

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha elaborato una proposta di servizio di potenziamento sulla linea Modane – Torino, da attuarsi con il cambio orario dicembre 2009. Lo studio è stato sottoposto a Trenitalia che ne ha condiviso ed accettato l'impostazione, concordando sulla fattibilità.

Richieste e specifiche

Il servizio base

Susa – Torino

- Cadenzamento orario in entrambe le direzioni
- Porta Nuova partenza al minuto 45 ed arrivo al minuto 15
- Fermate tutte compresa Grugliasco in corso di prossima realizzazione

(Modane) – Bardonecchia – Torino

- Cadenzamento orario in entrambe le direzioni, proseguimento/origine su Modane ogni 4 ore
- Porta Nuova partenza al minuto 20 arrivo al minuto 40
- Fermate tutte in alta valle + Bussoleno, Avigliana, Alpignano, Rosta e Collegno.

Le ore individuate su Porta Nuova sono le più compatibili con gli ingressi e le uscite dei treni sulla direttrice Novara.

Al servizio base sono state inserite tracce tipo individuate nei due sensi di circolazione fra Torino e Bussoleno con tutte le fermate sistematizzate con l'intero esercizio da utilizzare nelle ore di punta per rispondere ai picchi della domanda.

Materiale rotabile

Si è concordato con Trenitalia la tipologia di materiale rotabile da assegnare alle due missioni per avere omogeneità nelle tracce: E632 + 6 doppio piano per la relazione Susa e E464 + 6 media distanza per la relazione Bardonecchia.

Si è richiesto di sostituire progressivamente le E632 con le E464 per ridurre le problematiche di affidabilità dei mezzi di trazione.

Per quanto riguarda il materiale trainato, abbiamo chiesto a Trenitalia di individuare le criticità che sistematicamente generano problemi di puntualità ed affidabilità e se siano ipotizzabili margini di miglioria. Abbiamo anche chiesto di individuare un programma di interventi, con riferimento ai programmi di revamping e restyling che il gruppo FS ha realizzato nel recente passato o ha in corso di realizzazione, sia sulla struttura che sugli allestimenti delle vetture

individuare e finalizzate al servizio previsto per il 2010, o a operare riorganizzazioni aziendali che potrebbero assicurare maggiore qualità ed affidabilità al servizio.

Manutenzione

Si è richiesto ad RFI di modificare il periodo della fascia di manutenzione avviando il necessario iter procedurale.

Treni LP

Si è richiesto che RFI verificasse con SNCF la possibilità di sistematizzare anche i treni a lungo percorso per individuare un unico canale di marcia da compatibilizzare con il sistema regionale; anche in questo caso si è richiesto di avviare il necessario iter procedurale.

Punti di interscambio ferro-gomma

Nello studio sono stati individuati tre punti principali di interscambio (nel quale realizzare l'incrocio dei treni pari e dispari)

- Oulx in Alta Valle
- Bussoleno in Media Valle
- Avigliana in Bassa Valle

sui quali è stato riprogettato il servizio automobilistico della valle al fine di consentire l'interscambio in coincidenza con partenze ed arrivi dei treni.

Tutte le richieste sono state formulate a Trenitalia perché potesse avviare con RFI le normali procedure gestionali; le richieste sono state formalizzate **fin dal Dicembre 2008** al fine di consentire l'avvio delle procedure più impegnative (modifica fascia manutenzione e modifica tracce TGV) ed ottenere risposte in tempi più solleciti rispetto alle tempistiche ordinarie, obiettivo questo già evidenziato in sede di Osservatorio.

Analisi prima bozza (aprile 2009)

Dall'analisi della bozza orario predisposta da RFI risulta che le specifiche dettate per la proposta del nuovo orario sono state accolte solo parzialmente per quanto riguarda le specifiche di cadenzamento; sono invece state completamente disattese le specifiche che riguardano la ricollocazione dei treni a lunga percorrenza e della fascia della manutenzione.

Scadenzamenti

Il treno che dovrebbe partire da Bardonecchia in cadenzamento al minuto 18 parte scadenzato alle 12.12 per gestire la precedenza rispetto il 9241; il treno in partenza da Porta Nuova alle 7.45 è scadenzato da S.Antonino a Susa rispetto il 9240; il treno in partenza da Porta Nuova alle 9.20 è scadenzato da Bussoleno a Bardonecchia rispetto il 9242; il treno in partenza da Porta Nuova alle 17.20 è scadenzato da Avigliana a Bardonecchia rispetto il 9248; il treno in partenza alle 21.20 da Porta Nuova è scadenzato da Collegno a Bardonecchia rispetto il 372. L'anticipo in arrivo a Porta Nuova alle 20.35 anziché cadenzato alle 20.40 è a causa del treno AV 9494 proveniente da Roma/Milano che entra a Porta Nuova alle 20.40; il treno anticipato in partenza da Porta Nuova alle 11.10 anziché 11.20 è a causa del treno AV 9663 per Milano che parte alle 11.18; il treno anticipato in partenza da Porta Nuova alle 19.15 anziché 19.20 è a causa dell'Aosta che parte scadenzato alle 19.20 a causa dell'uscita del treno AV 9669 per Milano alle 19.27.

