

## Risposte al questionario conoscitivo della Regione Lombardia

**1)** La valutazione della puntualità del servizio non ha valore se non viene considerato il raffronto con i tempi di percorrenza del vecchio orario ferroviario. Il fatto che negli ultimi anni e soprattutto con l'orario di dicembre 2005 siano stati mediamente aumentati i tempi di percorrenza di diversi treni pendolari sulla tratta Milano-Piacenza obbliga, per una corretta comparazione del servizio, a confrontare esclusivamente i tempi di percorrenza e non solamente i ritardi. Per fare un esempio il treno IR2124, oggi diventato R2274, nel tratto Parma - Milano ha aumentato il tempo di percorrenza di ben 15 minuti, questo significa che quando oggi quel treno arriva con 10 minuti di ritardo è come se con il vecchio orario avesse accumulato 25 minuti di ritardo.

**2a)** Dato il grosso flusso di pendolari dall'Emilia verso la Lombardia i treni principalmente necessari secondo la nostra associazione sono nelle fasce dalle 6.45 alle 8.45 da Piacenza e dalle 12.00 alle 14.00 e dalle 16.00 alle 20.00 da Milano. Quello di cui c'è bisogno sono collegamenti veloci (vedi punto successivo) e cadenzati a mezz'ora di treni Interregionali (NON Intercity), nelle fasce in questione e uno all'ora fuori dalle fasce pendolari. Purtroppo invece il servizio è stato progressivamente smantellato e peggiorato a danno soprattutto della stazione di Milano Lambrate. Il peggioramento del servizio Interregionale era funzionale solo a rendere appetibile quello Intercity che sulla tratta in questione lo ha sostituito senza alcun vantaggio: saltano le stazioni pendolari, hanno meno posti disponibili, costano di più e, a parità di fermate, hanno tempi di percorrenza uguali o superiori a quelli dei treni Interregionali.

**2b / 2c)** 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 del rango di Interregionali di molti treni declassati a regionali
  - ripristino delle precedenza dei treni Interregionali su treni di rango inferiore.
  - transito dei treni Interregionali sulle tratte veloci della linea, ovvero nel tratto Tavazzano - Milano Rogoredo e Milano Rogoredo- Milano Lambrate, anziché sulle relative 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 non superiore a 50 minuti.

**2d)** Il problema delle coincidenze è un problema principalmente creato con il nuovo orario ferroviario che togliendo molti degli Interregionali obbliga i viaggiatori a servirsi di coincidenze con rallentamenti dei tempi di percorrenza e rischi di perdere la coincidenza. Milano Lambrate da

questo punto è la stazione più penalizzata (ad esempio per tornare a Piacenza alle ore 13.38: R20267+IC593; alle ore 16.22 D2687+R20423; alle ore 19.53 TOK9315+IC599). Riteniamo erroneo tentare di risolvere un problema come quello delle coincidenze creato dall'introduzione del nuovo orario, la soluzione non può che essere il ripristino del vecchio sistema di treni che non obbligavano alle suddette coincidenze.

**3)** Il treno IR2285 in partenza da Rogoredo alle 18.35 ha spesso viaggiatori in piedi. Nei treni Intercity "plus" (la maggioranza rispetto agli IC normali sulla linea MI-BO, negli orari delle fasce pendolari) non è possibile utilizzare i posti a sedere per i viaggiatori che hanno un abbonamento in quanto non è più presente una quota di posti non prenotabili. Data l'obbligatorietà della prenotazione per i viaggiatori muniti di biglietto si ha che non restano posti per i viaggiatori provvisti di abbonamento che devono così continuamente alzarsi per lasciare sedere gli abbonati (si noti infatti che le ferrovie non hanno più l'obbligo di segnalare quali siano i posti prenotati!).

Alcune carrozze di coda o testa ai treni IR contengono locali bar mai utilizzati che riducono inutilmente il numero di posti a sedere.

