

Gentilissimi,

vi scriviamo perché, come ogni sei mesi ci troviamo a fronteggiare per l'ennesima volta l'"emergenza" del cambio orario, in programma per il prossimo 15 dicembre.

Come molti di voi avranno certamente già verificato, al momento, a dieci giorni dall'entrata in vigore del nuovo orario, queste sono le variazioni più preoccupanti:

Tratta Roma-Firenze:

- **IC 592** delle 15.35 e **IC 596** delle 18.15 sono attualmente **assenti** dall'orario
- **Regionale Veloce 2310** delle 11,03 e **IC 590** delle 12,32 partiranno posticipati di 9 min **da Roma Tiburtina**

Tratta Firenze-Roma:

- **IC 581** partenza da Firenze SMN alle ore 5,50 è attualmente **assente** dall'orario
- **Il regionale veloce 2305** partenza da Firenze SMN alle 6,40 che attualmente impiega 3h e 34 minuti per arrivare a Roma Tiburtina e prosegue poi per Roma Termini con il nuovo orario impiegherà 4h e 4 minuti, con un aggravio di 30 minuti (e continuano a chiamarlo Regionale Veloce!) per arrivare a Tiburtina dove finisce la corsa. Non proseguirà infatti più per la stazione Termini. È verosimile pensare, dati i tempi di percorrenza tra Orte e Roma Tiburtina di 1 ora e 3 minuti, che FS abbia fatto perdere la traccia a questo treno e lo abbia dirottato sulla linea lenta.

In merito a queste gravi variazioni abbiamo scritto chiedendo delucidazioni agli assessori regionali ai trasporti delle regioni Umbria e Toscana, Silvano Rometti e Vincenzo Ceccarelli. Non abbiamo al momento ricevuto alcuna risposta.

Abbiamo inoltre chiesto un incontro urgente al sottosegretario al Ministero dei Trasporti, Rocco Girlanda. Anche in questo caso attendiamo ancora risposta.

In questi anni abbiamo tutti sperimentato sulla nostra pelle il progressivo degrado delle nostre condizioni di viaggio: tempi di percorrenza sempre più lunghi, numero dei treni sempre più ridotto, aumento delle tariffe, deterioramento della qualità e della sicurezza dei treni e, da ultimo, lo spostamento graduale dei nostri treni dalla stazione centrale a quella periferica di Roma Tiburtina. Questa volta tuttavia dobbiamo preoccuparci più del solito. Dalle istituzioni non ci viene nessuna rassicurazione sul mantenimento dei treni attualmente assenti dall'orario.

Ieri e anche questa mattina, i controllori del 581 e del 596 sostenevano che i treni non sono presenti nei loro prossimi turni. Ma anche nella migliore delle ipotesi, ovvero che questi treni ricomparissero sull'orario a poche ore dal cambio come, in seguito alle nostre pressioni, è già accaduto in passato, il problema è solo rimandato a giugno.

Le informazioni a nostra disposizione al momento infatti, le dichiarazioni del sottosegretario Girlanda (si allega interpellanza dell'on. Adriana Galgano con relativa risposta di Girlanda) e le più recenti notizie di stampa fanno ritenere concreta la possibilità che gli IC vengano effettivamente tagliati a giugno prossimo.

È necessario attivarsi sin d'ora per scongiurare questa eventualità.

Vi proporremo a breve una data per un'assemblea in cui riunirci e discuterne, prima di Natale.

Sotto vi inviamo due articoli che descrivono l'incontro tra il ministro Lupi e il presidente della regione Toscana Rossi. Incontro conclusosi senza certezze

[http://firenze.repubblica.it/cronaca/2013/11/21/news/intercity\\_confermati\\_i\\_tagli\\_finisce\\_male\\_tra\\_rossi\\_e\\_lupi-71581708/](http://firenze.repubblica.it/cronaca/2013/11/21/news/intercity_confermati_i_tagli_finisce_male_tra_rossi_e_lupi-71581708/)

<http://www.ilfattoquotidiano.it/2013/12/04/fs-il-governatore-rossi-in-viaggio-con-i-pendolari-fare-pressioni-su-trenitalia/800326/>

Comitato Pendolari RomaFirenze

[pendolari.romafirenze@gmail.com](mailto:pendolari.romafirenze@gmail.com) - <http://pendolariromafirenze.blogspot.com/>

## Resoconto stenografico dell'Assemblea

Seduta n. 123 di giovedì 21 novembre 2013

Svolgimento di interpellanze urgenti (ore 16,05).

