



SETTIMANALE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 21 MARZO 2005

Inchiesta

NUMEROSE LETTERE E RICHIESTE SULLA TRATTA INVIATE DAI VIAGGIATORI ALLA REDAZIONE DELLA NEWSLETTER. PER L'AZIENDA RISPONDE L'ING. ESPOSITO

Modena-Sassuolo sott'esame

Orari, biglietti, ascensore: confronto pendolari-Atcm

Modena-Sassuolo: in queste settimane sono pervenute alla redazione della newsletter numerose segnalazioni e richieste di informazioni sulla linea gestita dall'azienda dei trasporti pubblici modenesi Atcm. Abbiamo girato all'ingegner Massimo Esposito, direttore del settore ferroviario di Atcm, le questioni più significative per avere risposte che possono interessare tutti gli utenti della linea.

Coincidenze non per tutti

Elena da Sassuolo lamenta problemi con gli orari di Atcm. Segnala che il collegamento diretto, di recente reso possibile tra la linea Atcm e la stazione di Modena RFI, non offre maggiori possibilità di coincidenze verso Bologna alla stazione centrale di Modena, in particolare per arrivare nel capoluogo entro le 8.

"Dando forma al nostro orario, che ha negli orari di punta un cadenzamento circa alla mezz'ora - dice l'ingegner Esposito - dovevamo fare una scelta: privilegiare le coincidenze con i treni a lunga percorrenza di Trenitalia o con i Regionali. Abbiamo deciso di tararci sul trasporto regionale per favorire i pendolari. Cerchiamo così di intercettare più treni Regionali possibili nella fascia di punta,

riducendo al minimo le attese. Ovviamente non possiamo accontentare tutti, considerando che ci sono molti treni pendolari verso Bologna ma anche verso Piacenza. Inoltre, in direzione Sassuolo, abbiamo un margine di tolleranza di un paio di minuti".

Treni soppressi d'estate

Sempre Elena fa notare che nell'ultimo orario sono stati soppressi "una quantità spaventosa di treni durante le vacanze scolastiche (di Natale ed estive), e casualmente sono i treni che coincidevano meglio con quelli di Trenitalia in arrivo da Bologna. "Durante l'estate - risponde Massimo Esposito - registriamo un grande calo di utenti (dai circa 1600 passeggeri complessivi al giorno passiamo a circa 400). È un periodo di ferie anche per i nostri dipendenti, perciò togliamo 10 treni tra quelli che, dalle nostre rilevazioni, risultano i meno affollati nella giornata".

La velocità dei treni

Massimiliano si chiede: come può essere ammesso - domanda - che un treno per percorrere 19.607 metri debba impiegarvi 37 minuti con tutta la tecnologia spesa in questi anni?

"Nella tratta tra piazza Manzoni e Sassuolo - dice l'ingegner Esposito - si rag-

giunge la velocità massima di 60 km/h e si impiegano 24 minuti. Rallentamenti possono essere dati da situazioni particolari della linea. Diverso è il discorso per la tratta Modena Centrale - piazza Manzoni. Tra queste due fermate c'è quella del Policlinico, che è ravvicinata per entrambe e quindi il convoglio deve rallentare arrivandovi e non accelerare troppo prima di piazza Manzoni. Si aggiunga poi che il treno sta fermo 30 secondi al Policlinico e che sul tratto in viadotto c'è una curva strettissima che non può essere percorsa a più di 30 all'ora. Subito dopo il viadotto poi si entra nel segnale di protezione della stazione centrale che impone il rispetto del limite di 30 km/h".

Biglietti e dintorni

Alcuni domandano perché le biglietterie della Modena-Sassuolo non vendano anche i biglietti chilometrici di Trenitalia. Al riguardo Atcm fa notare che le biglietterie Atcm di Modena (infopoint piazzale FS), Formigine e Sassuolo vendono già biglietti ferroviari Trenitalia. Ma ciò che chiedono i viaggiatori è il biglietto integrato, il sistema Stimer di cui si è già parlato e che sta decollando in questi giorni. Sollecitazioni di questo genere fanno ben sperare sull'accettazione che il nuovo sistema tariffario potrà incontrare.

Binario 7

Sono tantissimi coloro che si lamentano del fatto che il binario dedicato in stazione centrale di Modena-Sassuolo è il numero 7, senza pensilina, mentre resta inutilizzato un altro binario, coperto, tra il 6 e il 7.

"Anche noi ci siamo sorpresi che RFI ci abbia riservato il binario senza pensilina - spiega Esposito -. Il motivo però sarebbe che quello che sta tra il 6 e il 7 non è collegato all'apparato di controllo elettronico della stazione. Ci hanno comunque assicurato che sarà attivato e lì dovremmo attestarci".

L'ascensore al Policlinico

Molti, infine, chiedono perché non è ancora stato attivato, dopo oltre un anno, l'ascensore che porta in superficie dalla fermata sotterranea del Policlinico.