**4)** I nuovi materiali utilizzati per i sedili dei treni sono in tessuto che facilmente trattiene lo sporco diventando subito sporco o macchiato. Il 30% delle carrozze viaggia con riscaldamento rotto o insufficiente. Il 95% delle carrozze dei treni interregionali a cui è stato successivamente installato un sistema di condizionamento, hanno il condizionamento non funzionante o insufficientemente funzionante. Generalmente l'aria che viene emessa è calda, a volte capita che l'aria fresca arrivi solo in prossimità della prima bocchetta di uscita mentre le altre soffiano solo aria calda. "L'ammodernamento" di queste carrozze è stato fatto bloccando almeno il 50% dei finestrini viaggiatori (in alcuni casi anche il 100%) senza rendere disponibile alcun attrezzo per rompere i finestrini bloccati in caso di pericolo. La maggioranza dei treni Interregionali con condizionamento guasto e finestrini bloccati d'estate diventano autentici forni crematori. Bloccare solo metà dei finestrini è inutile in entrambi i casi, perché in caso di guasto del condizionamento (situazione standard) la temperatura per chi si trova di fianco ad un finestrino chiuso diventa intollerabile, in caso di condizionamento funzionante anche solo il 50% di finestrini aperti è sufficiente a vanificare l'effetto del sistema di condizionamento, tanto valeva lasciarli tutti apribili come era in passato.

**Per motivi di salute e sicurezza riteniamo sia necessario e urgente imporre alle ferrovie il ripristino dell'apertura di TUTTI i finestrini sui treni Interregionali o a materiale simile sulla a Milano-Piacenza.**

Spesso durante le frenate dei convogli si sentono forti odori di freni bruciati, c'è il forte timore che tali sostanze siano pericolose per la salute, (amianto nel ferodo dei freni?) pertanto sarebbe auspicabile una verifica.

La maggior parte delle porte automatiche interne, anche sui treni di nuova concezione sono guaste, perché non adatte all'utilizzo intensivo, molto meglio quelle manuali che possono peraltro essere mantenute aperte senza costringere a rallentamenti del flusso di passeggeri per colpa delle continue richiuse "automatiche".

Nelle toelette sui treni manca spesso il sapone. Le porte dei bagni, se automatiche, non possono essere richiuse e ci si ritrova a utilizzare il servizio davanti ad altri passeggeri. L'introduzione dei sistemi di condizionamento sulle carrozze IR ha ridotto il numero di servizi igienici utilizzabili.

**5)** Carenti informazioni alle stazioni di Milano Lambrate in caso di ritardi dei treni. I treni in ritardo non vengono annunciati lasciando spesso i viaggiatori diretti a Lodi, Piacenza, Fiorenzuola, Parma ignari di quale sia il primo treno utile a partire.

**6)** Alla stazione di Piacenza si verificano sistematiche code a fine mese per il rinnovo degli abbonamenti, questo problema è stato acuito dall'obbligatorietà di ritiro mensile del supplemento gratuito per IC anche da parte dei viaggiatori muniti di abbinamento annuale.

Alla stazione ferroviaria di Piacenza utilizzata da migliaia di pendolari è stata smantellata la sala d'aspetto.

