



TAVOLA ROTONDA

"IL CONTRATTO DI SERVIZIO TRA LA REGIONE E TRENITALIA È ARRIVATO SUI BINARI SICILIANI"

**IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO
RIUSCIRÀ A NON ESSERE PIÙ UN MIRAGGIO??
IL TRASPORTO FERROVIARIO SICILIANO
RIUSCIRÀ A COLMARE IL GAP CON QUELLO EUROPEO??**

Presiede:

AMEDEO BENIGNO

Segretario Generale FIT CISL Sicilia

Relaziona:

DOMENICO PERRONE *Resp.le*

Dipartimento Mobilità FIT CISL Sicilia

Conclude:

SALVATORE PELLECCIA

Segretario Aggiunto FIT CISL Nazionale

Intervengono:

DOMENICO MILAZZO

Segretario Generale USR CISL Sicilia

MARCO FALCONE

*Assessore Infrastrutture e Mobilità
Regione Sicilia*

SILVIO DAMAGINI

*Direttore Trasporto Regionale Sicilia
Trenitalia*

Modera: *ANGELA DI MARZO Giornalista*



PALERMO, 27 GIUGNO 2018 - ORE 09:30
ASTORIA PALACE HOTEL, VIA MONTEPELLEGRINO 62

Amiche ed amici, gentili ospiti, Autorità presenti, desidero porgere un sentito ringraziamento per la VS partecipazione.

Da anni chiedevamo la firma del contratto di servizio fra la Regione Siciliana e la Società Trenitalia e tanti sono stati i Convegni e le Tavole Rotonde (con vari slogan "Con più Trasporto verso il futuro" 22/02/2017; "La continuità territoriale, un diritto per i siciliani" 25/03/2015; "CDS per restituire alla Sicilia un trasporto ferroviario efficiente" 16/10/2014; "Alla ricerca del treno perduto" 24/10/2013; "Un disegno strategico per le Ferrovie Siciliane" nel 2010; "Quale futuro per le Ferrovie Siciliane" 06/11/2009) organizzate dalla nostra O.S.; finalmente, giorno 17 maggio 2018 è arrivata la tanto attesa firma, il CDS in Sicilia è realtà! È arrivato nei nostri binari.

Grande merito di tale risultato va riconosciuto all'intesa sinergica tra la USR CISL Sicilia rappresentata dal Segretario Generale *Domenico Milazzo*, la nostra FIT rappresentata dal Segretario Generale *Amedeo Benigno* e la FIT Nazionale rappresentata dal Segretario Nazionale Aggiunto *Salvatore Pellecchia*.

Di notevole importanza strategica si è rilevata l'iniziativa dello scorso 06 luglio, anticipata da una conferenza stampa, tra le Confederazioni Regionali e le Federazioni dei trasporti.



Abbiamo sollecitato la firma del CDS chiedendo, alla vigilia della seduta in IV Commissione dell'ARS l'approvazione degli emendamenti presenti nel Testo del collegato alla Legge Finanziaria (Art. 19 integrazione di 83 MLN di Euro dal 2020

al 2026 – Art. 85 acquisto materiale rotabile di 262 MLN di Euro) utili per garantire le risorse aggiuntive.

In quel giorno di sit-in manifestammo insieme a molti lavoratori ferroviari.



È stata questa la proposta presentata dai sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti al culmine della manifestazione per chiedere la firma del contratto di servizio fra Regione Sicilia e Trenitalia.

Pertanto, quelli che abbiamo attraversato, sono stati periodi intensi caratterizzati da lunghe trattative; ce l'abbiamo fatta e ci riteniamo pienamente soddisfatti, è un buon punto di partenza.

Si è passati dalla totale chiusura della nuova Presidenza della Regione con Trenitalia nel mese di dicembre u.s., alla norma della Delibera dell'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) nel mese di febbraio 2018 con l'obbligo delle penali, fino al raggiungimento della firma del CDS nel mese di maggio 2018. Va dato merito all'Assessore On. Marco Falcone ed a tutto il suo Staff (Dott. Bellomo e Dott.ssa Madonia) per l'attività profusa. Questo impegno messo in campo da parte delle Istituzioni Regionali, dalle Parti Sociali e Aziendali auspica di ottenere

quei risultati che serviranno a migliorare la qualità del servizio ferroviario per i cittadini.

Il CDS ha durata decennale per il periodo 01 gennaio 2017 – 31 dicembre 2026. Finalmente dopo i 6 treni Jazz costati 40,2 MLN di Euro già in esercizio dal 2016 a carico di Trenitalia, è previsto un ulteriore investimento per l'acquisto di 43 nuovi treni (costo di 285 MLN di Euro finanziati dalla Regione) di cui 4 treni Pop nel 2019, 7 treni Pop nel 2020, 10 treni Pop nel 2021, 17 treni diesel e 5 treni elettrici nel 2021

Nuovi treni	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOT
POP			4	7	10						21
DIESEL					17						17
ELETTRICI				5							5
TOTALE			4	12	27						43

che garantiranno all'Isola un trasporto ferroviario sicuramente più efficiente, sicuro, confortevole e puntuale.

Sempre sugli investimenti sono previsti ulteriori 42,5 MLN da Trenitalia destinati al revamping, alla manutenzione ciclica dei treni, all'informatica, alla tecnologia e agli interventi sugli impianti.

Circa 23, 2 milioni di Euro	Revamping di material rotabile già in esercizio
Circa 13,3 milioni di Euro	Interventi infrastrutturali di ammodernamento degli impianti manutentivi di PA-ME-SR
Circa 1,8 milioni di Euro	Investimenti in tecnologie
Circa 4,2 milioni di Euro	Investimenti in informatica
58,8 milioni di Euro	Ciclica.

Con tale rinnovo del parco rotabile sicuramente migliorerà il servizio offerto alla clientela, clientela che potrà trasportare gratuitamente le biciclette sui treni regionali godendo di una informazione intelligente e automatica grazie al servizio

“smart caring”, meccanismo che consente ai viaggiatori di ottenere gli aggiornamenti per linea e per treno, con un livello superiore di precisione e dettaglio, in particolare per conoscere l’andamento del traffico ferroviario, possibili cause e criticità in atto. Ma soprattutto per poter programmare le soluzioni di viaggio alternative.

Con la firma del CDS i viaggiatori siciliani hanno la certezza di avere una offerta commerciale che passerà dagli attuali 380 treni, a circa 450 treni e dagli attuali 9.700.000 Km/treno si passerà a 10.900.000 Km/treno passando per un corrispettivo di 111,5 MLN per il 2017 per arrivare a 128,5 MLN nel 2026 assicurando l’occupazione dei lavoratori ferrovieri e quelli dell’indotto ferroviario.

