

Camera dei Deputati

Legislatura 12
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/00953
presentata da **CANESI RICCARDO** il **01/06/1994** nella seduta numero **10**

Stato iter : **CONCLUSO**

Atti abbinati :

Ministero destinatario :

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
FIORI PUBLIO	MINISTRO, MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE	12/05/1994

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

PRESENTATO IL 01/06/1994

RISPOSTA DEL GOVERNO IL 05/12/1994

ITER CONCLUSO IL 17/01/1995

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

CONCETTUALE :

ORARIO, STAZIONI FERROVIARIE, TRENI

SIGLA O DENOMINAZIONE :**GEO-POLITICO :**

CARRARA (MASSA-CARRARA+ TOSCANA+)

TESTO ATTO

Al Ministro dei trasporti e della navigazione. - Per sapere - premesso che: il nuovo orario ferroviario continua a penalizzare inspiegabilmente la stazione di Carrara, e complessivamente l'area apuana, sia per i treni regionali che per quelli a media e lunga percorrenza; da poco più di un anno, a conferma di ciò, è stato chiuso anche lo scalo merci di Carrara di notevole importanza per il trasporto del marmo; Carrara è la capitale mondiale del marmo non solo per la produzione, grezza e lavorata, ma anche per la commercializzazione; ha 67 mila abitanti senza contare il comprensorio (Ortonovo, Fosdinovo, Castelnuovo M., Marinella di Sarzana); è sede del secondo polo fieristico della Toscana che vede affluire annualmente oltre 500 mila visitatori, dispone di una delle più prestigiose e antiche accademie di belle arti, con circa 600 studenti di cui più di 500 provenienti da fuori; è l'ottavo porto d'Italia per movimentazione merci -: se non ritenga opportuno modificare urgentemente l'orario dei treni regionali 11850-11852-1812-11866-11868-3022-11855-11877 come da proposte inviate dal comitato per la difesa della stazione di Carrara alla direzione regionale trasporto locale della SpA Ferrovie dello Stato di Firenze; se non ritenga necessario riequilibrare la fermata dei treni intercity tra Massa (11) e Viareggio (17), quest'ultima nettamente più favorita rispetto al comprensorio apuano di importanza non certo inferiore, e nel contempo, addivenire ad una più equa spartizione di fermate tra Massa e Carrara, riconsiderando il ruolo di Carrara che oggi non vede fermare alcun intercity; se non ritenga utile, in considerazione dell'interesse commerciale, turistico e culturale, individuare in Carrara lo scalo apuano più adatto alle fermate dei treni internazionali (espressi) che garantirebbero, se non altro, un minimo di collegamento con Roma oggi inesistente; se non ritenga più funzionale aumentare la percorrenza verso sud, fino a Roma, dei treni interregionali (Torino-Livorno e viceversa) in maniera tale da sopperire alla macroscopica mancanza di collegamenti con Roma e la Maremma, oltre che attivare un risparmio per la SpA Ferrovie dello Stato, considerate tutte le operazioni necessarie inerenti la partenza e il fine corsa dei treni; se non ritenga opportuno ripristinare lo scalo merci di Carrara in funzione anche di quell'auspicato rilancio del trasporto su rotaia ad oggi purtroppo non ancora rilevabile ed anzi, forse, ulteriormente ridimensionato, col nuovo orario, almeno sulla linea tirrenica. (4-00953)