***(Iniziativa di competenza per garantire un adeguato servizio di trasporto ferroviario in Umbria nonché il pieno rispetto degli standard qualitativi europei sul territorio nazionale - n. 2-00298)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Galgano n. 2-00298, concernente iniziative di competenza per garantire un adeguato servizio di trasporto ferroviario in Umbria nonché il pieno rispetto degli standard qualitativi europei sul territorio nazionale *(Vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti)*.

Chiedo alla deputata Galgano se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riservi di intervenire in sede di replica.

ADRIANA GALGANO. Signor Presidente, assolutamente sì e in maniera molto dettagliata. Onorevole sottosegretario, Governo, la mia interpellanza parte da molte premesse, innanzitutto dal fatto che negli ultimi anni si è registrato un forte degrado del trasporto pubblico su rotaia nella regione Umbria, in particolare per quanto riguarda la linea che collega le stazioni umbre alle città di Roma e Firenze e Perugia-Ancona, via Foligno. Sono migliaia le persone che ogni giorno si muovono dall'Umbria per dirigersi, per motivi di lavoro o di studio, verso la capitale. La tratta è frequentata costantemente anche da un numero rilevante di turisti, nazionali e internazionali, essendo le zone interessate fortemente attrattive dal punto di vista paesaggistico, artistico e religioso.

Sono molte le sollecitazioni pervenute in ordine ai vari disservizi del trasporto ferroviario su tale linea, alla bassa qualità dei treni utilizzati, vetusti e fatiscenti, e alle cattive condizioni igieniche delle vetture, proprio in un momento in cui, anche per la crisi economica esistente, bisogna garantire servizi efficienti e continuativi ai tanti utenti che preferiscono viaggiare in treno piuttosto che in auto.

Negli ultimi anni si sono moltiplicate le denunce di associazioni di consumatori, comitati di pendolari e singoli utenti sull'insostenibilità del servizio ferroviario della linea Firenze-Roma e Ancona-Perugia, via Foligno. Sono molti i disservizi a cui sono sottoposti giornalmente i passeggeri che viaggiano sui treni *intercity* della linea direttissima, a contratto di servizio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: lunghi tempi di percorrenza, mancanza di puntualità, soppressione senza preavviso delle corse, carenza di informazione, non garanzia di partenza delle coincidenze, guasti tecnici all'ormai obsoleto materiale rotabile dotato di motrici vecchie e carrozze non adeguate e poco pulite, sovraffollamento dei convogli, condizioni precarie delle infrastrutture ferroviarie, aumenti delle tariffe non giustificati dalla bassa qualità e riduzione dei servizi offerti.

Tali disfunzioni e inefficienze inducono spesso gli utenti a ricorrere al trasporto regionale, parimenti scadente per qualità del materiale rotabile, decoro di viaggio, disponibilità di convogli, affollamento, riduzione delle corse, aumento dei tempi di percorrenza, ritardi molto pesanti e sistematici, guasti alle locomotrici e alle vetture.

A causa dell'inadeguatezza infrastrutturale delle ferrovie italiane, la frequenza dei treni ad alta capacità che viaggiano sulle linee ad alta velocità ha creato ulteriori problemi al trasporto locale, dal momento che, in molte tratte, il transito degli *intercity* degli interregionali, soprattutto nelle fasce orarie di maggiore affluenza, è stato spostato sulle linee lente già sature per la presenza dei treni regionali. I treni *intercity* e interregionali subiscono spesso soppressioni di corse, variazioni di orario o notevoli ritardi, tali da rendere estremamente disagiati i collegamenti tra le città umbre e le regioni limitrofe. Le carrozze di questi treni sono sovraffollate e spesso vetuste e fatiscenti, con bagni poco igienici e impianti di condizionamento e riscaldamento malfunzionanti e non

dimensionati decentemente per resistere a condizioni normali di temperatura invernale ed estiva; in alcuni casi le carrozze di prima classe, revampizzate, non diverse fisicamente da quelle di seconda classe, vengono declassate per un viaggio di andata, grazie ad un foglietto applicato sulla porta di interconnessione della carrozza con scritto «IIa», mentre al viaggio di ritorno diventano nuovamente di Ia classe: ciò causa confusione tra i passeggeri ed imbarazzo nei controllori che non riescono a spiegare come la medesima carrozza sia di Ia o di IIa classe a seconda del foglietto di carta applicato sulla porta, piuttosto che ai servizi che dovrebbero essere diversi.

