

Mozione n. 90/9

MOZIONE PISU - BARRACCIU - SERRA - LA SPISA - MARROCU - DEDONI - BIANCU - PORCU - ATZERI - LICHERI - CALIGARIS - FARIGU - BALIA - CAPELLI - GIAGU - LADU - ARTIZZU - DAVOLI - CHERCHI Oscar - CUGINI - SALIS - RASSU - IBBA - URAS - FADDA - LANZI - MARRACINI - MASIA - LICANDRO - SANNA Alberto - AMADU - SANNA Simonetta - VARGIU - PISANO - PITTALIS - CASSANO - PINNA - CUCCU Franco Ignazio - DIANA - SABATINI - CUCCA - FLORIS Vincenzo - CERINA - MORO - COCCO - FRAU - CAPPAI - PACIFICO - CORRIAS - SCARPA - GESSA - MILIA - LOMBARDO - CHERCHI Silvio - SANNA Franco - LIORI - CALLEDDA - RANDAZZO Alberto - CORDA - SANNA Matteo - LAI - ORRÙ - PIRISI - MANCA - SANJUST - MATTANA - CACHIA - BRUNO - PETRINI - BIANCAREDDU - SANCIU - GIORICO - RANDAZZO Vittorio - MURGIONI sull'ammodernamento ed il potenziamento delle linee ferroviarie della Sardegna ed in particolare delle tratte turistiche servite dal "Trenino verde".

IL CONSIGLIO REGIONALE

PREMESSO che:

- la società Ferrovie della Sardegna (FdS) versa da tempo in una condizione di grave crisi, che ha portato ad una costante diminuzione del personale, passato nel decennio da 2.200 a 1.400 unità, mentre la progressiva obsolescenza del materiale rotabile ha determinato una crescente difficoltà ad assolvere alla domanda di mobilità, sia nel trasporto passeggeri che sulle tratte turistiche;
- in conseguenza dell'irrisolta situazione di crisi, il numero di treni assicurati al servizio turistico è progressivamente calato dai 1.300 del 2002 ai 988 del 2005, mentre anche l'avvio dei servizi turistici è progressivamente slittato dal marzo 2004 all'aprile 2005 sino al giugno 2006, sino al paradosso di rinunciare a soddisfare la domanda proveniente dalle scuole;
- nel corso del 2006, ai problemi relativi alla carenza di materiale rotabile si sono aggiunti quelli relativi al blocco del turnover ed alla conseguente carenza di personale viaggiante e pertanto la linea Mandas-Arbatax è stata attivata solamente per sei giornate alla settimana, la linea Tempio-Palau solamente per due giornate alla settimana, mentre sulla linea Isili-Sorgono è addirittura in via di sospensione il servizio turistico;
- la situazione è peggiorata dal fatto che la legge finanziaria dello Stato per il 2006 (comma 15 dell'articolo 1 della Legge n. 266 del 2005) ha ridotto di quasi il 30 per cento le risorse destinate alle gestioni governative, addossando il 73 per cento di tali tagli alla Sardegna (20.641.000 euro su 28.297.930 euro) e che in particolare per le Ferrovie della Sardegna, a fronte di un fabbisogno pregresso pari a 62.818.000 euro, vengono invece effettuate assegnazioni pari a 46.259.000 euro con un taglio di 16.559.000 euro (-26 per cento);
- in conseguenza di tali tagli, la direzione generale delle Ferrovie della Sardegna ha trasferito 37 unità di personale dalla tratta Isili-Sorgono alla tratta Mandas-Cagliari, mantenendo sulla Isili-Sorgono solamente l'attività di "sorveglianza", peraltro con

dubitabile efficacia sugli equilibri economici dell'azienda, gravata da 1.400 dipendenti;

- tutto ciò costituisce la premessa per il definitivo abbandono dell'intera tratta Isili-Sorgono;

CONSIDERATO che, d'altra parte:

