

**Oggetto: risposta a Question time n. 801**

La condizione sulla linea Piacenza-Milano è materia molto seria, come ho avuto modo di rappresentare alle istituzioni piacentine, che rincontrerò a breve. Al punto che mi sono risolto a chiedere che per i treni 2283 e 2287 vengano eliminate le fermate intermedie tra Rogoredo e Piacenza, ad eccezione di Lodi, per regolarizzarne la circolazione e renderli più puntuali per la destinazione di Piacenza.

L'interrogazione in oggetto si è materializzata nel momento in cui si stava per dare riscontro ad una garbata lettera del Consigliere comunale Colla, ricavata dalla sua esperienza diretta e pubblicata sulla stampa piacentina nei giorni scorsi, sugli stessi identici temi e con i medesimi refusi.

Si deve riscontrare infatti una imprecisione nell'identificazione dei treni: 2081, 2083 e 2085 sono treni che nulla hanno a che fare con la relazione ferroviaria Milano-Piacenza. I numeri giusti sono 2281, 2283 e 2285. E' quindi rispetto a questi ultimi treni che si forniranno le informazioni richieste.

Nell'anno in corso due dei tre treni di cui lamenta insufficienza di posti, nella giornata del venerdì, hanno un numero di carrozze inferiore a quello dell'anno precedente. Si tratta del 2281, che è programmato con 6 carrozze e del 2283 con 8 carrozze invece delle 10 con cui erano programmati nel 2009; il 2285 è invece programmato con 10 carrozze nel 2010 come nell'anno precedente. La Regione Emilia-Romagna ha approvato questa variazione di offerta, proposta da Trenitalia, perché così si determinava la disponibilità di carrozze per effettuare treni in più, in pratica Trenitalia ha costituito un convoglio aggiuntivo da utilizzare sulla rete regionale. I dati sulle presenze a bordo, richiesti a Trenitalia, indicano una presenza massima a bordo, come media di tutti i giorni lavorativi, inferiore al numero dei posti a sedere offerti con le composizioni previste per il 2010. Per questo motivo la Regione Emilia-Romagna ha autorizzato la riduzione nel numero delle carrozze.

Passando al controllo sulla gestione, in tre diverse occasioni nel 2010 sono stati rilevate composizioni difformi da quelle programmate, a cui però non corrispondevano situazioni di sovraffollamento:

|        | marzo | maggio | luglio | <b>programmato</b> |
|--------|-------|--------|--------|--------------------|
| R 2281 | 5     | 5      | 6      | <b>6</b>           |
| R 2283 | 8     | 8      | 7      | <b>8</b>           |
| R 2285 | 8     | 7      | 7      | <b>10</b>          |

Si deve comunque precisare che il sovraffollamento del 2281 il venerdì, è limitato alla tratta Milano Rogoredo-Lodi, quindi ad un percorso di circa 20'; inoltre 30 minuti dopo il treno 2281 un altro regionale porta a Piacenza, ed anche un treno ESCity, con fermata solo a Piacenza, parte a ridosso del 2281. Il venerdì pomeriggio è momento di picco per il deflusso da tutte le grandi città in tutte le direzioni: dimensionare il servizio su questo singolo momento di punta porterebbe ad un sottoutilizzo nella restante parte della settimana.

Il suggerimento di aggiungere carrozze, se tali carrozze fossero disponibili, sarebbe senz'altro la soluzione migliore, che però deve essere ponderata considerando il fatto che un

convoglio, una volta composto rimane tale per tutta la durata del suo turno di servizio. E il turno di servizio non corrisponde mai ad una giornata soltanto. Il problema è di ricerca operativa, e consiste nel combinare, date le risorse disponibili, il maggior numero di convogli tenendo conto che circoleranno con la stessa capienza sia in orari con molto afflusso che in orari con basso afflusso di viaggiatori. Calibrare tutte le composizioni sul numero massimo di viaggiatori attesi in una determinata occasione, in questo caso il venerdì pomeriggio, porterebbe inevitabilmente ad uno spreco di risorse.

Fatto che il trasporto regionale di Trenitalia non può permettersi perché è in perenne carenza di risorse: forse se il gruppo FS mostrasse lo stesso impegno nel dotarsi di materiale rotabile per il trasporto regionale di quello che mostra per dotarsi di materiale per l'AV, le strutture locali potrebbero permettersi qualche lusso in più, e comporre con un margine di capienza maggiore i treni del trasporto regionale.

Quanto infine alle carrozze Vivalto, quelle in dotazione sono tutte impiegate, e quelle commissionate e attese da anni da FER stanno subendo notevolissimi ritardi di consegna da parte del consorzio costruttore.

E' stata posta a Trenitalia la questione di mantenere monitorato il livello di passeggeri per questi treni e di mantenere fede a quanto previsto dal contratto: Trenitalia ha confermato che per il prossimo venerdì ci saranno 6 carrozze per il 2281, 8 carrozze per il 2283 (che ha un numero maggiore di passeggeri) e 10 carrozze per il 2285, che ne ha un numero ancora più alto.