Una quota parte non trascurabile del materiale rotabile dei treni del trasporto regionale, non oggetto di interventi di revisione, è ancora dotata di finestrini tradizionali, senza doppi vetri, e con la possibilità di apertura da parte dei viaggiatori; pertanto, in caso di guasto o malfunzionamento degli impianti di climatizzazione, diventa consuetudine che i viaggiatori aprano i finestrini per ottenere un minimo di refrigerio, causando forti correnti d'aria che possono risultare disagiati per altri viaggiatori.

Il grave problema che, tuttavia, scaturisce da tale situazione è il forte livello di pressione, anche acustico, che si produce nelle gallerie della linea direttissima, in speciale modo durante gli incroci con i treni di alta velocità: un impatto teorico a circa 400 chilometri orari, visto che i treni regionali viaggiano a 160 chilometri orari ed i treni ad alta velocità a 250 chilometri orari, per cui la pressione che si produce in tali circostanze, anche a livello acustico, può essere pericolosa per i viaggiatori e per l'apparato uditivo.

Inoltre, persistono con frequenza e diffusione, su tutti i treni *intercity* e interregionali transitanti per l'Umbria, problemi riguardanti il funzionamento e il bloccaggio delle porte esterne ed interne delle vetture, che spesso sono causa della soppressione di corse ferroviarie o dei ritardi dei treni e sono motivo di disagio e anche di pregiudizio per la sicurezza attiva e passiva.

L'inadeguatezza funzionale della rete ferroviaria nella regione Umbria e il peggioramento del servizio, sia dal punto di vista quantitativo, per disponibilità di convogli e infrastrutture, sia dal punto di vista qualitativo, in termini di affidabilità e pulizia, crea incertezza e precarietà nei collegamenti tra le diverse aree della regione, con gravi conseguenze sui flussi legati all'economia del territorio, al lavoro e al turismo.

Per quanto concerne l'attività ispettiva della regione Umbria sui servizi di Trenitalia, da un comunicato pubblicato sul portale regionale, relativo alle sanzioni applicate a Trenitalia per inadempienze riguardanti il contratto di servizio, si evince che «la regione è costantemente impegnata a verificare il rispetto degli accordi sottoscritti da Trenitalia per la fornitura dei servizi ferroviari, attraverso un'attenta attività ispettiva e di monitoraggio su puntualità e regolarità dei treni, pulizia, comfort di viaggio e affidabilità». Tuttavia, nessuna autorità regionale ha finora specificato come e da chi sia svolta tale attività e come sia possibile agli utenti chiedere l'intervento di tali ispettori. Di fatto, a quanto consta all'interpellante, è pressoché inesistente un'attività ispettiva sulle inadempienze di Trenitalia, nonché il servizio segnalazione dei disservizi, in Umbria come in molte altre regioni italiane.

Ciò premesso, le chiedo se sia a conoscenza della situazione di emergenza del servizio ferroviario nelle tratte in regione Umbria (sia sulla linea Firenze-Roma, che sulla linea Ancona-Perugia, via Foligno) e dei gravi disagi a cui sono sottoposti giornalmente migliaia di passeggeri, in particolare lavoratori, studenti e turisti, che viaggiano sulla linea che collega le stazioni umbre a tali città; quali iniziative intenda assumere, per quanto di competenza e nei confronti di Trenitalia, per evitare che continuino a verificarsi quei disservizi e malfunzionamenti dei treni denunciati in premessa, accertando lo stato di manutenzione delle vetture impiegate e di conformità delle stesse, adottando ogni utile provvedimento a tutela degli utenti, della loro sicurezza di viaggio e della regolarità del servizio ferroviario; se non ritenga opportuno intervenire presso Trenitalia affinché provveda a garantire alla regione Umbria una sufficiente copertura del territorio in termini di trasporto pubblico, nonché un servizio ferroviario continuativo e non disagiato, con treni adeguati e senza ripetuti e frequenti ritardi, che i passeggeri sono costretti a subire ormai da troppo tempo; quali iniziative di competenza intenda adottare per il potenziamento infrastrutturale delle linee ferroviarie

