

IL SERVIZIO FERROVIARIO LOMBARDO FUNZIONA?

LE PROPOSTE DI CGIL, FILT, FEDERCONSUMATORI, UDU, RDSM



IL SERVIZIO FERROVIARIO LOMBARDO FUNZIONA?

LE PROPOSTE DI CGIL, FILT, FEDERCONSUMATORI, UDU, RDSM



I RISULTATI

**11.314 risposte
in due mesi**

IL SERVIZIO FERROVIARIO LOMBARDO FUNZIONA?

LE PROPOSTE DI CGIL, FILT, FEDERCONSUMATORI, UDU, RDSM



CAPITOLO 1

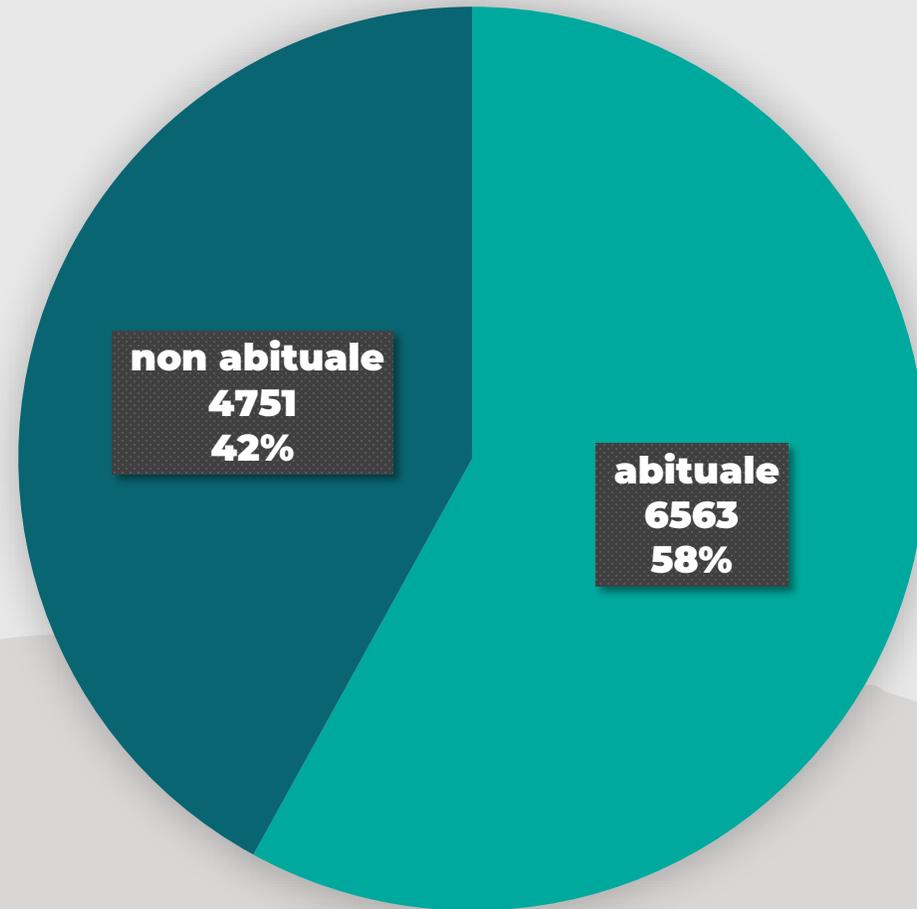
identikit di chi usa Trenord

IL SERVIZIO FERROVIARIO LOMBARDO FUNZIONA?