35.500 VIAGGIATORI AL GIORNO	5.515 PUNTI VENDITA	380 MACCHINISTI 254 CAPI TRENO 93 COMMERCIALE E VENDITA 237 DIREZIONE,IMPIANTI A TERRA, UFFICI	600 INDOTTO FERROVIARIO
380 CORSE AL GIORNO	FLOTTA 101 TRENI	5 IMPIANTI DI MANUTENZIONE Palermo, Messina, Catania, Siracusa e Cinisi	386 ADDETTI MANUTENZIONE E PULIZIE

Col CDS sono confermata per l’anno 2018 i seguenti treni:

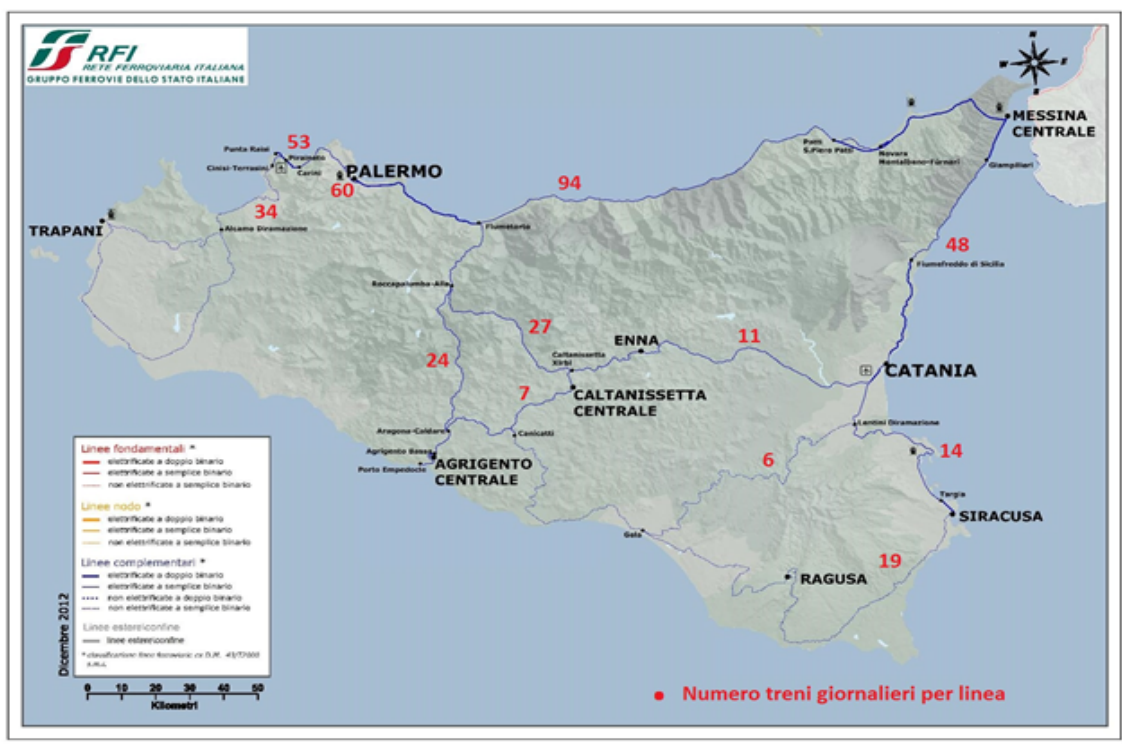
- 6 coppie RV sulla linea Palermo – Catania;
- 4 coppie R sulla linea Palermo – Caltanissetta, con cambio a Roccapalumba;
- 7 coppie RV sulla linea Palermo – Messina;
- 7 coppie R sulla linea Palermo – S. Agata di Militello;
- 10 coppie R sulla linea S.Agata di M. - Messina;
- 7 coppie R sulla linea Patti – Milazzo – Messina;
- 18 coppie R sulla linea Palermo – Termini Imerese – Cefalù;
- 1 coppia RV Palermo - Siracusa;
- 7 coppie RV Messina – Catania – Siracusa;
- 11 coppie R Messina – Catania;
- 14 coppie R Messina – Giampillieri;
- 12 coppie R sulla linea Palermo - Agrigento;
- 29 coppie R Palermo – Giachery;
- 3 coppie RV Modica – Caltanissetta;

3 coppie R Siracusa – Gela;

4 coppie R Caltanissetta – Catania;

6 coppie R Castelvetro – Trapani;

NB: mancano i treni della linea Palermo – Punta Raisi, nell'attesa che si riapra la tratta Palermo – Aeroporto speriamo il prima possibile.



È stato scongiurato lo scenario che si prospettava se non si fosse arrivati alla firma del CDS che prevedeva un taglio del personale di Trenitalia e in particolar modo per quanto riguarda i lavoratori degli appalti ferroviari (pulizie) e quelli ex Serfer. Ecco perché con l'implementazione dell'attività (pulitore a bordo treno) uno dei nostri obiettivi è quello di trasformare gli attuali contratti di solidarietà degli appalti in contratti full-time e implementare le attività di manovra per i lavoratori ex Serfer.

Adesso le nostre prospettive sono più ottimistiche perché nel CDS sono previsti interventi per l'ammodernamento degli impianti di manutenzione di Palermo, Siracusa e Messina anche a seguito dell'Accordo Nazionale del 23 marzo u.s..

Verrà assicurata una rete di vendita, diretta e/o indiretta in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori; le azioni da mettere in atto sono finalizzate a migliorare l'esperienza di viaggio della clientela, facilitando

l'informazione prima del viaggio e l'acquisto dei biglietti ed abbonamenti, in modo da rendere estremamente semplice e capillare l'utilizzo del treno con tariffe agevolate in alcune tratte.

In coerenza a quanto previsto dalla Delibera ART 16/2018, che individua le condizioni minime di accessibilità commerciale, le azioni che saranno messe in atto hanno l'obiettivo di assicurare una rete di vendita che sia adeguata alle condizioni e alle situazioni socio-territoriali.

L'attuale rete di Vendita diretta alla data di sottoscrizione del CDS si compone di:

- 22 biglietterie di stazione;
- 86 emettitrici di biglietti self service.

Le azioni che saranno messe in atto sono finalizzate ad assicurare che le stazioni ricadenti nel territorio regionale siano dotate di almeno un canale di vendita a terra (biglietteria) oltre self service e punto vendita terzo, considerato che il canale di vendita *on line* è già sempre assicurato.

In ottica di incrementare la rete di vendita diretta prevista nel Piano degli interventi operativi si prevede:

- l'installazione di 18 nuove emettitrici self service;
- la riconfigurazione delle biglietterie in Flagship store e Classic store che differiranno in merito ai servizi offerti e alle attività svolte.

Flagship store: quelle biglietterie che si raffigurano come centro di interscambio, posizionate in capoluoghi di provincia/regione. Classic store: quelle biglietterie che si configurano come centro urbano o di attrazione turistica.

I Flagship store garantiranno servizi di vendita, secondi contatti e assistenza ai clienti; i *classic store* garantiranno servizi di vendita e secondi contatti ai clienti.

Confermiamo e rilanciamo che è determinante avere una vasta rete di vendita soprattutto nelle Stazioni dei capoluoghi siciliani non trascurando l'assistenza alla clientela soprattutto a quella con ridotte capacità motorie.

