CITTA' DI TORINO

INTERPELLANZA

OGGETTO: CHE FINE HANNO FATTO I NUOVI TRAM HITACHI 8000?

Il sottoscritto Consigliere Comunale

PRESO ATTO CHE

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha destinato alla Città di Torino un finanziamento di 175 milioni di Euro attraverso i quali GTT ha potuto acquistare 70 nuovi tram per il rinnovamento della flotta, mezzi che arriveranno nei prossimi anni con le seguenti tempistiche di consegna: 30 unità entro il 31 dicembre 2023 e i restanti 40 tra il 2024 e il 2025.
A vincere la commessa è stata l'Hitachi Rail, che produce i veicoli nello stabilimento di Napoli. I mezzi sono lunghi 28 metri e possono ospitare fino a 200 passeggeri. Sono dotati di tecnologie all'avanguardia e soluzioni che garantiscono efficienza, sicurezza e il massimo comfort. Il design moderno e innovativo è caratterizzato da ampie vetrate che offrono una grande luminosità interna e una vista panoramica dell'ambiente circostante, almeno questo è quanto dichiarato da GTT e Hitachi.
I nuovi tram Hitachi Rail sono entrati in servizio dall'11 settembre sulla linea 9, per servire successivamente le linee 3, 9, 10 e dal 2024 la linea 4 una volta completata la realizzazione dell'anello per l'inversione del senso di marcia, a Falchera.

CONSIDERATO CHE

I nuovi e fiammanti tram super tecnologici e ultramoderni non si vedono per strada, tranne qualche esemplare che sporadicamente percorre le nostre linee di TPL.
Sembrerebbe che dei circa 20 mezzi consegnati, solamente 3 abbiano superato i collaudi di ANSFISA, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture stradali e autostradali, che promuove la sicurezza e la vigilanza sulle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali e sugli impianti fissi mirando a diventare punto di riferimento per tutto il territorio nazionale per il miglioramento della qualità della manutenzione e dello sviluppo infrastrutturale del Paese.
Le livree dei modelli 8000 percorrono per manutenzione ordinaria la tratta dallo stabilimento Venaria al Manin, senza poter entrare in servizio, motivo per il quale sono stati acquistati.

RILEVATO CHE

I pochi modelli in servizio riscontrano problematiche tecniche che rallentano la linea e vanno

sistematicamente in blocco e per il ripristino richiedono il rispetto di protocolli di sicurezza con tempistiche superiori rispetto ai mezzi che si vuole mandare in pensione.
Il servizio tecnico di Hitachi interpellato sulle criticità avrebbe risposto che tali problematiche deriverebbero dagli sbalzi di tensione che si hanno sulla linea, mandando in allerta i sistemi di sicurezza protezione motori

APPURATO CHE

Gli 8000 sembrerebbero più lenti in tempi di percorrenza rispetto alle serie 5000 e 2800, ad esempio le tempistiche di apertura e chiusura porte sarebbero molto più rallentate.
Diverse fermate risulterebbero più alte rispetto allo standard necessario per poter aprire le pedane per disabili.
Ad oggi i macchinisti formati non sembrerebbero sufficienti per poter mettere in linea tutte le vetture ad oggi comodamente parcheggiate presso lo Stabilimento Venaria.

INTERPELLA

il Sindaco e l'Assessore competente per sapere:

1. Se siano a conoscenza di tale situazione.
2. Per quale motivo ad oggi siano stati collaudati solamente tre mezzi.
3. Se ci siano difficoltà tecniche che impediscano il superamento del collaudo dei mezzi.
4. Per quale motivo i motori vadano in blocco sicurezza, creando disagi sulla linea.
5. Se le criticità riscontrate sia imputabili a problematiche derivanti dalla linea elettrica o dall'incompatibilità dei mezzi con le strade ferrate torinesi.
6. Quanti macchinisti siano abilitati alla guida dei tram Hitachi.
7. Se corrisponda a realtà che in alcune fermate non sia possibile aprire le pensiline per i disabili.
8. Quali provvedimenti si vogliano adottare per consentire nel più breve tempo possibile l'ingresso in servizio degli Hitachi 8000.
9. Se non ci siano soluzioni applicabili cosa intenda fare GTT per evitare il danno e la beffa a carico dei torinesi.

Torino, 16/11/2023

IL CONSIGLIERE
Firmato digitalmente da Giuseppe Catizone