

Alla c.a.

Gianluca Galimberti

Sindaco di Cremona

E p.c.

Alessia Manfredini

Assessore all'Ambiente e alla Mobilità

Egr. Sig. Sindaco,

come concordato con l'Assessore Manfredini nell'incontro dello scorso 21 Ottobre, siamo a racchiudere in questo documento alcune riflessioni in merito alla situazione del servizio ferroviario della linea Mantova – Cremona – Milano, raccolte tra i pendolari che quotidianamente usufruiscono di questo “servizio” e che quotidianamente sono costretti a subire numerosi disservizi, in vista dei prossimi incontri che avrete con i responsabili di Trenitalia, RFI e, speriamo, Trenord e Regione Lombardia.

Ci piacerebbe che questo documento fosse condiviso e sottoscritto, oltre che dal Comune di Cremona, anche dai Sindaci del territorio in quanto sono richieste che, pensiamo, possano tornare a vantaggio di tutti e non solo dei cittadini Cremonesi. Se fosse per voi possibile sottoporlo anche a loro per avere la loro opinione, potrebbe quindi avere una valenza ancora maggiore.

Ecco quindi quelle che sono le principali richieste, che cerchiamo di suddividere per argomenti, sapendo che non tutto è, evidentemente, realizzabile in tempi brevi, ma che per alcuni interventi bisogna anche ragionare nel medio e lungo periodo. Chiaramente non siamo utopistici: siamo pienamente consapevoli che per poter avere un netto miglioramento servirebbe avere un raddoppio completo della linea, da Codogno a Mantova, ma siamo anche certi che iniziando dai piccoli passi, si possa arrivare ad importanti traguardi. In fondo, anche il mare è fatto di tante piccole gocce.

Nodo Infrastrutture

Negli scorsi anni, ci era sembrato di capire, sono stati fatti interventi di velocizzazione della linea da parte di RFI, che hanno visto la graduale sostituzione di tutti i deviatori di ingresso nelle principali stazioni mettendo i più moderni che permettono una velocità di 60Km/h contro i precedenti che invece limitavano a 30Km/h. Ancora oggi, però, in ingresso e uscita nella stazione di Codogno, provenendo o andando verso Ponte Adda, i treni viaggiano a velocità molto ridotta: ci sono stati problemi che hanno imposto questa limitazione? Questi deviatori non sono ancora stati sostituiti? Ne chiediamo pertanto una verifica per poter aumentare la velocità in quel tratto, che potrebbe essere utile per tutta la tratta.

Essendo la linea Codogno – Mantova a binario unico, è necessario che siano individuati dei punti di incrocio in cui due convogli diretti nelle direzioni opposte possano, appunto, incrociarsi. Nella tratta Ponte Adda – Codogno tempo fa sono stati effettuati lavori di ammodernamento sia della stazione che dei binari, con scambi a 60km/h che permettono il contemporaneo arrivo di un convoglio e la partenza dell'altro in modo veloce. Peccato però che spesso i terni non siano perfettamente sincronizzati e che la stazione di riferimento del luogo sia Ponte Adda, dove i treni diretti effettuano la propria fermata. Questo implica che, oltre alla

fermata passeggeri, a distanza di meno di un chilometro i treni siano costretti a fare un'altra fermata per effettuare l'incrocio. Se non è possibile spostare la stazione di riferimento da Ponte Adda a Pizzighettone, visto che il paese si è sviluppato più nella parte est dell'Adda, rispetto a quella ovest, pensiamo che, con un costo abbastanza contenuto, sia possibile rimettere in funzione il binario 2 nella stazione di Ponte Adda, una volta utilizzato anche per l'accesso al vicino impianto industriale, in modo da spostare gli incroci nella stazione di fermata, evitando quindi una doppia sosta e recuperando minuti importanti sul viaggio.