Bisogna incominciare a coprire i posti di lavoro scoperti.

Trenitalia si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutelare la sicurezza personale del viaggiatore secondo il "Piano operativo di sicurezza e controlleria" e al fine di garantire un progressivo

incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi con l'obiettivo di un aumento dei corrispettivi di circa il 5%.

Grazie agli Accordi sottoscritti Nazionali e Regionali durante i vari tavoli di trattative e dopo un'indagine conoscitiva per i dipendenti, Trenitalia utilizza le squadre di Antievasione in tutto il territorio siciliano (Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Caltanissetta, Agrigento e Gela).

Al fine di un presenziamento capillare e tenuto conto che vengono utilizzati anche nel territorio nazionale si chiede **l'implementazione delle squadre antievasione.**

Tutto questo è stato previsto nel CDS con un "Sistema di penalità" che mira al miglioramento degli standard qualitativi erogati e del livello di soddisfazione dell'utenza.

Noi siamo convinti purtroppo, che l'organizzazione di Trenitalia non è nelle condizioni di non incorrere a delle corpose penali, non rispettando le CMQ (condizioni minime di qualità) incluse nel programma di esercizio analitico annuale. Ricordo a noi tutti che sui servizi e sull'organizzazione delle norme stabilite nel CDS la Regione attraverso dei controlli effettuerà le dovute verifiche mentre almeno una volta l'anno Trenitalia effettuerà la rilevazione della qualità percepita dall'utenza finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione degli utenti.

La Regione ascolterà i pendolari e le associazioni dei consumatori, noi siamo convinti che la nostra O.S. sia in grado di poter collaborare con Trenitalia affinché si trovino le giuste strategie contribuendo a migliorare il Trasporto Regionale nell'Isola. Ecco perché occorre un potenziamento della struttura regionale di Trenitalia sia per garantire la puntualità dei treni, che per garantire la qualità dei servizi. Facciamo presente che per far sì che tutto ciò avvenga, **necessita un piano di assunzioni**, specificatamente per quanto concerne la figura professionale di "Capo Treno" visto che con l'attuale consistenza non si riuscirà a garantire la completa copertura dei turni di lavoro del personale mobile, in particolar modo, con la riapertura a breve della linea Palermo-Aeroporto di Punta Raisi.



UNIONE SINDACALE CONFEDERALE

SICILIA



Inoltre da tempo, sollecitiamo l'azienda Trenitalia che dia seguito alla manifestazione di interesse per la riconversione dei Macchinisti in atto utilizzati a Capo Treno.

Oggi per noi della CISL è una giornata importante, il CDS è un punto di partenza su cui costruire il nuovo piano di trasporto regionale integrato col trasportogommato; dobbiamo incominciare a pensare alle gare, ai bacini, bisogna riorganizzare il TPL dando certezza, programmazione e solidità alle aziende del trasporto urbano ed extraurbano. Bene la conferma da parte dell'Assessore sul recupero dei 6 MLN di Euro nel collegato alla finanziaria per il TPL che assorbe il taglio del 3% precedentemente annunciato mettendo in circolo 1,5 MLN di Euro per nuovi servizi.

Soltanto con una visione del gommato inteso come mezzo di interscambio integrato con il ferro si possono azzerare gli sprechi ottimizzando l'uso delle risorse ed offrendo alla collettività servizi degni di un Paese Europeo predisponendo entro il 2019, dei titoli di viaggio integrati (biglietto FS+TPL) così come previsto dal CDS. (Ci dispiace che la norma è stata bocciata all'Assemblea Regionale.) In altre parole il gommato va dove non arriva il treno (si utilizza il TPL come servizio sostitutivo in caso di guasti ai treni, in caso di scioperi o di interruzioni). Inoltre chiediamo un incontro per discutere sulla proroga della scadenza dei contratti di affidamento del TPL regionale e locale al fine di consentire il completamento delle attività propedeutiche necessarie all'indizione dei bandi per l'aggiudicazione dei servizi minimi.

In tale ottica occorre rivedere il ruolo dell'AST visto come azienda Regionale primaria nel TPL garantendo solidità economica, pianificazione dei servizi e rinnovo del parco rotabile. L'AST non è in saldo, fuori la politica dentro la sana gestione. Bene l'annuncio dell'Assessore sull'acquisto di 854 nuovi pullman per il potenziamento del TPL con una spesa di 197 MLN di Euro ai fini della riduzione dell'impatto ambientale ed energetico, della sicurezza e dell'accessibilità delle persone a ridotta capacità motoria, unitamente al telecontrollo delle flotte e alla rilevazione dei fattori di consumo e dell'utenza trasportata.

Il 28 marzo u.s. il Parlamento Regionale Siciliano ha finalmente approvato il Defr, il documento di economia e finanza regionale che costituisce il principale strumento della programmazione economico-finanziaria e delle misure di politica economica regionale ed ha l'obiettivo di indicare la strategia economica e di finanza pubblica nel medio termine.

Il nuovo Piano regionale dei Trasporti, Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, definisce gli scenari di progetto del nuovo sistema di trasporto pubblico locale ferroviario, da valorizzare attraverso l'adozione del modello di rete integrato e gerarchizzato.

Certamente ci sono le basi strutturali per implementare il potenziamento della rete infrastrutturale ferroviaria con degli investimenti che interessano tutta la Regione Sicilia:

Progetto	Obiettivi	Costo MLN Euro	Consegna lavori	Fondi
Nodo di Palermo	potenziamento area metropolitana collegamenti con aeroporto 90 km di percorso, 17 stazioni 22 fermate	1.152	01/09/2018 semplice binario Fine lavori 2020	stanziati
Chiusura anello Palermo	1°fase: Giachery-Politeama (fermate.Libertà,Porto,Politeama) 2°fase:Politeama-Notabartolo (fermata: Malaspina)	1°fase 152 2°fase 100	Lavori in corso	stanziati
Raddoppio PA-ME	20 km Fiumetorto – Ogliastrillo 12,5 km Ogliastrillo - Castelbuono	413 500	2026	2014-2020 PON-Infr.
Raddoppio ME-CT	Fiumefreddo-Taormina-Letojanni Taormina-Giampileri	846 1454	2026 2026-28	2017-2021 MIT-RFI
Raddoppio ME-CT	Catania Ognina - Catania C. le Completamento 3 nuove fermate	92	2012	stanziati

Nodo di Catania	Veloc.: Catania C.le-Catania Aquicella Interramento linea Bicocca-Lentini Dir.- Aeroporto	861 tot di cui 235	da definire	MIT-RFI
Catania - Siracusa	46 km di linea 1°fase: Velocizzazione tratta Bicocca - Targia 2°fase Augusta-Targia	88	progetto	Europei PON 2014/2020
Catania - Palermo	1°fase Bicocca-Catenanuova 38km (raddoppio) Catenanuova-Dittaino Dittaino-Caltanissetta X.-Lercara Lercara-Montemaggiore-Fiumetorto	415 324 2340 910	2020 Oltre il 2022	stanziati
Palermo - Agrigento	velocizzazione tratta Fiumetorto- Agrigento aspettiamo la riduzione tempi percorrenza. 7 varianti tracciato storico di cui 6 in esercizio Variante Lercara 6,2 km di cui 2,8 in galleria	167	2017	stanziati
Palermo-Trapani via Milo	Palermo – Trapani Cinisi - Alcamo D.ne - Trapani via Milo Calatafimi – Fulgatore, marciapiedi	144 di cui 104 disponibili	2022	2017-2021 MIT-RFI

Passante ferroviario di Palermo

Estensione raddoppio: circa 30 km

In sede di realizzazione sono state individuate tre tratte:

1. Palermo C.le/Brancaccio – Notarbartolo, tratta A;
2. Notarbartolo - La Malfa / EMS, tratta B, in variante;
3. La Malfa / EMS – Carini, tratta C.

