



Regione Molise

DIREZIONE GENERALE IV

POLITICHE DEL TERRITORIO E DEI TRASPORTI, PIANIFICAZIONE URBANISTICA,
BENI AMBIENTALI, POLITICHE DELLA CASA

Servizio Ferrovie e Impianti Fissi

Prot. n.

Campobasso, li

Al Signor Assessore
Luigi Velardi

SEDE

Oggetto: Interrogazione n. 692 a risposta scritta - a firma del Consigliere Michele Petrarroia - sulla rete e sui collegamenti ferroviari.

RELAZIONE

Si riscontra la nota n. 122 del 29 maggio u.s., con la quale la S. V. ha chiesto una relazione in merito all'interrogazione a risposta scritta n. 692 datata 21 maggio 2009 del Consigliere Michele Petrarroia che recita:

“Premesso che la società RFI delle F.S. ha disposto la chiusura della linea Campobasso – Termoli dal 1.06.09 al 27.09.09 per interventi di manutenzione in circa 30 km di rete nel tratto Campobasso – Ripabottoni;

Considerato che la linea per Sulmona sarà chiusa dal 1.08.09 al 30.08.09 e che sarà inoltre chiusa la tratta Campobasso – Bojano dal 1.06.09 al 9.08.09 con probabile proroga fino al 10.09.09 per lavori sulla galleria nei pressi di Baranello;

Verificato che le linee ferroviarie Carpinone – Sulmona e Campobasso – Benevento rischiano di essere definitivamente soppresse;

Tenuto Presente che Trenitalia è presente in Molise con una propria Direzione Regionale che ha margini di interventi modesti limitati ai soli mezzi di trasporto e all'offerta di servizio, nel mentre la società R.F.I. che si occupa della rete non ha alcuna struttura dirigenziale in Molise né per la parte tecnica, la manutenzione e la tecnologia e né per la parte movimento per ciò che attiene la sicurezza e la circolazione dei treni;

Acquisito che la Dirigenza di RFI con competenza sul Molise è ubicata a Bari e esercita la propria attività per il tramite di due Capi-Reparto a Termoli e Campobasso e lo spostamento del Reparto D.C.O. a Bari con un'ulteriore ingiusta penalizzazione per il nostro territorio e alcun vantaggio per F.S. perché portando il personale in Puglia i costi resterebbero invariati;

Tenuto Conto che la nostra direttrice ferroviaria principale Venafro – Termoli conta 169 km di rete (82,5 km Campobasso – Venafro e 87,2 km Campobasso Termoli) e che la risistemazione di tale è strategica anche ai fini del



Regione Molise

costruendo Interporto di Termoli che sarebbe assolutamente inutile in assenza di una penetrazione interna al Molise e di un raccordo est - ovest;

Preso Atto che per la manutenzione straordinaria della linea Campobasso - Guglionesi per renderla più sicura e moderna presupporrebbe un investimento di almeno 935 milioni di euro per un costo minimo di 11 milioni a km, e che la costruenda tratta ferroviaria Lucera - Campobasso (lunga km 68,8) necessita di 413 milioni di euro pari a 6 milioni a km;

Considerato che i servizi sostitutivi delle F.S. vengono effettuati da ditte campane per tragitti in parte già coperti da linee di Autobus regionali con un aumento dei costi ingiustificato visto che la Regione Molise ha tagliato 2 milioni di km nel piano dei trasporti minimo su strada e non ha risolto il problema del collegamento Salerno - Termoli e di altre tratte interregionali per mancanza di fondi;