"La risposta - conclude Esposito - purtroppo è semplice: abbiamo fatto richiesta di collaudo al Ministero e stiamo ancora aspettando che vengano a farlo. Finché non avremo la certificazione Ustif non sarà possibile utilizzarlo". La redazione di pedolarier cercherà di chiarire con Ustif, e di dare conto, dei perché di questo incomprensibile ritardo.



"Ma perché sopprimere alcune corse d'estate? Eccessivi i tagli"

In viaggio sulla tratta Modena-Sassuolo: è puntuale e molto più veloce dell'autobus e nel 2004 ha visto un incremento dell'utenza di circa il 30%. Ma anche questo collegamento non è esente da difetti. Fino alla creazione di un binario dedicato in stazione centrale di Modena, la cui inaugurazione è avvenuta circa un anno fa, i pendolari erano costretti a raggiungere la stazione di partenza per Sassuolo, la "piccola" di piazza Manzoni, con l'autobus di linea numero 3. Ora invece il collegamento tra la stazione Centrale di Modena (la stazione "grande", come la chiamano i

modenesi) e Sassuolo è diretto. È Paola la prima a parlare, qualche minuto prima della partenza del treno delle 7.33 per Sassuolo al binario 7 della stazione centrale di Modena. "Un problema è la soppressione di alcune corse in estate, che qualche volta ci costringe a prendere l'autobus. La stessa cosa avviene durante le vacanze natalizie, quando ci sono dei buchi fino a tre ore, come per esempio tra le 12.25 e le 15.30, mentre normalmente c'è una cadenza di 30/40 minuti. Andrebbe poi considerato che il treno ha anche una sorta di funzione "sociale", perché per-

mette alle persone anziane di andare a Sassuolo per il mercato del venerdì". In ogni caso, Paola, che arriva a Modena Centrale da Carpi con un treno di Trenitalia e poi sale su quello di Atcm per raggiungere Formigine, è convinta che "ci siano molti più problemi sulle linee di Trenitalia, piuttosto che in quella di Atcm". Rossella, che fa il viaggio inverso, cioè Formigine-Modena-Carpi, non ha problemi con gli orari ridotti, perché rispettano le sue esigenze di lavoro. E anche tra Modena e Carpi, negli orari utili per raggiungere il posto di lavoro, le corse ci

sono. "Delle due, talvolta, arrivo tardi se le corse di Trenitalia non sono puntuali". Rodolfo, invece, che fa il percorso tra Sassuolo e Modena denuncia la mancanza di corse alla sera, mentre Carlo ricorda che c'è un altro problema: al Policlinico, che è una stazione sotterranea, l'ascensore non funzionante, per i disabili è una difficoltà non da poco. E infine Michele, che scende al Policlinico e arriva da Bologna al mattino, gradirebbe una coincidenza più stretta: "Arrivo a Modena alle 7.10 e devo aspettare fino alle 7.33. In questo modo perdo tutto l'anticipo che avevo".

Attualità



L'ORGANISMO SI È INSEDIATO UFFICIALMENTE NEI GIORNI SCORSI. I NOMINATIVI DEI RAPPRESENTANTI INDICATI DALLE ASSOCIAZIONI CHE VI FANNO PARTE

Comitato Regionale degli Utenti: le nuove cariche e i primi impegni

Il 12 marzo scorso si è insediato ufficialmente il Comitato consultivo degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna, l'organo promosso dall'Agenzia dei Trasporti della Regione per rappresentare e raccordare tutti i Comitati nati spontaneamente e le associazioni di consumatori per tutelare i pendolari e gli utenti delle ferrovie. La prima assemblea del neonato Comitato si è svolta a Bologna negli uffici della Regione di via dei Mille. Un primo incontro di un paio di ore per assegnare le prime cariche, rendere noti i nominativi dei rappresentanti dei vari comitati nell'organismo più ampio e per cominciare a mettere sul tavolo le prime questioni stringenti.

Primi atti sono stati l'approvazione all'unanimità del regolamento di funzionamento del Comitato (*i cui punti essenziali abbiamo anticipato sulla newsletter numero 30 del 23 febbraio scorso: <http://www.ferroviaer.it/pendolari/newsletter/file/20050223.pdf>*) e la nomina del presidente e del segretario: rispettivamente Gino Luigi Acerbi (dell'Associazione Pendolari di Piacenza) e Daniela Camurri (del Comitato Pendolari di

Modena). Quindi le prime decisioni operative. Innanzitutto si è deciso di dare la disponibilità del Comitato a partecipare, con il presidente, a un incontro dei rappresentanti dei Comitati delle maggiori regioni che dovrebbe avvenire a breve con Trenitalia. Si è poi trovata una soluzione per stabilire il ruolo all'interno del Comitato regionale di nuovi Comitati locali spontanei che si potrebbero eventualmente formare: verranno accolti agli incontri come uditori con funzione consultiva in attesa della prima scadenza utile per farli divenire membri effettivi. L'assemblea ha poi sollecitato la Regione a inserire nei nuovi contratti di servizio coi gestori del trasporto pubblico dei deterrenti per obbligare le parti contrattuali a un maggiore rispetto dei patti sottoscritti.

