



SETTIMANALE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 23 GENNAIO 2006

## Attualità

SERVIZI, ORARI, FABBISOGNO DI MATERIALE E PERSONALE LE PRINCIPALI QUESTIONI SUL TAVOLO. NUOVI INCONTRI E VERIFICA TRA UN MESE

# “Situazione critica, stop al degrado” Le Regioni incalzano le Ferrovie: risposte subito

“Lo stato di degrado dei servizi ferroviari regionali è ormai una vera emergenza nazionale, visto che questa parte di traffico rappresenta il 60% del totale”. Lo hanno affermato con forza gli Assessori regionali a Mobilità e Trasporti che il 18 gennaio a Roma, nella sede della Regione Campania, hanno incontrato i vertici di Fs, Trenitalia e Rfi per fare il punto sulla situazione e chiedere che ci sia una “reazione”, che sia in grado di dare risposte sia nei tempi brevi che medi. Con gli amministratori delegati di Fs Elio Catania, di Trenitalia Roberto Testore, di Rfi Mauro Moretti e con il nuovo responsabile della divisione nazionale del traffico regionale di Trenitalia Giancarlo Laguzzi, gli Assessori hanno avuto un incontro “molto franco e senza diplomazia, con toni anche molto duri da parte nostra”, ha riferito l'Assessore regionale alla Mobilità e Trasporti dell'Emilia-Romagna Alfredo Peri, illustrando le “prime decisioni” assunte. “Già nei prossimi giorni si terranno incontri regione per regione con il nuovo responsabile dei servizi regionali con il quale abbiamo convenuto di affrontare quattro nodi: modifiche anche sostanziali dei servizi e dell'orario attualmente in essere; una mappa realistica del fabbisogno sia di materiali che di personale; il rafforzamento in sede regionale del gruppo Fs di poteri decisiona-



li per la produzione del servizio; precisi impegni sui ‘fondamentali’ dei servizi e cioè puntualità, composizione dei treni, pulizia e informazioni ai cittadini”. Gli Assessori hanno poi chiesto ai ver-

tici del gruppo delle Ferrovie dello Stato di conoscere nel dettaglio il programma di inserimento in esercizio sia di nuovi treni sia di treni ristrutturati, nonché il programma di assunzione e

dislocazione sul territorio di nuovo personale. Un nuovo incontro è in programma tra un mese, “per verificare quanto di quello che oggi si sono impegnati a fare - chiude Peri - è andato concretamente avanti”. Il coordinamento regionale degli Assessori ai Trasporti ha poi chiesto un incontro urgente al Ministro, sia nella sua veste di responsabile del settore, sia come componente dell'istituzione proprietaria del gruppo Fs.

Il grande rilievo nazionale che stanno avendo le criticità dei servizi di Trenitalia, unitamente ai monitoraggi sul nuovo orario svolti in questi giorni dalla Regione (vedi gli altri articoli di questa newsletter), porterà necessariamente a dei cambiamenti già dai prossimi due mesi. Entro marzo, infatti, verranno effettuati e resi subito operativi alcuni aggiustamenti sull'orario. Questi primi interventi verranno fatti nell'ottica di consolidare la regolarità di andamento dei treni nella parte centrale della via Emilia e, parallelamente, di correggere quello che non funziona anche in altre parti della regione. Ovviamente queste modifiche saranno fatte tenendo presenti le reali possibilità di produzione di Trenitalia, che saranno evidenti dopo gli incontri che sono stati messi in calendario la scorsa settimana.

## L'Agenzia Trasporti mette sotto esame 59 treni: ecco i primi risultati

I primi dati sull'andamento del nuovo orario sono stati presentati in occasione dell'incontro che si è svolto il 17 gennaio tra la Regione, Trenitalia e Rfi, il Crufer, le Amministrazioni locali e i sindacati per fare il punto della situazione sulle iniziative da intraprendere nei prossimi mesi. Mentre i dati del monitoraggio straordinario commissionato dalla Regione a una società di rilevazione esterna saranno presentati tra qualche giorno, sono invece già a disposizione i dati di un monitoraggio speciale svolto da personale dell'Agenzia dei Trasporti regionale e quelli di Trenitalia e Rfi riferiti al primo mese di applicazione dell'orario 2006 (per questi ultimi vedere l'articolo nella pagina seguente).

