



ITR 3196

INTERROGAZIONE CON RISPOSTA IN COMMISSIONE

(ART. 116 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO REGIONALE)

**Al Signor Presidente del Consiglio
di Regione Lombardia
dr. Raffaele Cattaneo**

Ogg.: Direttrici ferroviarie 28, 27 e 24: rinnovo parco rotabile e programmazione degli interventi 2016 sull'infrastruttura.

I SOTTOSCRITTI CONSIGLIERI REGIONALI

PREMESSO CHE

Le Direttrici Ferroviarie 28 (Vercelli-Mortara-Pavia), 27 (Alessandria-Torreberetti-Pavia) e 24 (Codogno-Casalpusterlengo-Pavia) sono gestite da TRENORD e da RFI, per la parte di rete, ed accomunate dalla tipologia di utenza (in gran parte lavoratori e studenti) e dell'infrastruttura (linee non elettrificate con treni diesel la cui non elettrificazione, tuttavia, non comporta asperità).

A seguito di una concertazione fra Comitati Pendolari, enti locali e Regione Lombardia, nell'anno 2012, si è ottenuto per tutte e tre queste direttrici l'introduzione del cadenzamento orario dei treni con la finalità di potenziare il servizio, renderlo più affidabile e confacente alle esigenze dell'utenza. Questa riorganizzazione del servizio ferroviario ha consentito all'utenza di potersi basare su un servizio costante più affidabile e ciò ha comportato un aumento del flusso d'utenza.

OSSERVATO CHE

Con interrogazione ITR 3104, a prima firma della Consigliera Regionale Iolanda Nanni, depositata in data 24 giugno 2014, avevamo evidenziato una serie di disservizi cronici sulla linea che ne pregiudicavano l'affidabilità, la puntualità e la qualità dei viaggi ed avevamo richiesto di conoscere il piano di ammodernamento infrastrutturale.

In data 25 settembre 2014, all'interno della seduta di Commissione V, l'Assessore Regionale ai Trasporti ha risposto all'interrogazione ITR 3104, confermando le criticità da noi segnalate e l'andamento negativo della linea per l'anno 2014, dichiarando che "tutti gli indicatori di qualità del servizio risultano peggiori rispetto al 2013 e nessuno di essi ha raggiunto gli obiettivi previsti dal contratto di servizio". L'Assessore Regionale ai Trasporti dichiarava inoltre che confidava nel fatto che l'annunciata nuova governance di TRENORD avrebbe portato ad un pronto miglioramento del servizio.

Attraverso una serie di incontri (Cabina di Regia del 25/06/2014, Tavolo strategico del 3/07/2014, Cabina di Regia del 24/09/2014), la DG regionale competente ha pertanto richiesto a TRENORD e RFI di approntare un programma di azioni mirate e straordinarie in grado di riportare le performance del servizio ai livelli previsti dal contratto di servizio.

Fra le azioni programmate per la Direttrice 28, l'Assessore Regionale ai Trasporti ha dichiarato che, entro la fine di settembre 2014, TRENORD avrebbe aumentato il proprio asset di Aln 668 acquisendo ulteriori 12 unità da Trenitalia. Ciò – si dichiara in risposta all'ITR 3104 – avrebbe consentito di aumentare la disponibilità di materiale rotabile e di garantire una coppia di Aln 668 presso l'impianto di Pavia, ad esclusivo utilizzo delle direttrici 28 (Vercelli-Mortara-Pavia) e 27 (Pavia-Torreberetti-Alessandria), limitando gli impatti negativi sulla puntualità determinati dalle anomalie al materiale rotabile e consentendo di mitigare gli effetti di circolazione perturbata.

A queste azioni "mirate e programmate" non ha fatto seguito un efficiente delle tre direttrici. Infatti, continuano i guasti agli impianti di circolazione delle tre direttrici. In particolare, l'ultimo è riferito alla giornata del 21 gennaio 2016 sulla Direttrice 28 dove i treni hanno portato gravissimi ritardi poiché si sono ghiacciati gli scambi a Robbio.

Inoltre, non risulta che, da settembre 2014 a oggi, sia stato implementato, in maniera rilevante e comunque congruente agli impegni assunti dall'Assessorato ai Trasporti, il rinnovo del parco rotabile.

EVIDENZIATO CHE

Il servizio ferroviario sulle direttrici 28, 27 e 24 viene operato da treni Aln 668, spesso fatiscenti, costruiti negli anni 80, non sostenibili da un punto di vista ambientale, in quanto estremamente inquinanti, non adeguati per l'accesso di persone diversamente abili, spesso soggetti a guasti.

