

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

6° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 MARZO 1995

Presidenza del presidente BOSCO

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag. 2, 4, 7
BISCARDI (<i>Progr. Feder.</i>)	3, 5
CHIMENTI, <i>sottosegretario di Stato per i tra-</i> <i>sporti e la navigazione</i>	2, 4

I lavori hanno inizio alle ore 14,30.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è dei senatori Biscardi e Valletta.

BISCARDI, VALLETTA. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che dal 1° gennaio 1994 le Ferrovie dello Stato spa hanno disattivato la stazione ferroviaria di Bojano (Campobasso), comune che dal censimento Istat del 1991 risulta popolato da ben 8.426 abitanti, con ovvi, gravi disagi per un'ampia utenza;

che Bojano è centro della comunità montana matese, in cui convergono per i servizi pubblici fondamentali ben 15 comuni, per un totale di 27.014 abitanti;

che le ragioni di risparmio economico, dalle Ferrovie dello Stato spa addotte senza un serio, corretto e costruttivo confronto con gli enti locali (comune di Bojano, comunità montana, provincia di Campobasso, regione Molise), potrebbero comunque essere superate con opportuni interventi tecnici nella predisposizione del servizio e soprattutto con l'attivazione di un servizio ferroviario antimeridiano, in direzione del capoluogo regionale, da offrire ad una utenza attualmente non adeguatamente assorbita dal trasporto su strada;

che, infine e soprattutto, la disattivazione della stazione di Bojano (tra l'altro una delle poche che sul percorso regionale Termoli-Venafro tocchi il perimetro urbano) rientra in un disegno premeditato e colpevole, perseguito con coerenza e tenacia degne di miglior causa, di eliminare, a tappe prestabilite, il servizio ferroviario del Molise,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire presso le Ferrovie dello Stato spa affinché sia riattivata nel più breve tempo possibile la stazione ferroviaria di Bojano, realizzando gli interventi di natura tecnica che si rendano opportuni o necessari.

(3-00088)

CHIMENTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* La stazione di Bojano, sulla tratta Campobasso - Vairano C., non è stata disattivata ma, nel quadro del miglioramento degli impianti e della circolazione dei treni, è stata attrezzata con il sistema operativo C.T.C. (controllo traffico centralizzato).

La stazione è servita da un totale di ventiquattro treni, dodici sulla direttrice Campobasso - Vairano e dodici in senso inverso, alcuni dei quali circolanti nei soli giorni feriali.

Di tali corse, otto vengono effettuate nelle ore antimeridiane e precisamente verso Vairano, alle ore 5.46, 6.29 (nei giorni feriali), 7.39 e 9.10 (nei giorni festivi); verso Campobasso, alle ore 7.11 (nei giorni feriali), 7.56, 8.24 e 9.26.

È stato invece disabilitato il servizio di biglietteria a causa dello scarso afflusso di viaggiatori, coerentemente con la strategia aziendale di contenimento dei costi.

La vendita dei biglietti è stata affidata ad operatori esterni la cui individuazione e collocazione territoriale è stata curata dai competenti uffici delle Ferrovie dello Stato in relazione alle necessità di Bojano e dei quindici comuni convergenti.

BISCARDI. La risposta fornita dal sottosegretario Chimenti mi lascia ampiamente insoddisfatto per le ragioni che brevemente esporrò. È inutile tentare di eludere il problema in quanto, in realtà, la disattivazione della stazione ferroviaria di Bojano è causata da un flusso di treni non rispondente alle effettive necessità della popolazione. Del resto, i dati forniti dal Sottosegretario relativi al numero dei treni che effettuano la fermata presso quella stazione ferroviaria sono di per sé eloquenti. Si tratta invero di un numero troppo esiguo di corse rispetto alle reali necessità di collegamento, particolarmente inadeguato tra la città di Bojano ed il capoluogo del Molise, Campobasso, la cui distanza si coprirebbe in soli venti minuti utilizzando il treno, ma la cui esiguità fa sì che il servizio sia attualmente effettuato dai *pullman*, al contrario frequenti, operanti nell'area. Da ciò scaturisce la mia opinione in merito al fatto che il servizio privato opera a svantaggio di quello pubblico; anzi, per essere più precisi, è la totale assenza del servizio pubblico che opera a vantaggio di quello privato. Accertata quindi l'indubbia esistenza dell'utenza, è chiaro che ad essa non corrisponde un adeguato servizio ferroviario e non viceversa, come si vorrebbe far sembrare.

