



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 2

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI, DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

79<sup>a</sup> seduta (pomeridiana): mercoledì 4 marzo 2009

Presidenza del presidente GRILLO

## I N D I C E

**Audizione delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti,  
UGL Trasporti, Or.S.A. Ferrovie, FAST Ferrovie**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 8, 12	* NESPOLI . . . . .	Pag. 10
BORNACIN (PdL) . . . . .	14	* OTTONELLI . . . . .	7, 16
CICOLANI (PdL) . . . . .	19, 21	* PELLECCCHIA . . . . .	4, 11, 15 e <i>passim</i>
CUFFARO (UDC-SVP-Aut) . . . . .	12, 13	ROCCHI . . . . .	11, 18, 19
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	19, 20	* ROMEO . . . . .	6, 12, 13 e <i>passim</i>
VIMERCATI (PD) . . . . .	14	SERBASSI . . . . .	10
* ZANETTA (PdL) . . . . .	13		

**Audizione delle organizzazioni sindacali ASSTRA Associazione trasporti, CONFSERVIZI  
Confederazione nazionale dei servizi e ANAV Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 22, 23, 24 e <i>passim</i>	* PANETTONI . . . . .	Pag. 22, 23, 25 e <i>passim</i>
CICOLANI (PdL) . . . . .	25	* VINELLA . . . . .	28
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	25		

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

*Intervengono per FILT-CGIL il dottor Alessandro Rocchi e il dottor Guido Barcucci, per FIT-CISL il dottor Salvatore Pellecchia e il dottor Osvaldo Marinig, per UIL Trasporti il dottor Salvatore Ottonelli e il dottor Pietro Tuterà, per UGL Trasporti il dottor Umberto Nespoli, il dottor Franco Alicino e il dottor Giovanni Faccini, per Or.S.A. Ferrovie il dottor Armando Romeo e il dottor Pasquale Giammarco, per FAST Ferrovie il dottor Pietro Serbassi e il dottor Angelo D'Ambrosio, per ASSTRA il dottor Marcello Panettoni e la dottoressa Alessia Nicotera, per ANAV il dottor Giuseppe Francesco Vinella e il dottor Francesco Fortunato.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,40.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

#### **Audizione delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, UGL Trasporti, Or.S.A. Ferrovie, FAST Ferrovie**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale, delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta del 24 febbraio scorso.

È prevista oggi l'audizione delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, UGL Trasporti, Or.S.A. Ferrovie, FAST Ferrovie, ASSTRA Associazione trasporti, CONFSERVIZI Confederazione nazionale dei servizi e ANAV Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori

Sono presenti per FILT-CGIL il dottor Alessandro Rocchi e il dottor Guido Barcucci; per FIT-CISL il dottor Salvatore Pellecchia e il dottor Osvaldo Marinig; per UIL Trasporti il dottor Salvatore Ottonelli e il dottor Pietro Tuterà; per UGL Trasporti il dottor Umberto Nespoli, il dottor Franco Alicino e il dottor Giovanni Faccini; per Or.S.A. Ferrovie il dottor Armando Romeo e il dottor Pasquale Giammarco; per FAST Ferrovie il dottor Pietro Serbassi e il dottor Angelo D'Ambrosio; per ASSTRA il dottor Marcello Panettoni e la dottoressa Alessia Nicotera; per ANAV il dottor Giuseppe Francesco Vinella e il dottor Francesco Fortunato.

Do il benvenuto ai nostri ospiti, ai quali ricordo che, in incontri informali, abbiamo già sentito gli amministratori delegati di Trenitalia e del Gruppo Ferrovie dello Stato, nonché gli assessori regionali di Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Calabria e Campania.

Non mi soffermo ulteriormente sulle problematiche oggetto della nostra indagine, che tutti conosciamo, ringraziandoli sin da ora per il contributo che vorranno dare ai nostri lavori, lasciando eventualmente anche

delle relazioni scritte che potranno essere utili alla Commissione considerato che, al termine del ciclo di audizioni previste, sarà elaborato un documento conclusivo.

Procederemo innanzitutto all'audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, UGL Trasporti, Or.S.A. Ferrovie, FAST Ferrovie, ai quali cedo la parola.

*PELLECCHIA.* Signor Presidente, a nome della FIT-CISL ringrazio innanzitutto la Commissione per l'invito.

La motivazione per la quale la nostra organizzazione ha richiesto questo incontro non è da ricercare in questioni di carattere aziendale – che evidentemente affronteremo all'interno dell'azienda – ma, piuttosto, nel fatto che due settimane fa l'amministratore del Gruppo Ferrovie dello Stato spa ci ha comunicato le azioni che sarebbero state poste in essere, sia nell'ambito della società Trenitalia che all'interno di RFI, per effetto di una serie di mancati finanziamenti pubblici.

Abbiamo predisposto anche un documento riassuntivo, che consegniamo alla Commissione, in cui sono riportate le osservazioni di tutte le sigle sindacali oggi convocate, suddivise in base ai diversi settori (trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza; trasporto merci; trasporto regionale e locale; RFI; investimenti strutturali). Questa documentazione contiene, in sintesi, l'esito del confronto che abbiamo avuto con il Gruppo Ferrovie dello Stato.

Dunque, al di là delle ricadute che le azioni annunciate dal Gruppo potrebbero avere in termini occupazionali – che, ripeto, affronteremo ovviamente all'interno dell'azienda – quello che ci premeva segnalare a chi deve poi contribuire all'elaborazione delle politiche dei trasporti di questo Paese sono gli effetti che potrebbero evidentemente determinarsi se quelle azioni venissero poste in essere così come ci sono state rappresentate.

Conosciamo tutti la tendenza del settore. Il Presidente poco fa ha accennato all'audizione informale che la settimana scorsa si è tenuta in questa stessa Commissione, di cui abbiamo letto i contenuti sui giornali. Il motivo dominante è che tutto ciò che non è trasporto redditizio viene tagliato, per cui il Gruppo Ferrovie dello Stato pone la questione essenzialmente in termini di bilancio, in maniera quasi ragionieristica, decidendo di tagliare ciò che non rende. Si ripropone perciò il tema del servizio universale rispetto al quale, già in precedenti occasioni, abbiamo provato a sollevare alcune questioni.

È evidente che ci poniamo in un'ottica per la quale, in questo Paese, il diritto alla mobilità è garantito per tutti i cittadini, per tutti i territori, per tutte le Regioni e per tutti gli abitanti delle stesse, fatti salvi alcuni limiti legati, ad esempio, all'ambiente o alla sicurezza. Sulla base dei fatti che ci sono stati comunicati, vorremmo allora provare ad accendere sul vostro cruscotto una spia, per richiamare l'attenzione sulle conseguenze che potrebbero verificarsi nel settore dei trasporti: pensiamo, ad esempio, al fatto che Trenitalia, già da qualche mese, non effettua più il trasporto merci in Sardegna.

I provvedimenti che ci vengono rappresentati riguardano il taglio di circa 8-9 milioni di chilometri-treno: se consideriamo che la lunghezza media di un treno è sui 500 metri, ci rendiamo conto di cosa questo tipo di intervento significhi in termini di trasporto equivalente treno, e di cosa ciò significherà in termini di carico sulle strade, perché chi avrà l'esigenza di trasportare, non trovando il treno, si rivolgerà alla gomma. Se si considera poi che questi tagli sono concentrati prevalentemente a sud di Ancona (da Ancona in giù e da Napoli in giù), si comprende facilmente che una ricaduta di questo tipo si avrà soprattutto in Sicilia, Calabria, Puglia e Campania, con ciò che evidentemente ne consegue – e su cui non stiamo qui a soffermarci – in termini di costi per la collettività (usura delle strade, inquinamento, incidenti, intervento di forze pubbliche, e chi più ne ha più ne metta).

Una situazione più o meno analoga riguarda il trasporto a media e lunga percorrenza, vale a dire i famosi treni espressi, in particolare quelli che attraversano durante la notte il Paese, mettendo in collegamento la Puglia con la Lombardia, il Piemonte, il Veneto o la Sicilia con la Lombardia ed il Piemonte. Anche questi treni rientrano nell'ambito del cosiddetto servizio universale e quindi, se non si trovano le modalità per correggere l'andamento in corso, tali servizi, prevalentemente utilizzati da chi non prende l'aereo per paura o perché non ha le condizioni economiche per ricorrere ad un altro tipo di trasporto, verranno soppressi. Quindi, al di là del fatto che i costi apparentemente risparmiati da Ferrovie si trasferiscono e si moltiplicano su altre modalità di trasporto e soprattutto sulla collettività, occorre poi considerare il problema, da noi posto, dell'inquinamento.

Questi sono dunque i due settori che al momento sono più a rischio, a cui si aggiunge poi tutta la partita riguardante il trasporto pubblico locale, che abbiamo introdotto e sintetizzato nelle schede che lasciamo agli atti della Commissione. In quel comparto, evidentemente, i problemi sono altri, cioè riguardano la regolarità e la puntualità del servizio, quindi tutto il tema dei nodi ferroviari che si è sviluppato a partire dal 14 dicembre per effetto dell'entrata a regime dell'alta velocità, che ha sviluppato criticità sui suddetti nodi; tuttavia, se avete audito le Regioni sicuramente questo tema sarà stato posto. Inoltre, altre criticità riguardano le pulizie, il *comfort* e la vetustà dei materiali connessi alla manutenzione.

L'altro tema di interesse riguarda Rete ferroviaria italiana (RFI), poiché anche per la rete infrastrutturale sono stati comunicati dei tagli dei trasferimenti pubblici e anche in questo caso per ovviare a tali mancanze si pensa di ricorrere anche al concetto del servizio universale. Ciò significa che l'azienda si organizzerà in maniera tale da intervenire in tempi rapidi sulle infrastrutture codificate di servizio commerciale. Quindi, con un esempio molto semplice, se c'è un guasto a Piacenza si interviene in maniera rapida a risolverlo; tuttavia, se il guasto si verifica nell'ambito della rete definita e associata al servizio universale, è anche possibile intervenire dopo una o due ore perché questo, secondo chi sta pensando a queste soluzioni, non rileva.

