

Resoconto dell'incontro con i pendolari e le associazioni dei consumatori tenuto il 24 novembre 2011 a Piazza al Serchio

Il 24 novembre 2011, alle ore 16.30 a Piazza al Serchio, presso l'auditorium-teatro del Comune di Piazza al Serchio, si è svolto un incontro con le associazioni dei consumatori e gli utenti pendolari dei servizi ferroviari, avente come argomento il servizio ferroviario regionale con particolare riferimento alla linea Pisa - Lucca - Aulla, con il seguente O.d.G.:

- Verifica andamento delle linee negli ultimi mesi, monitoraggio e
- Criticità registrate e
- Possibili soluzioni
- Varie ed eventuali.

L'iniziativa si colloca nell'ambito degli incontri periodici di confronto con gli utenti abituali del treno, previsti dal Contratto di Servizio con Trenitalia a tutela dell'utenza del servizio ferroviario.

All'incontro sono stati invitati ed hanno partecipato gli utenti e i pendolari della linea Pisa - Lucca - Aulla, amministratori e rappresentanti delle comunità locali tra cui:

Assessore Rovai della Provincia di Lucca, Assessori e Sindaci dei Comuni di Piazza al Serchio, Barga, Coreglia Antelminelli, Minucciano, Onorevole Mariani, Senatore Marcucci, Consigliere regionale Pellegrinotti

Sono presenti A. Marini, M. Nocchi, D. Ghelardini, A. Dondoli in rappresentanza della Regione Toscana;

A.Nista – A. Bertolucci – Sebastiani - in rappresentanza di Trenitalia.

Nocchi

porge il saluto dell'Assessore regionale ai trasporti ricordando come questi incontri con i pendolari siano espressamente previsti dal Contratto di servizio tra Regione Toscana e Trenitalia. Ricorda che questo incontro avviene in un momento non favorevole per il servizio ferroviario e in un contesto di tagli generalizzati delle risorse per i servizi pubblici; la situazione della linea Pisa - Lucca - Aulla e l'andamento del servizio, sono ben noti alla Regione che si dichiara non certo soddisfatta delle prestazioni e dei risultati e rilevati.

Marini

Con l'ausilio di diapositive illustra le caratteristiche e l'andamento del servizio della linea Pisa Lucca Aulla, con un focus in particolare sui maggiori punti di criticità riscontrati, ritardi, soppressioni, affollamento, ridotte composizioni dei treni, stazioni in degrado.

Si rileva in particolare un incremento delle soppressioni ad ottobre, dovute in particolare a guasti del materiale, una pesante riduzione della puntualità che è sotto la media regionale ed è caratteristica comune delle linee non elettrificate, al contrario di quelle elettrificate dove invece si assiste ad un miglioramento della puntualità migliore. Ne è testimonianza l'indice di riferimento per il rilascio dei "bonus per ritardi" a favore degli abbonati su questa linea, otto mesi su dieci superiore al minimo stabilito.

La relazione si sofferma sulle principali cause per i ritardi dovute al sistema di sicurezza SSC, a problemi di interconnessione della linea a Lucca, a ritardi nell'uscita dei treni dal deposito Pisa, alle caratteristiche del percorso con ponti e pendenze che limitano la velocità dei treni.

Particolarmente pesanti sono i problemi nella manutenzione alle vetture Aln dovuti a ritardi nella fornitura delle sale (ruote) revisionate da parte della ditta fornitrice (1/3 del parco vetture della linea è in crisi di manutenzione) ed il conseguente maggiore utilizzo in servizio delle vetture con problemi quindi di usura e di revisione anticipata.

La parola passa quindi ai presenti in sala, con i numerosi interventi che seguono sono prospettati i molteplici problemi che interessano la linea, con specifico riferimento ai temi dei ritardi, delle soppressioni e delle ridotte composizioni, della programmazione e andamento del servizio, della situazione delle stazioni e della linea.

