

# **RIUNIONE PENDOLARI CONTRO LE INEFFICIENZE DI TRENORD, TRENITALIA, REGIONE LOMBARDIA E REGIONE PIEMONTE**

**Arona 25 ottobre 2014  
Comune di Arona – Aula Magna**

**10:00 Saluti, Presentazione**

Gianni Bertone – Coordinamento Pendolari della tratta Domodossola-Arona-Milano e Novara-Arona

**10.15 Le Problematiche sulla tratta Novara-Arona**

Anna Maria Casiraghi – Coordinamento Pendolari della tratta Domodossola-Arona-Milano e Novara-Arona

**10.30 Le Problematiche sulla tratta Domodossola-Arona-Milano**

Lisa Tamaro - Coordinamento Pendolari della tratta Domodossola-Arona-Milano e Novara-Arona

**10.45 Tavola Rotonda**

Moderatore: Gianni Bertone - Coordinamento Pendolari della tratta Domodossola-Arona-Milano e Novara-Arona

**11.15 Presentazione delle strategie e delle azioni specifiche per tratta**

Lisa Tamaro Coordinamento Pendolari della tratta Domodossola-Arona-Milano e Novara-Arona

**11.30 Conclusioni**

Gianni Bertone Coordinamento Pendolari della tratta Domodossola-Arona-Milano e Novara-Arona

**11.45 Saluti finali**

Anna Maria Casiraghi - Coordinamento Pendolari della tratta Domodossola-Arona-Milano e Novara-Arona e Novara-Arona

# RIUNIONE PENDOLARI CONTRO LE INEFFICIENZE DI TRENORD, TRENITALIA, REGIONE LOMBARDIA E REGIONE PIEMONTE

Arona 25 ottobre 2014  
Comune di Arona – Aula Magna

## Le Problematiche sulla tratta Novara-Arona

A dicembre del 2013 assieme ad altri pendolari abbiamo assistito alla chiusura della Linea Novara-Luino che ha portato un aumento (sulla tratta Novara-Arona) del numero di pendolari. Da questo momento, e a causa di numerosi articoli su altre tratte e voci sulla nostra, abbiamo cominciato a preoccuparci sul futuro della Novara-Arona fino a discutere sull'eventuale ipotesi di chiusura della nostra linea.

La prima idea che c'è venuta è stata quella di creare un gruppo su Facebook (Amici Pendolari della tratta Novara-Arona) per riuscire a discutere e confrontarci sul servizio offerto da Trenitalia e Regione Piemonte.

In data 9 maggio 2014 la Provincia di Novara – Settore Trasporti ha convocato una riunione invitando tutti i Comuni della tratta Novara-Arona.

Durante questo incontro, a cui erano presenti il Sindaco di Borgoticino, l'Assessore Peverelli di Arona ed il tecnico di Varallo Pombia, ci siamo visti imporre, senza alcuna possibilità di modifica, i nuovi orari della tratta Novara-Arona che sono così entrati in vigore il 15 giugno scorso.

L'unica cosa su cui avevamo ottenuto una promessa da parte di Regione Piemonte e Trenitalia era che mettessero dei treni adeguati al numero di pendolari.

Ovviamente questo non è stato e, nonostante l'incontro avvenuto ai primi di luglio presso la Provincia di Verbania in presenza dell'Assessore Regionale Balocco e del Vicepresidente della Regione Reschigna con il loro staff, **NON E' CAMBIATO NULLA.**

Ma vediamo nel dettaglio quali sono le problematiche:

- sono state tagliate delle corse: al mattino (prima del 15 giugno) ce ne erano 3 adesso ce ne sono 2 ma con treni inadeguati al numero di pendolari;
- il problema treni inadeguati al numero di pendolari sussiste anche per altre corse e questo è dovuto al fatto (fonte Agenzia per la Mobilità metropolitana del Piemonte AMM) che le banchine delle stazioni sono troppo corte.
- Nei giorni festivi i treni sulla tratta Novara-Arona fermano solo a Oleggio e Borgoticino e le altre fermate Dormelletto, Marano Ticino, Pombia, Bellinzago Novarese non hanno un servizio di trasporto ferroviario.

