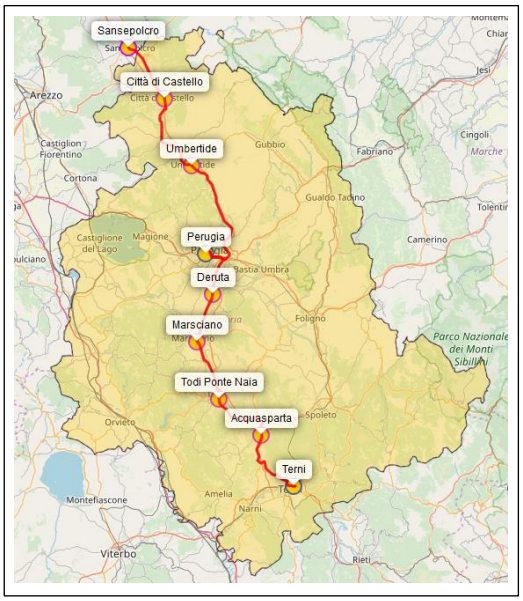
Segreteria Regionale Umbria



Relazione Infrastruttura Ferroviaria exFCU

Audizione:
II^a Commissione Consiliare Permanente

Marzo 2020

RELAZIONE
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA exFCU

L'infrastruttura ferroviaria dell'ex FCU si estende per 152 km di cui solo 52 Km aperti al traffico commerciale con rilevanti limitazioni di velocità (50Km/h).

Per agevolare la comprensione della situazione attuale ed analizzare i possibili interventi da effettuare possiamo dividerla in tre segmenti:

- Tratta nord da Perugia PSG / Sansepolcro di 68 km;
- Tratta sud da Perugia PSG / Terni di 78 Km;
- Tratta Perugia PSG / Perugia S.Anna di 5 Km.

L'accordo siglato nel 2019 dalla precedente Giunta Regionale attribuisce la gestione dell'intera infrastruttura sia effettuata a RFI del Gruppo FS che subentra a Umbria TPL e Mobilità con sostanziali differenze tra le tratte sopraindicate.

Difatti la tratta sud dovrebbe, usiamo il condizionale in quanto non risulta alla scrivente ancora concluso l'iter, essere inglobata nella reta nazionale con relativo trasferimento a titolo gratuito dalla Regione Umbria al Demanio, mentre la restante parte dell'infrastruttura resterebbe alla Regione.

La diversa collocazione o diversa proprietà non incide sui requisiti tecnici dei diversi tratti dell'infrastruttura ferroviaria che dovranno rispondere a parametri di sicurezza identici.

I finanziamenti, per contro, per la gestione e manutenzione della tratta sud sarebbero assicurati da RFI in relazione al fatto che tale tratta dovrebbe confluire nel contratto di servizio stipulato tra RFI e il Ministero dei Trasporti, mentre le restanti tratte vedrebbero assicurati i suddetti finanziamenti direttamente dalla Regione Umbria.

Riteniamo tuttavia auspicabile, per ovviare a criticità di qualsiasi natura operativa/finanzia, che l'intera infrastruttura entri a far parte della rete nazionale.

❖ Tratta NORD

Attualmente è aperta al traffico commerciale la sezione Perugia PSG – Città di Castello con limitazione a 70Km per assenza del controllo marcia treno (norme mitigative emanate dall'ANSF) e con ulteriore limitazione a 50 Km/h da Pontefelcino a Montecastelli (31 Km) per motivi strutturali, mentre la sezione Città di Castello – Sansepolcro di 12 Km è in attesa di essere oggetto di risanamento da parte di RFI della sede ferroviaria da rifare ex novo (il cronoprogramma di RFI prevedeva come termine ultimo dei lavori dicembre 2019 per un costo di 46 ML).

Occorre al più presto:

- finanziare gli interventi finalizzati alla riapertura di tutta la tratta per eliminare la rottura di carico a cui sono sottoposti oggi i treni provenienti da Sansepolcro e diretti a Perugia al fine di offrire un servizio più confortevole e diminuire i tempi di percorrenza;
- intervenire su alcuni enti per innalzare la velocità a 70Km/h in attesa che l'istallazione dell'ERTMS apparato di controllo e protezione marcia treno consenta di ripristinare la velocità massima

consentita dalla linea;

- Eliminare 3 (tre) Passaggi a Livello protetti lato strada con Croce di S. Andrea (PL 13+735, PL 14+404, PL 23+329) che oggi obbligano l'arresto del treno prima di essere impegnati;
- Snellire, mantenendo inalterato il livello di sicurezza, la regolamentazione che norma gli incroci (evitare l'arresto al segnale di protezione e prevedere la possibilità di installare un controllo elettrico, denominato RAR, al fine di eliminare il giunto in stazione).