Tempi e costi: Costo progetto: 1.152 Milioni di €

Stato di attuazione:

Lavori in corso con tempistica di attivazione per fasi dal 2016 (Tratta C) al 2018 (Tratta B).

Le Opere presenti nella tratta C sono state del tutto completate, incluse quelle di viabilità residue che le Amministrazioni comunali stentano a prendere in carico e manutenzione (Carini e Capaci) per sopraggiunte difficoltà economiche degli stessi.

Per la galleria naturale a singolo binario, su tracciato posto in “profondità”, della tratta B, Notarbartolo – Belgio, lo scavo “meccanizzato” come previsto (uso di Talpa meccanica) è in via di ultimazione e salvo i lavori di completamento che dovranno essere realizzati nella parte finale di detta galleria, ovvero nella zona di uscita della Talpa, che costituirà un tratto di galleria artificiale del raddoppio, le opere civili di detta infrastruttura dovrebbero essere completate a breve.

Diversamente, per la Tratta A, che è stata oggetto di seri ritardi, è in via di risoluzione la criticità geologica avvenuta in sede di scavo della galleria naturale Giustizia – Lolli, per la cui ripresa dei lavori, con modalità di scavo previste dall’alto verso il basso, per realizzare i residui 60 metri mancanti per il collegamento fra i due tronchi di galleria già eseguiti, si è reso necessario acquisire la proprietà di circa 50 immobili situati entro alcune palazzine presenti nell’area d’intervento e destinati ad essere demoliti per consentire l’avvio di detti scavi dall’alto.

Delle criticità per la ripresa degli scavi dell’anzidetta galleria si parlerà appresso poiché è coinvolto l’intero Appalto.

Il 19/12/15 è avvenuta l’attivazione dell’ACC di Palermo che monitora e controlla il traffico ferroviario lungo la rete regionale.

Sono state completate e attivate le nuove fermate di Roccella e Maredolce (Zone di Roccella e Brancaccio), sebbene per quest’ultima risulta sospeso momentaneamente la messa in servizio.

Il 16 febbraio 2016 sono state messe in esercizio le due nuove fermate di Guadagna e Lolli, presenti lungo la tratta A.

Il 2018 dovrebbe dare luce all’attivazione di ulteriori nuove fermate quali quelle di Kennedy, La Malfa/EMS e Sferracavallo e rivedere riaperte tutte quelle presenti lungo la linea Palermo – Carini; a seguire dovrebbero essere attivate le nuove fermate di Lazio e Belgio totalmente innovative.

Benefici

- Aumento della capacità della linea;

- Realizzazione di 10 nuove fermate: Roccella, Maredolce, Guadagna, Giustizia, Lolli, Lazio, Belgio, EMS/La Malfa, Sferracavallo e Kennedy (Capaci);
- Soppressione di n. 22 Passaggi a Livello con realizzazione di viabilità alternative;
- Miglioramento della sicurezza dell'esercizio ferroviario e per l'incolumità dei Cittadini;
- Realizzazione di ampi parcheggi adiacenti le nuove Fermate.

Criticità dell'Appalto in corso, affidato al Contraente Generale Nodo di Palermo:

Da qualche tempo a questa parte e, in special modo, da quando è successo l'inconveniente definito "sorpresa geologica", occorso durante lo scavo della Galleria naturale Giustizia – Lolli, si è assistito ad un preoccupante rallentamento delle attività del Contraente Generale.

Si è appreso che dapprima lo stesso ha imputato a difficoltà economiche interne tale rallentamento; man mano si è assistito ad una accelerazione d'avvio di azioni di riserve e pure di natura giudiziaria per approdare, di recente, alle intenzioni chiaramente espresse di non voler proseguire gli interventi di realizzazione del Passante ferroviario di Palermo perché l'appalto – a dire dell'appaltatore - si rivelerebbe eccessivamente oneroso tanto da giustificare, quasi quasi, l'abbandono.

Appare del tutto evidente che tale presa di posizione costituirebbe un danno per la Cittadinanza, per le Ferrovie e per lo stesso appaltatore che così facendo darebbe sicuramente una immagine di incapacità a gestire eventi eccezionali ancorché gravosi.

Necessita, quindi, una presa d'atto da parte di tutti i Soggetti interessati al completamento dell'importantissima opera ferroviaria e dell'investimento "pubblico", per gestire con equilibrio tali problematiche.

Se da un verso l'appalto è durato molti anni dall'altro Ferrovie/RFI ha dato seguito a richieste e input che venivano proprio dagli Enti territoriali, dai Comitati di Cittadini e dall'appaltatore stesso che hanno messo in campo richieste di

varianti e integrazioni progettuali tali da allungarne i tempi di realizzazione delle opere non come originariamente assentite e previste nell'affidamento esperito nel 2004; per di più, le stesse Ferrovie hanno dimostrato di voler risolvere tantissime problematiche occorse intervenendo in modo diretto, di volta in volta.

Pertanto, poco o nulla si potrebbe imputare a Ferrovie/RFI riguardo a tali ritardi e/o variazioni intervenute nel tempo.

Va da sé che qualora lo stesso Contraente Generale dovesse rinunciare a eseguire, in particolare, il completamento della Galleria Giustizia - Lolli, non resterebbe altra soluzione che procedere a una "ricognizione" e a un nuovo affidamento di lavori con ovvio allungamento di tempi e di costi.

Non verrebbe esclusa neppure una prosecuzione dell'azione giudiziaria dato che le diverse modalità esecutive della galleria naturale Orleans – Notarbartolo sono state modificate a seguito di proposta di variante avanzata dal Contraente Generale stesso.

Naturalmente, vi è da augurarsi che ciò non accada e che, invece, siano portati a termine i Lavori.

Chiusura dell'Anello Ferroviario di Palermo

Il progetto prevede la realizzazione della chiusura dell'Anello ferroviario a singolo binario, finalizzato all'estensione dell'attuale servizio metropolitano tra la stazione di Palermo Notarbartolo e la fermata Giachery, con prosecuzione fino a Politeama e completamento dell'intervento fino a "chiudere" a Notarbartolo.

