

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

1.

SEDUTA DI MARTEDÌ 2 LUGLIO 2013

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **IVAN CATALANO**

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Catalano Ivan, <i>Presidente</i>	2
INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTE PUBBLICO LOCALE	
Audizione di rappresentanti di Federmobilità:	
Catalano Ivan, <i>Presidente</i>	2, 5, 6, 8
Brandolin Giorgio (PD)	5
De Nicola Giovanni, <i>Vicepresidente di Federmobilità</i>	2
Dell'Orco Michele (M5S)	6, 7
Serio Annita, <i>Direttore di Federmobilità</i> ..	6, 7
Vecchio Andrea (SCpI)	5

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
IVAN CATALANO

La seduta comincia alle 12,40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti
di Federmobilità.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti di Federmobilità.

Sono presenti il dottor Giovanni De Nicola, vicepresidente di Federmobilità e assessore con deleghe alle infrastrutture, alla viabilità e trasporti, alla mobilità ciclabile e alle opere pubbliche e stradali alla provincia di Milano, e la dottoressa Annita Serio, direttore di Federmobilità.

Do la parola al dottor De Nicola.

GIOVANNI DE NICOLA, *Vicepresidente di Federmobilità*. Buongiorno e grazie, signor presidente.

Incertezza è il termine che meglio descrive la situazione del settore: incertezza delle risorse, per gestione e investimenti, incertezza delle regole, incertezza per il sistema programmatico-organizzativo. Come è noto, la situazione attuale è frutto di una controversa e contraddittoria storia normativa, connotata da numerosi tenta-

tivi di recupero di efficienza del sistema che hanno finito per accentuare, anziché risolvere, le criticità strutturali.

A partire dal decreto legislativo n. 422 del 1997, primo provvedimento riformatore del settore, che era il riconoscimento pieno delle competenze alle regioni - valorizzazione delle scelte locali, con il coinvolgimento diretto di province e comuni e gare per l'affidamento dei servizi -, il trasporto pubblico locale è stato oggetto di frequenti interventi normativi, a volte contraddittori, che hanno inciso marginalmente sul sistema organizzativo e che di fatto hanno prodotto una situazione di stallo operativo, in attesa di regole successive di chiarimento delle precedenti.

Anche l'istituzione, con la legge di stabilità per il 2013, del Fondo nazionale per il contributo dello Stato al trasporto pubblico locale e le procedure per una nuova riprogrammazione e organizzazione di risorse e servizi, rischiano di essere solo l'ennesimo tentativo per disciplinare il settore.

I problemi, come è noto, sono piuttosto importanti: la questione della legittimità costituzionale, sollevata dalla regione Veneto, sulla stessa natura del fondo e che la Corte costituzionale dovrebbe chiarire entro ottobre; il problema del vincolo di destinazione del fondo, sul quale in più occasioni le regioni hanno manifestato la loro preoccupazione, per gli effetti che questo determina sulla capacità di indebitamento delle stesse, sugli equilibri dei bilanci regionali e sulla copertura dei mutui autorizzati e non contratti negli esercizi precedenti; l'incertezza, in contrasto con lo scopo dichiarato delle previsioni del fondo sul *quantum* e sull'automatismo delle modalità di trasferimenti nel tempo, indispensabili per coprire i costi dei con-

tratti di servizio in essere sia per il settore ferroviario, che per quello della gomma.

L'attuale dotazione, inferiore agli stanziamenti del 2011 di 148 milioni di euro, e per quelli del 2010 di 300 milioni di euro, è ritenuta assolutamente insufficiente per far fronte, oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, alle spese per il rinnovo del materiale rotabile ferro-gomma, per la manutenzione straordinaria delle infrastrutture, per l'innovazione tecnologica e per il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro. Vi è poi un'oggettiva difficoltà a rispettare i termini previsti per portare a termine il complesso percorso riformatore, che peraltro vede coinvolti numerosi attori. Da qui, l'urgenza di dare una prospettiva al settore, con strumenti normativi e finanziari, in grado di assicurare le condizioni minime per un riassetto organizzativo complessivo.