utilizzate dai pendolari, e in particolare delle linee umbre verso la capitale, per l'adeguamento dell'offerta di trasporto pubblico locale, per l'ammodernamento del parco rotabile su gomma, destinando risorse per un serio piano di ristrutturazione delle carrozze e dei servizi ai passeggeri, che metta in condizione i viaggiatori di usufruire di un servizio di trasporto dignitoso ed efficiente; quali iniziative intenda assumere nei confronti di Trenitalia al fine di assicurare, su tutto il territorio nazionale, il pieno rispetto degli standard qualitativi europei in merito a puntualità, affidabilità, affollamento, pulizia, comfort, decoro e informazione e se non ritenga opportuno rivedere e aggiornare il contratto nazionale di servizio con Trenitalia per vincolare la società al rispetto di tali standard qualitativi, condizionando l'assegnazione di ulteriori risorse a Trenitalia all'effettivo ottenimento di miglioramenti nel trasporto ferroviario pubblico.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda, ha facoltà di rispondere.

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, gli interpellanti pongono all'attenzione la delicata questione del trasporto ferroviario regionale ed interregionale, evidenziando, con particolare riferimento alle linee che collegano le stazioni umbre alla città di Roma, la scarsa quantità e qualità dei servizi resi.

Come è noto, i servizi ferroviari passeggeri si dividono in servizi a mercato, servizio universale, servizi regionali. Devo opportunamente premettere che buona parte dei treni a cui si riferisce l'onorevole interpellante, in circolazione tra Roma, Umbria, Marche e Toscana, rientrano nel servizio universale, per quanto riguarda i collegamenti di media-lunga percorrenza, e nel trasporto regionale, per quanto attiene al servizio a carattere locale.

I servizi a mercato di media-lunga percorrenza, non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, sono effettuati a rischio di impresa e si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico. Le dimensioni e le caratteristiche dell'offerta, quindi, sono determinate da valutazioni commerciali. Rientrano tra i servizi a mercato le Frece di Trenitalia, Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca, nonché i treni internazionali e una quota di treni *intercity*.

Gli *intercity* di cui si paventa la soppressione, che riguarda, in realtà, molte regioni e non solo la Toscana, fanno parte dell'offerta a mercato. La relativa programmazione, pertanto, è effettuata direttamente da Trenitalia, che per i servizi in questione ha evidenziato uno squilibrio economico pari a circa 29 milioni di euro. Il servizio universale comprende, poi, quei treni di media e lunga percorrenza che per poter essere effettuati necessitano di un corrispettivo, definito nell'ambito di un contratto di servizio, in quanto presentano un conto economico negativo.

Come è noto, infatti, la caratteristica dei treni oggetto del contratto è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia e, quindi, i Ministeri contraenti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze nell'ambito delle risorse di cui dispongono, erogano corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel piano economico-finanziario, anch'esso inserito nel contratto. In tale ambito, pertanto, vengono gestiti sia la programmazione dei servizi contrattualizzati, che comprende, fra l'altro, numero e tipologia dei collegamenti, itinerari e fermate, sia la determinazione delle tariffe applicabili.

Allo stato, la difficoltà di inserire nel perimetro dei servizi contribuiti nuove relazioni è dovuta alla necessità di mantenere le condizioni di equilibrio economico-finanziario Pag. 83 del contratto di servizio, anche in assenza di risorse ulteriori rispetto a quelle riservate nel 2012.

Attualmente, la mancata previsione di risorse aggiuntive a quelle sottese al contratto in questione pone difficoltà ad inserire nuove relazioni nel perimetro dei servizi, come anche ad incidere più efficacemente sulla qualità degli stessi.

In ogni caso, considerata la delicatezza delle problematiche poste, tendo ad evidenziare che le competenti strutture del MIT si sono già attivate con l'avvio di un tavolo di confronto con le singole regioni interessate, nell'ambito del quale approfondire, dal punto di vista tecnico, le possibili ipotesi di mantenimento dei servizi ovvero di ottimizzazione degli stessi in relazione alle possibili

integrazioni con i servizi a committenza regionale, che sono già esistenti, come anche con quelli in autonomia commerciale svolti da Trenitalia.

Con particolare riferimento agli standard della qualità dei servizi dei collegamenti inseriti in detto contratto, evidenzio che il MIT può incidere, in primo luogo, in termini tariffari sulla base di quanto indicato dal citato atto negoziale. L'articolo 5, infatti, pone a carico della società erogatrice la rilevazione dei valori degli indicatori di qualità, i quali concorrono, unitamente ad altri elementi, alla determinazione dell'incremento tariffario dei servizi che compongono l'offerta sovvenzionata dallo Stato, secondo quanto previsto dall'articolo 10, ai commi 3 e 5.