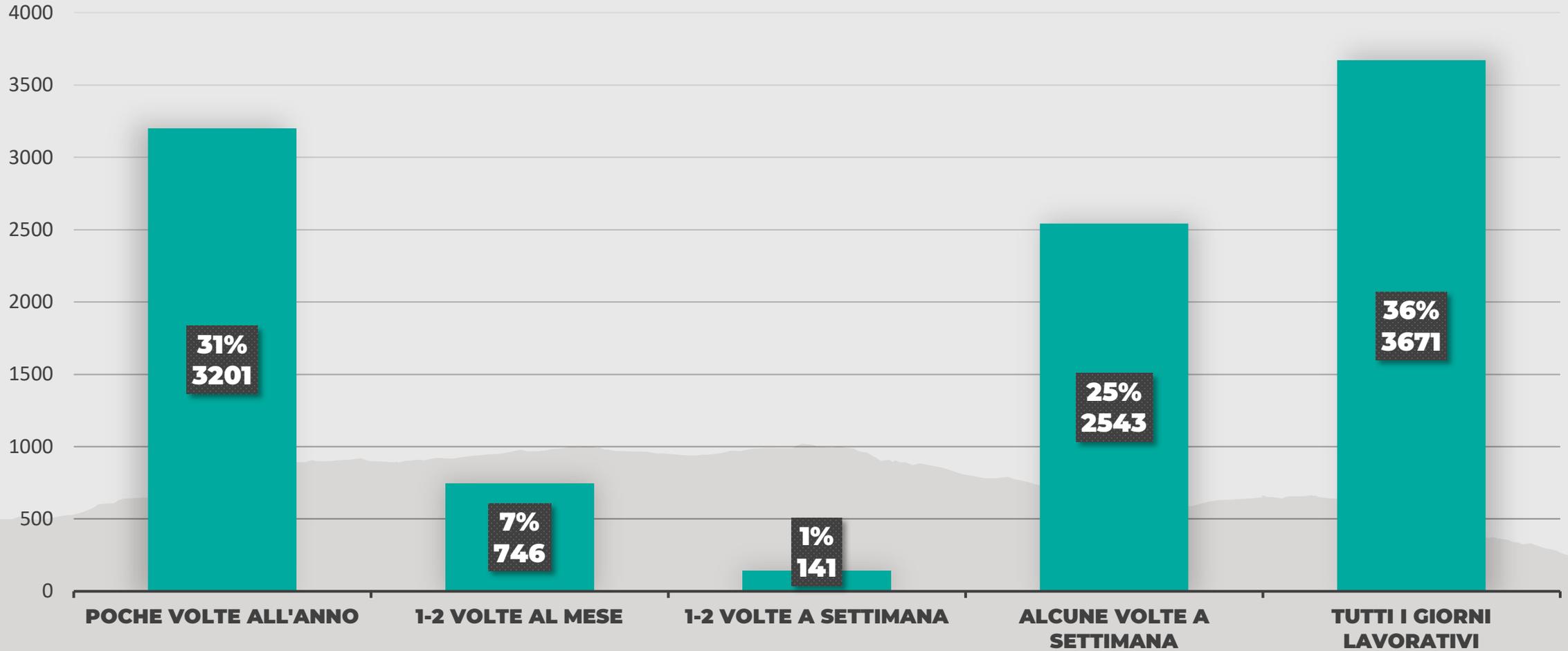
LE PROPOSTE DI CGIL, FILT, FEDERCONSUMATORI, UDU, RDSM



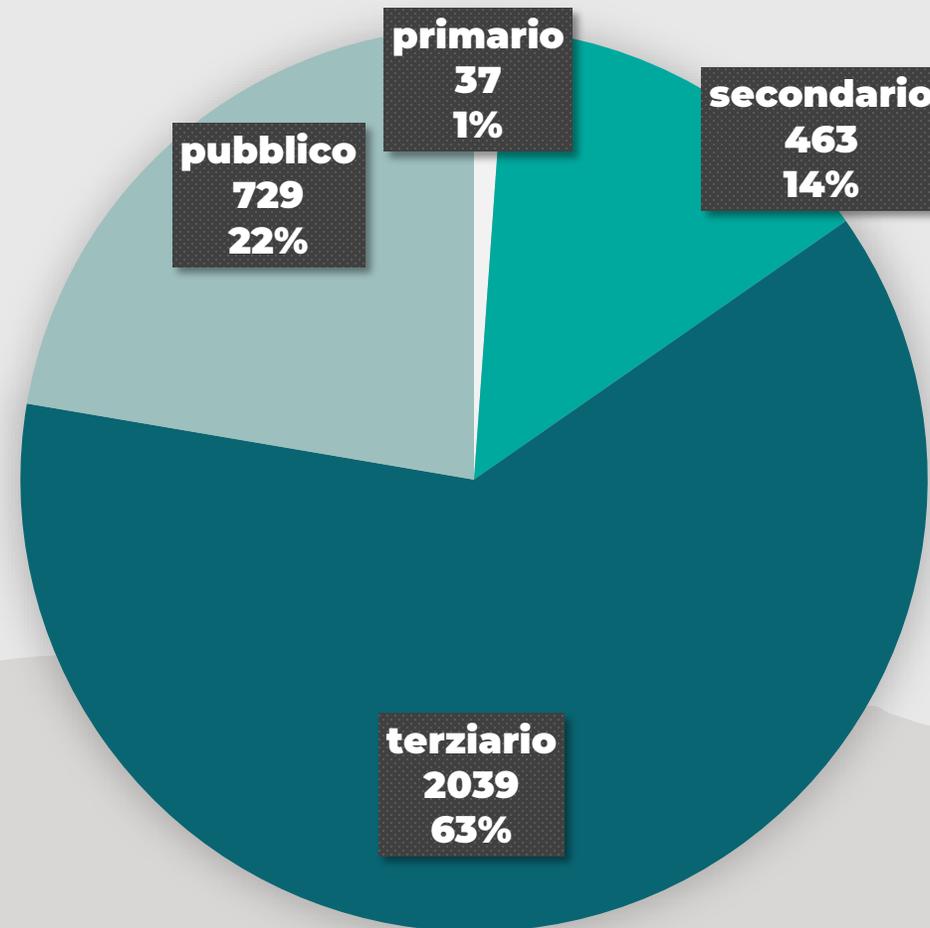
UTILIZZO TRENORD



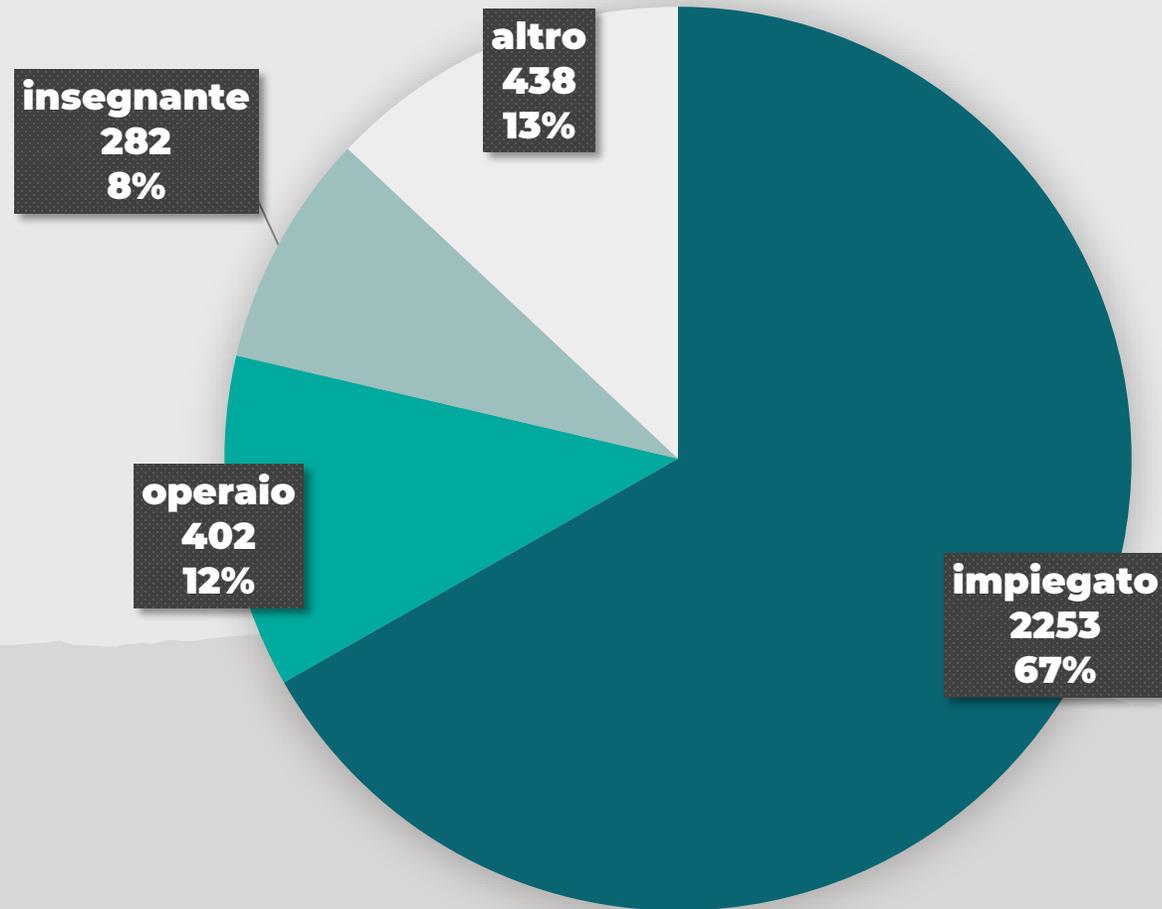
