

Interrogazione a risposta scritta

Visti

- la legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30, recante “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale” e s.m.i., in particolare, l’art. 18 “La società di gestione della rete ferroviaria regionale” e l’art. 22 “Rete ferroviaria”;
- la delibera della Giunta regionale del 21 aprile 2022, n. 584, recante “Piano investimento per il rinnovo di materiale rotabile ferroviario per trasporto regionale e assegnazione a Trenitalia Tper Scarl delle risorse ripartite con Decreti del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 319/2021 (PNRR MISURA M2C2-4.4.2) e n.164/2021”;

premesse che

- il 18 dicembre 2023 la società Longitude s.r.l. avrebbe trasmesso ad AMP – Agenzia della Mobilità Piemontese una “Offerta per la riapertura di servizi ferroviari in Piemonte sotto Obblighi di Servizio Pubblico sulle linee Cuneo - Saluzzo - Savigliano e Ceva - Ormea” e il progetto prevederebbe l’affidamento del servizio per 10 anni (120 mesi) a partire dal 1° gennaio 2025, per la prima linea, e dal 1° gennaio 2028 per la seconda linea;
- la società Longitude s.r.l., per espletare il suddetto servizio, intenderebbe utilizzare come materiale rotabile (prendendolo a noleggio) anche gli ATR 220 matricole 034, 035, 036 e 037 attualmente utilizzati da TrenitaliaTper nel Servizio di Trasporto Ferroviario Regionale sulla rete ferroviaria di proprietà della Regione Emilia-Romagna gestita da FER, in particolare, sulle linee Parma-Suzzara-Ferrara e Ferrara-Codigoro i cui lavori di elettrificazione sono ancora lontani dall’essere completati;
- gli ATR 220 (matricole 026 - 037) sono treni per il trasporto regionale locale, ad alimentazione diesel, costruiti dalla società polacca Pesa e furono acquistati da FER nel 2009, per procedere a un primo svecchiamento del parco rotabile ad alimentazione diesel e trovarono inizialmente il loro principale utilizzo sulle linee Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore, fino a quando queste linee non furono elettrificate totalmente, dopodiché furono passati sulle restanti linee della rete ferroviaria regionale, in cui si utilizzavano ancora mezzi diesel, in particolare, la Suzzara-Ferrara e la Parma-Suzzara, ma anche sulle linee reggiane e sulla Ferrara-Codigoro;
- l’infrastruttura ferroviaria regionale FER è costituita dalle seguenti linee: linea Modena – Sassuolo Terminal; linea Sassuolo Radici – Reggio Emilia; linea Reggio Emilia – Guastalla, linea Reggio Emilia – Ciano d’Enza; linea 2° Bivio Parma EST - Suzzara; linea Suzzara – Ferrara; linea Ferrara – Bivio Rivana - Codigoro; linea Bologna C.le – Portomaggiore; linea Casalecchio Garibaldi – Vignola; - linea Portomaggiore-Dogato; per un totale di 365 km a semplice binario, in parte già elettrificata e il Servizio di Trasporto Ferroviario Regionale E-R è svolto da TrenitaliaTper (società consortile a responsabilità limitata, partecipata da Trenitalia S.p.a. e Tper S.p.a.), mentre FER, che dal 1° febbraio 2012, è il gestore unico della rete ferroviaria regionale, a servizio sia del mercato di trasporto passeggeri che merci ed opera in regime di concessione esclusiva ai sensi dell’art. 13, comma 4, della legge regionale 30/1998, svolge anche il compito di stazione appaltante ed esegue il monitoraggio del relativo Contratto di Servizio, rivolto al controllo del rispetto degli standard contrattuali;

- l’elettrificazione completa, delle linee ferroviarie regionali, consentirebbe la circolazione ed interoperabilità del materiale rotabile elettrico su tutte le reti e il suo completamento sarebbe previsto, secondo i programmi iniziali di FER, finora mai del tutto rispettati, per la fine del mese di dicembre 2025, ma se si vede cosa è successo sulle linee Reggiane, sembra già ottimistico ipotizzare il completamento alla fine del 2026;

considerato che

- sembra probabile che in sostituzione dei 4 treni ATR 220 matricole 034, 035, 036 e 037, che verrebbero ceduti in noleggio, e che già hanno 14 anni di servizio (anno di costruzione 2010) verrebbero utilizzati mezzi ancora più anziani (parecchio più anziani, di oltre 10 anni), quindi, vicini al raggiungimento del quarto di secolo di anzianità di servizio e, cosa ancora più grave, carenti sotto il profilo dell’accessibilità generale e della presenza di servizi igienici perfettamente accessibili (mentre gli ATR 220 avevano il pianale ribassato e bagni perfettamente accessibili);
- i programmi di elettrificazione delle linee ferroviarie regionali avrebbero già dimostrato i loro limiti nel 2023 quando, per molti mesi sulle linee reggiane, i treni elettrici delle ferrovie locali avrebbero viaggiato senza la necessaria autorizzazione da parte dell’ANSFISA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, rilasciata solo, a posteriori, il 27 settembre 2023 e, ancora oggi, sulle linee reggiane sarebbero in esercizio treni diversi da quelli a trazione elettrica e sulla stessa linea di alimentazione elettrica sarebbero ancora necessari lavori e adeguamenti per consentire l’esercizio elettrico a pieno regime.

Interroga la Giunta regionale per sapere:

1. se corrisponda al vero che i 4 treni ATR 220 matricole 034, 035, 036 e 037, attualmente in servizio sulla rete ferroviaria regionale verrebbero prossimamente ceduti in noleggio, a partire da quale data esatta, per quale corrispettivo e per quali motivazioni e chi abbia autorizzato tale noleggio e se ciò abbia ricadute sul Contratto di Servizio attualmente in essere;
2. se corrisponda al vero che i 4 treni ATR 220 matricole 034, 035, 036 e 037, una volta ceduti in noleggio, verrebbero sostituiti con mezzi ancora più vecchi (di oltre 10 anni), quindi vicini al raggiungimento del quarto di secolo di anzianità di servizio e, cosa ancora più grave, carenti sotto il profilo dell’accessibilità generale e della presenza di servizi igienici perfettamente accessibili (mentre gli ATR 220 avevano il pianale ribassato e bagni perfettamente accessibili);
3. quale sia l’attuale situazione dei lavori di elettrificazione, ancora in corso, delle linee ferroviarie della Regione Emilia-Romagna gestite da FER, e quali le date previste di completamento dei lavori per ciascuna linea, in particolare per le linee Ferrara – Codigoro, Suzzara - Ferrara e Parma – Suzzara.