In sede di attuazione l'intervento è stato suddiviso in due fasi:

- La I Fase "Tratta Giachery - Politeama", ha una lunghezza di circa 1,6 km ed include tre nuove fermate: Libertà, Porto e Politeama;
- La II Fase "Tratta Politeama - Notarbartolo" ha un'estesa di circa 1 km, di cui circa 800 mt in galleria naturale (galleria Malaspina) ed include la realizzazione della nuova fermata su Via Malaspina, per ricollegarsi, infine, attraverso la nuova Galleria Artificiale a 3 binari, Malaspina-Notarbartolo, con la stazione, appunto, di Palermo Notarbartolo.

Stato di attuazione

La I fase, la cui consegna dei lavori è avvenuta il 23 luglio 2014, è in corso di esecuzione.

Committenza: Comune di Palermo.

Ente Attuatore: RFI S.p.A.

Soggetto tecnico incaricato della Direzione dei Lavori: la Società Italferr S.p.A.

Della II fase esiste la progettazione di massima ma non è finanziata la progettazione esecutiva e la realizzazione.

Tempi e costi:

- La I Fase ha un CVI di 152 MLN di Euro. Durata inizialmente stimata delle opere: 3 anni che, a causa delle intervenute difficoltà economiche dell'appaltatore Tecnis S.p.A. posto prima in Amministrazione giudiziaria e attualmente in Amministrazione Straordinaria, l'anzidetta durata ha subito una traslazione a oggi stimabile in circa due anni e mezzo, sempreché non subentrino ulteriori difficoltà del medesimo Appaltatore Tecnis S.p.A. i cui ritardi nell'esecuzione dei lavori hanno già procurato numerosi contenziosi in zona.
- La II Fase prevede costi per circa 100 MLN di Euro.

Benefici:

Importante collegamento nel centro della Città, con possibilità di limitare l'impiego del trasporto su gomma in superficie.

Con la II fase si perviene all'effettivo completamento dell'Anello ferroviario, con il proseguimento del tracciato dalla stazione Politeama (attraverso un percorso sottopassante le vie Paternostro e Malaspina) all'esistente stazione di Notarbartolo.

Nel loop circolare, la frequenza di transito dei treni metropolitani dovrebbe attestarsi a 10 minuti l'uno dall'altro nei momenti di massima affluenza per poi

decrescere fino a un tempo di non oltre 30 minuti di intervallo per ogni passaggio di treno.

Criticità dell'Appalto in corso:

Pure l'Affidamento della Chiusura dell'Anello ferroviario porta, in sé, serie criticità; queste sono legate essenzialmente allo stato di difficoltà economiche in cui versa l'appaltatore.

Ove tali difficoltà economiche dovessero aggravarsi ogni attuale azione posta in essere dal Soggetto Attuatore Ferrovie/RFI si potrebbe rivelare relativamente risolutivo.

Pertanto occorre una buona azione di presidio delle problematiche in essere, a cominciare dall'Azione dell'Amministratore Straordinario della Tecnis S.p.A., poi dal Committente Comune di Palermo, poi ancora, dalla Direzione dei Lavori, per finire a Ferrovie e RFI.

Ogni fattivo apporto è necessario e utile per il completamento dell'opera a servizio dei Cittadini.

Raddoppio Fiumetorto – Cefalù Ogliastrillo

Lungo la linea Palermo-Messina si inquadra il progetto di raddoppio ferroviario tra Fiumetorto e Castelbuono del costo complessivo di 939 MLN interamente finanziato come risulta dal vigente Contratto di Programma MIT-RFI. La tratta ferroviaria Fiumetorto – Ogliastrillo è finanziata come progetto a cavallo sul PON Reti e Mobilità 2007/2013 e sul PON Infrastrutture e Reti 2014/2020.

La tratta relativa al raddoppio ferroviario Cefalù Ogliastrillo – Castelbuono del valore di circa 500 MLN prevede il raddoppio della tratta ferroviaria per un'estesa di circa 12,5 km, si sviluppa nei territori dei comuni di Cefalù e Pollina ed è stata inserita nel PO FESR Sicilia 2014/2020 per una spesa ammissibile alla rendicontazione comunitaria pari a 265 Meuro per la coerenza con la strategia del programma e tenuto conto della consegna dei lavori avvenuta in data 10/12/2014.

Con la realizzazione dell'intervento di raddoppio si incrementerà l'offerta ferroviaria, generando impatti sul trasporto regionale, sia delle merci che dei passeggeri, con consequenziali incrementi dei flussi in movimento e miglioramenti in termini di sostenibilità ambientale, di sicurezza e di una riduzione del costo del trasporto.

Il progetto riguarda il raddoppio di 20 km ca. della linea Palermo-Messina, di cui 11,5 km ca. in affiancamento e 8,5 km in variante su nuova sede (di cui 4 km ca. in galleria *MontePoggio Maria*).

Velocità di progetto 160 km/h

Pendenze 0 ÷ 10 ‰

1 nuova SSE a Campofelice

Tempi e costi:

Fine lavori: I sem. 2017

CVI intervento: 413 mln€

Stato di attuazione:

Opere completate e messe in esercizio, residuano alcuni esigui interventi agli impianti.

Contraente Generale: Cefalù 20 S.c.a.r.l.

Nel gennaio 2016 era stata messa in servizio della prima metà del raddoppio, da Fiumetorto a Campofelice (10 km).

La Galleria Monte Poggio Maria, a doppio binario elettrificato, è stata messa in esercizio di recente.

Benefici:

L'intervento consentirà:

- di incrementare le relazioni di tipo regionale e metropolitano tra i centri a vocazione turistica attraversati e la città di Palermo, fino all'aeroporto Punta Raisi, grazie anche ai contemporanei interventi per il Passante ferroviario;
- di contribuire al potenziamento dell'intera rete ferroviaria Siciliana.

I passaggi a livello che erano presenti sulla tratta (sette) sono stati soppressi, con benefici all'esercizio ferroviario e alle viabilità comunali.

Raddoppio Cefalù Ogliastrillo - Castelbuono

Il progetto riguarda il raddoppio di 12,5 km ca.

della linea Palermo-Messina, interamente in variante di tracciato.

Principali Opere da realizzare:

- 1 galleria naturale a doppia canna della lunghezza di circa 6,7 km (galleria Cefalù);
- 1 galleria a singola canna della lunghezza di circa 4,3 km (galleria S. Ambrogio);
- 3 viadotti di lunghezza complessiva pari a 130 mt;
- nuova Stazione di Cefalù, in sotterranea;
- interventi nella stazione esistente di Castelbuono;
- armamento ferroviario e tecnologie (LFM, TE, IS, TLC) di ultima generazione.

Stato di attuazione:

In realizzazione (consegna lavori il 10.12.14) Appaltatore: ATI Toto S.p.a.

Dopo un lungo periodo di scarsa attività realizzativa, l'appaltatore appare interessato a dare impulso alla costruzione delle opere.

Tempi e costi:

Fine lavori: II sem. 2020 CVI intervento: 500 MLN.