Un passaggio importante, vista la confusione che alcune notizie di stampa hanno generato ultimamente, è stata la richiesta all'Agenzia regionale dei Trasporti di chiarire definitivamente che uso hanno fatto le Regioni Lombardia e Veneto delle somme trattate come "multe" a Trenitalia per inadempienze

contrattuali. Gli esempi delle Regioni confinanti serviranno al Comitato per valutare le proposte da fare alla Regione Emilia-Romagna e se eventualmente chiedere che quel denaro venga usato per i rimborsi ai viaggiatori danneggiati dai ritardi.

Infine è stato chiesto ai Comitati locali di fornire informazioni dettagliate sui ritardi e sui disservizi delle linee di competenza per poter eseguire un monitoraggio della situazione regionale. Proprio da questo punto partiranno i lavori della prossima riunione del Comitato, fissata per il 9 aprile.

Ecco i nominativi dei rappresentanti delle associazioni e dei Comitati di linea all'interno del Comitato regionale.

Comitato per la Ferrovia Porrettana: Valerio Giusti, Sergio Salsedo, Giovanni Zavorri.

Utenti Bologna-Verona: Renato Golini, Giorgio Cottafavi, Giorgio Cocchi.

Associazione Pendolari di Piacenza: Marinella Chiodaroli, Ettore Bensi, Gino Luigi Acerbi.

Utenti Bologna-Portomaggiore: Paola Ferranti, Lorenzo Venturoli, Renzo Venturoli.

Comitato Pendolari Modena: Andrea De Pietri, Daniela Camurri.

UTP- Emilia Romagna: Giancarlo Bondi.

Legambiente Emilia-Romagna: Luigi Rambelli, Romano Boldrini, Alfredo Sambinello.

Cittadinanzattiva: Mauro Julini, Paolo Laurenzi, Giancarlo Montanari.

Federconsumatori: Giuseppe Poli.

Buona Pasqua

Auguriamo a tutti i viaggiatori e ai lettori di pendolariER Buona Pasqua. La prossima newsletter sarà online tra 15 giorni.

Segnali di ripresa

BOLOGNA-PRATO: QUEL MINUETTO IN PERFETTO ORARIO, CHE PIACEVOLE SORPRESA

Riceviamo da un pendolare della Bologna-Prato una segnalazione che va controcorrente, nel senso che, almeno per una volta, non contiene segnalazioni negative o lamenti sul servizio ferroviario. È invece una lettera scritta per complimentarsi. La pubblichiamo volentieri nella speranza che in futuro possano essere sempre di più. E che si possa così dare continuità a una sezione della newsletter dedicata ai "segnali di ripresa" testimoniati dai pendolari.

Il 9 marzo 2005, arrivato sul binario per prendere il treno Regionale 11629 che parte da Bologna per Prato alle 13.56, con vivo stupore e compiacimento ho visto che era pronto sul binario il nuovo treno "Minuetto" per poter tentare di sopperire ai

numerosi problemi di ritardo su questa linea e, soprattutto, a questo orario. Siamo partiti con due minuti in ritardo e siamo arrivati in perfetto orario. Il treno è confortevolissimo, chiaramente nuovo, pulito e riscaldato. Ha una velocità tale che, se in ritardo di qualche minuto, riesce a recuperarlo in tutto il tragitto. L'opinione dei pendolari che erano sul treno - pendolari che già avevano preso tale treno sia il 7 che l'8 marzo - è stata molto positiva sia per la comodità del treno che per la sua puntualità. L'unica pecca (da tralasciare secondo l'opinione di moltissimi pendolari visto che in cambio c'è la certezza di un arrivo in perfetto orario) sono i pochi posti a sedere rispetto ai pendolari che trasporta. Ma questo si può sopportare, visto che alcuni pendolari rimangono in piedi solo fino alla

stazione di Monzuno - circa 20 minuti di tragitto da Bologna verso Prato - perché da questa stazione in poi il numero dei pendolari diminuisce circa della metà. Faccio ancora i complimenti - miei ed anche di numerosi pendolari - per questo impiego del nuovo treno "Minuetto" per sopperire ai ritardi che sopportiamo da mesi a causa del materiale che proveniva da Parma e non poteva essere controllato in pochissimi minuti per poi ripartire verso Prato in orario. Sperando che questa soluzione venga presa in esame concretamente e definitivamente dagli organi superiori delle FS per poter avere così la certezza di un viaggio sicuro, comodo, tranquillo e che non crei più l'inutile nervosismo dovuto ai numerosi ed elevati ritardi che avvenivano da mesi.



PendolariER numero 33
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