

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**13.**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 3 OTTOBRE 2013**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **IVAN CATALANO**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Cortese Roberto, <i>Componente esecutivo dell'Unione Sindacale di Base nazionale ...</i>	7
Catalano Ivan, <i>Presidente</i> .....	3	De Benedictis Gianfranco, <i>Componente coordinamento nazionale dell'Unione Sindacale di Base – settore trasporti</i> .....	3, 8
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</b>		De Lorenzis Diego (M5S) .....	6
<b>Audizione di rappresentanti dell'Unione Sindacale di Base (USB):</b>		Liuzzi Mirella (M5S) .....	4
Catalano Ivan, <i>Presidente</i> .....	3, 4, 7, 9	Mura Romina (PD) .....	5
Coppola Paolo (PD) .....	4	Nardi Martina (SEL) .....	4
		<b>ALLEGATO: Documentazione depositata dai rappresentanti dell'Unione Sindacale di Base (USB)</b> .....	11

**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-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
IVAN CATALANO

**La seduta comincia alle 14.30.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti dell'Unione Sindacale di Base (USB).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti dell'Unione Sindacale di Base (USB).

Sono presenti Roberto Cortese, componente esecutivo USB nazionale, e Gianfranco De Benedictis, componente coordinamento USB nazionale — settore trasporti.

Do la parola a Gianfranco De Benedictis per lo svolgimento della relazione.

GIANFRANCO DE BENEDETTIS, *Componente coordinamento nazionale dell'Unione Sindacale di Base — settore trasporti*. Buongiorno. Tutti siete al corrente dei problemi del trasporto pubblico locale.

Credo che in questo settore, comunque, al di là delle diverse visioni, debbano esserci dei punti in comune, ad esempio la tutela dell'ambiente e il potenziamento del trasporto pubblico, che negli ultimi anni invece ha visto una progressiva riduzione anche a causa dei tagli ai finanziamenti.

Quanto all'ambiente, ci siamo resi conto che, purtroppo, ancora una volta il servizio offerto, soprattutto nelle grandi metropoli, non risponde alle richieste di tutela ambientale. Crediamo che la tutela dell'ambiente, come anche l'occupazione e l'offerta di un servizio dignitoso ed efficiente alla cittadinanza, siano punti che sicuramente dovrebbero essere condivisi da tutti.

Purtroppo, stiamo verificando che questi obiettivi non sono stati raggiunti. Dal 2008 sono iniziati i tagli di risorse al trasporto pubblico locale, che hanno sicuramente peggiorato il servizio. Siamo testimoni quotidianamente, soprattutto nelle grandi metropoli, del fatto che soltanto il 20 per cento dei cittadini usa il mezzo pubblico, a discapito della congestione del traffico e favorendo l'inquinamento. Crediamo che serva, invece, un'inversione di tendenza.

Riteniamo che sia necessario ormai, per offrire una risposta ai cittadini dal punto di vista ambientale e della decongestione del traffico, un potenziamento e uno sviluppo del trasporto pubblico. Giudichiamo assolutamente sbagliato andare avanti con tagli al servizio. Tutti ci rendiamo conto che, anche a livello di inquinamento, e quindi di polveri sottili, purtroppo le cose stanno peggiorando.

Siamo, altresì, convinti che la riprogrammazione del trasporto pubblico, che le regioni stanno iniziando a mettere in

atto, deve rispondere a esigenze particolari: il trasporto non può più essere slegato dalle politiche abitative.

Oggi interi quartieri vengono costruiti in modo scriteriato e in assenza di una sinergia del trasporto pubblico con la crescita della città. Bisognerebbe, a nostro avviso, stare molto attenti alla crescita esponenziale che ha connotato le città, in particolare considerando quei centri di aggregazione, come i centri commerciali, dove la politica urbanistica deve andare di pari passo con un servizio di trasporto efficace.

Ci stiamo rendendo conto che le ultime disposizioni normative stanno andando in senso opposto perché si parla di una riprogrammazione del servizio incentrata soprattutto sui tagli e non sullo sviluppo del trasporto. Siamo convinti che sia, appunto, un errore cui va posto rimedio. Crediamo che incentrare la riprogrammazione del servizio in tutte le regioni sul taglio al servizio rappresenti un errore madornale.

