

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE E DELLA MOBILITÀ URBANA E SULLE
IMPLICAZIONI CONCERNENTI LA RIDUZIONE DEI
LIVELLI DI CONGESTIONE IN MATERIA DI TRAFFICO

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 FEBBRAIO 2005

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione dei vertici dell'ASSTRA – Associazione Trasporti

* PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 18 e passim		
BRUTTI Paolo (DS-U)	12		
CICOLANI (FI)	11		
DONATI (Verdi-Un)	9, 11		
* LAURO (Misto-CdL)	11		
* PEDRAZZINI (LP)	13		
* ZANDA (Mar-DL-U)	8		
		MINGARDI	Pag. 3, 13, 18

N.B. L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Interviene il signor Enrico Mingardi, presidente dell'ASSTRA–Associazione Trasporti, accompagnato dall'avvocato Guido Del Mese, direttore generale, e dal dottor Antonio Marzia, dirigente economico finanziario della medesima Associazione.

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei vertici dell'ASSTRA – Associazione Trasporti

* PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla situazione del trasporto pubblico locale e della mobilità urbana e sulle implicazioni concernenti la riduzione dei livelli di congestione in materia di traffico.

È in programma oggi l'audizione dei vertici dell'ASSTRA – Associazione trasporti. Sono presenti il signor Enrico Mingardi, direttore dell'ASSTRA, l'avvocato Guido Del Mese, direttore generale, e il dottor Antonio Marzia, dirigente economico finanziario della medesima società, che saluto e ringrazio per aver accolto il nostro invito.

Cedo subito la parola al presidente Mingardi per una esposizione introduttiva.

MINGARDI. Signor Presidente, onorevoli senatori, ringrazio per l'invito che mi è stato rivolto a partecipare a questa audizione.

Entro subito nel merito della materia di cui mi occupo quale presidente dell'Associazione Trasporti. L'ASSTRA è l'Associazione delle società ed enti del trasporto pubblico locale di proprietà degli enti locali, delle regioni e di imprese private e rappresenta il 100 per cento delle imprese, su ferro e su gomma, che operano nel settore urbano e il 60 per cento di quelle che operano nel settore extraurbano. Va poi ricordata la consorella ANAV (Associazione nazionale trasporto viaggiatori), che rappresenta il 40 per cento del trasporto extraurbano. Pertanto la nostra Associazione è rappresentativa soprattutto per il trasporto nelle città e nelle aree urbane.

La situazione del trasporto pubblico in Italia è particolarmente difficile perché, a seguito della riforma introdotta dalla legge n. 59 del 1997, la cosiddetta legge Bassanini, la regolamentazione del trasporto pubblico locale è stata decentrata e posta in capo alle Regioni che possono legiferare in materia, tanto è vero che oggi tutte, al di fuori della Sardegna che però rientra tra le Regioni a statuto speciale, hanno approvato specifiche norme al riguardo.

Il decreto legislativo n. 422 del 1997, che prevede la riforma del trasporto pubblico locale, sostanzialmente sancisce alcuni principi: tutte le aziende si trasformano in società per azioni, si rende necessario stipulare un contratto tra il concessionario e il concedente (o se si vuole tra il regolatore e il regolato) e la prestazione va stabilita all'interno del contratto di servizio.

Oltre tutto va ricordato che oltre a trasferire la funzione del trasporto pubblico locale si trasferiscono anche le risorse. La cifra stanziata nel 1996, vicina ai 5.000 miliardi di lire, è equivalente a quella per il 2004 – questo è uno dei punti dolenti – considerato che si parla di circa 2.500 milioni di euro.

Nel frattempo si è però dovuto fare fronte ad altre situazioni gravose, tra cui il rinnovo del contratto nazionale del lavoro in conformità al protocollo del 23 luglio 1993. Certamente i senatori sono poi al corrente delle problematiche inerenti al gasolio e alle assicurazioni. Gli aumenti dei costi che si sono registrati hanno sostanzialmente determinato una contrazione delle risorse per l'erogazione del servizio stesso.

Sulla base di quanto disposto dal decreto legislativo n. 422 del 1997, che ha consentito alle Regioni di legiferare in materia, si prevedevano alcuni parametri: il 65 per cento degli oneri relativi al servizio doveva essere coperto dal sistema di finanza derivata, cioè attraverso un contributo di competenza delle istituzioni (Governo, Regioni ed enti locali), mentre il restante 35 per cento andava coperto sulla base del sistema delle tariffe. La situazione che invece si riscontra al 2004 è la seguente: il sistema delle tariffe consente di coprire solo il 30 per cento dei costi mentre per il restante 70 per cento, che dovrebbe essere coperto sulla base di erogazioni indirette, si evidenzia un mancato introito pari al 15 per cento circa. Le cosiddette risorse storiche garantiscono una copertura per il 50 per cento del costo del servizio mentre la restante parte viene indirettamente erogata dagli enti locali, che in ogni caso si trovano in grande difficoltà soprattutto in considerazione del fatto che negli ultimi anni le risorse a loro disposizione hanno subito una contrazione.

A ciò si aggiunge il problema che la politica tariffaria, ancora gestita dalle amministrazioni comunali, dal 2000 ad oggi non è stata aggiornata. Sostanzialmente le tariffe sono ferme al 2000 e la mancata indicizzazione comporta, in seguito all'aumento del costo della vita, una diminuzione dei proventi tariffari in termini reali pari al 18-20 per cento circa. A seguito dell'entrata in vigore dell'euro, in quasi tutte le città si è deciso di aumentare il prezzo del biglietto ordinario a un euro, anche se si osserva che la maggior parte dei cittadini che usufruiscono del servizio utilizzano soprattutto abbonamenti, i quali in realtà hanno subito invece una contrazione minima rispetto all'aumento del costo della vita. Un discorso analogo può essere fatto per il trasferimento di risorse alle Regioni, la cui quota ha subito una contrazione del 20 per cento circa.

In tale contesto si colloca l'emergenza ambientale che si riscontra in tante città, rispetto alla quale si rende necessario un intervento decisivo anche in termini di politiche per le infrastrutture. Trovandomi in Commis-

sione lavori pubblici mi sembra opportuno ricordare che nel 2005, nonostante i finanziamenti previsti sin dal 1991, non è ancora avvenuta alcuna consegna di tram e metropolitane. Pertanto, anche se oggi fosse riconfermata quella volontà di spesa, l'entrata in esercizio di tali infrastrutture non potrebbe realisticamente aversi, anche per un problema di riordino e semplificazione della burocrazia, che tra dieci anni. Di fronte ad un'emergenza ambientale credo che la risposta dovrebbe essere invece immediata.

