

Interrogazione

Presentata da

Giovanni Legnini

Luigi Lusi

-Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'Economia e delle Finanze.

Premesso che

Con il nuovo orario ferroviario invernale di Trenitalia, in vigore dal 11.12.2011, i collegamenti ferroviari di lunga percorrenza che collegano la Puglia con le regioni settentrionali sulla direttrice adriatica, in orario notturno, risultano essere stati drasticamente ridotti, così come quelli della tratta Pescara-Roma e Avezzano-Sora;

lungo tutta la tratta adriatica del territorio della Regione Abruzzo, i circa dieci treni che, fino al 11.12.2011, effettuavano regolari fermate nella fascia oraria 00-03 in diverse località abruzzesi, quali Giulianova, Pescara e Vasto-San Salvo, sono stati ridotti a uno verso nord e un altro verso sud; i pendolari, lavoratori e studenti, sulle tratte Pescara-Roma e Avezzano-Sora sono sempre più penalizzati dal taglio delle corse e dall'assenza di manutenzione straordinaria che procura fortissimi ritardi e cancellazioni di corse superiori alla media;

tale enorme ridimensionamento e inefficienza del servizio sta determinando pesanti disagi agli utenti, costretti a dover anticipare o posticipare di diverse ore il proprio viaggio, quando non ad annullarlo;

tali tagli costringono gli utenti a dover prendere treni più dispendiosi, diversi dagli IC/ICN o EXP con conseguente aggravio di costi a fronte di tariffe già aumentate mediamente del 25%, o peggio, a muoversi con il mezzo privato con conseguenti maggiori aggravii di costi;

come emerge dal nuovo orario, consultabile sul sito on-line di Trenitalia, benché siano state soppresse le fermate nelle citate

località abruzzesi, risulta invece elevato il numero di fermate in altre tratte brevi della dorsale adriatica;

i suddetti treni effettuano una fermata nella stazione di Pescara esclusivamente per il cambio del personale di bordo o di macchina, non consentendo il servizio viaggiatori;

l'Abruzzo, a seguito di tali decisioni, risulta, di fatto, menomato di una quota rilevante del servizio di trasporto ferroviario nazionale;

ciò è tanto più grave ove si consideri che per la tratta adriatica non sono stati effettuati investimenti per l'istituzione di treni ad alta velocità, né sono programmati investimenti nel futuro. Risulta, anzi, che la proposta di regolamento europeo, relativo al prolungamento a Sud del corridoio baltico-adriatico, prevede investimenti nei prossimi anni da Helsinki fino a Ravenna, tagliando fuori, forse per decenni, l'Abruzzo e le altre regioni meridionali adriatiche del servizio dell'alta velocità;

sulle linee Pescara-Roma e Avezzano-Roccasecca da anni si registrano solo tagli all'orario e penalizzazioni del servizio per ritardi e cancellazioni continui;

allo stesso modo, risulta gravemente compromesso il trasporto ferroviario di breve percorrenza che, pur non assicurando un funzionante trasporto pubblico locale, è assoggettato ad un rincaro delle tariffe;

dal dossier "Pendolaria" di Legambiente, che ha fotografato i dati sul trasporto ferroviario relativo al 2011, emerge che l' Abruzzo è la regione ad avere il tariffario più alto di tutte le regioni italiane con un rincaro dei biglietti fino al 25% a fronte di un taglio del 10% sui servizi;

sempre secondo i dati riferiti da Legambiente, la Regione Abruzzo è quella che ha applicato tagli più consistenti ai servizi rispetto a tutte le altre regioni italiane e che ha effettuato minori investimenti, circa 4 milioni e mezzo, pari allo 0,8% del bilancio regionale, senza prevedere alcuna risorsa per il materiale rotabile;

tale gravissima situazione colpisce prevalentemente ma non solo, sia in termini economici che di disagi legati alla riduzione dei

servizi, i tanti passeggeri pendolari che quotidianamente utilizzano il treno come mezzo di trasporto pubblico locale;

la soppressione delle citate fermate, il conseguente abbattimento del servizio di trasporto di lunga percorrenza nel territorio Abruzzese, l'inefficienza delle linee utilizzate per il pendolarismo, rappresentano un duro colpo sia per quanto attiene ai flussi legati al lavoro e allo studio ma anche per quelli legati al turismo, a danno dell'interesse pubblico a collegamenti ferroviari efficienti, dei bisogni dei cittadini, della collettività dei viaggiatori e del sistema economico della Regione;

Considerato che

la società Trenitalia s.p.a. è a totale capitale pubblico;

attualmente i servizi di media e lunga percorrenza sono regolamentati con il contratto di servizio per il periodo 2009/2014 sottoscritto dai Ministeri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti con la società Trenitalia nel giugno del 2011 ed è specifico compito dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'Economia e delle Finanze verificarne il rispetto;

il suddetto contratto disciplina il complesso delle obbligazioni tra i citati Ministeri e la società Trenitalia aventi ad oggetto "i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale", i quali secondo tale contratto sono sottoposti a "regime di servizio di pubblica utilità";

tra gli obblighi della società è espressamente prevista la cura e la garanzia del "livello ottimale delle condizioni di sicurezza", delle "revisioni periodiche del materiale rotabile";

in tema di tariffe, il citato accordo prevede criteri e modalità con cui fissare le percentuali di incremento tariffario a partire dal primo gennaio 2011;

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

quali iniziative intendano adottare, in considerazione alle decisioni di soppressione di treni e tariffarie, per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini abruzzesi, che sono stati di fatto emarginati e privati dei livelli essenziali del servizio di trasporto ferroviario;

se non ritengano che la decisione di sopprimere le fermate di alcuni treni a media e lunga percorrenza possa compromettere gli obblighi di servizio pubblico cui è tenuta la società Trenitalia sulla base del contratto di servizio per il periodo 2009/2014 citato in premessa;

se non ritengano necessario verificare, su scala nazionale e nella Regione Abruzzo, in particolare, l'adeguatezza del materiale rotabile, anche sotto il profilo della sicurezza dello stesso, nonché appurare se e quante stazioni ferroviarie versino in uno stato di degrado, indicando quali iniziative intendano assumere ove ravvisino profili di responsabilità della società Trenitalia e le misure necessarie per farvi fronte;

se ritengano di dover verificare che le percentuali di incremento tariffario applicabili all'utenza siano conformi a quanto previsto dal contratto di servizio per il periodo 2009/2014 citato in premessa;

se non ravvisino la necessità di riqualificare il sistema di trasporto pubblico locale della Regione Abruzzo, anche attraverso un programma straordinario di investimenti nelle infrastrutture, con una programmazione rigorosa dell'utilizzo delle risorse finanziarie regionali, nazionali ed europee a disposizione per le politiche di settore al fine di garantire ai cittadini abruzzesi un sistema ferroviario sicuro, moderno, competitivo;

se non ritengano opportuno sollecitare una revisione delle scelte fatte dalla società Trenitalia, considerate le negative ripercussioni su tutto il sistema di trasporto ferroviario nazionale, sulla qualità dello stesso, tenuto conto dell'interesse pubblico a collegamenti ferroviari efficienti e dei disagi degli utenti.