

Camera dei Deputati

Legislatura 16
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/00288
presentata da **VANNUCCI MASSIMO** il **10/06/2008** nella seduta numero **15**

Stato iter : **CONCLUSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
DE TORRE MARIA LETIZIA	PARTITO DEMOCRATICO	09/06/2008
AGOSTINI LUCIANO	PARTITO DEMOCRATICO	09/06/2008
CAVALLARO MARIO	PARTITO DEMOCRATICO	09/06/2008
GIOVANELLI ORIANO	PARTITO DEMOCRATICO	09/06/2008
PISTELLI LAPO	PARTITO DEMOCRATICO	09/06/2008
MERLONI MARIA PAOLA	PARTITO DEMOCRATICO	09/06/2008

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **09/06/2008**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
MATTEOLI ALTERO	MINISTRO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	07/10/2008

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

RISPOSTA PUBBLICATA IL 07/10/2008

CONCLUSO IL 07/10/2008

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

GEO-POLITICO :

ANCONA, ANCONA - Prov, MARCHE, ASCOLI PICENO - Prov, MARCHE, RIMINI, RIMINI - Prov, EMILIA ROMAGNA, ROMA, ROMA - Prov, LAZIO, SENIGALLIA, ANCONA - Prov, MARCHE

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-00288

presentata da

MASSIMO VANNUCCI

martedì 10 giugno 2008 nella seduta n.015

VANNUCCI, DE TORRE, AGOSTINI, CAVALLARO, GIOVANELLI, PISTELLI e MERLONI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che:

i servizi ferroviari rappresentano per professionisti, lavoratori e studenti l'unica possibilità di raggiungere il posto di lavoro e di studio;

la qualità dei servizi ferroviari d'interesse regionale è carente;

in particolare la puntualità spesso disattesa determina grave malcontento da parte dell'utenza;

i pendolari rappresentano quotidianamente sulla stampa il mancato rispetto dei tempi di arrivo e partenza dei treni, con conseguenti gravi disagi sul lavoro;

l'affidabilità dei servizi ferroviari non è garantita, in quanto accade che senza alcuna preventiva informazione i treni vengano soppressi, anche con i viaggiatori già a bordo treno;

il livello di pulizia dei treni risulta carente e le toilette sono sovente inagibili perché chiuse;

onde evitare la contrazione dei servizi la regione Marche dal 2001 finanzia con proprie risorse servizi aggiuntivi, per circa 1,2 milioni di euro;

anche la sicurezza, che rappresenta la principale aspettativa degli utenti, risulta in alcuni casi disattesa;

il verificarsi di incidenti, come ad esempio il giorno 3 giugno 2001 alla stazione di Ancona, mette in discussione la suddetta sicurezza del servizio, nonostante RFI e Trenitalia abbiano investito nella sicurezza nuove tecnologie e molteplici risorse;

i collegamenti con la capitale e Ancona sono stati ridotti considerevolmente e dal 2002 ad oggi sono state tagliate due coppie di treni eurostar da Ancona a Roma e viceversa;

negli ultimi anni il collegamento Roma-Ancona si è trasformato in collegamento Roma-Ancona-Rimini;

a dicembre 2007 Trenitalia ha soppresso gli eurostar 9327 e 9332 ad Ancona, di fatto trasformando i collegamenti Roma-Ancona in collegamenti Roma-Rimini, senza alcuna possibilità di revisione nonostante le obiezioni sollevate da parte delle istituzioni marchigiane;

si è verificata la soppressione della fermata di Senigallia, città turistica di primo piano nella regione Marche, importante punto di scalo dei passeggeri sia nell'affollatissimo periodo estivo che nel periodo invernale;

la soppressione della fermata di Ancona arreca gravi disagi per tutti gli utenti marchigiani del centro sud in quanto tale servizio rappresenta il più frequentato collegamento da e per Roma che permette a molti marchigiani di svolgere attività lavorative nella capitale e di rientrare direttamente nel capoluogo senza disagi;

il raddoppio della tratta Orte-Falconara rappresenta l'infrastruttura indispensabile per avvicinare le Marche al Lazio e a Roma in particolare;

la suddetta opera, finalizzata a rendere maggiormente rapidi i collegamenti tra Lazio, Umbria e Marche in modo da ridurre la congestione del traffico privato in sintonia con le politiche nazionali sulla mobilità, è stata finanziata ma i lavori, già in corso di realizzazione, sono molto in ritardo;

Trenitalia ha presentato il catalogo per la stesura dei contratti di servizio per l'anno 2008;

il suddetto catalogo prevede un considerevole aumento dei costi per le Regioni e per le Marche di circa 10 milioni di euro;

la regione Marche sta predisponendo gli atti necessari per la redazione del piano FAS (fondo aree sottoutilizzate) regionale, in attuazione al quadro strategico nazionale 2007-2013, nel quale sono previsti considerevoli investimenti per l'acquisto di materiale rotabile e per l'elettrificazione della tratta Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli;

la Regione Marche, oltre la suddetta misura, partecipa al progetto interregionale per il rinnovo del materiale rotabile: progetti cardine, FAS nazionale -:

quali iniziative il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda intraprendere nei confronti di Trenitalia ed RFI per migliorare l'infrastruttura e lo standard dei servizi ferroviari offerti alla clientela e per favorire nelle Marche l'uso del treno che rappresenta il sistema di trasporto a minor impatto ambientale. (4-00288)