Da questo punto di vista l'Associazione ha sempre suggerito di intervenire rispetto alle cause che hanno in qualche modo prodotto tale situazione ambientale. Mi riferisco al fatto che in Italia circolano circa 43 milioni di automobili e 40.000 autobus, di cui il 40 per cento ha una vita media superiore ai 15 anni. Di fronte alla situazione di grave emergenza ambientale urbana si ritiene che vada rapidamente rinnovato il parco autobus delle aziende di trasporto, anche in considerazione del fatto che negli ultimi tre anni la politica per investimenti relativi al rinnovo del parco autobus ha subito una contrazione decisiva. Si stima che allo stato attuale un autobus di fine anni Ottanta (Euro 0) inquina sette volte di più di un autobus con motorizzazione Euro 3.

Va anche sottolineato che le Regioni, con riferimento alle risorse loro trasferite, non hanno mai incrementato i rispettivi fondi regionali dei trasporti e quindi le aziende di settore si trovano oggi a fare in conti con una situazione paradossale. Ricordo che presso la Presidenza del Consiglio, alla presenza del dottor Letta - e colgo l'occasione per ringraziarlo di tutto ciò che ha fatto nei nostri confronti - è stato firmato un protocollo di intesa per la copertura del contratto. Abbiamo anche fatto sapere al Presidente del Consiglio che, se entro il mese di febbraio non verrà emanato uno specifico decreto, si determinerà una situazione paragonabile a quella verificatasi il 20 dicembre dello scorso anno. Il Governo aveva assunto un impegno per 260 milioni di euro che però nella legge finanziaria non sono stati previsti.

Allo scopo reperire tutte le risorse necessarie, la nostra Associazione ha fatto una proposta rispetto alla mobilità individuale, considerate le cifre esorbitanti che in Italia si spendono in carburanti vari. Va rilevato al riguardo che gli autobus incidono per il 7 per cento sull'inquinamento totale e che il 93 per cento è dato invece dalla mobilità individuale. Si potrebbe agire, ad esempio, sulle accise relative ai carburanti, nel tentativo di spostare quote di passeggeri dalla mobilità individuale, non più sopportabile, a quella collettiva e attuare quindi una riconversione non più procrastinabile.

I grandi problemi, anche in questo caso, sono sostanzialmente due. Il primo è la qualità del servizio: in presenza di più del 40 per cento degli autobus con una anzianità di 15 anni, sicuramente la qualità del servizio non è percepita come buona. A questo va aggiunto anche, per quanto riguarda la mobilità individuale, il problema della densità (non mi riferisco, adesso, alla qualità dell'ambiente; ormai sanno tutti che il problema esiste: i giornali si occupano quotidianamente della situazione di emergenza ambientale): abbiamo bisogno che nel nostro Paese diminuisca il parco auto,

soprattutto là dove (in città come Roma) il rapporto tra automobili e abitanti è di 763 automobili ogni 1.000 abitanti. A tale riguardo, possiamo fare un'analogia con i dati relativi a città urbanizzate come Madrid, Vienna e Londra, dove il rapporto tra numero di automobili e abitanti è il seguente: a Londra ci sono 330 automobili ogni 1.000 abitanti, con la presenza di infrastrutture decisamente migliori; analogamente avviene in città come Madrid o Vienna. Ho citato quel dato italiano non certo per sostenere che Milano o Napoli vivano una situazione migliore, in quanto, ripeto, anche lì la densità è decisamente allarmante.

Vedo diffondersi in questi giorni le proposte di adozione di incentivi alla rottamazione delle automobili. Mi scuso con tutti i presenti per il paragone, ma mi sembra come se, ad una persona che ha problemi di alcolismo, si cambi la qualità del vino, somministrandogliene un tipo un po' più pregiato e immaginando che così possa guarire. Non si può pensare di sostituire automobili quando la loro attuale densità determina una situazione di grandissima congestione.

Anche in questo caso, bisogna porre in essere azioni concrete, altrimenti si continua a comprare un'automobile e, con essa, anche cinque metri quadrati di suolo pubblico, producendo dei sedimi stradali che non possono più fare scorrere né automobili né autobus. A questo proposito chiediamo che ci sia un intervento decisivo anche da parte del legislatore, per dare il via alla creazione di corsie preferenziali nelle città, sapendo che sotto il profilo politico possono anche determinare impopolarità. Di fronte ad un'emergenza ambientale bisogna rispondere con strumenti validi e, d'altra parte, bisognerebbe fare una politica più attenta nei confronti dell'automobile, che miri veramente a riconvertire un parco automobilistico obsoleto, ma soprattutto a prevedere incentivi per le famiglie a favore della mobilità collettiva. Anche su questo l'ASSTRA ha avanzato delle proposte, che vanno dalla defiscalizzazione degli abbonamenti (per quanto riguarda le famiglie) dai modelli della denuncia dei redditi, alla possibilità per i lavoratori di usufruire di un *ticket* per la mobilità che possa permettere loro - un po' come avviene con i *ticket restaurant*, semplificando molto la questione - di avere a disposizione una voce di spesa per la mobilità: anche nella contrattazione del lavoro questo potrebbe costituire un elemento di vantaggio sotto il profilo fiscale (tutti sappiamo come sono considerati questi buoni) e darebbe la possibilità ai lavoratori di usufruire di strumenti di incentivazione per usare meno l'automobile e di più i mezzi collettivi.

Circa la politica delle accise sulla benzina in Italia, ricordo che si consumano circa 45.000 milioni di litri di gasolio e benzina: un centesimo in più produce circa 450 milioni di euro di gettito che potrebbe essere un volano interessante per investire soprattutto e sostanzialmente sotto due profili. Il primo, come dicevo prima, è rappresentato dall'innovazione tecnologica: abbiamo bisogno di far sì che le nostre città siano più intelligenti e sappiano riconoscere il problema della mobilità. Cito anche l'esempio di Londra, in quanto a tutti noto; non auspico un sistema a pagamento, ma un sistema per iniziare a decongestionare le aree. Ricordo, an-

che a questo proposito, la legge n. 122 del 1989, cosiddetta Legge Tonioli, ma anche il fatto che solo poche città hanno predisposto i parcheggi di scambio (pur avendo avuto le Regioni infinite risorse per realizzarli) e tutta una serie di leggi di spesa che sono diventate sicuramente burocratizzate. Faccio solo un esempio: quando a noi erogano un euro da spendere per gli autobus, dal momento dell'erogazione a quello dell'acquisto passano circa cinque anni; anche questo non è più possibile perché per l'emergenza bisogna intervenire con urgenza. Sono sempre stato d'accordo che sia direttamente anche lo Stato a fare delle commesse quadro pure per quanto riguarda gli acquisti del parco autobus, purché si velocizzi questo tipo di spesa.

