

Regione Molise

L'Assessore

Prot. n. 244/Segr.

Campobasso, 15 dicembre 2010

Anticipata Via Fax

**All' Ing. Vincenzo Soprano
Amministratore Delegato
Trenitalia S.p.A.
Piazza della Croce Rossa n. 1
00161 ROMA**

OGGETTO: PROBLEMATICHE IN MOLISE SUI SERVIZI FERROVIARI.

Egregio Ingegnere,

mi vedo costretto rivolgermi nuovamente a Lei per sottoporre alla Sua cortese attenzione alcune problematiche che riguardano il servizio effettuato da Trenitalia in Molise.

Recentemente sono stati registrati pesanti disservizi sui treni di competenza del Contratto di Servizio sottoscritto fra Trenitalia e la Regione Molise per il periodo 2009 – 2014.

Solo a titolo di esempio, cito il blocco della circolazione del giorno 6 dicembre 2010 fra Campobasso e Isernia per oltre quattro ore a seguito dell'arresto in linea del primo treno del mattino diretto a Napoli, effettuato con un Minuetto Diesel, che ha compromesso non poco la regolare circolazione di tutti i treni del mattino, con vibrante proteste da parte dei pendolari, ma anche di coloro che erano diretti verso Roma e Napoli.

Nella stessa giornata, dopo la ripresa della circolazione, si è registrata anche la successiva soppressione, per problemi tecnici ai mezzi, del treno per Roma in partenza da Campobasso alle 14.15, per il quale, solo dopo circa un'ora, è stata annunciata nella

stazione di origine la soppressione ai numerosi viaggiatori in attesa di notizie e solo allora è stato provveduto a mettere a disposizione dei bus sostitutivi che sono giunti a Roma,

pertanto, con ben oltre l'ora teorica di arrivo del treno. La mancata effettuazione del treno per Roma ha comportato la relativa soppressione della corsa di ritorno da Roma,

in partenza alle ore 19.40, per cui è stato effettuato un servizio sostitutivo con bus, con tutto il disagio connesso a tale servizio su un percorso di oltre tre ore.

I casi sopra esposti rappresentano solo un esempio dello stato di degrado in cui è precipitato il servizio ferroviario in Molise, sia per la qualità del materiale rotabile, che per la gestione della circolazione.

Per quest'ultimo aspetto, molto ha inciso il trasferimento delle due sedi di DCO da Campobasso e Isernia a Bari (caso unico in Italia, comune forse solo alla Basilicata), i cui operatori, pur essendo ormai trascorso oltre un anno dal detto trasferimento, ancora non riescono a gestire le situazioni di criticità non essendo a conoscenza delle problematiche locali, cosa che invece veniva gestita con molta più professionalità in passato. L'esempio concreto è la chiusura dei passaggi a livello prolungata per oltre mezz'ora (caso di Boiano e di Casacalenda), anche su strade intensamente trafficate, che il più delle volte ha richiesto l'intervento delle Forze dell'Ordine. Un riscontro di tutto ciò sicuramente è rappresentato dal livello di puntualità dei treni, decisamente inferiore a quello degli anni passati.

Altro elemento, già sopra accennato, che incide in maniera rilevante sul servizio offerto da Trenitalia in Molise, è la poca affidabilità dei mezzi, molto probabilmente per la non sufficiente effettuazione della manutenzione, il che comporta non solo uno scadimento della qualità in merito al comfort di viaggio (climatizzazione, informazioni a bordo, pulizia, ecc...), ma anche, sempre più spesso, ritardi o addirittura, come è successo il 6 dicembre scorso, la soppressione di treni con le relative conseguenze negative. In tal senso, sarebbe opportuno, non Le sto qui a chiedere di ripristinare l'Officina di Manutenzione già preesistente a Campobasso e poi trasferita a Benevento, ma almeno attivare una postazione "leggera", con poche risorse tecniche adeguate, per poter assicurare "sul campo" interventi di piccola manutenzione tempestivi (per i quali, al momento, ogni volta occorre attendere l'invio dei mezzi all'Officina di Benevento, a circa 90 km da Campobasso), al fine di garantire l'efficienza dei mezzi e quindi la loro affidabilità, con notevole ritorno non solo sulla regolarità, ma anche sulla qualità del servizio.

