

INCONTRO
RER-CRUFER-IMPRESSE FERROVIARIE
12 luglio 2010, ORE 17.00
Via Dei Mille 21 - Bologna

Sono presenti:

Alfredo Peri (Assessore alla Programmazione territoriale, reti di infrastrutture materiali ed immateriali, mobilità, logistica e trasporti), Paolo Ferrecchi (Direttore generale delle Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità), Maurizio Tubertini (Responsabile del Servizio Ferrovie), Cesare Sgarzi (Responsabile della Programmazione orari ferroviari e rapporti esterni);

Salvatore Di Ruzza (Responsabile della Direzione passeggeri regionale Emilia-Romagna di Trenitalia); Aurelio Minonne (Responsabile della Direzione Commerciale di Trenitalia)

Gino Maioli (Presidente della FER); G.F.Parenti (FER): (+2 FER)

Giuseppe Poli (Ferderconsumatori, presidente CRUFER); Renato Golini (Bologna-Verona); Giuseppe Rodia (Bologna-Ferrara); Buda Pascale e Cirielli Lara (Romagna-Bologna RomBO); Alfredo Negri (Codacons).
P.Masselli Comitato Bologna Nodo

- La manovra finanziaria del Governo

L'assessore **Peri** illustra i pesanti effetti che la manovra finanziaria del Governo in corso di approvazione avrà sul bilancio regionale. In particolare cita i tagli complessivi previsti: meno 350 milioni di euro nel 2011 e meno 440 nel 2012. Di sicuro i mancati trasferimenti andranno a colpire anche le iniziative e gli investimenti che la Regione ha cercato di portare avanti in questi anni nel settore della mobilità.

Poli chiede se è possibile formulare già ora un'ipotesi su come il provvedimento inciderà concretamente sui trasporti nel 2011.

Peri risponde che occorre aspettare l'approvazione della manovra. Successivamente la Regione potrà svolgere una valutazione complessiva del bilancio di tutti i settori e, alla luce di questo confronto, quantificare l'effettiva ricaduta sui servizi. Informa che la prossima settimana è convocato il tavolo di crisi permanente.

Propone quindi di prevedere un altro incontro prima di agosto per fornire un aggiornamento della situazione a seguito degli sviluppi che si verificheranno nei prossimi giorni.

- La qualità del trasporto ferroviario e il mancato rispetto degli standard contrattuali.

Poli, in relazione a quanto previsto dal contratto di servizio, cita le criticità già più volte segnalate (vedi anche lettera del CRUFER alla Regione del 27 maggio u.s.): scarsa pulizia, porte e carrozze guaste, composizione ridotta dei treni, documentazione e dati sui monitoraggi non forniti o non aggiornati.

Ricorda all'assessore l'impegno che si era assunto nell'incontro del 20 maggio di organizzare un incontro anche con i vertici nazionali del servizio ferroviario: Moretti e Soprano, amministratori delegati rispettivamente di FS e Trenitalia.

Peri risponde che la Regione conduce con questi soggetti un confronto costante, al fine di affrontare e risolvere le tensioni sorte a seguito dell'introduzione del nuovo orario dal 13 dicembre 2009 e le ben note penalizzazioni subite da alcuni territori. Qualche risultato sulle fermate soppresse è stato ottenuto, ma si continuerà ad insistere anche al fine di incidere nella previsione di modifiche all'orario ferroviario a dicembre 2010.

Buda ricorda che nonostante gli sforzi, la tratta Rimini-Bologna resta ancora penalizzata, in particolare nella fascia oraria mattutina tra le 8.30 e le 9.00 e chiede di considerare l'opportunità di risolvere il problema con l'introduzione di un regionale veloce.

Sulla ridotta composizione del regionale 11524 (Ancona-Piacenza), **Di Ruzza** precisa che da giugno sono state ripristinate le dieci carrozze previste dal contratto di servizio. Nei cinque mesi precedenti la disponibilità di materiale rotabile era stata compromessa dalla combinazione disposta di una serie di guasti e incidenti che esulavano da ogni previsione e programmazione.

Sul tema della pulizia dei convogli, informa che la situazione sta migliorando a seguito dell'affidamento del servizio ad una nuova impresa.

Golini espone il problema dei ritardi sulla tratta BO-VR sul quale non c'è stato nessun miglioramento e cita in particolare il regionale 2251 che da Bolzano **dovrebbe arrivare** a Bologna alle 8.20, **ma è spesso in forte ritardo**. Pur essendo questo treno in piena fascia pendolari, Trenitalia non si ritiene responsabile in quanto si tratta di un treno di competenza del Trentino, e quindi non compreso nel contratto di servizio dell'Emilia-Romagna.

Ricorda che con il nuovo orario, e la riduzione dei collegamenti da Verona, l'istituto superiore di Poggio Rusco ha subito un drastico calo di iscrizioni di studenti dall'area lombarda e veneta .

