

Cattaneo prende il treno: "Lavoriamo per migliorare"

Data : 17 dicembre 2010



«**Così non va, lavoriamo per migliorare**». L'assessore alle infrastrutture e trasporti Raffaele Cattaneo non è soddisfatto della situazione dei treni in questi giorni, con centinaia di minuti di ritardo e decine di soppressioni su molte linee. Tra gli obiettivi indicati, **un "bonus straordinario" a gennaio**, per rifondere i pendolari dei disagi subiti e, immediatamente dopo, **il potenziamento dei depositi cosiddetti estesi** per la manutenzione notturna dei convogli. «Quelli Fs sono limitati da ragioni sindacali».

Le proposte sono state presentate nel corso della conferenza stampa convocata nella stazione ferroviaria di Milano Lambrate in seguito alla lunga notte di controlli che l'assessore - insieme

all'ad di TIn Giuseppe Biesuz e una task force di 70 tra dirigenti e tecnici di Regione Lombardia e TIn (40 della Regione e 30 di TIn) - ha compiuto nei punti critici della rete ferroviaria regionale per rendersi conto di persona le cause dei disservizi e dei ritardi che si sono verificati in questi giorni. «Ho visto uno sforzo intenso per migliorare la situazione - ha detto Cattaneo - ma non abbiamo ancora raggiunto il risultato che ci aspettiamo. Farò di tutto perché le cose migliorino. Sono consapevole che questi problemi non si risolvono con un sopralluogo notturno, per questo ne seguiranno altri e da oggi userò più frequentemente il treno per i miei spostamenti personali in modo da tenere sotto controllo l'andamento e la qualità del servizio. Anche se molto rimane da fare in generale comunque, questa notte non ho visto una situazione disastrosa: nella maggior parte dei casi i treni erano più decorosi e più puliti rispetto a un anno fa».

Il viaggio dell'assessore è iniziato alla mezzanotte al deposito di TIn di Novate Milanese per poi proseguire al **deposito esteso leggero della stazione Fs di Gallarate**. «Qui - ha spiegato l'assessore - ho incontrato due tecnici che all'1,30 di notte riparavano due porte di un treno che, altrimenti, sarebbe rimasto bloccato. Quella del deposito esteso, che è entrata in vigore in ottobre, è un'idea azzeccata che intendiamo diffondere, perché consente di realizzare la manutenzione leggera quando i treni non sono in servizio, durante le ore notturne. **Un lavoro che è possibile grazie alla gestione regionale dei trasporti attraverso Trenitalia-Le Nord**: al contrario, il deposito di Firenze, uno dei più grandi d'Europa, di proprietà di Fs, non può essere usato per la manutenzione notturna per ragioni sindacali che non consentono il lavoro notturno degli addetti».

All'alba poi Cattaneo è **salito a Varese su un convoglio della tratta S5**. «Abbiamo preso lo stesso treno su cui, nella notte, è stata fatta la manutenzione. Fino a Gallarate il viaggio è proceduto senza intoppi: il treno era in perfetto orario e nella notte era stato ripulito. Sono arrivato all'alba alla sala

controllo del nodo di Gallarate, dove ho avuto modo di verificare che la situazione procedeva regolarmente».

Alle 7 e 26 ha proseguito con **un viaggio sul Malpensa Express**. «A Busto Arsizio e Saronno il treno si è straordinariamente riempito - ha rilevato l'assessore - a conferma che questo servizio è usato tantissimo anche dai pendolari. Per questo abbiamo già deciso di ripristinare le fermate intermedie di alcune corse serali che, a causa di velocizzazioni della tratta, erano venute a mancare. A Saronno ho visto la sala operativa e il posto centrale di controllo di TIn, dove ho trovato personale molto impegnato e tecnologie d'avanguardia».

E dalla sala operativa si sono registrate le prime segnalazioni di ritardi. Il primo ha riguardato la fermata di Milano-Domodossola. «Qualcuno da una carrozza aveva tirato un freno a mano di emergenza e il treno si è fermato per 20 minuti. Un altro, che viaggiava da Saronno a Como, aveva maturato 10 minuti di ritardo perché il personale di bordo aveva dovuto convincere a scendere alcuni zingari che volevano arrivare fino a Saronno con il biglietto urbano».

«La salita e la discesa dei passeggeri - ha proseguito l'assessore - è una delle principali cause di ritardo. Normalmente per l'incarozzamento si prevedono 30 secondi a fermata: nei giorni di maltempo, in cui il numero dei passeggeri aumenta, si può arrivare anche a 2 minuti. **E' questo tempo in più, stazione dopo stazione, a determinare i ritardi finali**. Del resto quello lombardo è il sistema ferroviario più complesso d'Italia: basta che un treno faccia ritardo per perdere lo slot

d'ingresso al nodo e fare accumulare rallentamenti anche ad altri treni».

Subito dopo il sopralluogo sul passante. Alla stazione di Milano Bovisa il primo inconveniente: il convoglio delle 8.55 della S1 per arrivare a Milano Rogoredo non c'era. «La **segnalazione del treno**

in arrivo è scomparsa improvvisamente - ha raccontato l'assessore - e quello previsto è stato sostituito con un altro di riserva, più corto, che si è riempito subito. Questo ha determinato 7 minuti di ritardo, 5 dei quali sono poi stati recuperati, ma ha dato anche l'impressione di come, a volte, sia

necessario gestire criticità importanti in pochi istanti».

Federalismo ferroviario - «Una parte importante dei disservizi - ha continuato Cattaneo - è **causata da problemi alle reti**: deviatoli bloccati dal freddo, caduta delle linee aeree, manicotti di ghiaccio sulle linee che fanno fermare i treni. **Tutti disservizi la cui gestione dipende da RFI che ha la testa**

a Roma. Il nostro obiettivo, per il 2011, è quello di arrivare, per quanto possibile, alla regionalizzazione della rete così come è avvenuto per il trasporto».