Di fronte a questa situazione, ringraziando veramente per poter essere audito in questa sede, aggiungo solo che a mio avviso servirebbe una precisa volontà da parte del Governo, che posso riassumere nelle tre parole seguenti.

«Regole», perché in questo settore ci vogliono più mercato e più concorrenza, altrimenti si diventa autoreferenziali, e l'unico problema potrebbe divenire quello di riuscire a governare l'impresa piuttosto che soddisfare l'esigenza del cittadino.

«Risorse», perché di fronte a qualsiasi conversione o riconversione industriale, di qualunque tipo di prodotto (anche il servizio è tale) si è proceduto ad investimenti. Oggi, ancora una volta, vediamo ripercorrere la strada del passato proponendo la rottamazione delle vecchie automobili: la nostra preoccupazione è che il parco, da 43 milioni, possa arrivare a 45-46 milioni. Dunque, non bisogna più procedere con interventi a pioggia, ma con azioni finalizzate soprattutto ad automobili ecocompatibili.

Ultima, ma non secondaria per realizzare anche la tranquillità sociale, visto che veniamo da anni di grande conflittualità, è l'«indicizzazione»: mentre è prevista l'indicizzazione sulla base dell'applicazione del Protocollo d'intesa del 23 luglio 1993, non sono indicizzate le risorse per il trasporto pubblico locale. In merito deciderà un organismo delle nostre associazioni, ma saremo costretti a sospendere qualsiasi aumento salariale, perché non abbiamo avuto la copertura e molte imprese non hanno nemmeno la possibilità di ottenere anticipazioni di cassa all'interno delle banche, perché non hanno la pezza giustificativa dalla quale si evinca che, prima o poi, le risorse arriveranno. Dunque, occorre anche un lavoro che preveda di riesaminare i protocolli di intesa del periodo del 1993 o quant'altro, che noi siamo disponibili a fare. In questo contesto, se un domani si dovesse decidere di chiudere le città, tutte le persone avrebbero diritto ad avere un'alternativa alle proprie gambe o, in alcuni casi, alle biciclette, ma il trasporto collettivo oggi non potrebbe dare una risposta alla mobilità collettiva dei cittadini, in quanto – lo ricordo nuovamente – siamo ancora fermi agli *standard* di 15 anni fa, quando la mobilità era sicuramente diversa.

Mi fermo qui, sperando di non essere stato prolisso. Consegno agli atti della Commissione un breve documento esplicativo.

PRESIDENTE. La ringrazio per la chiarezza di esposizione.

* ZANDA (*Mar-DL-U*). Intanto saluto e ringrazio il presidente Mingardi: lo ricordo quando era presidente dell'ACTV, a Venezia. (A questo riguardo, anzi, sottolineo scherzosamente che egli si è riferito al trasporto su ferro e su gomma, ma ha dimenticato di ricordare quello su acqua.)

Concordo con il titolo del documento che ci avete distribuito: «Il trasporto pubblico locale come possibile soluzione ai problemi ambientali delle città». Le porrò alcune domande per cercare di capire a che punto è la situazione, perché purtroppo l'obiettivo che vi siete dati è ancora lontano dall'essere realizzato, probabilmente proprio per le consistenti carenze del trasporto pubblico locale. Qualora lei non fosse in grado di rispondere subito ad alcune domande, la prego di essere così cortese da inviarmi in seguito un documento scritto.

In primo luogo rilevo che lei ha parlato di suddivisione di poteri tra Regioni e Comuni (mi riferisco soprattutto ai Comuni più importanti), ma vorrei sapere se l'Associazione dei trasporti pubblici locali è soddisfatta e ritiene che l'attuale suddivisione dei poteri sia adeguata per risolvere i problemi. In altre parole, le città hanno adeguate libertà di disporre in materia di trasporto nei confronti delle Regioni oppure no?

In secondo luogo ricordo che lei ha citato la situazione londinese, i provvedimenti del sindaco Livingston, che tra l'altro sappiamo che sta prefigurando quasi un raddoppio della tariffa d'ingresso in città. Lei pensa che questa sia una misura non le chiedo se politicamente possibile, ma se tecnicamente utile per i grandi centri storici italiani?

Ed ancora, rispetto ai livelli di liberalizzazione e privatizzazione, le sarei grato se lei potesse aggiornarci, con riferimento alle più grandi città, sullo stato dell'arte, vale a dire se c'è stata liberalizzazione, città per città, e qual è il livello raggiunto dai Comuni delle grandi città.

Inoltre, quanto in termini percentuali il prezzo del biglietto copre i costi del servizio pubblico?

Funziona l'integrazione tra il servizio dei trasporti urbani e le Ferrovie dello Stato in città importanti come Roma – ma è un discorso estendibile a tante altre realtà – e con particolare riferimento a studenti e pendolari? Le reti di trasporto pubblico locale sono sufficientemente integrate con le Ferrovie dello Stato in tema di pianificazione dei servizi?

L'ASSTRA, con riguardo ai provvedimenti sul traffico, ha fatto sondaggi o sentito le associazioni dei consumatori che tutelano i cittadini e in particolare gli automobilisti? È noto infatti che l'adozione di provvedimenti sul traffico, come lei ha ricordato, può produrre una reazione da parte di alcuni. Forse sarebbe utile pensare ad una campagna informativa nei confronti degli utenti.

Come si strutturano i rapporti e qual è il grado di collaborazione nelle grandi città tra le aziende di trasporto pubblico e i comuni per la realizzazione dei parcheggi di scambio atti a consentire un facile passaggio dall'auto privata al mezzo pubblico?

Con riferimento al tema del rinnovo del parco autobus da lei richiamato, presidente Mingardi, osservo che fino a qualche anno fa in Italia circolavano soltanto autobus FIAT. Adesso in moltissime città è possibile trovare mezzi di altre case automobilistiche – a Roma, ad esempio, circolano autobus Mercedes –sicuramente più comodi e moderni. È l'industria automobilistica italiana che non è stata in grado di reggere la concorrenza oppure esistono altri motivi? È noto che ormai le gare d'appalto consentono anche all'industria europea di competere, ma sarebbe il caso di analizzare il motivo per cui l'industria italiana è perdente rispetto a quella straniera nella produzione dei mezzi di trasporto pubblico. Ci interessa comprendere questo punto anche con riferimento alla crisi dell'industria automobilistica italiana.

Infine, vorrei conoscere l'opinione di ASSTRA in merito alla capacità delle amministrazioni comunali di assicurare il rispetto delle corsie preferenziali, con particolare riferimento alle violazioni rispetto alla sosta che creano notevoli intralci alla circolazione dei mezzi pubblici. È relativamente facile realizzare corsie preferenziali e apporre divieti di sosta, ma è più difficile garantire il rispetto delle norme. Ritenete che i Comuni – mi interesserebbe un dato complessivo riferito alle grandi realtà metropolitane – sono in grado di far rispettare le norme che essi stessi emanano o no?

