagna sta approntando per il servizio di trasporto regionale, che si prospetta essere di qualità molto inferiore a quello presentato in questa proposta.

Poiché le ferrovie hanno già anticipato la volontà di utilizzare la tratta ad alta velocità anche per altri tipologie di treni, visto che in passato è stato dimostrato che una strategia utilizzata è quella di

mantenere occupate le tracce orarie di interesse per evitare la presenza di altri concorrenti, è necessario iniziare appena possibile il percorso per la richiesta delle tracce orarie necessarie per questo progetto al fine di mantenerle a disposizione per questo servizio pendolari.

Ricordiamo che la tratta ad alta velocità è stata costruita con finanziamenti pubblici che devono quindi poter ricadere anche su iniziative di questo tipo nella tutela dei diritti e interessi delle migliaia di pendolari emiliani diretti a Milano.

Una volta dimostrata la validità e l'efficacia del servizio sarebbe auspicabile poter integrarlo nel contratto di servizio della Regione ER.

Le tariffe

Le tariffe del servizio dovranno rimanere equivalenti a quelle dell'attuale servizio a tariffa nazionale. Data la minor lunghezza della tratta ad alta velocità è molto probabile che le fasce chilometriche di riferimento vengano ridotte consentendo anche un risparmio di costi per i viaggiatori.

Per esempio i 72km della Piacenza - Milano dovrebbero scendere sotto i 70km e quindi produrre una riduzione dei costi per i viaggiatori. Dato l'elevato interesse per questo servizio veloce mostrato dai pendolari, detti treni dovrebbero risultare molto remunerativi anche con una tariffa ridotta.

Le Penali

Poiché la società che gestirà il servizio prenderà in "affitto" le tracce orarie da RFI è necessario richiedere che dette tracce siano disponibili per tutto il tratto Parma-Piacenza (linea storica), Piacenza – Milano Rogoredo (linea veloce), Milano Rogoredo – Milano Centrale (linea diretta). Nel contratto è importante precisare che non saranno ammessi cambi di linee soprattutto nei tratti tra Piacenza e Milano centrale per evitare quanto viene attualmente con treni spesso dirottati sulle linee più lente. Nel contratto si dovranno anche inserire penali in caso i treni siano soggetti a rallentamenti o soppressioni per colpa di inefficienze della gestione della linea o per responsabilità di altri "vettori". Altre penali dovranno essere introdotte nel caso in cui ai treni vengano aggiunte fermate durante il percorso. Le penali dovranno essere di importo tale da scoraggiare fortemente eventi di quel tipo e commisurate ai risarcimenti richiesti dall'attuale gestore in caso di ritardi causati da terzi (risarcimenti che sono dell'ordine di migliaia di euro al minuto).

Conclusioni

L'introduzione della linea ad alta velocità tra Piacenza e Milano, a fronte delle nuove tracce orarie che verrebbero a crearsi, costituisce una enorme opportunità di miglioramento e velocizzazione del trasporto per le molte migliaia di pendolari dell'area piacentina e parmense diretti a Milano che necessitano di poter scendere direttamente in tutte le principali stazioni di Milano: Rogoredo, Lambrate e Centrale. Tale servizio non può essere fornito dai treni Eurostar o Intercity in quanto questi, fermando solo in alcune delle suddette fermate, obbligherebbero moltissimi viaggiatori a perdere inutilmente tempo con immotivati cambi di treno o di mezzo per raggiungere il luogo di lavoro, inoltre detto servizio sarebbe molto più costoso per i viaggiatori e non coprirebbe stazioni come Fiorenzuola o Fidenza.

Le velocizzazioni del servizio possono arrivare ad un dimezzamento dei tempi di percorrenza attuali con migliori garanzie di puntualità e nessun aggravio di costi per i viaggiatori.

Data l'elevata inaffidabilità del servizio offerto da Trenitalia e la totale mancanza di volontà della stessa (a dispetto delle dichiarazioni ufficiali) di migliorare il servizio per i pendolari nella tratta Piacenza - Milano (come dimostrato dai continui peggioramenti introdotti nell'orario nel corso degli ultimi anni), è di fondamentale importanza che il servizio venga gestito da un consorzio tra aziende di trasporto locale eventualmente tramite le amministrazioni comunali e provinciali della zona.

Un'ulteriore più dettagliata analisi del progetto si rende necessaria assieme alla manifestazione di volontà delle amministrazioni locali di voler intraprendere questo progetto in favore della cittadinanza. L'analisi dettagliata del progetto sarebbe opportuno venisse effettuata in stretto contatto con la nostra associazione cercando eventualmente le sponsorizzazioni dell'iniziativa presso la locale camera di Commercio o la Fondazione della Cassa di Risparmio.