Relativamente al discorso dell'adeguamento dei Passaggi a Livello in concessione, stiamo ancora attendendo una risposta ufficiale in merito alla situazione dei 21 presenti lungo la tratta Codogno – Mantova su cui RFI doveva effettuare verifiche e valutazioni. Le notizie di corridoio che ci sono arrivate parlando della chiusura di circa il 50% di questi e di lavori di adeguamento della restante parte, onde evitare di dover limitare la velocità in corrispondenza di questi PL, ma non abbiamo ancora la certezza che la direttiva dell'ANSF non debba essere applicata. Questione che inciderebbe in modo pesante sul tempo di percorrenza dei convogli. Sempre in merito ai Passaggi a Livello, siamo dell'idea che debba essere iniziato un piano di progressivo smantellamento di tutti quelli stradali, in modo da aumentare la sicurezza in corrispondenza di questi incroci e di evitare fermi di linea in caso di guasti.

In relazione al progetto di raddoppi selettivi della linea, per rendere più veloce il tragitto dei convogli sulla Mantova – Codogno, in studio in questo momento, vorremmo ribadire quanto già segnalato al Comune di Cremona durante l'incontro di Agosto, dove vorremmo che gli interventi riguardassero anche la tratta ad ovest di Cremona (Cremona – Codogno) e non solo nella tratta ad est, come alcune voci fanno intuire, in quanto su quella tratta si concentra il maggior numero di viaggiatori mentre, nel lato est, gli interventi favorirebbero per lo più il traffico merci che è notevolmente aumentato negli ultimi periodi, iniziando però a dare ulteriori problemi in caso di guasti in linea dei mezzi dedicati alla Cargo.

Stazione di Cremona

Da quando è stato effettuato il raddoppio della tratta Cavatigozzi – Cremona, è stato attuato un "piano di incrocio" nella stazione di Cremona che prevede, in caso di arrivo contemporaneo di treni RegioExpress Mantova – Milano, che i treni diretti a Milano siano attestati sul binario 1, mentre quelli diretti a Mantova siano attestati sul binario 3. Secondo noi sarebbe meglio che fossero i treni più affollati (ovvero nel pomeriggio quelli provenienti da Milano) ad essere attestati sul binario 1, vista anche la non predisposizione di adeguati passaggi per persone con limitate proprietà deambulatorie, ma anche per snellire il flusso di uscita dalla stazione. A tal proposito, visto e considerato che nella stazione di Cremona non sono per il momento in programma lavori di "contenimento degli accessi ai binari" con tornelli o altri sistemi di controllo, siamo a chiedere che il cancello adibito ANCHE al servizio di emergenza posto al binario 1, in corrispondenza del parcheggio delle biciclette, sia aperto dalla mattina alla sera, in modo da evitare inutili imbuto nei corridoi della stazione, visto che anche lì le porte non sono sempre completamente aperte. In occasione di eventi sportivi il cancello è stato aperto per permettere il deflusso di tifosi provenienti a Cremona in treno. Pensiamo possa tranquillamente essere fatto anche per i pendolari.

Sempre in merito alla situazione della stazione di Cremona, oltre agli interventi di adeguamento del binario 1 alle normative che permettono il transito alle persone ipovedenti, pensiamo sia necessario anche intervenire nell'adeguare l'accesso alla banchina dei binari 3 e 4, oltre ai tronchi est ed ovest del binario 3,

per permettere a persone con limitate capacità deambulatorie, ma anche ad anziani o viaggiatori con al seguito bagagli pesanti, in modo da rendere questo passaggio più agevole (ascensori? Tapis-roulant?).

Sarebbe inoltre opportuno poter trovare nuovi spazi coperti e presidiati per il parcheggio di biciclette e ciclomotori. Anche la ciclofficina, già presente, sarebbe utile che fosse funzionante e a servizio dei pendolari e non abbandonata a sé stessa.

Sempre in tema parcheggi, ormai la situazione di quello auto è al collasso. Sarebbe opportuno che, ove possibile, si ripettesse una struttura simile a quella costruita a fianco del parcheggio della stazione dei pullman, anche nel parcheggio dietro il caseggiato che ospita il supermercato Italmark. In merito a quello attuale, sarebbe altresì opportuno verificare l'effettivo utilizzo, onde evitarne l'abuso da parte di persone non pendolari.

Sarebbe opportuno, inoltre, poter far coincidere gli orari di arrivo / partenza dei mezzi di trasporto pubblico di Cremona in funzione degli orari di arrivo / partenza dei principali treni pendolari, verso le varie destinazioni.

