

L'inchiesta del Corriere Da Perugia per raggiungere Città di Castello abbiamo impiegato quasi 2 ore viaggiando a 33 km/h

Fcu, linea nuova ma mezzi vecchi

di **Claudio Sampaolo**

PERUGIA

■ Quattro mesi fa, nel d-day della riapertura del tratto ferroviario tra Sant'Anna e Ponte San Giovanni, 5,2 km e due stazioni ristrutturati con una spesa di 25 milioni di euro, erano mancati solo i fuochi d'ar-

tificio. Per il resto c'era stato tutto: petti in fuori, strette di mano, pacche sulle spalle, strategie future disegnate come se non ci fosse un domani, occhi puntati in alto sulla nuova pensilina. Poi sono arrivati quelli che i ferrovieri chiamano locomotori, i vecchi Fiat ALn 776 diesel classe 1985, acquistati da Casa

Agnelli nel 1997, sono rispuntati gli orari che c'erano tanti anni fa per gestire le 11-12 coppie di treni al giorno, sono rimasti percorribili solo i 58 chilometri fino a Città di Castello (58 su 151 dell'intera tratta) e ci siamo fatti qualche domanda. ...

[continua alle pagine 2 e 3]

Da Perugia a Città di Castello in quasi 2 ore a 33kmh di media. E per Sansepolcro si sale sul bus
Binari luccicanti, ma restano i locomotori diesel Fiat del 1985, appena 11 le corse giornaliere

Benvenuti sul treno

La mobilità lenta della Fcu

Linea nuova, mezzi vecchi

segue dalla prima pagina

Claudio Sampaolo

... Per dire: metropolitana dell'Umbria? Elettrificazione? Nuovi Minuetto da 3,9 milioni l'uno? Tutto rinviato al 2026. Pare. Nel frattempo, velocità sempre sotto i 50kmh anche sui nuovi binari, belli luccicanti come quelli dei trenini della Rivarossi che ci facevano impazzire a Natale, soliti attraversamenti a raso dove il treno si ferma letteralmente, ingressi in stazione previa telefonata per far scattare il verde e via elencando.

E allora tutti con noi in car-

Informazioni

Alla stazione di Sant'Anna display sempre spento

rozza sul TBV (Treno a Bassa Velocità) dell'Umbria. Si parte.

LA STAZIONE CHE DORME

Alle 6,30 di mattina la stazione è aperta, ma deserta. Biglietteria e bar (che dovrebbe anche vendere i biglietti) chiusi, display spento, treni ancora a Ponte San Giovanni dove "dormono". Fa freddo, piove come quando l'acqua ti prende a schiaffi, ma per fortuna la sala d'aspetto è aperta e ben riscaldata. Dopo qualche minuto arriva un ragazzo straniero, zuppo d'acqua, con cappuccio in testa ed uno zaino rigonfio sulle spalle. Non risponde al saluto, va nella metà della sala che è al buio, si sdraia, usa lo zaino come cuscino e s'addormenta come un masso. Alle 6,43 preceduto da un tintinnio dell'altoparlante (ma senza annuncio di alcun tipo) sul binario 2 si materializza il treno. Ci avviamo, il ragazzo dorme ancora, è evidente che non deve salire sul treno. Tre vagoni "taggati" quasi integralmente, salvo i vetri, per tre passeggeri. Con noi anche due ragazzi che scenderanno verso i ponti, chissà diretti dove. La prima cosa che si percepisce è una puzza intensa di fili elettrici bruciati.



Chiediamo al bigliettaio. Lapidario: "È il riscaldamento. Lo fa". Infatti quan-

do si comincia a sentire freddo non si sente più la puzza. E viceversa.

Un ferroviere più loquace, ci spiegherà: "il riscaldamento avrebbe bisogno di manutenzione, ma finché la gente sopporta... non tutti hanno un naso fino come il suo". E ridiamoci su.

