



SETTIMANALE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 13 SETTEMBRE 2004

Inchiesta

SOPPRESSIONI DEL SERVIZIO, FERMATE NON PREVISTE, RITARDI, CARROZZE CHIUSE. CRESCE LA PROTESTA PER I DISAGI SUI "TRENI RILEVANTI"

L'Interregionale sott'accusa Milano-Piacenza: i viaggiatori esasperati

Ritardi, finestrini bloccati, carrozze chiuse con il treno colmo. Un cittadino, che da dieci anni viaggia tra Reggio Emilia e Milano, segnala alla redazione di "pendolariER" una serie di disagi pressoché ricorrenti. "Stazione di Milano Rogoredo, qualche giorno fa. Viene annunciata, per l'ennesima volta - scrive il viaggiatore - la soppressione del regionale per Piacenza. I pendolari, esasperati, occupano i binari e dopo una breve trattativa è deciso di far espletare tutte le fermate tra Milano e Piacenza all'IR2135. Si arriva a Lodi con 35 minuti di ritardo, cioè allo stesso orario dell'IR2137. Sia il personale di stazione che quello viaggiante non annunciano alcunché se non appunto l'arrivo, sul binario 1, dell'IR2137. Di conseguenza tutti coloro che sono diretti a Piacenza, e oltre, si affrettano a cambiare convoglio e a salire sull'IR2137 pensando che quest'ultimo avrebbe avuto la precedenza. Invece, è rimasto in coda all'IR2135 che effettua fermate in tutte le stazioni". Un episodio emblematico, che va solo ad aggiungersi ad altre negative situazioni che esasperano i pendolari. "Mediamente c'è una carrozza chiusa per ogni treno, anche quando i viaggiatori sono numerosi, ovvero nella maggior parte dei giorni della settimana. Senza contare la pulizia dei convogli, scadente, e i litigi col personale viaggiante che, in realtà, ha poca responsabilità, ma deve rispondere alle sollecitazioni di chi è sul



treno". Da questa protesta è, quindi, scaturita una fitta corrispondenza tra il pendolare e la Regione. Tra gli obiettivi, oltre al doveroso rispetto del diritto dell'utente a ricevere informazioni e spiegazioni esaurienti, c'è quello di promuovere la consapevolezza dell'importanza del confronto costante e della segnalazione di pregi e difetti del servizio, anche per sensibilizzare chi, in questo caso Trenitalia, viene finanziato per fornirlo al meglio.

"Gli IR2122, IR2124, IR 2135 e IR2137

sono treni cosiddetti rilevanti - sottolinea l'Agenzia trasporti regionale - per i quali deve essere assicurato il 90% delle carrozze programmate, oltre ad un ritardo non superiore ai 10 minuti. Per ogni episodio di inadempienza rilevato, in base al contrat-

to di servizio, scatta una riduzione di contributo a Trenitalia. Per quanto riguarda le carrozze chiuse, sulla base dell'indicazione precisa del giorno e del numero del treno, verrà contestato il non rispetto del numero minimo di carrozze da garantire". Procedura analoga per la pulizia. La Regione effettua rilevazioni periodiche (tre all'anno) su tutti i treni e "a sorpresa": in base ai risultati vengono eventualmente conteggiate ulteriori riduzioni di contributo. Nella selezione dei treni da ispezionare, fatto importante, si tengono inoltre in debito conto le segnalazioni dei cittadini. A queste, si aggiungono le "indagini sulla soddisfazione". "E i risultati di queste ultime per il 2003, sottolinea la Regione, non sono stati lusinghieri per Trenitalia". Il pendolare pone, quindi, un'ulteriore questione: gli sconti sugli abbonamenti - calcolati in base ai ritardi dei convogli - istituiti per i pendolari in Lombardia. "Perché queste agevolazioni non possono essere estese anche ai viaggiatori della regione Emilia-Romagna?". "Gli abbuoni stabiliti in Lombardia - rispondono da viale Aldo Moro - hanno come riferimento un indice di puntualità assai meno stringente di quello che viene adottato in Emilia-Romagna. E circa la modalità di ottenerli, non sono rare le opinioni che ne sottolineano la macchinosità".



La Lettera

L'Agenzia regionale: situazione insostenibile, Trenitalia si impegni

Il degrado dei servizi interregionali della tratta Milano-Piacenza è da tempo all'attenzione dell'Agenzia Trasporti Pubblici dell'Emilia-Romagna. Quello della Milano-Piacenza è infatti un caso particolare in cui vengono a confluire, ed in alcuni casi a confliggere, esigenze organizzative e contratti di servizio diversi (dal momento che ogni Regione stipula con Trenitalia un proprio contratto di servizio). Sulla tratta, infatti, l'amministrazione dei servizi ferroviari interregionali compete alla Regione Emilia-Romagna ma nel tratto lombardo della linea i treni regionali sono amministrati dalla Regione Lombardia. Dopo i pesanti ritardi accumulati per due volte (il 4 e il 24 agosto) dall'IR 2135 diretto a Piacenza (di cui si dà conto nell'articolo

sopra) l'Agenzia Trasporti Pubblici della nostra regione ha deciso di rivolgersi al responsabile nazionale della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia per evidenziare questa situazione, che rischia di diventare molto penalizzante per i pendolari piacentini.

