



SETTIMANALE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 06 OTTOBRE 2004

Attualità

DA NOVEMBRE SCATTANO LE NUOVE MULTE PER CHI SALE IN CARROZZA SENZA TAGLIANDO. I CAMBIAMENTI NEL SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE

Biglietti, irrigidimenti e dubbi

Perplessità sulle nuove sanzioni di Trenitalia

Come già molti sapranno, dall'1 ottobre non è più possibile acquistare il biglietto sul treno. O meglio, è ancora possibile mettersi in regola una volta a bordo ma pagando, oltre al prezzo del biglietto, una multa di 25 euro, indipendentemente dalla tratta percorsa. La stessa sanzione sarà applicata anche a coloro che non avranno obliterato il biglietto prima di salire sul treno. Il nuovo regolamento, adottato da Trenitalia per contrastare il fenomeno dell'evasione (secondo la quale nel 2003 ha comportato una perdita finanziaria di 131 milioni di euro), ha suscitato perplessità e qualche protesta, ma soprattutto può risultare non del tutto chiaro per gli utenti. Proprio per fare fronte a tutti gli equivoci e alle possibili casistiche che si presenteranno, Trenitalia ha previsto un periodo di transizione di un mese, durante il quale si svolgerà una campagna di comunicazione per permettere ai viaggiatori di prendere confidenza con le nuove regole. Queste, quindi, diventeranno effettive solo a partire dall'1 novembre. Si potrebbe sostenere, ed è quanto fa Trenitalia, che in questo modo il treno sarà equiparato agli altri mezzi di trasporto pubblico: proprio come sugli autobus si potrà viaggiare solo se in possesso di un biglietto regolarmente obliterato. Andrebbe però ricordato che molte aziende di TPL hanno introdotto la possibilità di acquisto a bordo del biglietto, in taluni casi con un leggero sovrapprezzo.

Quando non pagare i 25 euro

Vediamo alcuni casi particolari in cui la sanzione di 25 euro non viene applicata anche se si è senza biglietto. Sarà, anzitutto, esentato chi avviserà il personale di aver trovato le macchinette obliteratrici in stazione non funzionanti. Nulla cambierà, inoltre, per coloro che sono in possesso di un biglietto non idoneo alla tipologia di treno scelto (ad esempio chi ha un biglietto Intercity su un treno Eurostar o un biglietto Espresso per un treno Intercity): costoro pagheranno, come già avviene, un sovrapprezzo di 8 euro oltre la differenza di prezzo, dove prevista. Saranno poi esentati dal pagare sanzioni o sovrapprezzi, solo se avviseranno il personale appena saliti a bordo, i viaggiatori di treni a media/lunga percorrenza (ES, IC, Espresso) che partono da stazioni con le biglietterie chiuse; i non vedenti titolari di Concessione speciale III; coloro che viaggiano sui treni della media/lunga percorrenza e chiedono il cambio di classe o sui Treni Notte e optano per una cuccetta o un vagone letto invece del posto a sedere.



Abbonamento: non cambia nulla

Cerchiamo ora di fare chiarezza sui casi che riguardano più da vicino i viaggiatori del trasporto regionale. Se in alcune circostanze le nuove disposizioni lasciano immutata la situazione per gli utenti abituarini della ferrovia, in altri casi si nota un irrigidimento delle norme che non viene incontro agli utenti che, pur in buona fede, non sono riusciti a mettersi in regola con il titolo di viaggio.

Il primo caso è quello di chi viaggia con l'abbonamento: non cambia praticamente nulla per chi se lo scorda a casa o pur possedendolo non è in grado di presentarlo al controllore. Prima dell'1 ottobre le soluzioni possibili erano due: o si pagava in treno un biglietto intero di corsa semplice, con una maggiorazione di 5 euro, oppure ci si faceva compilare un verbale comprensivo del costo del biglietto più 15,45 euro di sanzione e 10 euro di altre penali. Se entro tre giorni si presentava il proprio abbonamento in regola a una biglietteria tutte le sanzioni non venivano pagate (restava da pagare solo il prezzo del biglietto). Lo stesso, in pratica, avviene ora: chi è senza abbonamento paga il biglietto semplice e riceve un verbale con la multa virtuale di 25 euro. Presentandosi alla biglietteria con l'abbonamento, entro tre giorni, al verbale non viene dato corso.

