

Camera dei Deputati

Legislatura 16
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERPELLANZA URGENTE : 2/01284
 presentata da **VELO SILVIA** il **01/12/2011** nella seduta numero **556**

Stato iter : **CONCLUSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
META MICHELE POMPEO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
LOVELLI MARIO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
GINEFRA DARIO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
BOFFA COSTANTINO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
CARDINALE DANIELA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
TULLO MARIO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
FIANO EMANUELE	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MARTINO PIERDOMENICO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
REALACCI ERMETE	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
BRATTI ALESSANDRO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MORASSUT ROBERTO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
DE TORRE MARIA LETIZIA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
ESPOSITO STEFANO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
LULLI ANDREA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
VICO LUDOVICO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
FLUVI ALBERTO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
PIZZETTI LUCIANO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
BORDO MICHELE	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MATTESINI DONELLA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
NANNICINI ROLANDO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
SERENI MARINA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
GATTI MARIA GRAZIA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MURER DELIA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
FONTANELLI PAOLO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
SANI LUCA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MARAN ALESSANDRO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
SPOSETTI UGO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MARIANI RAFFAELLA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
GHIZZONI MANUELA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
DE PASQUALE ROSA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
BELLANOVA TERESA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
GNECCHI MARIALUISA	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MOTTA CARMEN	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MARCHIGNOLI MASSIMO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
TRAPPOLINO CARLO EMANUELE	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MARCHI MAINO	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011
MARANTELLI DANIELE	PARTITO DEMOCRATICO	30/11/2011

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **30/11/2011**

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

RITIRATO IL 06/12/2011

CONCLUSO IL 06/12/2011

TESTO ATTO

Atto Camera

Interpellanza urgente 2-01284

presentata da

SILVIA VELO

giovedì 1 dicembre 2011, seduta n.556

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

da notizie di stampa e dalle informazioni contenute sul sito di Trenitalia si deduce che, con il nuovo orario ferroviario invernale, da lunedì 12 dicembre 2011, un'ulteriore mannaia potrebbe investire i servizi sulla media e lunga percorrenza penalizzando pesantemente i pendolari; tali servizi sono regolamentati con il contratto di servizio per il periodo 2009/2014 sottoscritto da Ministeri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti con la società Trenitalia nel giugno del 2011;

i servizi di utilità sociale, altrimenti chiamati servizio universale, sono parte integrante del suddetto contratto di servizio ed è specifico compito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verificarne il rispetto;

se troveranno conferma le ipotesi in merito ad una riclassificazione e soppressione di alcuni intercity (IC) ed eurostar (ES City) strategici si penalizzerebbero interi territori colpiti dalla diminuzione del servizio sia per quanto attiene ai flussi legati al lavoro ma anche per quelli legati al turismo, con inevitabili ripercussioni negative che renderebbero più gravi gli effetti delle crisi degli ultimi anni;

in particolare, l'intenzione di Trenitalia sembrerebbe quella di sopprimere diversi treni della lunga percorrenza, di sopprimere numerose fermate per i treni eurostar (ES City), unitamente alla totale incertezza sulla futura programmazione dei treni intercity (IC);

nel territorio nazionale i servizi della lunga percorrenza, intercity (IC) ed eurostar (ES City), si integrano e fanno sistema con i servizi di competenza del trasporto regionale; la riclassificazione e la soppressione di molti intercity (IC) ed eurostar (ES City) strategici mettono in forte sofferenza i territori regionali e determinano inevitabili pressioni da parte dei cittadini che utilizzano tale servizio e che chiedono servizi ferroviari sostitutivi, di pari livello, alle regioni i cui bilanci sono in fortissima difficoltà per i pesanti tagli al trasporto pubblico locale effettuati negli scorsi anni e di cui ben 1.181 milioni di euro destinati al servizio ferroviario svolto da Trenitalia;

le conseguenze di tali tagli sono insostenibili: si prospetta un forte ridimensionamento del servizio; l'azzeramento degli investimenti in materiale rotabile; l'aumento delle tariffe, oltre a quelli già intervenuti nel corso del 2011 e in misura socialmente insostenibile; l'esubero di migliaia di dipendenti del comparto con gravi ricadute sul sistema sociale ed economico del territorio, sugli utenti, sulla congestione e sull'inquinamento; si prevedono effetti significativi anche sull'indotto, e in

particolare sulle imprese di fornitura del materiale rotabile e su quelle di manutenzione del servizio; si prospettano ulteriori costi anche in termini di contenzioso con le aziende ferroviarie e di trasporto pubblico locale, per il mancato rispetto dei contratti sottoscritti;

la scelta operata da Trenitalia sembrerebbe dettata prevalentemente da questioni connesse all'equilibrio di bilancio senza considerare in maniera appropriata le rilevanti esigenze di mobilità che dovrebbero parimenti essere tenute in considerazione nel guidare le scelte della società che è totalmente a capitale pubblico;

