

Ferrovie Nord, sarà un inverno difficile

Pubblicato: Martedì 7 Novembre 2006

Potenziamento delle **officine di Novate**, mobilitazione straordinaria del personale, rafforzamento del presidio di scambi e stazioni per una **gestione più efficace della circolazione ferroviaria in caso di treno guasto e fermo in linea**, più locomotori di soccorso per interventi rapidi.

Sono le principali novità presentate a Milano durante un incontro con la stampa alla presenza, per LeNord, del **presidente Antonio Colombo e dall'amministratore delegato Marco Piuri**; per FERROVIENORD, del presidente Vittorio Belingardi e dell'amministratore delegato Luigi Legnani.

"L'inverno è tradizionalmente la stagione in cui è maggiore la domanda di mobilità, poiché uffici, fabbriche, scuole ed università sono all'apice delle loro attività – ha dichiarato Marco Piuri. E il prossimo si prospetta ancora difficile per LeNORD, forse più del precedente, principalmente a causa della vetustà del materiale rotabile, del ritardo nella consegna dei nuovi treni e dell'attività dei cantieri su tutte le linee".

"Stiamo lavorando per eliminare definitivamente le fragilità della nostra ferrovia con interventi strutturali" – ha continuato Luigi Legnani. *Grazie al supporto anche finanziario della Regione Lombardia, abbiamo in corso investimenti nelle infrastrutture per 913 milioni e in nuovi treni per 600 milioni. I provvedimenti che presentiamo – ha concluso Legnani – sono dunque straordinari e finalizzati a gestire al meglio questa fase di transizione".*

I provvedimenti straordinari nel dettaglio – Se il Posto centrale di Movimento di Saronno è il "cervello" che governa la circolazione, le officine di Novate sono il "cuore" della ferrovia, il luogo dove ingegneri, tecnici ed operai specializzati lavorano tutti i giorni alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei treni, nonché alla loro pulizia.

A Novate sono stati rafforzati i turni delle squadre, in particolare quelli festivi e notturni, in modo da ridurre i tempi di **"sosta ai box" di ciascun treno**. Ricordiamo che oggi LeNORD utilizzano ogni giorno tutto il materiale rotabile a loro disposizione, perciò meno treni sono fermi per la manutenzione (che avviene secondo tempi e standard fissati e verificati periodicamente dal Ministero), maggiori e più flessibili diventano le loro possibilità di utilizzo. Si potranno, ad esempio, **creare convogli più lunghi in occasioni di particolare affollamento**.

Non solo: in caso di **"allarme meteo"**, squadre di personale specializzato dell'officina di Novate saranno pronte ad intervenire nelle stazioni da cui partono i primi treni della giornata, verificando il regolare funzionamento di macchine ed apparati (ad esempio, dopo una forte nevicata) e **provvedendo a riparare in loco gli eventuali guasti dell'ultimo minuto** prima dell'inizio del servizio, per contenerne le ripercussioni sulla circolazione successiva.

Saranno previste integrazioni nei turni dei capistazione in modo da garantire il presidio dei punti nevralgici della rete: così ad esempio, in caso di treno fermo per guasto, sentito il PCM di Saronno, si potrà intervenire gestendo la circolazione nel modo più opportuno per il ripristino nel minor tempo possibile delle condizioni di regolarità.

Sarà aumentata in particolare la presenza di personale nelle stazioni di origine dei treni e in quelle dove è possibile regolare la circolazione sulle linee (**Milano, Bovisa, Saronno, Varese e Seveso**).

Infine locomotori di soccorso saranno dislocati nei punti strategici della rete per intervenire

con tempestività a liberare la linea dai treni guasti.

Questi provvedimenti straordinari sono previsti sull'intera rete di FERROVIENORD.

Gli interventi in corso – Gli investimenti sulla rete conclusi, in corso, programmati e in fase di definizione nel periodo 2000 – 2010 ammontano a 913 milioni di euro. Le risorse derivano da trasferimenti statali e regionali.

Di seguito i principali e lo stato di attuazione.

- completamento Quadruplicamento Cadorna – Bovisa (attivazione dei 4 binari agosto 2007)
- realizzazione nuova stazione di Affori (linea Milano Asso) dalla quale sarà possibile accedere alla linea 3 della metropolitana (attivazione prevista per dicembre 2008)
- interrimento della tratta di Castellanza (fine lavori prevista per fine 2008) e raddoppio della tratta Sacconago-Vanzaghella (conclusione lavori prevista a luglio 2008)
- ammodernamento e potenziamento della Linea Brescia-Iseo-Edolo (nel 2005 è terminata la fase di messa in sicurezza dei passaggi a livello)
- realizzazione opere urgenti per la riqualificazione della Milano Asso
- ripristino ed elettrificazione Saronno – Seregno (l'avvio della gara di appalto integrato è prevista entro la primavera 2007, mentre la durata dei lavori è prevista in 24 mesi).
- ammodernamento tecnologico e, in particolare, realizzazione sistema di sicurezza SSC
- **eliminazione di alcuni passaggi a livello sulle linee di Como e Varese tramite la realizzazioni di sottopassi**

Il presidente di FERROVIENORD Vittorio Belingardi ha sottolineato come *“una volta a regime, dal prossimo agosto, i quattro binari tra Cadorna e Bovisa consentiranno maggiore regolarità all'esercizio ferroviario”*.

L'opera, che sarà attivata nel prossimo settembre, ha infatti l'obiettivo di eliminare la strozzatura della tratta urbana, originariamente a due binari, dove convergono tutte le linee gestite da FERROVIENORD, Passante ferroviario escluso, per oltre 500 corse al giorno (pari a un treno ogni 3 minuti nelle ore di punta).

Belingardi ha inoltre posto l'accento sull'importanza strategica del potenziamento di Castellanza: *“L'opera consentirà di aumentare la frequenza dei collegamenti con Malpensa riducendone al tempo stesso i tempi di percorrenza ed anche di fare un passo avanti nella realizzazione della Gronda Nord. Lungo la direttrice Novara – Saronno – Seregno – ha continuato Belingardi – i treni che viaggiano in direzione est-ovest e viceversa, potranno evitare di attraversare il nodo di Milano decongestionando così il traffico ferroviario sul capoluogo.”*

Tutta la rete FERROVIENORD è inoltre oggetto di un complessivo ammodernamento degli impianti per la circolazione (linee aeree, armamento, sistemi di segnalamento ecc.) e degli impianti fissi (ad es. allungamento delle banchine di stazione).

Rientrano nel piano d'investimenti la realizzazione del nuovo Posto centrale di movimento di Saronno (già operativo dall'ottobre 2005), la nuova officina di Camnago per la manutenzione e la pulizia dei treni (la gara d'appalto del valore di 22 milioni è prevista nella prossima primavera, la durata dei lavori è stimata in 28 mesi) e l'ampliamento del deposito di Novate (avvio lavori previsto nel dicembre 2006, per un investimento di 27 milioni).

Il materiale rotabile – In due riprese (2001 e 2006), la Regione Lombardia ha stanziato circa 600 milioni per l'acquisto di 70 convogli per il servizio pendolari, che entreranno in servizio entro la primavera del 2009.

I primi tre nuovi treni TSR entreranno in servizio entro la primavera del 2007; attualmente è in fase di omologazione il primo esemplare, messo a punto a Novate e testato nei mesi scorsi.

“Si stanno per vedere i frutti di un lungo lavoro svolto fin qui dall'azienda con il determinante supporto della Regione Lombardia – ha commentato il presidente di LeNORD Antonio Colombo. Siamo tutti impegnati in questo ambizioso progetto, che vedrà la nostra ferrovia

cambiare decisamente volto a partire dal 2009. Fino ad allora faremo tutto quanto è nelle nostre possibilità per assicurare ai nostri clienti il miglior servizio possibile, continuando a confrontarci con loro con la massima trasparenza e serietà”.

Lo stato del servizio – Ogni giorno, i treni di LeNORD trasportano circa 150 mila passeggeri. Nelle ore di punta, sono fino a 40 i treni in circolazione contemporanea sulla rete.

Già oggi LeNORD impiegano tutti i mezzi a disposizione per offrire 800 corse al giorno al servizio dei territori della Brianza, Como, Saronno, Varese, Novara, Val Camonica, oltre al collegamento ferroviario con l’hub di Malpensa.

“Sfruttiamo al massimo l’infrastruttura – ha continuato Colombo – perciò ad oggi ci è impossibile incrementare la frequenza dei treni o ridurre i tempi di percorrenza. L’inadeguatezza delle infrastrutture, la saturazione della rete, l’insufficienza e, in alcuni casi la vetustà di parte della flotta, sono molto spesso la causa dei disagi per i pendolari”.

Puntualità e soppressioni – **L’indice di Affidabilità concordato con la Regione per il calcolo del cosiddetto “bonus” è pari al 4,25% per il 2006:** si tratta cioè di un indice oggi più severo della soglia iniziale, fissata nel 2003 al 4,5%. Da gennaio a settembre di quest’anno la soglia è stata superata per tre volte: a gennaio febbraio e luglio, sulla Milano Asso e sulla Milano Seveso Mariano (le linee sono accorpate ai fini del calcolo del bonus) e per cinque sulla Milano Novara, nei mesi di gennaio, febbraio, maggio, giugno e luglio. Nel 2005, il bonus era scattato tre volte sulla Milano Asso e Milano Seveso Mariano (in ottobre, novembre e dicembre) e per due sulla Milano Novara (a novembre e dicembre). Nei primi 10 mesi del 2006, i treni soppressi (parzialmente o totalmente) ammontano al 2,09% delle corse programmate. In tutto il 2005, le soppressioni erano state pari all’1,59% delle corse programmate. Tra le cause, crescono tendenzialmente i guasti al materiale rotabile e la mancanza di materiale, a conferma delle criticità strutturali derivanti dalla vetustà, disomogeneità e scarsità del parco rotabile, che potranno essere superate dall’arrivo dei nuovi treni.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it