- Fino allo scorso anno, vantavamo addirittura un treno che, mentre nel mese di agosto partendo da Domodossola giungeva fino ad Albenga, durante il resto dell'anno partiva da Domodossola per giungere direttamente a Torino. Ora non c'è più un treno diretto che colleghi Domodossola con Torino!
- Il servizio attualmente offerto da Regione Piemonte ha delle ricadute sul trasporto su gomma. Il servizio di autolinee gestito dalla Provincia di Novara (fonte Uff Trasporti Provincia di Novara) lamenta pullman (delle corse del mattino verso Novara) sempre super affollati, nonostante abbiano messo pullman più capienti; anche il pullman delle 13.ca da Novara verso Arona (messo dalla Provincia di Novara a seguito del taglio con i nuovi orari) risulta sempre affollato.
- I prezzi sono aumentati: l'Abbonamento Annuale Novara-Arona che nel 2011 costava € 545, quest'anno è arrivato a costare € 747: c'è stato un aumento del 37% nell'arco di 3 anni
- L'ultimo Bonus per i ritardi è stato dato per i ritardi dell'anno 2012 e ad oggi non c'è certezza che venga erogato per i ritardi del 2013;
- i treni su cui viaggiamo offrono una qualità bassa per quanto concerne la pulizia, non solo delle pavimentazioni, ma dei sedili stessi;
- L'esterno delle carrozze se non è rovinato per usura o sporcizia è pieno di graffiti (dovuti a vandalismo) che in molti casi impediscono che i passeggeri vedano attraverso i vetri dei finestrini.
- in caso debbano essere date informazioni ai passeggeri spesso il capotreno è costretto a passare di vagone in vagone, oppure (pensando che i sistemi di comunicazione sonora funzionino) non passa neppure e di conseguenza solo una parte del treno riceve le comunicazioni.
- Ovviamente lo stato di degrado dei treni si riscontra anche nelle stazioni. L'ultima stazione ad essere stata chiusa è quella di Borgoticino ma si prospetta (a quanto ci riferisce il personale Trenitalia) anche la chiusura della stazione di Oleggio.
- RITARDI
  - o Mese Agosto
    - Ogni giorno ci sono 14 corse (7 Arona → Novara; 7 Novara → Arona)
    - Percentuale treni con ritardo > 5minuti 16.6% ca.
    - Percentuale di puntualità 0-5 minuti 83.4% ca.
  - o Mese Settembre (di questo mese si deve precisare che il 15 settembre è cominciato l'anno scolastico)
    - Percentuale treni con ritardo > 5minuti 18% ca.
    - Percentuale di puntualità 0-5 minuti 82% ca.
  - o Mese Ottobre

Analizzando i primi 20 giorni

Percentuale treni con ritardo > 5minuti 18.9 %

Percentuale di puntualità 0-5 minuti 81.1%

Certo è che se lo standard che dichiarano è questo

### *Standard*

Anno	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Standard minimo 0-5'	89,5%	90,0%	90,5%	91,0%	91,5%	92,0%
Valore obiettivo 0-5'	91%	91,5%	92%	92,5%	93%	93,5%

A nostro parere non è rispettato

## **Le Problematiche sulla tratta Domodossola-Arona-Milano**

### **LINEA MILANO – ARONA – DOMODOSSOLA**

La nostra linea, come tutti sapete, è una linea che attraversa due regioni: Lombardia e Piemonte e questo rende tutto oltremodo complicato. La normativa di riferimento ed i soggetti coinvolti sono radicalmente diversi, nonostante il materiale rotabile sia lo stesso da Domodossola a Milano.

Da Domodossola ad Arona ci troviamo ad interagire con Regione Piemonte e con Trenitalia.

Da Arona a Milano, si interagisce con Regione Lombardia e dobbiamo fare riferimento al contratto di servizio tra Regione Lombardia e Trenord.

Le problematiche della nostra linea purtroppo sono note a tutti noi pendolari ma le riassumerò brevemente per renderle note ai numerosi amministratori comunali oggi intervenuti.

#### **1) INADEGUATEZZA DEL MATERIALE ROTABILE**

Il materiale rotabile è totalmente inadeguato.