Benefici:

L'intervento consentirà:

- incrementare le relazioni di tipo regionale e metropolitano tra i centri a vocazione turistica attraversati e la città di Palermo, fino all'aeroporto Punta Raisi, grazie anche ai contemporanei interventi per il Passante ferroviario;
- contribuire al potenziamento dell'intera rete ferroviaria Siciliana;
- sopprimere ulteriori 7 passaggi a livello, con notevoli benefici alle viabilità comunali.

Lo sviluppo sotterraneo del nuovo tracciato consentirà inoltre di liberare in superficie aree prospicienti la costa attualmente occupate dalla sede ferroviaria

oltre che consentire la dismissione delle aree presenti nell'ambito della stazione di Cefalù perché possano essere utilizzate per usi civici, culturali e paesaggistici.

Nodo di Catania

Per l'intervento del Nodo di Catania, si prevede un nuovo assetto della linea ferroviaria con realizzazione in un'unica fase dell'interramento della linea della stazione di Catania e raddoppio della tratta Catania Centrale (Bivio Zurria) – Catania Acquicella ed un ampliamento del perimetro originario finalizzato all'integrazione delle modalità di trasporto aereo e ferroviario per l'Aeroporto di Catania – Fontanarossa mediante la previsione dell'intervento di interrimento della linea ferroviaria tra le stazioni di Bicocca e Lentini Diramazione per il prolungamento della pista dell'Aeroporto Vincenzo Bellini di Catania – Fontanarossa con un incremento del costo pari a 235 MLN di Euro.

Il costo complessivo dell'investimento è pari a 861 MLN. Per quanto attiene alle coperture finanziarie la Delibera CIPE n. 54/2016, che ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020, ha previsto e finanziato 235 MLN da destinarsi all'intervento di interrimento finalizzato al prolungamento della pista. Nel Contratto di Programma MIT – RFI 2017/2021 risultano appostati ulteriori 17 MLN. Pertanto l'attuale copertura finanziaria è pari a 252 MLN di Euro.

Raddoppio Catania Ognina – Catania Centrale

Costi: 92 MLN di Euro.

L'intervento consiste nel raddoppio di circa 2,5 Km di tracciato tra Catania Ognina e Catania Centrale, che si sviluppa prevalentemente in galleria e parte in trincea in ambito urbano e in affiancamento alla linea storica. È prevista la realizzazione di tre nuove fermate di tipo metropolitano (Europa, Picanello, in sotterraneo e Ognina). Il nuovo binario è stato attivato nel 2010. Attualmente sono in corso i lavori di adeguamento del binario della linea storica e il completamento delle tre nuove fermate.

Benefici: Aumento della capacità sulle tratte interessate con eliminazione dell'attuale "collo di bottiglia" capace di garantire un incremento del servizio di

tipo metropolitano urbano e suburbano per la città di Catania grazie alle tre nuove fermate;

Miglioramento dei livelli di sicurezza e della regolarità di circolazione.

Bicocca – Catenanuova

I lavori per tale lotto sono stati affidati nel mese di novembre 2017, dopo le verifiche di rito la consegna delle prestazioni per la progettazione esecutiva è stata effettuata il 16 febbraio 2018 per essere rassegnata entro agosto e procedere alla consegna dei lavori entro l'anno 2018.

Il lotto prevede una nuova linea in raddoppio tra Bicocca – Catenanuova per 38 Km, conclusione di una prima fase nel 2020 con un semplice binario completo e una seconda fase entro il 2022 con il doppio binario, con l'attivazione della prima fase si ottiene una minore percorrenza di circa 9 minuti.

Collegamento veloce della linea ferroviaria Palermo - Catania

Ferrovie/RFI recentemente, a seguito della predisposizione della progettazione utile a procedere a gara per gli interventi di Legge Obiettivo, ha proceduto alla consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva e di realizzazione del 1° Lotto di Lavori per il raddoppio del binario elettrificato nella tratta Catenanuova - Bicocca.

L'importo dell'affidamento è pari a circa 187 milioni di euro, da nettare a seguito del ribasso offerto dall'Appaltatore.

Tale nuovo affidamento, cui seguiranno altre predisposizioni di progettazioni e di espletamenti di gare per gli altri Lotti, almeno altri due, è stato preceduto dalla acquisizione in forma "diretta" e per il tramite della Società Italferr S.p.A. di tutte le aree necessarie a realizzare l'intervento per il predetto raddoppio di binario elettrificato. Per dette acquisizioni di aree sono in corso i perfezionamenti degli Atti e i pagamenti alle rispettive Ditte espropriate.

Ci si augura, in questo difficile periodo e di contesti sociali difficoltosi di vedere incrementare l'interesse a investire nel campo ferroviario.

Microfasi del progetto per 184 KM di linea

Prima macrofase: con la realizzazione di un doppio binario tra Bicocca – Catenanuova e Catenanuova – Fiumetorto, su nuovo tracciato con caratteristiche di interoperabilità per corridoio TEN T, fase caratterizzata da 6 lotti funzionali in affiancamento al binario esistente.

Risultato tra PA – CT al completamento: 1 ora e 46 minuti con una fermata intermedia.

Costo prima fase: 3990 MLN di Euro, tempo di realizzazione al 2025.

Seconda macrofase: con l'adeguamento standard pax di interoperabilità del binario esistente.

Costo seconda macrofase: 1611 MLN di Euro, tempo di realizzazione al 2028.

Linea Messina – Catania

Nell'ambito del potenziamento delle infrastrutture ferroviarie ricadenti all'interno dei corridoi europei particolare rilevanza assume anche l'intervento di raddoppio in variante della tratta Giampilieri – Fiumefreddo della linea Messina-Catania che prevede uno sviluppo di 42,6 km per un costo complessivo di 2.300 MLN di Euro interamente finanziato.

L'opera è già stata finanziata e già il prossimo anno dovrebbero essere aperti i cantieri, la nuova tratta di ferrovia che va da Giampilieri a Fiumefreddo, inerente cioè il raddoppio del binario e le relative stazioni che verranno previste e realizzate. L'iter è ormai arrivato alla fase finale. La seduta tecnica svoltasi presso il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici a Roma ha impresso un'ulteriore accelerazione al progetto. Si prevede entro il 2018 il completamento della progettazione definitiva riguardante l'intera tratta Giampilieri – Fiumefreddo. L'ultimazione dei lavori è prevista al 2026 per il 1° lotto ed al 2028 per il 2° lotto.

Costi:

L'opera si articola in due lotti: la tratta Fiumefreddo – Taormina – Letojanni (1° lotto) per un costo di 846 MLN di Euro e la tratta Taormina – Giampilieri (2° lotto) per un costo di 1454 MLN di Euro, costi interamente finanziati nel Contratto di Programma MIT – RFI 2017/2021.

Benefici:

Riduzione tempi di percorrenza miglior treno da 1 ora e 15 minuti a 45 minuti;
Aumento capacità da singolo a doppio binario.