CS

## Prendete con noi il treno Mi-Pc il venerdì

*Ecco il testo della lettera sulla condizione dei pendolari piacentini che il capogruppo del Gruppo consiliare "Per Piacenza con Reggi" ha inviato ai consiglieri regionali piacentini **Maria Orzani**, **Stefano Cavallini** e **Luciana Valtassini** e per conoscenza agli assessori regionali piacentini **Sabrina Freda** e **Paola Gazzolo**.*

Gentili consiglieri, credo che siate a conoscenza delle condizioni generali con cui i pendolari piacentini (sia diretti a Milano che a Parma) sono costretti a "fare i conti" quotidianamente. E' scontato (e spiacevole) imbattersi in carrozze fredde d'inverno e caldissime d'estate per il non funzionamento dell'impianto di riscaldamento e refrigerazione, in carrozze sporche o con sedili su cui per le condizioni igieniche è impossibile sedersi, con bagni non funzionanti o sporchi; senza contare il triste capitolo dei ritardi.

Voglio, con questo mio scritto, presentarvi altri problemi che vi invito a verificare di persona prendendo il treno con noi pendolari, da Milano Centrale a Piacenza.

Mi rivolgo a voi, espressione all'interno dell'assise regionale della volontà dei cittadini dell'intero territorio piacentino, affinché possiate, nelle sedi competenti, presentare e risolvere (insieme e senza tanti distinguo di appartenenza politica) un problema (oltre a quelli sopraccitati) che si verifica settimanalmente sui treni che collegano Milano a Piacenza il venerdì pomeriggio: quello del sovraffollamento.

In considerazione del fatto che il

venerdì pomeriggio, rispetto agli altri giorni della settimana, il numero di persone che da Milano prende il treno per Bologna è inevitabilmente maggiore, non credo sia possibile garantire il collegamento tra le due città con un treno composto da sole sei (6!) carrozze, di cui una di prima classe. Parliamo del treno n. 2081 in partenza da Milano Centrale alle ore 15.20. Le vetture, già dieci minuti prima della partenza da Milano Centrale, sono piene tanto che la gente è costretta ad occupare lo spazio riservato al trasporto biciclette. La situazione diventa ancora più difficile alla stazione di Milano Lambrate in cui sale tanta gente tra lavoratori e studenti. I viaggiatori sono uno addosso all'altro e occupano anche lo spazio riservato al passaggio all'interno della carrozza. Nella stazione successiva, quella di Milano Rogoredo, le persone fanno molta fatica a salire (alcune non vi riescono). Il problema non è solamente il fatto che alcuni non riescono a prendere il treno, ma è anche quello della sicurezza per coloro che vi sono riusciti, perché questi sono schiacciati come sardine. Fortunatamente non è mai successo niente, ma, se mai un giorno dovesse accadere qualcosa, non oso pensare o solamente immaginare le conseguenze.

Una situazione simile (fortunatamente in modo più soft) vi è anche per il treno n. 2083 delle 17.20 da Milano Centrale per Bologna e per quello (n. 2085) delle 18.20 con stessa partenza e destinazione.

La soluzione qual è?

Non credo spetti a me, semplice consigliere comunale, o al Consiglio comunale di Piacenza o Fiorenzuola o a quello provinciale trovare una soluzione a questi problemi, non perché siamo tanti Ponzio Pilato, ma perché non abbiamo gli strumenti per farlo; motivo per cui chiedo a voi di intervenire nelle sedi opportune.

Credo che non ci sia modo migliore per farlo che essere in possesso di tutti gli elementi utili e questo risulta particolarmente efficace solo se le cose sono state verificate sul posto in prima persona.

I menzionati treni sono di competenza della Regione Emilia Romagna e da questa pagati, motivo per cui è la regione a dover intervenire direttamente, e spero lo faccia attraverso il vostro contributo.

Alcuni pendolari piacentini sostengono, credo provocatoriamente, che per rendere i due treni più vivibili bisognerebbe eliminare la fermata di Lodi; io, personalmente, credo che questa proposta non sia la soluzione più corretta; penso invece alla possibilità di sostituire i predetti treni con quelli a composizione "Vivalto" (garantiscono 30 posti in più per vagone) e di aggiungere un paio di carrozze. Mi sono limitato a dire un paio anche se sono consapevole che con quattro in più la situazione sarebbe decisamente migliore; capisco però che con quattro vetture in più, oltre alle spese legate al maggior numero di carrozze, bisognerebbe affrontare anche quelle del personale di bordo (con più di 8 vetture sono necessari 2 controllori).

La mia è semplicemente una proposta, ma sono convinto che chi è preposto a risolvere questi problemi sia in grado di trovare una idonea soluzione. Spero e confido vivamente che raccogliate l'invito, che estendo anche agli assessori regionali piacentini, di constatare di persona i problemi che vi ho esposto, in modo, e lo ripeto, di farvi portavoce di questa situazione tutt'altro che piacevole.

Ringrazio per quanto potrete fare e, in attesa di un cenno di riscontro, vi porgo distinti saluti.

**Roberto Colla**

capogruppo

Per Piacenza con Reggi