E chi non ha il biglietto?

Le nuove disposizioni prevedono alcuni casi particolari (oltre a quelli già elencati) in cui si può ancora acquistare il biglietto sul treno. Riguardano chi viaggia su treni del Trasporto Regionale (R, IR, D) e parte da stazioni con biglietterie chiuse e senza punti vendita alternativi (emittitrici automatiche di biglietti o rivendite presenti in stazione o nelle sue vicinanze) o dove le obliteratrici non funzionano. In questo caso, avvisando tempestivamente della propria situazione il

personale di bordo, non si paga alcuna sanzione. In sostanza ora si pagherà soltanto il prezzo del biglietto mentre prima, trovandosi nella stessa condizione, la regola generale prevedeva di pagare anche la maggiorazione per averlo fatto a bordo. Nella nostra regione però, per i treni regolari con il contratto di servizio dell'Emilia-Romagna, già si era stabilito con Trenitalia di non applicare sovrattasse in questi casi, nonché di informare chiaramente l'utenza con affissioni nelle stazioni interessate. Con questa modifica viene quindi generalizzato il diritto ad essere messi in regola senza nessuna sovrattassa. Alcune perplessità vengono però dalle associazioni degli utenti, che auspicano che le informazioni su eventuali chiusure o malfunzionamenti delle biglietterie di terra vengano comunicate al personale di bordo tempestivamente per evitare equivoci o spiacevoli discussioni con i controllori. Resta poi ancora da chiarire, da parte di Trenitalia, che cosa esattamente si intende per "punti vendita alternativi" e quanto si estendono le "vicinanze" della stazione.

Chi viene più colpito

Di sicuro, comunque, c'è un giro di vite per chi sale sul treno senza biglietto quando avrebbe potuto acquistarlo prima e per chi non lo oblitera in una stazione dove le macchinette funzionano. Due categorie in cui possono rientrare tutti coloro che, nella concitazione di prendere in orario il treno, possono non avere il tempo o dimenticarsi di farlo. Prima si poteva fare il biglietto sul treno, dopo aver avvertito il capotreno, con una maggiorazione di 5 euro (o 2,50 se la biglietteria di partenza era chiusa) oppure, se non lo si avvertiva, oltre a questa cifra si pagavano 15,45 euro di sanzione. Ora chi sale senza biglietto deve pagare comunque i 25 euro di sanzione. Va ancora peg-

gio per gli smemorati: chi non obliterava poteva pagare solo 5 euro aggiuntivi se ammetteva subito la dimenticanza (15,45 se veniva colto dal controllore). Da adesso deve in ogni modo pagare i 25 euro della multa. Viene tolta al personale di bordo la discrezionalità di interpretare se il viaggiatore non in regola fosse tale per deliberata volontà di evadere o per una svista che, in particolare per le persone più anziane o per viaggiatori occasionalmente in Italia può verificarsi con facilità. Ed i cui esiti in termini di contenzioso con Trenitalia e di immagine amichevole verso i viaggiatori è difficile prevedere che saranno positivi.

Il caso delle tariffe integrate

In Emilia-Romagna esistono poi le linee dove è in vigore il sistema tariffario integrato tra treno e linee di bus. Si tratta delle linee Galliera, Porrettana e Persicetana (in cui è in vigore un'integrazione tariffaria tra Trenitalia e Atc) e la linea Modena-Carpinolo-Novati (in cui l'integrazione è con Atcm). In questi casi, in cui il biglietto del treno e del bus è unico, i trasgressori saranno soggetti alla normativa vigente sul mezzo di trasporto sul quale stanno viaggiando: questo vuol dire che chi è senza biglietto valido sul treno incorre nella sanzione di 25 euro, chi invece è senza ticket sull'autobus paga la multa prevista dall'azienda del trasporto pubblico locale.