La realizzazione dell'opera avrà importanti effetti sia per il trasporto passeggeri, con una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza, sia per il trasporto merci.

Potenziamento del collegamento ferroviario con aeroporto di Catania Fontanarossa

Il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Catania Fontanarossa sarà assicurato attraverso la realizzazione di una nuova fermata su linea esistente Catania – Bicocca in prossimità dell'aeroporto. Il collegamento con il terminal aeroportuale sarà assicurato da un servizio di bus gestiti dalla Società Aeroporti di Catania. La posizione della nuova fermata è compatibile anche con l'eventuale interramento della linea per consentire il prolungamento della pista dell'aeroporto di Catania Fontanarossa.

Costi: 15 MLN di Euro con una prima fase di 5 MLN per la realizzazione di una semplice fermata, senza terzo binario.

Attuazione: Firmato Protocollo con ENAC/SAC in data 24/07/2017 per la disponibilità aree.

Tempo: primo semestre del 2020.

Velocizzazione Catania – Siracusa: tratta Bicocca – Augusta

L'intervento compreso tra Bicocca e Augusta, rappresenta la prima fase funzionale della velocizzazione della tratta Bicocca – Targia il cui PP è stato approvato con delibera CIPE n. 147 del 02/12/2005. Consiste in interventi di velocizzazione per un'estesa di 46 KM ca.

Il progetto di velocizzazione prevede anche una seconda fase, tratta Augusta – Targia. E' previsto un secondo appalto che si prevede di avviare nel semestre 2018, per un importo pari a circa 25 MLN di Euro, relativo all'opera di attraversamento del torrente Gornalunga in variante rispetto all'attuale attraversamento.

Costi: 88 MLN finanziati quasi interamente tramite programmi Europei a cavallo tra i due PON 2007/2013 e 2014/2020.

Stato di attuazione: Per il 1° appalto, da completare Lentini con sottopasso e nuovo modulo e tronchino per treni regionali per Catania, attivazione velocizzazione nel prossimo semestre 2019; per il 2° Appalto (Gornalunga), consegna lavori entro il 2020 e attivazione entro il 2021.

Benefici: Riduzione dei tempi di percorrenza di circa il 10%;

Miglioramento regolarità della circolazione;

Miglioramento del servizio metropolitano della tratta Catania C.le – Lentini Diramazione; Potenziale incremento del servizio di trasporto merci da e verso le aree industriali di Catania, Priolo ed Augusta.

Riqualificazione ed upgrade tecnologico della linea Palermo - Trapani via Milo

Particolare valenza assume l'intervento di velocizzazione della linea ferroviaria Palermo – Trapani, anche funzionale al collegamento tra gli Aeroporti Falcone e Borsellino di Palermo e Trapani Birgi.

Il CIPE, con deliberazione n. 54/2016 ha approvato il Piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020, nel quale si destinano 34 MLN di Euro all'intervento "Ripristino linea Palermo – Trapani via Milo", a complemento di quelli stanziati a valere sulle risorse del Contratto di Programma MIT-RFI 2017/2021, concorrendo così all'integrale copertura finanziaria dei costi dell'intervento stimati complessivamente in 144 MLN di Euro.

L'intervento consiste nel ripristino della circolazione sulla linea ferroviaria PA-TP via Milo, interrotta dal 2013 per un cedimento strutturale (carenze dell'infrastruttura ferroviaria) e, inquadrandosi nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale, è funzionale sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario.

Le priorità dell'intervento riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, e di miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale.

RFI ha redatto una progettazione preliminare degli interventi necessari per la riattivazione dell'esercizio ferroviario, il cui costo complessivo è stato quantificato in circa 104 MLN, che comprende essenzialmente gli interventi al corpo stradale e all'armamento, nonché l'ACC-M in sostituzione degli ACEI, l'SCMT in sostituzione dell'SSC, e l'adeguamento alla sicurezza per la galleria Barbaro.

Tale progetto prevede anche la possibilità di pervenire, con ulteriori interventi alle opere civili ed alle tecnologie, ad un miglioramento infrastrutturale con interventi di soppressione PL, opere di salvaguardia del Corpo Stradale, GSM-R - SDH, VoIP, IaP, MTR.

L'importo di tali ulteriori interventi è stato stimato in circa 31 MLN, ed include anche:

- istituzione del Rango C;
- velocizzazione degli itinerari di incrocio con ingressi contemporanei negli impianti di Calatafimi, Fulgatore e Milo;
- nuovi itinerari percorribili a 60 km/h nella stazione di Trapani;
- marciapiedi H55 e adeguamento lunghezza marciapiedi negli impianti di Trapani, Segesta Tempio e Calatafimi.

Infine il progetto prevede la possibilità di un intervento di potenziamento con l'elettificazione della linea Cinisi-Alcamo D.ne- Trapani (via Milo), per un importo stimato di circa 58 M€. aggiuntivi ai predetti costi

Stato di attuazione: Progettazione Preliminare

Tempi e costi: CVI: 104 mln € ca. esclusa elettificazione T.E.

La tempistica per la progettazione dell'intervento di riqualificazione è di circa 1 anno, la realizzazione di 2 anni ca.

La linea ferroviaria, difatti, nelle attuali condizioni in cui versa, ormai non rappresenta un mezzo di collegamento conveniente e quindi è poco utilizzato.

La provincia di Trapani è attraversata essenzialmente da 2 linee non elettrificate:

Pa – Trapani via Castelvetro km 194.17;

Pa – Trapani via Milo Calatafimi km 125.17.

La Palermo – Trapani via Milo è tra l'altro interrotta da oltre 3 anni tra Alcamo e Trapani.

Già nel 2011 la linea prevedeva varie limitazioni di velocità e si poteva percorrere da Palermo Notarbartolo a Trapani in 2 ore e 16 minuti. La linea è collegata con automotrici Diesel, n. 20 stazioni e fermate e n. 61 passaggi a livello. Già nel 2001 la FIT CISL proponeva un collegamento diretto con fermata tecnica ad Alcamo percorribile in 1 ora e 40 minuti che con interventi di manutenzione straordinaria avrebbe potuto abbassarsi ad 1 ora e 20 minuti.

Con le condizioni attuali d'interruzione, il viaggio in treno tra i due capoluoghi è decisamente poco conveniente.

Il traffico ferroviario nella provincia è difatti limitato ad un traffico pendolare tra Castelvetro e Trapani che continua ad essere utilizzato nonostante i continui tagli in termini di vetture e personale viaggiante. Da ciò, il dubbio che rendendo sempre meno efficiente il servizio ferroviario si possa arrivare a proporre ulteriori tagli fino alla moria della linea.

Tale linea necessita (già richiesti nel 2011) di investimenti per l'eliminazione di vari attraversamenti a raso nella città di Mazara. Tali disagi hanno portato alcune amministrazioni del Comune a proporre addirittura l'eliminazione della linea ferrata e la sostituzione con un servizio di pullman, ipotesi che porterebbe alla dismissione completa delle linee Fs nella provincia.

