

Camera dei Deputati

Legislatura 16
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/00716
presentata da **PIZZETTI LUCIANO** il **16/07/2008** nella seduta numero **36**

Stato iter : **CONCLUSO**

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **16/07/2008**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
MATTEOLI ALTERO	MINISTRO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	05/12/2008

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

RISPOSTA PUBBLICATA IL 05/12/2008
CONCLUSO IL 05/12/2008

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

SIGLA O DENOMINAZIONE :

TRENITALIA

GEO-POLITICO :

CREMONA - Prov, LOMBARDIA, LOMBARDIA

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-00716

presentata da

LUCIANO PIZZETTI

mercoledì 16 luglio 2008 nella seduta n.036

PIZZETTI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che:

il sistema ferroviario locale che interessa la provincia di Cremona registra da anni pesanti disservizi e disagi a carico degli utenti, come più volte sottolineato dai comitati pendolari, dalle istituzioni locali, dagli organi di stampa;

nelle ultime settimane la situazione si è ulteriormente aggravata e i passeggeri della linea ferroviaria Mantova-Cremona-Milano, in particolare, si sono trovati a vivere un'incredibile odissea, tra ritardi insostenibili (anche di 100 minuti!), convogli surriscaldati fermi in mezzo alla campagna (con una temperatura di oltre 40 gradi), assenza di informazioni all'utenza;

tale situazione ha ormai raggiunto livelli di insostenibilità non più sopportabili per le persone pendolari, per le loro complessive condizioni di vita e, altresì, per il danno economico conseguente a tali disservizi;

i molteplici disagi e le disfunzioni nella gestione del trasporto su ferro che afferiscono per la gran parte a sistemi di ambito locale, ma che dal punto di vista sociale, economico ed ambientale assumono certamente rilevanza nazionale, hanno comportato segnalazioni e proteste che non possono essere disattese ulteriormente, pena il rischio che si determinino difficili situazioni di ordine pubblico generate da un'autentica, legittima esasperazione dei cittadini-utenti, costretti a subire condizioni vessatorie;

da sei mesi è scaduto il contratto di servizio tra Regione Lombardia e Trenitalia, che oltretutto non rende più erogabile a favore dei pendolari il bonus per i ritardi fino al suo rinnovo;

con la manovra finanziaria sottoposta al voto del Parlamento il Governo intende sospendere l'attivazione della class action, strumento di tutela collettiva dei cittadini -:

quali soluzioni il Governo intenda adottare per risolvere una situazione non più accettabile, quali iniziative intenda intraprendere al fine di garantire alle persone-pendolari un servizio di qualità, puntuale ed efficiente, salvaguardando e tutelando il diritto alla mobilità, quali strumenti intenda attivare per affermare un più generale diritto di autotutela e al risarcimento dei cittadini. (4-00716)

RISPOSTA ATTO

Atto Camera

Risposta scritta pubblicata venerdì 5 dicembre 2008

nell'allegato B della seduta n. 099

All'Interrogazione 4-00716 presentata da

LUCIANO PIZZETTI

Risposta. - In merito all'interrogazione indicata in esame occorre premettere che le problematiche rappresentate riguardano servizi di trasporto di interesse regionale che per le regioni a statuto ordinario a seguito dell'attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1977, n. 422, come modificato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, non sono più di diretta competenza dello Stato ma sono oggetto di diretta regolazione da parte delle regioni medesime tramite appositi contratti di servizio stipulati direttamente con Trenitalia S.p.A.

Al fine di fornire elementi utili relativamente ai quesiti posti con l'atto ispettivo in esame è stata interessata comunque la Società Ferrovie dello Stato che ha riferito quanto segue.

La linea Milano-Codogno-Cremona-Mantova è articolata su due tratte:

Milano-Codogno inclusa nella direttrice Milano-Bologna caratterizzata da un notevole traffico di treni viaggiatori e merci molto diversi tra loro per tipologia e per velocità;

Codogno-Cremona-Mantova interamente a binario unico e contraddistinta dalla presenza di numerosi passaggi a livello.

Nei mesi di giugno e luglio 2008 la regolarità di marcia dei treni ha mostrato in effetti un andamento critico, producendo molteplici disservizi e incidendo negativamente sul precedente trend di crescita degli standard di affidabilità del servizio.

La flessione della puntualità, unitamente ad alcune soppressioni e riduzione dei convogli, è riconducibile ad un insieme di cause tra le quali le elevate temperature estive che hanno causato molteplici guasti ai mezzi di trazione e all'infrastruttura ferroviaria nonché numerosi incidenti occorsi ai passaggi a livello - forzature delle barriere e attraversamenti impropri - che impongono l'adozione di speciali procedure di sicurezza per la marcia dei treni determinando conseguenti irregolarità alla circolazione.

Per i treni provenienti da Mantova e Cremona, le criticità segnalate sono state causate anche dall'attivazione dei potenziamenti infrastrutturali e tecnologici nella stazione ferroviaria di Rogoredo.

Infine, la società ferroviaria fa presente che con l'attivazione del 14 dicembre 2008 della linea alta velocità, la linea «storica» potrà essere dedicata al traffico regionale favorendo la regolarità di marcia dei convogli. Inoltre, in prospettiva è prevista l'attestazione dei servizi del passante ferroviario milanese nella stazione di Lodi, nodo di interesse e di interscambio per i viaggiatori della linea Milano-Codogno-Cremona-Mantova.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti: Altero Matteoli.