Infine chiede a FER un aggiornamento del piano degli investimenti.

Poli ricorda che la finanziaria 2008 prevede, tra le altre cose, anche che le associazioni dei consumatori vengano coinvolte dal committente (ente pubblico), nella valutazione della qualità del servizio dell'ultimo anno al fine della definizione degli obiettivi che regolano la carta dei servizi. Una valutazione che in questo caso potrebbe coinvolgere l'intero CRUFER. Rispetto a porte rotte e climatizzazione non funzionanti, la situazione non sembra essere migliorata e chiede a Di Ruzza quali siano i tempi per le riparazioni.

Rodia aggiunge che per questi problemi non passa un solo giorno in cui le condizioni di viaggio siano adeguate. Inoltre segnala un problema di sicurezza alla stazione di Ferrara, dove i treni AV, sfrecciano ad altissima velocità (120-130 km/h) lungo i marciapiedi affollati ed è altissimo il rischio che si verifichi un grave incidente.

Di Ruzza, sul quest'ultima segnalazione, informa che esiste una nuova agenzia per la sicurezza ferroviaria, dipende direttamente dal Ministero dei Trasporti. Trenitalia si attiene alle norme emanate da questo organo.

Anche la manutenzione delle carrozze è svolta secondo le norme, sia per quanto riguarda i sistemi di sicurezza che per quanto riguarda il confort a bordo. Ricorda che Bologna è una delle poche direzioni in Italia che può disporre di un polo manutentivo in loco.

Golini tuttavia rileva che gli standard contrattuali continuano ad essere sistematicamente disattesi e, non essendo una prospettiva di miglioramento delle condizioni attuali, non ci sono neanche le premesse per il rinnovo del contratto.

Peri risponde che è evidente e noto che il gestore non è nelle condizioni di fornire le risposte alle richieste della Regione, ma non c'è alternativa, visto che con il catalogo, l'affidatario (RER) e quindi il contribuente pagherebbe di più per avere meno.

L'obiettivo è quello di continuare a lavorare per migliorare. Qualche risultato è stato ottenuto dal punto di vista della pulizia, dell'ammodernamento del materiale rotabile (l'obiettivo è di 250 carrozze in due anni).

Il rinnovo del contratto sarà anche l'occasione per proporre e discutere modifiche migliorative a questo strumento in particolare sul tema degli investimenti da parte di Trenitalia sul materiale, le modifiche degli orari di dicembre, ecc.

Sull'acquisto di materiale rotabile, **Maioli** informa che la consegna dei quattro convogli Vivalto per la BO-VE tarda a causa delle difficoltà economiche che sta attraversando il soggetto fornitore Corifer e nonostante la FER svolga su di esso una pressione quasi quotidiana, non è possibile prevedere con certezza, la data in cui questi convogli saranno disponibili.

Gli ATR 220 sono in fase di test. Previsto un percorrenza di prova di 5.000 km senza viaggiatori a bordo.

Sui 12 elettrotreni la gara di aggiudicazione non si è ancora conclusa a causa di un ricorso a TAR veneto da parte di uno dei partecipanti e la sentenza è slittata ulteriormente a causa dello sciopero dei magistrati.

Sulla pulizia dei treni FER, informa che le condizioni sono in miglioramento: resta il problema che il materiale rotabile è però spesso molto vecchio (30 anni).

Golini chiede conferma a Peri del fatto che al *restyling* delle carrozze di Trenitalia partecipi la Regione. A risposta affermativa, Golini fa osservare che già si fatica ad acquistare i treni per la FER (di proprietà della Regione) e che già vengono pagati annualmente al Consorzio Trenitalia – FER oltre 110 milioni di euro per il trasporto regionale, quindi non si capisce perché debbano essere dati altri soldi a Trenitalia.

Negri sottopone alla dirigenza Fer il problema delle linee Modena Sassuolo e Sassuolo R.Emilia con particolare riguardo al materiale rotabile in circolazione ed ai sistemi informativi.

- L'aumento delle tariffe

Peri ricorda che le attuali tariffe sono ferme al 2008 ed è quindi previsto un aumento che compensi almeno l'adeguamento ISTAT. L'operazione cercherà di pesare meno sugli abbonamenti e sugli studenti, ridistribuendo la differenza sulla corsa singola e si impegna ad inviare quanto prima al CRUFER una nota con i dettagli dell'aumento tariffario previsto per il 1° agosto. Naturalmente si chiederà al Consorzio FER-Trenitalia un contropartita in termini di azioni che agevolino l'integrazione modale e la fidelizzazione.

Viene fatto rilevare da più componenti presenti, che l'informativa sulle tariffe non è stata oggetto di consultazione e come formulata, non lo sarà. Viene fatto rilevare che i proventi andranno ad imprese che non sono state impegnate a corrispondere un miglioramento del servizio.

L'incontro termina alle ore 19.00.