Connettività

Pur essendo questo un argomento che potrebbe essere superfluo, siamo convinti che, al giorno d'oggi, la connettività (sia telefonica che internet) sia molto importante. Sia perché permette ai viaggiatori di poter lavorare e quindi recuperare tempo durante il viaggio, sia perché la possibilità di poter eventualmente contattare servizi di emergenza in qualsiasi posto, soprattutto per il discorso sicurezza di cui parleremo a breve, potrebbe aumentare il senso di tranquillità dei viaggiatori ed anche del personale viaggiante. Soprattutto nella tratta Codogno – Cremona, ma anche in zona Lodi e nella tratta Piadena – Mantova, vi sono infatti numerosi “buchi” in cui nessun gestore è riuscito a portare il proprio segnale cellulare. Utilizzando l'infrastruttura già presente di RFI pensiamo sia possibile costruire un sistema di replicazione del segnale che segua il percorso della linea ferroviaria per rendere il segnale continuo e stabile.

Sicurezza

Negli ultimi anni sui nostri convogli, ma anche su quelli che interessano tutto il territorio cremonese, si è ormai radicato un “pendolarismo parallelo” che muove numerose persone verso centri di aggregazione (o luoghi di spaccio, vedi il “bosco di Rogoredo”) formati da persone che non pagano il biglietto, ma soprattutto che fanno della maleducazione il loro vanto. Il personale viaggiante presente a bordo treno (una persona) cerca di fare quello che può, ma comprendiamo anche che senza un valido supporto da parte di personale specializzato in sicurezza abbia le mani legate. Trovarsi ad “affrontare” gruppi che vanno dalle 30 alle 60 persone (a seconda della giornata e di eventuali servizi di intervento effettuati sui treni precedenti) è un problema non solo in merito all'evasione, ma anche di ordine pubblico. Al momento, che noi sappiamo, sui principali treni utilizzati dai pendolari non sono ancora avvenuti episodi di violenza, ma la sopportazione di quanti pagano regolarmente il biglietto o l'abbonamento (ricordiamo che a parte questa “frangia” la linea Mantova – Cremona – Codogno – Milano è una di quelle con il più basso tasso d'evasione) sta arrivando al limite ed episodi di scempio si sono già verificati. Non vorremmo si arrivasse ad episodi violenti prima di metter mano in modo definitivo a questo argomento. A tal proposito vorremmo anche sapere quali sono i limiti che hanno gli addetti alla security di Trenord che, qualche volta, sono presenti a bordo treno, visto che, pare, in caso di invito a scendere dal treno per mancato acquisto del biglietto, pare che il viaggiatore possa rifiutarsi e non possa essere “costretto” nemmeno da questi addetti a interrompere il viaggio.

Materiale rotabile

Questo, purtroppo, è uno degli argomenti più spinosi per diversi motivi. Tempo fa, sulla nostra linea, viaggiavano convogli con 10 carrozze del tipo Media Distanza che garantivano quasi 900 posti a sedere. Poi il passare del tempo, la mancata manutenzione e ammodernamento, le nuove regole che non permettevano l'utilizzo di più di 6 carrozze al singolo personale viaggiante, hanno costretto al cambio con materiale nuovo ma che ha fatto capire da subito la non adeguatezza per tratte di medio-lunga distanza come le nostre. A parte la serie Vivalto 1 che ha sempre sofferto di notevoli problemi, anche la serie 2 del medesimo convoglio non è stata meglio. Per il periodo estivo, questo tipo di convogli è in grado di garantire un impianto di climatizzazione funzionante, a volte anche troppo, ma nel periodo invernale, utilizzando il medesimo impianto, senza un vero impianto di calore, non si riesce ad avere una temperatura accettabile. Inoltre la conformazione delle carrozze non mette a disposizione sufficiente spazio per bagagli e vestiario, costringendo i viaggiatori ad utilizzare il sedile vicino al proprio oppure "occupando" il corridoio, creando difficoltà alle persone che vogliono passare. Inoltre i posti a sedere sono scesi drasticamente (poco meno di 700) creando sovraffollamento già dopo le prime fermate e costringendo numerosi pendolari a viaggiare in piedi. Dopo l'annuncio di acquisto di nuovo materiale rotabile da parte di Regione Lombardia, speravamo di poter risolvere questo problema ma, da quanto appreso, nessun materiale è utilizzabile i viaggi Mantova – Milano. Speriamo quindi che, in un prossimo futuro, si possano trovare materiali in grado di risolvere i problemi da noi evidenziati, permettendo un viaggio decoroso a decine di migliaia di persone.