## 7)

- Nella stazione di Milano Rogoredo, sul binario tre si trova un sistema di controllo (probabilmente di tipo SCMT) che causa sistematicamente il blocco di ogni treno appena questo riparte dalla stazione di Milano Rogoredo in direzione Milano Lambrate. Questo provoca quotidianamente l'obbligo della doppia fermata a Rogoredo per molti treni causando inutili ritardi degli stessi nelle stazioni successive e appesantimenti nella circolazione. Il problema avviene da diversi mesi ed è stato più volte segnalato al personale e alla dirigenza ferroviaria senza ottenere alcun risultato.
- Tra Le stazioni di Milano Rogoredo e Milano Lambrate esiste una linea soprannominata "via degli orti" dove i treni, per colpa di cattiva manutenzione della linea, transitano a velocità molto ridotte (30Km/h) con notevoli rallentamenti nei collegamenti e creazione di ritardi tra le due stazioni. Con il nuovo orario ferroviario di dicembre 2005 molti treni della tratta Piacenza – Milano sono stati dirottati su quella tratta con pesanti rallentamenti del servizio.
- Il treno R2912 in partenza (7.35 da Piacenza per Milano Centrale) viene purtroppo istradato sulla linea di cintura (via degli orti) nel tratto tra Milano Rogoredo e Milano Lambrate, questo provoca una riduzione delle velocità di collegamento. Anche il treno R 20409 in partenza alle ore 18.50 da Milano Lambrate per Piacenza, nel tratto Lambrate – Rogoredo viene istradato sulla linea di cintura (via degli orti), che richiede ben 12 minuti da orario (a volte anche 20 effettivi) per coprire i 6Km che separano Lambrate da Rogoredo, con un notevole disagio per i viaggiatori ed un notevole rallentamento rispetto all'orario del 2005 dove quel treno, allora IR2139, percorreva la tratta veloce tra Lambrate e Rogoredo, impiegando solo 6 minuti per unire le due stazioni. Stesso dicasi per il successivo treno delle 20.15 da Milano lambrate.
- Il treno R2274 da Parma a Milano centrale subisce inutili rallentamenti nel tratto Piacenza – Lodi che causano un sistematico arrivo in ritardo del treno a Lodi. La colpa è causata dall'accodamento fuori dalle stazioni di Codogno e Casalpusterlengo ai treni:  
D 2648 Codogno 07:55 - Milano Rogoredo 08:26  
R 5098 Codogno 08:00 Casale 8.05/8.06 - Pavia 09:00

Il treno in questione potrebbe partire da Piacenza alle 8.08 come avveniva fino al 2003 senza dover essere rallentato dai due treni che lo precedono, offrendo un servizio molto più veloce. Il treno R2274 viene istradato da orario sulla linea storica tra Tavazzano e Rogoredo questo lo obbliga a continue fermate per l'accodamento ad un treno regionale che lo precede (probabilmente l'R 20424 ) e ad un ulteriore rallentamento o sosta sotto la galleria di Borgolombardo per entrare, incrociando la linea nella direzione opposta, sulla linea veloce prima dell'ingresso a Rogoredo. Il suo transito sulla linea veloce, come avveniva nel 2005 consentirebbe invece di arrivare a Milano Rogoredo in tempi brevissimi impiegando 10 minuti in meno sul tempo di percorrenza, come avveniva fino all'orario 2003, data in cui il suo tempo di percorrenza è stato allungati nel tentativo di compensare i ritardi. Il treno R2274 viene anche sistematicamente fermato prima dell'accesso a Milano Lambrate per consentire il cambio di binario (dal binario 10 al binario 12). Riteniamo sarebbe più opportuno far entrare il treno direttamente sul binario 10 evitando inutili perdite di tempo ai viaggiatori che scendono in quella stazione ed effettuare il cambio di binario all'uscita della stazione di Milano Lambrate dove peraltro il treno si trova già nella condizione di bassa velocità (perché appena partito).

**8)** In caso di ritardi dei treni Regionali e Interregionali diretti a Milano, nonostante le richieste dei viaggiatori, le ferrovie si rifiutano sistematicamente di far fermare altri treni in transito come espressi o IC nelle stazioni che venivano coperte dai treni soppressi (esempio Lodi, Rogoredo o Lambrate), a volte viene data una sola delle fermate dimenticando che non è per nulla agevole accedere da una di esse alle altre stazioni.

9) Con un protocollo di intesa tra Comune di Piacenza e Ferrovie le Ferrovie si impegnavano a fornire “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”, (punto 3.1) del protocollo di intesa tra Comune di Piacenza e FS.