FREQUENZA UTILIZZO



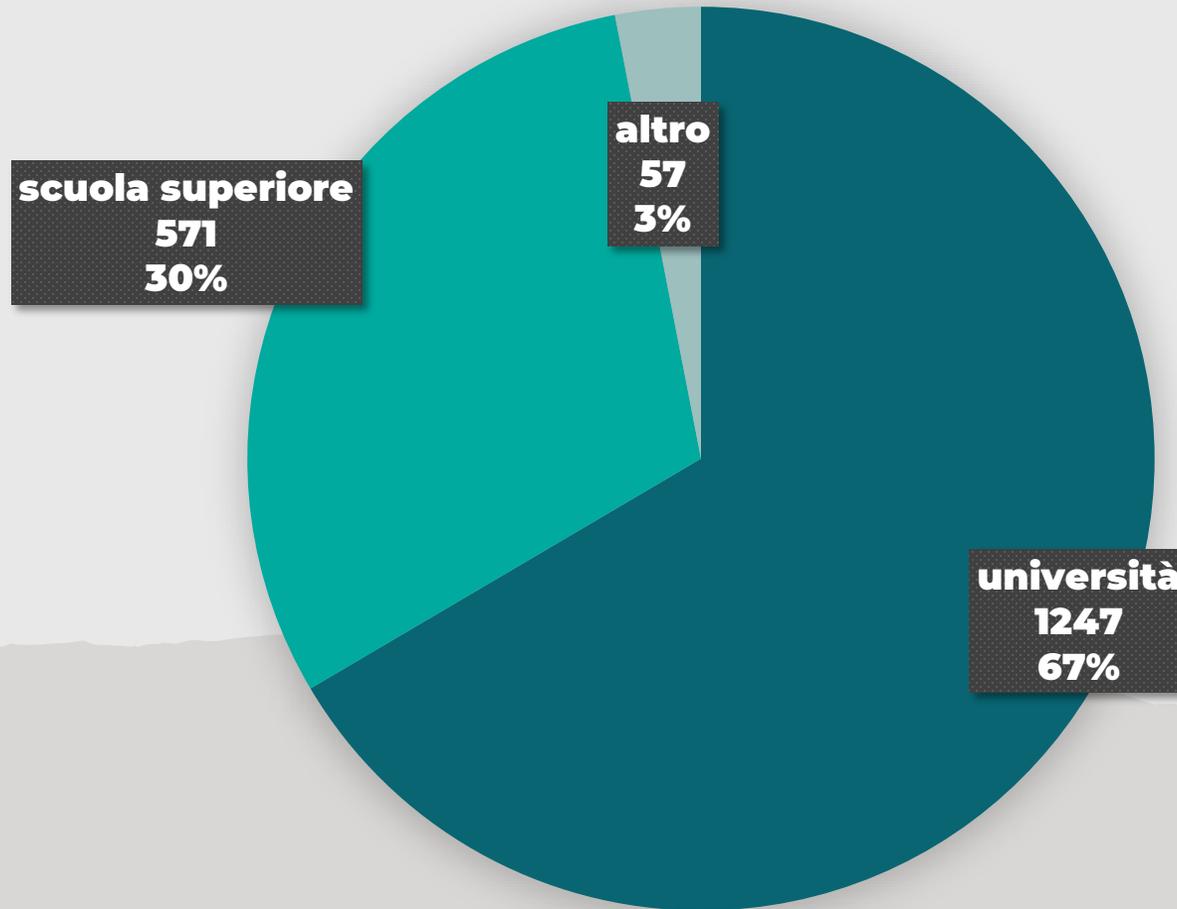
SETTORE LAVORATIVO



TIPOLOGIA LAVORO



SCUOLA O UNIVERSITÀ



IL SERVIZIO FERROVIARIO LOMBARDO FUNZIONA?