Il grave stato di sovraffollamento dei treni che circolano su queste direttrici, in fascia di punta, continua a determinare gravi disagi all'utenza. Il Coordinamento Provinciale Pendolari Pavese ha raccolto numerose testimonianze in merito, puntualmente segnalate alla DG Regionale ed all'azienda TRENORD.

Lo stato di grave sovraffollamento e il surriscaldamento dell'impianto di riscaldamento, vecchio e mal funzionante, sottopone l'utenza anche a rischi di malori improvvisi, essendo costretta a viaggiare stipata e in piedi nelle carrozze (si allega articolo della Provincia Pavese del 6 ottobre 2015: <http://laprovinciapavese.gelocal.it/pavia/cronaca/2015/10/06/news/i->

[pendolari-di-mortara-sui-treni-come-sardine-1.12219279?ref=search](http://laprovinciapavese.gelocal.it/pavia/cronaca/2015/10/12/news/treno-sovraffollato-una-52enne-si-sente-male-1.12252588?ref=search), oltre ad articolo della Provincia Pavese del 12 ottobre 2015 <http://laprovinciapavese.gelocal.it/pavia/cronaca/2015/10/12/news/treno-sovraffollato-una-52enne-si-sente-male-1.12252588?ref=search> , ed ancora: articolo del 28 ottobre 2015 della Provincia Pavese <http://laprovinciapavese.gelocal.it/pavia/cronaca/2015/10/28/news/garlasco-ancora-un-malore-sul-treno-1.12348966?ref=search>)

Svariati incidenti aventi per vittime minorenni, si sono verificati sia sulla direttrice 28 che sulla 24.

Si allega l'articolo del 18 ottobre 2014 de "La Provincia Pavese" relativo ad un gravissimo incidente occorso sulla Direttrice 24 (Codogno-Casalpusterlengo-Pavia):

<http://laprovinciapavese.gelocal.it/pavia/cronaca/2014/10/18/news/si-aggrappa-al-treno-e-perde-il-braccio-1.10139320>

nonché il più recente articolo del 12 gennaio 2016 de "La Repubblica" relativo ad un altrettanto grave incidente occorso ad una minorenne a Garlasco sulla direttrice 28:

http://milano.repubblica.it/cronaca/2016/01/12/news/treni_garlasco-131125355/

Nei giorni seguenti al gravissimo incidente del 12 gennaio 2016, è stato introdotto sulla Direttrice 25 un nuovo treno ATR 125 (Stadler GTW 4/12). L'utenza pendolare che ha circolato su questo treno, ci ha testimoniato i benefici del treno, in termini di risoluzione del problema del sovraffollamento (sedili confortevoli, toilette decorose, presenza di impianti di condizionamento, trazione elettrica che consente di guadagnare minuti in frenata e ripartenza del treno, consentendo migliori performance in termini di puntualità, convogli più capienti.

OSSERVATO CHE

Il referente della Direttrice 28 del Coordinamento Provinciale Pendolari Pavesi ci ha segnalato che uno dei treni più critici, per sovraffollamento, di questa tratta ferroviaria è il treno 4863 (ex treno 10313).

Nonostante le segnalazioni dei pendolari che chiedevano un'integrazione delle carrozze, a causa del sovraffollamento continuo, e solo a seguito dell'attacco di panico avuto da un'utente a Garlasco su questo treno, la composizione è stata realizzata a tre littorine, con due automotrici ed un rimorchio centrale. Tuttavia, le composizioni degli altri treni di fascia di punta, seppur sovraffollati, sono rimaste pressoché invariate.

L'utilizzo di questi rimorchi (utilizzati per il 4863) è stato poi dismesso in quanto risultava sconveniente, sia per il modo in cui le littorine funzionano e rimandano i comandi tra vettura e vettura, sia per il fatto che non risultano più essere a norma.

A questo punto, fino a dicembre 2015, le tre littorine sono state realizzate con tre automotrici. Successivamente, il treno 4863 è invece tornato a composizione di sole due littorine.

L'utenza pendolare era in attesa dell'introduzione degli ATR già a dicembre, mentre il primo ATR è stato introdotto solo lunedì 18 gennaio 2016.

Attualmente, i pendolari ci segnalano che sono stati introdotti tre ATR a rotazione sulle tre direttrici 28, 27 e 24. L'ATR tuttavia turna solo tre volte al giorno sulla DIR. 28, mentre sulla DIR. 27 e 24 turna diverse volte in più.