Assistere passivamente, come le Ferrovie dello Stato hanno dimostrato di fare, alla chiusura di una stazione in un comune di 8500 abitanti, quinto dell'intera regione per popolazione e situato in una zona in cui gravitano altri quindici comuni che contano un totale di 27 mila abitanti, è di per sé una manifestazione evidente di colpevole trascuratezza; ribadisco il termine colpevole perché, quanto ai compartimenti ferroviari, alla regione Molise tocca una posizione *sui generis* da prendere maggiormente in considerazione rispetto ad altre: situato tra l'Abruzzo, le Puglie e la Campania, il territorio della regione Molise confinante con la città di Termoli - per intenderci - fa capo al compartimento di Ancona; la zona meridionale al compartimento di Bari e l'area interna, la più estesa, a quello di Napoli. Anche se comprendo la notevole gravità e l'estrema difficoltà di risoluzione dei problemi della città di Napoli e della regione Campania, non è giustificabile la totale dimenticanza del compartimento ferroviario di Napoli nei confronti della regione Molise, affermazione questa dimostrabile nei fatti: negli ultimi tempi, da quando le Ferrovie dello Stato hanno mostrato maggiore attenzione nei confronti della regione Molise, anche grazie ad interventi parlamentari nonché ad un personale continuo impegno, indubbiamente la risposta è stata più adeguata alle esigenze e, di conseguenza, l'utenza, sicuramente più numerosa, ha garantito un notevole apporto al servizio ferroviario.

Ma vedere chiusa una stazione che, situata al limite estremo del territorio comunale divenuta anche un punto di riferimento per tutti gli abitanti, è motivo di forte rammarico, anche perchè è immediatamente divenuta un luogo - igienicamente discutibile - di approdo di tanti eventi quotidiani e notturni facilmente comprensibili. Proprio per evitare ciò, ho chiesto di ripristinare il servizio di biglietteria a tempo limitato all'interno della stazione, invece che lasciarne la gestione a personale esterno situato chissà dove. Essendo infatti un frequentatore abituale - ahimè - della tratta ferroviaria Campobasso-Roma, noto che chi sale alla stazione di Bojano acquista il biglietto in treno. Ritengo che le Ferrovie dello Stato potrebbero trovare modo di rispondere alle esigenze della città di Bojano nonchè della sua comunità montana.

Se poi a questo si aggiungerà qualche altro convoglio che metta in collegamento Isernia con Campobasso nella fascia antimeridiana e in quella del primo pomeriggio, credo che le Ferrovie dello Stato, venendo incontro in modo più adeguato alle esigenze di una popolazione che, tra l'altro, anche per il contributo di serenità che dà a questo paese, merita di essere attentamente corrisposta nelle sue esigenze fondamentali, ne trarrebbero indubbi vantaggi economici.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Biscardi.

BISCARDI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che nei giorni scorsi, in seguito a forti e abbondanti nevicate, il servizio ferroviario sulla tratta Termoli-Campobasso è rimasto bloccato per oltre ventiquattro ore, con possibilità di conseguenze assai gravi che sono state evitate appena in tempo;

che l'indicato percorso, quando innevato, comporta maggiori difficoltà a causa dell'utilizzazione di mezzi (automotrici ALN 668) del tutto inadatti e per di più al limite dell'usura perchè in servizio da oltre venti anni;

che, in previsione di ritorno dell'evitato rischio, è stato inviato dal compartimento di Napoli materiale di più recente costruzione e, soprattutto, più adatto al percorso (ALN 663), in grado anche di accelerare la percorrenza sull'intera tratta,

l'interrogante chiede di sapere se si sia a conoscenza di quanto segue:

se le Ferrovie dello Stato spa intendano far permanere sulla tratta Termoli-Campobasso il materiale (ALN 663) messo a disposizione in via provvisoria, per le ineccepibili ragioni dianzi accennate;

se le Ferrovie dello Stato spa intendano utilizzare per il servizio ferroviario molisano il cosiddetto «pendolino diesel» che si apprende essere in fase di avanzata realizzazione.

