

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE

BINI. - Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. – Per sapere - premesso che:

la linea Porrettana, primo collegamento ferroviario tra il nord e il sud Italia attraverso l'Appennino, inaugurata nel 1864, è tuttora un'infrastruttura insostituibile per il servizio di trasporto pubblico nell'area dell'Appennino Tosco-Emiliano che va da Pistoia a Porretta Terme ed è indispensabile per le persone che si spostano per studio, per lavoro, per cura e per accedere ai servizi di cui il territorio montano è privo;

essa rappresenta un patrimonio storico e culturale che se salvaguardato e valorizzato, potrebbe generare un flusso di visitatori che potrebbe fare da traino per un futuro sviluppo turistico della zona;

da alcuni anni, invece, la Ferrovia Porrettana è stata oggetto di una politica di lenta e graduale dismissione, si è, infatti, innescato un circolo vizioso tra il peggioramento del servizio e il calo dell'utenza, che viene preso a pretesto per giustificare un ulteriore taglio;

con le sei sole corse di treni in esercizio giornaliero e i numerosi problemi di disagi e mancate coincidenze, il servizio si rivela inefficace e costringe chi ne ha la possibilità a ricorrere all'uso del mezzo privato causando così un'ulteriore abbassamento del dato dell'utenza e mettendo a rischio il futuro stesso della ferrovia;

dal 5 gennaio 2014, a seguito di un evento franoso che ha interessato la Ferrovia, la situazione è ulteriormente peggiorata; il servizio che viene svolto con autobus sostitutivi nel tratto Pistoia-Porretta presenta notevoli problematiche e taglia fuori il paese di Castagno, ma soprattutto non esiste ancora una stima ufficiale dei tempi previsti per il ripristino e la riapertura della circolazione;

in tale contesto cala la decisione di RFI spa che, per esigenze di risparmio sulla manutenzione della ferrovia, ha manifestato la volontà di rimuovere gli scambi di Molino del Pallone, Corbezzoli e Piteccio lasciando ai convogli la possibilità di incrociarsi solo a Pracchia;

se è vero che nelle attuali condizioni di servizio gli scambi non risultano indispensabili, in quanto, al momento, il servizio viene effettuato a spola (ovvero con un unico treno che parte da Pistoia e arriva a Porretta, per poi tornare indietro) è altrettanto vero che senza gli scambi ogni guasto e ogni ritardo sulla linea causerà ancora maggiori disagi per i viaggiatori a causa dell'impossibilità dei treni di scambiarsi per un tratto molto più lungo (da Pracchia 25 km in direzione Pistoia e 14,8 in direzione Porretta);

la rimozione degli scambi chiuderebbe definitivamente la strada ai propositi di rilancio e sviluppo della storica ferrovia Porrettana, sui quali si sono impegnate le amministrazioni e le comunità locali; in particolare il Comune di Pistoia e le Pro Loco della zona montana stanno lavorando ad un progetto di sviluppo territoriale secondo il quale Pracchia diventerebbe lo snodo ferro/gomma della nuova mobilità montana;

questa situazione rischia di rappresentare il vero e proprio colpo di grazia per una Ferrovia già fortemente penalizzata, prima dallo scarso numero di corse a seguito della rimodulazione del 2011 e poi dai continui ritardi e soppressioni di treni da allora sempre più frequenti, mettendo a rischio il futuro di tutta una zona dell'Appennino Pistoiese e Tosco-Emiliano, che sta già vivendo una situazione drammatica per l'ulteriore sfilacciamento del tessuto economico e la mancanza di opportunità per i residenti, in particolare per i giovani;

la montagna pistoiese è un territorio ricco di risorse, storiche, culturali e architettoniche e naturalmente ambientali con meravigliosi paesaggi e grande varietà di flora e fauna, ha una grande ricchezza di risorse umane, persone attive e intraprendenti, fortemente radicate in questi luoghi, che con dedizione e con passione attraverso le associazioni cercano di mantenerli vivi e di preservarne le tradizioni;

il mantenimento di un'adeguata qualità della vita per queste persone, comporta il sostanziale potenziamento della tratta Pistoia-Porretta, funzionalmente relazionato anche alla tratta Porretta-Bologna, e con la dorsale Pistoia-Firenze oltre che all'articolato sistema stradale pianura-montagna;

il Sindaco del comune di Pistoia in accordo con il Presidente della provincia e con i comuni montani ha presentato alla Regione toscana, in preparazione della gara unica per il TPL su gomma, la proposta di realizzare per gli autobus dei pendolari provenienti dalla montagna e viceversa, lo scambio a Pracchia con il treno, ci sono, inoltre ottime prospettive per il trasporto merci su ferrovia (azienda Acqua Silva e operatori vari della montagna), in alternativa al trasporto su gomma-:

quali misure il Ministro intenda assumere:

- per garantire il mantenimento di un servizio appropriato alle esigenze della collina e della montagna pistoiese e del confinante territorio emiliano, e che comunque assicuri la sopravvivenza della linea Porrettana;
- per ricercare, insieme alla Regione Toscana, possibili soluzioni per il mantenimento della perfetta funzionalità infrastrutturale della linea, in particolare della funzionalità degli incroci ferroviari, anche attivandosi presso RFI per il perseguimento di tale obiettivo;
- per impostare tutte le possibili azioni di sviluppo del traffico merci su rotaia che possono originarsi sulla stazione di Pracchia da e per il sistema produttivo della montagna pistoiese, valutando di conseguenza le possibilità e modalità di riattivazione del suo scalo merci.