chiedo

- 1) di sapere quali provvedimenti si intendono adottare per evitare lo smantellamento della rete ferroviaria regionale, la progressiva chiusura di linee fondamentali per periodi sempre più lunghi, il trasferimento di reparti e personale a Bari con conseguente contrazione sia dell'organico che delle funzioni e delle responsabilità tecnico - direzionali presenti in Molise;*
- 2) Di conoscere quali iniziative intende assumere l'Assessorato ai Trasporti per riorganizzare, rilanciare e rendere strategico il trasporto su ferro integrandolo con altri vettori (gomma, Mare, ecc.) anche in considerazione della prevista realizzazione di un Interporto a Termoli;*
- 3) Di non persistere in confuse declamazioni verbali della Giunta Regionale contro i vertici di Trenitalia e di RFI, assolutamente inutili e inefficaci, e di aprire una vertenza col Ministero e le varie strutture delle FS per ottenere un chiarimento definitivo sul futuro delle molisane;*
- 4) Di risolvere il problema dei locomotori inadeguati che collegano Campobasso con Roma, sostituendoli con mezzi più sicuri e moderni, e contestualmente far prevedere un maggior numero di carrozze nel tratto Roma - Cassino che eviti ai viaggiatori una sistemazione precaria e in piedi negli spazi più impensabili ;*
- 5) Di essere informato sugli standard di sicurezza della rete e dei locomotori in servizio e di quali interventi in materia sono stati adottati dopo il tragico incidente di Roccasecca (FR) in cui persero la vita uno studente di Isernia e un emigrante di Ferrazzano.;*

A riguardo si comunica quanto segue.

Punto 1) dell'interrogazione: *“Quali provvedimenti si intendono adottare per evitare lo smantellamento della rete ferroviaria regionale, la progressiva chiusura di linee fondamentali per periodi sempre più lunghi, il trasferimento di reparti e personale a Bari con conseguente contrazione sia dell'organico che delle funzioni e delle responsabilità tecnico-direzionali presenti in Molise*

e

Punto 3) dell'interrogazione; *“Di non persistere in confuse declamazioni verbali della Giunta Regionale contro i vertici di Trenitalia e di RFI, assolutamente inutili ed inefficaci, e di aprire una vertenza col Ministero e le varie strutture delle FS per ottenere un chiarimento definitivo sul futuro delle ferrovie molisane”.*

Come è noto (Rete Ferroviaria Italiana) RFI s.p.a. è la Società del Gruppo FS che detiene la proprietà delle infrastrutture ferroviarie e che inoltre, per legge, ha competenza per tutto quanto attiene alla sicurezza ferroviaria. I lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, che da qualche anno RFI esegue sulla rete ferroviaria molisana, rientrano in un piano di messa in sicurezza ed efficientamento



Regione Molise

infrastrutturale e tecnologico. La cadenza annuale degli interventi è la conseguenza sia di programmazioni elaborate a livello nazionale in base alle risorse stanziare nelle varie finanziarie (per quelli di quest'anno sono impegnati oltre 10 milioni di euro), sia della scelta di effettuarli in periodi caratterizzati da flussi di traffico meno intensi in modo da contenere al massimo i disagi causati ai pendolari che si spostano per studio e per lavoro. Proprio le risorse stanziare ed i lavori eseguiti fanno intendere che c'è l'intenzione di ammodernare la linea, per quanto è possibile, e non di chiuderla.

Per quanto riguarda invece il trasferimento di reparti e personale di RFI è necessario fare una breve cronistoria. In passato, in tutte le stazioni il Capostazione era addetto al controllo di tutte le manovre relative alla circolazione dei treni in ambito della stazione e delle sue pertinenze. Con l'avvento del sistema di controllo centralizzato dei treni (C.C.T.) negli anni ottanta e novanta, nelle stazioni a scarso traffico, è stata creata la figura del "Dirigente Centrale Operativo" cioè di un soggetto abilitato a gestire la circolazione dei treni non solo nella stazione nella quale veniva a risiedere ma lungo una tratta. Il Capostazione è stato lasciato nelle stazioni dove vengono effettuate altre manovre come ad esempio quelle connesse con la circolazione dei treni merci o quelle di ingresso ed uscita dal deposito (in Molise nelle stazioni di Campobasso, Termoli Guglionesi, Isernia e Carpinone). In Molise inizialmente furono previsti due "Dirigenti Centrali Operativi" un operante a Campobasso (tratta Termoli - Campobasso - Boscoredole - Benevento) ed uno ad Isernia (tratta Boscoredole - Isernia - Venafro) sotto la giurisdizione di RFI - Direzione Compartimentale Movimento (DCM) inizialmente di Napoli, in seguito di Bari. Da notizie ufficiose pare che quest'ultima voglia attuare una riorganizzazione per poter concentrare il controllo di tutte le linee di propria competenza in unico centro con un adeguato numero di "Dirigenti Centrali Operativi". Tale scelta aziendale, su cui non è consentito interferire (anche perché, allorché fu stabilito di trasferire le attività di officina e le attività connesse all'utilizzazione del personale di macchina e di scorta a Benevento, non fu fatta alcuna opposizione nemmeno da parte delle OO.SS), potrebbe fornire un aiuto indiretto perché è ipotizzabile che dovranno essere previste squadre di tecnici di pronto intervento in caso avarie, guasti e quant'altro, che devono avere per forza base in ambito molisano. E' impensabile che per un qualsiasi intervento urgente sulla linea molisana si debba aspettare che arrivino da Bari. Pur ritenendo difficoltoso incidere su scelte aziendali che riguardano la organizzazione interna di una Società come RFI, si può prevedere di concertare con le OO.SS. di categoria un'azione congiunta, tendente a generare posti di lavoro che possano equilibrare quelli persi, facendo in modo che in territorio molisano agiscano squadre composte da molisani. Già in passato è stata seguita questa strategia ottenendo buoni risultati (vedasi l'ultima tornata di assunzioni di personale di macchina e di scorta, da parte di Trenitalia s.p.a. che per i servizi ferroviari di competenza del Molise ha scelto, tra i richiedenti, quelli nati e/o residenti in Molise).

