Brescia, 20 gennaio 2010

SITUAZIONE DEL TRASPORTO REGIONALE SU FERRO COLLEGAMENTI TRA BRESCIA E MILANO - DIRETTRICE 17 MI-VE
Periodo 2008 - 2010

Il 2008 è l'anno in cui secondo la Regione Lombardia ci sarebbe dovuto essere un radicale miglioramento del servizio ferroviario sulla direttrice anche grazie al completamento del quadruplicamento della linea da Milano e Treviglio ecco invece quello che è successo:

Dal Dicembre 2008 con l'orario invernale tutti i treni di collegamento DIRETTI (senza fermate intermedie) tra Brescia e Milano sono stati modificati in peggio…, sono state aggiunte fermate intermedie, sono stati ulteriormente aumentati i già lunghi tempi di percorrenza.

I treni regionali e quelli interregionali provenienti dal Veneto,a fine 2008 hanno cambiato orari, spesso senza considerare gli effettivi bisogni dell'utenza, sono stati tagliati nel numero di carrozze diminuendone la capacità, sono stati ulteriormente penalizzati anche riguardo la qualità del materiale utilizzato, treni di fabbricazione più recenti sono spariti dalla direttrice e al loro posto sono arrivati dei treni fatiscenti presi da chissà quale deposito di rottami…
(vedere il regionale 10616)

Quindi treni regionali, più lenti, più affollati più vecchi, malridotti e sporchi su tutta la linea…
Da segnalare inoltre un buco di oltre tre ore dalle 9,30 quasi alle 13,00, in cui non è previsto alcun tipo di collegamento regionale tra le due città…, e ancora più grave tra le città intermedie che rimangono per tre ore senza collegamenti per Milano; per problemi tecnici secondo Trenitalia che subito dopo piazza 4 dei suoi Eurostar in quella fascia oraria…
(Al modico costo di 16,50 € per la sola andata in seconda classe, contro i 5,50 € del costo di un treno regionale, 33 € per andare e tornare da BS a MI, il treno diventa un lusso per pochi…)

Perché il 2008 è l'anno degli "Eurostar"…, da dicembre 2008 Trenitalia elimina dalla Regione Lombardia, tutti i treni Intercity; Intercity Plus ecc…, con lo stesso materiale riverniciato ed altro ancora in aggiunta…, raddoppia l'offerta di treni a tipologia "Eurostar" sulla direttrice MI-VE, passando da 20 a circa 40 treni giornalieri…

Sempre dal dicembre 2008, Trenitalia nega agli abbonati regionali l'accesso ai "nuovi" treni Eurostar, cosa sino al giorno prima consentita sui treni Intercity attraverso delle carte IC PASS (95 € l'anno) o consentita liberamente senza sovrapprezzo ai possessori di CRT (Carta Regionale dei Trasporti il cui costo è di 1.000 € l'anno). Allo stesso tempo Trenitalia nega a chi ha un biglietto o abbonamento Eurostar di categoria superiore di utilizzare i treni regionali, se non attraverso un ulteriore balzello del 5%.

La sbandierata e decantata Integrazione tariffaria viene di fatto a cessare almeno per quella parte di Cittadini Lombardi residenti in alcune province come Brescia che si ritrovano dall'oggi al domani impossibilitati, se non raddoppiando e in alcuni casi triplicando i propri costi di trasporto ad utilizzare i treni Eurostar, nel frattempo in modo "non casuale" si penalizzano i collegamenti per Brescia svolti dai treni regionali che diventano sempre più lenti, vengono spostati in orari più scomodi, dirottati in stazioni di partenza e arrivo più lontane e meno servite…, sempre più sporchi e sempre più vecchi.

Solo sul finire dell'estate 2009 dopo una lungo braccio di ferro "farsa", la Regione Lombardia e Trenitalia trovano un accordo per l'emissione di una Carta di ammissione Eurostar per i possessori di CRT al "modico" costo annuale di 300 €.
Rispetto al 2008 dove con la CRT si potevano utilizzare gli Intercity (riclassificati da Trenitalia in Eurostar-City) si tratta di un aumento secco del 30%, ovviamente scaricato interamente sulle spalle dell'utente bresciano che di fatto non ha avuto nessun tipo di beneficio, ricordiamo che gli EurostarCity sono per lo più gli treni Intercity di prima e hanno gli stessi tempi di percorrenza tra Milano e Brescia. (A chi ha sete e ha ormai intorno a lui solo il deserto…, si riesce a vendere l'acqua del rubinetto al prezzo dello Champagne Millesimato…)