RISPOSTA ATTO

L'orario estivo 1994 aveva già ampliato sulla direttrice Torino-Genova-Roma il cadenzamento biorario dei treni Intercity sincronizzandolo con quello della linea Milano-Genova in modo da migliorare i collegamenti tra Milano, la Versilia e la Riviera tirrenica. Per ciascun treno Intercity erano state riviste le fermate intermedie (Massa/Viareggio, Chiavari/Rapallo, ecc.) bilanciandole in relazione alla domanda potenziale e all'offerta complessiva IC-IR e tenendo altresì conto dell'importanza commerciale di ognuna di esse. Per la stazione di Carrara, peraltro servita soddisfacentemente dalla rete interregionale e dagli espressi 1146 e 1149 Roma-Ventimiglia e viceversa, si era ritenuto più opportuno assegnare la fermata ad alcune relazioni internazionali per favorire la clientela estera interessata all'Accademia di belle arti e al polo fieristico. Con l'orario invernale, in vigore dal 25 settembre u.s., fermano a Carrara anche i treni espressi di seguito riportati: E 210 Carrara a. 20,10 - p. 20,17 (da Napoli per Parigi); E 211 Carrara a. 10,18 - p. 10,19 (da Parigi per Napoli); E 362 Carrara a. 16,37 - p. 16,38 (da Roma per Port Bou); E 365 Carrara a. 13,53 - p. 13,54 (da Cerbere per Roma). Per quanto riguarda le segnalazioni specifiche relative a singoli treni si informa che alcune delle richieste non risultano accoglibili per motivazioni tecniche o commerciali come di seguito specificato in dettaglio: treno 11850: è stato soppresso nella tratta Pisa C.le-Massa per scarsa frequentazione. La sua rieffettuazione comporta alti costi di esercizio per l'invio fuori servizio del materiale da altro deposito; treno 11852: il mantenimento in circolazione di tale treno comporterebbe anche il mantenimento del treno corrispondente 11863 La Spezia (7,12)-Pisa C.le (8,26); treno 1812: non può essere effettuato nei giorni feriali poiché interessa la fascia oraria di interruzione prevista per la manutenzione. E' allo studio per l'orario estivo 1995 l'effettuazione del treno 1812 anche nei giorni del sabato; treno 11866: è allo studio la possibilità di operare il posticipo richiesto (alle ore 11,40 dalle ore 11,20); treno 11868: non è possibile anticipare la partenza poiché sussiste la necessità della coincidenza con il treno 11711 (Pisa ore 12,25) proveniente da Firenze; treno 3022: è allo studio la richiesta di anticipo alle ore 16,40 da Pisa; treno 11855: non si ritiene accoglibile la richiesta di anticipo poiché potrebbe comportare una riduzione della frequentazione; treno 11877: è allo studio l'effettuazione nei giorni festivi in alternativa al treno 11875 oppure al treno 3022 Pisa (17,00)-La Spezia (18,02). Le richieste, riferite ai treni 1864, 3022, 1887 e al mantenimento del treno festivo Pisa-Sestri Levante, sono attualmente allo studio. In linea generale va rilevato che un soddisfacente riordino in linea generale va rilevato che un soddisfacente riordino dei servizi ferroviari sulla direttrice Tirrenica Nord della Toscana, realizzabile nell'ambito delle compatibilità tecnico-economiche fissate per le Ferrovie dello Stato Spa dal contratto di servizio pubblico, può essere affrontato nella sua complessità soltanto attraverso un confronto organico con regione e province che esamini e riorganizzi l'intera offerta di trasporto pubblico su strada e rotaia, puntando al coordinamento ed all'integrazione dei servizi. A quest'ultimo fine le Ferrovie dello Stato Spa hanno assicurato alla regione la piena disponibilità alla elaborazione di un "Progetto per direttrice regionale", sul modello di analoghe esperienze già realizzate in ambito regionale. Per quanto riguarda il traffico merci si fa presente che l'offerta treni merci 94/95 è stata disegnata incentivando il traffico a treno completo e sviluppando il processo di concentrazione dei traffici e delle attività gestionali in scali limitrofi a quelli con scarso traffico, in grado di offrire standard qualitativi migliori e servizi economicamente più innovativi. Il reticolo strategico principale dei punti vendita sull'intera rete per l'orario 1994-1995 sarà costituito da quegli impianti maggiormente attrezzati dal punto di vista infrastrutturale e meglio organizzati per lo scambio con gli altri modi di trasporto; ad essi sarà collegata la rete degli impianti satelliti che costituiranno un sistema gestito in modo più economico con un nuovo modello di esercizio

che garantisce il traffico a costi più contenuti. In tale contesto la stazione di Carrara Avenza, che nel 1992 aveva prodotto 590 carri complessivi tra arrivi e partenze è stata disabilitata al servizio merci dal 1^a dicembre 1992. Il traffico relativo ai raccordi allacciati alla stazione di Carrara A. (Italcementi, Ferroleghie e Imeg) viene svolto con un servizio di spola (tradotte), effettuato da Massa Z.I. (distante 3 Km), meno oneroso per le FS e adeguato alle esigenze del destinatario. Per il traffico diffuso, invece, i clienti interessati a servizi del mezzo di trasporto ferroviario possono rivolgersi alla vicina stazione abilitata di Massa C. che dista solo 7 Km da Carrara A. ed è adeguatamente attrezzata e posizionata in modo più strategico e baricentrico rispetto al bacino di traffico interessato, specie quello marmifero. Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.