Punto 2) dell'interrogazione: *"Quali iniziative intende assumere l'Assessorato ai Trasporti per riorganizzare, rilanciare e rendere strategico il trasporto su ferro integrandolo con altri vettori (gomma, mare, ecc.) anche in considerazione della prevista realizzazione di un interporto a Termoli.*

Il vigente Piano Regionale dei Trasporti ha in sé la risposta a questa domanda. In esso, infatti, oltre alla realizzazione dell'Interporto di Termoli e di un'altra Piattaforma Logistica (di minore dimensioni) a Venafro, è dettata la direttiva di conseguire l'integrazione modale (ferro - gomma) e tariffaria, sia per spostare una larga parte del trasporto merci dalla gomma al ferro sia per offrire un servizio migliore ed economicamente più vantaggioso (utilizzo di un unico documento di viaggio per il treno, per l'autobus e per qualsiasi altro mezzo di trasporto pubblico; tariffa integrata per i trasporti urbani e interurbani, ecc.).

In tale ottica vanno interpretati e valutati i seguenti interventi che anche quest'anno saranno eseguiti sull'infrastruttura molisana:



Regione Molise

- sulla linea Campobasso – Termoli i lavori di rinnovo completo della sede ferroviaria, rotaie, traverse e contemporaneo risanamento della massicciata;
- nel tratto Campobasso – Ripabottoni, per un'estesa di circa 30 km, lavori per consentire di mantenere il livello qualitativo della linea agli standard previsti;
- sulla linea Campobasso - Bojano lavori di consolidamento della galleria Colle Barone e, in contemporanea, interventi di consolidamento e ristrutturazione di tre cavalcate ferroviarie in agro del Comune di Vinchiatturo, due dei quali a cura dello stesso Comune e uno a cura della Provincia di Campobasso. Tali interventi, con l'eliminazione degli attuali rallentamenti precauzionali esistenti, consentiranno di riportare la velocità dei treni a quella normale prevista su tale tratto di linea.

Anche la progettazione di un sistema di metropolitana sulla tratta Matrice – Campobasso – Bojano voluta dalla Regione Molise, dal Comune di Campobasso e dai Comuni aderenti al "Patto Territoriale" rientra nell'ottica di miglioramento del trasporto locale.