In estrema sintesi, raccogliendo in questo modo anche l'invito del Presidente, sono questi i temi su cui desideriamo attirare la vostra attenzione.

*ROMEO.* A nome dell'Or.S.A. Ferrovie, vorrei solo aggiungere qualche considerazione, soprattutto per quanto riguarda una nostra preoccupazione per il fatto che il concetto di servizio universale si sta affermando su tutti i segmenti produttivi delle Ferrovie, cioè sul trasporto passeggeri, dove nel 2007 è emerso attraverso la norma, e perfino su RFI, quindi sull'efficienza delle linee. Questo intervento, per la verità anticipato da RFI come soluzione allo studio per il 2009, non ci convince perché finirebbe comunque per mortificare o depotenziare le linee del Mezzogiorno anche sul piano dell'efficienza; a questo proposito, il collega Pellicchia parlava della rete ferroviaria da Ancona in giù.

Vorrei poi svolgere un'ulteriore considerazione, che è in sé una domanda ad alta voce. Siamo preoccupati per la criticità del momento economico, che non scopriamo oggi; tuttavia, non riusciamo a capire perché le cosiddette linee redditizie non debbano contaminare o reggere quelle poco redditizie, ovvero il trasporto universale. Infatti, non ci convince l'idea di difendere solo ciò che guadagna, di chiedere risorse per gli altri servizi e di tagliarli, qualora non dovessero arrivare. Riteniamo invece che degli importi derivanti delle tratte redditizie debba comunque beneficiare anche il servizio universale, quanto meno per confermarlo e certamente per non tagliarlo.

Lo stesso ragionamento va fatto, seppur con una preoccupazione aggiuntiva, riguardo al trasporto merci: è stato infatti annunciato, per la verità in maniera molto dettagliata, che il reticolo produttivo industriale sostanzialmente viene smantellato, distinguendo gli ambiti in cui si guadagna da quelli dove mancano le risorse perché lo Stato non è intervenuto, soprattutto nel Mezzogiorno. Questa preoccupazione aggiuntiva ci fa venire in mente che, non essendo la Cargo un'organizzazione tanto flessibile da rispondere alle sollecitazioni del mercato, probabilmente nel momento in cui la struttura produttiva del Mezzogiorno si dovesse depotenziare, riattivarla sarebbe un problema, anche ove dovessero esservi chissà quali grandi interventi o un miglioramento della condizione economica. Per quanto riguarda RFI, l'estensione del cosiddetto servizio universale alle linee ci preoccupa perché, dove ad esempio c'era un indice di frequentazione pari o inferiore a 40 treni, si interverrebbe sugli standard di affidabilità, cioè sulla manutenzione; intendo dire che, proprio perché parliamo di RFI che per missione deve garantire standard alti di manutenzione e sicurezza, la manutenzione si allenterebbe cambiando i cicli manutentivi, in ogni caso diminuirebbe l'affidabilità di quelle linee. Certamente non mi riferisco alla sicurezza, perché non ho alcun elemento per fare affermazioni di questo tipo, ma sicuramente si determinerebbe un primo impatto in termini di affidabilità. Permanendo un abbattimento degli *standard* di manutenzione, si avrebbe un degrado certo delle linee.

Quanto alle merci, dopo aver sostanzialmente chiuso il trasporto ferroviario per la Sardegna negando la cosiddetta continuità territoriale che viene garantita semplicemente attraverso due servizi alla settimana, è prevista una grossa contrazione del servizio di traghettamento sullo stretto di Messina. Questo era ciò che desideravamo aggiungere rispetto alle considerazioni del collega che mi ha preceduto.

*OTTONELLI.* Ringrazio lei, signor Presidente, e i membri della Commissione per l'opportunità che ci è stata offerta. In questa occasione non vogliamo fornirvi dati o valutazioni, ma provare a trasferirvi una sensazione.

Da un po' di tempo quando si parla di trasporto ferroviario nel nostro Paese ci si riferisce solo all'alta velocità. Indubbiamente, da un punto di vista mediatico è un argomento fortissimo perché rappresenta il segno di una mobilità nuova, di una capacità tecnologica innovativa – fatemelo dire – tutta italiana e completamente nuova. Ma l'attenzione mediatica troppo concentrata, solo concentrata sull'alta velocità sta determinando disattenzione rispetto al restante mondo servito dalle rotaie. La nostra concezione della ferrovia non si limita ad un'entità legata al *business*; le ferrovie, a nostro avviso, devono rappresentare anche lo strumento attraverso il quale garantire la coesione sociale e la possibilità di sviluppo economico nel nostro Paese. E ciò si collega alla questione dell'alta velocità, poiché guardare solo all'alta velocità significa non vedere che nella lunga percorrenza – che non è alta velocità – i servizi sono tagliati del 50 per cento circa: la realtà è che un treno su due oggi non esiste più. E questi tagli riguardano i treni notte, ma anche i treni giorno e gente che magari non può pagare 90-100 euro per andare da Roma a Milano, ma anche gente che non può più spostarsi da Reggio Calabria a Napoli, da Reggio Calabria a Milano o a Venezia, tanto per citare alcuni esempi. Significa non vedere i problemi che si stanno determinando sul trasporto regionale, laddove l'ingolfamento, dovuto anche ad un disallineamento tra tempi di investimenti e di realizzazione delle opere e dei nuovi servizi, sta determinando un rallentamento nelle linee. Le linee ferroviarie ormai sono percorse da numerosi treni che però finiscono per accodarsi. Sarebbero necessari ulteriori punti di snodo, ma i tempi sono lunghi ed al momento la situazione si presenta piuttosto difficile.

Quanto alle merci, si può dire che Trenitalia abbia letteralmente abbandonato questo settore, che si trova in condizioni davvero pericolose. A fronte di ciò vediamo porti come quello di Gioia Tauro e di Taranto, in cui pure sono stati investiti milioni e milioni di euro (per non parlare dei miliardi e miliardi di lire del vecchio conio) per realizzare delle infrastrutture portuali di tutto rispetto, che non sono in grado di lavorare. Le navi di Evergreen, ad esempio, non potendo attraccare nei suddetti porti, scaricano parte delle merci su altre navi per poi sbarcarne un'altra considerevole parte destinata all'Italia nel porto di Rotterdam, mentre avvalendosi delle ferrovie le merci da Gioia Tauro o da Taranto potrebbero tranquillamente raggiungere tutte le destinazioni del nostro Paese.

Qual è allora l'elemento sul quale puntiamo il dito e richiamiamo la vostra attenzione? Se, rispetto alle compensazioni economiche, sul cosiddetto servizio universale è stata fatta la scelta di privilegiare un certo tipo di mobilità e di *business* noi diciamo che non siamo d'accordo e vi invitiamo, se possibile, a correggere tale indicazione; se invece non è stata una scelta e le cose stanno passando per inerzia, vi chiediamo di porre un'attenzione particolare alle nostre richieste (i documenti credo siano estremamente chiari nel fornire elementi di valutazione) perché riteniamo che si possa incorrere nel rischio di costruire un sistema che possa andar bene per un certo tipo di trasporto, ma che abbandona il resto.

Infine, alcune brevi considerazioni. Innanzitutto, per quale motivo, se l'alta velocità rende, parte di questi introiti non possono essere reinvestiti sul trasporto sociale? Sembra invece che mentre sull'alta velocità si fa *business* (e vi prende parte addirittura Montezemolo), sul trasporto locale lo Stato è chiamato – anche per difficoltà di bilancio – a retrocedere rispetto ai propri impegni. Anche questo rappresenta un segnale negativo. Ma mentre lo Stato riduce, alcune Regioni ampliano la capacità di offerta mettendo mano al proprio portafoglio. Ma le Regioni che lo fanno (Emilia Romagna, Lombardia, Toscana) come si sa sono già regioni ricche. Vorrei chiedere ai presidenti Loiero e Lombardo se anche loro sono in grado di investire capitali per le Regioni che rappresentano, tanto per fare esempi assolutamente *bipartisan*.

Anche con riferimento alla manutenzione dei binari e della rete elettrica rileviamo dei problemi. Esiste un contratto di concessione, un accordo tra lo Stato e RFI, ma come dobbiamo interpretare il fatto che RFI, a fronte di una riduzione di contribuzione per il mantenimento in efficienza della infrastruttura, ipotizza disavanzi di bilancio e interventi che punteranno a ridimensionare l'offerta commerciale, cioè linee meno aperte (meno di ventiquattr'ore) o, addirittura, possibili chiusure? Ancora una volta non credo che verrà penalizzata la tratta Firenze-Bologna, ma magari quella Roccasecca-Avezzano, tanto per far due esempi emblematici e all'opposto della situazione.

Quindi, torniamo al grido d'allarme iniziale.

Noi abbiamo un'idea della ferrovia e ciò che vediamo si sta realizzando non corrisponde alla nostra idea. Ci permettiamo umilmente di segnalarlo perché procedendo in questa direzione si rischia di creare, anche nel trasporto, un'Italia a due velocità: una che potrà correre in competizione con l'aereo e un'altra che resterà sempre più arretrata, ampliando le differenze sociali ed economiche del nostro Paese.

PRESIDENTE. Prima di cedere la parola al dottor Nespoli, vorrei integrare la premessa iniziale poiché sia questo ultimo intervento, sia i precedenti, hanno sollevato questioni politiche che meritano una precisazione.

Nella nostra Commissione abbiamo dato il via ad un ciclo di audizioni informali ed a un'indagine di grande respiro sul sistema dei trasporti e sulla mobilità nel nostro Paese.



Inizialmente, certo, con l'amministratore delegato delle ferrovie abbiamo approfondito le questioni legate all'alta velocità, anche perché abbiamo iniziato i nostri lavori all'indomani del 13 dicembre, quando tutti abbiamo apprezzato la magnifica *performance* di una tecnologia tutta italiana.

Devo ammettere che qualche mese prima mi ero permesso di polemizzare con l'idea dei privati che intervengono su questa tratta veloce e con la storia che c'è dietro, nel senso che si pensava che Ferrovie non fosse in grado di far viaggiare treni veloci e che solo i privati lo fossero, mentre non è così. Anzi c'è da chiedersi come sia nata questa storia, perché sia stata data quella concessione e solo in quella tratta.