Inoltre, la puntualità dei collegamenti compresi nel contratto di servizio, qualora non assicurata secondo quanto contrattualmente previsto, contribuisce, unitamente agli altri fattori di qualità, alla determinazione di penali che vanno poi a ridurre l'ammontare delle risorse da versare all'impresa ferroviaria.

Dal canto suo, Ferrovie dello Stato ha evidenziato che tutto il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi di trasporto sull'intera rete nazionale, quindi anche sulle direttrici tra Roma, l'Umbria e la Toscana, è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente. Detto materiale viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, con varie fasi di controllo, verifiche e interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo.

Il servizio *intercity* sulla relazione Roma-Perugia-Ancona viene svolto da convogli allestiti con le nuove carrozze della serie 270. Si tratta, nell'ambito del parco *intercity*, del materiale rotabile di più recente immissione in esercizio dopo un processo di riqualificazione degli impianti e degli arredi, affidato all'industria nazionale del settore.

Tuttavia, Ferrovie dello Stato ha fatto presente che per dette carrozze *intercity* serie 270 si sono verificati alcuni episodi di malfunzionamento, riconducibili, essenzialmente, alla prima fase della messa in esercizio del materiale rotabile dopo il processo di riqualificazione. Si è reso necessario, pertanto, il ricorso alla pianificazione di interventi di natura tecnica dedicati al superamento di tali problematiche, che consentiranno, progressivamente, il ripristino della piena efficienza dei rotabili di cui trattasi, con conseguente miglioramento della regolarità di marcia dei convogli.

In particolare, per alcuni treni *intercity* di maggiore criticità che percorrono la linea Roma-Firenze, allestiti con materiale rotabile tradizionale, è stata programmata, a breve, una riorganizzazione del turno manutentivo, che potrà consentire, fra l'altro, un miglioramento netto della qualità del servizio. In ordine agli aspetti della sicurezza, l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria ha evidenziato che la problematica connessa alla manutenzione dei veicoli ferroviari, e in particolare delle porte dei treni viaggiatori, è stata affrontata dalla medesima anche a fronte del verificarsi di numerosi eventi che hanno visto coinvolti passeggeri in fase di salita e discesa dai treni.

L'Agenzia ha segnalato che, già dal 2008, si è completata l'installazione del dispositivo di «blocco porte», che non consente l'apertura delle porte con il treno in movimento, sull'intera flotta dei treni regionali. L'anno successivo si è, invece, provveduto all'installazione del cosiddetto «blocco temporizzato» sulle carrozze adibite alla media e lunga percorrenza (*intercity* ed Eurostar *city*). Nel 2012 è stata, infine, completata la cosiddetta «lateralizzazione» delle porte anche sulle carrozze che erano dotate del solo «blocco temporizzato».

La lateralizzazione realizza una doppia funzione di sicurezza: centralizza il comando di blocco delle porte in cabina di guida e consente al macchinista, in fase di fermata, di sbloccare solo le porte disposte sul lato del treno dal quale si deve svolgere il servizio viaggiatori, consentendo così ai passeggeri di scendere o salire solo dal lato servito dal marciapiede.

La medesima Agenzia, inoltre, con il decreto 5 del 2009 e, successivamente, con il decreto 4 del 2012, ha imposto alle imprese ferroviarie più stringenti e tempestivi obblighi manutentivi e norme per la gestione del degrado in esercizio delle porte, obbligando gli operatori ad un'accelerazione per la messa in sicurezza del sistema «porte» e per il recepimento dei principi sui regolamenti di esercizio.

L'insieme di tali provvedimenti ha portato ad una riduzione degli incidenti legati alle porte nel 2012 del 73 per cento rispetto al 2009. Rimane, però, ancora un margine di incidentalità residua, a cui far fronte attraverso una manutenzione più accurata, il miglioramento della sensibilità dei bordi delle porte, che devono meglio avvertire la presenza di un corpo estraneo in fase di chiusura, e la sensibilizzazione degli utenti, affinché non adottino comportamenti incauti nel tentativo di salire o scendere dai treni, quando questi sono in movimento o si accingono a farlo.