Non ho fatto altro che riprendere, qui, in sintesi quanto abbiamo pubblicato nel documento che abbiamo depositato. Credo debba esserci un'inversione di tendenza nelle politiche della mobilità, fino a oggi non messe in atto.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola ai deputati che intendono intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

**PAOLO COPPOLA.** In una precedente audizione, era stata fatta notare in molti casi l'incidenza dei costi del personale, estremamente elevata, rispetto ai bilanci delle aziende di trasporto pubblico locale.

Ad una mia specifica richiesta, fatta in quell'occasione, di sapere se questa incidenza fosse dovuta al fatto che, appunto, c'era stata una gestione inefficiente, e quindi rimanevano alti i costi del personale — tutti gli altri erano stati ridotti al minimo — la risposta è stata indubbiamente nell'altra direzione. Ci è stato, cioè, spiegato che in molti casi c'è troppo personale per una gestione evidentemente non opportuna delle politiche di reclutamento.

Di questo, non trovo traccia nella vostra relazione. Vorrei sapere se condividete quanto ci è stato detto in altre audizioni e se, a vostro parere, nel panorama nazionale le imprese di trasporto pubblico locale si caratterizzano per un'incidenza eccessiva dei costi del personale.

**MIRELLA LIUZZI.** Vorrei esprimere un apprezzamento per la parte introduttiva della relazione che ci è stata consegnata. Finalmente, infatti, si parla di ambiente in relazione al trasporto pubblico locale.

Sono, ovviamente, concorde sul fatto che bisognerebbe rivedere tutto l'attuale modello economico, che non esistono una crescita così come uno sviluppo infiniti, come ci è stato fatto credere. Vorrei anche citare, riguardo all'utilizzo del servizio pubblico nelle città, un'esperienza europea.

In Danimarca, vengono utilizzati mezzi privati come le biciclette ed è molto utilizzato il servizio di trasporto pubblico locale. Acquistare lì un'automobile è, infatti, molto svantaggioso. Credo che, in Italia, la tematica del trasporto pubblico locale debba inesorabilmente collegarsi a quella dell'industria automobilistica. Vorrei conoscere una vostra opinione al riguardo: l'industria automobilistica in Italia può essere trasformata e riconvertita in un sistema diverso ?

Infine, sono d'accordo sulle politiche abitative. Spesso, all'urbanistica si unisce la cementificazione. Sono stata ultimamente a Trento, invitata da alcuni attivisti del Movimento 5 Stelle, e ho visto un quartiere totalmente nuovo, costruito da Renzo Piano, ma totalmente inabitato. Ci sono, quindi, grandissimi edifici in periferia a Trento, non acquistati, vicini alla ferrovia e per questo insonorizzati, mentre in altri quartieri della stessa città i cittadini si lamentano continuamente del rumore e del disagio che il passaggio dei treni causa, dove non è stato messo in campo alcun tipo di iniziativa. Era soltanto un piccolo resoconto della mia esperienza personale.

**MARTINA NARDI.** Chiaramente, questa non è la prima audizione sul grande

tema che stiamo trattando, ognuno di noi ha già avuto modo di formulare delle osservazioni e io non voglio ripetermi. Colgo un aspetto della vostra relazione, ripreso anche da altri interventi, che credo possa essere utile alla discussione e al dibattito anche tra di noi. Queste nostre audizioni, infatti, sfoceranno in una proposta che porteremo all'attenzione di tutti i gruppi parlamentari.

In maniera specifica, il tema riguarda la relazione stringente tra trasporto pubblico locale e urbanizzazione delle nostre città. Premetto, anzitutto, che le nostre città hanno avuto nel corso degli anni, in maniera particolare dagli anni Settanta agli anni Novanta, una tendenza a espandersi non in maniera verticale, ma orizzontale, cioè a consumare molto più territorio rispetto a quello che sarebbe necessario, rendendolo così oggettivamente inservibile.

Solo dove c'è una grande densità, abbiamo anche un buon livello di servizi. Ce lo insegnano proprio la Danimarca e tutti gli Stati del nord Europa, dove i servizi pubblici in generale, non solo il trasporto pubblico, ma scuole, parchi, la qualità della vita, sono migliori.

