



30 gennaio 2023 - Resoconto

Incontro tra i Comitati Pendolari Ferrovia Roma Nord, Roma Ostia e ASTRAL.

All'incontro, durato oltre due ore presso la **sede di ASTRAL S.p.A. in via del Pescaccio**, sono presenti i rappresentanti dei due Comitati pendolari delle due ferrovie regionali ex concesse, in affidamento di Gestione Infrastruttura ad ASTRAL dal 1^a luglio 2022.

Ferrovia Roma Nord: Fabio Rosati, Fabrizio Bonanni

Ferrovia Roma Ostia Lido: Roberto Spigai

Per ASTRAL sono presenti: il direttore della *Direzione infrastrutture ferroviarie e grandi opere*, *ing. Carlo Cecconi*, ed il responsabile dei lavori nelle stazioni, *ing. Simone Domizi*; in corso di riunione è intervenire *l'ing. Fioretti* in tema di lavori di predisposizione o di raddoppio Roma Nord.

L'A.U. di Astral, *ing. Mallamo*, cui era stato chiesto l'incontro, impossibilitato ad intervenire e raggiunto al telefono ha assicurato la sua presenza alla prossima riunione.

PREMESSA

Non essendo stato condiviso un ordine del giorno specifico, i rappresentanti dei Comitati, premettendo che ASTRAL da Contratto di Servizio stipulato con la Regione Lazio il 1 luglio 2022, è competente e responsabile per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, la sicurezza e l'accessibilità nei treni e nelle stazioni e l'orario di servizio, chiedono inizialmente informazioni e cronoprogrammi relativamente ai lavori di ammodernamento infrastrutturale per la ferrovia Roma Nord e Roma Lido e nello specifico:

- tipo di lavori
- data di inizio e fine lavori
- coinvolgimenti di enti e/o strutture terze
- piani alternativi di mobilità durante i lavori

TRATTO MONTEBELLO-RIANO

Relativamente ai lavori previsti, il **Comitato Roma Nord** chiede aggiornamenti sulla gara per la tratta Montebello-Riano che Astral specifica non trattarsi (come detto più volte) di raddoppio di binario ma di “predisposizione” al raddoppio, con ammodernamento del segnalamento e la rimozione dei passaggi a livello a raso con sottopassi per il passaggio delle auto. I lavori di predisposizione al raddoppio tra la stazione di Montebello e quella di Riano dovrebbero partire entro marzo 2023, **abbiamo chiesto quindi approfondimenti sulla ditta che ha in appalto i lavori e la data di fine lavori. Restiamo in attesa entro breve di tali dati da ASTRAL.**

TRATTO RIANO-MORLUPO

Per questa opera non dovrebbe essere prevista una interruzione della linea ferroviaria e nemmeno impedimenti alla circolazione stradale sulla limitrofa via Flaminia. Non sono quindi previsti piani di mobilità alternativa (es. bus sostitutivi) per l'intero periodo.

Per la tratta appaltata tra **Riano e Morlupo** si tratta invece di raddoppio di binario fino alla **stazione di Magliano, che diventerà la stazione di Morlupo**, in sostituzione di quella attuale che verrà dismessa per i treni, ma potrebbe restare per i bus.

Probabilmente partiranno prima i lavori per il Lotto 1 (aggiudicato) tra Riano e Castelnuovo di Porto dato che la variante urbanistica è stata approvata dal comune di C.d.P. Per il Lotto 2 (aggiudicato) tra Castelnuovo e Morlupo si prevede di chiudere progetto esecutivo e variante urbanistica entro febbraio 2023.

Per il Lotto 3 relativo all'ammodernamento tra Riano e Morlupo del segnalamento e messa in sicurezza, la gara per l'aggiudicazione è ancora lunga per avere una stima, anche perché tale lotto è stato rimodulato per poter sistemare il segnalamento fino a Viterbo.

Comunque per Lotto 1 e Lotto 2 i lavori dovrebbero finalmente iniziare entro dicembre 2023 e finire in 2 anni. Probabilmente, ma non subito, **ci sarà l'interruzione del servizio extraurbano**, ma sarà cosa certa appena inizieranno a lavorare sul sedime ferroviario attuale. Abbiamo quindi chiesto a ASTRAL di allinearsi con COTRAL per garantire ai pendolari un piano di mobilità alternativo efficace, in assenza dei treni extraurbani (*anche adesso non si noterebbe la differenza vista la cronica penuria di treni in quella tratta - ndr.*)

COMUNICAZIONE/ORARI

ASTRAL e COTRAL sono responsabili dell'orario di servizio, assieme alla Direzione regionale trasporti che “dovrebbe” concordare i **Programmi di esercizio basati su dati certi e consultabili, che fissino i Livelli Adeguati di Servizio, derivanti dalla domanda di trasporto, espressa e potenziale, dei territori attraversati dalla due linee e non solo sulle necessità organizzative interne e le convenienze delle due società.**

