



**ITR/3104**

**Al signor Presidente  
del Consiglio regionale**

**INTERROGAZIONE CON RISPOSTA IN COMMISSIONE  
EX ART. 116 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO REGIONALE**

Oggetto: **Criticità riguardanti la direttrice ferroviaria n. 28: Vercelli-Mortara-Pavia**

**I SOTTOSCRITTI CONSIGLIERI REGIONALI**

**PREMESSO CHE**

Da mesi sulla Direttrice ferroviaria n. 28 Vercelli-Mortara-Pavia, gestita da TRENORD e da RFI per la parte di rete, si riscontrano diverse criticità che pregiudicano l'affidabilità della linea e la qualità dei viaggi, rendendo insoddisfacente il servizio fornito all'utenza pendolare

**EVIDENZIATO CHE**

In particolare, nei recenti mesi di maggio e di giugno 2014, la situazione appare progressivamente peggiorata. Numerose sono le segnalazioni dell'utenza relative ai ritardi e alle soppressioni dei treni, al mal funzionamento dell'impianto di condizionamento sulle carrozze, ai continui guasti lungo la linea a causa degli innumerevoli passaggi a livello o le diverse soppressioni per guasti o malfunzionamento al materiale rotabile messo a disposizione

**OSSERVATO CHE**

Il Coordinamento Provinciale dei Pendolari pavesi è un'associazione spontanea che da anni opera sul territorio per la tutela dei diritti dei pendolari e si è dotata dal 2010 di una piattaforma informatica allo scopo di effettuare un monitoraggio capillare dello stato dei treni sulle direttrici pavese mediante un blog sul quale viene quotidianamente riportato dalla stessa utenza pendolare ogni tipologia di disagio subito (vedasi qui: <http://www.coordinamentopendolari.it/segnalazioni.php>)

**OSSERVATO INOLTRE CHE**

Il Coordinamento Provinciale dei Pendolari Pavese partecipa da anni con il proprio rappresentante ed i referenti di ciascuna direttrice ferroviaria pavese a tutti gli incontri istituzionali convocati dalla Direzione Regionale Infrastrutture e Trasporti, la quale è anche a conoscenza del puntuale monitoraggio dell'utenza pendolare effettuato sul blog del Coordinamento Pendolari

## **VISTO CHE**

Sulla Direttrice 28 (Vercelli-Mortara-Pavia) si evidenziano problematiche dovute, da un lato, all'inaffidabilità della rete e, dall'altro, ai frequenti guasti al materiale rotabile.

Infatti si evidenziano diversi casi di soppressioni, parziali o sull'intero percorso, a causa dell'utilizzo di materiale rotabile molto "datato" che - complice anche l'innalzamento delle temperature estive - porta a continui problemi di surriscaldamento dei motori, con la conseguenza che spesso i treni viaggiano lentamente per l'assenza di tutti i motori, oppure ne venga decretata la soppressione per guasto al treno. A titolo esemplificativo, il 10 Giugno 2014 il treno 4672 (Pavia 16:38 - Vercelli 18:00), a causa di un guasto ad alcuni motori, ha viaggiato lentamente per tutto il tratto da Pavia a Mortara per risultare soppresso nel tratto da Mortara a Vercelli. Lo stesso materiale rotabile guasto circolava il venerdì precedente, 6 Giugno 2014, mostrando gli stessi sintomi e lo stesso epilogo.

Un caso simile era accaduto anche il 9 Giugno 2014 sul treno 10316 che ha dovuto viaggiare ad andatura lenta per problemi ad alcuni motori, producendo ritardo ed incertezza sul fatto di poter completare il viaggio.

In aggiunta a questi problemi legati alle pessime condizioni e all'anzianità di questi mezzi degli anni '70 che circolano ancora sulla direttrice, si aggiunge anche il fatto che spesso i sistemi di condizionamento a bordo, sebbene presenti, non vengano accesi in quanto rischierebbero di compromettere la prestazione del treno (notoriamente le automotrici diesel, come accade per le auto, risentono di cali di potenza quando vengono accesi i condizionatori) o peggio ancora per le continue avarie ai motori non consentono di mantenere attivi i climatizzatori per tutta la durata del viaggio.

Inoltre la carenza di materiale rotabile destinato a questa linea comporta che, in presenza di questi guasti, siano frequenti più di una soppressione al giorno, senza che vengano istituiti degli autobus sostitutivi; considerando il cadenzamento orario questo comporta perdere da una a due ore prima di poter raggiungere la propria destinazione.