RISPOSTA ATTO

Atto Camera

Risposta scritta pubblicata martedì 7 ottobre 2008

nell'allegato B della seduta n. 062

All'Interrogazione 4-00288 presentata da

MASSIMO VANNUCCI

Risposta. - In riferimento all'interrogazione in esame, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Il 14 marzo 2008, è stato sottoscritto un accordo tra il Ministro dei trasporti pro tempore e l'Amministratore delegato di Trenitalia SpA, tale accordo individua un perimetro di servizi di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza mantenuti in esercizio, ancorché caratterizzati da risultati economici negativi, a fronte dello stanziamento di 104 milioni di euro disposto dalla legge finanziaria per il 2008 (articolo 2, comma 252). Esso costituisce una soluzione «ponte», nelle more dell'espletamento dell'indagine conoscitiva prevista all'articolo 2 comma 253 della legge finanziaria 2008 e della conseguente ridefinizione del perimetro dei «servizi di utilità sociale», da regolare con contratto di servizio.

L'accordo include, in linea di principio, i servizi intercity notte, intercity e assimilabili; tuttavia considerato il budget disponibile nonché le alternative di trasporto esistenti, esso non comprende i servizi prestati sulla «rete forte», inclusa la direttrice in questione. Pertanto le determinazioni relative al treno oggetto dell'atto ispettivo ricadono nelle autonome scelte dell'impresa ferroviaria.

Va peraltro evidenziato che nella seduta dello scorso 27 marzo il Comitato interministeriale programmazione economica (CIPE) ha esaminato la proposta metodologica, presentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativa a criteri e modalità per la ridefinizione del perimetro dei servizi erogati sulla «rete forte».

Allo stato, è stata avviata l'indagine di cui al citato comma 253 e sono stati avviati contatti e incontri con l'impresa ferroviaria, allo scopo di individuare criteri e procedure per la ridefinizione di detto perimetro nonché in vista di rimodulazioni o riorganizzazioni dei servizi nel breve periodo.

Naturalmente, in tale sede si dovrà procedere a nuova valutazione del paniere da sottoporre a regolazione e dunque potranno essere inclusi anche servizi oggi differiti all'autonomia aziendale. L'ampiezza del nuovo perimetro dipenderà, a parità di altre condizioni, dalle risorse che saranno stanziare nel bilancio dello Stato.

Relativamente ai servizi regionali, si osserva che, a fronte della rilevata carenza di fondi, ed allo scopo di definire il fabbisogno di risorse necessario a garantire il mantenimento dell'attuale livello dei servizi, è stato a suo tempo attivato un tavolo tecnico tra il Ministero dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia SpA. A seguito dell'emanazione del decreto legge 8 aprile 2008, n. 60 convertito nella legge 6 giugno 2008, n. 102, che ha all'uopo stanziato 80 milioni di euro, il Ministero dell'economia e delle finanze sta effettuando approfondimenti e verifiche in ordine ai lavori del predetto tavolo.

Inoltre, il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, recante «Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria» all'articolo 63, comma 4, convertito in legge con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, ha previsto ulteriori stanziamenti a favore del gruppo Ferrovie dello Stato per ulteriori 300 milioni di euro.

Con riferimento ai collegamenti ferroviari nella regione Marche, Ferrovie dello Stato fa presente che dall'analisi dei dati relativi ad un arco di tempo significativo, gennaio 2006-maggio 2008, si evince un netto miglioramento complessivo dell'andamento del servizio.

Il confronto tra i dati di puntualità degli ultimi tre anni evidenzia una crescita progressiva dei treni in arrivo entro i 5 minuti dall'orario previsto, passando da un valore medio del 91 per cento nell'anno 2006 al 96 per cento nell'anno 2008, mentre la media percentuale dei treni in arrivo entro i 15 minuti dall'orario previsto passa dal 96 per cento del 2006 al 99 per cento circa del 2008. Nello stesso periodo si registra anche una flessione nella percentuale dei treni soppressi, si passa, infatti, da un valore medio dello 0,51 per cento nel 2006 allo 0,32 per cento nel 2008. Inoltre Ferrovie dello Stato ricorda che l'offerta ferroviaria diurna di media e lunga percorrenza in regime di libero mercato, non usufruendo di alcuna contribuzione pubblica, deve potersi sostenere con i ricavi da traffico.

Alcuni collegamenti Eurostar della relazione Roma-Ancona-Rimini e viceversa hanno registrato perdite economiche di notevole entità, determinate soprattutto dall'inadeguatezza dei volumi di frequentazione, pertanto, al fine di migliorare il conto economico di tali treni, con l'orario di dicembre 2007, Trenitalia ha ritenuto opportuno aumentare, per la relazione Roma-Rimini, la velocità commerciale, rendendoli più competitivi, sia riducendo il numero delle fermate intermedie scarsamente utilizzate, sia evitando, per una sola delle quattro coppie di Eurostar previsti (Eurostar 9325 in partenza da Rimini e Eurostar 9332 in partenza da Roma), il doppio percorso Falconara-Ancona-Falconara, con un recupero di 23 minuti sul tempo di percorrenza complessivo.