La presenza di questi treni scadenzati indica che non è stata effettuata alcuna sistematizzazione dei treni a lungo percorso per individuare un unico canale di marcia da compatibilizzare con i treni regionali

Manutenzione

A riguardo della fascia di manutenzione, RFI segnala “il cadenzamento proposto non risulta coerente con l'attuale impostazione delle fasce I.P.O.; non è infatti conveniente programmare in tale periodo della giornata relazioni attestare a Susa, in quanto a causa dei tempi di ribattuta contenuti, ritardi maturati in arrivo si rifletterebero inevitabilmente anche sul corrispondente, innescando un effetto domino da evitare...” inoltre “eventuali spostamenti dell'attuale fascia IPO non possono essere effettuati unilateralmente da RFI, in quanto trattandosi di una linea inserita in un corridoio internazionale, occorre progettare tali modifiche d'intesa con le strutture francesi. Come peraltro già avviene.....”.

Nella nostra proposta si richiedeva a RFI di indagare con la parte francese la possibilità di uniformare il periodo manutentivo alle altre linee.

La fascia scoperta senza servizio sulla relazione Susa, conferma che non è ha completamente disatteso la possibilità di ricercare una impostazione diversa delle attuali fasce per la manutenzione.

Per quanto riguarda i tempi di giro banco dei treni a Susa, nell'orario elaborato da RFI è di 20 minuti, nell'orario feriale attuale i treni a Susa nella fascia fra le 13 e le 17 hanno un tempo di ribattuta di 22, 10, 15 e 18 minuti.

A causa di questa impostazione della fascia manutentiva, l'ultimo treno tracciato in partenza da Susa risulta alle 13.30 (orario non richiesto), il successivo alle 17.10, una fascia scoperta senza servizio di 3 ore e 40 minuti; nel senso inverso, in partenza da Torino l'ultimo treno è stato

realizzato alle 11.45, il successivo alle 15.45, una fascia scoperta senza servizio di 4 ore. In queste fasce orarie sono previsti soltanto i treni da/per Bardonecchia che in media valle non effettuano fermate per cui le stazioni intermedie di S.Ambrogio, Condove, S.Antonino, Borgone e Bruzolo non hanno servizi in un senso per 2 ore e 40 e nel senso inverso per 3 ore.

Nodi di interscambio

Per quanto riguarda i punti di interscambio sono stati fissati quelli da noi indicati, lo scadenzamento di alcuni treni impedisce la loro completa funzionalità. Si ritiene che esistessero nelle percorrenze margini tali da far combaciare esattamente le ore dei treni pari e dispari anche a Oulx e a Bussoleno come è stato realizzato per Avigliana.

Servizi correlati al servizio base

Non sono stati tracciati i proseguimenti su Modane né è stata individuata la traccia tipo Bussoleno-Torino e viceversa per rispondere all'eventuale domanda nelle ore di punta.

Considerazioni conclusive 1° bozza

I passaggi da ogni stazione, dei treni cadenzati tracciati da RFI, ricalcano esattamente la nostra proposta. Ci si aspettava che in presenza di difficoltà o incompatibilità di esercizio anziché soppressioni o scadenzamenti proponesse soluzioni alternative possibili.

La proposta presentata, in definitiva, risulta addirittura peggiorativa rispetto all'attuale offerta e non può essere sottoposta agli Enti Locali ed agli altri soggetti interessati.

L'Agenzia ha evidenziato la problematica con una nota a Trenitalia. Trenitalia in risposta alla nostra nota ci ha comunicato le risultanze emerse dagli incontri avuti con RFI. Con nota riservata è stato informato il Presidente dell'Osservatorio arch. Virano.

RFI ha confermato che, perdurando i lavori nella galleria del Frejus, non è possibile modificare la fascia della manutenzione. Gli intervalli sono la diretta conseguenza dell'interruzione contemporanea dei binari pari e dispari di 5 ore prevista nella galleria del Frejus che determina di conseguenza tutti gli orari del traffico passeggeri e merci internazionale fra i due stati. Modifiche sostanziali a questa impostazione non potranno essere prese prima del 2011.