Siamo convinti, però, che qualsiasi nuovo intervento regolatorio deve nascere dal confronto fra i diversi livelli istituzionali e tener conto dell'esperienza degli ultimi quindici anni, mettendo a frutto il fallimento di una confusa strategia che fino ad oggi non ha saputo valorizzare il trasporto pubblico locale come leva per migliorare il tessuto sociale e ambientale del nostro Paese.

Di seguito, poniamo all'attenzione di codesta Commissione alcune riflessioni che riteniamo pregiudiziali per una più idonea ed efficace politica del trasporto locale.

Quanto alla riprogrammazione dei servizi, da tempo sosteniamo la necessità di una politica del trasporto pubblico locale che assicuri al Paese un'offerta dei servizi quali-quantitativamente rispondente alle effettive esigenze dei cittadini. Come sappiamo, le formule fin qui adottate, ivi compreso il recente Fondo nazionale, non hanno funzionato, intanto per l'assenza di una visione organica dei problemi e di un dialogo istituzionale costruttivo e poi per l'assoluta assenza di coordinamento fra le misure finanziarie con quelle regolatorie.

Tutti i tentativi per tendere effettiva la liberalizzazione del settore si sono scon-

trati con una realtà organizzativa che, fatta qualche doverosa eccezione, non è stata in grado di cogliere, anche per l'insufficienza delle risorse, le opportunità dei principi di concorrenza. Condividiamo quindi le affermazioni del Ministro Lupi sulla dimensione nazionale della strategia da adottare e sulla necessità di reinventare, in modo organico, l'intera offerta del trasporto pubblico.

A questo punto, il problema che si pone, dati gli obiettivi di economicità, efficacia ed efficienza, è quello evidentemente di individuare gli strumenti per una seria e concreta riprogrammazione dei servizi.

Per quanto ci riguarda, il presupposto per una valida strategia di rilancio del trasporto pubblico locale è la costruzione di un percorso virtuoso, condiviso, recuperando necessariamente il dialogo istituzionale, che punti alla concreta integrazione dell'offerta dei servizi. Integrazione dei servizi significa un maggior livello di diversificazione dell'offerta, significa economicità, efficacia ed efficienza dei servizi e, di conseguenza, una migliore risposta alle esigenze dei cittadini.

Bisogna orientare, cioè, tutte le azioni possibili, compresa la bigliettazione elettronica e le tariffe integrative, verso la massima integrazione dei servizi attuali e attivabili (ferrovia, alta velocità, pendolari, servizi su gomma, servizi su gomma sostitutivi del ferro, metropolitani, interregionali su gomma di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sistemi a chiamata e convenzioni taxi) ed assicurare le migliori condizioni per favorire lo scambio modale ferro-gomma, mobilità privata e ciclo pedonale.

Solo per inciso, vorrei rammentare che dagli ultimi dati ISTAT risulta che la presenza di mezzi per il trasporto dei viaggiatori è diminuita, nell'anno 2011, del 5,4 per cento rispetto all'anno precedente.

Inoltre, deve essere posta maggiore attenzione al trasporto ferroviario pendolare garantendo, in una logica di ottimizzazione delle risorse, l'equilibrio finanziario fra le diverse opzioni trasportistiche, pro-

grammabili con una valutazione su base regionale, anziché linea per linea, del rapporto ricavi-costi. Progetti di questo tipo possono essere favoriti da politiche di incentivi e premialità da attribuire ai soggetti più virtuosi.

In estrema sintesi, occorre una politica dei trasporti che punti ad un'offerta di servizi riprogrammati ed integrati, quale risposta all'aumentata domanda di trasporto, con un arbitro, l'Autorità dei trasporti, in grado però di svolgere tutte le funzioni che la legge le ha attribuito; il riconoscimento della specificità del trasporto pubblico locale e la necessità di una disciplina organica del settore.