DONATI (*Verdi-Un*). Mi limito a tre domande, presidente Mingardi. Oggi si tiene la prima di un ciclo di audizioni inerenti l'indagine conoscitiva sulla situazione del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'emergenza derivante dall'inquinamento atmosferico. Si vogliono sostanzialmente individuare e possibilmente adottare misure volte a risolvere il gravissimo e peraltro annunciato problema della congestione derivante dal traffico urbano.

La prima domanda riguarda le risorse. Lei ha parlato di investimenti riferiti sia al rinnovo del parco veicoli delle aziende di trasporto pubblico che, secondo quanto disposto dalla legge n. 211 del 1992, al rifinanziamento o adeguamento delle infrastrutture esistenti o alla realizzazione di altre infrastrutture. Le chiedo di quantificare le esigenze che si manifestano in ordine a queste due specifiche esigenze e di indicare anche un orizzonte temporale di riferimento. Ritengo infatti che rispetto a questo settore si debba anche immaginare una sorta di piano industriale che, pur non coinvolgendo magari in prima battuta il mondo delle imprese, dia almeno qualche certezza in più alle città e alle aziende che realizzano questi investimenti.

Qual è l'ordine di grandezza in termini di cifre indispensabile per garantire una svolta sia con riferimento al parco autobus che alle infrastrutture? In che modo e in quale misura si ritiene che la proposta avanzata dall'ASSTRA in tema di accise sui carburanti possa rappresentare una soluzione a certi problemi? Si vuole sostanzialmente sapere sulla base di quali stanziamenti si ritiene sia possibile raggiungere il risultato che ci si prefigge. Può entrare maggiormente nel merito della questione?

La seconda domanda riguarda il processo di liberalizzazione – che ha camminato di pari passo con un processo di regionalizzazione – che ha avuto inizio nel 1997 ma poi ha subito vari rallentamenti, rinvii e sospensioni e il cui esito è per certi versi ancora incerto. Sul tema della liberalizzazione si erano riposte molte speranze in ordine alla possibilità di rendere più efficiente il servizio riducendo i costi. Questa era l'idea alla base di tale progetto. In qualità di monopolisti siete naturalmente portati a fare resistenza rispetto a certi processi; lo trovo logico e non compete a voi comportarvi diversamente. Vorrei in ogni caso conoscere le ragioni non solo della vostra resistenza ma anche un vostro giudizio sull'effettiva possibilità di arrivare ad una riduzione dei costi pur garantendo un adeguato sviluppo del servizio. L'idea di liberalizzazione – che anche lei ha definito indispensabile – è da considerare tuttora importante e tale da offrire davvero un contributo oppure è meglio prendere atto che si è trattato di un'illusione e, considerate tutte le incertezze e le difficoltà politiche ad attuare tali misure, non perseguire più tale idea?

In terzo luogo vorrei un chiarimento sulle politiche che le città possono porre in essere. Non sono tanto da individuare i colpevoli quanto piuttosto da capire le cause, soprattutto al fine di individuare possibili rimedi. Dai giornali emerge con molta chiarezza, anche nelle ultime settimane, che molte amministrazioni, sia di destra che di sinistra, sostengono di essere impotenti pur facendo già quanto è nelle loro possibilità. Anzi, aggiungono che se non viene garantito loro un finanziamento ulteriore non saranno in condizione di fare nulla di più e quanto affermano sarebbe dimostrato da dati e cifre relativi alle risorse esistenti. Non credo che la situazione delineata sia esatta questa. Credo invece che le amministrazioni possano contare su grandi opportunità di regolazione, anche se ovviamente necessitano anche di risorse, innovazione e regole.

Dal momento che prima ho parlato di liberalizzazione di risorse, vorrei fare un'ultima domanda con riferimento a un sistema di regole. Dopo la stagione dei piani urbani del traffico, di cui si è sostanzialmente discusso tra il 1994 e il 1996, si è passati a ragionare in termini di area vasta. Tutte le amministrazioni stanno infatti cercando di fare un ragionamento che vada oltre i confini comunali sulla base della considerazione che il traffico è un fenomeno che ha un campo d'azione più vasto. In questo senso il piano urbano della mobilità viene visto come uno strumento di regolazione di area vasta.

A suo avviso c'è bisogno di regole e misure più specificamente indirizzate oppure ritiene che le regole vigenti siano di per sé sufficienti a consentire alle amministrazioni di operare al meglio? Lo chiedo a voi che svolgete continuamente un ruolo di interfaccia rispetto a problemi di esercizio, di regole e di risorse. Altrimenti si corre continuamente il rischio di attribuire la colpa di certe situazioni ad altri. Anche se è vero che si tratta di problemi complessi le cui cause sono attribuibili a più soggetti, il risultato finale è che poi nessuno si assume le responsabilità del caso.

Lei ritiene che sul piano normativo, anche senza fare riferimento ad una legge nazionale, il discorso di una tariffazione degli accessi da parte

di un'amministrazione comunale potrebbe reggere? Cito il caso di Milano e del sindaco Albertini che ha fortemente sostenuto tale discorso. In caso contrario, si rischia di chiedere alle città di realizzare progetti di difficile realizzazione, che rischiano poi di andare incontro a conseguenze – i ricorsi, ad esempio – che sarebbero inevitabili nel caso in cui venissero prese decisioni di difficile realizzazione e, al di là di divergenze di valutazione politica, impopolari. L'attuazione di certe misure necessita di norme ulteriori o quelle attualmente in vigore sono sufficienti?

* LAURO (*Misto-CdL*). Signor Presidente, nell'ambito della vostra relazione e con riferimento al trasporto pubblico locale non si fa cenno al *mobility manager*, una figura di recente introduzione che avrebbe il compito di risolvere alcuni dei problemi inerenti il trasporto pubblico locale. È una figura che avete ritenuto al di fuori di questa logica oppure non l'avete proprio considerata?

In secondo luogo, vorrei sapere se le imprese operanti nel settore abbiano avviato forme di *bench-marking* nel processo di apertura alla concorrenza. Si è pensato a qualcosa del genere o manca del tutto un'analisi al riguardo?

La terza questione concerne il gasolio. La maggior parte dei servizi che voi rendete (il 94 per cento sulla base di quanto risulta da questa relazione che ci è stata distribuita) è svolta con mezzi alimentati a gasolio, il quale sembra contenga una quantità di zolfo che potrebbe essere diminuita per quanto riguarda il settore in esame. È stata mai avviata un'indagine in merito?