Pare prioritario prevedere un ripristino della linea Palermo – Trapani via Milo interrotta, anche e soprattutto per la creazione di un collegamento tra gli aeroporti di Punta Raisi e Birgi. Difatti la linea ferrata arriva a poco meno di 1,5 km dall'aeroporto di Birgi.

Con il raddoppio e l'ammodernamento in corso della linea tra Palermo e Punta Raisi e del Nodo di Palermo, la stazione di Piraineto diventerebbe un importante

snodo di collegamento ed arrivo per tutta la Sicilia Occidentale integrando la mobilità di trasporto su gomma effettuato da alcune autolinee private e dall'AST.

Occorre creare un sistema sinergico e non per forza concorrenziale.

L'investimento per l'elettrificazione della linea Palermo - Trapani unito a una serie di miglioramenti di ripresa e ristrutturazione della linea PA-TP Via Milo, è quello che più immediatamente e più direttamente apporterebbe benefici in termini di rientri economici e ambientali per la collettività, sul quale è bene spendersi e intervenire a richiederlo.

Non è da escludere, inoltre, che parte degli anzidetti interventi non possano essere cofinanziati da Fonti europee, con la possibilità d'immediata spendibilità dei finanziamenti e d'immediato beneficio del servizio a favore della Collettività.

Linea Caltagirone – Gela

A dicembre 2017, nell'ottica di "promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", con l'Addendum al Piano Operativo FSC Infrastrutture 2014/2020, approvato con Delibera CIPE n. 54/2016, sono state appostate, tra l'altro, risorse pari a 90 MLN di Euro da destinare alla Sicilia per il ripristino della linea Caltagirone – Gela.

PROPOSTE e CONCLUSIONI

Le ferrovie devono stare al centro del Sistema della mobilità, rappresentano l'asse portante del trasporto intermodale avendo la capacità di mettere in rete il territorio della Sicilia includendo il trasporto su gomma (TPL), quello portuale, quello marittimo, quello stradale e quello aeroportuale.

In questa ottica di integrazione tra ferroviario e TPL siamo sicuri di raggiungere l'obiettivo della **firma del contratto unico della mobilità**, obiettivo considerato da tutti noi ambizioso.

Percorso che è iniziato nell'anno 2004 e che vorremmo portare a conclusione.

Oggi più che mai le ferrovie sono il volano dello sviluppo sociale, economico e turistico della Regione, si devono adoperare per contribuire a valorizzare il patrimonio artistico, naturalistico, culturale, gastronomico ed ecclesiastico da

permettere all'Isola di poter competere con qualsiasi altra destinazione turistica al mondo.

Bene enuncia il Presidente della Regione Nello Musumeci quando afferma che il treno è il vettore più conveniente, occupa meno spazio, consuma meno energia in rapporto al numero delle persone trasportate, inoltre, è il mezzo che inquina meno sia dal punto di vista ambientale che acustico.

Ci siamo sempre impegnati in questa direzione, perchè tutto questo appartiene al nostro DNA e quindi alla nostra storia sia personale che sindacale.

Ribadiamo all'Assessore dei Trasporti On. Marco Falcone che il confronto col SINDACATO è determinante per trovare quelle soluzioni strategiche e risolutive che aiutano il trasporto ferroviario siciliano.

Per migliorare il livello qualitativo proponiamo di intervenire sui sottoelencati punti:

1 - Predisporre un consistente piano di assunzioni di personale Trenitalia (Mobile, manutenzione, assistenza e vendita).

2 - Biglietto unico della mobilità (FS+TPL) con possibilità di una prenotazione facile e globale.

3 - Rivedere l'offerta commerciale e i tempi di percorrenza soprattutto nelle line interne come quella di Ragusa, della Valle di Noto e di Trapani.

4 - Ammodernamento e rilancio degli impianti della manutenzione; siamo convinti che tutta l'attività di manutenzione (straordinaria, ordinaria e le revisioni periodiche) dei rotabili che circolano in Sicilia debba essere svolta dal personale delle Officine di Palermo, Messina, Siracusa e Catania.

Predisporre per l'impianto di Palermo l'inserimento dei lavoratori ex Keller.

5 – Collegamenti veloci con gli aeroporti;**Collegamenti veloci fra le Province Siciliane.****6 - Presenziamento delle biglietterie, con assistenza e informazioni alla clientela e perchè no, in sinergia con gli enti locali, la presenza di Uffici di informazioni turistici all'interno delle stazioni.****7 – Servizio Minibar** – offrire durante il tragitto dei treni un servizio (servizio presente da tempo nei treni ad alta velocità) di ristorazione minibar attraverso la pubblicazione di un bando "carrellino" per favorire l'inserimento occupazionale dei lavoratori ex servirail ed ex ferrotel.**8 - Le somme economiche recuperate con le penali debbono essere reinvestite su nuovi servizi.**

Sfruttando la presenza dell'Assessore colgo l'occasione per rilanciare alcuni punti che sono strategici per il trasporto ferroviario in Sicilia:

1 - Un accordo di programma quadro con RFI, da dove si evincano:

- tempi certi di esecuzione delle opere;
- monitoraggio dell'andamento dello stato dell'arte delle opere con le relative risorse economiche utilizzate ed utilizzabili;
- migliori standard qualitativi della rete infrastrutturale.

2 – Traghettaggio - Va velocizzato l'attraversamento dello Stretto, siamo ancora in attesa che si concretizzi quanto dichiarato dall'Amministratore Delegato di RFI, per il collegamento delle due sponde con servizi certamente più veloci aumentando fino a 23 coppie di treni al giorno ogni 15 minuti e perchè no, collegare l'ultimo treno Freccia Argento che arriva a Villa San Giovanni alle ore 22:00 con una "coincidenza regionale" per terminare la corsa nella stazione di Palermo Centrale.



UNIONE SINDACALE CONFEDERALE

SICILIA



Il trasporto delle persone da una sponda all'altra è stato riconosciuto con il Decreto 50 del 2017 come servizio che garantisce la continuità territoriale.

3 - Treni a lunga percorrenza - Occorrono cambiamenti, risposte efficienti e di qualità riguardo ai treni Intercity rivedendo i tempi di percorrenza, il numero dei posti offerti e la qualità del materiale rotabile per garantire un miglior confort ai viaggiatori.

4 - Potenziamento dei treni del trasporto delle merci sul ferro con sostegno alle Politiche industriali.

Oggi abbiamo analizzato progetti ed avanzato proposte, sicuramente sono grandi sfide che coinvolgono tutti e noi della FIT CISL siamo pronti ad affrontarle con rinnovato impegno ed entusiasmo e con tutte le nostre energie perchè abbiamo la consapevolezza che la crescita economica della nostra Regione si origina da un Sistema di Mobilità efficiente in grado di integrare tutte le modalità di trasporto in un'ottica di sostenibilità sociale ed ambientale ed il trasporto ferroviario rappresenta senza alcun dubbio il cuore del sistema.

W la CISL e W la FIT

Grazie dell'attenzione e buon lavoro a tutti.

Domenico Perrone