"A servizi di tipo Interregionale, amministrati dalla Regione Emilia-Romagna - scrive in una lettera il direttore dell'Agenzia Trasporti Pubblici, Bruno Ginocchi - vengono attribuite fermate non programmate nella tratta Milano-Piacenza, per sopperire alla mancata effettuazione di servizi di tipo regionale di competenza della Regione Lombardia. Soprattutto in ore di punta, dove è massima l'esigenza di mantenere fede all'orario". In altre parole, capita che Trenita-

lia faccia effettuare agli IR per Piacenza le fermate previste da un treno Regionale che, per un qualche motivo imputabile all'organizzazione della Divisione regionale lombarda di Trenitalia, non si è potuto effettuare. Così, invece delle tre fermate previste tra Milano e Piacenza, se ne effettuano almeno 10, con conseguenti gravi ritardi e disagi.

"Sono pienamente condivisibili le proteste degli utenti - prosegue la lettera dell'Agenzia dei Trasporti dell'Emilia-Romagna - a cui non può bastare la consapevolezza che l'irregolarità di circolazione del treno IR determinerà una riduzione di contributo di 100 euro a Trenitalia per ogni occasione di ritardo a Piacenza superiore ai 10 minuti". La causa di tutto questo viene attri-

buita "al carente impegno di Trenitalia, nel suo insieme, a considerare con la necessaria attenzione il trasporto regionale, dandogli pari dignità con gli altri servizi passeggeri". La Regione fa anche notare che "Trenitalia non appare propensa, ad esempio, a far effettuare a un Eurostar le fermate di un Interregionale in caso di ritardo o soppressione di quest'ultimo". Chiedendo quindi a Trenitalia di ottenere presto "assicurazioni impegnative" sul non ripetersi di episodi come quelli accaduti di recente, la lettera inviata nei giorni scorsi dall'Agenzia dei Trasporti ribadisce come non sia "accettabile che Trenitalia sopperisca alle proprie carenze nel rispetto di un contratto arrecando danno ad un altro".

Attualità

PER FESTE, SAGRE ED ITINERARI SUGGERITIVI CON LE MITICHE CARROZZE "CENTO PORTE". ALLA GUIDA GLI ESPERTI MACCHINISTI DI ADRIAVAPORE

Sbuffa ancora la locomotiva Ripartono i treni d'epoca

Riparte, con l'arrivo dell'autunno, il programma dei treni storici sulle tratte minori delle ferrovie dell'Emilia-Romagna. Un modo originale per salire su un treno solo per il piacere di farlo, perché si tratta di treni molto particolari: composti da carrozze "cento porte" degli anni '30 e trainati da locomotive a vapore dei primi anni del '900. Un viaggio che diventa una festa, coniugando un salto nel passato su un itinerario storico, culturale e, nella maggior parte dei casi, gastronomico.

Il materiale rotabile viene messo a disposizione da Adriavapore - Associazione Treni Storici Emilia-Romagna nata nel 1998 per iniziativa di alcuni volontari (per lo più ferrovieri o ex ferrovieri) con la passione per i treni di una volta, che al posto dell'elettricità si "nutrivano" di carbone. I soci di Adriavapore, nel tempo libero, si occupano di rintracciare in tutta Italia e riportare in vita locomotive e carrozze, grazie a una sapiente e paziente opera di restauro che si svolge a Rimini e, in parte, a Bologna. Una volta rimessi in funzione i treni storici tornano a sbuffare sulle linee meno frequentate della nostra regione, per percorrere itinerari suggestivi ed evocativi del nostro recente passato. Alla guida esperti macchinisti di Adriavapore.

Le locomotive a vapore che tireranno i convogli storici del programma

2004 sono le mitiche 640.121 e 625-100, risalenti agli anni '10. Le carrozze sono invece tre "cento porte" di terza classe (chiamate così perché hanno una porta d'accesso per ogni scompartimento) fresche di restauro. Chiunque lo desideri può contattare uno dei circoli o associazioni organizzatori (i riferimenti si trovano nella tabella allegata) e prenotare un posto per una domenica diversa: viaggio su un treno d'epoca e visita alle sagre più interessanti dell'autunno.

Si comincia domenica prossima, 19 settembre, con "il Treno di Don Camillo". Partenza alle 8 da Modena e arrivo a Brescello alle 11 dopo aver attraversato la pianura di Carpi, Suzzara e Gualtieri. Brescello è il paese della Bassa Padana dove sono stati ambientati i film di Peppone e Don Camillo, tratti dai romanzi di Guareschi, e interpretati da Fernandel e Gino Cervi. All'arrivo a Brescello, come quando Don Camillo partiva per Roma, una banda musicale accoglierà il treno. Poi visita del paese e pranzo sulla piazza tra le statue a grandezza naturale dei protagonisti della storia di Guareschi.

