

Camera: interrogazione di Del Grosso (M5S) sul futuro della linea ferroviaria Sulmona-Carpinone

Le intenzioni del Governo in merito al futuro della linea ferroviaria Sulmona-Carpinone e le iniziative che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intende assumere nei confronti di Trenitalia al fine di riaprire un tavolo di discussione tra gli enti pubblici locali, lo Stato e le regioni interessate per rilanciare una tratta ferroviaria fondamentale per le attività socio-economiche del territorio. È questo il tema dell'interrogazione a prima firma Daniele Del Grosso (M5S) sul destino della cosiddetta Transiberiana che "percorre uno dei tratti paesaggistici più belli d'Europa".

Con la regionalizzazione del trasporto pubblico locale la Sulmona-Carpinone, è diventata una linea ferroviaria i cui contratti di servizio sono attualmente stipulati con la regione Abruzzo e nei fatti – denuncia Del Grosso le coppie di treni previste sulla tratta, sono state progressivamente tagliate e sostituite da bus che percorrono la strada statale n.17.

Leggi il testo completo dell'Interrogazione:

“Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

— Per sapere – premesso che:

la ferrovia Sulmona-Carpinone, detta la Transiberiana d'Italia per il suo percorso in quota tra le montagne di Abruzzo e Molise, è stata progressivamente abbandonata a livello di interesse commerciale da parte dell'impresa ferroviaria Trenitalia con la silente accettazione delle amministrazioni regionali, nel corso di un decennio, fino alla totale soppressione dei treni completata sul finire del 2011;

la predetta linea ferroviaria percorre uno dei tratti paesaggistici più belli d'Europa e per quanto riguarda il nostro paese la seconda per quote toccate, oltre 1300 sl, dopo quelle del Brennero;

con la regionalizzazione del trasporto pubblico locale (TPL) avvenuto con il decreto legislativo n.422 del 1997 (cosiddetto decreto Burlando), la Sulmona-Carpinone, è diventata una linea ferroviaria i cui contratti di servizio sono attualmente stipulati con la regione Abruzzo;

l'attuale contratto (2009/2014), ancora in vigore, prevede delle coppie di treni sulla tratta. Esse sono state progressivamente tagliate e sostituite da bus che percorrono la strada statale n.17, con percorso per lunghi tratti completamente distaccato dal tracciato ferroviario, con il solo scopo di non incorrere nella interruzione di pubblico servizio e senza alcuno studio di mobilità per offrire un servizio utile all'utenza. Far circolare dei bus vuoti, infatti, garantisce la copertura del servizio a livello formale e il rispetto delle clausole contrattuali, attraverso una politica di minimizzazione dei costi. Inoltre, gli orari completamente inutili dei bus ne garantiscono la sufficienza in quanto ad offerta di posti a sedere: se gli orari fossero diversi (ad esempio durante le ore di punta del traffico), molto probabilmente ci sarebbe una domanda maggiore di posti che obbligherebbe l'azienda a mettere in strada una corsa bis e a chiedere alla regione un raddoppio dei costi;

in sostanza c'è una politica sbagliata che, nel nome del maggiori risparmi attributi, senza fondati studi sulla mobilità, tende ad abolire linee ferroviarie per sostituirle con linee automobilistiche in un Paese come il nostro che ha circa 225 auto per chilometri di strada. Tutto ciò ha dell'assurdo. Inoltre, un reale studio per verificare la fattibilità dei servizi ferroviari ed eventualmente rilanciarli integrandoli con uno sfruttamento turistico della linea in ordine alle bellezze naturalistiche e alle importanti località d'arte e sciistiche che attraversa non è mai stato ipotizzato né dalla regione né dall'impresa ferroviaria;

per rendere le linee ferroviarie più produttive ed economicamente più vantaggiose, sarebbero necessari orari diversi, coincidenze rispettati e tempi di percorrenza minori; cercando inoltre insieme alla istituzioni

politiche e le comunità locali di elaborare progetti di valorizzazione del territorio per fini turistici. Questo è lo sforzo che si dovrebbe fare attraverso le ferrovie dello Stato, mentre sembra che lo sforzo sia diretto in senso opposto, cioè di rendere il trasporto su rotaie sempre meno appetibile sostituito con mezzi su gomma, più inquinanti e più pericolosi visto che ogni anno muoiono più di 6000 persone sulle strade; infine, va sottolineato il fatto che la quota tasse relative al trasporto ferroviario che lo Stato trasferisce alle regioni con la legge di delega – decreto legislativo n.422 del 1997 (cosiddetto decreto Burlando) – relativamente al territorio servito dalla Sulmona-Isernia è pari a circa 130 euro/annuo e che secondo uno studio dell'Assoutenti, oggi in controvalore i contribuenti non ricevono nulla essendo l'esercizio ferroviario sospeso–:

quali siano le intenzioni del Governo e quali iniziative lo stesso intenda assumere in merito alle problematiche sopra esposte, nei confronti di Trenitalia al fine di riaprire un tavolo di discussione tra gli enti pubblici locali, lo Stato e le regioni interessate per rilanciare una tratta ferroviaria fondamentale per le attività socio-economiche del territorio.