In pratica COTRAL non rispetta quasi mai l'orario condiviso a 4 mani con la Direzione regionale infrastrutture e mobilità; non ci sono comunicazioni efficaci sui treni e in stazione, i monitor di banchina sono spesso disallineati, se non anche spenti, e la comunicazione visiva è quasi assente. Sulla Lido la diffusione sonora nelle fermate, tra il DCT e i passeggeri, utile a segnalare perturbazioni

di servizio, è guasta da tempo. Abbiamo richiesto a ASTRAL di verificare quali informazioni pubblica Cotral e ci è stato anticipato che ci sarà presto una gara con COTRAL per migliorare la comunicazione e l'infomobilità sia in stazione che a bordo dei treni.

Citando per esempio lo stato della informazione statica nelle stazioni della Lido, il Comitato ha fatto presente che ormai non vi sono più informazioni aggiornate o adeguate; partendo dalla constatazione che la maggior parte delle stazioni, per la totalità o la gran parte dell'orario di servizio, non sono presidiate da personale Astral; mancano totalmente i quadri con gli orari programmati di servizio; mancano in stazione riferimenti ai siti web ufficiali ove i passeggeri possano reperire on line le info che non sono presenti sulle bacheche/tabelloni; non sono affisse informazioni su dove reperire i biglietti, anche alla luce della contestata e contestabile "non" riapertura delle biglietterie dopo l'abbandono di esse da parte di ATAC (sul punto, a precisa domanda posta ad ASTRAL si è confermato quanto già noto ai Comitati (pare non a Cotral), ovvero che i locali di stazione, in passato destinati a biglietterie, sia quelle chiuse da anni che quelle chiuse dopo il subentro Cotral, **sono di piena proprietà regionale e di affidamento ad ASTRAL** in quanto gestore della Infrastruttura (spetta a Cotral attivarvi dei punti di vendita e informazione "umana" – ndr.); non ci sono piante aggiornate con la rete di TPL afferente la stazione; l'orario pubblicato da Astral per la Lido, con data di intestazione "1 luglio" (applicato dal 9 gennaio) corrisponde al vecchio orario di ATAC di 122/corse/giorno; oltre a non combaciare per la gran parte con gli orari d'effettivo passaggio abituale dei treni nelle varie stazioni, non viene rispettato neppure quanto a numero di corse effettuate tra inizio servizio e fine (anticipata alle ore 21.00 per lavori sostituzione binari/traversine), che era dal 1/7/22 di 106/corse/giorno e che doveva esser incrementato, per Contratto di Servizio dal 1 gennaio, del 12,18% (+ 15/corse/giorno fino alle 23.30); tale orario, dai Lun. ai Ven. giammai è stato pienamente rispettato nel 2^a semestre 2022 da metà gennaio e sconta soppressioni dell'ordine di minimo 4/5 corse ad anche 14, 17, 20 o 23 corse su 106 previste.

REVISIONI ROTABILI

Con competenza ASTRAL, sono attualmente in revisione 3 treni della Roma Lido e 3 treni della Roma Nord. Per quelli della Lido, che furono inviati, rispettivamente, nelle officine di Graniti, Brindisi e Piacenza a partire dall'agosto del 2021 (si tratta di treni modello MA200) c'è la possibilità di rivederli rientrare dalla Revisione Generale in accoppiamento al deposito di Magliana non prima di maggio 2023 (problemi alla fornitura delle porte revisionate). Il Comitato pendolari ha tuttavia osservato che la struttura di Magliana, per la gran parte dedicata alle rotabili Metro B, è già impegnatissima per la Lido a mantenere in condizioni di efficienza minima i 6 CAF300 ora in dotazione alla Lido (5 da revisionare e uno no); non appare in grado di lavorare l'accoppiamento, le verifiche e collaudi, le prove tecniche e il pre esercizio per tre treni in contemporanea, dovendosi attendere, al netto di ulteriori imprevisti non mancati con il primo e unico CAF fino ad ora tornato da Revisione generale, i mesi di luglio, agosto e settembre per l'effettiva immissione in servizio (previo collaudo di ANSFISA).

Per la Roma Nord, i 3 treni Alstom inviati in Revisione generale dovrebbe terminarla entro l'estate, per tornare circolanti alla fine del 2023.

ACCESSIBILITA' E SICUREZZA NELLE STAZIONI

Altra nota dolente è la gestione della sicurezza e dell'accessibilità per i portatori di handicap.

