

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

La IX Commissione,

premesso che:

un sistema di trasporto pubblico ferroviario efficiente rappresenta un obiettivo prioritario per la costruzione di politiche volte alla promozione di uno sviluppo sostenibile, nonché per supportare strategie di crescita economica e di progresso sociale;

le inefficienze del trasporto pubblico, anche sotto il profilo della ripartizione modale, si ripercuotono sul reddito disponibile delle famiglie, costrette a sostenere spese per la mobilità più elevate rispetto a quelle a carico di nuclei familiari residenti in altri Paesi europei;

la politica di investimenti infrastrutturali in ambito ferroviario negli ultimi vent'anni si è concentrata sulle reti ad alta velocità, mentre non sono stati effettuati adeguati investimenti per rendere più moderna ed efficiente la rete tradizionale, che per larghe parti risulta ormai inadeguata e carente; considerazioni analoghe possono essere effettuate anche con riferimento al materiale rotabile utilizzato e al livello dei servizi;

sul piano normativo, gli interventi di potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari, così come il mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, sono affidati al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, RFI, sulla base di un contratto di programma stipulato con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di durata quinquennale, e di accordi di programma stipulati da RFI con le singole regioni;

per quanto concerne i servizi, il decreto legislativo 422 del 1997 ha assegnato alle singole regioni la competenza dei servizi di trasporto ferroviario regionali, affidando loro la programmazione del servizio, attraverso contratti di servizio con i concessionari, mentre per il funzionamento del servizio ferroviario regionale le risorse sono garantite principalmente da finanziamenti statali;

la sensibile riduzione dei finanziamenti statali in questi anni, con una diminuzione delle risorse nazionali stanziare nell'ultimo triennio (2010-2012) pari al 22 per cento rispetto al triennio precedente, affiancata da una generale scarsità delle risorse regionali, ha determinato un progressivo peggioramento dell'offerta di trasporto ferroviario;

occorre peraltro rilevare che, a fronte di un'entità molto rilevante di risorse pubbliche che continuano ad essere trasferite al gruppo Ferrovie dello Stato italiane, tale gruppo ha privilegiato il settore più redditizio dell'alta velocità, non dedicando invece, sotto i profili della gestione dell'infrastruttura, della qualità del materiale rotabile e del livello dei servizi, altrettanto impegno ai servizi di trasporto pubblico sulle tratte regionali;

i diversi fattori qui rapidamente richiamati, concernenti la riduzione delle risorse, le scelte aziendali di Ferrovie dello Stato Italiane, le difficoltà di programmazione nella gestione dell'infrastruttura e dei servizi a livello regionale, hanno determinato una situazione generale di inadeguatezza del trasporto pubblico ferroviario e di bassa qualità del servizio offerto, che emergono con assoluta evidenza dalle continue lamentele e proteste dell'utenza pendolare;

si tratta di tre milioni di cittadini che quotidianamente prendono il treno per raggiungere il posto di lavoro o di studio, e che sono costretti a subire variazioni nella programmazione del servizio, a sopportare continui ritardi, a viaggiare su convogli vetusti e sovraffollati, con improvvise e frequenti soppressioni di corse;

la necessità di assicurare una quota adeguata di risorse e un forte impegno al potenziamento del trasporto pubblico ferroviario, da parte non soltanto dei soggetti istituzionali, ma anche del gestore dell'infrastruttura e dei gestori dei servizi, è ulteriormente accentuata dal fatto che negli ultimi anni, anche per effetto della crisi economica, si è registrato uno spostamento della domanda verso il trasporto collettivo, in particolare ferroviario; quest'ultimo non si è tuttavia mostrato in grado di rispondere adeguatamente alle esigenze degli utenti, in termini di qualità, puntualità e affidabilità del servizio;