Tuttavia, ciò che è stato ricordato poc'anzi è vero ed è presente a tutti i componenti della Commissione. Sappiamo che la ferrovia ha svolto un importante ruolo di coesione sociale nel Paese. L'unità d'Italia è stata realizzata dalle ferrovie, successivamente le autostrade hanno consentito la mobilità.

In seguito abbiamo meglio focalizzato l'attenzione dell'indagine e per questo motivo abbiamo ascoltato l'opinione di vari assessori regionali, perché ci sembrava fosse giusto lodare l'alta velocità, ma non bisognava dimenticare il problema dei pendolari, dei precari e del trasporto pubblico delle Regioni che sono in difficoltà. Ci siamo pertanto confrontati con l'amministratore delegato di Ferrovie, che ha dichiarato di essere un servitore dello Stato che stipula un contratto di servizio al quale poi si attiene. Ha inoltre aggiunto che se il Parlamento ed il Governo vorranno farsi carico di talune questioni, ne sarà felice ed eseguirà.

Poiché in materia si rende necessario assumere una decisione politica, siamo ben lieti di ascoltarvi. Dobbiamo cioè decidere se per soddisfare le esigenze del trasporto locale (pendolari e quant'altro) è opportuno adeguare la tariffa, o se invece occorre che i Comuni, le Regioni e lo Stato continuino a contribuire per fare in modo che non vengano cancellati altri treni. Queste sono le problematiche che abbiamo di fronte e noi le affronteremo proponendo un documento alla conclusione dei nostri lavori.

Considerata invece l'incredibile situazione in cui versano i cargo e le merci, per affrontare la questione abbiamo deciso di prevedere delle sedute *ad hoc*. Si pensi che oggi le ferrovie trasportano tante merci quante ne trasportava nel 1948. Ciò è assolutamente intollerabile.

Con ciò voglio dire che la Commissione ha ben presente la situazione e non intende di certo farsi accecare dall'idea che il trasporto ferroviario coincida con l'alta velocità: questa è stata, a mio avviso, una bellissima medaglia sul petto, anche se in pochi ci credevano. Sicuramente l'alta velocità rende, ma c'è comunque da tener presente che sono stati fatti investimenti consistenti.

In ogni caso, non ci sfugge che il trasporto ferroviario ha una sua complessità: c'è davvero da rabbrivire un po' davanti a quello che ci è stato riferito dall'assessore regionale della Calabria sulle condizioni di quei territori rispetto a quelli delle Regioni del Nord del Paese.

In sintesi, è necessaria quindi una valutazione politica, che faremo, ma proprio per questo ci interessa molto la vostra opinione, sapendo che voi siete in trincea in questo settore e avete dunque ben presente la situazione esistente.

*NESPOLI.* Signor presidente, a nome della UGL Trasporti, vorrei esprimere apprezzamento per il suo intervento che, in effetti, ha già chiarito alcuni punti per noi importanti, primo tra tutti quello relativo all'indirizzo politico sulla mobilità nel nostro Paese, che mi pare sia abbastanza condiviso in questa Commissione.

Vorrei invece sottolineare che, dalle dichiarazioni rese di recente in questa sede dall'ingegner Moretti, risulta una situazione del trasporto ferroviario certamente differente da quella che viviamo quotidianamente: il trasporto ferroviario non è rappresentato soltanto dall'alta velocità e da tutti gli investimenti che essa ha portato, anche perché, dopo alcuni anni di stasi, si stanno aprendo adesso le casse dello Stato. Anche in quest'ottica, dunque, bisogna decidere come intervenire.

Non voglio ripetere quanto già detto dai colleghi, ma mi chiedo se sia giusto ancora oggi canalizzare tutti gli investimenti sull'alta velocità, quando in effetti, anche in considerazione della recessione in atto, assistiamo ad una maggiore domanda del trasporto pendolare: forse sarebbe più opportuno dilazionare gli investimenti nel tempo, anche per incrementarli sui nodi più importanti (Napoli, Roma, Bologna, Milano e tanti altri), dove la richiesta del trasporto pendolare è molto forte, ma mancano i mezzi. Chiediamo quindi alla Commissione un indirizzo in tal senso.

Vorrei aggiungere solo un'ultima considerazione. Possiamo sicuramente confrontarci con l'ingegner Moretti sul suo modo di vedere la situazione delle Ferrovie, diverso dal nostro, nonché sulle relative ricadute occupazionali – derivanti da quel quadro d'insieme – che, all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato, possiamo anche risolvere; non spetta invece a noi farci carico delle ricadute occupazionali esterne. Si tratta di un aspetto che vi invito a valutare, proprio nell'ambito complessivo dell'indirizzo politico che la Commissione è chiamata ad esprimere.

*SERBASSI.* Signor Presidente, sono qui oggi in rappresentanza della FAST Ferrovie. Non voglio ripetere le questioni già affrontate dai colleghi che mi hanno preceduto e sulle quali vi è una posizione unitaria. Tuttavia, proprio in tema di trasporto merci, prima sollevato anche dal Presidente (che è di fatto il più eclatante, perché è ormai evidente che stiamo creando un'Italia a due velocità), in questi giorni ho appreso che il «decreto milleproroghe» ha previsto un nuovo finanziamento per il trasporto su gomma.

In proposito vorrei ricordare che uno dei problemi, sempre più spesso al centro delle nostre discussioni, riguarda il fatto che il livello di concorrenza tra trasporto ferroviario e su gomma in Italia è molto basso, forse anche in ragione di una serie di interventi legislativi che differenziano la nostra normativa da quella degli altri Paesi europei, dove il trasporto

su gomma costa invece un po' di più e vi è quindi possibilità di una maggiore concorrenza. Credo che questo aspetto, accanto agli altri che sono stati indicati, meriti oggi attenzione perché, in un momento di crisi e di successiva ripresa del Paese, è importante garantire la mobilità delle merci su rotaia, quale sistema di trasporto più ecologico e forse più sicuro.

*ROCCHI.* Signor Presidente, a nome della FILT-CGIL ringrazio anch'io la Commissione per la tempestività con cui ha provveduto a convocarci: del resto, se è vero che questo incontro si inserisce in un programma di lavori già pianificato, esso ha tempestivamente incrociato la richiesta di audizione da noi avanzata la scorsa settimana.

Non ho nulla di particolare da aggiungere a quanto è già stato detto: lo stesso intervento integrativo che lei ha fatto, signor Presidente, è in linea generale assolutamente condivisibile. Vorrei sottolineare soltanto che le questioni che in questo momento il gruppo Ferrovie dello Stato ci sta ponendo producono, a nostro parere, una serie di problemi, in modo particolare nel Mezzogiorno d'Italia, sia per quanto riguarda il trasporto passeggeri a lunga percorrenza che il trasporto a livello regionale, nonché, più in generale, il trasporto merci, con un'ipotesi di taglio della relativa offerta che non interessa soltanto il Sud del Paese, ma con tutte le ricadute già descritte dai colleghi.

Per la prima volta, inoltre, dal Gruppo FS viene un'idea assai curiosa, e da noi non condivisa, rispetto alla gestione degli oneri di infrastruttura, in particolare di quelli legati alle attività di manutenzione e gestione delle infrastrutture ferroviarie nazionali. Sollecitiamo la vostra attenzione al riguardo, anche per verificare se le soluzioni proposte dal gruppo Ferrovie dello Stato siano veramente compatibili con il contratto di concessione in essere.

Vorrei ricordare, infine, che gran parte delle questioni (Mezzogiorno, trasporto merci, RFI) viene ricondotta dall'azienda, forse anche fondatamente, al fatto che quest'anno – rispetto ai precedenti e in particolare rispetto al 2008 – sono ipotizzate significative riduzioni di trasferimenti pubblici. Ne consegue che la combinazione tra questa operazione di carattere finanziario e, più in generale, la crisi economica del Paese, soprattutto per quanto riguarda il trasporto merci, potrebbe produrre una situazione interna al gruppo Ferrovie dello Stato, oltre che nel rapporto tra il gruppo FS e il Paese, che, a nostro avviso, sarebbe utile che la Commissione prendesse attentamente in considerazione.

*PELLECCHIA.* Vorrei aggiungere, innanzitutto, che si sta procedendo ad una desertificazione del territorio, con la chiusura degli impianti e con il taglio dei treni. La crisi impone già, di per sé, che molte persone debbano andarsi a cercare il lavoro altrove, per cui difficilmente si sposteranno con il loro nucleo familiare, mentre ci sarà una ripresa del pendolarismo di lunga tratta: bene, proprio in questo momento, però, noi togliamo servizi.

Per quanto riguarda poi il trasporto merci, è stato detto che ci sarà una sessione specifica di lavoro, ma anche in questo caso occorre richiamare il fenomeno della desertificazione del territorio, oltre al fatto che, prima o poi, la crisi finirà: tuttavia, se nel momento in cui ci sarà la ripresa le infrastrutture e le imprese ferroviarie non saranno pronte, i problemi si amplificheranno.

In ultimo, anche se questa non è la Commissione competente, a meno di una nostra distrazione, il disegno di legge sul federalismo fiscale non affronta il tema del servizio universale, quindi probabilmente sarebbe opportuno fare una riflessione su questo punto. Inoltre, i colleghi hanno fatto riferimento alla cosiddetta ferrovia a due velocità, ma occorre fare attenzione a non interpretare questa problematica solo nel senso di una differenza Sud-Nord, perché se pensiamo all'Emilia Romagna alcune ricadute delle scelte di RFI o della compagnia di trasporto si possono verificare per esempio sulla linea Ravenna-Castelbolognese-Bologna, oppure in Veneto sulla Rovigo-Chioggia, ma potrei continuare con altri esempi.

CUFFARO (*UDC-SVP-Aut*). Dopo aver ascoltato con grande interesse le vostre considerazioni, mi preme farvi una domanda, interpretando le richieste di molte persone, riguardo alla vicenda del macchinista unico che suscita grande interesse. Ho notato che la posizione più resistente in tal senso è quella dell'Or.S.A., pertanto vorrei chiedere di darci maggiori informazioni, perché vorremmo capire esattamente tale problema anche per spiegarlo alle persone che ce lo chiedono.