Punto 4) dell'interrogazione: *“Di risolvere il problema dei locomotori inadeguati che collegano Campobasso con Roma, sostituendoli con mezzi più sicuri e moderni, e contestualmente far prevedere un maggior numero di carrozze nel tratto Roma – Cassino che eviti ai viaggiatori una sistemazione precaria e in piedi negli spazi più impensabili.”*

Come è noto il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 così come modificato dal successivo Decreto Legislativo 24 marzo 2000 n. 400 ha conferito, **per delega**, alla Regione Molise funzioni e compiti di Amministrazione, Gestione e Programmazione in materia di Trasporto Pubblico Locale per perseguire, d'intesa ed in concorso con gli Enti locali, il miglioramento del Trasporto Regionale, il riequilibrio modale e per realizzare un sistema integrato della mobilità e le relative infrastrutture. Nell'Accordo di Programma sottoscritto 17 gennaio 2000 tra la Regione ed il Ministero dei Trasporti, alla Regione Molise sono stati assegnati un milione e novecentomila Treni/km relativi ai servizi regionali e locali eserciti da Ferrovie dello Stato S.p.a. (art. 20 - comma 4 - del decreto legislativo n. 422/1997). Con successivo Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 novembre 2000 sono stati determinati i trasferimenti statali, dovuti alla Regione Molise, per le funzioni amministrative riguardanti detti servizi ferroviari. Parallelamente lo Stato, unilateralmente, ha stabilito quanti e quali i treni trasferire e, in tutte le Regioni dove non è presente una linea elettrificata, si è continuato ad utilizzare le Automotrici leggere a nafta (Aln663 e Aln668).

E' necessario rimarcare che è lo Stato che stanziava le risorse finanziarie necessarie per il rinnovo del materiale rotabile che resta di proprietà di Trenitalia s.p.a.

Attualmente, grazie anche al contributo della Regione Molise, Trenitalia s.p.a. per l'effettuazione dei treni previsti dal Contratto di Servizio utilizza anche il Minuetto Diesel per cui è possibile garantire con tale tipo di convoglio 6 dei 10 treni da e per Roma, 6 degli 8 treni da e per Napoli, due treni da e per Pescara e due dei 4 treni da e per Benevento. Per gli altri treni è possibile garantire una composizione con almeno 3 Aln663 sui rimanenti treni da e per Roma, con 4 Aln663 in tutti i giorni festivi per il treno in partenza per Roma da Campobasso alle ore 16,28 e per particolari treni (da Roma alle 14,15 e da Campobasso alle 14,15) nei periodi di maggiore afflusso di viaggiatori, che hanno ridotto, almeno in parte, le situazioni di disagio dovute al sovraffollamento. Con il nuovo Contratto di Servizio, che deve essere ancora stipulato, si chiederà a Trenitalia s.p.a. di migliorare ancora di più l'offerta. E' certo che nell'ambito dei futuri investimenti per l'acquisto di nuovo materiale rotabile riguardante la Regione Molise (previsti anche dall'art. 25, comma 1 della Legge n. 2/2009) dovrà essere assolutamente privilegiato l'acquisto di materiale diesel con un maggior numero di posti per migliorare ancora l'offerta sulla relazione Campobasso – Roma dove maggiore è l'esigenza.



Regione Molise

Punto 5) dell'interrogazione: *“Di essere informato sugli standard di sicurezza della rete e dei locomotori in servizio e di quali interventi in materia sono stati adottati dopo il tragico incidente di Roccasecca (FR) in cui persero la vita uno studente di Isernia e un emigrante di Ferrazzano.”*

La sicurezza ferroviaria, tema molto sentito e ricorrente, in Italia molto curata (statisticamente il tasso di incidentalità è il più basso d'Europa), incentrata sulla qualità e la professionalità del personale, di macchina e di scorta, e sulla validità dei sistemi di segnalamento, oggi riceve un valido contributo dalla Tecnologia che mette a disposizione sistemi molto avanzati che permettono il controllo puntuale dei treni. Ne sono stati adottati due le cui denominazioni sono: SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e SSC (Sistema Supporto della Condotta); ambedue si basano sulla trasmissione dei dati fra un'apparecchiatura di terra (Sottosistema di terra) ed un'apparecchiatura di bordo (Sottosistema di bordo) preposte a controllare la velocità del treno in quel determinato punto della linea. Attualmente RFI ha attrezzato tutta la rete ferroviaria italiana (anche quella molisana), mentre, Trenitalia s.p.a. dovrà completare l'attrezzaggio di tutti i treni, improrogabilmente, entro giugno 2010.

*Servizio Edilizia, Igienico-Sanitaria, Pubblica e Scolastica-
Trasporti su Ferro-Interporto ed Impianti Fissi*

*Il Dirigente Responsabile
(dott. Nicandro Pilla)*