In questi anni, è maturata una sorta di assuefazione alle frequenti modifiche alla normativa della cosiddetta liberalizzazione per il settore dei servizi pubblici locali. Gli interventi legislativi, come sopra accennato, sono stati infatti talmente tanti, compresi i referendum abrogativi, da determinare paradossalmente una situazione di stallo applicativo per il difficile quadro di riferimento e aspettative modificative riguardanti i punti di maggiore criticità, concorrenza nel mercato, concorrenza per il mercato, e i termini utopistici che di volta in volta sono stati fissati per adempimenti invece complessi.

Come era prevedibile, il decreto-legge n. 179 del 2012 è stato l'occasione per un ulteriore aggiustamento delle norme e il legislatore è ritornato sull'argomento fissando nuove scadenze e adempimenti che continuano a essere elusi per gli stessi motivi di fallimento delle precedenti norme: incertezza di regole e risorse e scarsa definizione dei ruoli dei maggiori attori del settore.

Siamo anche convinti che alcuni dei problemi del trasporto pubblico locale, oltre al contraddittorio sistema delle regole sopra ricordato, sono riferibili alla persistente volontà del legislatore di disciplinare il trasporto pubblico locale, malgrado la sua riconosciuta specificità all'interno della fattispecie più ampia dei servizi pubblici locali a rilevanza economica.

In questo confuso quadro di riferimento, e al di là dei numerosi interventi

della Corte dei conti, dell'Antitrust e della giurisprudenza in generale, la Corte costituzionale, come sappiamo, è stata chiamata più volte a esprimersi su questioni di fondo che hanno pregiudicato l'operatività dell'intero sistema; da qui l'esigenza di una complessiva riflessione sulle regole attuali e di una disciplina organica per il trasporto pubblico locale, coerente con le scelte politiche condivise dai vari livelli istituzionali.

In tale ambito, per ridurre i rischi interpretativi, sarebbe anche auspicabile una più puntuale specificazione delle forme di affidamento dei servizi, una migliore definizione degli affidamenti diretti con riferimento all'affidamento *in house* e alla gara a doppio getto e l'esplicitazione del soggetto referente della relazione, di cui all'articolo 34, comma 20, del decreto-legge n. 179 del 2012.

Il problema del recente ritorno, con l'istituzione del Fondo, a un modello di gestione finanziaria centralistico, ha messo in crisi il precario equilibrio del rapporto fra regioni e Governo. Per dare una soluzione condivisa ai molteplici problemi del trasporto pubblico locale, sarebbe pertanto auspicabile, attesa la competenza residuale regionale in materia, il coinvolgimento pieno delle regioni in tutte le scelte riguardanti il settore, attraverso la previsione di specifiche intese istituzionali.

Per quanto attiene alle risorse, la soluzione del problema risiede nell'esercizio e rinnovo del materiale rotabile che deve essere considerato pregiudiziale rispetto a qualsiasi strategia tesa all'efficientamento del comparto. In questo momento, la discussione verte in particolare su come coprire gli oneri del rinnovo del contratto collettivo nazionale e quelli dei rinnovi dei contratti di servizio. In tal senso, è auspicabile un rapido chiarimento in primo luogo sul *quantum* del fondo. Si chiede di portare il fondo nazionale trasporti da 4 miliardi 960 milioni di euro a 6 miliardi e 300 milioni di euro. Quanto a tutte le altre questioni già richiamate, va detto che su questo tema l'8 agosto è stata convocata una prima riunione tra Governo e regioni.

Con particolare riguardo al materiale rotabile, vogliamo ricordare il taglio di 635,5 milioni di euro, operato dalla legge n. 122 del 2010, allo stanziamento previsto per il triennio 2011-2013 e più esattamente il taglio del 59,59 per cento per il 2011, del 90 per cento circa per il 2012 e dell'87 per cento per il 2013.

La riduzione del finanziamento, come è facilmente intuibile, ha messo a dura prova tutta la filiera del sistema dei servizi di trasporto pubblico locale, a partire dai bilanci di quelle regioni che si erano impegnate con mutui pluriennali, fino alle imprese di produzione di autobus, e relativo indotto, con effetti sull'offerta qualitativa e quantitativa dei servizi di trasporto, già in sofferenza per la riduzione dei finanziamenti destinati alla gestione.