Da qualche tempo ASTRAL ha attivato un servizio "a chiamata" che supporta i pendolari disabili nella salita e discesa alla stazione di piazzale Flaminio, tramite un sollevatore. Quello che il Comitato ha chiesto è di attivare un servizio che sia stabile e fisso ed è per questo che ASTRAL ci ha anticipato che entro il 2024 nella stazione di Flaminio sarà realizzato un rialzo del marciapiede dell'intero sedime per fare in modo che si salga sul treno "a raso" come nelle altre stazioni.

Abbiamo segnalato nuovamente il caso della pedana di ingresso disabili alla stazione di Montebello, chiusa, rotta e arrugginita da anni. **ASTRAL si è fatta carico di risistemarla anche se la competenza di quella singola porzione di terreno è addirittura di Anas.**

Per la Lido si è ricordato lo stato d'attuale non funzionamento, prevalentemente per mancate opere di adeguamento di sicurezza (ascensori) o inadeguata programmazione delle revisioni periodiche decennali (scale mobili) che comportano da circa due anni una indisponibilità media di impianti pari al 66%, rendendo di fatto non accessibili ai Passeggeri con Mobilità Ridotta mediamente 8 fermate su 13 della Lido.

Relativamente alla sicurezza abbiamo di nuovo chiesto (visto che ASTRAL evidentemente non capisce quello che diciamo oppure ci spieghiamo male noi Comitati – ndr.) un VERO presidio di sicurezza per consentire di affluire in stazione (e di defluire) in sicurezza (in dettaglio si è trattata la situazione di Flaminio) con pericolosi assembramenti, soprattutto quando ci sono due treni in arrivo e centinaia di persone in attesa di salire sulla banchina a Flaminio. ASTRAL ci comunica che da febbraio 2023 avremo nuova struttura di sicurezza, acquisita tramite gara di durata triennale.

In generale si è segnalata la carenza di personale di vigilanza nelle fermate, la prevalente mancanza di addetti di stazione o vigilantes nelle fermate, la inadeguatezza numerica di questi ultimi per le stazioni principali, come Flaminio; quello della sicurezza è diventato, dopo quella delle biglietterie e della comunicazioni statica e dinamica al pubblico, uno dei tre settori in cui **il passaggio delle due ferrovie da ATAC a Astral/Cotral ha segnato un peggioramento dei livelli di qualità dei servizi ai passeggeri.** Astral ha assicurato che il concreto avvio da metà febbraio, come più volte preannunciatoci negli incontri, ma non ancora realizzato, di due nuovi contratti di vigilanza nelle stazioni, con un lotto di appalto per la Lido e uno per la Nord, porterà ad un miglioramento in questo specifico settore.

NUOVA STAZIONE FLAMINIO

ASTRAL ci conferma che i lavori alla nuova stazione di flaminio sono fermi in attesa di poter trasferire la biblioteca del CNEL che si trova subito sopra la stazione in costruzione. Il personale che era nell'edificio è stato già trasferito da tempo. I rappresentanti Astral confidano che alcuni incontri in sede di Presidenza del Consiglio, stiano per maturare lo sblocco della questione.

OFFICINE; CANTIERI STAZIONI e CONTINUITA DEL SERVIZIO PASSEGGERI

COTRAL ha preso in gestione l'officina di Catalano, inclusi gli stabili. Il Comitato si augura che vengano risistemati a dovere, viste le condizioni in cui si trovano.

Per il nuovo deposito/officina di Lido Centro (ex scalo merci), come si paventava da tempo, ASTRAL non ha concluso la fase di progettazione esecutiva, promessa e poi affidata da tanti mesi, e non è riuscita a firmare le c.d. Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti, per quasi 40 milioni di euro, messi a disposizione per questo scopo alla Regione Lazio dal Governo (CIPE) fin dal 2016 col Fondo Sviluppo e Coesione. ASTRAL ha assicurato che la progettazione comunque continua e (a suo tempo – forse - ndr.) la Regione coprirà l'importo necessario con altri fondi regionali.

I quasi 40 milioni non impiegati su tale opera non sarebbero comunque persi, in quanto la Regione ha ottenuto la variazione degli interventi FSC-PSC Lazio, con la rimodulazione dei finanziamenti che sono stati dirottati sul rifacimento fermate, e ciò spiega l'improvviso lievitare dei fondi, annunciati in passato da ASTRAL, per la manutenzione ordinaria e gli adeguamenti impiantistici e di sicurezza di quasi tutte le fermate (di sua competenza) per Roma Nord e Lido.

Questo spiega, ad esempio, l'improvvisa e imprevedibile effettuazione di lavori anche nella fermata di Casal Bernocchi-Centro Giano, che pur con altre 3 era stata oggetto degli unici interventi di manutenzione straordinaria e adeguamenti di sicurezza finanziati dalla Regione con fondi nazionali nella precedente consiliatura.