Credo che avremo bisogno di fare una riflessione approfondita, in relazione al servizio del trasporto pubblico, sull'idea dell'urbanizzazione delle nostre città. Paradossalmente, è preferibile il palazzone di dieci piani, per quanto vado affermando, rispetto a migliaia di villette a schiera, che è impraticabile servire, dal punto di vista del trasporto pubblico, in maniera concreta e reale, mentre lo è molto di più — banalizzo — un grande quartiere con un'alta densità abitativa.

Non è un caso che le nostre città, che si fondano sull'idea sette-ottocentesca dell'abitare, siano densamente popolate, una attaccata all'altra. Addirittura, dal punto di vista delle distanze, dobbiamo talvolta attuare delle deroghe alla normativa dei centri storici perché questo concetto non esisteva, ma si pensava che la maggiore unione favorisse un servizio migliore ai nostri cittadini, chiaramente con parametri completamente diversi. Non si tratta

che di elementi di valutazione, poi è chiaro che qui si svilupperebbe un dibattito di grande respiro e interesse che travalicherebbe i limiti della nostra indagine.

Una mia proposta riguarda gli *standard* urbanistici. Ci rifletto da molto, ma credo che si debba mettere mano a quel decreto ministeriale, molto datato, della fine degli anni Sessanta, emanato quando gli *standard* urbanistici tenevano in considerazione le necessità primarie di quell'epoca e tralasciavano quelle che erano considerate secondarie rispetto alla necessità di quegli anni. Oggi, se il trasporto pubblico locale, come penso, è oggettivamente fondamentale per la qualità della nostra vita, deve rientrare negli *standard* urbanistici.

La pensilina dell'autobus è, allora, uno *standard*, che obbligatoriamente chi edifica, ristruttura, riqualifica, deve mettere in conto. La corsia preferenziale per l'autobus o la metropolitana diventano *standard* urbanistici. Si tratta di una proposta, ma bisogna rifletterci e forse è una provocazione più che una proposta, ma bisogna cominciare a riconnettere le varie questioni, che però stanno insieme, e vi ringrazio per lo spunto venuto dalla vostra introduzione. Diversamente, scatteremo una fotografia dell'esistente che, tutt'al più, potrà portare qualche elemento di miglioria, ma che non stravolgerà la nostra idea di società.

Quest'ultima si fonda su tanti principi che devono essere considerati insieme. Se li guardiamo in maniera separata, rischiamo di non rendere un grande servizio neanche alle nostre volontà. Qui ho sentito esprimersi tutti i gruppi rispetto alla questione del trasporto pubblico locale e credo che su questo, al di là delle fotografie, vadano rintracciate proposte che radicalmente incidano sul futuro.

ROMINA MURA. Nella vostra relazione sostenete che la privatizzazione dei trasporti non rappresenta la panacea di tutti i mali, così come non lo è in generale la privatizzazione dei servizi pubblici e, in linea di principio, condivido. A mio avviso, la sanità e la scuola devono essere principalmente pubbliche.

In tema trasporti, però, citate l'esempio dell'AMT di Genova, affermando che, appunto, mostra, nonostante la privatizzazione, fragilità e punti di debolezza: posso dire che esistono anche società partecipate interamente dal pubblico che presentano comunque gli stessi deficit. Spesso, infatti, la gestione pubblica dei trasporti non garantisce il diritto universale alla mobilità.

Proprio nel trasporto pubblico, allora, la privatizzazione o, perlomeno, una formula di gestione pubblico-privata, può essere la soluzione, in particolare per garantire il trasporto pubblico locale e il diritto universale alla mobilità non solo nelle città, ma in tutto il territorio nazionale.

Spesso, nelle tante audizioni tenutesi presso questa Commissione, il trasporto pubblico locale è legato principalmente alla mobilità urbana o, comunque, a zone prossime alla città, ma va detto che l'Italia è costituita da tanti territori distanti dalle realtà urbane e che per questo pagano un prezzo anche in termini di disattenzione della politica rispetto al servizio di trasporto pubblico locale.

Credo che, proprio in quelle realtà, un'interazione tra pubblico e privato potrebbe offrire risposte ai cittadini proprio in termini di garanzia del diritto alla mobilità. Qual è la vostra proposta, la vostra posizione in merito ?

DIEGO DE LORENZIS. Anch'io intendo esprimere un forte apprezzamento per la parte introduttiva. Finalmente, si centra la questione anche più in termini di prospettiva. Come ricordato anche dalla collega Nardi, possiamo sempre apportare piccoli correttivi di rotta, ma è ovvio che non ci saranno grandi variazioni di indirizzo se il problema sarà affrontato esclusivamente in una logica a breve termine.