Infine, in presenza della difficile crisi economica e della riduzione dei fondi pubblici da destinare al settore, riteniamo utile sottolineare la necessità di individuare misure tese ad incentivare gli investimenti privati nel settore, anche attraverso la diffusione del *project financing*, lo strumento che consente la partecipazione di investitori privati sia per la realizzazione di infrastrutture, che per la fornitura di servizi.

Vengo ora al tema dell'effettiva separazione tra il ruolo di ente concedente e impresa affidataria. In una logica di mercato, il principio della separazione dei ruoli deve essere compiutamente applicato. È auspicabile, pertanto, una riflessione sul sistema attuale dei rapporti fra enti pubblici e società partecipate, al fine di individuare le misure più idonee ad assicurare la massima terzietà dell'ente locale rispetto alla gestione dei servizi.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ANDREA VECCHIO. Intervengo suonando sempre la stessa campana, che è quella del Piano nazionale dei trasporti e di una legge quadro che ponga tutti i trasporti presenti in Italia sotto l'egida di un quadro normativo breve, chiaro, sintetico ed efficiente.

Abbiamo una legislazione ipertrofica, una quantità eccessiva di norme, che regolamentano qualunque tipo di trasporto, in maniera diversa una dall'altra. È veramente una giungla per chi deve operare fattivamente nel sistema dei trasporti che è assolutamente impossibile da affrontare, capire e regolare.

Tutte le audizioni che abbiamo tenuto in questa sede dall'avvio dell'esame della proposta di legge sugli interporti, per la quale abbiamo invitato i nostri ospiti a intervenire, e nel corso dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, ci hanno fatto capire che in Italia c'è un quadro estremamente confuso e stratificato delle disposizioni che dovrebbero governare il sistema dei trasporti. Parlo sia dei trasporti delle grandi masse, sia del trasporto dei disabili o dei bambini che vanno a scuola.

Non si può continuare ad affidare tutto ciò a una serie di norme slegate l'una dall'altra. Il Parlamento deve avere la forza e il coraggio di sottrarre alle burocrazie ministeriali la gestione di tutte queste norme, deve impadronirsene, perché ha la capacità, la professionalità e la competenza per affrontare questi aspetti e deve sottrarre a tutti i « soloni » ministeriali la gestione di queste norme.

Siamo soffocati dall'eccesso di burocrazia dei ministeri che non permettono a nessuno di ragionare e regolamentare la materia. Dobbiamo avere la forza di svincolare i lavori della nostra Commissione da queste condizioni che stanno conducendo il Paese alla morte. In ogni settore, il Paese è in agonia. Dobbiamo avere la forza, la coscienza e la capacità di reagire e di proporre una rivoluzione per raggiungere la soluzione di questi problemi.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor presidente, formulo due domande precise. Ci sarebbero da fare tante considerazioni, ma il tempo non è sufficiente. Per prima cosa, chiedo se avete un censimento delle gare regione per regione e anche la tempistica con la quale queste sono state fatte.

In secondo luogo, vorrei sapere se riuscite a esplicitare meglio — nella docu-

mentazione scritta lo avete fatto in quattro o cinque righe – cosa pensate dell'effettiva separazione fra il ruolo di ente concedente e impresa affidataria, che è ovviamente il nodo di tanti sprechi nel nostro Paese.

Vorrei da voi, quindi, un'esplicitazione di questo aspetto e un riferimento al discorso delle gare, per avere almeno una fotografia generale sull'Italia, che è lunga e stretta.

MICHELE DELL'ORCO. Vorrei chiedere cosa ne pensate della legge Tremonti non attuata che prevedeva, detto in parole povere, un taglio, una sorta di tosata ai treni ad alta velocità, a favore invece del servizio universale.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti di Federmobilità per la replica.

