

La condizione del trasporto pubblico locale su gomma, così come quella del trasporto ferroviario regionale, è connotata in Piemonte, ormai da lungo tempo da un progressivo depauperamento quantitativo e qualitativo dei servizi destinati ai pendolari, e in particolare, alle migliaia di studenti e lavoratori che ogni giorno utilizzano i mezzi pubblici.

Soppressione indiscriminata di corse e intere linee, degrado e obsolescenza del materiale rotabile, connotano una situazione di gravissima crisi, alla quale si aggiungono le difficoltà ormai insostenibili in cui versano gli enti locali soggetti di delega (Comuni e Province), nel far fronte agli obblighi finanziari verso le aziende di trasporto, in ragione dei ritardi della Regione nel trasferimento delle risorse dovute.

Questa situazione si è fatta ancora più acuta e drammatica con la ripresa delle attività successiva alla pausa estiva, nel momento in cui sono entrati in vigore ulteriori, intollerabili tagli dei servizi, applicati su tutto il territorio regionale, con un effetto devastante, in particolare, nelle realtà provinciali, in intere plaghe territoriali dove la cancellazione di linee e corse rischia di assumere *tout court* il profilo di una vera e propria soppressione del trasporto pubblico.

Alla radice di questo allarmante stato di fatto, che mette in discussione alla radice il diritto fondamentale alla mobilità di interi gruppi sociali, e sottopone a uno stress insopportabile un settore economico di primaria rilevanza, che occupa svariate migliaia di lavoratori, sta sicuramente il cospicuo debito pregresso, maturato dalla Regione Piemonte in questo comparto tra il 2010 e il 2012.

E, tuttavia, non può essere trascurato come di recente, proprio per far fronte a questo debito, la Regione Piemonte abbia beneficiato di un intervento straordinario, solo ad essa dedicato, che le ha consentito di spostare dagli investimenti alla spesa corrente poste consistenti del Fondo per lo sviluppo e la coesione.

L'articolo 11, comma 6, del D.L. 8/4/2013, n. 35, convertito con modificazioni dalla L. 6/6/2013, n. 64, ha infatti fissato per la Regione Piemonte l'impegno a redigere un piano di rientro dallo squilibrio finanziario "derivante da debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma e di trasporto ferroviario regionale", da sottoporre, entro trenta giorni dall'entrata in vigore del provvedimento all'approvazione del Ministero dei trasporti e del Ministero dell'economia.

E' stabilito inoltre, dallo stesso comma 6 dell'articolo 11, che le linee di detto piano debbano essere orientate alla razionalizzazione e all'incremento dell'efficienza, in osservanza dei criteri stabiliti dall'articolo 16-bis, comma 3, del D.L. 6/7/2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7/8/2012, n. 135 e successive modificazioni.

L'ottemperanza a quanto stabilito dal comma 6 è direttamente collegata all'attuazione di quanto stabilito al successivo comma 7, dello stesso articolo 11, con il quale si autorizza la Regione Piemonte a finanziare per il 2013 il richiamato piano di rientro, sino al limite massimo di 150 milioni di euro, le risorse del Fondo per la coesione e lo sviluppo ad essa assegnate con la Delibera CIPE n. 1 dell'11/1/2011.

Le scelte pesantissime di soppressione dei servizi operata dalla Regione Piemonte avvengono pertanto nonostante le appena richiamate facoltà ad essa concesse, ed assumono pertanto la connotazione di un risanamento del debito caricato pressoché esclusivamente sulla penalizzazione dei pendolari, per i quali incombe anche l'ombra dell'annunciato, imminente aumento delle tariffe.

Per tutte queste ragioni, ricordato come nello stesso parere consultivo rilasciato dall'8<sup>a</sup> Commissione sul provvedimento richiamato in apertura era esplicitamente espressa l'indicazione che il Piano di rientro richiesto con l'articolo 11, comma 6, ferma restando la prerogativa dell'approvazione posta in capo ai competenti organi di governo, fosse portato all'attenzione e alla valutazione della Commissione medesima.

Ricordato ancora che a tale indicazione non si è, sino ad oggi, dato corso.

Si interrogano i competenti Ministeri dei trasporti e dell'economia al fine di conoscere:

-quale sia lo stato di avanzamento dell'iter di presentazione e approvazione del Piano da presentarsi da parte della Regione Piemonte ai sensi dell'articolo 11, comma 6 del D.L. citato;

-quali siano, le valutazioni istruttorie e/o conclusive, eventualmente rilasciate su di esso, non solo in relazione a quanto stabilito dal D.L. 6/7/2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla Legge 7/8/2012, n. 135, ma anche in relazione alle finalità e agli obiettivi di servizio pubblico universale connesse

al trasporto locale e regionale; finalità e obiettivi cui sono destinate le risorse del Fondo nazionale;

-se non ritengano opportuno convocare con urgenza un tavolo congiunto, che coinvolga, oltre alla Regione Piemonte, i rappresentanti degli enti locali soggetti di delega in materia di trasporto pubblico locale, finalizzato ad affrontare e, ove possibile, risolvere le principali e gravi criticità che coinvolgono oggi i pendolari piemontesi, nonché le aziende e i lavoratori del settore.