Spesso è costituito da treni risalenti agli anni 80, senza aria condizionata e con un numero di vagoni insufficiente rispetto ai pendolari fruitori del servizio.

Recentemente Trenord ha aggiunto del materiale nuovo, i cosiddetti Vivalto, ma questi treni sono dotati al massimo di tre carrozze e spesso la gente è costretta a fare il viaggio in piedi.

La responsabilità di tutto ciò è ascrivibile a Trenord.

Dal canto suo Regione Lombardia ha un potere di controllo sul materiale rotabile.

Questo potere le è riconosciuto dal contratto di servizio stipulato con Trenord ed in vigore fino al 31.12.2014.

A Regione Lombardia infatti è riconosciuto oltre ad un monitoraggio della situazione anche un potere ispettivo da esercitare con proprio personale.

Da Giugno 2014 in poi il numero delle carrozze è stato ampiamente ridotto nonostante il flusso dei fruitori del servizio sia rimasto costante se non leggermente aumentato.

Tale variazione, da contratto, può essere fatta solo con il consenso di Regione Lombardia.

Delle due l'una o Regione Lombardia non è a conoscenza di tale riduzione di carrozze (ed allora è responsabile per omissione di controllo) oppure Regione Lombardia ne è a conoscenza ed allora è comunque responsabile quanto Trenord.

## **2) TRENI COSTANTEMENTE IN RITARDO**

La situazione tragica è sotto gli occhi di tutti ma è bene riassumerla brevemente, anche per tutti quegli amministratori locali oggi presenti.

I dati riportati sono stati desunti dalle comunicazioni ufficiali di Trenord e considerano i treni che viaggiano con almeno 5 minuti di ritardo.

Nel mese di Settembre su 1.356,00 convogli totali, il 25 % di essi ha viaggiato in ritardo.

Tale percentuale sale al 30% per i primi quindici giorni di ottobre.

### **Mese di SETTEMBRE E OTTOBRE 2014**

<b>Mese</b>	<b>Convogli totali</b>	<b>Convogli in ritardo</b>	<b>% treni in ritardo</b>	<b>Minuti di ritardo</b>
<b>Settembre</b>	1.356	339	25%	3543 ( 59 h)
<b>1-15 Ottobre</b>	678	200	30%	1996 ( 33h)

Analizzando questi dati non c'è persona che non si renda conto che dal mese di Agosto 2014 fino ad oggi la situazione dei ritardi è andata sempre peggiorando.

## **3) INADEGUATEZZA DEL SERVIZIO E BONUS**

Dai dati sopra analizzati emerge con tutta chiarezza l'inaffidabilità del servizio offerto da Trenord.

Sia Regione Piemonte sia Regione Lombardia erogano ai pendolari, nel caso di un mancato rispetto dell'indice di affidabilità del servizio, un bonus che però è diverso nell'importo e nella modalità di erogazione.

### **a) BONUS EROGATO DA REGIONE LOMBARDIA**

A fronte di ciò la Regione Lombardia, così come previsto dal contratto di servizio, nel corso del 2014 ha erogato il cosiddetto Bonus.

Il bonus è un indennizzo contrattualmente predeterminato che Regione Lombardia eroga quando l'indice di affidabilità dei treni supera la soglia del 5 %

L'indice di affidabilità è calcolato mensilmente per ciascuna direttrice e tiene conto dei ritardi superiore a 5 minuti e dei treni soppressi totalmente e non sostituiti con bus, attraverso un sistema di calcolo molto complicato e che per questo non starò qua ad illustrare.

Il superamento dell'indice di affidabilità da diritto, il terzo mese successivo a quello del superamento, ad uno sconto sull'abbonamento del mese successivo pari al 30%.

A titolo esemplificativo se ad Ottobre 2013 fosse stato superato l'indice di affidabilità, il bonus sarebbe stato erogato a Gennaio 2014.

Ebbene nel corso del 2014 su 11 mesi (considerando da Novembre 2013 ad oggi) Regione Lombardia ha erogato per ben 8 mesi il bonus.