I contrari e qualche dubbio

Critiche aspre all'aumento della multa vengono da Intesaconsumatori che invita i passeggeri a non pagare alcuna multa se si dovranno fare più di 15 minuti di fila alla biglietteria. L'Intesa punta il dito contro le strutture insufficienti di Trenitalia, che nelle ore di punta provocano file che vanno dai 10 ai 30 minuti nelle grandi stazioni. "In questi casi Trenitalia dovrebbe prevedere la possibilità di fare il biglietto a bordo senza penali", sostiene l'associazione. Dalla Regione Emilia-Romagna si segnala invece la singolare coincidenza tra la mancata concessione, da parte del Ministero dell'Economia, agli aumenti della tariffa ferroviaria per i collegamenti nazionali (quella applicata per i viaggi che hanno origine in una regione diversa da quella di destinazione), e l'introduzione immediatamente successiva di queste nuove disposizioni da parte di Trenitalia. Con una evidente asimmetria, le nuove regole più rigide si applicano anche per i viaggi soggetti a tariffe regionali, che sono state invece aumentate in tutte le Regioni: nella nostra il 1 agosto scorso.

Inchiesta

“Alternative all'auto esistono”

“Le alternative all'uso dell'auto privata cominciano ad esserci e sono l'unica soluzione per ottenere delle città vivibili”. Nel concludere il seminario, l'assessore regionale alla Mobilità e trasporti, Alfredo Peri, ha posto l'accento sulla domanda che ogni giorno i cittadini e gli amministratori devono obbligatoriamente porsi: “che tipo di città vogliamo?”. “La dinamica che da anni ha caratterizzato le nostre città è quella di creare o lasciare che si creassero luoghi per le auto – ha detto Peri –; le buone pratiche sono oggi la risposta, ma vanno inserite in una corretta programmazione, altrimenti avranno vita breve. I passi da fare per le amministrazioni consistono, dunque, non solo nel diffondere queste pratiche virtuose, ma anche di farle comprendere e consolidarle. In questo modo, si cominciano a conquistare consensi e il cittadino, con l'abitudine, rinuncia a una parte della propria libertà, che finora è stata identificata con l'auto privata, per adottare le buone pratiche”.

“Questo accade – ha concluso Peri – anche perché ci si rende sempre più conto che il mezzo privato, con la congestione e i problemi di inquinamento e di parcheggio, non è più fonte di libertà. In cambio, però, noi ai cittadini dobbiamo dare servizi. Il convegno e le esperienze presentate, che sono solo esempi di quelle a regime, hanno illustrato la parte più efficace e rilevante dell'intesa regionale sulla qualità dell'aria. La direzione è quella giusta”.

UN SEMINARIO DELLA REGIONE: SOTTO ESAME LE ESPERIENZE DELLE CITTÀ CON PIÙ DI 50.000 ABITANTI

Pronto bus, bici, isole pedonali Le “buone pratiche” crescono bene



“Le buone pratiche per il miglioramento della mobilità urbana ambientalmente sostenibile nelle città dell'Emilia-Romagna”. Questo il titolo del seminario organizzato dalla Regione nei giorni scorsi, un'iniziativa volta a creare continuità con la settimana della mobilità sostenibile che tante città ha coinvolto. Numerosi gli amministratori locali, provenienti da diverse città del territorio, che hanno portato la loro esperienza a convegno. Ravenna, Modena, Piacenza e altri Comuni hanno illustrato i lavori in progetto e quelli realizzati per le piste ciclabili, i parcheggi scambiatori, bici+bus, aree a traffico limitato e pedonalizzate. E ancora, sviluppo di forme di mobilità a favore di segmenti di utenza svantaggiati, facilitazione di forme di mobilità a basso impatto, utilizzo di innovazioni tecnologiche e di tecniche di mobility management. Partendo da un ampio lavoro di ricognizione effettuato con il concorso degli Enti locali, durante l'incontro sono state individuati le azioni e i progetti migliori partendo anche dal monitoraggio dei risultati prodotti. La ricogni-

zione ha interessato, in particolare, le città con più di 50.000 abitanti e le zone comprese nell'ambito metropolitano bolognese. E proprio a Bologna, per esempio, sono in corso progetti di sviluppo di esperienze di mobility management per la città, il car sharing e il progetto metano, che tende alla conversione del parco veicolare con carburanti meno inquinanti. Per quanto riguarda l'area vasta, invece, è in pieno sviluppo il Sistema ferroviario metropolitano bolognese che ha visto già realizzati l'apertura della nuova stazione di Ozzano dell'Emilia e il collegamento con bus navetta tra il centro del paese e la Facoltà di Veterinaria, come pure la recente riattivazione della ferrovia Bologna-Vignola. La mobilità ciclabile, invece, sembra essere il punto di forza dei progetti a Cesena, Faenza e Ferrara. Nella prima, per esempio, sono partiti interventi per il potenziamento dei percorsi e della accessibilità ciclabile e, contemporaneamente, quello della fruizione privilegiata pedonale per lo shopping e il potenziamento del trasporto pubblico locale.