ORARI CRIPTATI E BIGLIETTI LOW COST

Confessiamo la nostra ignoranza, ma quando il bigliettaio ci ha staccato i tagliandi al costo, invero modestissimo, di 5,5 euro per l'intera tratta (83 km), comunicandoci che da Città di Castello a San Sepolcro saremmo dovuti salire sul bus sostitutivo, abbiamo chiesto dove era riportata questa "rottura di carico". Risposta: "legga bene l'orario". Già, fosse facile. Bisognerebbe fare un corso

Binari in abbandono

Nella stazione di Sansepolcro le erbe infestanti hanno coperto i binari ormai inutilizzati dal 2017. Ingresso transennato e reso inaccessibile

so accelerato di semiotica (il bus è un bus, il treno è una R stilizzata, una specie di stiletto verticale indica "servizio periodico", qualunque cosa voglia dire), di cromologia, non avere problemi di miopia, astigmatismo e presbiopia, non essere molto bassi (gli orari sono sempre



postati in alto) o comunque avere personale in grado di fornire le riposte necessarie. In fondo parliamo di una ventina di corse al giorno, non di un canto della Divina Commedia.

BADANTI, STUDENTI OPERAI E AMBULANTI

Lo zaino in spalla deve es-

sere uno status symbol di tutti quelli che salgono sul "trenino". Ce l'hanno operai e ambulanti (con l'aggiunta, questi ultimi, di pesanti sacchi pieni di qualsiasi cosa), liceali che salgono tra Ponte San Giovanni e Villa Pitignano e scendono a Umbertide, due badanti, presumibilmente ucraine, sempre al cellulare.

Nella pianura verso Umbertide due attraversamenti a raso con strade bianche e il treno si ferma. Il

Ampliata la capacità ricettiva della struttura, nuovi marciapiedi, sottopassi e pensiline

Sono serviti tre anni di lavori per ristrutturare la tratta di 5,2 km

PERUGIA

■ L'intervento di Rete Ferroviaria Italiana ha preso avvio alla fine del 2019, dopo che il primo luglio dello stesso anno Rfi era subentrata nella gestione dell'infrastruttura a Umbria Tpl e Mobilità, precedente gestore della linea.

Difficoltà

Pendenze record hanno richiesto l'utilizzo di macchinari ad hoc

I principali lavori sui 5,2 km di linea hanno riguardato: il consolidamento e allargamento della sede ferroviaria nella tratta Perugia Ponte San Giovanni-Piscille. E ancora, la riqualificazione integrale della stazione di Piscille con nuovo piano del ferro per l'allungamento

della capacità ricettiva dei binari a 100 metri; nuovo sottopasso di stazione dotato di ascensori; nuovi marciapiedi dotati di pensiline e percorsi tattili per ipovedenti; ripristino impianto Acei per la gestione della circolazione ferroviaria. Inoltre si è provveduto al consolidamento della sede ferroviaria nella tratta Piscille-Pallotta. Si è, poi, lavorato al consolidamento della galleria Pallotta; all'entrata in servizio della fermata Pallotta, con allargamento della sede ferroviaria ed aggiunta del binario dispari per facilitare gli incroci dei treni.

Per procedere con il restyling della stazione di Perugia Sant'Anna con nuovi marciapiedi dotati di pensiline e percorsi tattili e il ripristino impianto Acei per la gestione del-

Fasi di lavorazioni

I principali interventi hanno riguardato il restyling completo della stazione di Sant'Anna a Perugia





Perugia San Sepolcro
In alto
e a sinistra,
la stazione
di Sant'Anna
a Perugia
A sinistra,
la stazione
ferroviaria
di Sansepolcro



macchinista guarda a destra e sinistra e poi riparte. Che cosa ci si aspetta? Un trattore al massimo, no? "No - racconta - una volta sbucò pure uno scuolabus...". A Umbertide (puntuali alle 7,59), peraltro, "dormono" dal 2008, anche loro adeguatamente taggati per intero, i 4 Minuetto, gloria e vanto della vecchia Fcu (oggi Busitalia) costati 18 milioni di euro. Andrebbero riparati, adeguati alla rete, ripuliti. Ma

pare ci vogliono 4 milioni e non è aria. Fino a Castello occorrerà un'altra mezzora, incrociando treni vuoti, che penseranno la stessa cosa di noi, stazioni tristi e campi allagati da un Tevere rabbioso che scarica a valle tronchi e rami. All'ultima stazione ferroviaria arriviamo dopo 1h 45', con una media di 33km/ora, soste comprese. Il recordman mondiale della maratona, il kenota

Eliud Kipchoge corre a 20 kmh. Quasi ci siamo.

