

Ferrovie isolate: indagine regionale sulla messa in sicurezza

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, nella riunione del 21 settembre, ha approvato un documento che fa il punto sulla messa in sicurezza delle linee ferroviarie isolate. Il testo dell'indagine è stato consegnato al Governo nel corso della Conferenza Stato-Regioni che si è tenuta lo stesso 21 settembre.

Si riporta di seguito il documento, senza le visioni di dettaglio regionali (consultabili però nella versione integrale pubblicata sul portale www.regioni.it, sezione "Conferenze").

Indagine regionale sulla messa in sicurezza delle linee ferroviarie isolate

Premessa

Nel 2016, in occasione della predisposizione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'art. 1 comma 6 del decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, che individuava le Ferrovie Regionali (cd. "Ex concesse") che risultavano "interconnesse" alla rete ferroviaria nazionale, le Regioni e Province autonome elaborarono, su iniziativa della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio, un'indagine che aveva l'obiettivo di conoscere i fabbisogni di messa in sicurezza delle ferrovie interconnesse, sia dal punto di vista tecnico sia dal punto di vista economico. L'indagine rappresentò un importante momento di approfondimento sul tema della sicurezza ferroviaria delle ferrovie regionali e costituì un punto di riferimento per le attività che si svilupparono nel corso del lavoro tecnico svolto da un tavolo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che comprendeva anche i responsabili dell'ANSF e dell'USTIF e finalizzato, appunto, alla messa a punto del predetto Decreto. In occasione dell'intesa, che fu sancita il 3 agosto 2016, il Ministro Graziano Delrio, che partecipò a un incontro presso la Conferenza delle Regioni e Province autonome, evidenziò come il tema della sicurezza del trasporto pubblico locale ferroviario non si esauriva alle sole ferrovie interconnesse, ma comprendeva anche le linee ferroviarie cosiddette "isolate" per le quali annunciò precisi stanziamenti.

Introduzione

A partire dai risultati prodotti nel percorso di approvazione del Decreto per le ferrovie interconnesse e dal buon lavoro effettuato dalle Regioni e dalle Province autonome nell'indagine di supporto, la Commissione Infrastrutture, mobilità e Governo del territorio ha avviato una indagine sullo stato di attuazione e sui fabbisogni finanziari relativi a interventi di messa in sicurezza delle linee ferroviarie ex-Concesse cd. "Isolate".

Il presente documento è il risultato di questo lavoro e si propone di essere un punto di riferimento generale per il confronto con il Governo anche in vista del riparto delle risorse messe a disposizione dallo Stato per questo fine e previste dalla Legge di Bilancio 2017, Legge 11 dicembre 2016, n. 232, Art. 1, co. 140, che recita:

"140. Nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un apposito fondo da ripartire, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, di 3.150 milioni di euro per l'anno 2018, di 3.500 milioni di euro per l'anno 2019 e di 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, anche al fine di pervenire alla soluzione delle questioni oggetto di procedure di infrazione da parte dell'Unione europea, nei settori di spesa relativi a:

- a) trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie;
- b) infrastrutture, anche relative alla rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione;
- c) ricerca;
- d) difesa del suolo, dissesto idrogeologico, risanamento ambientale e bonifiche;

- e) edilizia pubblica, compresa quella scolastica;
- f) attività industriali ad alta tecnologia e sostegno alle esportazioni;
- g) informatizzazione dell'amministrazione giudiziaria;
- h) prevenzione del rischio sismico;
- i) investimenti per la riqualificazione urbana e per la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia;
- l) eliminazione delle barriere architettoniche. L'utilizzo del fondo di cui al primo periodo e' disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato. Gli schemi dei decreti sono trasmessi alle Commissioni parlamentari competenti per materia, le quali esprimono il proprio parere entro trenta giorni dalla data dell'assegnazione; decorso tale termine, i decreti possono essere adottati anche in mancanza del predetto parere. Con i medesimi decreti sono individuati gli interventi da finanziare e i relativi importi, indicando, ove necessario, le modalità di utilizzo dei contributi, sulla base di criteri di economicità e di contenimento della spesa, anche attraverso operazioni finanziarie con oneri di ammortamento a carico del bilancio dello Stato, con la Banca europea per gli investimenti, con la Banca di sviluppo del Consiglio d'Europa, con la Cassa depositi e prestiti Spa e con i soggetti autorizzati all'esercizio dell'attività bancaria ai sensi del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, compatibilmente con gli obiettivi programmati di finanza pubblica.”