l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Italiane ha fatto presente, nell'ambito della presentazione del nuovo piano industriale della società per gli anni 2014-2017, che Ferrovie dello Stato ha stanziato 3 miliardi rispetto ad un totale di 6 miliardi di investimenti necessari per il rinnovo completo del materiale rotabile destinato al trasporto pendolare; dei 3 miliardi indicati, 2 miliardi e 150 milioni risultano già contrattualizzati e 700 milioni non sono stati ancora contrattualizzati per l'assenza di certezza in ordine al rinnovo dei contratti di servizio ferroviario tra le regioni e Trenitalia; occorre peraltro, da un lato, considerare la difficoltà di reperimento di ulteriori risorse da parte dello Stato e delle regioni e, dall'altro, assicurare che le risorse effettivamente disponibili si traducano in interventi capaci di migliorare il livello del servizio di trasporto pubblico ferroviario;

il Governo e, in particolare, il Ministro delle infrastrutture e trasporti ha più volte, da ultimo nell'audizione svolta presso la Commissione in data 2 aprile 2014, dichiarato la volontà di potenziare il sistema di trasporto pubblico locale e, per quanto concerne specificamente il trasporto ferroviario di passeggeri, ha evidenziato di aver rivolto ai vertici aziendali di Ferrovie dello Stato Italiane il preciso indirizzo di porre in essere, per quanto di propria competenza, tutte le azioni necessarie per assicurare livelli adeguati di servizio pubblico;

l'aumento della domanda di trasporto collettivo da parte dei cittadini italiani rappresenta per l'Italia un'opportunità da non perdere per affermare un nuovo stile di vita e un cambio delle abitudini di trasporto, con evidenti vantaggi in termini economici, ambientali e sociali, come sottolineato da ultimo dallo studio sul trasporto pubblico locale effettuato nel novembre dello scorso anno dalla Cassa di Risparmio di Roma e del Lazio;

il Paese soffre inoltre di una scarsa integrazione tra le diverse modalità di trasporto che potrebbe essere superata attraverso un più intenso ricorso ai sistemi intelligenti di trasporto; tali sistemi, che nascono dall'applicazione ai trasporti delle tecnologie informatiche e di comunicazione, potrebbero facilitare la gestione del traffico e della mobilità, agevolare la diffusione il pagamento elettronico dei biglietti, fornire informazioni all'utenza in tempo reale, consentire un controllo avanzato dei veicoli anche al fine della velocizzazione dei mezzi, gestire le emergenze e gli incidenti sulla rete;

il rilancio del trasporto pubblico ferroviario richiede pertanto, oltre a risorse adeguate, una migliore programmazione degli interventi sulla rete, che coinvolga il Governo nazionale, le regioni e il gestore dell'infrastruttura e la capacità di adottare scelte innovative per migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura stessa;

un confronto approfondito tra il Governo nazionale, le regioni e RFI permetterebbe di individuare e superare i punti di maggiore criticità dell'infrastruttura che, nei singoli territori regionali, ostacolano la prestazione di un adeguato livello del servizio di trasporto pubblico ferroviario;

sotto questo profilo si segnala la situazione del trasporto pubblico ferroviario nella regione Toscana, e, in particolare, la tratta Viareggio-Firenze, che serve un territorio con due milioni di residenti, pari al 40 per cento della popolazione regionale, è utilizzata ogni giorno da decine di migliaia di passeggeri, e da tempo necessita di interventi di ammodernamento e potenziamento;

la regione, anche in ragione della forte urbanizzazione e della presenza di numerosi distretti industriali nelle province di Lucca, Pistoia, Prato e Firenze, ha individuato il raddoppio della linea Viareggio-Firenze, nel tratto fino a Pistoia, come prioritario per la mobilità nell'area della Toscana nord-occidentale;

il mancato potenziamento della tratta costituisce un forte ostacolo allo sviluppo economico dell'area, sia dal punto di vista industriale che turistico; un miglior collegamento della Toscana centrale con la città di Firenze e il suo aeroporto, infatti, oltre a rendere più moderno ed efficiente un servizio essenziale per i cittadini, i pendolari, i lavoratori, le imprese, rafforzerebbe la centralità all'interno del sistema turistico toscano del territorio servito dalla tratta, agevolando le possibilità, per i turisti che arrivano a Firenze, di estendere il loro raggio d'azione e visitare l'intera Toscana;