- attorno ai flussi turistici delle linee ferroviarie montane sono sorte, soprattutto nelle zone interne, numerose iniziative imprenditoriali, rivolte alla ristorazione, all'accoglienza ed alla valorizzazione dell'esteso patrimonio archeologico, storico, naturalistico e ambientale, consentendo di far nascere e crescere un'economia indotta che rappresenta una importante occasione di sviluppo per un territorio ad elevato spopolamento e con poche altre alternative economiche e di lavoro;

- l'utilizzazione delle linee ferroviarie turistico-montane della Sardegna risulta in costante aumento, passando dai 9.000 viaggiatori/anno del 1993 agli 83.000 del 2004;

- nonostante l'assenza di una adeguata attività di promozione, risulta presso gli uffici delle Ferrovie della Sardegna una quantità di domanda di trasporto turistico inevasa complessivamente stimabile in almeno 20.000 unità;

VISTE le notizie relative:

- al potenziamento dei servizi ferroviari nella vicina Corsica, per la quale lo Stato francese, a fronte di 250.000 abitanti, ha disposto un programma di investimenti per l'ammodernamento della linea e l'acquisizione di nuovo materiale rotabile panoramico, per complessivi 250 milioni di euro;

- alla riapertura, nel 2005, in Val Venosta (Alto Adige), con grande successo, di una linea ferroviaria chiusa da oltre un decennio;

RICHIAMATA la necessità di completare il processo di trasferimento delle Ferrovie della Sardegna dallo Stato alla Regione nei tempi più celeri e con l'impegno di adeguate risorse finanziarie, come previsto già nell'intesa Stato-Regione del 1999, che sul punto non ha avuto però concreto seguito;

EVIDENZIATA l'attenzione posta dalle amministrazioni locali e da numerosi operatori economici privati alla promozione del "Trenino verde", com'è dimostrato anche della quantità di progetti presentati da numerose amministrazioni locali ai laboratori territoriali, dei quali è stata accertata la coerenza con le direttrici di sviluppo della progettazione integrata;

VISTO l'impegno già posto dalla Regione sarda non soltanto per l'ammodernamento delle tratte ferroviarie a maggiore valenza urbana, ma anche per la riqualificazione di tracciati ferroviari turistico-montani, come risulta dalle modifiche al complemento di programmazione approvate dal Comitato di sorveglianza del POR Sardegna nel maggio 2006 e dall'emanazione del bando per la redazione dello studio relativo alla "Valutazione dello stato di conservazione e della consistenza e stima dei beni e delle risorse relative alle ferrovie in concessione";

RITENUTO pertanto che, nell'ottica della coesione e del riequilibrio territoriale, sia necessario dare coerenza e continuità ad una politica volta ad affermare il binomio ferrovie-territorio come elemento capace di orientare significativi flussi turistici verso le aree dell'interno, contribuendo all'allungamento della stagione e potenziando l'integrazione con le aree costiere,

impegna la Giunta regionale

1) ad intervenire presso la direzione delle Ferrovie della Sardegna e presso il Ministero competente per bloccare il trasferimento delle 37 unità operanti sulla Isili-Sorgono, mantenendo in esercizio la tratta;

2) ad intervenire in tutte le sedi amministrative e politiche, ed in particolare presso la Conferenza Stato-regioni e i Ministeri dell'economia e delle infrastrutture, al fine di ottenere il reintegro delle risorse tagliate dalla finanziaria 2006 e la deroga al blocco del turnover;

3) ad inserire l'argomento della rete delle ferrovie in concessione, ed in particolare delle tratte turistiche, all'interno della nuova intesa Stato-Regione;

4) ad assumere la decisione di promuovere, d'intesa con gli enti locali interessati e gli operatori privati, un progetto regionale di valorizzazione del "Trenino verde", attivando sin da subito:

- un'azione di promozione delle linee turistiche, in particolare presso le scuole ed i principali operatori turistici;

- un processo di adeguamento della linea e di potenziamento del materiale rotabile, fondato su nuove carrozze panoramiche e sul ripristino delle storiche locomotive a vapore.

Cagliari, 13 settembre 2006

La presente mozione è stata approvata dal Consiglio regionale nella seduta del 17 ottobre 2006.