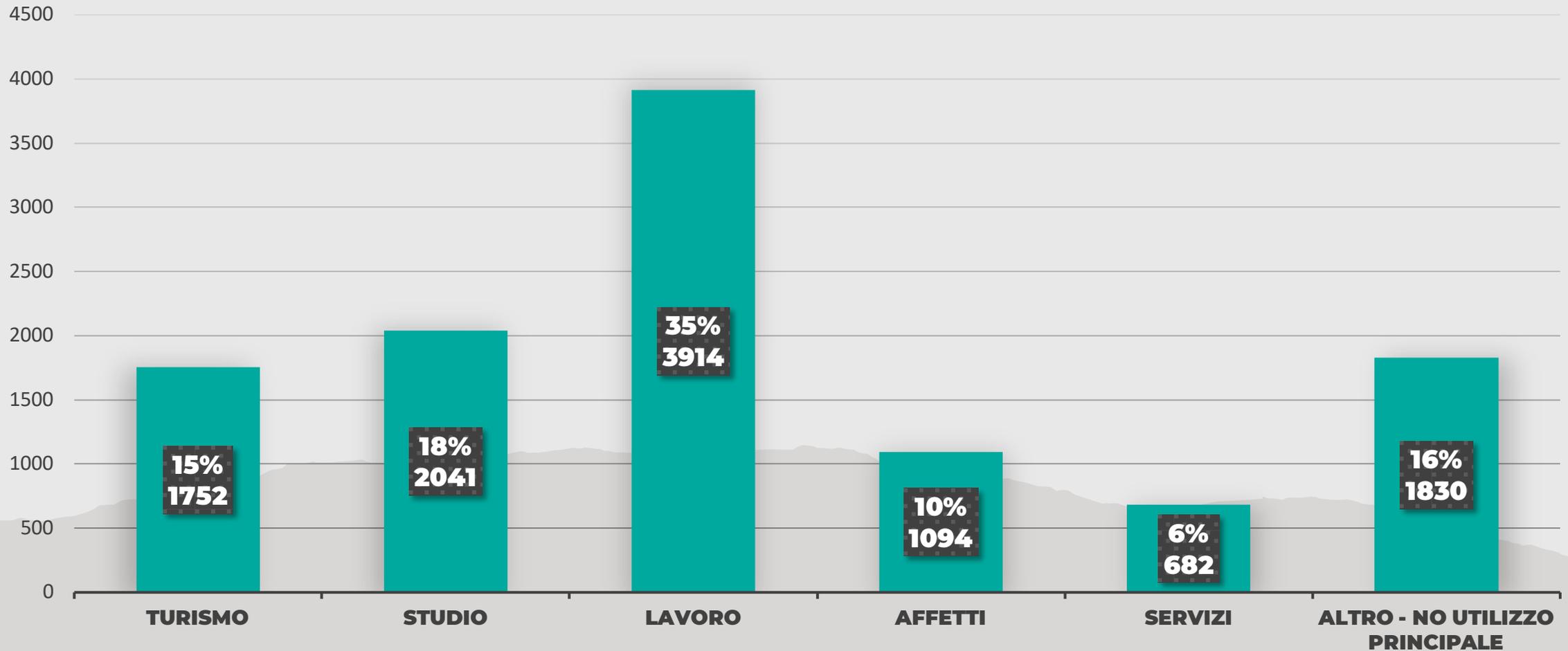
LE PROPOSTE DI CGIL, FILT, FEDERCONSUMATORI, UDU, RDSM



CAPITOLO 2

analisi degli spostamenti

MOTIVAZIONE SPOSTAMENTI

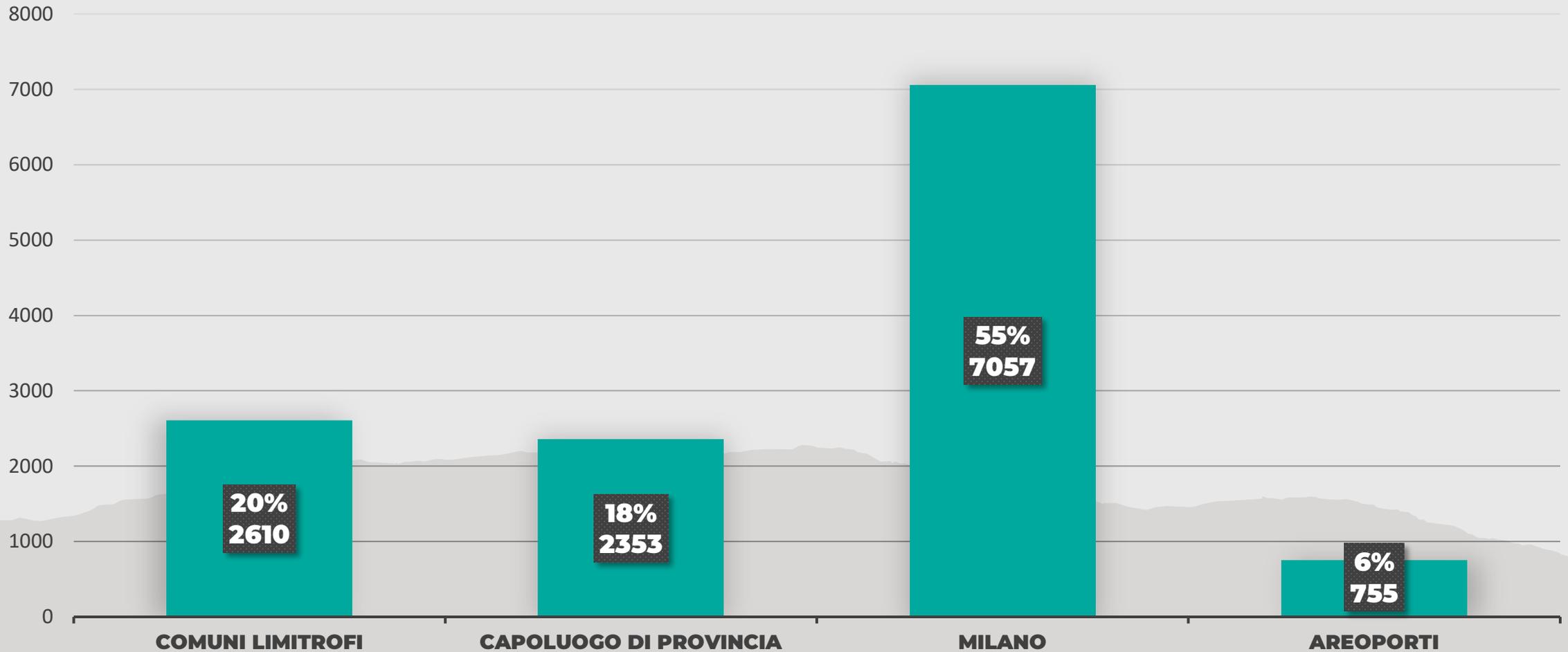


IL SERVIZIO FERROVIARIO LOMBARDO FUNZIONA?