(3-00503) (Già 4-02875)

CHIMENTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e della navigazione.* Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che l'utilizzazione del materiale leggero tipo Aln 663 (tre automotrici) sulla linea Campobasso-Termoli ha avuto carattere eccezionale in considerazione delle

difficoltà incontrate nella circolazione dei treni durante le recenti eccezionali nevicate.

La turnazione programmata per l'utilizzazione del materiale rotabile leggero attualmente disponibile sulle linee molisane, prevede l'impiego delle automotrici termiche Aln 668 per lo svolgimento di servizi a carattere esclusivamente regionale.

Dette automotrici sono da tempo in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale, tanto è vero che nel 1994 ne sono state radiate un gruppo di 100: contemporaneamente è stata rivista l'utilizzazione di tutto il parco disponibile per una riorganizzazione dei servizi svolti con materiale termico leggero.

L'utilizzazione di automotrici di più recente costruzione, come ad esempio le Aln 663, è prevista invece per i servizi di tipo interregionale: da Campobasso i treni diretti per Isernia-Roma/Napoli sono effettuati con le Aln 663.

Una diversa utilizzazione e disponibilità di mezzi termici leggeri potrà essere, però, programmata in sede di revisione dei turni di utilizzazione del materiale rotabile, anche in relazione alla estensione della elettrificazione di nuove linee.

Attualmente non è prevista l'utilizzazione del «Pendolino diesel» sulle linee molisane: in considerazione dei rapporti aperti con la regione Molise le Ferrovie dello Stato valuterebbero positivamente una disponibilità della stessa regione all'acquisto di questo tipo di materiale rotabile.

Da una valutazione del traffico risulta tuttavia che la linea Termoli-Campobasso è interessata ad un traffico di carattere locale, mentre per i collegamenti d'estremità risulta più efficace il collegamento stradale.

BISCARDI. È noto che abbondanti nevicate si verificano tutti gli inverni sul tratto Campobasso-Termoli, in particolare all'altezza della stazione di Campolieto: vorrei precisare, però, che non si tratta di nevicate eccezionali, ma - per così dire - «di ordinaria amministrazione».

A parte la vetustà delle automotrici Aln 668 (riconosciuta anche dall'amministrazione ferroviaria, che dà notizia delle 100 unità radiate dal servizio), esse non sono adatte a superare tratti innevati a causa della loro leggerezza. Il compartimento di Napoli ha messo in servizio automotrici più pesanti, quest'anno, per un periodo di un mese, in considerazione del fatto che due convogli bloccati erano sul punto di determinare conseguenze tragiche; infatti due automotrici, bloccate alla stazione di Campolieto, sono rimaste ferme per oltre trenta ore e sono state raggiunte da aiuti per via stradale. Ma questo si ripete praticamente da sempre, perchè ricordo che nel 1964 rimasi bloccato alla stazione di Campolieto per 24 ore e venni prelevato da un elicottero: a distanza di oltre trent'anni la situazione è ancora la stessa.

Mi domando quindi come mai, di fronte ad una situazione del genere, il compartimento di Napoli non ritenga di destinare tre o quattro automotrici - perchè non più di tante si tratta - per evitare il ripetersi di una situazione che può comportare conseguenze pericolose. Peraltro, credo che le Ferrovie dello Stato possano utilmente interpellare il commissario di Governo e il prefetto di Campobasso,

per rendersi conto della veridicità delle mie affermazioni e dei pericoli che si potrebbero determinare.

Trovo, quindi, deludente e burocratica - anche nella peggiore accezione del termine - questa risposta perchè a mio avviso, con uno sforzo anche limitato, l'amministrazione potrebbe provvedere a dotare la tratta Termoli-Campobasso di alcune automotrici meno vetuste e meglio rispondenti alle peculiarità del percorso.