ANNITA SERÌO, *Direttore di Federmobilità*. Vengo alla prima domanda circa la questione delle gare. Innanzitutto bisogna distinguere il periodo cui si vuole fare riferimento. A seguito del decreto legislativo n. 422 del 1997, in Italia i servizi su gomma sono stati affidati con gara nella quasi totalità delle regioni, salvo qualche eccezione.

In questo momento, siamo nella fase di proroga dei contratti, in attesa che il percorso definito dal 3-bis del decreto-legge n. 138 del 2011 e adesso dall'articolo 1, comma 301, della legge di stabilità per il 2013, che ha istituito il Fondo nazionale cui prima si faceva riferimento, quello che voi conoscete e di cui stiamo parlando, si compia per poter poi procedere alle nuove gare. Questa è la situazione.

Il problema è che le prime gare che sono state espletate hanno confermato, in sostanza, gli affidamenti alle stesse società che erano presenti sul territorio. Tuttavia, è stato compiuto uno sforzo di conoscenza dei dati dimensionali del trasporto pubblico locale. Insomma, non si può dire che non sia stato fatto nulla. Per mettere in piedi la gara è stato necessariamente svolto un lavoro istruttorio per capire sia il funzionamento, che il dato economico relativo al trasporto stesso.

Come dicevo, gli affidamenti sono stati confermati, nella quasi totalità dei casi, alle aziende che già erano sul territorio. Dal punto di vista delle imprese, in alcune regioni – penso per esempio all'Umbria – si è proceduto alla presentazione di offerte sotto forma di associazione temporanea di impresa e questo ha consentito alle aziende del territorio di aggregarsi, mettendo a sistema le loro energie.

La questione che in questo momento deve essere risolta e sicuramente la più importante è quella della riprogrammazione dei servizi. Finora le gare, le proroghe e anche gli affidamenti diretti sono stati dati, nella stragrande maggioranza dei casi, sulla base dei servizi minimi, che in realtà erano la conferma dei servizi storici.

Secondo me, adesso la partita più importante, che poi ha effetti anche da un punto di vista finanziario, è quella della riprogrammazione. Il punto è se si riesce a ristrutturare un'offerta con i criteri indicati dalla legge di stabilità, che tra l'altro sono tutti condivisibili e che potrebbero davvero avere degli effetti notevoli.

Se si riesce a portare avanti quel tipo di riprogrammazione prevista, sicuramente qualche risultato lo possiamo avere; se invece non viene compiuto tale sforzo, si andrà avanti come è stato fatto fino ad ora, cercando di finanziare i servizi che al momento sono offerti.

Per la prima volta si parla di un'offerta di servizi sovrabbondante – lo abbiamo letto anche nel decreto che è stato pubblicato il 26 giugno – rispetto alle effettive esigenze e quindi si invitano gli enti che lo devono applicare a tagliare, nelle zone dove viene registrata quel tipo di offerta, a favore di altre modalità, oppure di uno sviluppo del trasporto pubblico locale in altre zone. Questo è un fatto importante, perché potrebbe consentire un intreccio di energie a cui sarebbe utile ricorrere.

La questione della separazione è delicatissima. Oggi ci troviamo di fronte a una situazione nella quale molte delle aziende sono partecipate dagli enti pubblici. Suc-

cede allora che, laddove una società partecipata registri una perdita di bilancio, comunque fa riferimento all'ente proprietario. Del resto, per quanto autonoma essa sia, non può non essere così.

È evidente che se si vuole ristabilire una corretta responsabilità finanziaria, questa separazione va maggiormente spinta. Quindi, ci sembra importante che la partita dei finanziamenti sia posta in mano all'ente pubblico e che la gestione sia posta in mano alle aziende, in maniera netta. Come dicevo prima, infatti, è vero che le società hanno un loro consiglio d'amministrazione e via dicendo, ma sappiamo che alla fine dei conti, in una situazione di crisi, i risultati sono quelli che sono.

Poi vi sono gli aspetti di tipo formale che chiaramente finora sono stati sufficientemente normati, come la nomina dei consigli di amministrazione, però, se guardiamo alla sostanza, la sostanza è quella che ho detto.

