



**BRESCIA, 24 OTTOBRE 2008**

A seguito all'incontro svolto ieri presso la sede della Regione Lombardia di via Pola in Milano, alla presenza dei rappresentanti della Regione stessa e di Trenitalia, non possiamo far altro che evidenziare ancora una volta il nostro stupore e la nostra aperta contrarietà rispetto alla "qualità dei servizi" che propone la bozza di nuovo orario presentato per la prima volta (solo ieri) ai comitati e associazioni pendolari.

Rispetto alle grandi aspettative generali di miglioramento promesso e che tutti i pendolari della direttrice 17 aspettavano con ansia da decenni, la visione d'insieme in questo momento è sicuramente peggiorativa rispetto al presente.

L'impianto base di questo nuovo "sistema di trasporto" intorno a cui tutto il resto appare di secondaria importanza, è l'inserimento di **36** lo scriviamo anche in lettere che così si capisce meglio...**TRENTASEI** treni **EUROSTAR** (18 alla mattina; 18 nella fascia pomeridiana) che faranno la spola giornalmente tra MI e VE/TS/UD, di fatto sconvolgendo l'intero sistema del trasporto regionale della nostra direttrice, spazzando via quel poco di buono che in questi anni con lo sforzo di tutti eravamo riusciti a costruire...

Augurandoci per il bene di tutti che nonostante i tempi ormai ridottissimi, (a detta di tutti la riunione di ieri andava fatta almeno 6 mesi fa...???) , ci sia ancora la possibilità ma soprattutto la **VOLONTA' DA PARTE DI TUTTI** di capire le esigenze concrete delle centinaia di migliaia di lavoratori e studenti che in una situazione (anche economica) sempre più difficile si trovano a lavorare e studiare lontano da casa riassumiamo di seguito le principali richieste e segnalazioni di criticità, riguardanti l'utenza di Brescia.

**La prima richiesta brutale e diretta**, consiste nel riconsiderare completamente l'orario proposto almeno nelle fasce orarie critiche della mattina e del rientro serale, eliminare o ridurre gli EUROSTAR ripristinando la precedente offerta comprensiva di INTERCITY, treni questi ultimi che visto le precedenti esperienze abbiamo il fondato sospetto, la quasi matematica certezza... che ci saranno ripresentati "a prezzo maggiorato" nella nuova veste di EUROSTAR...

**La seconda cosa da evidenziare** è che il sistema proposto non ha nessuna possibilità di poter funzionare se all'utenza di Brescia non verrà consentito l'accesso senza penalizzazioni ai treni EUROSTAR, tutto questo deve avvenire senza penalizzare ulteriormente l'utenza sia in termini economici che in termini di servizio...

Per quanto riguarda l'aspetto economico Vi invitiamo a trovare in tempi rapidi una soluzione prima di tutto per gli utenti che sono oggi già in possesso di abbonamenti che scadranno magari durante il 2009, regionale (annuale), tessera IC PASS (semestrale o annuale); tessera di trasporto regionale e per cui oggi l'utilizzo dei treni EUROSTAR è inibito. Allo stesso tempo si richiede per le prossime emissioni di abbonamenti la possibilità di poter accedere per l'utenza di BRESCIA ai treni EUROSTAR con una nuova tessera (**ES PASS?**) in due versioni:

Una per gli utenti con abbonamenti di 2° classe che dovrà avere lo stesso costo dell'attuale IC PASS

Una per gli utenti con abbonamenti di 1° classe che avrà un costo leggermente superiore all'attuale IC PASS

Senza questa differenziazione diventerebbe del tutto inutile la presenza e la vendita di abbonamenti di 1° classe e dovrete pensare a rimborsare per la differenza, tutti i possessori di abbonamenti di 1° classe annuali già venduti o che verranno venduti a cui l'assenza di una ES PASS dedicata, non consentisse l'accesso alla prima classe.

Altra questione da risolvere in tempi brevi riguarda il problema della prenotazione obbligatoria sui treni ES, cosa ovviamente improponibile da effettuare per l'utenza pendolare...

**EUROSTAR 7,05** (in sostituzione dell' IR 2710 delle 6,52)

Rispetto al treno delle 6,52 di cui è prevista l'eliminazione, questa proposta ha due difetti, avrà sicuramente un costo maggiore (di quanto al momento non ci è dato sapere), non ferma a Milano Lambrate.

Considerato che circa il 60-70% dell'attuale utenza da BRESCIA scende a Lambrate prevediamo che così come viene proposto il treno avrà uno scarso successo, non avrebbe senso arrivare in Centrale per poi dover ritornare indietro...

Il fattore economico, l'obbligo di prenotazione, potrebbero ulteriormente spingere un'altra fetta d'utenza verso il non utilizzo di questa soluzione di trasporto.

**IR 7,27** (sostituisce l'attuale 2088)

Su questo treno oggi diretto da BS a MI, si riverserebbe gran parte dell'utenza orfana del 2710, aumentandone la criticità già oggi al limite per la ridotta capienza...

Le possibilità di accedere al treno per gli utenti delle altre città che sono state aggiunte (Rovato, Chiari, Romano ecc...) diventerebbe praticamente nulla, consigliamo inoltre di eliminare da questo treno la fermata di Pioltello per differenziarne l'offerta rispetto al treno successivo e anticiparne l'ingresso a Lambrate.

