

Proposta per l'orario ferroviario 2005-2006

La proposta prende origine dalla bocciatura del progetto-orario avanzato da Trenitalia sulla direttrice MILANO-BOLOGNA-ANCONA. Si propone di fare riferimento all'orario in vigore nel periodo 2004-2005, attivando il potenziamento del servizio di treni Interregionali e la revisione del sistema di penali.

Linea Piacenza - Milano

- “L'incremento dell'offerta di treni interregionali nelle fasce pendolari con l'obiettivo di 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 testualmente al punto 3.1 del protocollo di intesa tra Comune di Piacenza e FS.
- Ripristino del tempo di percorrenza massimo di 50' per tutti i treni interregionali sulla tratta Piacenza – Milano Centrale, mantenendo le fermate di Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi, nonché Fiorenzuola e Fidenza tra Piacenza e Parma. I tempi di percorrenza dei treni Interregionali devono essere portati ad un tempo massimo di 50', come avveniva in passato per alcuni treni e come dichiarato più volte dalla dirigenza delle ferrovie anche tramite la firma dell'accordo tra Comune di Piacenza e FS. La velocizzazione è possibile con i seguenti interventi:
 - Rimozione delle fermate in stazioni non pertinenti al servizio Interregionale, aggiunte in abbondanza nel corso degli ultimi anni ai treni IR nel tratto lombardo, con il mantenimento delle sole fermate intermedie di Lodi, Rogoredo e Lambrate come previsto per treni della classe Interregionale. Le fermate da servizio Regionale che fino ad ora erano a carico dei treni IR nel tratto lombardo dovranno essere coperte potenziando il servizio di treni Regionali e Diretti.
 - Ripristino delle precedenza dei treni Interregionali su treni Diretti e Regionali (regola che attualmente viene disattesa nel tratto Lombardo).
 - Transito dei treni Interregionali nelle tratte veloci della linea, in particolare nel tratto Tavazzano - Milano Rogoredo, anziché nelle 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 n° 4 treni Interregionali o Diretti tra le 6.30 e le 9.00. Facendolo transitare sulla linea veloce nei tratti Tavazzano - Milano Rogoredo e Milano Rogoredo - Lambrate.
- 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 (7.15 da Milano Centrale) con tempo di percorrenza MI Centrale – PC di 50 minuti.

- Possibilità di fare biglietti con costi legati alla percorrenza effettiva nelle stazioni intermedie di Milano Lambrate e Milano Rogoredo, rinunciando all'attuale regola secondo cui anche chi scende a Milano Rogoredo e Milano Lambrate deve pagare una tariffa maggiorata fino a Milano Centrale pur non utilizzando quell'ultimo tratto.

Linea Piacenza - Parma

- “L'incremento dell'offerta di treni interregionali nelle fasce pendolari con l'obiettivo di un cadenzamento a 30' dei treni Interregionali nelle fasce pendolari”, come previsto testualmente 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.

Altre linee

- Velocizzazione dei collegamenti tra Piacenza e Pavia.
- Potenziamento del collegamento ferroviario di alcune stazioni come Castelfranco.
- Ripristino di almeno due corse dirette Piacenza – Cremona nei giorni festivi (al momento non ne esistono).

Richieste di carattere generale

- In caso di ritardi dei treni Interregionali superiori a 20' il primo treno in transito, anche se di categoria superiore e senza la fermata prevista in quella stazione, dovrà espletare servizio viaggiatori in quella stazione, effettuando anche TUTTE le fermate del treno IR sostituito senza alcun aggravio di costi per i viaggiatori.
- Inasprimento delle penali in caso di soppressione di treni. L'attuale ridicola penale deve essere elevata ad un valore minimo di 100 €/Km per qualsiasi treno soppresso. La penale può essere ridotta a 50 €/Km se un servizio sostitutivo viene introdotto a seguito della soppressione e non provoca ai viaggiatori del treno soppresso ritardi superiori a 10 minuti in tutte le fermate del percorso.
- Inasprimento delle penali per carrozze mancanti, chiuse per mancanza di personale o con riscaldamento guasto, su TUTTI i treni Interregionali e Regionali. Verrà applicata una penale di 1000 € per ogni carrozza mancante, chiusa o con riscaldamento guasto carrozze. Il numero di carrozze di riferimento per ogni treno deve essere quello definito nel contratto di servizio 2003 senza alcuna franchigia.

- Il calcolo dei ritardi di ogni treno deve essere compiuto come media dei ritardi in ogni stazione del percorso, pesata con la frequentazione (ovvero 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 dell'accensione del semaforo verde in ingresso alla stazione.
- Introduzione di una penale per i ritardi applicata a tutti i treni e contabilizzata per ogni 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.
- Trenitalia si impegna a consentire la stipula di abbonamenti annuali con trattenuta sullo stipendio anche per viaggiatori a cavallo di più Regioni.
- Trenitalia si impegna a creare sale d'aspetto adeguate al numero di passeggeri che utilizzano la stazione.