In particolare gli interventi sottolineano l'importanza che l'infrastruttura ferroviaria ed il servizio hanno per l'intera comunità della Garfagnana dove, per clima e conformazione geografica, risulta molto difficile usare il servizio automobilistico in sostituzione del treno.

È forte e comune a tutti gli interventi la richiesta del mantenimento del servizio ferroviario, soprattutto per garantire il raggiungimento degli ospedali, per il diritto allo studio degli studenti delle medie -superiori della zona che, per i ritardi dei treni, spesso arrivano tardi nelle scuole di Lucca, Barga e Castelnuovo G; si ricorda come, durante una protesta, alcuni studenti abbiano occupato i binari e per questo motivo sia stata minacciata nei loro confronti la denuncia per interruzione di pubblico servizio.

Il buon funzionamento della linea garantirebbe anche un maggiore sviluppo del turismo.

Da più parti si lamenta come negli ultimi 10 anni il servizio sia peggiorato a causa dei tagli di risorse e di personale; i problemi su questa linea sono iniziati antecedentemente ai tagli economici del 2008, comunque è necessario destinare maggiori risorse alle ferrovie in generale e per la loro sicurezza in particolare; a tal proposito vale la considerazione che la Garfagnana è area sismica e che il treno costituisce un fattore di sicurezza.

Sono posti all'attenzione le scarse condizioni di pulizia nelle carrozze e il numero insufficiente delle vetture sui treni, nonché lo stato disastroso delle stazioni, abbandonate da tanti anni dalle ferrovie.

Viene fatto rilevare come i dati di monitoraggio presentati siano relativi alla linea Pisa Lucca Aulla nel suo insieme: se fossero stati analizzati solo quelli relativi al tratto Lucca Aulla i risultati emersi sarebbero stati anche peggiori.

Una segnalazione particolare riguarda il rimborso del “bonus per ritardi” che viene dato per l’acquisto di un successivo abbonamento e che può essere ottenuto solo alla biglietteria della stazione di Lucca; si chiede da parte di molti che questa operazione possa essere fatta anche nei centri lungo la linea, facilitandone la riscossione.

Sono chiesti chiarimenti sulle penalità contrattuali che la regione commina a Trenitalia a causa di ritardi e soppressioni, in particolare su come vengono effettuati i controlli e se vi sia da parte della Regione una verifica dei dati che le vengono forniti da Trenitalia.

In merito all’effettuazione del servizio ed alle frequenti soppressioni, si sottolinea la mancanza di treni di scorta che aggrava la situazione; in particolare si osserva come ritardi nell’uscita dei treni dal deposito Pisa determinano poi ritardi sulla linea.

Da più parti si chiede perché a questi incontri non sia presente il gestore dell’infrastruttura RFI.

Nista - Trenitalia

Il mancato rinnovo del materiale rotabile ha tra le sue origini il mancato adeguamento all’inflazione del corrispettivo contrattuale, a partire dal 2001 fino al nuovo contratto a Catalogo siglato nel 2009, con la conseguente carenza di risorse per investimenti: la sigla del nuovo contratto ha consentito solo di recente di proporre un cospicuo piano di investimenti 2010 - 2014, in corso di avvio.

Marini

A riguardo non si deve comunque dimenticare il rilevante impegno finanziario della Regione che, stanziando dal proprio bilancio risorse per oltre 70 milioni, ha contribuito fra il 2002 e il 2008 a dare corso a un ampio programma di investimenti di Trenitalia, con un sia pure parziale rinnovo del parco circolante sia elettrico che diesel.

In merito ai controlli effettuati sul servizio, rileva come il contratto di servizio con Trenitalia preveda controlli stringenti di tipo qualitativo, eseguiti soprattutto dal personale ispettivo regionale (tra questi rientrano controlli di qualità vetture, pulizie e controllo composizione) e di tipo quantitativo, riguardanti le soppressioni e la puntualità. Il sistema di controllo della puntualità e delle soppressioni, è basato sulla verifica dei dati di viaggio forniti dalla Piattaforma Integrata di Circolazione (PIC) - prodotto informatico di RFI (soggetto terzo) - il quale consente di rilevare l’effettiva circolazione del treno ed il suo ritardo in arrivo.