Sulla scorta di quanto già accaduto per lo spostamento dei DCO dal Molise a Bari, assistiamo ad un ulteriore depauperamento dei posti di lavoro in Molise da parte di Trenitalia. Le OO.SS. regionali segnalano la soppressione del Presidio Scorta di Isernia, dove le 6 unità dovranno essere utilizzate su altre sedi di lavoro. Allo stesso modo, con l'esternalizzazione prevista delle attività del Posto di Manovra di Campobasso, le altre 7 unità ivi previste dovranno essere reimpiegate altrove. Ma oltre all'aspetto più puramente umano, quello di spostare il personale in altri luoghi, rimane la questione fondamentale che altri posti di lavoro saranno trasferiti dal Molise in altre regioni, pur non essendo stati sostanzialmente ridotti i treni che la Regione Molise ha previsto nell'ambito del Contratto di Servizio, con il relativo corrispettivo, puntualmente versato nelle Casse di Trenitalia.

Le stesse OO.SS. mi evidenziano, inoltre, la carenza di Personale di Scorta e di Macchina a Campobasso, dove, per sopperire a tali mancanze, si ricorre ad inviare sistematicamente in trasferta il personale da altre sedi fuori dalla Regione Molise, con incremento dei costi anche per Trenitalia. In altri casi, invece, si è provveduto ad assegnare tali tipologie di servizio a personale di impianti non del Molise, pur avendo i treni origine e termine corsa a Campobasso, con il trasferimento, di fatto, di posizioni di lavoro in altre sedi fuori regione. Solo a titolo di esempio, Le cito il nuovo treno "veloce" per Roma attivato dallo scorso 1° settembre, fortemente voluto dalla Regione e concordato anche con Lei nel corso dell'incontro avuto a fine anno 2009, inserito regolarmente nell'ambito del programma d'esercizio contemplato dal Contratto di Servizio e quindi corrisposto dalla Regione con altrettante risorse, come da Catalogo, per il quale il personale di Scorta e di Macchina impiegato non è dell'impianto di Campobasso, ma di altra regione (Campania).

Per sopperire poi alle carenze dello stesso personale, è invalso l'uso di programmare ormai da anni delle chiusure estive prolungate persino di cinque mesi consecutivi (da giugno ad ottobre), soprattutto per la Campobasso - Termoli, ben oltre i tempi tecnici necessari per effettuare i lavori di manutenzione ordinaria all'infrastruttura ferroviaria (che si potrebbero normalmente eseguire di notte o in ampi intervalli diurni, quando non circolano treni), per cui la Regione versa un corrispettivo per il servizio da effettuarsi con treni, giustificato per l'interruzione dovuta ai lavori, a fronte di un servizio che viene invece effettuato con bus, il cui costo è marcatamente inferiore a quello dei treni, e decisamente meno confortevole, visto il percorso tortuoso che devono seguire i bus, spesso con impossibilità di effettuare il servizio nei pressi delle stazioni.

Preme evidenziare, inoltre, la volontà espressa dalla Regione, anche nel sottoscrivere il Contratto di Servizio, valido dal 2009 fino al 2014 (e rinnovabile per ulteriori sei anni), di

investire sul servizio ferroviario, avendo deciso di rinunciare ad una parte delle risorse previste per i servizi destinandole all'acquisto di nuovo materiale rotabile, attraverso il

finanziamento del 50% per l'acquisto di tre nuovi complessi del tipo Minuetto Diesel, al fine di ammodernare l'attuale parco, ormai in gran parte obsoleto. Infatti, nel 2009, la Regione ha già versato a Trenitalia, come previsto all'art.7 co. 3 del vigente Contratto di Servizio, circa 2,9 milioni di euro (ben oltre il 50% del costo di un nuovo convoglio, stimato in 4,5 MIL di euro), come "quota a supporto del maggior costo sostenuto da Trenitalia per l'ammortamento relativo all'acquisto di nuovo materiale rotabile"; analogamente, sempre dal Contratto di Servizio, al comma 6 del medesimo art. 7, è prevista una quota per il 2010 pari a circa 2,3 milioni di euro. Così come ipotizzato nel Protocollo d'Intesa annesso al medesimo Contratto di Servizio, il primo dei nuovi tre convogli, acquistati con il contributo come sopra evidenziato della Regione Molise, dovrebbe entrare in esercizio, compatibilmente con i tempi di consegna da parte del fornitore, già entro il primo semestre 2011. In tal senso gradirei conoscere i tempi di entrata in esercizio dei nuovi convogli, che dovrebbero contribuire, oltre a migliorare il comfort di viaggio, ad assicurare una maggiore affidabilità dei treni durante l'esercizio, quindi ad una maggiore regolarità del servizio.

Per l'esame delle problematiche sopra evidenziate e la ricerca delle possibili soluzioni, Le chiedo un incontro da tenersi il più presto possibile, magari a Campobasso, o, in alternativa, a Roma, ciò mi consentirebbe anche di soprassedere a propositi ben più clamorosi.

In attesa di un cortese riscontro e di incontrarla personalmente, La saluto cordialmente.

Luigi Velardi