SANSEPOLCRO DIMENTICATA

L'autobus, invece, impiega 25 minuti per percorrere 17 chilometri, ma il vostro cronista rischia il mal di mare tra l'aggiramento di 8 rotatorie, i salti sulle buche e lo stop&go imposto dalle marce automatiche. A Sansepolcro arriviamo alle ore 9 in punto (e in anticipo), ma la stazione è chiusa e transennata da

quasi 6 anni, binari e scambi assaliti dalla vegetazione. Chiediamo gli orari del bus per ripartire, ma nessuno (né il controllore del treno, né l'autista del mezzo) sanno alcunché. Resta il bar della stazione, dove i due gestori, per fortuna, funzionano anche da efficiente ufficio informazioni. Dunque arrivo alle 9 e ripartenza alle 11,42. Un "buco" di quasi tre ore. "E questo - racconta un ben informato avventore - si-

gnifica che a noi questo servizio non serve. Se dobbiamo venire in Umbria prendiamo l'auto". Parole sante, perché sul

Servizi

Puizza di fili elettrici bruciati
"E' il riscaldamento. Lo fa"

bus di ritorno siamo soli. Un taxi personale da 50 posti. A Perugia ripassiamo dalla sala d'aspetto. Il ragazzo dormiente non c'è

più, ma ora in compenso si vedono bene i poster promozionali appesi alle pareti da Busitalia, con foto storiche dei vecchi trenini della Mua. Su tutte la stessa didascalia: "Una storia che avvicina la nostra gente al domani". Vista la velocità da mobilità lenta, quella da 30 kmh, forse al dopodomani.

la circolazione ferroviaria. In ultimo è stata predisposta la completa elettrificazione dell'intera tratta Perugia Ponte San Giovanni-Perugia Sant'Anna, che sarà attivata contestualmente all'elettrificazione dell'intera linea San Sepolcro-Terni. L'intero intervento è stato portato a termine da Rfi e dalle ditte appaltatrici in meno di tre anni: un tempo costruttivo sicuramente ridotto se si considerano le pendenze record della linea che richiedono l'utilizzo di macchinari ad hoc e procedure di lavorazione speciali, con tempi produttivi più ampi, e l'emergenza pandemica, che tanto ha influito sull'approvvigionamento dei materiali e sul regolare svolgimento delle attività. L'investimento complessivo è stato di 25 milioni di euro finanziato con risorse ex Legge 211/92 per lo sviluppo del trasporto pubblico in area urbana. Il fine dell'intervento è stato quello di creare un servizio in grado di dare un apporto decisivo al decongestionamento

Investimento complessivo di 25 milioni finanziato con risorse ex Legge 211/92 per sviluppo del trasporto pubblico in area urbana



del centro storico perugino, snellendo tutto il sistema di mobilità dell'area del capoluogo umbro.

La delibera

Agenzia, cambiano le regole per la gestione del Tpl

PERUGIA

Trasporto pubblico locale, la Regione ha approvato lo schema definitivo del protocollo d'intesa tra enti locali con individuazione dell'Agenzia trasporti quale soggetto che bandirà la gara. Il tutto con un risparmio sull'Iva. I singoli enti - scrive la Regione - dovranno procedere "con apposito atto al trasferimento dei contratti di Tpl all'Agenzia, gestore del servizio. E fatturerà periodicamente direttamente all'agenzia i corrispettivi riferiti ai servizi effettuati nel rispetto delle previsioni contrattuali, allegando la prevista documentazione contrattuale ai fini della rendicontazione dei servizi effettuati". Non solo. L'ente locale "trasferirà all'Agenzia tempestivamente, come indicato nel Protocollo d'intesa, le risorse (al netto dell'Iva) per il pagamento dei corrispettivi di cui alle fatture, con riferimento ai servizi aggiuntivi, mentre per i servizi minimi il trasferimento avverrà direttamente da parte della Regione Umbria". L'Agenzia, nel rispetto dei termini di scadenza del pagamento, "procederà a liquidare le relative fatture pervenute, fatta salva la procedura contrattualmente prevista in merito all'instaurazione di eventuali contraddittori in ordine alla corretta erogazione del servizio".

Ale.Ant.