L'ultima domanda è sulla liberalizzazione e sulla privatizzazione: non potrebbero costituire una opportunità soprattutto per il decollo del Mezzogiorno, considerata la grande opportunità che si determinerebbe nella privatizzazione di tutte le aziende nel Mezzogiorno d'Italia, che in genere non sono efficienti e non sono adeguatamente provviste di auto-mezzi?

CICOLANI (*FI*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, interverrò molto brevemente. Potrei anche rinunciare a porre la mia domanda, perché l'ha già posta la senatrice Donati, nella seconda parte del suo intervento, quando ha fatto riferimento alle necessità, prima ancora di parlare di risorse (anche se mi sembra un po' banale continuare a farlo)...

DONATI (*Verdi-Un*). Sarà anche banale, ma è molto concreto.

CICOLANI (*FI*). ...in termini di trasporto pubblico locale nelle grandi città; invece parlerei molto più volentieri di risorse destinate ai piccoli Comuni, alle aree deboli del Paese, site nel Mezzogiorno d'Italia. Penso a quanto siano importanti i comportamenti che le grandi amministrazioni non hanno posto in essere in rapporto al trasporto pubblico locale. Guardo anche alla scarsa e spesso scadente qualità delle aziende di trasporto pubblico locale e alla dispersione di risorse che ciò comporta.

Chiedo di incentrare qualche suggerimento - come ha già fatto, per l'appunto, la senatrice Donati - sulla necessità di produrre supporti legislativi in aiuto a comportamenti virtuosi delle amministrazioni locali alle quali fa capo la responsabilità di questo problema. In ambito nazionale, infatti, le priorità della spesa pubblica nel campo degli enti locali potrebbero essere maggiormente direzionate verso le aree più deboli del Paese: ripeto, mi riferisco ai piccoli Comuni, al Mezzogiorno d'Italia.

Questione diversa - lo voglio precisare - è quanto attiene a tutto il sistema di ammodernamento infrastrutturale. Ma dobbiamo fare in maniera che la richiesta di risorse in ordine al trasporto pubblico locale non copra le inefficienze delle pubbliche amministrazioni delle grandi città e soprattutto non copra la mancanza di idee sui comportamenti virtuosi di integrazione tra i vari sistemi di trasporto. In questo senso vorrei sapere quali iniziative legislative siete in grado di suggerire.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, ringrazio il presidente Mingardi per avere accolto questo nostro invito e ad aver avviato questa indagine conoscitiva.

Voglio porre alcune brevi, la prima delle quali ha natura politico-istituzionale. Vorrei conoscere la sua opinione sugli effetti che hanno avuto sul processo di liberalizzazione del trasporto locale gli interventi legislativi posti in essere dal Governo attuale con le due precedenti leggi finanziarie. Mi riferisco alla continua proroga dei termini, per quel che riguardava il processo di trasformazione di alcune società in società per azioni, e poi, da ultimo, la reintroduzione della municipalizzata mediante lo strumento della cosiddetta produzione *in house*. Chiaramente, la domanda è tendenziosa, nel senso che a mio giudizio la risposta dovrebbe essere che è stato un dramma, ma glielo chiedo precisandole anche il mio pensiero. Questa è la prima questione. È inutile che sottolinei che vorrei che i colleghi, soprattutto della maggioranza, comprendessero il mio punto di vista: non si può, per così dire, fare propaganda di politiche di liberalizzazione e poi, in un comparto che ne aveva davvero bisogno (come era unanimemente riconosciuto) le politiche di liberalizzazione non sono state fatte, ma si è piuttosto tornati indietro.

La seconda questione è dunque la seguente. Lei ha elencato una serie di provvedimenti, che nell'insieme condivido però un punto non risulta chiaro. Noi dovremmo suggerire questi provvedimenti e attendere che vengano posti in cantiere dalle Regioni e dalle amministrazioni locali (naturalmente, se lo faranno, sarà un bene), oppure (considerato il fatto che il modo con cui costruiva il ragionamento pareva lasciarlo intendere e vorrei che lei ce lo precisasse) è possibile e forse necessario un intervento centrale, con una legge statale quadro rispetto a questo tipo di problemi? Non ci sarebbero stati i blocchi della circolazione in tutte le città, se non fosse esistita la direttiva comunitaria che stabilisce una regola valida per tutti (e dunque solo perché esiste quella regola le città poi, alla fine, si sono dovute piegare ad applicarla). Pertanto, mi chiedo se questo modo di ragionare non lasci ad intendere che è necessario mettere mano ad un insieme

di norme di carattere nazionale, statali in modo da indurre un processo positivo in tutte le amministrazioni locali.

La terza questione riguarda il suo riferimento alle accise sulla benzina e sul gasolio. È naturale però che non si produrrà una diminuzione sensibile dei livelli di inquinamento solo con un miglioramento delle motorizzazioni (lei ha fatto presenti le difficoltà che ci potrebbero essere al riguardo), ma si dovrà anche pensare all'utilizzo di motorizzazioni che usino carburanti meno inquinanti. Le chiedo, dunque, qual è lo stato dell'arte rispetto all'utilizzazione di carburanti diversi dal gasolio (gasolio di origine vegetale, metano e così via), qual è la condizione in termini di differenziazione delle politiche fiscali, che renda più vantaggiosa l'una tecnologia piuttosto che l'altra e qual è lo stato del sistema della distribuzione. Ebbene, vorrei sapere se ci sono ostacoli strutturali per porre in essere una politica di proliferazione di questi nuovi sistemi di motorizzazione o se invece gli ostacoli si possono rimuovere e questa politica si può realizzare.

* PEDRAZZINI (LP). Intervengo solo per riprendere questioni che sono già state affrontate da altri colleghi. Penso che la questione dell'inefficienza in queste strutture possa essere combattuta, ormai, solo con una forma pesante di liberalizzazione. Del resto – non so se anche questo faccia parte del vostro indirizzo – personalmente, come ho già detto, sono sempre stato contrario alle accise sui carburanti, perché ci fanno tornare ad utilizzare un vecchio sistema: quando si deve istituire una tassa o la si pone a carico dei carburanti o della casa. Penso, invece, che questa tassa debba essere legata a chi realmente, poi, ne riceve un vantaggio: la sua applicazione deve quindi essere limitata a chi ha un certo tipo di problema. Le faccio un paragone per assurdo. I grandissimi incrementi dei valori immobiliari vi sono stati solo in alcune città: nessun altro ha avuto questo tipo di vantaggio economico. Se c'è un problema di inquinamento è giusto che – in questo caso - gli abitanti della stessa città provvedano di conseguenza. Capirei se si volesse ricomprendere l'*hinterland*, ma non mi sentirei di fare un discorso per cui tutta la comunità (anche, magari, persone che ricevono scarsissimi servizi) debba contribuire *pro quota* al risanamento di tutta la zona. Questo costituirebbe un problema.