Nota metodologica

Al fine dell'indagine sono stati individuati una serie di indicatori – alcuni di natura amministrativa altri di natura tecnica - e predisposta una specifica tabella. Gli indicatori prescelti, per ciascuna Regione e per ciascuna Linea ferroviaria isolata, sono i seguenti:

Denominazione Linea

Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria

Impresa Ferroviaria

Aspetti tecnici

- Tipologia scartamento
- Numero binari
- km totali
- di cui: km con esercizio TPL
- di cui: km solo con esercizio turistico
- di cui: km sospesi
- Treni km totali annui
- Treni/giorno feriale
- N. Passeggeri (media giornaliera)
- Tipologia di Trazione (TE, TD, TE/TD)
- Velocità linea (valore max)
- Blocco
- RS (ripetizione segnali)
- SCMT/ SSC

Investimenti previsti già finanziati (€)

Investimenti previsti da finanziare (€)

A ciascuna Regione è stato chiesto di allegare alla propria tabella anche una breve relazione illustrativa di supporto in cui fossero maggiormente chiariti, in modo più ampio e articolato, le tipologie di intervento

previste, i tempi di attuazione, le risorse finanziarie già investite e i fabbisogni.

Una visione d'insieme dei risultati dell'indagine. Le linee isolate coinvolte

L'indagine ha Coinvolto le seguenti Linee Ferroviarie (sono indicate per Regione/PA e con la specificazione del Gestore della Infrastruttura:

Regione PIEMONTE

GTT - Gruppo Torinese Trasporti

Torino-Germagnano-Ceres

Regione LOMBARDIA

Ferrovienord

Brescia-Iseo-Edolo e Bornato-Rovato

Valmorea-Confini Svizzero (linea turistica)

Provincia autonoma di Trento

Trentino Trasporti

TT - Trento-Malè-Mezzana

Provincia autonoma di Bolzano

STA - Strutture Trasporto Alto Adige

Ferrovie del Renon

Merano-Malles

Regione LIGURIA

Azienda Mobilità e Trasporti

Genova-Casella

Principe-Granarolo



Regione LAZIO

ATAC - Azienda per i Trasporti Autoferrotranviari del Comune di Roma

Roma-Civitacastellana-Viterbo

Roma-Giardinetti

Roma-Ostia-Lido

Regione CAMPANIA

EAV - Ente Autonomo Volturno

Circumvesuviana

Cumana e Circumflegrea

Regione PUGLIA

FAL - Ferrovie Appulo-Lucane

Bari-Gravina

Altamura-Matera

Regione BASILICATA

FAL - Ferrovie Appulo-Lucane

Gravina-Avigliano Città

Avigliano-Potenza

Regione CALABRIA

FDC - Ferrovie della Calabria

Cosenza-Catanzaro, Gioia Tauro-Palmi/Cinquefrondi, Pedace-Camigliatello

Regione SARDEGNA

ARST - Azienda Regionale Sarda Trasporti

Sassari-Alghero

Sassari-Sorso

Sassari-Palau

Macomer-Nuoro

Macomer-Bosa

Monserrato-Mandas-Isili

Mandas-Arbatax

Isili-Sorgono

Alcuni dati complessivi

Aspetti tecnici

Il totale delle linee isolate in Italia è pari a 28. Di queste 7 sono a scartamento normale e le rimanenti 21 a scartamento ridotto.

Complessivamente le linee isolate nazionali coprono una lunghezza di 1.654,83 Km. Di questi:

- 1.031,18 Km sono su linee che svolgono servizio di TPL

- 453,04 Km sono su linee che svolgono servizio turistico

- 170,62 Km sono i chilometri sospesi

Inoltre, di questi:

- 1.502,18 Km sono a Singolo binario

- 152,65 Km sono a Doppio binario

La velocità di linea media è pari a 63 Kmh, con minimi di 15/25 Kmh e massimi di 90/100 Kmh.

Aspetti trasportistici

Sulle linee isolate italiane, per il servizio pubblico locale, vengono eserciti annualmente 15.221.475 trenikm, con un numero medio giornaliero di treni nei giorni feriali pari a 1.919.

Mediamente nel Paese viaggiano (quotidianamente) 303.240 passeggeri, che vanno dai 750 passeggeri medi giornalieri della regione Liguria ai 141.933 passeggeri della regione Campania.

Nella seguente tabella sono forniti i valori per regione/provincia autonoma:

Questi dati ci dicono le linee isolate rappresentano un'importante infrastruttura per il sistema trasportistico nazionale, in particolare per il servizio pubblico locale. A parte i casi molto significativi delle regioni Lazio e Campania, nelle quali vengono trasportati, quotidianamente, oltre 250mila

Aspetti finanziari

Negli anni le Regioni/PA hanno proceduto ad effettuare investimenti per la messa in sicurezza e il rinnovo delle infrastrutture di trasporto delle proprie linee isolate. Complessivamente sono stati programmati e finanziati (e in parte realizzati) interventi per un totale di € 633.630.450.

Con il nuovo piano di interventi richiesto dal MIT al fine dell'utilizzazione delle risorse statali di cui al citato comma 140, dell'art. 1 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, le Regioni/PA hanno programmato ulteriori interventi per un totale di € 801.213.670.