In particolare da Giugno 2014, ovvero con l'introduzione dei nuovi orari, la situazione è andata via via peggiorando come risulta dai dati ufficiali di Trenord.

Dall'archivio storico di Trenord risulta che:

<b>Mese riferimento</b>	<b>indice di affidabilità</b>	<b>erogazione bonus</b>	<b>mese erogazione</b>
OTTOBRE 2013	4,85%	NO	
NOVEMBRE 2013	7,03%	SI	FEBBRAIO 2014
DICEMBRE 2013	6,01%	SI	MARZO 2014
GENNAIO 2014	5,88%	SI	APRILE 2014
FEBBRAIO 2014	6,35%	SI	MAGGIO 2014
MARZO 2014	5,06 %	SI	GIUGNO 2014
APRILE 2014	4,29%	NO	
MAGGIO 2014	4,72%	NO	
GIUGNO 2014	5,69%	SI	SETTEMBRE 2014
LUGLIO 2014	5,31%	SI	OTTOBRE 2014
AGOSTO 2014	5,43%	SI	NOVEMBRE 2014

### **b) BONUS EROGATO DA REGIONE PIEMONTE**

La Regione Piemonte eroga un bonus una volta all'anno calcolato sui mesi in cui Trenord non ha garantito l'indice di affidabilità. Tale bonus è pari circa al costo di un abbonamento mensile.

### **DIFFERENZIAZIONE DI TRATTAMENTO TRA BONUS REGIONE LOMBARDIA E REGIONE PIEMONTE**

Come abbiamo detto Regione Lombardia, al superamento della soglia, eroga mensilmente un bonus pari al 30%, mentre Regione Piemonte eroga un bonus annuale pari ad una mensilità.

Risulta evidente una disparità di trattamento tra pendolari che utilizzano la stessa linea, che subiscono gli stessi disagi, e tutto questo solo per il fatto che sono residenti nella tratta da Arona a Domodossola.

Quest'anno infatti chi ha potuto usufruire del bonus della Regione Lombardia ha ottenuto un indennizzo mensile pari a € 27,00 e dunque ad oggi un indennizzo totale di € 216 calcolati da Novembre 2013 (€ 27,00 x 8 mesi) mentre per i pendolari che viaggiano da Arona a Domodossola l'importo è nettamente inferiore.

A titolo esemplificativo un abbonamento mensile da Verbania a Milano costa € 114,70 mentre da Premosello ad Arona è pari ad € 89,50.

Pertanto il pendolare di Verbania, che subisce gli stessi ritardi del pendolare che da Arona si reca a Milano avrà diritto ad un rimborso pari a € 114.0 annuali mentre se fosse stato applicato il criterio lombardo avrebbe avuto diritto ad € 273,60.(€ 34,20 x 8 mesi)

Del pari un pendolare che sale a Premosello e scende ad Arona percepirà un rimborso pari ad € 89,50 mentre se si fosse applicato il sistema del Bonus della Lombardia avrebbe percepito € 214,80 (€ 26,85 x 8 mesi)

Le problematiche delle due linee che vanno dai treni obsoleti ai ritardi costanti sono pertanto comuni.

## **Presentazione delle strategie e delle azioni specifiche per tratta**

### **SOLUZIONI PER LA LINEA NOVARA – ARONA**

1) Per il momento il numero esiguo di pendolari non ci permette ad oggi la costituzione di un Comitato ma non si esclude che ciò possa avvenire in seguito.

L'intenzione ad oggi è di redigere una lettera aperta, sottoscritta da pendolari e Amministrazioni che intendano partecipare attivamente al progetto, a Rete Ferroviaria Italiana RFI, affinché la stessa intervenga per migliorare le situazioni degradate di molte delle stazioni della linea.

2) Interagire direttamente con Regione Piemonte per indurre la stessa a riconoscere il bonus relativo al 2013 ed attualmente non ancora erogato e per indurre Regione Piemonte a deliberare un bonus mensile invece che annuale.

3) Inoltre verrà fatta una lettera da far sottoscrivere agli Amministratori Comunali nella quale verranno presentate le nostre richieste a Regione Piemonte e Trenitalia per

migliorare il servizio (per quanto concerne puntualità, pulizia e capienza dei treni) e soprattutto per richiedere che ci venga riconosciuto il bonus per i ritardi relativi all'anno 2013.