risulta che dall'11 dicembre 2011, Trenitalia abbia disposto di sopprimere il servizio cuccette e vagoni letto nei treni notturni che garantiscono il collegamento tra il Nord e il Sud del Paese, nonostante il servizio sia tuttora attivo e ampiamente fruito da oltre un milione e mezzo di viaggiatori all'anno, con un incremento della domanda del 12 per cento nel 2010; la decisione di Trenitalia, come denunciato dai sindacati, implica la perdita del posto di lavoro per oltre 800 lavoratori, tra addetti al servizio e lavoratori dell'indotto;

il servizio ferroviario di trasporto notturno è tuttora compreso nel perimetro dei servizi di utilità sociale e, come tale, rientra nell'ambito dei servizi «contribuiti»: sono questi i servizi con un livello di capillarità elevato, volti a soddisfare la domanda di mobilità più «debole», dislocata e frammentata sul territorio, con una limitata capacità a pagare;

nonostante le risorse scarse - e lo squilibrio tra costi e ricavi (inclusi tra questi, i contributi pubblici) - resta un servizio essenziale, anche in ragione delle alternative modali esistenti; l'insufficiente livello della domanda e la velocità commerciale più limitata (anche a motivo della caratteristiche dell'infrastruttura), il gap strutturale tra costi e ricavi non giustificano ulteriori riduzioni o tagli al servizio;

il decreto legislativo n. 68 del 2011, in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, con l'articolo 40 disciplina specificamente il trasporto pubblico locale, prevedendo, tra le altre cose che, al fine di garantire una integrazione straordinaria delle risorse finanziarie da destinare al trasporto pubblico locale il Governo promuova il raggiungimento di un'intesa con le regioni affinché, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 29, ultimo periodo, della legge di stabilità 2011 (legge n. 220 del 2010) sia prorogato sino al 31 dicembre 2012, l'accordo con le regioni di utilizzare per tali spese il Fondo sociale europeo per gli anni 2009-2010 e sia modificata la regola di riparto del concorso finanziario delle regioni alle spese previste dal programma comunitario;

a tale provvedimento non è stata data alcuna concreta attuazione;

il 27 ottobre la Camera dei deputati ha approvato svariate mozioni relative al sistema di mobilità pubblica con particolare riferimento alle risorse necessarie per il finanziamento del trasporto pubblico locale; in particolare la mozione 1-00715 ha impegnato il Governo ad utilizzare le maggiori entrate accertate, rispetto a quelle iscritte in bilancio, derivanti dall'asta delle frequenze analogiche per reintegrare le risorse per il trasporto pubblico locale necessarie a garantire la continuità del servizio pubblico e superare la grave emergenza del momento, anche favorendo interventi per il rinnovo del parco circolante e ad assumere le necessarie iniziative normative coerenti con gli obiettivi e le finalità individuate a livello comunitario con il piano d'azione sulla mobilità urbana, nonché con le indicazioni

delineate nel parere espresso dalla Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati, approvato all'unanimità nella seduta del 21 luglio 2010, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, in occasione dell'esame del suddetto piano;

le associazioni e i comitati di pendolari di tutta Italia, affiancati da associazioni di consumatori e da organizzazioni sindacali hanno deciso di rivolgere nuovamente al Governo il loro pressante appello per salvare il trasporto pubblico sperando in un diverso e positivo accoglimento delle loro istanze che provengono da milioni di cittadini di tutta Italia;

i pendolari sottolineano che togliere risorse al trasporto pubblico (treni, autobus, metropolitane, e altro) è un grave errore strategico poiché se da un lato viene limitato il diritto alla mobilità dei cittadini, dall'altro si aumentano i costi sociali legati a incidentalità, congestione ed inquinamento, si deprime l'economia e lo sviluppo economico e si causa un generale peggioramento della qualità della vita -:

quali iniziative normative di competenze intenda assumere il Governo al fine di disporre l'immediato reintegro delle risorse per finanziare il sistema della moralità pubblica, sia in riferimento al trasporto pubblico locale, le cui risorse sono state pesantemente decurtate alle regioni, sia in riferimento al servizio universale;

se la decisione di riclassificare e sopprimere alcuni treni a media e lunga percorrenza a partire dal nuovo orario invernale, possa compromettere gli obblighi di servizio pubblico cui è tenuta Trenitalia e quali iniziative intenda intraprendere per soddisfare le rilevanti esigenze di mobilità dei cittadini e non penalizzare ulteriormente i pendolari.

(2-01284)

«Velo, Meta, Lovelli, Ginefra, Boffa, Cardinale, Tullo, Fiano, Pierdomenico Martino, Realacci, Bratti, Morassut, De Torre, Esposito, Lulli, Vico, Fluvi, Pizzetti, Bordo, Mattesini, Nannicini, Sereni, Gatti, Murer, Fontanelli, Sani, Maran, Sposetti, Mariani, Ghizzoni, De Pasquale, Bellanova, Gneccchi, Motta, Marchignoli, Trappolino, Marchi, Marantelli».