Quanto ai treni ad alta velocità, sicuramente la politica che è stata fatta su questo tema è vincente perché ha consentito al Paese di ammodernarsi sotto il profilo della velocità commerciale dei treni. Oggi siamo in grado di andare da nord a sud, con un abbattimento evidente del tempo di viaggio; lo sappiamo tutti. Ci saranno anche delle eccezioni, però il risultato è stato che l'attivazione dell'alta velocità, come si dice spesso, ha liberato delle tracce per i servizi pendolari.

Il problema del servizio ferroviario è piuttosto complesso, perché — faccio solo un esempio molto pratico, per capirci — se un ente pubblico decide di attivare su una certa linea un nuovo collegamento ferroviario ha una serie di condizionamenti. Il primo di questi è la richiesta che deve fare al gestore dell'infrastruttura, a RFI, per avere l'autorizzazione di quella traccia.

Dopodiché, deve ovviamente affidare il servizio a qualcuno. Nel nostro caso, abbiamo Trenitalia, oppure ci sono le società regionali locali che, sulle reti locali, gestiscono i servizi. Secondo noi, quindi, il problema consiste nel cercare di intro-

durire dei criteri di armonizzazione delle diverse esigenze, cioè, nel momento in cui viene costruito il PIR (Prospetto informativo della rete) va fatto valere il ragionamento sul bisogno e l'esigenza dei pendolari, per non mortificare l'esigenza locale a quella nazionale.

Essendo una rete fissa, necessariamente il ragionamento dell'assegnazione della traccia è pregiudiziale a qualsiasi tipo di scelta. RFI ha il compito di emanare il PIR che ha tutta una procedura di partecipazione, che andrebbe discussa.

MICHELE DELL'ORCO. Prima ho fatto riferimento alla non attuata legge Tremonti dell'agosto 2011, che prevedeva che ci fosse un taglio, in parte a pioggia, su treni ad alta velocità, a vantaggio del servizio universale. Quindi, vorrei sapere che cosa pensate di questa legge non attuata, dell'effettuare un taglio trasversale, soprattutto sulle grandi opere, ma in generale sui treni ad alta velocità, a vantaggio di treni locali, regionali o comunque dei servizi universali in generale.

ANNITA SERÌO, *Direttore di Federmobilità*. Credo che il problema sia uno solo: cercare di presentare un'offerta di servizi in grado di soddisfare tutte le esigenze. È del tutto evidente che nel ferroviario in particolare, che credo sia la modalità per la quale si lavora con più impegno, non possiamo pensare di avere delle « preferenze », ma dobbiamo ragionare in termini di esigenze.

In ambito locale, il problema di dare risposta alle esigenze del pendolarismo è molto forte. L'alta velocità ha liberato delle tracce orarie. È un'opportunità che può essere colta solo se c'è consapevolezza della stessa.

Per quanto riguarda le tracce orarie liberate, è possibile, con il percorso a cui facevo riferimento prima, attraverso cioè una richiesta specifica a RFI, avere la possibilità di attivare un treno. Certo, poi ci vogliono i finanziamenti per fare andare il treno dal punto A al punto B e viceversa, però una volta che si è riusciti a delineare un progetto che riguarda un certo colle-

gamento ferroviario, è possibile procedere attraverso quel tipo di procedura, utilizzando le tracce orarie che l'alta velocità ha liberato.

Per quanto riguarda le risorse, bisogna trovare un equilibrio perché, come dicevo prima, non possiamo sacrificare un'esigenza a favore di un'altra. Bisogna cercare di utilizzare le risorse disponibili nel modo più produttivo possibile e quindi valutare per aree le diverse esigenze. Su un'area dove il servizio pubblico locale è servito in modo particolare dagli autobus, occorrerà procedere in una determinata direzione. Bisognerà analizzare la situazione territorio per territorio, però siamo dell'avviso

che l'opportunità che l'alta velocità ha dato, liberando delle tracce orarie, andrebbe colta.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di Federmobilità per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,15.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 10 settembre 2013.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