L'aumento di traffico causato dal raddoppio dei treni Eurostar su una linea vecchia e ancora a due binari tra Treviglio e Brescia, provoca un ulteriore peggioramento sul fronte dei ritardi che colpisce tutti i treni della direttrice, in particolare a farne le spese sono ancora una volta i treni regionali che subiscono rallentamenti e fermate non previste per lasciare spazio e quindi binari liberi agli Eurostar, con il paradosso che oltre ai tempi di percorrenza previsti maggiorati già dall'orario ufficiale, nel 2009 anche il ritardo medio dei treni regionali aumenta raddoppiando nelle ore di punta. (su http://www.pendolaribs.org/wordpress/ le tabelle per mese con i dati)

Sul fronte Bonus, riconosciuto agli abbonati regionali, come sconto sull'acquisto dell'abbonamento in caso di mancato rispetto degli indici di puntualità fissati nel contratto di servizio tra Regione e Trenitalia, la novità introdotta nel 2009 riguarda un ulteriore abbassamento dell'asticella posta come limite a Trenitalia, della serie "A Trenitalia piace vincere facile…", nel 2009 la riduzione degli indici di puntualità e l'allungamento dei tempi di percorrenza dei treni regionali di fatto, hanno negato all'utenza il diritto a quel Bonus che negli anni precedenti sarebbe stato riconosciuto…

In questo inizio di 2010, con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario lo scorso 13 dicembre, la situazione è ulteriormente peggiorata, ancora a farne le spese sono i treni regionali, il 10637 viene posticipato per non renderlo concorrenziale rispetto all'ES 9741, (se esiste ancora un'oasi dove reperire acqua a prezzi onesti, si fa in modo di distruggerla), le composizioni dei treni regionali vengono ulteriormente tagliate o comunque non vengono rispettate, i ritardi aumentano insieme ai prezzi degli Eurostar con l'introduzione dei Freccia Bianca…, visto che il giochino funziona perché non approfittarne…, ancora una volta stessi treni, stessi tempi di percorrenza ma "nuovo nome e nuovo prezzo"…, naturalmente più alto rispetto agli EurostarCity…

Da segnalare inoltre che tutte le proposte portate in regione Lombardia, molte delle quali, senza costi per la collettività, volte a migliorare la situazione a eliminare storture e inefficienze al sistema di trasporto e collegamento tra Brescia e Milano, sono state per la maggior parte semplicemente ignorate…
Tutto questo avviene mentre la crisi economica e lo stato di continua emergenza per la qualità dell'aria, continua a far crescere la domanda di mobilità su ferro all'interno della nostra regione, Regione che a parole continua a fare "miracoli" ma "nei fatti" in questi anni ha ignorato o sottovalutato colpevolmente il problema.

Di seguito alcuni rilievi precisi sui principali treni regionali
segnalati dai pendolari bresciani....

Paolo Rivi

ASSOCIAZIONE PENDOLARI
IN ORARIO SEZ. BRESCIA

DIREZIONE BRESCIA MILANO - MATTINA

TRENO REGIONALE 10616
PARTENZA DA BS ALLE 6,56

Dal dicembre 2008, questo treno che in precedenza arrivava da Verona composto da materiale decente, viene fatto partire da Brescia, il cambiamento comporta il taglio della composizione che si riduce e il peggioramento evidente del materiale che da allora non è cambiato nonostante le nostre segnalazioni e le ripetute promesse da parte di tutti di fare qualcosa…
Il treno è molto frequentato e lo sarebbe ancora di più se non facesse veramente schifo…, è l'unico treno utile per arrivare a Milano intorno alle 8,00 del mattino con tempi di percorrenza tutto sommato discreti (circa un'ora) e normalmente è in orario.
Il treno si presenta con sedili sfondati, tappezzeria consunta, vetri rotti, riscaldamento non funzionante su due/tre carrozze, porte di accesso e di comunicazione non funzionanti, servizi igienici da paura…, su questo treno non c'è neanche una carrozza di 1° classe, nonostante Trenitalia e la Regione continuino a vendere abbonamenti a tariffa regionale anche di 1° classe… Occorre sicuramente intervenire al più presto (lo diciamo da oltre un anno), è una vergogna che la Regione Lombardia nel 2010 continui a ignorare situazioni di assoluto degrado come questa a cui sottopone ogni giorno i propri cittadini.