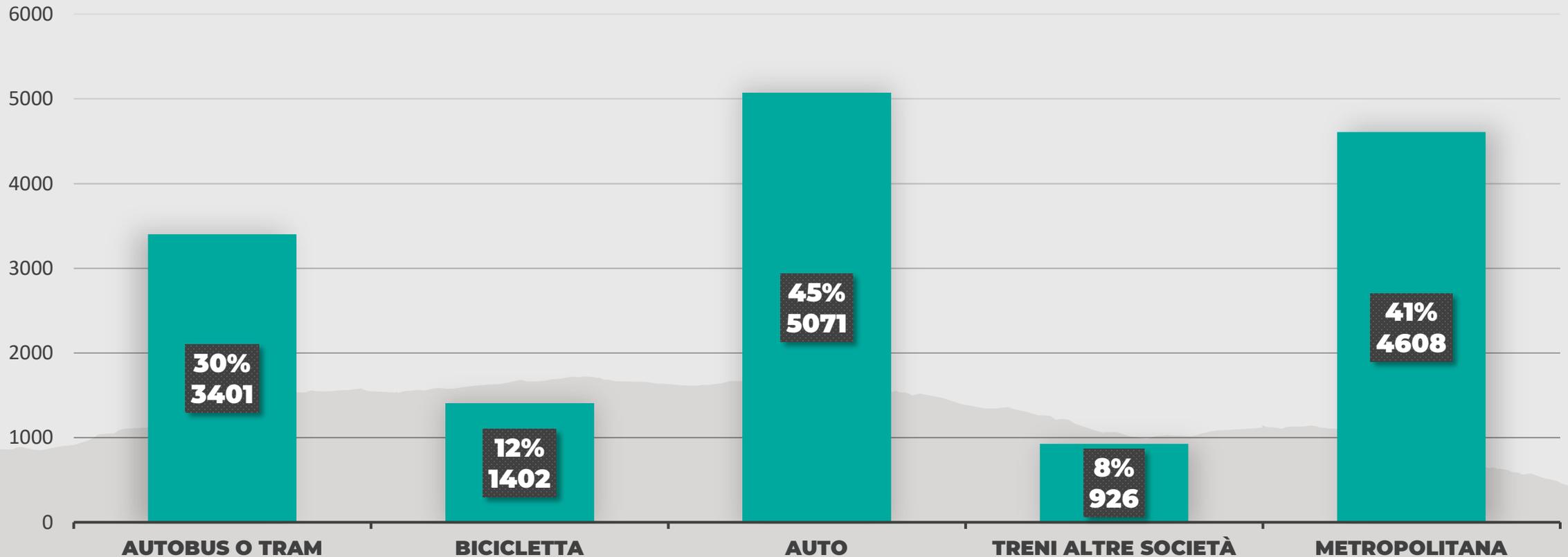
LE PROPOSTE DI CGIL, FILT, FEDERCONSUMATORI, UDU, RDSM



DESTINAZIONE ABITUALE

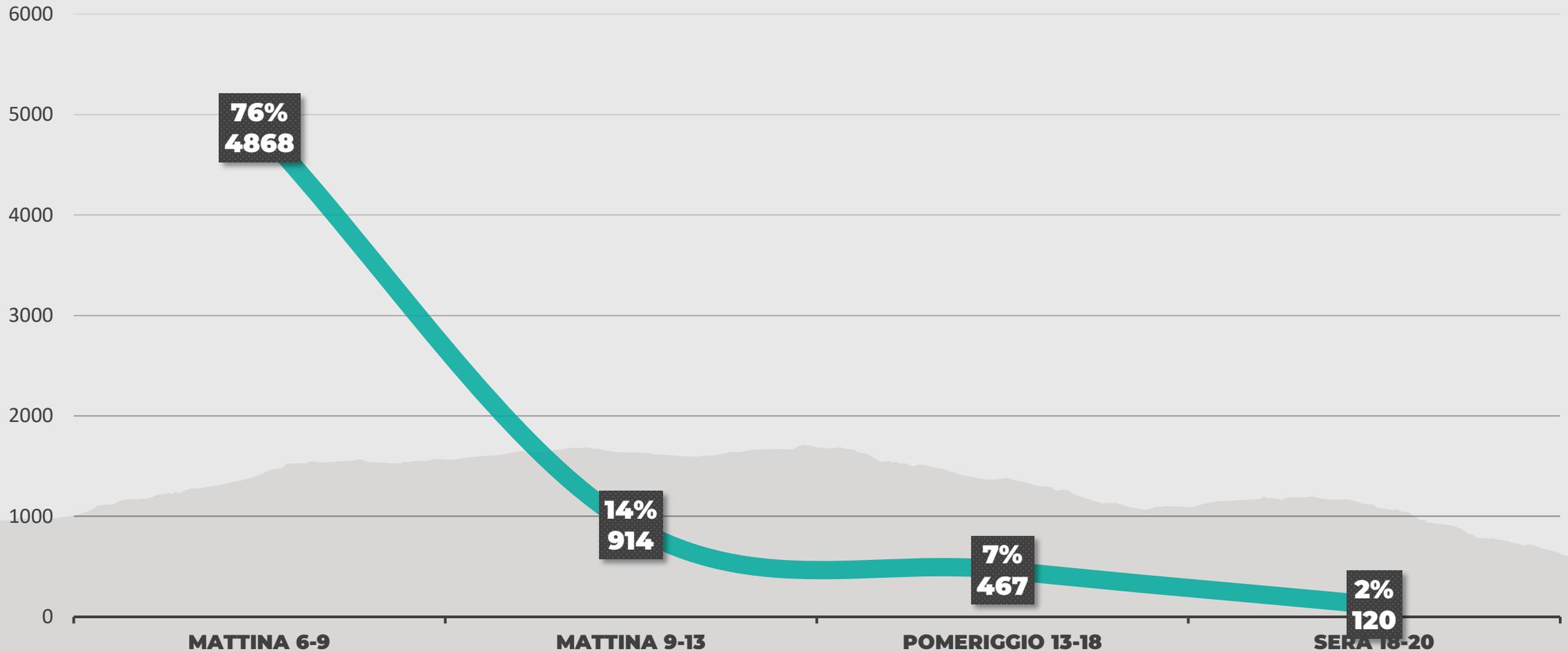


UTILIZZO ALTRI MEZZI IN COMBINAZIONE

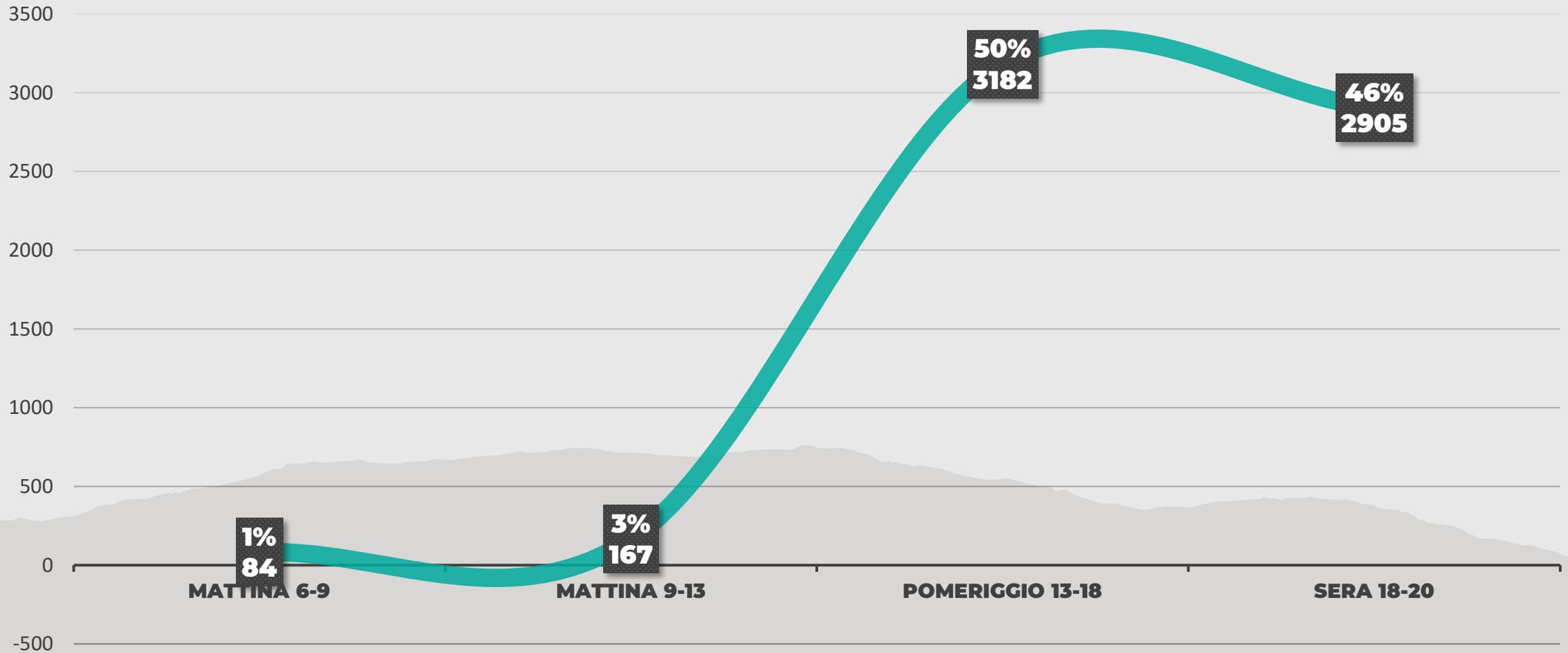


*Ogni partecipante poteva selezionare più di una risposta

PARTENZA ABITUALE



RITORNO ABITUALE



IL SERVIZIO FERROVIARIO LOMBARDO FUNZIONA?