ROMEO. So che l'amministratore delegato nella precedente audizione ne ha parlato.

PRESIDENTE. Ha detto che non rinuncia alla prospettiva del macchinista unico.

ROMEO. Nessuno di noi lo fa.

PRESIDENTE. D'altro canto, l'ingegner Moretti ha sempre detto in audizione presso l'Ufficio di Presidenza della Commissione che il livello di automazione e di incidentalità delle nostre ferrovie è tra i più avanzati, perché le Ferrovie dello Stato hanno investito cospicue risorse nell'automazione e nelle tecnologie dei sistemi di controllo.

CUFFARO (*UDC-SVP-Aut*). In Sicilia però non ce ne siamo accorti.

ROMEO. Quanto ha appena detto il Presidente è verissimo persino per la Sicilia, perché in quella Regione la maggior parte delle linee, soprattutto sulla dorsale, sono dotate del Sistema di comando e controllo (SCC) e di sistema supporto alla condotta (SSC). Vorrei poi rilevare che la resistenza non appartiene solo all'Or.S.A., ma a tutto il movimento sindacale, magari con diverse sensibilità. Tale vicenda origina nel 2001,

quando è stato varato il progetto VACMA (*Veille automatique control par mantein d'appui*), una tecnologia che noi lavoratori consideravamo assolutamente inadeguata per garantire i livelli di sicurezza delle persone che trasportiamo e di noi stessi, come è stato certificato da uno studio dell'università di Tor Vergata, da 30 pronunciamenti delle ASL e da un pronunciamento della Conferenza Stato-Regioni. Pertanto, il famoso sistema VACMA non offriva garanzie.

CUFFARO (*UDC-SVP-Aut*). Il progetto VACMA è ancora in piedi?

ROMEO. No, ora è terminato. Nel Prospetto informativo della rete (PIR) del 2004 le Ferrovie dello Stato prevedevano che il VACMA fosse sufficiente per viaggiare con il macchinista SOLO, ma noi non lo consideravamo giusto, né possibile, quindi abbiamo intrapreso una battaglia per alzare i livelli di sicurezza della linea su tutta la rete ferroviaria e, grazie ai cospicui investimenti che lo Stato ha previsto, ora abbiamo l'SCC, l'SCMT (Sistema di controllo della marcia del treno) e il GSM-R, per cui sicuramente disponiamo di condizioni di sicurezza più che buone.

CUFFARO (*UDC-SVP-Aut*). Cosa succede se il macchinista unico sta male, il treno si ferma da solo?

ROMEO. Questo è oggetto di discussione con le Ferrovie che al momento non hanno dato risposte soddisfacenti sulla questione del soccorso al macchinista e dei passeggeri, tanto più che considerando l'orografia dell'Italia non è una questione da poco. In condizioni di sicurezza così alte non c'è nessuna pregiudiziale sulla vicenda del macchinista unico; la questione del soccorso al macchinista in caso di malore, quindi, è aperta. Chiediamo risposte convincenti sulla sicurezza e soluzioni di equilibrio, anche per quanto attiene all'aumento della produttività.

CUFFARO (*UDC-SVP-Aut*). Quindi anche voi siete contrari.

ZANETTA (*PdL*). Nell'audizione con l'ingegner Moretti ho sollevato la questione del servizio universale, che oggi è oggetto principe della vostra riflessione; inoltre, si suggerisce di inserire tale problematica all'interno dell'*iter* del federalismo fiscale. Ritengo che dobbiamo assolutamente interrogarci e capire se il servizio universale, soprattutto sulla lunga percorrenza, deve essere garantito, perché è indubbio che determinati treni non possono essere accessibili a tutti. Oggi avete posto con forza questo problema che, peraltro, era già all'attenzione della nostra Commissione.

Vorrei poi avere chiarimenti in merito agli obblighi di manutenzione previsti dal contratto di servizio, perché tale problema esiste, visto che c'è anche chi fa servizi esterni. In particolare, mi interessa sapere come viene effettuata la manutenzione da parte vostra e degli interni e quali sono i limiti connessi a tale attività, che per me rappresentano una novità.

VIMERCATI (PD). Per quanto riguarda il trasporto ferroviario regionale, l'ingegnere Moretti ci ha comunicato che sono in corso trattative con le regioni Lombardia ed Emilia, ma credo non solo con queste, per la creazione di società miste per gestire il trasporto regionale, quindi mi interessava conoscere la posizione dei sindacati su questo tema.

In secondo luogo, mi richiamo anch'io alla diagnosi allarmata sul servizio universale fatta da parte del *management* delle Ferrovie dello Stato, diagnosi in base alla quale solo una parte molto piccola del nostro sistema di trasporto ferroviario reggerebbe sul mercato, quindi gran parte del servizio universale finirebbe, per usare l'espressione usata per Alitalia, in una sorta di *bad company*. Voi sareste contrari o meno all'ipotesi di una distinzione in due unità o società? Ritengo che la questione sia molto delicata e aperta, pertanto vorremmo capire la vostra opinione.

Inoltre, questo tema naturalmente incrocia la questione del federalismo fiscale. Al riguardo, il Partito Democratico ha presentato degli emendamenti per inserire il tema del trasporto all'interno del federalismo; tuttavia, tali proposte sono state bocciate, pertanto le ripresenteremo in sede di esame del provvedimento alla Camera. Credo sia importante che i sindacati esprimano una loro posizione per far comprendere che si tratta, per l'appunto, di un servizio che incrocia i diritti di mobilità di tutto il Paese e non si può immaginare che tali diritti abbiano una gradazione diversa a seconda della geografia del nostro Paese.

Circa la terza domanda che sto per formulare abbiamo chiesto invano delle risposte anche al Governo. Ne abbiamo ricevute da parte dell'ingegner Moretti, ma vorrei conoscere la posizione del sindacato, se ne ha una.

Abbiamo presentato delle interrogazioni sulla questione della sicurezza sui treni ad alta velocità in relazione alle vicende verificatesi nell'area milanese, senza coinvolgimento di passeggeri, e a Napoli con il coinvolgimento di passeggeri. Pur se l'ingegner Moretti ha voluto tranquillizzarci sul fatto che i nostri sistemi sono assolutamente idonei e che i passeggeri non corrono pericoli, vorremmo capire se il sindacato condivide o meno l'opinione della direzione di Ferrovie dello Stato e se vi sono questioni che meritano di essere poste all'attenzione del Parlamento, poiché ovviamente il tema della sicurezza è centrale.

BORNACIN (PdL). Vorrei rivolgere due brevi domande, la prima delle quali relativa alla manutenzione. Una volta le Ferrovie avevano dislocati in giro per l'Italia una serie di officine e centri di manutenzione. Ricordo che ve n'era una a Ventimiglia molto bella in cui i francesi avevano fatto riparare delle loro vetture. Un giorno arrivò una lettera di apprezzamento da parte dei francesi e il giorno dopo l'officina chiuse. Alcune officine, alcuni centri sono stati già chiusi, altri si stanno apprestando a chiudere o chiuderanno; vorrei sapere qual è la posizione del sindacato al riguardo. Ritenete utile la chiusura di tale centri, oppure no?

A proposito poi di trasporto universale e di trasporto regionale, il problema è sempre e comunque legato ai costi che naturalmente sono soste-

nuti dai finanziamenti dello Stato, ma molto spesso devono essere pagati dai cittadini che usufruiscono del servizio.

Personalmente, utilizzo spesso il treno, anche nelle tratte regionali, ma non ho mai avuto il piacere di poter esibire il mio tesserino di parlamentare. I viaggiatori prendono i treni come se entrassero e uscissero da casa propria. Ricordo che con l'ATAC fu avviato un progetto, in collaborazione con la Motorizzazione, per evitare che i cosiddetti portoghesi a Roma utilizzassero gli autobus sprovvisti di biglietto ed il direttore mi sosteneva affermando che seppure avessimo recuperato soltanto il due per cento di ciò che si riteneva perso, sarebbero stati soldi. Si tratta di una scelta aziendale? Da cosa dipende il fatto che, soprattutto sul trasporto regionale, non vi è alcun tipo di controllo?

L'azienda mi ha risposto che i controlli vengono eseguiti all'interno delle stazioni, ma non mi è mai capitato neanche lì di trovare qualcuno che mi chiedesse di esibire il biglietto. Voglio capire se è una scelta aziendale, del trasporto regionale o se dipende da qualcos'altro. È vero, infatti, che esiste un problema di costi, ma se non si recuperano alla fonte, se non si recupera ciò che si deve pagare per usufruire del servizio, credo che sarà davvero difficile uscire da questo circolo vizioso.

*PELLECCHIA.* Desidero precisare che l'ipotesi di suddividere la parte redditizia da quella non remunerativa, di prendere il meglio e lasciare allo Stato, e quindi alla collettività, i debiti sicuramente non ci trova d'accordo anche perché i temi «servizio universale» e «diritti della cittadinanza» non possono essere lasciati in gestione ad una azienda, soprattutto quando questa azienda, pur essendo una società per azioni, è ad intero capitale pubblico. Quindi al riguardo questa è la nostra posizione.

Per quanto concerne il tema delle società, da tempo stiamo tentando di conseguire con il Ministero dei trasporti un obiettivo condiviso da tutti a parole ma che nei comportamenti concludenti si fa sempre fatica a portare a sintesi: un contratto collettivo della mobilità.

Il settore della mobilità è molto esposto alla liberalizzazione, che non vediamo negativamente se arriva nell'ambito di regole già predisposte. Chiaramente nel momento in cui si riuscirà a trovare un punto di condivisione e quindi a realizzare un contratto della mobilità anche altri ragionamenti che riguardano le società miste potranno essere approcciati diversamente. Si tratterà di capire se l'obiettivo di tali operazioni è il miglioramento effettivo del servizio, o una ricerca di risparmi utilizzando il solito metodo di farlo pagare poi ai lavoratori, creando situazioni tali per cui a parità di condizioni di lavoro abbiamo lavoratori con trattamenti normativi e retributivi diversi. In questo ambito, dove il tema fondamentale è anche quello della sicurezza, soprattutto della sicurezza dei cittadini che si trasportano, le regole – soprattutto quelle che riguardano le condizioni di lavoro – diventano fondamentali.