Ho letto velocemente la documentazione che ci è stata consegnata, nella parte in cui si riferisce al futuro. Avete già preso in considerazione la questione dei sistemi di filtri che applicano alcune nazioni rispetto ai mezzi pubblici vecchi per ridurre l'emissione di polveri sottili o no?

MINGARDI. Pur avendo preso nota di tutte le domande che mi sono state rivolte, mi riservo comunque di inviare alla Commissione un'integrazione di risposta scritta, in modo da essere più esaustivo di quanto non dovessi essere oggi.

Rispetto alla domanda del senatore Zanda in merito alle competenze attribuite a Regioni e Comuni, va in primo luogo osservato che indubbiamente alcuni Comuni, tra cui anche quelli di Roma e Milano, chiedono poteri eccezionali perché in merito al traffico decidono molto poco. Il rap-

porto con la Regione di riferimento è certamente squilibrato perché mentre quest'ultima decide i piani d'area il Comune si limita a mettere in pratica l'*input* ricevuto. Esiste poi il problema di trovare un consenso a livello di istituzioni locali rispetto ai provvedimenti da adottare per quanto riguarda il traffico, dalla circolazione a targhe alterne alla chiusura dei centri storici. Si tratta pur sempre di provvedimenti eccezionali realizzabili con grande difficoltà. A mio avviso sarebbe auspicabile una semplificazione delle competenze in materia di trasporto pubblico soprattutto nelle grandi aree metropolitane cui dovrebbero essere demandate le decisioni da assumere in materia.

Con riferimento al sindaco di Londra Livingstone, rispondo che tecnicamente la sua iniziativa è stata utile, nel senso che ha rappresentato un deterrente rispetto ad un accesso indiscriminato e ha consentito di riorganizzare il sistema di accesso nel centro della città. Sotto il profilo economico a Londra si è dimostrato che nel tempo gli automobilisti tendono comunque ad abituarsi al balzello che viene imposto. All'inizio si è avuto in effetti un ritorno economico notevole, ma poi con il tempo si è ridotto di molto.

Da questo punto di vista va immaginata una rigorosa politica di chiusura dei centri storici, assicurando però nel contempo una disponibilità adeguata di mezzi collettivi per garantire la mobilità all'interno della città, anche favorendo i cosiddetti pacchetti della mobilità che prevedono, ad esempio, l'auto in uso collettivo o anche altre soluzioni diverse dall'auto di proprietà. Ormai bisogna tener conto che circolano 43 milioni di autovetture, quasi 700 per ogni 1.000 abitanti. Da questo punto di vista l'automobile dovrebbe essere concepita nell'ottica di un servizio ed utilizzata solo quando è realmente necessaria.

Con riferimento al discorso della liberalizzazione del settore, l'Associazione è stata promotrice della riforma del trasporto pubblico locale. Vorrei ricordare ai senatori presenti che si è fatta una riforma decentrata perché si pensava che l'Italia presentasse caratteristiche, anche da un punto di vista sociale, diverse a seconda del territorio interessato. Si è pensato di attribuire certe funzioni a livello regionale, considerato che le esigenze di certe Regioni, come la Sicilia, sono molto diverse da quelle di altre Regioni, come la Lombardia, in termini di traffico, di spostamenti e di servizi richiesti dai cittadini. In realtà rispetto al discorso della liberalizzazione c'è stata a mio avviso una fuga in avanti. Ad esempio, si è cercato di fare gare prevedendo ribassi rispetto al costo storico del servizio, pur sapendo che a partecipare sarebbero state comunque sempre le stesse aziende. Si è tentato di rilanciare un discorso di competitività del mercato senza però creare le condizioni perché ciò potesse realmente avvenire. Uno dei problemi del mercato è dato dal modello di impresa che si vuole introdurre. Bisognerebbe avere il coraggio di salvare «l'intelligenza» e di mettere la «cosa povera» sul mercato. In questo modo si darebbe luogo ad una competizione sana e si renderebbero meno forti le controparti, le organizzazioni sindacali, che nel settore godono di un po-

tere contrattuale illimitato, come si è visto di recente in occasione di alcuni scioperi nazionali relativi al sistema dei trasporti.

Sul discorso della liberalizzazione esisteva da parte nostra un'estrema disponibilità anche se purtroppo, riprendendo quanto ha detto il senatore Brutti, l'articolo 35 della legge finanziaria per l'anno 2004 ha avuto effetti devastanti. Sulla base di tale articolo sono state specificate tre forme di liberalizzazione e ha offerto la possibilità a chi detiene un monopolio di trovare nella forma dei servizi *in house* la scappatoia per non svolgere le gare.

Credo che una legislazione del genere abbia significato un passo indietro per il trasporto pubblico locale, tanto da dare l'impressione all'esterno che la procedura delle gare era stata ormai abbandonata e quanto era stato fatto in passato non era servito a niente. Nonostante che tra il 1997 ed il 2001 si fossero realizzati, anche grazie alle organizzazioni sindacali, grossi piani di risanamento, il vero salto di qualità era rappresentato dal modello di impresa e soprattutto da una riorganizzazione delle funzioni all'impresa. Dal punto di vista degli investimenti, ad esempio, non si vorrebbero più acquistare gli autobus per avere meno problemi di mercato e di private industriali, come nel caso degli autobus FIAT. Si vorrebbero invece «acquistare per chilometri», così come avviene in tutto il mondo. Si ridurrebbero al minimo i costi di gestione e di manutenzione del parco autobus, oltre ad evitare tante altre problematiche che rendono il sistema pubblico particolarmente farraginoso.

Da questo punto di vista avevamo presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una proposta. Sostanzialmente si chiedeva che fossero messi a gara i chilometri. Sarà compito dei costruttori – si pensi ad esempio al ROSCO (*Road operators' safety council*) inglese che detiene i parchi autobus – affittare i mezzi ai vari vettori che usufruiscono del servizio dei trasporti. Per la nostra realtà avrebbe rappresentato un principio importante anche perché è decisamente difficile svolgere le gare, acquistare gli autobus e trovarsi poi con uno stato patrimoniale pesante e situazioni di difficile gestione, che tra l'altro non fanno neanche parte della nostra specifica funzione.

Credo che il decreto legislativo n. 422 del 1997 non abbia raggiunto l'obiettivo di un'adeguata regionalizzazione delle ferrovie. Personalmente ritengo che il trasporto ferroviario debba tener conto di tre fattori: le merci, la lunga percorrenza e la corta percorrenza. La corta percorrenza deve essere affidata alle Regioni ed è necessario integrare in un unico sistema, ovviamente aperto al mercato, il trasporto su ferro e gomma. Oggi come oggi è necessario acquistare un biglietto per il treno e uno per l'autobus. L'integrazione tariffaria contribuirebbe a favorire una semplificazione rispetto all'uso dell'automobile.