LE PROPOSTE DI CGIL, FILT, FEDERCONSUMATORI, UDU, RDSM



CAPITOLO 3

la valutazione del servizio ferroviario

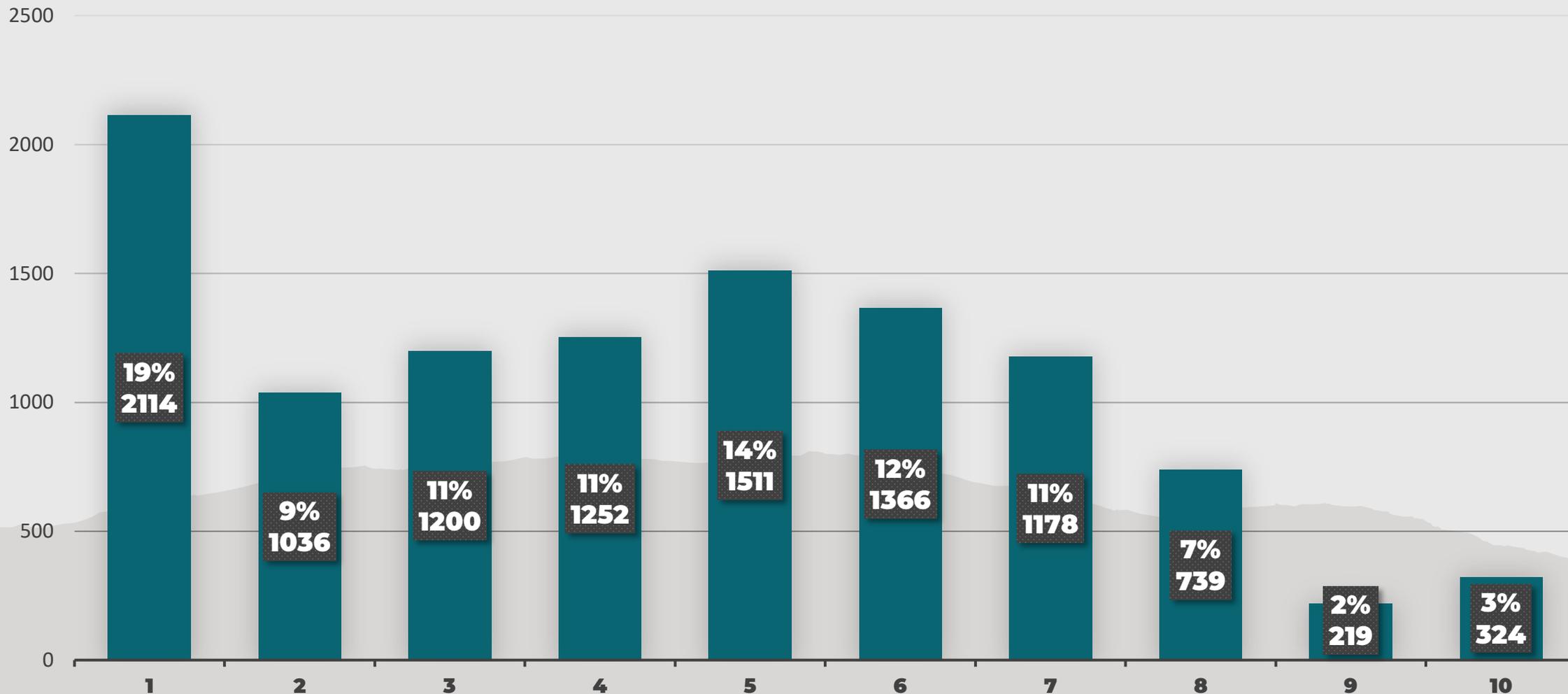
4.4 su 10

il voto dei viaggiatori Trenord

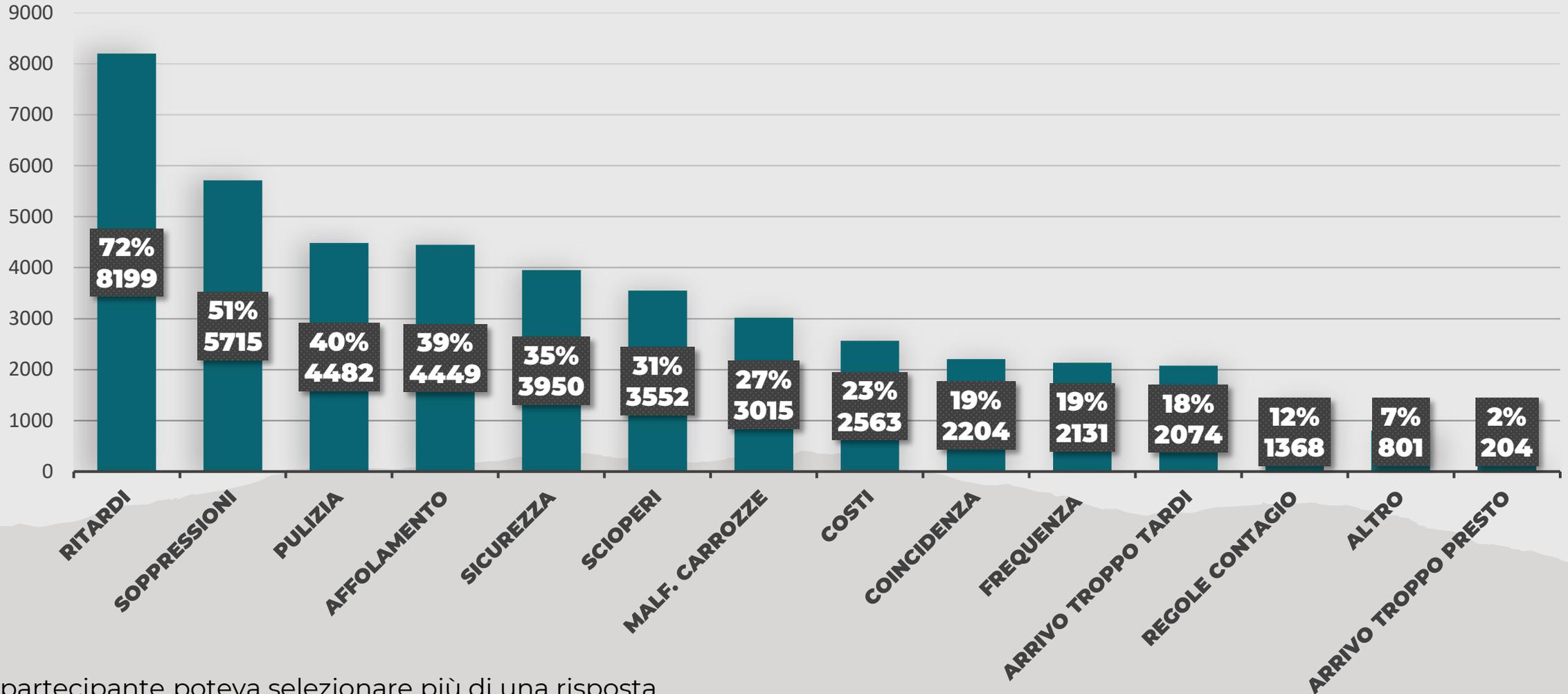
5.2 voto viaggiatori non abituali

3.8 voto viaggiatori abituali

VALUTAZIONE VIAGGIATORI

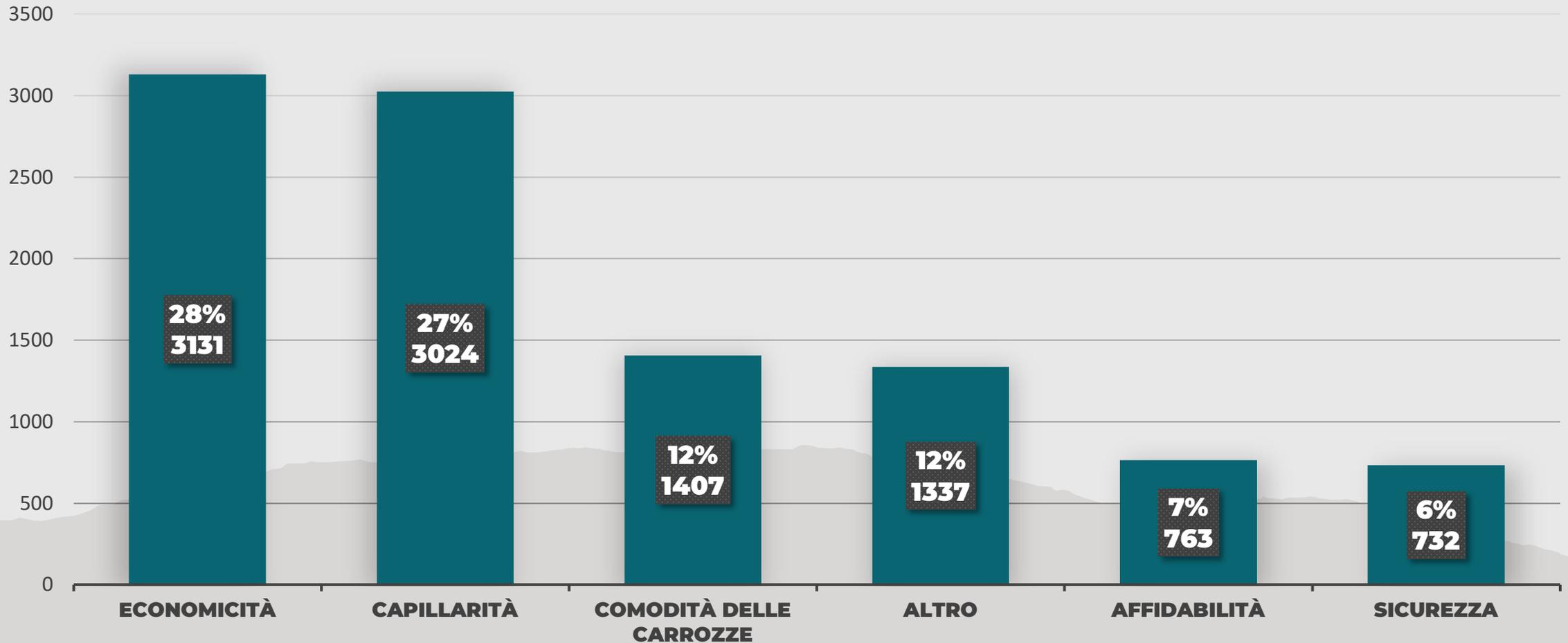


ASPETTI NEGATIVI



*Ogni partecipante poteva selezionare più di una risposta

ASPETTI POSITIVI



*Ogni partecipante poteva selezionare più di una risposta

IL SERVIZIO FERROVIARIO LOMBARDO FUNZIONA?

LE PROPOSTE DI CGIL, FILT, FEDERCONSUMATORI, UDU, RDSM



CAPITOLO 4

proposte per migliorare il servizio

INTEGRAZIONE CON IL TRASPORTO SU GOMMA

PROBLEMI:

manca di integrazione fra il sistema di trasporto ferroviario e il sistema di trasporto su gomma;

diminuzione degli **investimenti** in trasporto pubblico locale e conseguente **desertificazione** del servizio in intere aree della Lombardia

PROPOSTE:

riforma della **legge regionale 6** del 2012 istituendo l'agenzia unica regionale del Tpl come ente di programmazione del servizio;

l'80% dei passeggeri usufruisce di sole 35 stazioni lombarde, è necessario rivedere il contratto di servizio di Trenord che punta alla **diminuzione delle fermate in stazioni minori** e all'istituzione di un servizio di trasporto su gomma che connetta i territori alle stazioni principali rinnovando così aree della Lombardia oggi desertificate di trasporto pubblico;

in caso di grave accumulo di ritardi deviare il treno su un diverso binario e su una stazione intermedia dove offrire un **servizio alternativo** su gomma

PULIZIA DEI TRENI

PROBLEMI:

scarsa **pulizia** dei convogli ferroviari;

impossibilità di utilizzo dei **wc** a bordo treno

PROPOSTE:

istituzione di un fondo finanziato da Regione Lombardia un tantum per favorire il **ricambio generazionale** di lavoratori usurati;

aumento del **personale** dedicato alle pulizie;