Per quanto riguarda il tema dell'evasione, stiamo cercando di sollecitare le Ferrovie a non abbandonare treni e impianti. Come è stato giustamente sottolineato, esistono delle linee in cui effettivamente è possibile

viaggiare sprovvisti di biglietto. Qualcuno certamente vi avrà pure comunicato che la dotazione organica delle Ferrovie è scesa a circa 83.000 unità. È evidente che a fronte di una diminuzione del personale e di una produzione che rimane inalterata risulteranno dei servizi commerciali scoperti. Quelli tesi a verificare il possesso dei titoli di viaggio sono tra i più evidenti.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma a me pare che questo automatismo non esista affatto, perché per esempio nella stazione ferroviaria della zona in cui abito, in cui in passato vi erano tre dipendenti, adesso è tutto automatico e funziona benissimo.

PELLECCHIA. Non ho detto questo. Mi riferivo all'intervento del senatore Bornacin, il quale diceva che si viaggia su un treno e non c'è chi controlla se chi accede a quel treno ha il biglietto oppure no.

PRESIDENTE. Qual è invece la vostra opinione sulle officine di manutenzione?

PELLECCHIA. Insieme a Ferrovie già da settembre stiamo tentando di raggiungere un accordo che prevede una serie di innovazioni di processo tendenti a rendere le officine più competitive. Purtroppo vi è una strategia di relazioni industriali che tende a mettere nel pacchetto una serie di elementi considerati di priorità per FS, quindi non siamo ancora riusciti a chiudere quell'accordo che, lo ripeto, prevede delle innovazioni di processo e quindi anche dei risparmi in termini di organizzazione del lavoro.

La nostra posizione è sempre la stessa. Dal momento che in queste officine si effettuano interventi di manutenzione che riguardano il *comfort*, ma anche la sicurezza (mi riferisco, per esempio, alle porte in relazione alle quali sapete cosa si è verificato, agli impianti frenanti e a tutti gli strumenti che garantiscono la sicurezza), noi riteniamo che non ci si possa affidare a soggetti che non hanno la conoscenza necessaria per effettuare questi interventi. Quindi, proprio per questo motivo, diamo la nostra disponibilità a migliorare i processi, ma per mantenere quelle attività all'interno del gruppo.

OTTONELLI. Signor Presidente, per quanto riguarda la questione delle società regionali, potrei dire che non esiste una pregiudiziale in senso contrario: il problema è capire a cosa esse servano. Occorre cioè chiarire se siano lo strumento per aggirare la trattativa che abbiamo aperto sul contratto unico della mobilità o il sistema delle gare; oppure, ancora, se esse possano assicurare maggiore efficienza. È necessario capire, inoltre, come il concetto di concorrenza e di mercato – che si vuole introdurre in tutto il mondo del lavoro, mettendo in competizione un contratto con l'altro – possa sposarsi con l'idea di mettere insieme soggetti che, da un punto di vista imprenditoriale, dovrebbero essere in competizione.



La questione delle società regionali lascia quindi molti punti interrogativi. Apro qui una parentesi per dire – e non per polemica – che certe notizie, che prima si apprendevano solo da «Il Sole-24ore», ormai si leggono anche sul «Corriere della Sera».

Vorrei fare, infine, un'ultima notazione: il problema delle società regionali si pone, innanzitutto, nei confronti di quelle Regioni già dotate di proprie aziende di trasporto anche ferroviario e che tendenzialmente non sono considerate povere nel nostro panorama. Anche in questo caso, però, bisogna chiarire la logica per cui si devono andare a costituire questi strumenti industriali, a chi servono e per quali obiettivi: infatti, se sono sicuramente condivisibili nel caso in cui siano finalizzati a migliorare la condizione dei trasporti in Lombardia o in Emilia Romagna, ci interroghiamo invece su cosa può succedere in Regioni come Veneto, Puglia, Marche o Lazio.

Sulla questione della *bad company*, almeno per quanto ne sappiamo, non possiamo francamente condividere l'impostazione che prevede due *business unities*, una che fa affari e l'altra che assume le passività (che sappiamo legate alle contribuzioni da Stato): è solo un modo per dire che, mentre su alcuni comparti si investe e si fa *business*, sugli altri si investe solo se arrivano risorse, altrimenti si lasciano non gestiti. È un'impostazione che concettualmente non ci appartiene e che non possiamo condividere, se posta in questi termini; se essa è finalizzata, invece, ad esplorare condizioni di mercato diverse e condizioni di bilancio più trasparenti, potremmo essere favorevoli, sempre però in una logica di mantenimento e sviluppo del servizio e non di abbandono di tutto ciò che è causa di perdite.

Vorrei soffermarmi poi sulle questioni della manutenzione e della sicurezza, che sono in qualche modo intrecciate: sappiamo che esiste un rapporto a volte anomalo tra l'attività di manutenzione – soprattutto dei rotabili – che si svolge all'interno dell'azienda e quella affidata, invece, alle imprese private. Non sempre questo rapporto dal nostro punto di vista è economicamente valido, nel senso cioè che non sempre sono giustificate sotto un profilo economico le lavorazioni svolte all'esterno del gruppo Ferrovie dello Stato. Credo che da questo non si possa però arrivare a porre una questione in termini di sicurezza assoluta del servizio, non possiamo sostenerlo. Ci sono sicuramente problemi nella manutenzione: le *toilette* che non funzionano; qualche treno che forse cammina con troppe porte chiuse; qualche ritardo nei ricambi e negli interventi di manutenzione che, ad esempio, vengono dilatati rispetto ai normali *standard*, a seconda del tipo di materiali (parliamo anche di 50.000 chilometri), e questo può creare forse qualche difficoltà, ma sono difficoltà che vediamo riflesse più nella qualità del servizio offerto che non in una sicurezza intrinseca dello stesso.

Rimane invece assolutamente da indagare, dal nostro punto di vista, il rapporto con le imprese private rispetto alle attività fornite dall'esterno: non sono pochi i casi in cui ciò crea disservizi e problemi, e spesso la qualità delle lavorazioni eseguite si ripercuote negativamente su tutto il

servizio. Si tratta comunque di un tema che, come sindacato, non riusciamo ad aggredire e a risolvere in via definitiva nel rapporto con le imprese.

Un'ultima battuta, infine, sulla questione dell'evasione ed elusione tariffaria. Credo di poter sostenere che la scelta della presenza a bordo del solo capotreno – spostato da attività di assistenza e commerciali ad attività di per lo più di sicurezza, a fianco del macchinista in cabina – abbia risposto dapprima all'esigenza che l'azienda in un certo momento ha avuto di concentrarsi maggiormente sulla sicurezza, anche se con un occhio particolarmente attento ai conti. In verità, non abbiamo elementi – perché non abbiamo accesso ai dati contabili – per poter dire se l'azienda ha avuto meno costi eliminando il capo servizio-treno con funzioni di controllore a bordo del treno, rispetto al danno derivante invece dalla mancata tariffazione e dal mancato controllo delle tariffe. In verità ciò che è mancato nel sistema, che di per sé potrebbe anche funzionare, è l'attenzione a terra, prima e dopo il viaggio, con un controllo a campione capillare. Le imprese di trasporto su gomma infatti (le ex municipalizzate) hanno realizzato significativi recuperi da un punto di vista tariffario, non già rimettendo il bigliettaio a bordo dei pullman, ma con i controlli eseguiti a campione sui viaggiatori, prima e dopo il viaggio, eliminando la sensazione dell'impunità totale. È questo il tipo di servizio che non è stato organizzato e che è venuto meno per il trasporto ferroviario. Ci chiediamo se ciò sia dovuto a ragioni di natura economica (qualcuno ha parlato di un *deficit* di 2 miliardi di euro due anni fa, oggi quasi completamente risanato): non sappiamo dare una risposta al riguardo.

**ROCCHI.** Volevo aggiungere soltanto, con riferimento alle manutenzioni rotabili (officine La Spezia o altri impianti), che quello che stiamo segnalando oggi potrebbe tradursi in una riduzione nel 2009 da parte di Trenitalia di 20-25 milioni di treni-chilometro: i dati sono comunque indicati nella documentazione che vi abbiamo consegnato. Questo quantitativo corrisponde a circa il 10 per cento dei treni-chilometro complessivi prodotti ogni anno da Trenitalia sui tre segmenti di attività: merci, passeggeri e trasporto regionale.

Innanzitutto c'è un problema di tempi: in queste ore e in questi giorni Trenitalia e il gruppo Ferrovie dello Stato stanno predisponendo dei *budget* di attività per il 2009, che fotograferanno gli effetti del quadro finanziario che oggi abbiamo descritto. Quindi, nel caso in cui fosse confermata l'ipotesi che abbiamo indicato, è evidente che ciò comporterebbe un minor fabbisogno manutentivo: in proposito, come ha accennato prima il collega di Or.S.A. Ferrovie, la scorsa settimana Trenitalia ha presentato alcuni primi orientamenti sulla dislocazione del reticolo degli impianti di manutenzione. Quello che voglio segnalare, in sintesi, è che siamo di fronte ad un'ipotesi nella quale potrebbero verificarsi le condizioni per un sensibile taglio della produzione di Trenitalia e, di conseguenza, delle stesse attività di manutenzione.

In secondo luogo, passando alla manutenzione delle infrastrutture, dopo aver fatto riferimento ai materiali rotabili, nel precedente intervento ho detto che per ora ci hanno accennato al fatto che nel corso di quest'anno 7.000 degli attuali 16.000 chilometri di infrastruttura ferroviaria nazionale potrebbero essere sottoposti ad un regime manutentivo e di esercizio più economico di quello attuale. Oggi non siamo in grado di dire come e in che misura, probabilmente lo sapremo tra qualche settimana perché stiamo tentando di affrontare anche questo argomento nel rapporto con FS. Nel corso di quest'audizione mi sembra tuttavia utile sollecitare la vostra attenzione sugli sviluppi di questo aspetto.

In terzo luogo, quanto alle ipotesi su società regionali o *bad company*, sappiamo soltanto quello che riusciamo ad estrapolare dagli organi d'informazione, contraddizioni comprese.

PRESIDENTE. Per la verità l'ingegner Moretti non ha parlato di *bad company*.

FILIPPI Marco (PD). Neanche su richiesta esplicita.

ROCCHI. Neanche con noi, lo abbiamo appreso dal supplemento economico del «Corriere della Sera». In generale, guardiamo con grandissima preoccupazione tutti i processi riorganizzativi o societari che dovessero determinare il superamento dell'attuale unitarietà del gruppo FS. Inoltre, occorrerà valutare con attenzione la questione inerente le società regionali, fermo restando che il vero problema non concerne l'assetto o la composizione societaria, ma le risorse, perché si potrebbe anche innescare un meccanismo in base al quale le Regioni che hanno l'intenzione di realizzare determinate operazioni potrebbero garantire condizioni di servizio assai migliori di quelle di altre Regioni, quindi potrebbe venirsi a creare una divaricazione, ma su quello si può ragionare. L'idea più generale di un assetto che preveda una società buona e una cattiva francamente ci sembra contrario alla missione stessa di una compagnia ferroviaria che potremmo chiamare di bandiera.

CICOLANI (PdL). Non scherziamo; è una tragedia. Se procediamo con questa cultura andiamo contro un muro a 300 chilometri all'ora.

ROCCHI. Ho volutamente utilizzato una definizione che evocasse l'Alitalia, perché probabilmente uno dei limiti della storia della compagnia aerea di bandiera è che da un certo punto, molto prima che si determinasse la condizione di questi ultimi mesi, la missione di quell'impresa si era esaurita. Non sto mettendo in discussione niente. Per quanto riguarda i tempi, nei prossimi giorni le società del gruppo FS predisporranno il *budget* di attività 2009.

ROMEO. In precedenza ci era stato chiesto il nostro punto di vista sullo spezzamento dei treni, ricordando che in un periodo sufficientemente

breve si sono verificati tre episodi (due a Milano e uno sulla linea Roma-Napoli) che non hanno avuto la stessa origine.

PRESIDENTE. L'amministratore delegato ci ha relazionato ampiamente su questo tema.

ROMEO. Allora posso interrompermi, però mi è stata fatta una domanda.

PRESIDENTE. Il collega voleva conoscere anche la vostra opinione, ma l'ingegner Moretti su questo è stato molto preciso.

ROMEO. Se ha detto questo è ampiamente condivisibile. Peccato che sulla vicenda di Milano sono state poste in essere soluzioni tecnologiche volte ad evitare che avvenisse quello che poi è stato il disservizio, cioè che una parte del treno ha frenato mentre l'altra tirava e ciò poteva accadere anche in una stazione di testa e non necessariamente a treno vuoto, comunque sono arrivate soluzioni tecnologiche. Sul caso di Anagni neanche l'azienda ha delle risposte; noi ovviamente ne abbiamo ancora meno, però abbiamo chiesto che fossero sottoposti a verifica ad ultrasuoni tutti i ganci dei treni, perché sulla base della nostra esperienza ci ha lasciato perplessi la teoria secondo la quale c'era stata una frenata in coda mentre il treno tirava. Secondo il nostro punto di vista il treno non si doveva strappare.

PRESIDENTE. Siccome le questioni inerenti la sicurezza sono molto delicate, devo rilevare che l'ingegner Moretti è stato molto più preciso, documentato e puntuale nel dire che sono già stati presi provvedimenti disciplinari nei confronti di persone che hanno sbagliato; inoltre ha riferito di un'indagine della procura che secondo lui aveva fatto chiarezza.

ROMEO. Sull'ultimo caso non c'è stato nessun provvedimento disciplinare.

PRESIDENTE. Sull'ultimo caso l'ingegner Moretti ha detto che la procura sta indagando e siamo a conoscenza di un verbale della polizia giudiziaria che ha già fatto delle rilevazioni. Intendo riferire nella maniera più oggettiva possibile e, poiché la procura ha deciso di intervenire, ci limitiamo alle sue affermazioni

FILIPPI Marco (PD). Mi interessava molto questo aspetto perché è una delle questioni che ho posto all'ingegner Moretti quando è stato audito in questa sede. Sulla questione sicurezza è stato molto determinato e quindi mi interessava capire le vostre posizioni. In particolare, ha chiaramente distinto i problemi relativi alla vicenda di Milano dall'ultimo caso di Anagni: sul caso di Milano ha parlato espressamente di errore umano, con una sentenza del tribunale che sostanzialmente assevera quest'ipotesi;

per quanto riguarda l'ultimo episodio, ha parlato espressamente di sabotaggio, come risulta anche dal verbale firmato da personale viaggiante e da viaggiatori, quindi mi interessava particolarmente la vostra valutazione.

PRESIDENTE. Comunque sul secondo caso ha parlato di un'indagine della procura, quindi credo sia il caso di aspettarne la conclusione.

CICOLANI (*PdL*). Condivido l'opinione del collega Filippi circa la delicatezza di questo tema, ma se nel corso dell'audizione odierna ci occupassimo di questo, anche se credo che gli amici dell'Or.S.A. siano sensibili a tale argomento, verrebbero messi in secondo piano altri elementi fondamentali dell'audizione. Su questo aspetto siamo assolutamente sintonizzati, senatore Filippi, quindi sottoscrivo quello che lei ha detto.

Rivolgendomi ai rappresentanti del sindacato, vorrei ora esternare alcuni dei miei timori. Sono stato relatore sui provvedimenti relativi ad Alitalia, non soltanto dell'ultimo provvedimento ma più volte, ed evocare quel problema – non lo voglio strumentalizzare – mi fa pensare ad un aspetto che vedo presente nel tema Trenitalia e *holding*, in generale: il tema delle liberalizzazioni.

Non possiamo negare che negli ultimi anni vi sia stato un efficientamento del sistema ferroviario (non mi riferisco alla gestione Moretti, Catania o precedenti, parlo in termini generali), ma questo si fa soltanto attraverso un dialogo, non con azioni unilaterali. Di questo quindi va dato atto.

Oggi ci accingiamo ad affrontare il delicato tasto della liberalizzazione del trasporto passeggeri, prima ancora che merci, verso il quale stiamo procedendo. E se non vogliamo prenderci in giro, dobbiamo ammettere che il tema del trasporto regionale affidato a società, piuttosto che alle Regioni, è semplicemente legato alla necessità di condividere le perdite, di condividere un problema.

Secondo me, dobbiamo batterci insieme per fare in modo che le Ferrovie dello Stato non siano più deboli di quelle delle altre compagnie europee e agire insieme, dalla stessa parte, per far sì che le tariffe del trasporto pubblico locale siano adeguate al punto da non indebolire la risorsa nazionale che abbiamo.

In secondo luogo, non bisogna trascurare che il tema dell'efficientamento in un sistema di relazioni internazionali non è qualcosa che vede il sindacato da una parte e la politica dall'altra: agiamo tutti con regole che in qualche modo ci vengono imposte dal comune sistema europeo che entrambi evochiamo, che tutti evochiamo. Per cui dobbiamo ragionare all'interno di quelle regole.

Non ci ostiniamo allora a condurre battaglie di retroguardia fino al limite quando si ragiona di separazione contabile, che poi non sarà soltanto contabile ma, di fatto, tra Trenitalia e rete, perché questo accadrà, che noi lo vogliamo o no. È nell'ordine naturale dei processi. Potrà riguardare soltanto l'alta velocità, soltanto le reti d'interesse nazionale, meno il

trasporto pubblico locale, ma difficilmente andremo al di fuori di questo modello, secondo me.

A mio avviso, dovremmo focalizzare la nostra attenzione sulla tutela generale dei lavoratori del settore al fine di organizzarli in modo da renderli competitivi con gli altri concorrenti europei. Dovremmo puntare, ad esempio, a favorire il servizio universale in termini tariffari e in termini di rapporti del contratto di servizio. Questi credo siano i punti su cui sia necessario battere se non vogliamo che Trenitalia replichi *tout court* l'esperienza Alitalia.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il valido apporto. Non appena terminato il giro di consultazioni vi renderemo note le nostre conclusioni che – confidiamo – confluiranno in un documento unitario che possa offrire utili spunti di indirizzo all'azione di Ferrovie dello Stato nel settore dei trasporti.

**Audizione delle organizzazioni sindacali ASSTRA Associazione trasporti, CONFSE-  
SERVIZI Confederazione nazionale dei servizi e ANAV Associazione nazionale autotras-  
porto viaggiatori**

PRESIDENTE. I nostri lavori proseguono con l'audizione di rappresentanti di ASSTRA-Confservizi e ANAV.

Come già ricordato prima, sono oggi presenti il dottor Marcello Panettoni, presidente di ASSTRA, accompagnato dalla dottoressa Alessia Nicotera, e il dottor Giuseppe Francesco Vinella, presidente di ANAV, accompagnato dal dottor Francesco Fortunato.

Rispondendo ad una vostra sollecitazione, abbiamo ritenuto doveroso convocarvi nell'ambito dell'indagine conoscitiva in titolo. Da parte vostra è stato richiesto di poter intervenire per chiarire la vostra posizione in ordine alle questioni del trasporto ferroviario, ai servizi di trasporto e di collegamento del trasporto pubblico.

Cedo quindi immediatamente la parola al dottor Panettoni.

PANETTONI. Innanzitutto, rivolgo un saluto ed un vivo ringraziamento per la possibilità offertaci di poter intervenire in questa sede.

Sono presidente di ASSTRA, un'associazione che raccoglie circa 200 aziende di trasporto pubblico locale, oltre ad un numero abbastanza cospicuo di operatori privati, cioè anche aziende.

PRESIDENTE. Per trasporto pubblico intende trasporto pubblico di persone, municipalizzato?

PANETTONI. Intendo le ex municipalizzate, le ferrovie locali, oltre ad un numero importante di aziende private poiché ad ASSTRA sono associati anche grandi gruppi stranieri come Transdev ed Arriva. È dunque un'associazione che raccoglie, in termini numerici e percentuali, circa l'85

per cento del trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano e circa 95.000 addetti, sui 116.000 complessivi del settore.

PRESIDENTE. Mi sembra voi aderiate a Confservizi. Quindi siete più sul versante pubblico?