La rilevazione della Regione (di cui presentiamo anche il **dettaglio**) si è svolta dal 10 al 13 gennaio su un

campione limitato di 59 treni. In particolare su alcuni IC sulla Milano-Bologna-Rimini, dei RV tra Parma e Milano e dei RV tra Rimini e Piacenza. Sono stati rilevati diversi aspetti ma i più importanti per le valutazioni di questi giorni sono stati la puntualità, l'affollamento e la composizione dei treni. Il valore di questa indagine ristretta è quindi più qualitativo che quantitativo e potrà essere più preciso dopo la rilevazione sistematica su 180 treni che è stata affidata ad una società specializzata.

Vediamo com'è andata per l'affollamento. Sulla tratta **Modena-Bologna-Forlì** sono stati monitorati 21 RV. In questo caso il 67% era affollato in maniera regolare (cioè con più del 40% dei posti occupati). Un 24% era semivuoto mentre un 9% era decisamente sovrappollato. Diverso il discorso per

gli IC (6 rilevati) sulla stessa tratta: l'83% era quasi vuoto, mentre il 17% era pieno nella maniera giusta. Sulla **Parma-Piacenza-Milano** sono stati osservati 17 RV: qui i sovrappollati salgono al 17%, mentre semivuoto era il 65%. Gli IC invece (15 rilevati) erano per metà affollati in maniera opportuna e per metà sottoutilizzati. Il 6%, nelle ore di punta, era sovrappollato. Molto variegata è apparsa la composizione dei treni (21 RV) sulla **Modena-Forlì**. Si andava, abbastanza indifferentemente, dalle 6 alle 10 carrozze. Più regolare la composizione degli IC (per il 67% a 9 carrozze e per il 33% a 11). Non è stato così invece per gli IC sulla **Parma-Milano**, dove si sono rilevati convogli da 8 fino a 11 carrozze. Su questa tratta la maggioranza dei RV (71%) era composta da 9 carrozze; il 24% da 10 carrozze e un 6% da 6.

Per quel che riguarda la **puntualità** si sono rilevati, in generale, parziali miglioramenti rispetto alla fine dell'anno passato. Il 95% dei RV tra Modena e Forlì ha fatto complessivamente registrare un ritardo entro i 15 minuti. Nella stessa fascia, a novembre 2005, erano solo l'81,7%. In questo caso si è perciò superato lo standard regionale che è fissato al 91%. Gli IC (6 monitorati) hanno invece contenuto il proprio ritardo nei 15 minuti (la metà entro i 5' e la metà entro i 15'). Meno bene le cose sulla tratta Parma-Piacenza-Milano dove si è ancora sotto lo standard regionale. Nel complesso l'83% dei RV è stato entro i 15 minuti di ritardo (sulle stesse poco confortanti percentuali del novembre 2005). Un 13% di IC invece supera ancora il quarto d'ora di ritardo.

## Il Fatto

MONITORAGGIO DI TRENITALIA SUL PRIMO MESE DEL NUOVO ORARIO. IN EVIDENZA LA PUNTUALITÀ E IL GRADIMENTO DEI NUOVI TITOLI DI VIAGGIO

# Puntualità, leggeri miglioramenti Caos soppressioni. IC Pass ok

Nell'incontro che si è tenuto il 17 gennaio con la Regione e i Comitati di pendolari, anche Trenitalia ha presentato i propri dati riguardanti il primo mese di applicazione dell'orario 2006. Particolarmente interessanti sono le prime generali indicazioni sull'andamento della puntualità di tutti i treni e le prime risultanze sul gradimento dei nuovi titoli di viaggio (carte di ammissione IC e IC Pass Emilia-Romagna).