Il contratto di servizio, la cui validità è 2009 - 2014, prevede che il controllo dell’orario in arrivo venga effettuato di norma nella stazione di fine corsa, ma, per i treni nelle fasce cosiddette “pendolari” (6.00 - 9.00 e 17.00 - 19.00), anche la rilevazione del passaggio del treno in alcune stazioni “nodo” importanti, il transito con oltre 15' di ritardo, comporta l’applicazione di penali puntuali per ciascun treno.

In generale i controlli e le ispezioni nel caso di mancato raggiungimento dei singoli standards quantitativi (puntualità e soppressioni) e qualitativi, portano alla comminazione di specifiche penali contrattuali.

In merito alla partecipazione di RFI agli incontri con i pendolari, ricorda come non vi sia alcun contratto fra la Regione e RFI, gestore unico della rete nazionale, e come di

conseguenza, nonostante di norma venga invitata, RFI non si ritenga obbligata a partecipare agli incontri.

Nista – Trenitalia

In ordine alle soppressioni, accenna alle caratteristiche dell'attuale nuovo contratto di servizio, basato su prezzi di esercizio "a catalogo"; (prezzo di ogni treno calcolato sulla base di tutti i costi sostenuti dall'impresa); di conseguenza, se un treno non circola, Trenitalia non ottiene dalla Regione la quota di finanziamento che il "catalogo" prevede per il treno soppresso.

Ricorda che il treno soppresso non entra nel calcolo della puntualità del servizio, in quanto non rilevato dal sistema certificato, ma rientra comunque nel calcolo per la corresponsione del "bonus per ritardi".

Rileva che 20 anni fa vi erano meno soppressioni di oggi ma che allora su questa linea vi erano anche meno treni.

Circa la questione sollevata in merito alla consegna del "bonus", conferma che il bonus si può rimborsare direttamente in una biglietteria FS o spedendo la richiesta via internet; ciò determina in alcuni casi dei disagi, ma le rivendite di biglietti esterne a Trenitalia (es edicole - tabaccherie) non sono in grado di operare in tal senso per contratto; per ora la situazione non può essere modificata, ma non è detto che nel futuro le cose possano migliorare.

Bertolucci – Trenitalia

In merito alla questione delle soppressioni, rileva come, su questa linea, il fattore "tracciato stradale" abbia un ruolo determinante: quando un treno viene soppresso, di solito è conveniente attendere il treno successivo piuttosto che ad aspettare un autobus sostitutivo, il cui percorso per strada, allunga di molto i tempi di viaggio.

Ricorda come, Trenitalia Direzione Regionale Toscana abbia nel complesso il miglior servizio d'Italia, nonostante che questa linea risulti particolarmente problematica. Ricorda altresì che nella attuale situazione di tagli alle risorse ed al personale quasi certamente non potranno entrare in esercizio nuovi treni Minuetto diesel su questa linea. Una soluzione per migliorare il servizio può invece venire dalla riprogrammazione dell'orario della tratta Lucca - Aulla in concomitanza con la riprogrammazione della linea Viareggio - Lucca - Firenze che intercetta la linea della Garfagnana nel capoluogo.

Sebastiani - Trenitalia

Le vetture in servizio in quest'area sono manutenzionate nell'officina di Pisa. I ritardi nell'uscita dei treni dall'officina di manutenzione nel 90% dei casi sono dovuti ai problemi della manutenzione. Per la linea Pisa - Lucca - Aulla sono disponibili 22 macchine più 8 vetture di scorta: quando si generano problemi, (come ad es. un anormale consumo dei bordini delle ruote dovuto forse alle caratteristiche dei binari) le macchine disponibili sono meno e questo porta a ritardi, soppressioni e riduzioni nella composizione. Inoltre oggi a Pisa vi sono, ad oggi, 12 macchine in attesa di sostituzione delle ruote: si spera di avere presto i ricambi per rimmetterli in servizio.