PANETTONI. In prevalenza, sì.

PRESIDENTE. È un tema di grandissima attualità.

PANETTONI. Assolutamente sì, Presidente.

Nell'opuscolo che consegnerò alla Commissione, come noterete, abbiamo cercato di rappresentare – per quanto ci è stato possibile – sia i dati, sia le dimensioni del settore in termini di «settore trasporto», inteso in senso lato, e settore del «trasporto pubblico locale», inteso in senso specifico.

Il trasporto pubblico locale, ad esempio, rappresenta circa il 15 per cento del volume delle attività relative al trasporto di sole merci nazionali e locali. Lei, signor Presidente, ha detto che parliamo di ferrovie, ma noi parliamo anche di altro perché come potete vedere nel grafico illustrato a pagina 3 del nostro documento, mentre il trasporto ferroviario rappresenta il 10 per cento del totale del trasporto nazionale, il trasporto pubblico locale rappresenta invece l'88,4 per cento. Se volessi fornire una cifra in valore assoluto, il trasporto pubblico locale sposta quotidianamente circa 15 milioni di persone, mentre il trasporto ferroviario nazionale locale ne sposta 1.500.000. Il rapporto è cioè di uno a 10. Questo per dire che il nostro settore è molto frantumato, in termini di organizzazione aziendale, ma in termini di prodotto aggregato ha una dimensione di assoluto rilievo.

Cercherò di essere sintetico e quindi per molti aspetti rinverò alla documentazione che abbiamo consegnato alla Commissione.

Per quanto riguarda il quadro normativo nazionale locale, tutto è cominciato nel 1997 con il decreto legislativo n. 422 di riforma del settore e le trasformazioni e contraddizioni che ne sono seguite. Un suo conterraneo, Carlo Burlando, quando era ministro, in attuazione dell'articolo 4, comma 4, lettera c), della legge n. 59, cosiddetta Bassanini, predispose la prima riforma del trasporto pubblico locale che ancora oggi rappresenta il corpo legislativo sostanziale di riferimento dell'attività di settore per quanto riguarda il famoso articolo 18, cioè le modalità di affidamento del servizio gara *in house* (affidamento diretto). Tale articolo fu più volte rimaneggiato e contraddetto nel processo di riforma ma, oltre questo cuore del problema, vi era una serie di indicazioni circa l'intermodalità, l'integrazione tra i vari vettori, tra le varie modalità di trasporto e il trasferimento al tempo in termini amministrativi – perché la legge n. 59 operava a Costituzione invariata – di tutte le competenze in capo alle Regioni per quanto riguarda la programmazione e così via. Di qui siamo partiti, in una fase relativamente recente, con tutte le contraddizioni cui facevo riferimento. Il processo di riforma è stato molto tribolato e difficile, per ragioni

sia di carattere normativo che di carattere economico-finanziario. Dalla relazione che vi abbiamo consegnato (pagine 6 e 7) risulta, peraltro, che la riforma non ha sviluppato tutti gli aspetti positivi che poteva produrre, ad avviso di chi operò al tempo, nonché delle aziende che rappresentiamo. Innanzitutto, in Italia c'è stata incertezza sul processo e sulla direzione di marcia, a differenza di quanto è accaduto in altri Paesi europei (Francia, Germania, Inghilterra, Svezia, Olanda e così via), nei quali laddove si è verificata una situazione di questo tipo non solo si è passati dalla gestione diretta alle gare, in un periodo di tempo relativamente lungo, talvolta anche di quindici-vent'anni, ma il percorso è stato costante. La nostra legislazione nazionale, invece, ha cambiato continuamente direzione, con un disorientamento di non poco conto sull'obiettivo da raggiungere e le modalità da utilizzare.

Uno degli aspetti più importanti, però, è che la situazione finanziaria ha bloccato un'autentica competizione, anche quando si è fatto ricorso alle gare. Un mercato è appetibile quando è contendibile, quando c'è profittabilità: se questo non si verifica, diventa sicuramente difficile che più concorrenti si presentino. Non è un caso allora che, di fronte ad una crisi finanziaria sempre più stringente, gran parte delle gare sia stata vinta dall'azienda che già prestava il servizio. Ciò, se si vuole, è da imputare ad una sorta di stato di necessità: molto spesso il regolatore era lo stesso azionista che chiedeva alla propria azienda di fare comunque l'offerta, per non lasciare i cittadini senza servizio: e allora – *bon gré mal gré* – si è stati costretti molto spesso a fare offerte in situazioni di difficoltà.

Nella nostra relazione abbiamo indicato anche i processi economici reali e finanziari che si sono determinati nel corso di questi dodici anni, a far data dall'approvazione del decreto legislativo n. 422 del 1997: in questo periodo (sono dati ISTAT FOI) l'inflazione reale è stata di oltre il 34 per cento, mentre l'adeguamento dei contratti di servizio è stato estremamente limitato, cioè sono state molto limitate le risorse aggiuntive che le Regioni hanno destinato al settore. Le maggiori risorse sono andate a coprire con difficoltà i maggiori servizi che in questo periodo abbiamo dovuto assicurare: cioè, quel 10 per cento di risorse in più che, messe a disposizione dalle Regioni, sono diventate molto spesso maggiori percorrenze e maggiori servizi che abbiamo dovuto assicurare. Quindi il 34 per cento iniziale, sia pur depurato di un 10 per cento circa di maggiori risorse, si è tradotto in parte in efficientamento, in parte in difficoltà di bilancio e, magari, in ricapitalizzazioni da parte di enti locali quando le aziende avevano difficoltà a far quadrare, ai sensi del codice civile, l'equilibrio tra perdite e svalutazione di capitale.

PRESIDENTE. Dottor Panettoni, scusi se la interrompo, ma il quadro è chiaro e lei ci conferma quanto già sapevamo. La inviterei quindi a concentrarsi di più sulle criticità.



CICOLANI (*PdL*). In realtà siamo stati molto meno bravi dei colleghi della Sanità, che sono riusciti negli ultimi anni ad incrementare del 50 per cento le risorse.

FILIPPI Marco (*PD*). Purtroppo ora non c'è tempo, ma il problema è proprio capire che fine abbia fatto il Fondo nazionale trasporti e quali sono state le misure di compensazione per le Regioni rispetto al mancato adeguamento dei trasferimenti.

PANETTONI. Un mio vecchio collega – e gioco un po' con il mio stesso cognome – diceva che un briciolo della sanità è un panettone per il trasporto. Mi auguro davvero che da un'audizione come quella odierna possa venire al nostro settore e al nostro servizio almeno un briciolo di quanto spetta alla sanità, perché non è solo un problema delle aziende, ma anche del servizio che dobbiamo rendere ai cittadini.

CICOLANI (*PdL*). Ma nel settore della sanità pare ci sia la più grande *lobby* di questo Paese, mentre voi siete piuttosto scarsi.

PANETTONI. Noi siamo scarsi per il fatto che le preoccupazioni per la salute sono purtroppo molto più grandi di qualunque altra. In ogni caso, la situazione è quella che vi abbiamo descritto.

Per quanto riguarda poi le proposte (pagine 10, 11 e 12 della relazione), vorremmo innanzitutto che si potesse sviluppare in maniera organica e non episodica – come troppo spesso lamentiamo sia accaduto – una rivisitazione critica del decreto legislativo n. 422 del 1997, in particolare su come era, su come poi è stato in parte trasformato con interventi *spot* e su come invece avrebbe bisogno di essere definitivamente sistematizzato. Non è privo di significato il fatto che, nella precedente legislatura, avessimo avviato con il Governo, con tutte le parti sociali e le istituzioni locali interessate (Regioni, Province e Comuni), un tavolo di confronto, che aveva l'ambizione di riorganizzare in termini legislativi sistematici tutta l'attività del settore. Chiediamo che ci venga indicato con chiarezza verso quale direzione dobbiamo andare: noi crediamo che sia quella del mercato regolato. D'altronde, come lei sa bene, senatore Cicolani, anche il Regolamento europeo, che entrerà in vigore nel novembre di quest'anno, assume strutturalmente e concettualmente l'impianto del decreto legislativo n. 422 del 1997 come impianto base, per cui la modalità di affidamento fondamentale è il mercato e poi si fanno alcune ragionate – non sempre ragionevoli – eccezioni e deroghe.

Passando alla parte economica, facciamo alcune richieste. Per quanto riguarda i bilanci delle aziende, noi siamo società per azioni, regolati dal codice civile, per cui i nostri bilanci dovrebbero sempre chiudersi in equilibrio a fine anno, come in tutte le società per azioni. I nostri introiti sono fondamentalmente due: compensazioni per obblighi di servizio e tariffe. Entrambe le voci, a parte una componente molto marginale e variabile da una realtà all'altra, cioè la pubblicità, sono nelle mani del potere pub-

blico. Visto che le nostre uscite sono sul mercato, o abbiamo una doppia indicizzazione sulle compensazioni per obblighi di servizio e sulle tariffe, oppure, strutturalmente, una volta determinato il giusto piede, noi saremo sempre in affanno perché le nostre uscite si incrementano secondo logiche di mercato, mentre le nostre entrate non hanno una pari certezza di indicizzazione.

Dalla documentazione che sinteticamente ho provato a esporre e che lei ha apprezzato si evince che nel recente passato tali indicizzazioni non sono avvenute. Mi rendo conto che nel nostro settore andavano realizzate delle economie di scala, ma in questi anni abbiamo fatto molto e ciò è comunque un prodotto positivo della legge n. 422 del 1997 che ci ha indotto a dare efficienza; tuttavia, se adesso desideriamo andare nella direzione del mercato regolato e contendibile, se, ad esempio, vogliamo chiedere a operatori privati di entrare nel settore, occorre considerare che questi, per definizione, entrano se c'è profittabilità, altrimenti non lo fanno; oppure, se lo fanno, è bene domandarsi quali siano le ragioni e le altre partite non manifeste che vengono negoziate. Oltre a suggerire l'indicizzazione delle compensazioni per obblighi di servizio e delle tariffe, proponiamo che, così come per altri mercati dei servizi pubblici locali (energia e gas, ad esempio) ci sia un garante, un'*authority* che determini la giusta indicizzazione. Infatti, ci rendiamo conto che per un sindaco o un presidente della Regione assumersi la responsabilità di aumentare le tariffe può essere antipatico; per questo chiediamo di istituire un'*authority* che sulla base di dati oggettivi disponga la suddetta indicizzazione, sia pure con il principio del *price cap* che, come sapete, regola altre tariffe.