“C'entro in bici” è l'iniziativa di Faenza, dove è nato un servizio di biciclette pubbliche ad uso della cittadinanza e dei turisti nel centro storico. L'estensione della rete delle piste ciclabili, la riqualificazione del tessuto urbano e la promozione dell'uso integrato delle bici tramite cicloparcheggi “Bike bus key” (che permette ai cittadini di avere una bici a disposizione con una chiave propria) è invece il progetto che a Ferrara ha ottenuto un grande successo. Anche Modena ha illustrato le sue iniziative, prima fra tutte, il noleggio gratuito di biciclette con chiave personale, un progetto collegato alla forte incidenza del trasporto bici in città. E poi gli incentivi per l'acquisto e la conversione di mezzi a basso impatto ambientale e il Progetto filobus, che tende all'incremento delle linee filoviarie. A Parma ha ottenuto consensi il “Pronto bus”, un mezzo che funziona a chiamata telefonica e che è stato predisposto per le ore serali e notturne. Insomma, tante esperienze, che hanno mostrato quante siano le alternative possibili all'uso del mezzo privato.

NECESSARI PIÙ PARCHEGGI SCAMBIATORI PER “FAVORIRE” IL TRENO

Il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni ferroviarie è stato uno dei temi approfonditi durante il seminario sulle “buone pratiche per il miglioramento della mobilità urbana sostenibile nelle città dell'Emilia-Romagna” promosso dalla Regione. L'accessibilità delle stazioni, infatti, resta uno dei problemi da risolvere per le amministrazioni che intendono promuovere il trasporto ferroviario. Molti cittadini hanno difficoltà ad usufruire dei treni proprio perché in alcune zone mancano i cosiddetti parcheggi scambiatori, dove lasciare il mezzo privato per poi salire in treno.

Una delle città che più soffre questo problema è Piacenza dove, al momento, il parcheggio più prossimo alla stazione mette a disposizione circa 350 posti auto, posti che però sono utilizzati anche dai mezzi di linea del trasporto pubblico locale. E a Piacenza sono molti i cittadini che lavorano fuori (a Milano, per esempio) e che utilizzano proprio il treno

per recarsi sul posto di lavoro. Anche per questo è nato un Comitato dei pendolari, che ha costanti rapporti con l'amministrazione comunale e con l'agenzia di trasporti della Regione, i cui rappresentanti partecipano ai tavoli di consultazione per la soluzione della criticità. Il Comune ha un progetto per un parcheggio multipiano che permetterà ai viaggiatori di avere a disposizione 600 posti auto. Ma si tratta di un lavoro che sarà realizzato, secondo lo stesso Comune, in tre anni. Nel frattempo sono state aperte delle consultazioni con RFI (Rete Ferroviaria Ita-



liana) per l'utilizzo di uno spazio alternativo come parcheggio. Quando gli spazi sono presenti, il problema si risolve più facilmente. La Provincia di Bologna, infatti, quando ha aperto la nuova stazione di Ozzano dell'Emilia ha predisposto un grande parcheggio scambiatore e migliorato l'accessibilità con un collegamento bus navetta dal centro-paese e dalla facoltà di veterinaria alla fermata. Il Comune di Forlì, invece, ha creato il sistema scambiatore “Punto Bus” per mezzi urbani, extraurbani e navette che raggiungono il centro e un parcheggio auto+bici vicino alla stazione ferroviaria A Imola, il Comune ha costruito il nuovo sottopasso

ciclopeditore e realizzato un parcheggio scambiatore sul lato nord della stazione; infine, quello di Modena ha predisposto un parcheggio scambiatore per la stazione sul lato nord.



PendolariER numero 13
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