Dal 16 dicembre 2005 al 16 gennaio 2006 sono state emesse 1.900 carte di ammissione per i treni IC per gli abbonati che sono diretti a Milano. Ricordiamo che queste carte sono gratuite, vengono emesse su presentazione dell'abbonamento per una tratta con destinazione Milano, e servono per salire sugli IC senza pagare sovrattasse. Circa il 90% delle carte di ammissione sono state emesse per viaggiatori di Piacenza o di Parma.

Tra l'11 dicembre 2005 e il 16 gennaio 2006 sono stati invece venduti circa 1.000 IC Pass Emilia-Romagna. Si tratta di carte a pagamento a validità semestrale e annuale che permettono al possessore di utilizzare anche treni IC con un semplice biglietto a tariffa regionale. L'IC Pass risulta molto gradito soprattutto per chi si sposta dalla Romagna verso Bologna: oltre la metà dei pass sono stati fatti tra Forlì, Faenza, Cesena e Rimini. Un buon numero è stato ven-

duto anche a Reggio Emilia e a Bologna. Il 60% degli IC Pass acquistati ha validità annuale (costo 95 €) e il 40% semestrale (costo 60 €).

Per quel che riguarda la puntualità (vedi i grafici allegati) è significativa una prima stima su base settimanale di tutti i treni Regionali e Regionali Veloci che hanno circolato tra il 12 dicembre 2005 e il 15 gennaio 2006. Sulla Parma-Milano l'indice di puntualità è andato costantemente crescendo durante le ultime settimane, facendo segnare progressi ma rimanendo ancora al di sotto degli standard fissati per contratto. Nella fascia di ritardo entro i 5 minuti si è andati da un 46% fino al 73% dei treni. Nella fascia di ritardo entro il quarto d'ora si è passati dal 64% all'88%.

Sulla tratta che attraversa l'intera regione, tra Piacenza e Rimini, i valori non sono molto differenti e, seppur in crescita, restano sotto lo standard. Nella fascia 0-5' si è andati da un 53% di treni a 74%; mentre nella fascia 0-15' dal 72% all'85%.

Molto negativo è invece il dato che testimonia delle soppressioni effettuate nel primo mese del nuovo orario. In totale sono state 169, con un picco di 65 la prima settimana per poi scendere progressivamente fino alle 24 dell'ultima. Un numero che è molto al di sopra della media dell'ultimo anno, che già era stato critico per le soppressioni. Il dato è grave se si considera che si tratta delle soppressioni al netto degli scio-



peri, in quest'ultimo mese frequenti. Gli andamenti presentati da Trenitalia verranno maggiormente approfonditi nel prossimo incontro con la Regione. Le rilevazioni do-

vanno infatti tenere conto di parametri precisi richiesti espressamente dall'Agenzia dei Trasporti per verificare la regolarità del servizio sia dei RV che degli IC.

## La Lettera

## «Bologna-Venezia, perché quei ritardi?». Si è rotto un equilibrio...

**Un pendolare della linea Bologna-Venezia ha inviato una lettera a Trenitalia e all'Agenzia dei Trasporti Pubblici regionale per segnalare un problema che la Regione ha ben presente da tempo. Pubblichiamo ampie parti della lettera e la risposta dell'Agenzia dei Trasporti Regionale, che può essere utile anche ad altri pendolari della stessa linea.**

«Capisco che l'operatore che leggerà questa mia mail è oramai assuefatto a simili comunicazioni, ma da cittadino non posso esimermi dal reiterare la mia protesta dato che è il terzo giorno di seguito che il mio treno IR 2223 tratta Venezia-Bologna delle 6.43 da Ferrara arriva con ritardi paurosi. L'ultimo, quello odierno, di circa 45 minuti, tempo che dovrò trascorrere in più al lavoro per recuperare parte del ritardo personale maturato prima di timbrare. So che chi mi legge capisce cosa voglio dire. Ad