Pellegrinotti Consigliere Regionale

Rispetto a 20\30 anni fa, si rileva un peggioramento della qualità del servizio; data l'indispensabilità della linea ferroviaria per la zona della Garfagnana, occorre garantire treni efficienti e in buone condizioni anche per evitare i prevedibili disagi per la stagione invernale.

Sarebbe comunque auspicabile velocizzare la linea, con interventi in grado di garantire maggiore scambio di treni nelle stazioni (ad es. realizzando uno scambio in più a Givizzano); per le stazioni in particolare, visto lo stato di totale abbandono in cui versano, (oramai non c'è più niente che possa essere vandalizzato!) necessiterebbero in ogni caso di risorse in grado di rivitalizzarle: la UE potrebbe fornire tali risorse.

Sindaco di Piazza al Serchio

La sopravvivenza della linea ferroviaria, è necessaria perché sopravviva la montagna stessa: per questo occorre darsi obiettivi concreti e raggiungibili per evitare la soppressione della ferrovia che, oltretutto, è molto frequentata.

Il servizio ferroviario deve in ogni modo mantenersi efficiente, tanto più in considerazione del buon lavoro di integrazione dei servizi TPL ferro \ gomma, fatto dal territorio negli anni passati.

Occorre rilevare che il, peggioramento del servizio coincide in molti casi con la soppressione di alcuni servizi, come ad esempio il fatto che a Piazza al Serchio non sia più prevista la movimentazione dei treni.

È assolutamente necessario che la Regione mantenga alta l'attenzione sui problemi della linea.

Marini

Nel confermare l'impegno della Regione a mantenere la più alta attenzione sulla linea, ricorda come nel Contratto sia previsto l'impegno a tenere periodici incontri coi pendolari, e come pertanto nei primi mesi del 2012 vi sarà nuovo incontro in questa zona per dare atto dei tentativi di soluzione dei problemi e di miglioramento del servizio che verranno a breve messi in atto.

Illustra quindi le possibili azioni da intraprendere, tra le quali, interventi sui singoli treni per il miglioramento della puntualità e un intervento di sistema, in grado di ovviare ai problemi derivanti dal SSC, con la rimodulazione delle tracce ed interventi sugli orari e sulle fermate poco utilizzate; quest'ultimo intervento attuabile solo in conseguenza alla riprogrammazione della Viareggio Firenze, prevista a breve, e in stretto accordo con la Provincia per il necessario coordinamento del servizio integrato su gomma.

Fra gli interventi sul materiale rotabile, oltre ad interventi temporanei e puntuali per ridurre i disagi dovuti alle composizioni ridotte, si prevede una stretta sui tempi di manutenzione con recupero dell'arretrato e rispetto dei tempi di immissione in esercizio del materiale revisionato per garantire le composizioni previste; sono inoltre previste operazioni del restyling di bordo delle vetture per garantire un migliore comfort di viaggio.

Gli interventi proposti sono illustrati nelle diapositive proiettate, allegate anche in copia alla presente.

Senatore Marcucci

Vista la situazione, abbondantemente descritta e dibattuta, chiede che venga costituito un tavolo tecnico \ istituzionale Regione \ Ferrovie \ Enti Locali, entro il 2011 e prima del nuovo incontro coi pendolari della zona, per cercare soluzione migliorative del servizio e esplorare possibilità di investimenti a medio termine.

Ritiene necessario un nuovo incontro a breve coi pendolari se, nel frattempo, la situazione non trovasse alcun miglioramento.

Nocchi

Accoglie per conto dell'Assessore Ceccobao la proposta, riservandosi di attivare il tavolo quanto prima e di mandarne opportuna comunicazione

L'incontro di chiude alle 19,30 circa

(Allegato alla presente si trasmette-----).