Orari e collegamenti

La direttrice Milano – Codogno – Cremona – Mantova è una delle poche a non aver ancora completato il cadenzamento orario, con molta parte della giornata servita solo ogni 2 ore, come segnalato anche da Regione Lombardia durante l'ultimo incontro di quadrante, tenutosi a Maggio 2017. Chiediamo pertanto che questo punto inizi ad essere colmato e per questo siamo ad indicare, come segnalato anche da diversi pendolari, la traccia oraria delle ore 9:50 da Mantova verso Milano (con arrivo all'incirca alle ore 11:30), con corsa di ritorno alle ore 13:30.

Sempre riguardo questo punto, segnaliamo che la "coincidenza" tra il regionale 5230 (Cremona 8:21 – Codogno 8:51) e il 20416 (Codogno 8:55 – Milano 9:50) non è sempre possibile per un leggero ritardo del primo e per la troppa distanza tra la fermata del 5230 (binario 1 tronco) e il 20416 (binario 3) che non permette alle persone di poter raggiungere il treno, vedendolo partire. Se è vero che le coincidenze non sono più garantite dal sistema ferroviario, è anche vero che mettere a disposizione un servizio senza poi garantire il funzionamento è un vero spreco. Permettere l'arrivo anticipato del 5230 (vedi anche con la messa a punto del binario di ingresso come indicato in precedenza) o ritardare di un paio di minuti la partenza del 20416, se non addirittura permettere l'arrivo sul binario 1 e non sul tronco, permetterebbe a diversi viaggiatori di avere una soluzione in più a disposizione.

Al fine di servire un numero sempre più crescente di viaggiatori che partono dal nostro territorio per recarsi in zona Greco (università Bicocca e diversi insediamenti produttivi), siamo a chiedere la possibilità che almeno un treno (2648?) all'andata ed almeno uno al ritorno (2661?) possano essere attestati nella stazione di Milano Greco Pirelli, senza per questo modificare tutte le altre tracce orarie.

In tema di velocizzazione della linea e per cercare di risolvere anche parte del problema del sovraffollamento, siamo nuovamente a richiedere la possibilità che almeno 2 collegamenti (2648 e 2661) possano NON effettuare la fermata di Lodi, visto che in quelle fasce orarie non andrebbero a penalizzare i viaggiatori di quella cittadina, avendo numerose altre opzioni da poter utilizzare.

Per quei treni che sono attestati nella stazione di Milano Centrale, si richiede il NON utilizzo dei binari 22 / 23 / 24 per i convogli in arrivo / partenza per il nostro territorio in quanto richiedono più tempo ai viaggiatori per poterci arrivare (con aggiunta di scomodità in caso di persone anziane e/o con difficoltà motorie) ed inoltre non sono debitamente curati (presenza di mozziconi e rifiuti ovunque nel sedime ferroviario).

Inoltre torniamo sul tema delle fermate in territorio mantovano, tagliate un paio di anni fa sui principali collegamenti diretti Milano – Mantova. Il servizio con cambio a favore dei collegamenti link penalizza eccessivamente i viaggiatori e quindi torniamo a chiedere il reintegro delle fermate a Bozzolo – Marcaria – Castellucchio.

Conclusioni

Come potete vedere, abbiamo provato a riassumere in queste pagine i numerosi problemi che i pendolari del sud Lombardia si trovano di fronte quasi quotidianamente, dando però anche delle possibili soluzioni, in modo da poter essere propositivi. Molte delle cose indicate possono essere affrontate nel brevissimo periodo e senza eccessivi investimenti. Altri richiedono un minimo sforzo economico e possono comunque essere risolti in un tempo ragionevolmente breve. Per altre siamo consapevoli che i tempi siano necessariamente più lunghi, ma iniziare a parlarne oggi, ci permette di poter mettere una data non così lontana anche a questi possibili progetti.

Restiamo in attesa di avere, quindi, un riscontro alla presente, a valle degli incontri che avrete nel prossimo futuro.

Per Comitato inOrario
Casoni Matteo

Per UTP Lombardia
Andrea Bertolini