Il 3 ottobre sarà invece la volta del treno a vapore Padova-Chioggia, attraverso i panorami lagunari delle isole delle bocche del Po. Per questo viaggio è previsto anche un percorso in battello. La domenica dal 10 al 31 ottobre i treni storici



Il programma d'autunno

Domenica 19 settembre: "Treno di Don Camillo", treno a vapore Modena-Brescello

Domenica 3 ottobre: Treno a vapore Padova-Chioggia

Domenica 10 e 17 ottobre: "Treno delle castagne", treno a vapore Rimini-Marradi

Domenica 24 e 31 ottobre: "Treno delle castagne", treno a vapore Bologna-Marradi

Domenica 7 novembre 2004: "Sagra del porcello", treno a vapore Modena-Brisighella

Domenica 14 novembre: "Sagra della pera volpina", treno a vapore Modena-Brisighella

Domenica 14 e 21 novembre: "Sagra del culatello di Zibello", treno a vapore

Per informazioni e prenotazioni su "Treno di Don Camillo", "Treno sagra del porcello", "Treno sagra della pera volpina" rivolgersi al Circolo Dipendenti META di Modena (059.313.076); per il Treno a vapore Padova-Chioggia contattare Punto Touring di Padova (049.875.918.6); per i "Treni delle Castagne" informazioni presso DLF di Faenza (0546.227.15- email: dlfaenza@dlf.it)

Per ulteriori informazioni: www.adriavapore.it, da cui è tratta l'immagine pubblicata.

fanno tappa a Marradi, paese dell'appennino tosco-romagnolo rinomato per le sue castagne e per aver dato i natali al poeta Dino Campana. Le prime due domeniche si parte da Rimini e le due successive da Bologna, si percorrerà la val d'Amone e, una volta arrivati a destinazione, si potrà visitare

la sagra dei "marroni", il museo Dino Campana e il Teatro degli Animosi. A novembre ci si sposta nel modenese, con i treni della "sagra del porcello", e della "sagra della pera volpina", entrambi da Modena a Brisighella. Il 14 e 21 novembre, infine, si effettuerà il treno del "culatello di Zibello" nel parmense.

Il Fatto

OTTO MINUETTO (345 POSTI): ECCO IL NUOVO TRENO PER LINEE REGIONALI

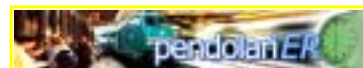
"Minuetto: sui treni regionali si cambia musica". Lo slogan scelto da Trenitalia per presentare il nuovo treno che presto percorrerà le strade ferrate dell'Emilia-Romagna, per una volta non sembra solo la promessa mirabolante tipica delle pubblicità. Qualcosa infatti, con l'avvento del Minuetto, sembra davvero cambiare nel modo di viaggiare e di "vivere" il treno.

Il primo "assaggio" si è avuto giovedì 9 settembre alla stazione centrale di Bologna con la presentazione ufficiale al pubblico e il taglio del nastro da parte delle autorità. Poi via per il breve viaggio inaugurale verso San Giovanni in Persiceto e ritorno. Il tempo necessario per ammirare la linea accattivante dei 52 metri del convoglio, disegnato da Giugiaro e costruito dalla Alstom, che entro il 2006 farà la sua comparsa in 8 esemplari sulle linee dell'Emilia-Romagna (i primi 3 saranno consegnati entro il 2004, altri 3 nel 2005 e gli ultimi 2 nel 2006). La grande cura degli spazi interni e la particolare attenzione al comfort e ai dettagli d'arredo permettono final-

mente di toccare con mano gli standard dei migliori mezzi di trasporto ferroviario europeo. Un gran bel treno, quindi. Con "open space" lungo tutte e tre le carrozze che lo compongono e poltrone tradizionali ma anche sedili disposti come piccoli salottini per complessivi 345 posti; servizi igienici spaziosi e curati; segnalazioni acustiche puntuali e finalmente comprensibili e udibili. E soprattutto pochissimo

rumore: Minuetto infatti è il treno più silenzioso costruito fino ad ora, nonostante la velocità di crociera sia ragguardevole (130 km/h nella versione diesel e 160 in quella elettrica). Gli otto Minuetto, per il cui acquisto la Regione ha contribuito per 8 milioni di euro, circoleranno come treni regionali sulle linee Bologna-Verona, Modena-Verona, Bologna-Prato e Bologna-Marzabotto. A questi otto dovreb-

be aggiungersene presto anche uno sulla Faenza-Firenze: è previsto infatti che, per reciprocità, al Minuetto che correrà sulla Bologna-Prato (linea di competenza dell'Emilia-Romagna) un'esemplare diesel a disposizione della Regione Toscana sarà impegnato sulla linea verso la Romagna.



PendolariER numero 10
Settimanale della
Regione Emilia-Romagna
Assessorato Mobilità e Trasporti
Direttore: **Roberto Franchini**

Coordinatore **Cesare Sgarzi**
csgarzi@regione.emilia-romagna.it

Redazione
Buriburi Comunicazione
buriburi@buriburi.it

Progetto Grafico
Studio Allen Goodman Bologna
lucaweb@allengoodman.it