

Trenord S.r.l.	
Protocollo n.	0008203
del	25/07/2016

Illustrissimo Signore
S.E. dott. Alessandro **MARANGONI**
Prefetto di Milano
Corso Monforte, 31
20122 - MILANO

E p.c.
Egregio Signore
Dott. Alessandro **SORTE**
Assessore alle Infrastrutture e Mobilità
REGIONE LOMBARDIA
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 - MILANO

Egregio Signore
Dott. Pierluigi **ARRARA**
Sindaco del COMUNE DI ABBIATEGRASSO
Piazza Marconi, 1
20081 - Abbiategrasso (MI)

Egregio Signore
Dott. Marco **MARELLI**
Sindaco del COMUNE DI MORIMONDO
Piazza Municipio, 1
20081 - Morimondo (MI)

Egregio Signore
Dott.ssa Gabriella **RAIMONDO**
Sindaco del Comune di COMUNE DI ZELO SARRIGONE
Piazza Roma, 1
20080 - Zelo Surrigone (MI)

OGGETTO: Linea Ferroviaria Milano-Mortara. Segnalazioni criticità

Illustrissimo signor Prefetto,

Diamo riscontro alla Sua del 22 luglio 2016 di pari oggetto.

Ci permettiamo, innanzitutto, di contestualizzare la direttrice ferroviaria in questione.

La linea Alessandria-Mortara-Milano è percorsa nei giorni feriali da 46 treni e trasporta mediamente 19mila Clienti dei 714.000 che utilizzano i treni lombardi di Trenord per i loro spostamenti quotidiani.

Sulla Milano-Mortara la **puntualità** del servizio è nettamente migliorata nel primo semestre del 2016 rispetto al 2015 e agli anni precedenti: oggi il 91% dei treni, infatti, giunge puntuale a destinazione, contro l'87% medio del 2015 e il 79% del 2014. In 18 mesi sono stati recuperati 12 punti sulla puntualità del servizio.

Anche nelle fasce di punta (7-9 e 17-19) il miglioramento della puntualità è stato sensibile: dal 70% di treni puntuali nel 2014 all'86% del primo semestre 2016, con un incremento di 16 punti.

Sempre in termini di performance del servizio, anche il numero delle **soppressioni** è sensibilmente e progressivamente calato fino a dimezzarsi: da 1,08 treni al giorno medi nel 2014, a 0,56 nel 2015 a 0,53 nel 2016 (1^ semestre).

Quanto allo stato del **materiale rotabile**, la flotta dedicata alla linea è stata parzialmente cambiata negli ultimi due anni: da convogli trainati in parte non climatizzati a convogli e composizioni interamente climatizzati. Nel secondo caso (composizioni) si tratta di materiale rotabile revampizzato e non di ultima generazione che, pur recentemente ristrutturato, ha un'età media di 30 anni e oltre.

Ciò detto, nei primi 21 giorni di luglio ed in particolare nelle ultime due settimane, mentre gli indicatori di puntualità sostanzialmente confermano l'andamento del primo semestre, le soppressioni hanno subito un incremento fino a raggiungere la quota media di 1,45 treni al giorno. Questo fenomeno è dovuto essenzialmente a due ragioni: innanzitutto i guasti che si sono verificati sull'infrastruttura (impianti ferroviari) che hanno generato ritardi e soppressioni sui treni di Trenord, specialmente nei giorni 12 e 19 luglio, complice il maltempo nel primo caso. In secondo luogo, i guasti hanno riguardato il materiale rotabile, specialmente per problemi alla climatizzazione o al corretto funzionamento delle porte: ciò ha riguardato anche treni molto frequentati, in particolare il treno n. 10514 del mattino che in questo mese di luglio è stato soppresso tre volte o ha viaggiato con ritardi consistenti altrettante volte, influenzando molto negativamente sulla percezione dei Clienti.

Ad accentuare il disagio dei Clienti, vi sono stati alcuni episodi di chiusura di carrozze a causa del mancato funzionamento del riciclo dell'aria. Tuttavia, per evitare di cancellare la corsa, il treno è stato effettuato con meno disponibilità di posti e, dunque, maggiore affollamento.

Va detto che, purtroppo e come già esposto precedentemente, buona parte del materiale rotabile utilizzato sulla Milano-Mortara ha un'età media di 30 anni ed è dotato di impianti di condizionamento che perdono di efficienza sino ad arrivare in blocco quando le temperature della zona di alloggiamento delle apparecchiature superano determinati valori, fortunatamente non frequentemente riscontrati nell'estate in corso.

Questi i fatti, che nulla hanno a che vedere con problemi di sicurezza. Quando un convoglio evidenzia problemi di funzionalità o l'infrastruttura è soggetta a guasti, a tutela della sicurezza dei viaggiatori i treni non circolano. Va da sé, dunque, che i disagi percepiti derivano, proprio ed essenzialmente, dal fatto che la sicurezza viene prima di tutto e nel rispetto della stringente normativa vigente.

Ciò non giustifica le insufficienti performance di questi ultimi giorni, ma le spiega con estrema trasparenza.

Una Task Force specificamente dedicata all'analisi dell'andamento del servizio e alla progettazione di tutte le azioni necessarie al miglioramento continuo delle performance, in collaborazione con il gestore dell'infrastruttura RFI, ha analizzato la situazione e individuato le attività necessarie per un repentino ripristino del livello di servizio sin qui raggiunto. I treni della direttrice rientrano negli impianti manutentivi ogni tre giorni, per la verifica degli impianti di climatizzazione e la pulizia radicale.

Quanto alla vetustà del materiale rotabile, che ancora oggi contraddistingue circa il 50% della flotta Trenord, si conferma il progressivo accantonamento della tipologia di rotabile più datato attraverso la messa in servizio di 23 nuovi treni tra il 2016 ed il 2017. A ciò dovrà necessariamente seguire un ulteriore piano di investimenti, come peraltro previsto dal Contratto di Servizio stipulato con Regione Lombardia.

Nella speranza di aver fornito le necessarie precisazioni, rimaniamo a disposizione per ogni ulteriore approfondimento.

Con deferente osservanza,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'C. Farise'.

Trenord S.r.l.
AMMINISTRATORE DELEGATO
Dott.ssa Cinzia Farisè

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. Farise'.