Sono state fatte delle indagini per conoscere il punto di vista delle associazioni dei consumatori, ma avrò modo di risponderle in modo più dettagliato al riguardo in un secondo tempo. Nonostante che i cittadini chiedano con forza che si arrivi ad una situazione di traffico limitato e alla chiusura dei centri storici, i dati sono sconcertanti. Il vero problema

è rappresentato dalle associazioni imprenditoriali cittadine, in prevalenza commercianti, che considerano l'automobile e il suo impiego un modo per lavorare meglio. Mi sembra francamente un luogo comune che andrebbe sfatato cercando sotto questo profilo di sensibilizzare anche i pubblici esercizi. In alcune città, cito ad esempio Trento, pur intervenendo radicalmente sui piani urbani del traffico, operando una significativa chiusura del centro, si è avuto però un ritorno molto significativo in termini economici.

Come si diceva prima, andrebbe immaginata una normativa *ad hoc* nel caso si volesse introdurre un sistema a pagamento, ma certamente già oggi si potrebbe prevedere l'introduzione di varchi elettronici per limitare l'accesso in centro. Da un punto di vista economico va individuata una regolamentazione rispetto alle modalità di tassazione. Non credo che il ragionamento da fare sia di introdurre i varchi per far pagare chi vuole entrare, quanto piuttosto quello di garantire a tutti un diritto alla mobilità. È necessario sensibilizzare i cittadini ad un diverso uso dell'automobile in città per evitare, come avviene oggi, che chiunque possa entrare in centro e occupare, per ore ed ore, svariati metri quadrati di suolo pubblico.

Anche se è solo una provocazione, credo che nel tempo si arriverà ad una situazione così difficile da costringere lo stesso venditore di autovetture, nel momento in cui vende l'automobile, a farsi carico del problema di dove collocare l'automobile. Non dovrà più essere un problema che ricade sull'amministrazione pubblica. Bisognerebbe sapere in anticipo se si dispone di un *garage* o in ogni caso dove si intende collocare l'automobile. Oggi accade addirittura che, per i bassi costi di tale operazione, i *camper* vengono abbandonati in città per molti mesi l'anno.

L'unica nostra preoccupazione rispetto ad un discorso di liberalizzazione e di privatizzazione è rappresentata dal rischio che siano venduti beni non producibili sul mercato ovvero di passare da un monopolio pubblico ad un monopolio privato, ancora più difficile da combattere. Il monopolio pubblico è comunque legato ad una logica di servizi da assicurare, scopo precipuo del monopolio privato è realizzare profitti. Pertanto, riteniamo certamente utile proseguire nella fase della liberalizzazione ma si dovrebbero comunque prevedere dei vincoli per le Regioni. Non può accadere che un'amministrazione regionale di punto in bianco modifichi i termini delle gare o non faccia niente per far rispettare i termini di scadenza previsti in origine.

Con riferimento alla riforma del decreto legislativo n. 422 del 1997, si è riscontrata poca accortezza da parte degli enti locali e delle Regioni nell'adeguarsi alle funzioni che venivano loro trasferite. Oggi diventa un problema drammatico, perché colpisce i cittadini e determina la chiusura delle città, altrimenti il trasporto pubblico locale andrebbe avanti in una situazione di monopolio per chissà quante altre decine di anni. Le grandi imprese dello Stato (credo sia sotto gli occhi di tutti), quando si sono evolute, sicuramente hanno ottenuto dei benefici. Anche in questo caso il mo-

nopolio nel tempo diventa autoreferenziale, perché il problema non è più il servizio ma il modo in cui si mantiene il servizio.

Voglio precisare, però, che da Roma a Milano la situazione non cambia, vale a dire che tutto il mondo è paese: ognuno si tiene le proprie imprese – faccio una provocazione – anche applicando un concetto di occupazione che pensavamo fosse superato, considerandole uno strumento della politica, il che non va assolutamente bene: è sufficiente esaminare la composizione dei consigli di amministrazione di qualsiasi società in Italia per rendersi conto che si mantengono le caratteristiche di un polo o dell'altro. Su questo, se davvero c'è la volontà, si può intervenire. Un segnale negativo è però venuto dalla legge finanziaria, che con l'articolo 35 sicuramente ha fatto tornare ad una logica secondo la quale il monopolio vince ancora e dunque ha fatto riemergere quel concetto di occupazione.

Mi avvio a terminare, osservando che le risorse che chiediamo si aggirano sui 500 milioni di euro. Per arrivare ad un parco autobus idoneo, nell'arco dei prossimi 5 anni, che abbia una media di anzianità europea, è necessario l'acquisto annuo di circa 4.000 autobus (dunque, circa 20.000 complessivi). Questi nuovi mezzi abbatterebbero sicuramente e anche significativamente le emissioni prodotte dal trasporto pubblico locale: infatti, come dicevo, un autobus che possiede le caratteristiche Euro 0 inquina sette volte di più di un altro di tipo Euro 3 e questo è un dato accertato. Ma per far questo servirebbero circa 4 miliardi di euro, ovverosia 8.000 miliardi di vecchie lire. A questo riguardo sottolineo che non siamo innamorati della facoltà di indire e gestire le gare: crediamo che potremmo arrivare anche ad una situazione, come ho detto prima, che preveda l'acquisto per chilometri di percorrenza; dunque la commessa potrebbe essere fatta con Consip, piuttosto che con gli strumenti del Ministero dell'economia.

Sicuramente la senatrice Donati ha ragione quando ha citato la necessità di predisporre un piano industriale: se la situazione non viene risolta a livello nazionale noi saremo colonizzati dai *competitor* europei. A questo riguardo andrebbe valutato che cosa può immesso sul mercato, perché non possiamo pensare di perdere l'intelligenza della mobilità. I francesi non vogliono gestire gli autisti, ma l'intelligenza della mobilità e fare *business* sull'integrazione tariffaria, sui sistemi di controllo e così via. Dunque, anche su tale questione continuo a ripetere che sarebbe opportuna una separazione tra le funzioni intelligenti e quelle di mercato. Credo che la nostra preoccupazione non debba essere l'arrivo a Roma di autisti dalla Polonia, perché gli autisti romani continueranno a guidare i mezzi pubblici di Roma, a meno che non sarà dimostrato che i romani non vogliono più fare questo mestiere; il vero problema è che arriveranno ingegneri dalla Francia e dalla Gran Bretagna e così facendo si finisce con lo svuotare l'intelligenza interna: nel nostro Paese il *know how* esiste e dovrebbe essere conservato e utilizzato.