*ogni modo mi sento meglio. Sono solo pentito di aver creduto nelle privatizzazioni e devo constatare che è stato un errore percorrere tale strada (...). Capisco che questa forma di protesta possa apparire inutile, ma da cittadino penso sia importante ancora credere che esista una società dei servizi».*

Lettera Firmata

Da circa un mese ci viene detto e scritto di un peggioramento dei treni sulla Ferrara-Bologna. Gli IR di questa linea sono di responsabilità della Regione Veneto: non lo si segnala per deviare le responsabilità, ma come premessa al fatto che, a termini di contratto, Trenitalia non comunica alla Regione Emilia-Romagna dati sull'andamento di questi treni (puntualità e altro), cosa che invece è tenuta a fare e fa per tanti altri treni, ad esempio i Regionali Bologna-Ferrara. Ci rendiamo conto della apparente illogicità di tale situazione. Che però ha una spiegazione: quello che

doveva essere un assetto transitorio definito intorno all'anno 2000 e che doveva costituire solo l'innescio della riforma del trasporto ferroviario locale si è invece cristallizzato nel corso di anni di stasi, e forse anche confusione nel processo. Quanto ci dicono i cittadini è quindi, in questo caso, la fonte primaria di informazioni per la Regione.

Gli IR su questa linea costituiscono il principale mezzo a disposizione di chi da Ferrara viene a Bologna. Un servizio sulla carta di standard alto e che fino al dicembre scorso non dava adito a particolari lamentele: il nuovo ES 9461, al mattino, sembra aver rotto un equilibrio che serviva diverse centinaia di viaggiatori che salgono a Ferrara e San Pietro in Casale. Nel confronto aperto con Trenitalia sul nuovo orario dovrà entrare anche questo caso.

Per quel che riguarda la privatizzazione, le ultime scelte di FS probabilmente poco hanno a che vedere con l'economia di mercato, ma forse di più

con la leggerezza o l'improvvisazione. Scontentare 600 clienti sicuri (tanti prendono l'IR 2223 ogni giorno) per far posto a un ES in più, dalla circolazione difettosa, non è certo colpa della privatizzazione. Soprattutto se si associa questo fatto all'improvviso ritiro dalla circolazione di altri ES, programmati con l'orario dell'11 dicembre scorso, per urgenti manutenzioni.

Agenzia Trasporti Regionale



**PendolariER numero 57**  
Settimanale della  
Regione Emilia-Romagna  
Assessorato Mobilità e Trasporti  
Direttore: Roberto Franchini

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

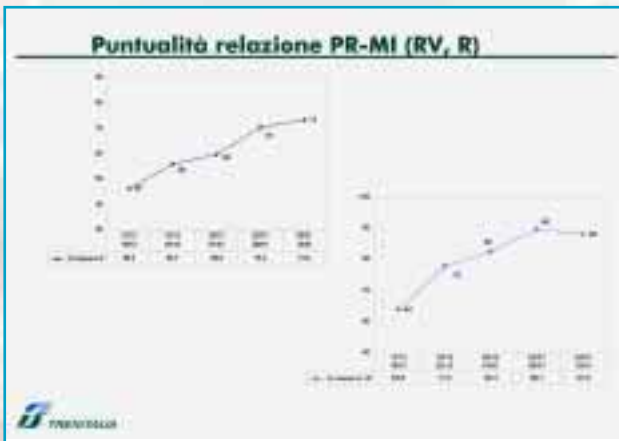
Redazione  
**Buriburi Comunicazione**  
buriburi@buriburi.it

Progetto Grafico  
**Studio Allen Goodman Bologna**  
allengoodman@allengoodman.it



# Nuovo orario I rilevamenti di Trenitalia

Puntualità relazione Parma-Milano (RV, R)



I grafici si riferiscono a rilevazioni effettuate da Trenitalia nel periodo compreso tra il 16 dicembre 2005 e il 16 gennaio 2006.

Cliccando su ciascuna immagine si potranno evidenziare i dettagli.

Puntualità relazione Piacenza-Bologna-Rimini (RV, R)