oltre a costituire un grave danno alla mobilità dei cittadini, il mancato intervento sulla Viareggio-Firenze rappresenta di fatto un incentivo al trasporto su gomma, con i conseguenti costi sociali e ambientali dovuti all'aumento della congestione e dell'inquinamento;

sulla base di un'iniziativa promossa dai sindaci di Pistoia e di Lucca, l'8 febbraio scorso 39 sindaci del territorio hanno sottoscritto un ordine del giorno per sostenere e sollecitare il raddoppio della linea ferroviaria Viareggio-Firenze, oggetto di discussione da molti anni, senza risultati;

il documento, che impegna gli amministratori a promuovere sui propri territori momenti di approfondimento e mobilitazione a sostegno del raddoppio della

tratta, vuole essere la base di una rete istituzionale, aperta a cittadini, comitati e rappresentanti del mondo economico e sociale, che dovrà attivarsi a favore del progetto già a partire dalle prossime settimane;

nell'ambito di tale impegno istituzionale è prevista la richiesta ufficiale di un incontro al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per ottenere impegni concreti, volti alla realizzazione del raddoppio;

il potenziamento della tratta Lucca-Viareggio, così come il raddoppio della Pistoia-Montecatini e la velocizzazione della tratta tra Montecatini e Lucca sono inseriti nel Piano regionale integrato delle infrastrutture, cui bisognerebbe dare pronta attuazione, anche consentendo l'utilizzo di risorse già stanziata anche per lotti diversi a quelli per i quali erano state destinate, purché immediatamente cantierabili;

in prospettiva, l'attuale linea ferroviaria dovrebbe configurarsi come il collegamento metropolitano di superficie del territorio settentrionale della Toscana;

impegna il Governo

- 1) ad adottare le opportune iniziative per rendere efficiente il servizio di trasporto ferroviario regionale esercitato sulla rete tradizionale, superando le criticità che lo caratterizzano in termini di carenze della rete, inefficienza del servizio e vetustà del materiale rotabile;
- 2) a promuovere in ciascuna regione un confronto tra la regione medesima, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società RFI volto ad individuare gli interventi infrastrutturali prioritari per potenziare e rendere più efficiente la rete ferroviaria tradizionale, prevedendo adeguate forme di finanziamento, anche attraverso la verifica della possibilità di impiegare fondi dell'Unione europea;
- 3) a promuovere uno scambio di informazioni tra RFI ed enti locali, volto a permettere a questi ultimi di conoscere pienamente lo stato di avanzamento delle opere nei propri territori, le risorse impegnate e quelle effettivamente spese, anche attraverso banche dati aperte;
- 4) a prevedere la possibilità che le risorse disponibili possano essere utilizzate per le opere immediatamente cantierabili, anche se appartenenti a lotti diversi da quelli cui erano originariamente destinate;
- 5) ad estendere il confronto anche al gestore del servizio, al fine di promuovere l'ammodernamento del materiale rotabile, il ricorso a tecnologie avanzate di controllo della movimentazione dei treni e la migliore integrazione tra le diverse modalità di trasporto pubblico;
- 6) per quanto concerne, in particolare, la regione Toscana, ad inserire il potenziamento della tratta Viareggio-Firenze nell'ambito del contratto di programma, parte investimenti, stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e i trasporti e la società RFI, in modo da pervenire entro

giugno 2014 all'approvazione del progetto definitivo per quanto concerne il raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini e per quanto concerne la velocizzazione della tratta Montecatini-Lucca e da stanziare le risorse necessarie alla realizzazione delle opere immediatamente cantierabili di carattere propedeutico al raddoppio e alla velocizzazione della linea, con particolare riferimento al miglioramento dell'efficienza dell'utilizzo dell'infrastruttura, all'eliminazione dei passaggi a livello e alla riqualificazione e ammodernamento delle stazioni ferroviarie;

- 7) a portare entro la fine dell'anno a progettazione definitiva tutti i successivi lotti, stabilendo con certezza i tempi e le risorse disponibili per assicurare la piena realizzazione del raddoppio della linea Viareggio-Firenze nel tratto fino a Pistoia.

On. Raffaella MARIANI