A tal fine, l'Agenzia ha condotto attività di approfondimento degli eventi e attività ispettive e di *audit* mirate, sul campo, cioè direttamente su treni in esercizio, ma anche all'interno delle officine di manutenzione, finalizzata al controllo dell'efficacia della manutenzione alle porte e alla verifica del completamento degli adeguamenti richiesti. In particolare, sono stati effettuati controlli a campione specifici per la verifica della funzionalità in esercizio del sistema porte dei veicoli dell'impresa ferroviaria Trenitalia. In quest'ultimo caso, attività mirate sono state effettuate sulle tratte Roma-Ancona e Roma-Perugia.

In merito alla questione del livello di pressione che si produce durante gli incroci ai treni alta velocità nelle gallerie della linea direttissima, i limiti di variazione massima della pressione in galleria sono fissati dalla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema infrastruttura emanata dalla Commissione Europea con decisione 2008/217/CE per le linee alta velocità o 2011/275/UE per le linee convenzionali.

In ordine, poi, agli aspetti infrastrutturali, Ferrovie dello Stato ha precisato che è prevista una serie di interventi lungo la direttrice ferroviaria Orte-Falconara, che costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la linea Adriatica. La linea, interamente elettrificata ed originariamente a semplice binario, è stata oggetto di interventi di potenziamento.

Ad oggi sono stati attivati i seguenti tratti a doppio binario: Orte-Terni (29 chilometri), Campello-Foligno (15,4 chilometri), Fabriano-Posto di Movimento al km 228 e Montecarotto-Jesi-Falconara (26 chilometri), per un totale di 70,4 chilometri, pari a circa il 35 per cento dell'intera linea. Gli interventi per il completamento del raddoppio, articolati in diversi progetti, in relazione al loro stato di attuazione sono previsti nel vigente contratto di programma sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana.

In merito, infine, ai servizi regionali, che assicurano principalmente la mobilità pendolare, ricordo che questi vengono programmati e gestiti direttamente dalle singole regioni. I rapporti con Trenitalia sono disciplinati da contratti di servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili direttamente dalle stesse regioni. Detti contratti fissano, tra l'altro, i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

In ogni caso, ferma restando la competenza regionale nell'ambito della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi ferroviari regionali è, tuttavia, evidente la necessità di un coordinamento tra le regioni e lo Stato. In tale ottica, l'articolo 1, comma 301 della legge n. 228 del 2012, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, ha previsto, 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, infatti, lo scopo di incentivare le regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 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 criteri di efficientamento e razionalizzazione 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 n. 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 per cento, delle risorse ad essa destinate.

Ricordo, da ultimo, che il disegno di legge di stabilità 2014 (Atto Senato n. 1120), all'esame del Parlamento, oltre alle risorse di cui al predetto Fondo nazionale, dispone l'incremento del Fondo per il miglioramento della mobilità dei pendolari, pari a 100 milioni di euro, per ciascuno degli anni del triennio 2014-2016, da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma, e a 200 milioni di euro, per l'anno 2014, da destinare all'acquisto di materiale rotabile ferroviario.

Assicuro che il Mit continuerà a vigilare, con rinnovato impegno, affinché vengano garantiti collegamenti adeguati ed efficienti. Sono stati a tal fine già istituiti appositi tavoli tecnici con i soggetti interessati e ricordo, inoltre, che è stata indetta per oggi una riunione in seduta straordinaria della Conferenza unificata per le ulteriori iniziative da assumere nel settore del trasporto pubblico locale.

**PRESIDENTE.** La deputata Galgano ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la risposta alla sua interpellanza.

**ADRIANA GALGANO.** Signor Presidente, io mi dichiaro soddisfatta dell'approfondimento con cui il sottosegretario mi ha risposto; ovviamente non sono soddisfatta delle risposte. Il Paese ha obiettivamente un grossissimo problema, perché è chiaro che, dove il servizio è così scadente, i servizi di mercato non andranno mai in attivo, per il semplice fatto che le persone non sono spinte ad utilizzarli.

Quindi, è un cane che si morde la coda ed è chiaro che occorre ripensare la modalità con cui funziona il servizio a mercato. Ora, questa interpellanza rappresenta un primo passo verso un impegno, che io assicuro alla mia regione, di vigilanza e di continuo stimolo al Governo perché questa situazione migliori. Prendo atto delle maggiori risorse che sono state messe a disposizione del trasporto ed anche dell'attività di vigilanza che intendete fare e da parte mia assicuro tutto l'impegno per continuare a monitorare e a stimolare.