Auspichiamo che ci sia un pacchetto di interventi e una discussione che si svolga nei due rami del Parlamento; come abbiamo sempre sostenuto, non vorremmo più recarci alla Presidenza del Consiglio per rinno-

vare il contratto e trovare i soldi per farlo, purché si stia buoni. Abbiamo detto alla Presidenza del Consiglio che servono provvedimenti su regole, risorse e lavoro. Consideriamo la situazione ambientale dell'Italia: tra qualche giorno magari ploverà, ci sarà un po' di vento e tutti si dimenticheranno della questione dello *smog* nelle città. Ci ritroveremo così al prossimo ottobre senza ricordare il fatto che è il quarto anno che si ricorre alla chiusura delle città con il provvedimento delle targhe alterne. Io sono veneto, come ha ricordato il senatore Zanda, e ricordo che si chiudono Venezia, Vicenza e così via, ovverosia città governate dal centro-destra, dal centro-sinistra o dalla Lega: vengono chiuse tutte, perché di fronte alla direttiva europea le nostre città mostrano parametri decisamente fuori controllo.

Spero, a questo punto, di avere risposto a tutte le domande.

* PRESIDENTE. Vorrei osservare che la vicenda dell'articolo 35 della legge finanziaria 2004 in Parlamento è stata molto sofferta: è scattato sicuramente l'intervento di un partito potente che un tempo – 10 anni fa – chiamavo PSI (che non era il Partito socialista italiano, ma il partito sindacati italiani), che in Parlamento è sempre stato forte, in passato come adesso. Comunque, molti dei colleghi presenti – secondo la mia opinione – erano dalla parte giusta (se posso permettermi di dirlo), nel senso che si sono adoperati per far sì che non passasse questa proposta che nei fatti – come lei ha sottolineato – ci ha fatto tornare indietro di molti anni.

Vorrei invece approfondire la questione dell'acquisto per chilometri che lei ha richiamato. Non mi sfugge di certo la semplificazione che si produrrebbe per le aziende di trasporti, non avendo più l'onere di comprare i mezzi, nemmeno in *leasing*, né quello di dover provvedere alla manutenzione e così via. Vorrei però sapere se esiste, in Italia, una realtà che le attuali aziende di trasporto possono individuare come interlocutore per gestire tale proposta?

MINGARDI. Indubbiamente, come sempre accade nelle logiche di mercato, le soluzioni vanno ricercate. Fino a qualche anno fa non esisteva la Savarent nel mondo automobilistico: è stata l'impostazione data e la volontà del legislatore che ha consentito che nascesse e quindi che si potesse usufruire di un mezzo acquistato per chilometri. In questa fase storica, avremmo un problema nel senso che il vecchio parco autobus, nel tempo, dovrebbe trovare una collocazione, fino ad esaurimento; d'altra parte, però, il sistema finanziario è sicuramente interessato a questo tipo di *business* perché – ripeto – a livello europeo diverse società (da General Electric alle ROSCO britanniche, a quant'altro) gestiscono questo mercato, soprattutto nel comparto ferroviario: gestiscono e affittano vettori ferroviari, con una remunerazione tra il 10 e l'11 per cento sull'investimento effettuato.

Nel mondo degli autobus, c'è da osservare che le aziende private non possiedono le officine: acquistano il cespite e fanno fare le lavorazioni fuori. Credo che il salto superiore sia proprio quello di eliminare questo

passaggio, anche perché esiste una difficoltà di contrattazione con le stesse organizzazioni sindacali che si chiedono perché sia necessario rivolgersi all'esterno dall'azienda per la manutenzione dei mezzi, dando vita a una discussione infinita.

Bisogna far capire ai costruttori, che in Europa sono tre o quattro, che vogliamo acquistare per chilometro per porre in essere una politica sana, dunque non per «metterli sotto» o perché l'imprenditore vuol guadagnare. Effettuando una attenta valutazione di quanto costa un chilometro *full service*, credo che piano piano potremmo riuscire a convincere i costruttori, così come siamo riusciti a spingerli a realizzare modelli nuovi, con pianali ribassati e così via, nel momento in cui abbiamo offerto loro un mercato. Bisogna però creare un mercato certo: infatti se oggi chiedessimo loro di attrezzarsi con piattaforme logistiche con le quali gestire migliaia di autobus e dopo un paio di anni il legislatore decidesse di tornare all'acquisto degli autobus, perderemmo qualsiasi tipo di credibilità.

Credo che il futuro sarà questo e ciò ci consentirebbe di semplificare il lavoro e di concentrarci sul nostro scopo: noi dobbiamo fornire un servizio ai cittadini e non ci dobbiamo occupare di manutenzione o di quant'altro. Anche sotto il profilo patrimoniale credo che ne avremmo dei benefici, perché avremmo anche la possibilità di creare un volano molto meno pesante: acquistare un autobus oggi costa tra i 200.000 e i 250.000 euro, vale a dire tra i 400 e i 500 milioni di vecchie lire, mentre acquistare per chilometro costa molto meno. Dunque, si produrrebbe anche un rinnovo più veloce dei mezzi.

Anche sulla riconversione del nostro parco veicoli credo che i costruttori, che ormai agiscono a livello globale, potrebbero pensare a collocare qualche mezzo nelle realtà che oggi hanno difficoltà ad ottenere mezzi tecnologicamente avanzati: sto pensando, ad esempio, a tutti gli autobus che abbiamo portato in Africa o anche nel Terzo Mondo. È chiaro che non dobbiamo spostare l'inquinamento in questi Paesi, ma è pur vero che, rispetto ad alcune caratteristiche, rappresenta già un vantaggio passare dall'alcool etilico al gasolio. Sarebbe opportuno lavorare anche un po' su questi aspetti.

Sulla questione delle accise – approfitto per rispondere alla domanda posta – osservo che si inquina dappertutto e non in modo locale: ad esempio, un'auto che da Busto Arsizio viene guidata fino a Milano, inquina anche a Milano. Certo, si può pensare che indubbiamente non tutti inquinano, ma è anche vero che non tutti sono fumatori e così via. Anche quando ci sono state riconversioni in ambito industriale, l'inquinamento prodotto lo abbiamo pagato tutti: non solo l'ENI e così via, quindi, ma la comunità. Di fronte ad una situazione sproporzionata come questa bisognerebbe «prendere» chi in qualche modo condiziona o crea questo tipo di situazione. Dopodiché si potrà anche fare il censimento di chi inquina e chi no, ma credo che nell'ambito di una politica generale e istituzionale sia necessario fare scelte a 360 gradi e non scelte mirate. Ad esempio noi, pur garantendo un servizio pubblico, paghiamo le accise sulla benzina. In un domani, se le società che assicurano un servizio pubblico fos-

sero esentate dal pagare le accise sulla benzina, ne deriverebbe sicuramente un beneficio economico per le aziende del trasporto pubblico locale.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'ASSTRA per il contributo che hanno dato ai nostri lavori.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,15.