Non c'è dubbio che per un reale miglioramento della tratta Campobasso-Termoli si debba realizzare un efficace rapporto Stato-regione, trattandosi di ferrovia locale. L'utilizzazione su quel percorso del Pendolino-diesel dovrà rappresentare il prodotto di una sinergia - anche, e forse soprattutto, economica - tra Stato e regione. Vorrei segnalare al sottosegretario Chimenti, affinché lo ripeta con forza all'amministrazione che l'utilizzazione per il 1996 del Pendolino-diesel sulla tratta Campobasso-Roma/Campobasso-Napoli è legata al completamento del tratto ferroviario Rocca d'Evandro-Venafro, che noi molisani attendiamo da dieci anni e che accorcerebbe il percorso per Roma e per Napoli. Infatti, il percorso Campobasso-Roma e Campobasso-Napoli potrebbe essere rappresentato come due lati di un triangolo: il lato Campobasso-Vairano, scende verso il basso; poi, da Vairano, si torna su verso Roma; ma il segmento in costruzione Rocca d'Evandro-Venafro permetterebbe un tracciato molto più rapido. A questo riguardo, anzi, ricordo che i lavori sono in corso da un decennio, e sono a buon punto: manca soltanto il completamento della galleria e l'armamento del tratto ferroviario.

Nella scorsa legislatura, a seguito di un'interpellanza presentata in Senato, l'allora Presidente del Consiglio dei ministri, Ciampi, mi comunicò personalmente la disponibilità di ben 72 miliardi provenienti dall'Unione europea; malgrado ciò, però, i lavori non sono comunque ripresi a causa di un contenzioso aperto tra le Ferrovie dello Stato e la ditta appaltatrice. In attesa dunque della risoluzione di tale contenzioso e quindi del completamento del tratto ferroviario Rocca di Evandro-Venafro, per il quale è previsto un periodo sicuramente non inferiore ai due anni e mezzo, proporrei una temporanea utilizzazione del «Pendolino diesel», la cui completa realizzazione, almeno secondo notizie giunte direttamente dalle Ferrovie dello Stato, è prevista per il 1995 e la sua iniziale utilizzazione per il 1996. Ciò infatti permetterebbe, almeno per una fase transitoria, un collegamento ferroviario effettivamente all'altezza della situazione. Mi sovviene un termine attualmente anche troppo in uso: *par condicio*. Ebbene, è proprio in nome della *par condicio*, anzi di una «*minor dispar condicio*», che chiediamo un servizio ferroviario più adeguato alle reali esigenze della regione. Riporto una esperienza personale per chiarire quali siano le condizioni attuali dello stesso di cui - ripeto - sono assiduo ed affezionato frequentatore: oltre infatti a dover rilevare l'infinita lentezza del viaggio da Roma a Campobasso e viceversa, a causa della totale assenza di un sistema di aria condizionata gli intenti sono costretti a subire il caldo afoso nei periodi estivi ed il forte freddo in quelli invernali. Mi chiedo quindi se possano ancora esistere situazioni di questo tipo nell'Italia di oggi: se mi rendo perfettamente conto che in un paese come il nostro, esteso in lunghezza, usufruire di treni ad alta velocità sui lunghi percorsi, tali da ga-

rantire rapporti più stretti con l'intera Europa, si rivela necessario, è altrettanto necessario prestare attenzione anche ad esigenze di più ordinaria amministrazione, o meglio, ai più comuni problemi di utenza.

Concludo il mio intervento, sottoponendo all'attenzione del Governo un'ultima considerazione: se fosse utilizzato il «Pendolino *diesel*» per le tratte Campobasso-Roma e Campobasso-Napoli, le linee ferroviarie Termoli-Campobasso-Roma e Termoli-Campobasso-Napoli rappresenterebbero le vie più rapide di collegamento dei mari Adriatico e Tirreno, osservazione che le Ferrovie dello Stato dovrebbero tenere in considerazione del tutto doverosa.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 14,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE

