

Atto Camera

Interpellanza urgente 2-00118 presentata da CARLO EMANUELE TRAPPOLINO
martedì 5 agosto 2008, seduta n.048

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere -
premessi che:

dal 15 giugno 2008 Trenitalia ha provveduto al taglio di 20 treni intercity e eurocity.
Successivamente, a seguito di incontri tra Ministero dei trasporti e Regione Toscana sono stati
ripristinati 6 treni sulla dorsale tirrenica;

la Roma-Firenze risulta essere la tratta più colpita dai tagli di Trenitalia, specialmente in relazione
al numero di pendolari che, quotidianamente, usano il servizio ferroviario per raggiungere il posto
di lavoro;

secondo quanto affermato da autorevoli rappresentanti di Trenitalia i pendolari avrebbero
impropriamente occupato la direttissima. Tuttavia, l'assetto delle interconnessioni smentisce
clamorosamente tale ipotesi;

infatti, a differenza della nuova Roma-Napoli, la linea Roma-Firenze ha ben 6 interconnessioni,
create appunto per i collegamenti delle relative zone. Interconnessioni che hanno largamente
incentivato il traffico pendolare;

la possibilità di poter usufruire di un collegamento ragionevolmente efficiente, ha consentito
all'Umbria, e in particolar modo all'Umbria sud-occidentale, di recuperare un ritardo nello sviluppo
e di porsi nell'orbita dei grandi flussi dello sviluppo;

in particolare, l'infrastruttura ferroviaria dotata di collegamenti efficienti ha rappresentato un asse
dello sviluppo sociale ed economico di questo territorio grazie al quale migliaia di lavoratori hanno
scelto, nonostante i disagi del pendolarismo, di continuare a risiedere nelle città e nei piccoli borghi
dell'Umbria, mantenendo alta la coesione sociale e garantendo la permanenza di un presidio
culturale e civico;

più volte il sindaco della città di Orvieto e gli altri sindaci dell'orvietano, assieme ai rappresentanti
istituzionali della Regione dell'Umbria e della Provincia di Terni, hanno richiamato l'attenzione su
una marginalizzazione che vanifica anni di programmazione pubblica e una politica della
sostenibilità di quelle «zone interne» che ha permesso di mantenere alti standard di qualità della vita
e dell'abitare; e l'area interessata da questo grave disagio non è solo l'orvietano (13 comuni) ma
anche l'alto Lazio e numerosi paesi dell'amerino-narnese;

il previsto spostamento, nel 2009, del traffico dei pendolari dalla linea veloce a quella lenta -
allorché entreranno in funzione i servizi di alta velocità - aumenta in misura considerevole i tempi
di percorrenza. Se prima da Orvieto a Roma si impiegava circa un'ora, con la nuova organizzazione
veicolare ce ne vorranno due. Praticamente, questa vasta area dell'Umbria torna, di fatto, ai tempi di
percorrenza risalenti al primo dopoguerra;

il raddoppio dei tempi di percorrenza e i disagi crescenti dei pendolari di detta area dell'Umbria non
potranno non riverberarsi sul territorio e sulla tenuta economica, sociale e culturale di città e paesi
che hanno saputo opporsi ai processi di spopolamento grazie a collegamenti ferroviari efficienti e
ragionevolmente rapidi;

tale mutamento, un vero e proprio «declassamento infrastrutturale», viene a configurarsi come un effettivo depauperamento che colpisce sia la qualità della vita dei pendolari, sia un intero territorio che si vede marginalizzato a seguito di decisioni che, pur generandosi da considerazioni economiche, non possono prescindere dagli effetti complessivi specie sotto il profilo della capacità e delle opportunità di sviluppo;

in questa ampia zona dell'Umbria sud-occidentale la possibilità di poter usufruire di collegamenti efficienti e agevoli ha un effetto diretto sul movimento turistico che rappresenta un assetto strategico del territorio sia in termini di quantità sia in termini di qualità dello sviluppo. I forti investimenti sulle infrastrutture turistiche, sui beni culturali, ambientali e artistici e lo sviluppo di servizi turistici a supporto di tutto questo rischiano una drammatica erosione in termini di attrattività e sviluppo -:

se intenda adoperarsi per convocare il tavolo di concertazione al fine di esaminare, con le Regioni interessate e in particolare con le Regioni Lazio, Toscana e Umbria, il problema dei treni soppressi anche nella prospettiva che più Regioni possano costruire un «piano tampone» che consenta di arrivare alla fine di quest'anno, e perlomeno al 2009, quando entreranno in funzione i servizi di alta velocità e si libereranno binari, quindi infrastrutture, sulle quali si potranno organizzare servizi alternativi rispetto alla soppressione degli intercity;

se intenda impegnarsi al fine di scongiurare il rischio della marginalità dei territori e il disagio dei lavoratori pendolari attraverso un nuovo assetto che prefiguri nuove categorie di servizi di lunga percorrenza su tratti interregionali;

se intenda impegnarsi al fine di concorrere, attraverso un confronto con Trenitalia e Regioni interessate, all'individuazione di alcune «finestre» sulla linea ad alta velocità per consentire il transito dei treni pendolari sia in una fascia mattutina sia pomeridiano-serale.

(2-00118)

«Trappolino, Verini, Sereni, Bonavitacola, Cenni, Brandolini, Vannucci, Zucchi, De Micheli, Berretta, Bachelet, Barbi, Agostini, Farina Coscioni, Maurizio Turco, Calvisi, Madia, Servodio, Sbröllini, Barbato, Monai, Aniello Formisano, Fiano, Graziano, Fiorio, Martella, Corsini, Gatti, De Pasquale, Causi, Amici, Touadi, Ceccuzzi, Morassut, Leoluca Orlando, Favia, Porfidia, Cambursano, Razzi, Scilipoti, Di Giuseppe, Marco Carra».