Va considerato, peraltro, che il servizio veloce di qualità tra Roma e Ancona è comunque assicurato da tre coppie di collegamenti diretti eurostar in partenza da Ancona alle ore 6.10, 15.08 e 18.05 e da Roma alle 7.36, 9.38 e 15.45) e da un servizio Eurostar link tra Ancona e Falconara e viceversa, in coincidenza con l'arrivo e partenza della coppia di Eurostar Roma-Rimini e Rimini-Roma. A questi, si aggiunge il collegamento regionale veloce di qualità denominato «Gentile da Fabriano», che copre il medesimo percorso Ancona-Roma e viceversa, con tempi analoghi a quelli degli eurostar.

Con riferimento al potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara, si segnala che la linea in questione, interamente elettrificata, ha una lunghezza di 205 km di cui 134 a binario unico, attualmente è interessata da un programma di opere da realizzare per fasi funzionali, mirato al raddoppio dei binari dell'intera linea. Ad oggi sono stati attivati i seguenti tratti a doppio binario: Orte-Terni (29 km), Campello-Foligno (15,4 km) e Montecarotto-Jesi-Falconara (26 km), per un totale di 70,4 km, pari a circa il 35 per cento dell'intera estesa.

Il programma per il completamento del raddoppio, previsto nel contratto di programma 2007-2011 tra il Ministero delle infrastrutture e la società Rete ferroviaria italiana e aggiornato il 18 marzo 2008, è articolato in più progetti e comprende, per le opere ricadenti nel territorio umbro, le tratte Terni-Spoleto e Spoleto-Campello, la tratta Foligno-Fabriano che interessa il territorio umbro e marchigiano e le tratte Fabriano-Posto di Movimento 228, Posto di Movimento 228-Castelplanio e Castelplanio-

Montecarotto, in territorio marchigiano. Il CVI (Costo a Vita Intera) per il raddoppio della linea Orte-Falconara ammonta a circa 3.350 milioni di euro, di cui 329 milioni di euro disponibili.

Di seguito si forniscono specifici elementi relativi alle predette tratte.

Terni-Spoleto: Il progetto preliminare per il raddoppio della tratta è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 68 del 29 maggio 2005. Il CVI è di 532 milioni di euro, di cui, allo stato attuale, non sono disponibili i finanziamenti necessari al prosieguo delle attività. Il contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella B «Opere prioritarie da avviare».

Spoleto-Campello: sono in corso le attività realizzative per il raddoppio della tratta. Il contratto di programma 2007-2011 include il progetto in tabella A «Opere corso». L'attivazione all'esercizio ferroviario del doppio binario è prevista nel 2010.

Foligno-Fabriano: nell'ambito delle procedure autorizzative previste per i progetti di cui alla legge n. 443 del 2001, a marzo 2006 il Cipe ha approvato in linea tecnica con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare del raddoppio della tratta.

Il contratto di programma 2007-2011 include il progetto in tabella D «Opere previste a completamento del piano», per le quali, allo stato attuale, non sono disponibili i finanziamenti necessari al proseguimento delle attività il cui CVI è di 1.919 milioni di euro.

Fabriano-Posto di Movimento 228: è una stazione tecnica dedicata al superamento dei treni, sono in corso le attività realizzative per il raddoppio della tratta. Il contratto di programma 2007-2011 include il progetto in tabella A «Opere corso». L'attivazione all'esercizio ferroviario del doppio binario è prevista nel 2009.

Posto di Movimento 228-Castelplanio: la società Rete ferroviaria italiana ha trasmesso il progetto preliminare del raddoppio della tratta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito della procedura autorizzativa prevista dalla legge n. 443 del 2001. A causa del parere negativo espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali per la zona di Genga, è stata elaborata una nuova soluzione progettuale che è stata giudicata positivamente dalla locale soprintendenza e successivamente dallo stesso ministero. L'iter approvativo della progettazione preliminare è ancora in corso.

Il contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, prevede l'investimento nella tabella D «Opere previste a completamento del piano», per le quali, allo stato attuale, non sono disponibili i finanziamenti necessari al proseguimento delle attività, ammontanti a 573 milioni di euro.

Castelplanio-Montecarotto: sono in corso le attività di revisione della progettazione esecutiva del raddoppio della tratta per recepire le prescrizioni inserite nel decreto di compatibilità ambientale di recente emanato dai competenti ministeri. Il contratto di programma 2007-2011 include il progetto in tabella A «Opere corso».

Una volta completate le citate attività di revisione si procederà con l'affidamento delle opere necessarie al raddoppio della tratta che si prevede di attivare all'esercizio ferroviario nel 2012.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti: Altero Matteoli.