

Roma, 3 agosto 2010

Risoluzione in Commissione Trasporti

La Camera,

premesso che:

le infrastrutture ferroviarie sono parte del capitale sociale di un Paese e di un territorio, fattore di sviluppo da considerare valido per ogni settore dell'economia;

senza il potenziamento del trasporto su ferro delle persone e delle merci si accresce la congestione stradale (si calcola che in Italia la congestione stradale costa 25 miliardi di euro l'anno, pari a due punti del prodotto interno lordo);

non a caso l'Unione Europea considera il finanziamento pubblico nella realizzazione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie un campo in cui non si applica la normativa sugli aiuti di Stato;

i servizi universali ferroviari debbono contenere adeguati standard riguardanti frequenza, copertura territoriale, qualità del servizio medesimo e tariffazione;

al riguardo è necessario garantire una puntuale verifica del pieno rispetto delle clausole del contratto di servizio riguardante i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale, come locale e regionale (verifica che pertanto concerne sia Trenitalia sia le società esercenti i servizi a livello regionale);

presupposto per una efficiente gestione del servizio universale è la garanzia delle risorse pubbliche ad esso destinate affinché sussista a beneficio degli utenti un'adeguata programmazione dei servizi;

un segmento di particolare sofferenza è rappresentato dal pendolarismo. Sono più di 13 milioni i pendolari in Italia, dei quali una buona parte utilizza il treno per spostarsi in ambito locale e metropolitano come unico mezzo di trasporto o in combinazione con altri mezzi;

dare un'adeguata risposta alle esigenze dei pendolari e rafforzare, d'intesa con le Regioni e gli Enti locali, il trasporto ferroviario metropolitano regionale, è un obiettivo la cui realizzazione è in alcune Regioni ostacolata da scelte erranee, tra le quali quella di immettere in circolazione nuovo materiale rotabile e nuovi servizi (come può essere quello dell'S1 nel Sud Est Milano) riducendo la frequenza delle corse nelle ore di punta, al fine di fittiziamente razionalizzare il servizio, in realtà solo rendendolo meno accessibile agli utenti, che così sono mossi ad utilizzare maggiormente il mezzo privato;

gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale rappresentano in gran parte quella fascia di cittadinanza che più risente degli effetti della crisi economica;

ogni disservizio che intervenga nel campo dei trasporti su ferro per i pendolati comporta un immediato peggioramento delle condizioni di vita di centinaia di migliaia di cittadini; il pur meritorio avvio da parte di alcune Regioni di nuovi servizi per i pendolari comprendenti l'ammodernamento del materiale rotabile, la velocizzazione del servizio, nonché l'introduzione di nuovi servizi metropolitani (ciò ad esempio risulta per la tratta Milano - Melegnano - Lodi-Piacenza e viceversa), non è stato accompagnato da adeguate ed efficienti scelte volte ad implementare il servizio nelle ore di punta, anche per saturazione della rete di RFI in tal modo talvolta riducendo l'offerta nelle medesime ore di punta (risultato ottenuto attraverso la cancellazione di fermate dei treni regionali preesistenti, la cui cadenza non è stata più garantita non essendo stata conseguentemente rilevata da altrettante fermate con eguale cadenza del servizio intervenuto a sostituire il precedente);

in tale quadro, la strategia aziendale di Trenitalia, in accordo con le Regioni interessate, tra cui la Lombardia, alla luce di alcune scelte avviate in determinati ambiti regionali, appare contraddire la necessità di uno sforzo organizzativo e finanziario volto a potenziare e migliorare gli standard qualitativi del nostro sistema di trasporto ferroviario offerto ai pendolari (contraddizione manifestatasi nel caso delle riduzioni di fermate locali di treni regionali, come è occorso nella tratta Piacenza- Milano);

non è condivisibile il richiamo alla necessità di pervenire ad accettabili equilibri finanziari e di bilancio né da parte delle società ferroviarie né delle Regioni per mezzo del ridimensionamento del servizio, a scapito del diritto alla mobilità e della qualità del servizio offerto dai treni per i pendolari;

Impegna il governo

- a definire, d'intesa con le Regioni e le Amministrazioni locali, una strategia volta allo sviluppo e al sostegno del sistema dei trasporti ferroviari delle persone, in particolare del servizio ferroviario rivolto ai pendolari, a cominciare dalle regioni e dalle aree metropolitane milanesi-lombarde e romana-laziale);
- ad integrare la presenza di Trenitalia con quella delle società regionali secondo un criterio di efficienza non solo aziendale, ma anche rivolto alla qualità del servizio offerto agli utenti;
- a destinare le necessarie risorse al fine di realizzare questa strategia.

Meta - Quartiani