dotare il personale delle pulizie di **strumenti** idonei a garantire un buon livello qualitativo nei tempi di sosta breve dei treni, intervenendo anche sul **numero** dei componenti delle squadre;

dotare le stazioni di **vasche** per lo scarico reflui oggi esistenti, ma non utilizzate, unicamente nelle stazioni di Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi, Brescia e Varese, come da prospetto informativo RFI 2022.

RITARDI E CONGESTIONE DEL NODO DI MILANO

PROBLEMI:

continui ritardi che interessano sia i treni regionali sia i treni a lunga percorrenza Trenitalia, a causa della congestione del nodo ferroviario di Milano;

la rete risulta essere congestionata perché sui tratti Rho/Milano Centrale e Rogoredo, Lambrate/Milano Centrale, transitano **l'80% dei treni** complessivi di tutta la rete ferroviaria lombarda;

continua **densificazione** demografica e produttiva dell'area metropolitana milanese

PROPOSTE:

diversificazione della rete ferroviaria utilizzando le **reti complementari**, con investimenti che prevedano il raddoppio e l'elettificazione delle linee, per alleggerire il traffico ferroviario dei treni viaggiatori e merci oggi congestionato in prossimità del nodo di Milano, sulla direttrice per Mantova, Sondrio e Varese - l'investimento interesserebbe circa 200km per un costo medio di realizzazione di circa 40 mln€ per km, come stimato dalla relazione 19/2018 della corte dei conti europea;

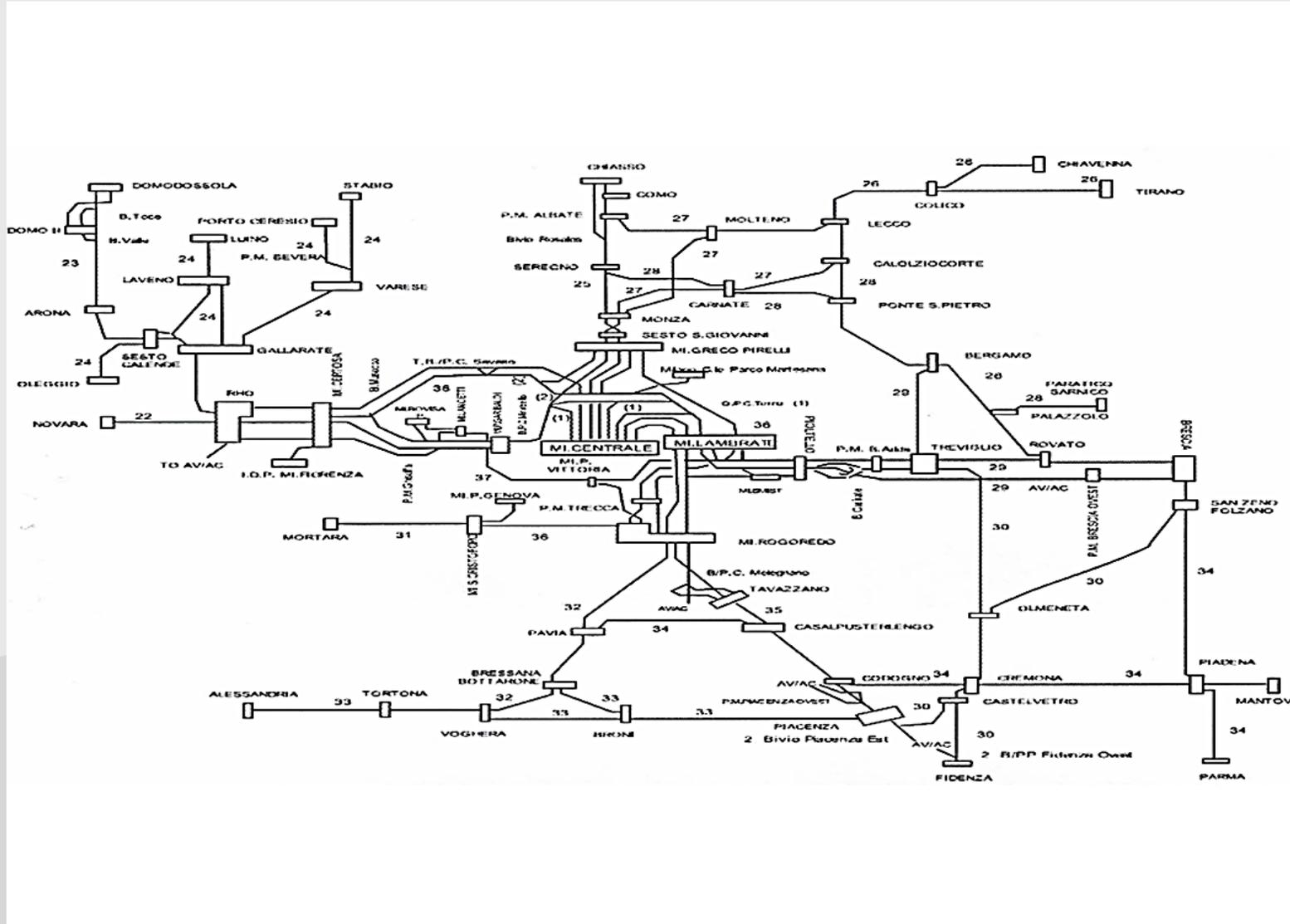
introdurre a Milano (come a Parigi, Francoforte, Berlino, Madrid e Barcellona) la **specializzazione** di alcune stazioni per evitare la sovrapposizione di coincidenze e i ritardi prodotti dalla saturazione: **Rogoredo** come interscambio tra AV, regionali (Pavia, Mortara, Piacenza, Genova, Alessandria, Cremona, Mantova) e metropolitana, **Lambrate** come interscambio tra AV, regionali (Brescia, Treviglio, Bergamo, Verona, aeroporto ORIO) e Metro, **Garibaldi** come interscambio tra AV, regionali (Lecco, Como, Novara, Domodossola, Varese, Aeroporto Malpensa) e Metro, **Rho Fiera** come interscambio tra AV, passante ferroviario e Metro;