Chiediamo inoltre investimenti per il nostro settore. È sufficiente pensare a quante metropolitane abbiamo in Italia e a quante ce ne sono in Europa, sia in Paesi che storicamente avevano una rete metropolitana e tramviaria molto più ricca della nostra, ma anche in realtà dove tale sistema era molto più arretrato del nostro, come la Spagna che oggi ci ha largamente sorpassati in virtù di procedure legislative, ma anche di investimenti e finanziamenti. Chiediamo dunque che ci sia un investimento, un piano poliennale che nell'arco di un decennio ci consenta di ammodernare il parco rotabile degli autobus, poiché il nostro è di due o tre anni più vecchio della media europea e ciò significa che i nostri mezzi di trasporto sono più inquinanti e disagiati: ad esempio, per chi non conosce le motorizzazioni, gli autobus euro zero e euro uno sono quelli con i tre gradini che ancora vedete circolare in numerose città d'Italia; invece gli euro quattro e cinque sono quelli con il pianale molto ribassato, grazie al quale si riesce a entrare agevolmente dal marciapiede, e questo aspetto fisico si traduce molto spesso in motorizzazioni efficienti, a basso impatto inquinante. Si chiede qualità, però per ammodernare il parco autobus in Europa si conoscono due strade: o viene riconosciuto un *fee* per ogni chilometro percorso, con l'obbligo alle aziende di impiegare quella quota del totale corrisposto per rinnovare annualmente il parco autobus, e questa è la via principale, oppure si può scegliere anche la via italiana, perché – come si dice – l'importante è arrivare a Roma: c'è un finanziamento de-

cennale dello Stato nei confronti di tutti gli operatori pubblici o privati che vincolano il mezzo al trasporto pubblico. In ogni caso, deve esserci questo piano straordinario, altrimenti i nostri pullman saranno sempre più vecchi, asfittici, inquinanti e disagiati di quelli della concorrenza europea.

Chiediamo che ci siano meccanismi premiali per chi investe nel trasporto in sede propria: chi realizza molte corsie preferenziali e ZTL molto più grandi, dando così un vantaggio al trasporto pubblico, deve essere premiato nella ripartizione dei fondi nazionali e regionali. Pensiamo ad esempio che Vienna ha 600 chilometri di corsie preferenziali, mentre Roma ne ha 109; inoltre, la velocità commerciale degli autobus di Vienna è di 20 chilometri l'ora, mentre quella degli autobus di Roma è la metà, poi per non mettere in difficoltà i colleghi di Trambus possiamo dire che è 12-13 chilometri l'ora, ma la sostanza è questa. Tali dati ci spiegano perché se si vuole dare un aiuto vero a questo settore, combattere l'inquinamento, la congestione, tutelare lo spazio, occorre intervenire in qualche maniera: trasporto in sede propria, metropolitane, tramvie in sede protetta, sistemi innovativi di trasporto.

La legge obiettivo nazionale può essere efficace per i grandi impianti, ma difficilmente la linea C di Roma, la linea 5 di Milano o la metropolitana di Genova o Napoli possono ragionevolmente trovare un'adeguata attenzione nei provvedimenti nazionali. Tutta la rete del trasporto locale in sede propria ha bisogno di essere aiutata e assistita. Noi ci occupiamo del trasporto su gomma, ma anche su ferro; infatti abbiamo circa 25 aziende che gestiscono trasporto ferroviario locale, ma oltre alle nostre linee, è il caso di considerare anche le centinaia di chilometri di linee storiche che nelle grandi città italiane come Roma, Torino, Milano, Bologna, Napoli e Firenze vengono liberate dalla realizzazione, ormai prossima, del sistema alta velocità-alta capacità. Su quelle tratte ferroviarie possono passare tanti treni, pertanto occorrono finanziamenti adeguati affinché sulle linee gestite oggi da FS come sulle nostre ci sia uno sviluppo del trasporto ferroviario, visto che nelle aree a forte densità residenziale la cosiddetta cura del ferro è indispensabile perché sottrae congestione e inquinamento dalle strade, dalle piazze e dai parcheggi.

Passando alle questioni di ordine fiscale, come quelle concernenti l'IRAP e il cuneo fiscale, la documentazione che abbiamo consegnato contiene gli aspetti che interessano il nostro settore. I colleghi dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV) hanno specifiche aggiunte che riguardano, in particolare, i loro operatori, tuttavia credo che il mondo del trasporto pubblico locale sia assolutamente omogeneo per tutte le imprese; in questo caso, infatti, l'azionista non fa la differenza dal momento che l'attività è la stessa, quindi abbiamo gli stessi problemi sull'IRAP, sull'IVA e sul cuneo fiscale, che chiediamo possa venire applicato anche al nostro settore.

Vorrei fare un'ultima osservazione relativamente alle questioni ferroviarie cui facevo riferimento. Il nostro è un grande lavoro, eppure registriamo una grande disattenzione nei confronti del nostro settore. Solo marginalmente vi ho parlato dei bilanci delle aziende, invece intendo

spezzare una lancia a favore del servizio per i cittadini. Dal punto di vista sociale ed economico stiamo vivendo un periodo molto difficile per il nostro Paese e negli anni passati, con delle campagne pubblicitarie politicamente corrette, abbiamo cercato di incentivare i cittadini a lasciare a casa la propria auto e prendere i mezzi pubblici per combattere la congestione e l'inquinamento, ma non abbiamo ottenuto grandi risultati. Tuttavia, con il petrolio arrivato per un certo periodo dell'anno passato a circa 150 dollari al barile e con la crisi economica che ne è seguita, le nostre strade si sono alleggerite dalle auto e nelle grandi città i nostri pullman nella fascia antecedente a quella attuale si sono riempiti in misura superiore al 10-15 per cento. Ora c'è una situazione particolare, con la cassa integrazione che imperversa si svuotano le fabbriche e anche i pullman, ma siamo alle soglie di un possibile cambio modale. Credo che anche per il nostro settore occorra cogliere il momento come si sta facendo nei settori industriali, dove non si incentiva l'auto *tout court*, ma l'innovazione di prodotto. Chiediamo al Parlamento, vostro tramite, e al Governo provvedimenti di carattere normativo, legislativo e finanziario che permettano al Paese di innovare il sistema della mobilità e le modalità con cui i singoli cittadini si muovono negli spazi urbani e nel territorio.

VINELLA. Anche noi, signor Presidente, consegneremo alla Commissione una nostra relazione.

L'ANAV rappresenta le imprese private di trasporto persone mediante autobus in maniera quasi totalitaria. Nella relazione troverete rappresentati alcuni numeri che, come ricordava il professor Panettoni, forniscono un quadro del trasporto pubblico locale.

Evitando di ripetere considerazioni già illustrate dal dottor Panettoni, aggiungo soltanto che siamo presenti come ANAV nelle autolinee di competenza statale e nel settore degli autobus da noleggio, due nicchie che, nell'ambito delle modalità di trasporto nella nostra Italia, presentano anch'esse problematiche che nel tempo sono state affrontate con atti normativi. A tal proposito, ricordo la legge n. 218 del 2003, intervenuta nel settore del trasporto tramite noleggio autobus con conducente prevedendone la liberalizzazione, la cui attuazione da parte delle Regioni ha trovato un'assenza da rabbrivire.

Le problematiche del settore del trasporto, sia che ci si riferisca a linee di lunga percorrenza, che al trasporto pubblico locale, sono piuttosto simili. Come più volte abbiamo segnalato, gradiremmo un raggruppamento e una sintesi delle norme che si sono succedute nel tempo modificandosi di continuo, per evitare confusione in un settore che lo è già di per sé. Dunque, senza dilungarmi troppo, chiediamo una sintesi normativa capace di dare agli operatori, sia di diritto pubblico che di diritto privato, la capacità di essere presenti sul mercato. Per far ciò abbiamo bisogno di poche regole ma certe, capaci di trasmettere sicurezza.

Infine, ricordo che la legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria 2008) prevedeva fossero trasferiti alle società di trasporto pubblico locale da parte delle Regioni gli introiti derivanti dalla compartecipazione ad una

quota dell'accisa sul gasolio per autotrazione (articolo 1, commi 295 e 298) che invece continuano ad essere gestiti in maniera autonoma da parte delle Regioni, dimentiche che sono di nostra pertinenza. Si tratta di somme destinate a dare nuova vitalità ad un settore che, in assenza di certezze economiche, rischia il collasso.

*PANETTONI.* Tra l'altro, il comma 295 e successivi della finanziaria 2008 dovevano servire per coprire il contratto.

*PRESIDENTE.* C'è un aspetto secondo me centrale da lei recuperato, dottor Panettoni, che è di difficile soluzione ma che sicuramente rappresenta l'elemento più evidente, una sorta di conflitto d'interesse: il comune è azionista, regolatore, controllore? Qual è il suo ruolo?

Mi batto in queste aule da dodici anni a favore della privatizzazione, della liberalizzazione dei servizi pubblici locali, ma il Parlamento non è mai riuscito ad approvarle perché, purtroppo, sia nella prima che nella seconda Repubblica il partito più forte in Aula è sempre stato il partito dei sindaci italiani. È inutile, questa è la triste e cruda realtà. Lo dico per averlo vissuto personalmente.

Il trasporto pubblico ha una sua tipicità, non si tratta dell'acqua o dei rifiuti, seppure anche in quegli ambiti i sindaci intervengono con evidente capacità di condizionamento. Il trasporto pubblico presenta delle criticità sue specifiche, quindi non so se sarebbe d'aiuto istituire un'*authority*.

*PANETTONI.* Ci basterebbe una legislazione premiale a favore delle aggregazioni.

*PRESIDENTE.* Ringrazio i nostri ospiti per il contributo e per la documentazione messa a nostra disposizione, riservandoci di contattarli per ulteriori approfondimenti.

Dichiaro concluse le audizioni odierne e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,35.*