Le conseguenze di questi continui ritardi comportano ad alcuni viaggiatori provenienti da Novara ulteriori disagi dal momento che i tempi stretti a Mortara per poter accedere alle varie corrispondenze portato alla perdita del treno e ad un'ulteriore perdita di tempo. Sebbene più volte segnalato non pare esserci l'adeguata comunicazione tra i vari capitreno e il movimento di Mortara, per cui sempre più frequentemente i pendolari diretti/provenienti da Novara si vedono partire la corrispondenza per pochi minuti di scarto.

Inoltre, come da segnalazioni più volte inviate dal Coordinamento Provinciale Pendolari Pavese a TRENORD da diversi anni, su questa linea esiste il problema del sovraffollamento in alcune corse di fascia pendolare, considerando che le composizioni a due littorine in alcuni casi sono insufficienti e andrebbero adeguate con l'aggiunta del rimorchio centrale per rafforzare la composizione a tre littorine, specialmente nei seguenti treni:

10313  
4655  
4632  
4662

## CONSIDERATO CHE

Da almeno due mesi si sono intensificati diversi guasti agli impianti di circolazione sempre nelle stesse stazioni tra le quali Cava Carbonara, Pavia a causa dei quali si è vista un'impennata dei ritardi o delle soppressioni per cercare di ripristinare l'equilibrio nella circolazione.

Per esempio Sabato 10 Maggio 2014 a causa del guasto agli impianti di circolazione delle stazioni di Cava Carbonara e Pavia, buona parte dei treni del mattino soffrirono di ritardi importanti, come da prospetto:

4651 giunto con 36 minuti di ritardo  
10313 giunto con 75 minuti di ritardo  
4652 treno soppresso  
4655 giunto con 69 minuti di ritardo  
4654 giunto con 123 minuti di ritardo  
4657 treno soppresso  
4659 giunto con 30 minuti di ritardo

Lo scenario che appariva quel mattino portava 9 treni a totalizzare 501 minuti di ritardo, per un ritardo medio di circa 56 minuti in base ai treni che circolarono in quel momento, il tutto nell'arco di una mattinata.

Se i guasti agli impianti di circolazione si ripresentano a distanza di settimane, sempre in ambito di infrastruttura di rete c'è il crescente problema ai passaggi a livello aperti. Su questa linea per stessa ammissione di RFI esistono molto passaggi a livello di campagna, spesso disseminati in tratti dove le uniche strade sono accessi agricoli che anziché essere raggruppati e ridotti in numero sono invece presenti a distanze troppo ravvicinate tra loro. In questi ultimi tempi si è assistito a frequenti furti notturni di parti necessarie al funzionamento del passaggio a livello (per esempio le batterie usate in quelli in campagna) con la conseguenza che la circolazione dei treni viene rallentata o peggio che alcuni convogli vengano soppressi per ripristinare la circolazione.

Questo è un fenomeno in crescita e difficilmente controllabile dalla forze dell'ordine, visto la moltitudine di passaggi a livello in zone di campagna non presidabili e facilmente oggetto di furti ricorrenti, come avviene su questa linea da diverse notti.

Così accadeva il 14 Maggio 2014 con ritardi di circa 20 minuti a causa di alcuni passaggi a livello aperti, stessa sorte qualche giorno dopo il 16 Maggio 2014 sempre con 20 minuti di ritardo annunciati. Nuovamente il 21 Maggio a causa di alcuni passaggi a livello aperti i primi treni del mattino giunsero con decine di minuti di ritardo.

## INTERROGANO IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE ROBERTO MARONI E L'ASSESSORE COMPETENTE PER CONOSCERE:

- cosa intende fare Regione Lombardia affinché queste criticità che si protraggono ormai da mesi e che sono provocate sempre dagli stessi ricorrenti motivi, sopra esposti, vengano risolte nel breve periodo;

- Se è stato predisposto per questa specifica linea ferroviaria un piano di ammodernamento infrastrutturale e - in caso affermativo - quale sia, quali interventi preveda e in quali tempistiche per ciascuna tipologia di disagio (ritardi, soppressioni, guasti agli impianti di condizionamento, sovraffollamento, guasti ai passaggi a livello, ai sistemi di circolazione, etc);

Milano 24 Giugno 2014

Iolanda Nanni (MoVimento 5 Stelle)

DOCUMENTO PERVENUTO  
ALLE ORE 2020  
DEL 26.06.2014  
SERVIZIO SEGRETERIA  
DELL'ASSEMBLEA CONSILIARE