liberare i binari evitando di fare entrare la maggior parte dei **treni AV** a Milano centrale, in quanto la sosta dei treni AV è più lunga di quelli regionali e causa ritardi che si ripercuotono a cascata sulla regolarità di tutto il servizio;

investimenti per costruire nuovi raccordi ferroviari per consentire ai treni AV di raggiungere **l'impianto di manutenzione** di Martesana da località diverse da Centrale;

la rete Ferroviennord potrebbe alleggerire le tensioni prodotte dal passaggio **treni merci** con l'adeguamento dell'infrastruttura agli standard europei, anche attraverso investimenti di Regione Lombardia, mirati a garantire l'interconnessione alla rete Rfi

RITARDI E CONGESTIONE DEL NODO DI MILANO



UTILIZZO DI BICICLETTE E MONOPATTINI

PROBLEMI:

mancanza di **spazi** sui convogli;

mancanza di **parcheggi** controllati nelle stazioni

PROPOSTE:

l'implementazione di **spazi sicuri videosorvegliati** per parcheggiare la bicicletta in stazione per ridurre la quantità di biciclette sui convogli

MANUTENZIONE E GUASTI

PROBLEMI:

la **vetustà** del parco mezzi in fase di rinnovo produce l'impossibilità all'utilizzo di diversi convogli ferroviari e l'insorgere di guasti in emergenza che producono diverse soppressioni di treni;

guasti ai **passaggi a livello**;

la circolazione ferroviaria è accentrata per il 90% ed il traffico regolato con apparati in **telecomando** dalla Sala Operativa di Milano Greco, una rete così capillare e non presenziata per aree anche distanti 60/70 km, comporta che in caso di guasti complessi (ultimamente frequenti per gli innumerevoli cantieri aperti) gli addetti impiegano ore per raggiungere ed abilitare le stazioni che hanno subito guasti

PROPOSTE:

predisporre **officine** per poter eseguire interventi manutentivi non programmati senza far rientrare il mezzo a Firenze;

reinternalizzare le attività di manutenzione di Rfi per un maggior controllo dei processi produttivi;

separazione tra la rete ferroviaria e la rete stradale attraverso la costruzione di **sottopassaggi** per lo scorrimento delle auto

AGEVOLAZIONI

PROBLEMA:

mancanza di tariffazioni agevolate per **studenti, giovani e fasce di Isee basse**

Gli abbonamenti in Lombardia sono tra i più cari dell'Italia

PROPOSTE:

istituzione di una scontistica e di un **abbonamento** annuale integrato costruito sulla divisione della Regione in zone;

SCONTISTICA SUGLI ABBONAMENTI PER GLI **UNDER30**, spingendo sugli abbonamenti integrati come nel Lazio:

ISEE fino a 20mila: IVOL 10€ - IVOP 9€ al mese

ISEE tra 20 e 35mila: IVOL 30€ - IVOP 25€ al mese

ISEE tra 35 e 50mila: IVOL 55€ - IVOP 40€ al mese

incrementare lo sconto per il «bonus fratello» almeno al 30%

Obiettivo della **GRATUITÀ UNDER25**

SICUREZZA

PROBLEMI:

manca di **aree** di attesa sicure nelle stazioni;

rischio di **aggressioni** a utenti e personale viaggiante;

rete FNM – 2000 **telecamere**, rete RFI
- 150 telecamere

PROPOSTE:

aree protette per **l'attesa** dei mezzi dedicate a tutta la clientela;

aprire alle comunità locali le stazioni ferroviarie, oggi desertificate a causa dei processi di riorganizzazione delle attività da parte di RFI;

introduzione di **tornelli** nelle stazioni di medie e grandi dimensioni;

aumento del numero di **telecamere** sulla rete ferroviaria

AFFOLLAMENTO DEI TRENI

PROBLEMI:

nonostante il nuovo materiale rotabile sia componibile, spesso l'allungamento dei treni non è possibile a causa delle **banchine** troppo corte, mancanza di **tempo** e di **formazione**;

la sostituzione di mezzi più datati con rotabili nuovi non sempre corrisponde ad un aumento dei **posti**

PROPOSTA:

piano di **investimenti** di Rfi per l'adeguamento delle banchine al nuovo materiale rotabile per consentire di incrementare l'offerta dei posti in base alla capacità, oggi disponibile, di collegare tra loro i treni di nuova generazione

ROTABILE	POSTI A SEDERE	SOSTITUITO CON	POSTI A SEDERE
DOPPIO PIANO X 6	892	ETR 421 (4 casse) / 521(5 casse)	445 / 576
ALE 582	190	ETR 204	262
ALN 668	204	ATR 125	240
		ATR 803	168
Media Distanza x 8	634	ETR 425 (5 casse) / 526 (6 casse)	250 / 304

SCIOPERI

PROBLEMA:

durante gli scioperi delle sigle sindacali a bassa rappresentatività, le aziende di trasporto ferroviario in ottemperanza alla [legge 146 del 1990](#) sopprimono preventivamente treni che potrebbero essere garantiti con personale in forze

PROPOSTA:

legge sulla [rappresentanza](#)