Il nuovo orario ferroviario di dicembre 2005 ha drasticamente peggiorato in termini di cadenzamento e velocità di collegamento il servizio ferroviario sulla stazione di Milano Lambrate, utilizzata da oltre il 30% dei viaggiatori pendolari emiliani. Lambrate è una stazione che permette un veloce collegamento con città studi e con le grandi imprese ad est di Milano. Purtroppo questa sua importanza cozza con la scelta delle ferrovie di privilegiare la stazione di Milano centrale e considerare quella di Milano Rogoredo come stazione “porta” per la città di Milano. E' una scelta fatta in spregio ad ogni buon senso, compiuta esclusivamente in base a logiche astratte, che non considerano le reali esigenze dei viaggiatori. Come si intuisce dai nuovi orari le ferrovie vorrebbero forzare quel 30% di viaggiatori (parliamo di migliaia di persone) a cambiare treno a Rogoredo o a Centrale con ovvie ripercussioni sui tempi di percorrenza nonché i rischi e lo stress connessi al cambio di mezzo. Tutto questo provoca anche, come effetto indotto, un inutile sovraffollamento della stazione metropolitana di Rogoredo. Il risultato è l'aumento dei tempi di collegamento con Lambrate anche perché i treni che restano disponibili da e per Lambrate sono di classe inferiore e hanno mediamente tempi di percorrenza più lunghi. Da dicembre scorso infatti sono aumentati i treni dirottati sulle tratte lente che partono o arrivano in quella stazione.

E' invece necessario che il servizio ferroviario su Milano Lambrate torni ad essere al pari di quello fornito per le stazioni di Milano Rogoredo e Centrale, sia in termini di velocità che di frequenza dei collegamenti.

Anche i servizi a Lambrate lasciano a desiderare, da qualche anno sono inutilizzabili la maggior parte delle fontanelle dell'acqua poste sui marciapiedi. La cosa curiosa è che questo disagio è iniziato proprio in concomitanza con l'introduzione sugli stessi marciapiedi dei distributori di bibite a pagamento. Sono anche largamente insufficienti i parcheggi per le biciclette situati a ridosso della stazione e utilizzati da alcune centinaia di pendolari ciclisti che scendono a Lambrate. I pochi parcheggi esistenti sono spesso utilizzati in maniera impropria sia dai dipendenti della stessa stazione ferroviaria (qualificatisi come dipendenti della società “Cento Stazioni”) che utilizzano le aree adibite a parcheggio come zone di carico e scarico merci, sia dagli ambulanti che pongono i propri banchi a ridosso della stazione senza rispettare gli spazi ad essi assegnati e giungendo ad ostruire persino alcune uscite della stazione, e persino a danneggiare i mezzi parcheggiati regolarmente nel parcheggio pubblico dotato di apposita segnaletica. Nonostante le ripetute segnalazioni alle autorità competenti nulla è mai stato fatto dal Comune di Milano per risolvere questo problema.

E' necessario ripristinare 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.

*La nostra associazione si rende disponibile per ogni ulteriore chiarimento in merito a tutte le questioni riportate.*

*Alleghiamo di seguito le richieste già presentate da diversi mesi alle Ferrovie.*

*Associazione Pendolari Piacenza*

## ***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>h</sup> 15'	+ 9%
R20416 (PC 6.50) → R20416 (PC 6.48)	1 <sup>h</sup> 04'	+ 5%
R20424 (PC 7.50) → R20424 (PC 7.40)	1 <sup>h</sup> 38'	+ 11%
R20402 (PC 12.25) → R20402 (PC 12.27)	1 <sup>h</sup> 31'	+ 4%
<b>Tratta Milano - Piacenza</b>		
Vecchio treno → Nuovo treno		
R20411 (MI PG 12.04) → R20411 (MI PG 12.02)	1 <sup>h</sup> 30'	+ 1%
R20415 (MI PG 13.20) → R20415 (MI GP 13.14)	1 <sup>h</sup> 31'	+9%
R20423 (MI PG 16.08) → R20423 (MI PG 15.52)	1 <sup>h</sup> 30'	+ 17%
R20429 (MI PG 17.56) → R20429 (MI PR 17.56)	1 <sup>h</sup> 30'	+ 7%
R20437 (MI PG 20.17) → R20437 (MI PG 20.02)	1 <sup>h</sup> 30'	+ 3%
R20417 (MI PG 23.34) → R20417 (MI Ce 23.02)	1 <sup>h</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 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. La penale può essere ridotta a 50 Euro a Km se un nuovo 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 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.