



Prot. 0004614-18/02/2009-ALRER

OGGETTO 4440

Ala Presidente dell'Assemblea
Sede

PRES. ASS LEG E-R
AR18022009 123810

RISOLUZIONE

premessi che:

- l'attivazione del servizio ferroviario TAV Milano - Roma ("FrecciaRossa") assai enfatizzato ha comportato in realtà ampie conseguenze negative e ha peggiorato i servizi ferroviari utilizzati dai pendolari;
- ancor più preoccupante è risultata la definizione del nuovo orario ferroviario che evidenzia l'aumento generalizzato dei tempi di percorrenza dei treni e l'aumento di tariffe anche in seguito ad una riclassificazione solo nominale di alcuni treni;
- l'allungamento dei tempi di percorrenza previsti nel nuovo orario invernale, i ritardi maturati dai treni regionali, Intercity e persino Eurostar, oltre al disagio diretto hanno determinato forme di disagio ulteriore dovute alla perdita delle coincidenze;
- sempre più treni viaggiano con i pendolari stipati nelle poche carrozze messe a disposizione e sempre più spesso i ritardi derivano anche dalle difficoltà - nelle stazioni - di discesa o salita dei viaggiatori;
- non è casuale che i disagi sopra descritti si siano aggravati a seguito dell'attivazione della TAV Milano - Roma;
- la scelta dei governi e del Gruppo F.S. evidenziata nel Piano Industriale 2007 - 2011, infatti, è stata quella di puntare sulla TAV destinando a questo servizio gran parte delle risorse. La determinazione, quindi, è stata quella di puntare su uno specifico segmento (la TAV) ritenuto redditizio dal punto di vista economico anche se utilizzato da una minoranza di viaggiatori. La politica dei treni (che si sostanzia nella soppressione o nella rarefazione estrema di categorie come gli Intercity) e degli orari è tale per cui molte persone sono costrette a utilizzare il servizio Eurostar nonostante il costo rilevante facendo venir meno la politica di servizio sociale;
- questa tendenza sarà ulteriormente rafforzata dalla concorrenza giocata sul servizio TAV dalla società privata NSV che prossimamente attiverà i propri convogli e servizi concentrati unicamente in questo tipo di servizio;
- le condizioni dei treni utilizzati dai pendolari, quindi, sono destinate a peggiorare nei prossimi mesi e anni;
- ne sono una riprova i continui tagli operati fatti nelle Finanziarie delle risorse necessarie a consentire il già deficitario servizio ferroviario attuale. a fronte di una necessità di 550 milioni di euro chiesti dalle Regioni il governo ne ha stanziati solo 480;
- per un altro verso il tanto decantato potenziamento del trasporto merci, che doveva derivare dall'AV (a cui infatti era stato aggiunto il termine AC: alta capacità), non appare affatto nella tratta Torino/Napoli;
- in questo senso la TAV rischia di segnare un grosso fallimento proprio nella sua presunta capacità di sviluppare un'efficiente mobilità di area vasta integrando Alta Velocità e traffico pendolare;
- la TAV ha costituito per lo Stato, ovvero per i contribuenti, un costo enorme, come segnalato dalla Corte dei Conti;
- secondo la relazione della Corte dei Conti, pubblicata il 16 dicembre '08, infatti, l'importo capitale accollato al 31.12.2006 al Ministero dell'Economia e delle Finanze in termini di debito per il finanziamento degli interventi relativi alla TAV ammonta a 13 miliardi di €; a queste somme devono essere ancora aggiunti i costi dei nodi di Torino, Bologna, Firenze, Roma, Napoli;
- il fatto che i nodi siano ancora in costruzione la dice lunga su di un potenziamento delle FS, doveroso e necessario, pensato e attuato sulle tratte AV;

C.5.2/151

Considerato che:

- 1) il modello fondato quasi esclusivamente sul trasporto su gomma è fonte di una vera e propria emergenza umana, sanitaria, ambientale e trasportistica: per il numero di incidenti mortali e non, per i costi sanitari dovuti anche alle malattie che colpiscono in particolare i bambini e gli anziani nonché causa di morti premature (3000 all'anno; dati OMS); per i gas serra (il trasporto produce mediamente il 30% di CO2 ed il 70% degli inquinanti); per la perdita di ore di lavoro; per il consumo energetico; per la congestione che incide sui tempi di vita delle persone ed anche sull'economia;
- 2) i dati dell'Arpa sul superamento dei limiti previsti per le polveri sottili PM10 sono allarmanti. Ciò dimostra che le politiche locali e l'accordo per la tutela dell'aria stipulato fra Regione ER ed enti locali non è efficace e non all'altezza dell'emergenza;
- 3) in Emilia Romagna questi effetti sono particolarmente gravi in quanto il trasporto su gomma tocca il tetto dell'83% mentre il trasporto ferroviario passeggeri è al 6.7 ed addirittura al 2.8 le merci.

L'Assemblea legislativa impegna la Giunta

- 1) ad attivarsi per eliminare il fenomeno dei treni soppressi, per la drastica riduzione dei ritardi, per il miglioramento numerico e qualitativo dei mezzi;
- 2) ad annullare gli aumenti effettuati e decidere il blocco, per l'anno 2009, dei costi di biglietti e abbonamenti per treni regionali, interregionali, Intercity ed Eurostar e del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) affinché i costi del trasporto non incidano negativamente sul fenomeno del caro - vita;
- 3) ad esentare dal pagamento dei servizi di trasporto pubblico i soggetti più deboli colpiti dalla crisi ed i loro famigliari;
- 4) a stanziare adeguate risorse economiche che consentano di programmare e realizzare in tempi certi interventi di miglioramento, qualificazione e potenziamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario di carattere locale, in particolare dei servizi ferroviari utilizzati dai pendolari;
- 5) a fare tutte le pressioni possibili sul governo per ottenere le risorse necessarie e certe per uscire dall'emergenza quotidiana attuale e consentire un grande rilancio del servizio per i pendolari;
- 6) ad una verifica del Prit '98;
- 7) a modificare l'accordo sulla tutela dell'aria fra Regione ed Enti Locali.

Luca M. (PRC)
Donatella G. (PD)
Alto (PD)