Nuova proposta

Alla luce delle nostre osservazioni Trenitalia ci ha presentato una nuova proposta per i treni in fascia manutentiva che prevede l'attuale volume di traffico(1 treno all'ora per direzione).

Specifiche adottate da RFI per la stesura della bozza orario Il proposta maggio 2009

La Direzione Commerciale di RFI nella stesura degli orari ha tenuto conto delle seguenti disposizioni della DCM di Torino.

Tracce su Modane

Le tracce su Modane non sono neanche state prese in considerazione, perché quando sono iniziati i lavori nella galleria del Frejus, RFI ha concordato con la regione Piemonte (verbale-protocollo? Esiste qualcosa di ufficiale?) che i treni regionali dal 2002 venissero limitati a Bardonecchia per consentire i lavori di adeguamento Gabarit e permettere il passaggio del trasporto internazionale di merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza. Nel tratto italiano i lavori sono stati terminati ma si sta lavorando nel tratto francese.

- *Poiché questo accordo prevedeva la fine dei lavori almeno tre anni fa ed invece i tempi si sono allungati in modo consistente, è possibile rivedere l'accordo e far passare qualche treno?*
- *Poiché nel tratto italiano sono stati ultimati i lavori c'è la possibilità di ridistribuire le tracce?*
- *Esistono margini per inserire qualche treno regionale?*

Da informazioni con RFI pare che non ci siano stati accordi formali ma che la limitazione delle tracce a Bardonecchia sia stato gestito con la richiesta di limitazione da parte di Trenitalia alla Direzione Commerciale di RFI

Manutenzione

Non è stata valutata nessuna alternativa di modifica della fascia della manutenzione. RFI ha confermato che, perdurando i lavori nella galleria del Frejus, non è possibile modificare la fascia della manutenzione. Gli intervalli sono la diretta conseguenza dell'interruzione contemporanea dei binari pari e dispari di 5 ore prevista nella galleria del Frejus che determina di conseguenza tutti gli orari del traffico passeggeri e merci internazionale fra i due stati. Modifiche sostanziali a questa impostazione non potranno essere prese prima del 2011.

- *E' possibile avviare l'interlocuzione a tempi brevi con i Francesi e partecipare al tavolo delle trattative per trovare una soluzione adeguata alle esigenze del trasporto regionale?*

Treni LP

I treni a lungo percorso sono stati tracciati come da orario attuale.

Si nota però che il 371 attualmente a Modane arriva alle 5.38 e riparte alle 6.17, da Bussoleno transita alle 7.21 pur mantenendo invariate le ore di arrivo e partenza da Modane e da Porta Susa, è stato opportunamente modificato il transito da Bussoleno in modo da permettere al treno cadenzato da Susa di partire da Bussoleno alle 7.20.

- *Non sarebbe possibile anche per i treni TGV operare nello stesso modo eventualmente modificando di qualche minuto le consegne a Modane e non scadenzare i treni regionali di sistema?*

Treni spot (rinforzi)

Le tracce spot richieste tra Bussoleno e Torino, con tutte le fermate intermedie da utilizzare nelle ore di punta per rispondere alla maggior domanda, non sono state prese in considerazione.

La Direzione Commerciale richiede che venga specificatamente fatta singola richiesta per inserire la traccia nel sistema.

- *Non è possibile sistematizzare una traccia per i rinforzi?*

Ulteriori criticità

Scadenzamenti

RFI ha scadenzato i treni di sistema della Modane per regolarizzare le conflittualità con i treni LP, non sono ancora emerse le modifiche necessarie ai treni regionali della linea Novara per compatibilizzare i tagli a QZ e a Porta Nuova. E' inoltre stato considerato l'attuale volume di traffico AV sulla linea Novara, se con il cambio orario il traffico aumenta, come è prevedibile, ci saranno nuove penalizzazioni per il trasporto regionale.

Tempistica

Trenitalia segnala che la DC di RFI ha richiesto in tempi brevi, anche entro fine settimana, l'ok all'avvio dello studio definitivo all'introduzione del nuovo servizio.

Forse prima di dare il via allo studio occorre conoscere le risposte e motivazioni alle domande evidenziate.

DCM

Occorre richiedere a RFI così come è stato fatto per Trenitalia di individuare i guasti (apparati, linea aerea, segnali, PL ecc) che sistematicamente concorrono a problemi di puntualità ed individuare quali sono gli interventi e quale riorganizzazione di lavoro possono realizzare per assicurare maggiore stabilità all'orario.