**IR 7,32** (sostituisce l'attuale 2090)

Diventerebbe dopo il 7,27 l'altro treno portante principale della mattina per l'utenza bresciana.

Gli orari di partenza ravvicinati di questi due treni, visto la difficoltà di parcheggio nei dintorni della stazione di BS che costringono a un arrivo in stazione molto anticipato, porterebbe la contemporanea presenza sul binario di partenza per Milano di qualche migliaia di persone con seri problemi legati alla sicurezza..., una cosa importante di cui tenere conto. Anche per questo treno valgono le considerazioni espresse per il 7,27, prevediamo già a Brescia il "tutto esaurito" a scapito degli utenti delle località successive che avranno difficoltà anche a salire sul treno...

**EUROSTAR 7,39** (in sostituzione dell'IC PLUS 600 Vivaldi)

Potenzialmente questo treno come il precedente potrebbe risultare interessante, anche in questo caso valgono le considerazioni fatte poco qui sopra (tariffe..., fermata di Lambrate)

Sintetizzando, possiamo affermare che l'accoglimento delle nostre richieste porterebbe ad un sicuro miglioramento del servizio, con l'utenza di Brescia che potrebbe distribuirsi su ben 4 treni al posto degli attuali 3 e con indubbio vantaggio anche degli utenti delle stazioni successive che troverebbero posto sui due IR.

Il non accoglimento di queste richieste anche solo parziale riguardante i due treni ES (aspetto economico, fermata a Lambrate), porterebbe inevitabilmente ed immediatamente ad un peggioramento dell'offerta "reale" con una concentrazione dell'utenza di Brescia e di tutte le stazioni successive su solo 2 treni, gli unici IR rimasti, con le gravi conseguenze che potete immaginare e di cui Regione e Trenitalia si dovranno assumere a pieno la responsabilità...

Un'altra fattore di criticità riguarda l'assenza di collegamenti per Milano a "tariffazione normale" praticamente dalle 9 della mattina alle 3 del pomeriggio. In questa fascia sono stati inseriti ben 5 ES, è bene evidenziare che i cittadini di Brescia non automuniti (molti dei quali nelle fasce economicamente più deboli), si ritroveranno senza possibilità di scelta, a dover pagare il treno da domani quasi il triplo, il prezzo di "sola andata" per raggiungere Milano passerà da poco più di 5 € a 13/14 € circa.

Chiediamo anche su questo aspetto, non secondario a garanzia di una libertà di movimento per tutti, anche per i ceti meno abbienti, che la Regione Lombardia insieme a Provincia e Comune di BS si attivino a tutela dei propri cittadini.

**La sera:**

La situazione è particolarmente ed ulteriormente critica nella fascia dalle 18 alle 19 dove al posto degli attuali tre treni per Brescia di cui due veloci l'IC PLUS delle 18,05; il 2109 diretto per Brescia con fermata a Lambrate, l'IR 2669 ci ritroviamo con l'attuale proposta presentata nella bozza d'orario, solo due treni utili, di cui solo uno (IR 18,25) si potrebbe trovare a dover raccogliere nel momento di maggiore affollamento tutta l'utenza diretta a BRESCIA, Treviglio, Romano, Chiari, Rovato.

**ES 18,05** (sostituisce IC PLUS delle 18,05)

Anche in questo caso se non si troverà una soluzione ai due difetti di questa proposta (tariffazione adeguata, fermata a Lambrate), il treno non raccoglierà che una piccolissima parte dell'utenza di Brescia, che si riverserà completamente sull'unico treno rimasto a disposizione.

**IR 18,25** (sostituisce il 2109 ed il 2669)

E' solo con grande sufficienza che si può pensare che un solo treno possa assolvere alla funzione svolta dai precedenti due treni che andrà a sostituire e che oggi soffrono già di sovraffollamento, la situazione diventerà esplosiva nel momento in cui all'ES delle 18,05 non verrà consentito di "caricare" l'utenza di Brescia sia dalla Stazione Centrale sia dalla stazione di Lambrate dove attualmente sale più del 50% dell'utenza diretta a BS che utilizza il 2109.

**ES 18,35**

E' un treno aggiuntivo che non va incontro ad alcun bisogno dell'utenza di Brescia e della linea.

L'orario di partenza, il costo superiore, ed anche l'eventuale fermata (oggi non prevista) a Lambrate successiva all'IR delle 18,25, lo penalizza rispetto alle due precedenti soluzioni..., non ha nessuna speranza di raccogliere i favori dell'utenza.

Rimaniamo in attesa di conoscere in tempi brevi, quali tipi di modifiche verranno apportate all'attuale bozza di proposta che ribadiamo, così come è stata presentata non è recepitibile perché innanzitutto non attuabile.

Per la seconda settimana di novembre, su pressante e giornaliera richiesta dei pendolari di Brescia procederemo a organizzare alcuni incontri per spiegare gli effettivi sviluppi della situazione...

Come potete da soli capire, entro tale periodo, non sarebbe male ricevere nuove e speriamo positive rassicurazioni.