A PRECISA DOMANDA, POSTA PER TRE VOLTE dai Comitati (ndr. – dovessimo “capire male” anche questa volta) ASTRAL S.p.A., per bocca dell'ing. Cecconi, ha assicurato che i lavori a Casal Bernocchi, che partiranno entro fine febbraio, come pure quelli futuri nelle altre fermate delle due linee, **saranno svolti in COSTANZA DI ESERCIZIO PASSEGGERI, e senza interruzioni del servizio ferroviario in linea.**

Oltre a ribadire la necessità di incontri preliminari all'avvio dei lavori con le realtà territoriali afferenti le fermate (*Comitati di quartiere, Comitati e Associazioni civiche, Sindaci comuni per la Roma Nord*) come in due occasioni chiesto e promesso dall'ing. Mallamo, i Comitati pendolari hanno chiesto che per i futuri appalti di lavori per stazioni, infrastruttura ferroviaria (ad eccezione del citato raddoppio RN), adeguamento impianti di segnalamento, controllo traffico e comunicazione, **gli appalti vengano redatti con capitolati che PREVEDANO TASSATIVAMENTE LA “COSTANZA DI ESERCIZIO” e non si ripeta il caso della (inutile – ndr) della chiusura della intera fermata di Castel Fusano.**

Per quest'ultima decisione di ASTRAL, contestata dal Comitato Roma Ostia anche a nome di altre realtà del territorio e comunicata a soli 4 giorni e mezzo dall'avvio della chiusura, è stata portata dal Gestore la motivazione della *“impossibilità di effettuazione dei lavori in essa previsti senza mettere a repentaglio la sicurezza degli eventuali passeggeri”* (circostanza contestata dai Comitati che hanno portato esempi di opere di adeguamento, anche di integrale ristrutturazione di edifici di stazione, fatti da RFI nelle stazioni romane – ad. es. Ostiense e Valle Aurelia);

ulteriore motivazione per la chiusura ASTRAL la ha legata al fatto che al sistema timbrature-tornelli, ereditato da ATAC e ancora non preso in gestione da Cotral (nonostante un anno di annunci) risultino *“solo 200 timbrature/giorno”*. Sul tema della attendibilità della conta delle timbrature/tornelli, quale misura del numero di frequentatori delle due ferrovie, i Comitati hanno ricordato ad ASTRAL quanto segnalato nelle memorie inviate al Prefetto di Roma (all'epoca

Piantedosi), a fine 2020 e inizio 2021 in occasione di esposti sulle inadempienze di ATAC nel rispetto delle regole di prevenzione del Covid, sulla inattendibilità di tali numeri in quanto sottostimati abbondantemente per tre ordini di motivi, che sono stati ribaditi in riunione.

ALTRO

E' previsto il rifacimento della pensilina alla stazione di Viterbo.

Le voci sulla chiusura per lavori della stazione di Sacrofano sono infondate.

Abbiamo chiesto a che punto è la situazione del parcheggio di scambio a Riano, fermo da anni e sebbene completato sulla carta, ha ancora bisogno di evidenti lavori prima di essere aperto al pubblico. **ASTRAL sta approfondendo la questione e ci farà sapere entro breve.**

In generale abbiamo chiesto di intervenire con urgenza, **trattandosi di ordinaria manutenzione**, sulla sostituzione delle lampade/led e dei supporti luce nelle banchine e nei parcheggi esterni, entro sedime ferroviario, di molte stazioni che sono state citate in sede di riunione; sono tanti casi in cui risultano spenti da tempo, nonostante le segnalazioni fatte ai vertici ASTRAL anche per le vie brevi.

ASTRAL ha, con sorpresa dei Comitati, asserito che anche questo cambio di lampadine sia una cosa "complicata" ed ancora "in gestione ad ATAC" (ma, verrebbe da dire: il 1^ luglio 2022 cosa è passato in gestione ad Astral/Cotral a parte gli annunci a mezzo stampa?).

Infine, ASTRAL ci ha confermato che subentrerà effettivamente a ATAC dal 1 marzo 2023 per tutto quello che attualmente gestisce, inclusi i parcheggi di scambio attivi presenti su entrambe le linee ferroviarie.

Su quest'ultimo punto i Comitati hanno espresso dubbi alla luce dei continui slittamenti della presa in carico di importantissimi asset del sistema di trasporto delle due ferrovie, su cui erano state coinvolte, in fase di studio di fattibilità e poi di progettazione dei subentri, prima Astral ed a circa 12 mesi di distanza anche Cotral, a partire da atti di Giunta Regionale, fin da ottobre del 2019.

Comitato Pendolari Ferrovia Roma Nord

Comitato Pendolari Roma Lido