TRENO REGIO 2088
PARTENZA DA BS ALLE 7,27

E' insieme al 10616 l'altro treno di punta utilizzato dall'utenza Bresciana che ancora non si è spostata sugli Eurostar…
La composizione di questo treno che arriva da Verona, cambia inspiegabilmente quasi ogni giorno senza ragione, il numero delle carrozze viene spesso tagliato, occorre che ci venga garantito giornalmente un numero di 11 carrozze con due carrozze fisse di prima classe.
Allo stato attuale con il numero di carrozze tagliato e ridotto a otto o nove questo treno non può continuare a fare servizio di raccolta dei viaggiatori a Treviglio dove si ferma a raccogliere ulteriori centinaia di persone, (in precedenza non veniva fatto fermare), ma devrebbe tirare dritto per arrivare a Milano…
Il materiale del treno è abbastanza decente, si segnala anche qui lo stato dei servizi igienici ed un numero sempre elevato di porte di accesso alle carrozze fuori uso.
L'arrivo a Milano non rispetta mai l'orario previsto, a Lambrate si registrano in media dai 5 ai 10 minuti di ritardo che portano ad avere un tempo di percorrenza medio di circa 70 minuti.
Per arrivare in Stazione Centrale di solito il ritardo aumenta in modo anche considerevole.

TRENO REGIO 2090
PARTENZA DA BS ALLE 7,42

E' l'ultimo treno utilizzato alla mattina dai pendolari Bresciani, anche se rispetto al passato molto meno, il posticipo d'orario per fare spazio all'Eurostar delle 7,33 e i frequenti e pesanti ritardi che lo contraddistinguono, di fatto lo hanno penalizzato fortemente.
Il materiale è decente ed il numero di carrozze adeguato, anche qui abbiamo i soliti problemi alle porte di accesso fuori uso…

FASCIA ORARIA DALLE 9,27 ALLE 12,49 – SENZA TRENI REGIONALI!!!

E' scandaloso che per oltre tre ore non esista un collegamento regionale tra Brescia e Milano, in compenso abbiamo 4 Eurostar uno ogni mezz'ora e tra l'altro quasi sempre in ritardo (costo di sola andata in seconda classe 16,50 €, per fare poco più di 80 km…)

DIREZIONE MILANO BRESCIA – SERA

TRENI REGIO 2105 E 2107
PARTENZA DA MI CENTRALE ALLE 16,25 E 17,25

La composizione di questi treni è del tutto insufficiente, raccogliendo l'utenza di Treviglio e di tutto il bacino limitrofo e anche i viaggiatori che a Treviglio poi cambiando treno proseguono per Cremona… La partenza del servizio navetta di collegamento tra Milano e Treviglio, non ha portato nessun beneficio, nessuno la utilizza per andare a Treviglio…, impiegando il doppio del tempo (circa un'ora), rispetto ai circa 35 minuti di percorrenza di questi treni che vengono presi letteralmente d'assalto alla stazione di Lambrate…
Il materiale è di qualità scarsa, come deficitaria è la pulizia, impianti di riscaldamento e numerose porte di accesso non funzionanti, rendono poco agevole la salita e la discesa dei passeggeri provocando disagi e ulteriori perdite di tempo.
Per entrambi i treni il ritardo medio a Brescia è di circa 10 minuti, ma con punte che sovente arrivano a sfiorare i 30 minuti…

TRENO REGIONALE 10637
PARTENZA DA MI CENTRALE ALLE 18,15

Il recente posticipo dal 13 dicembre 2009 dell'orario (partiva alle ore 18,00) non sta portando nessun beneficio (come avevamo previsto), se non alle casse di Trenitalia che oggi non ha più un treno regionale che fa concorrenza al suo Eurostar 9741 delle 18,05. Il treno continua ad accumulare mediamente a Brescia ritardi superiori ai 10 minuti arrivando alle 19,30 circa invece delle 19,17 previste.
Anche su questo treno l'affollamento sino a Treviglio è notevole, si segnala inoltre che spesso (è successo per tutto il periodo estivo), per mancanza di personale 3 o 4 carrozze vengono chiuse rendendo assolutamente invivibile la situazione.
Anche su questo treno le carrozze di 1° classe stanno scomparendo, da due sono passate ad una sola, forse potrebbe essere sufficiente se almeno si garantisse il controllo sul treno di chi ha i titoli di viaggio corrispondenti al suo utilizzo, cosa che ormai non avviene da tempo in tutti i treni della fascia serale, se non dopo Treviglio, quando i treni si svuotano parzialmente…
La qualità del materiale è ancora inferiore a quella appena sufficiente dei treni REGI, troppe porte di accesso sono fuori uso, servizi igienici non utilizzabili, sedili sfondati, finestrini che non si chiudono, riscaldamento (quando funziona), non regolabile con temperature all'interno delle carrozze che sfiorano i 30 gradi…

TRENO REGIO 2109
PARTENZA DA MI CENTRALE ALLE 18,25

Dai dati raccolti, con l'entrata in vigore del nuovo orario, che non ne ha modificato l'orario di partenza, l'arrivo a Brescia è ulteriormente peggiorato, il ritardo medio di 10 minuti è aumentato a 15 minuti…
I problemi del materiale sono quelli soliti, anche per questo treno l'assoluta mancanza di manutenzione ne peggiora lo stato di giorno in giorno…