

Servizio sindacato ispettivo parlamentare
Classifica 1172/CIC

OGGETTO: *Interrogazione orale n. 5-01617 presentata dal Deputato LIUZZI.*

RISPOSTA:

L'Onorevole Interrogante pone all'attenzione la delicata questione del trasporto pubblico locale con particolare riferimento alla Regione Basilicata.

In primo luogo, per quanto riguarda gli specifici rilievi avanzati dall'Onorevole Interrogante, Ferrovie dello Stato ha fatto presente che:

- sulla linea Potenza-Foggia, interessata da una temporanea sospensione dell'esercizio ferroviario dai primi di dicembre, per le caratteristiche infrastrutturali della stessa, binario unico non elettrificato, è normalmente programmato l'impiego di materiale rotabile diesel, costituito prevalentemente da ALn 668-1900, oltre che da ALn 663 e DMU;
- tutto il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi di trasporto, che è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente, viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza prevista, con varie fasi di controllo, verifiche ed interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

in occasione di contingenti situazioni di indisponibilità del materiale rotabile (ad es. per avarie) il servizio sulla linea di cui trattasi viene, comunque, assicurato mediante autobus sostitutivi o di rinforzo;

- la puntualità del servizio sulla Potenza-Foggia è risultata in linea con gli obiettivi previsti dal Contratto di Servizio in essere con la Regione Basilicata (90 e 97% dei treni in arrivo a destinazione, rispettivamente, entro i 5 ed i 15 minuti dall'orario previsto);
- le obliterate presenti nella stazione di Rionero-Atella-Ripacandida, che sono talvolta oggetto di danneggiamento a seguito di atti vandalici, vengono, comunque, sistematicamente monitorate dal personale di Trenitalia preposto a tale incarico.

Per quanto concerne, poi, gli aspetti infrastrutturali Ferrovie dello Stato ha evidenziato che nel 1998 RFI ha sottoscritto con il Comune di Rionero in Vulture un contratto di comodato con il quale sono stati ceduti al medesimo Comune, a titolo gratuito, l'ex magazzino merci con annesso aree limitrofe da destinare ad attività culturali, sociali e di pubblico interesse.

In virtù di tale comodato, l'Amministrazione Comunale si è assunta l'onere di provvedere alla "tenuta" delle aree aperte al pubblico e, nello specifico, di *"sala d'attesa, servizi igienici, marciapiedi e tutti i luoghi di transito"*.

Nonostante i reiterati richiami di RFI in merito alla sostanziale inadempienza degli obblighi contrattuali da parte del Comune e le diverse rassicurazioni fornite, la situazione di criticità degli ambienti di cui sopra non ha avuto sostanziali miglioramenti.

*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Questo ha comportato la necessità di RFI di intervenire disponendo la chiusura della sala d'attesa e dei servizi igienici, come previsto dalle procedure societarie per le stazioni frequentate da meno di 500 viaggiatori al giorno e che svolgono esclusivamente servizio regionale, per cui i tempi di sosta sono ovviamente brevi: la stazione di Rionero in Vulture ha una frequentazione media di 360 viaggiatori/giorno.

Contestualmente è stata avviata nei confronti dell'Amministrazione Comunale un'azione volta alla tutela del patrimonio di RFI, predisponendo la rescissione del contratto di comodato.

Per quanto attiene, poi, più in generale alle problematiche del trasporto pubblico locale devo ricordare che i compiti istituzionali, di amministrazione e programmazione in materia, compresi i servizi ferroviari regionali, sono stati attribuiti, come è noto, alle Regioni dal decreto legislativo 422 del 1997, ancor prima, quindi, della riforma del Titolo V della Costituzione, in base alla quale la materia del trasporto pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni, ai sensi del quarto comma dell'articolo 117.

Pertanto, la programmazione e gestione dei servizi regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, compete, nel caso di cui trattasi, alla Regione Basilicata i cui rapporti con Trenitalia sono regolati da specifici Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, fra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalla Regione stessa, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

In particolare, in merito alla programmazione dei servizi da parte delle Regioni, ricordo che con l'emanazione del citato decreto legislativo n. 422 del 1997 il settore è stato oggetto di una riforma che, ad oggi, purtroppo, non ha ancora prodotto gli effetti previsti, in quanto, le Regioni, che avrebbero dovuto individuare, secondo criteri di efficienza e razionalità, i c.d. "servizi minimi" da garantire alla stregua di quelli essenziali, si sono limitate, per lo più, alla conservazione dei servizi storici e conseguentemente della spesa storica indicizzata, senza procedere all'adeguamento dinamico, sia quantitativo che modale, dell'offerta di servizi al mutare della domanda conseguente all'evolversi socio economico del paese. Tale mancato adeguamento ha distratto le poche risorse finanziarie disponibili dai servizi che, proprio in funzione dell'evoluzione economico- sociale del paese, andavano incrementati qualitativamente e quantitativamente (ad esempio, i servizi per pendolari in prossimità dei medi e grandi centri urbani).

Per ovviare a tale anomalia, nell'ambito del più complessivo processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, è stato avviato un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, che ha portato al varo della disciplina volta al riordino del settore inserita all'interno della legge di stabilità per l'anno 2013.

L'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012 n. 228, nel sostituire l'articolo 16-bis del decreto legge n. 95 del 2012, ha previsto, infatti, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario; tale norma ha lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale,

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il DPCM dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16 bis.

L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, consentirà la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

Tale programmazione sarà diretta ad individuare e ridurre i servizi scarsamente utili e sovrapposti o prodotti con modalità eccessivamente onerosa in relazione alla domanda esistente, secondo i predetti criteri di cui all'articolo 16 bis del decreto legge n. 95 del 2012.

Il MIT, dal canto suo, avrà cura di verificare, anche per il tramite dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 244 del 2007, che la Regione stia procedendo, secondo i criteri indicati dal citato articolo 16 bis, alla riprogrammazione dei servizi per ovviare alle criticità riscontrate dall'utenza.

La verifica è diretta a ripartire tra le Regioni a Statuto Ordinario le somme stanziare sul fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale con la previsione, qualora la Regione non esegua tale efficientamento e razionalizzazione, di una penalizzazione corrispondente ad una riduzione, nel limite massimo del 10%, delle risorse ad essa destinate.

Faccio presente, inoltre, che la legge di stabilità 2014, oltre alle risorse di cui al citato Fondo Nazionale, ha disposto l'incremento del Fondo per il miglioramento della mobilità dei pendolari, pari a 300 milioni di euro per l'anno 2014 e a 100 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2015 e 2016, da destinare,



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

tra l'altro, all'acquisto di materiale rotabile su gomma e al materiale rotabile ferroviario.

Il MIT, tuttavia, continuerà a vigilare affinché vengano garantiti collegamenti adeguati ed efficienti.

In proposito, ricordo, da ultimo, che all'esito della Conferenza Unificata dello scorso 21 novembre convocata in seduta straordinaria proprio per discutere sulle iniziative da assumere nel settore del trasporto pubblico locale, il Governo, le Regioni e le Province Autonome hanno concordato, tra l'altro, sulla necessità di pervenire rapidamente alla determinazione dei costi standard per il settore, che rappresenta un passaggio indispensabile alla razionalizzazione del settore stesso. Un gruppo di lavoro con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali interessati, appositamente costituito a questo fine, è tuttora all'opera.