## **SOLUZIONI PER LA LINEA DOMODOSSOLA – ARONA – MILANO**

### **1) COSTITUIRE UN COMITATO.**

Il **Comitato** è un ente, previsto dall'ordinamento giuridico italiano, che persegue uno scopo altruistico, generalmente di pubblica utilità, ad opera di una pluralità di persone che, non disponendo dei mezzi patrimoniali adeguati, promuovono una pubblica sottoscrizione per raccogliere i fondi necessari a realizzarlo.

La costituzione di un comitato necessita della redazione di un atto costitutivo e di uno statuto la cui bozza è già stata preparata.

Successivamente verrà indetta un'assemblea a cui i pendolari che vogliono costituire il Comitato dovranno partecipare.

In occasione di questa assemblea verrà eletto un Presidente ed un Consiglio Direttivo .

La costituzione di un Comitato, per ora prevista solo per la linea Domodossola-Arona-Milano ma che in un futuro non la si esclude anche per la linea Arona-Novara, ci permetterà:

- A) di agire in modo più vincolante nei confronti di Regione Lombardia e Trenord e Regione Piemonte.
- B) di attivarci per riuscire ad avere migliori condizioni di viaggio e maggiore potere contrattuale per la ridefinizione degli orari (compreso l'aumento dei treni che fermano a Premosello Chiovenda).  
Per quanto riguarda la fermata di Premosello ciò (l'aumento dei treni che fermano in questa stazione) ad oggi non è avvenuto per sola responsabilità della Regione Piemonte, nonostante le assicurazioni forniteci nell'incontro del 9 Luglio 2014 a Verbania direttamente dall'assessore Francesco Balocco, dall'allora Presidente della Provincia di Verbania e dal suo staff.
- C) di attivarci per fare in modo che nel frattempo gli orari che ci sono vengano rispettati.
- D) di attivarci come Comitato per far ottenere lo stesso trattamento a tutti i pendolari della linea indipendentemente se siano cittadini Piemontesi o Lombardi: In particolare ci attiveremo per far sì che anche i cittadini Piemontesi abbiano un bonus mensile così come previsto dagli accordi stipulati tra Trenord e Regione Lombardia.

- 2) **AGIRE GIUDIZIALMENTE NEI CONFRONTI DI TRENORD** per inadempimento contrattuale derivante dal contratto di trasporto stipulato con i passeggeri (ritardi costanti e treni sovraffollati ai limiti della sicurezza per le persone - tutto ciò ampiamente documentato)



Per poter agire giudizialmente e per far sì che la nostra azione giudiziaria abbia un certa rilevanza nelle aule giudiziarie è necessario che ci sia un'adesione rilevante di pendolari, almeno 150. Per far fronte ai costi della giustizia è necessario un versamento di almeno € 5.

Il prossimo "appuntamento" riguarderà perciò la Convocazione dell'Assemblea per il Comitato pendolari Domodossola-Arona-Milano e, ovviamente, questa Assemblea sarà aperta anche ai pendolari della tratta Novara-Arona

# **Amministrazioni Comunali e Provinciali che hanno confermato la loro presenza**

## **Tratta Novara-Arona**

Arona (NO)  
Borgo Ticino (NO)  
Bellinzago Novarese (NO)  
Castelletto Sopra Ticino (NO)  
Divignano (NO)  
Marano Ticino (NO)  
Novara (NO)  
Oleggio Castello (NO)  
Pombia (NO)

Presidenza Provincia di Novara

## **Tratta Domodossola-Arona-Milano**

Belgirate (VB)  
Brovello Carpugnino (VB)  
Dormelletto (NO)  
Inverio (NO)  
Lesa (NO)  
Massino Visconti (NO)  
Meina (NO)  
Nebbiuno (NO)  
Premosello Chiovenda (VB)  
Ranco (VA)  
Sesto Calende (VA)  
Stresa (VB)  
Verbania (VB)  
Vergiate (VA)

Presidenza Provincia di Verbania