

Caldo e treni, è una emergenza inattesa e imprevedibile?

Appena le temperature arrivano sui 30 gradi, valore per nulla strano in estate, cominciamo i patimenti. Treni che non vanno e soprattutto carrozze invivibili.

Ora, sappiamo benissimo che parte della flotta è datata e in via di sostituzione, segnaliamo peraltro che non sono infrequenti i guasti di ogni genere e segnatamente all'impianto di aria condizionata anche al materiale rotabile più recente, ma non possiamo nascondere il sospetto che la causa principale della climatizzazione fuori uso sia una insufficiente manutenzione che controlli se gli impianti sono carichi, se i compressori funzionano o anche, semplicemente, se gli scarichi dell'acqua di condensa sono puliti per evitare che piova sulla testa dei viaggiatori.

E' troppo pretendere che all'avvicinarsi dell'estate vengano fatti i dovuti controlli e interventi?

Non vorremmo però che queste ripetute difficoltà sul materiale rotabile nascondessero un'altra importante situazione che non accenna a migliorare, anzi dà sensibili segni di peggioramento.

Ci riferiamo alla circolazione dei treni dove la maggior responsabilità è del gestore dell'infrastruttura e segnatamente di RFI.

Intanto registriamo il permanere di un elevato numero di guasti che anche più volte al giorno coinvolgono diverse tratte della rete determinando blocchi o rallentamenti della circolazione. Passaggi a livello che si guastano, magari sempre gli stessi per mesi e mesi, o guasti agli impianti di stazioni nevralgiche per la circolazione dei treni.

Inoltre notiamo che molto spesso la circolazione è penosamente rallentata, con lunghe tratte percorse a 30 Km/ora e anche meno. Frequenti soste all'ingresso dei nodi, spesso protratte per minuti, a volte per decine di minuti, come se ci fosse una strutturale incapacità a gestire un intenso traffico metropolitano e suburbano dove le occasioni di perditempo, se non risolte con opportuni interventi infrastrutturali e di gestione, si presentano frequentemente e continuamente nella circolazione.

Ci chiediamo quando passeremo dalle promesse delle slide a concreti risultati.

La mole di lavori programmati in questi mesi, e segnatamente ad agosto 2019, sarà solo fonte di disagi o inizierà a prefigurare una ferrovia più moderna ed efficiente al passo con le crescenti esigenze del territorio?

Ce lo chiediamo da tempo, le risposte ancora non si vedono.

COMITATO PENDOLARI GALLARATE MILANO

COMITATO VIAGGIATORI TRENORD NODO DI SARONNO

PENDOLARI DELLA ARONA DOMOSSOLA MILANO

ASSOCIAZIONE MI.MO.AL

S7 BESANINO

COMITATO VIAGGIATORI S9/S11

COMITATO PENDOLARI DEL MERATESE

COMITATO PENDOLARI COMO

COMITATO PENDOLARI LECCO COMO

COMITATO MILANO ASSO

SBIANCALAFRECCIA

COMITATO PENDOLARI BERGAMASCHI

COMITATO PENDOLARI DI ROMANO

COMITATO BRESCIA CREMONA

COORDINAMENTO PROVINCIALE PAVESI

COMITATO PENDOLARI S6 MILANO NOVARA

COMITATO PENDOLARI CREMASCHI

ASSOCIAZIONE PENDOLARI NOVESI

MARCO LONGONI – UTP.

I RAPPRESENTANTI DEI VIAGGIATORI