❖ Tratta SUD

Attualmente è chiusa al traffico in attesa che venga progettato il risanamento dell'intera sede ferroviaria non si escludono anche alcune parziali modifiche di tracciato.

Occorre:

- sollecitare Il Ministero competente ed RFI al fine di reperire celermente i finanziamenti a copertura del risanamento (circa 240 ML) e procedere velocemente all'apertura dei cantieri in considerazione che i lavori avranno una durata stimata in non meno di 18 mesi;
- prevedere, qualora si constatasse l'indisponibilità finanziaria nel breve termine a realizzare l'adeguamento definitivo della linea agli standard nazionali a procedere con interventi più soft finalizzati alla riapertura a breve anche con limitazioni di velocità al fine di ripristinare l'intera infrastruttura ferroviaria e ridurre i tempi di percorrenza rispetto al servizio sostitutivo oggi svolto con autobus.

❖ Tratta PERUGIA S.ANNA – PERUGIA PSG

Attualmente tale tratta è oggetto di lavori di risanamento del binario che non influiranno sulla pendenza del tracciato che risulta essere del 60‰. Pendenza che risulta "impegnativa" per quanto riguarda aderenza e sicurezza della frenata o della fermata in linea dei mezzi ferroviari. I lavori dovrebbero terminare entro il 2021.

Occorre:

- verificare la futura circolabilità su tale tratto di linea da parte di mezzi diversi dalle attuali Aln776 al fine di non aver profuso denaro pubblico in una struttura che poi possa risultare di difficile utilizzazione finanche, in futuro, inutilizzabile salvo prevedere la rottura di carico a causa del necessario ricambio di mezzi ferroviari di tipo elettrico.

❖ LINEA AEREA

Altro aspetto da attenzionare è lo stato della linea aerea e lo stato delle sottostazioni elettriche in considerazione del futuro passaggio alla trazione elettrica resosi necessario per migliorare la qualità del servizio e limitare l'inquinamento nei centri abitati.

❖ FABBRICATI VIAGGIATORI

Molti fabbricati Viaggiatori (stazioni) versano in condizioni critiche, riscaldamenti non funzionanti nelle sale di attesa, pulizia scadente ecc…. La manutenzione di tali strutture sembra essere a carico di Umbria TPL e

Mobilità non essendo state acquisite da RFI non ritenendole strettamente legate alla gestione della linea. È urgente che i lavori di manutenzione vengano realizzati al più presto per offrire un confort accettabili ai viaggiatori e non compromettere una indispensabile ripresa commerciale del servizio.

❖ TRASPORTO

Altro aspetto da analizzare, non assolutamente secondario se non addirittura derimente sul futuro dell'Infrastruttura e sulla necessità di investire ingenti finanziamenti per il suo risanamento, è la gestione del Trasporto e la sua sinergia con gli altri vettori evitando che tale intervento si trasformi nell'ennesimo sperpero di soldi pubblici.

A nostro parere è fondamentale superare l'attuale duopolio, unico caso in Italia, di gestione del trasporto ferroviario attuato dal Gruppo FS tramite Trenitalia e Busitalia

Superamento da realizzarsi alienando da Busitalia il segmento ferro e assegnando i servizi e personale a Trenitalia, consentendo a Busitalia di concentrarsi sul proprio core business e nel contempo di realizzare un unico centro decisionale ferroviario, Direzione Regionale Umbria di Trenitalia, propedeutico alla razionalizzazione e sviluppo dell'offerta commerciale (collegamenti Sansepolcro/Terni-Perugia Fontivegge, Perugia-Roma via Terni, servizi per l'Ospedale Silvestrini ecc…) oltre che ad eccedere all'evidenti economie di scala.

Inoltre, questa nuova organizzazione, agevolerebbe il rinnovo dei mezzi ferroviari, non più procrastinabile a causa delle nuove normative introdotte in tema di sicurezza, consentendo di accedere alla distribuzione dei nuovi materiali in consegna a Trenitalia, nonché alla loro manutenzione e pulizia attività carenti in Busitalia (approvvigionamento ricambi e graffiti).

Infine, darebbe garanzie lavorative ai dipendenti del segmento ferroviario di Busitalia in quanto il 68% della produzione odierna è svolta per conto di Trenitalia (il contratto relativo alla Terni-L'Aquila, di competenza della Direzione Regionale Lazio di Trenitalia, scade a dicembre 2021) e quindi soggetta ad un'eventuale internalizzazione con tutte le prevedibili ricadute occupazionali per i lavoratori coinvolti.

Nel ringraziarvi per la vostra disponibilità si resta a disposizione per ulteriori approfondimenti.

Segretario Regionale OR.S.A.
(Gialluigi Morozzi)