I pendolari della Direttrice 28 richiedono che la corsa successiva corrispondente al treno 4865 (con partenza da Vercelli ore 7:00 ed arrivo a Pavia ore 8:28), a causa del costante stato di sovraffollamento, sia realizzata **in maniera permanente** con una composizione a tre littorine (che potrebbero essere recuperato dal 4863, aggiornato con il nuovo ATR).

OSSERVATO INFINE CHE

La società TRENORD si era impegnata ad acquistare 10 treni ATR 125, convogli di nuova generazione, poi ridotti a 5 che dovevano essere destinati all'utilizzo sulle direttrici 27, 28 e 24.

I convogli ATR 125 (Stadler GTW 4/12) sono composti da sei moduli: quattro casse – due pilota e due rimorchiate – destinate al trasporto viaggiatori e due moduli di trazione contenenti l'equipaggio motore, denominati powerpack o drive container. I moduli motore funzionano anche come appoggio per le casse pilota con le rimorchiate: sono quindi muniti di un corridoio al centro che permette ai viaggiatori di transitare tra le stesse.

Grazie al comando multiplo, è possibile accoppiare i convogli tra loro fino ad un massimo di tre unità. Il motore diesel non è collegato alle ruote per mezzo di trasmissione meccanica, bensì ad un generatore di corrente che a sua volta fornisce elettricità ai motori elettrici montati sulle ruote o sui carrelli motori. Il generatore elettrico, inoltre, si ricarica anche in frenata.

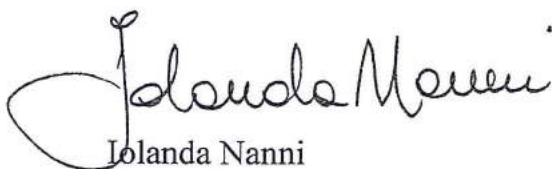
I convogli ATR 125 sono senz'altro più performanti delle ALN 668 sia in accelerazione, che in frenata. Il motore, poi, essendo di ultima generazione, è molto meno inquinante delle vecchissime Aln 688 (che agiscono meccanicamente sulle ruote) che viaggiano spesso accoppiate.

INTERROGANO IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE, LA GIUNTA REGIONALE E GLI ASSESSORI COMPETENTI, PER CONOSCERE:

- l'aggiornamento dei dati sul flusso d'utenza circolante sui treni rispettivamente della DIR. 28, 27 e 24;

- Se si sono accertati sensibili aumenti dell'utenza circolante a seguito dell'applicazione del cadenzamento orario dei treni sulle direttrici 28, 27 e 24: in particolare, si richiede un raffronto sui dati relativi al flusso d'utenza, per ciascuna linea ferroviaria, prima e dopo l'introduzione del cadenzamento orario avvenuta a settembre 2012;
- Se, per l'anno 2016, sono previsti e, in caso affermativo, quali sono, gli specifici interventi sull'infrastruttura, in particolare relativamente ai continui guasti agli impianti di circolazione (scambi e passaggi a livello) per le Direttrici ferroviarie 28, 27 e 24;
- Quanti convogli ATR 125 sono stati introdotti su queste tre direttrici e quanti si prevede di introdurne nel corso del 2016 su queste tre linee;
- Se sono stati effettivamente introdotti o meno, a fine settembre 2014 e nel corso del 2015, le 12 unità Aln 668, acquisiti da Trenord presso TRENITALIA (come da dichiarazioni dell'Assessore Regionale ai Trasporti in seduta di Commissione V in data 25 settembre 2014 in risposta alla ITR 3104): quanti e su quali direttrici.
- Se, per l'anno 2016, sono previsti interventi di riqualifica delle stazioni sulle direttrici 27, 28 e 24 e, in caso affermativo, per quali stazioni.
- Se si intende confermare, in maniera permanente, la composizione a tre littorine del treno 4865 (con partenza da Vercelli ore 7:00 ed arrivo a Pavia ore 8:28) della Direttrice 28, come da richiesta dei pendolari, e dato lo stato di sovraffollamento.
- Se si intenda sollecitare Trenord ed RFI ad agire congiuntamente e sinergicamente nella gestione del servizio informativo all'utenza per renderlo efficace e funzionale alle esigenze dell'utenza, in particolar modo durante le emergenze in corso.

Milano, 22 gennaio 2016


Iolanda Nanni

DOCUMENTO PERVENUTO

ALLE ORE ...10.30.....

DEL ...22.01.2016.....

SERVIZIO SEGRETERIA
DELL'ASSEMBLEA CONSILIARE