Quanto ricordato dalla collega Liuzzi ha senso qualora esista una volontà politica, l'unica che manca. Gli altri fattori, infatti sono tutti presenti: la consapevolezza della società, l'approfondimento tecnico degli studiosi che, in qualche modo, offrono oggi la possibilità, colta appunto

da altri Paesi e non dall'Italia esclusivamente per volontà politica, di andare in una direzione completamente diversa.

Dobbiamo metterci in testa che la questione del trasporto pubblico locale non riguarda soltanto il rinnovo del parco degli automezzi o il contratto collettivo e una serie di altre criticità che sono state sollevate, ma anche come sono costruite le città. Non è soltanto questione di costruire in verticale o in orizzontale.

Se costruiamo, infatti, città in verticale, come continuano a essere costruite in tanti territori, con quartieri dormitorio privi di servizi, università, asili, tutti i servizi più elementari, dalle farmacie agli uffici postali, è ovvio che continueremo ad avere città non a misura di uomo.

Chi ha avuto la fortuna di visitare altri Paesi sa che, quando progettano una città, progettano anzitutto le vie di comunicazione, dopodiché tutti i servizi, le scuole, un po' come si faceva per buonsenso anche in Italia fino a qualche decennio fa, in modo che i quartieri siano delle piccole città in cui le persone non necessariamente, per lavorare, devono spostarsi e percorrere 50 chilometri in un'automobile privata.

Questo deve essere contemporaneamente affiancato, a nostro avviso, da un'altra serie di soluzioni, per cui possano essere previsti uffici, avamposti dove le persone possano andare, piuttosto che andare in un ufficio distante 50 chilometri, e addirittura si dovrebbe prevedere la possibilità di lavorare da casa, in strutture provviste di connessione telefonica. Possiamo ridurre il traffico in ingresso nelle città recuperando risorse per il trasporto pubblico locale con l'aumento, per esempio, della tassazione sulle bottiglie di plastica. Anche quella è merce di cui non abbiamo bisogno.

Tra le altre misure possibili, vogliamo ricordare che non esiste alcun regolamento urbanistico oggi, se non in singole città, che preveda l'obbligo, per scuole, appartamenti privati e aziende, di disporre di posti per le biciclette. Si tratta di misure che in altri Paesi funzionano.

Sì, ci sono alcune leggi, ma appunto non è un obbligo nazionale. Esistono esempi virtuosi, ma magari si disapplica quanto è già previsto per norma. In Italia, c'è sempre un dibattito di tipo ideologico.

Vorrei anche brevemente provare a sfatare il mito per cui, con la partecipazione privata, quindi con l'interesse a realizzare profitto, le cose vanno necessariamente in maniera migliore. In Finlandia, in Svezia, le città possono anche essere ampie, ampi sobborghi lontani dalle zone più densamente urbanizzate, ma il servizio pubblico funziona bene e la fiscalità generale e locale è usata bene allo scopo.

A questo proposito, apprezzo molto le vostre perplessità in merito alla valutazione della premialità sul trasporto pubblico locale, dove appunto si fa un riferimento all'opportunità di favorire i tragitti a domanda più elevata, penalizzando, ovviamente, i percorsi meno redditizi.

Se l'intenzione è, appunto, quella, per far quadrare i conti, di non garantire il diritto alla mobilità, è chiaro che forse la direzione che si prende anche sul trasporto pubblico locale ricorda molto la vicenda, ad esempio, di Ferrovie dello Stato e di Italo. La questione va posta e vi ringrazio per averla evidenziata.

**PRESIDENTE.** Do la parola ai nostri ospiti per la replica.

**ROBERTO CORTESE**, *Componente esecutivo dell'Unione Sindacale di Base nazionale*. Vorrei intervenire su due temi in modo particolare, uno dei quali è il problema del costo del personale.

È vero che la stragrande maggioranza delle aziende, in modo particolare quelle municipalizzate, hanno più personale di quello che dovrebbero avere, ma credo che tutti i presenti ne conoscano orientativamente la ragione. L'aspetto negativo che ritengo utile evidenziare è che queste aziende sono retribuite in base ai chilometri percorsi. Noi riteniamo che sia un errore gravissimo. Non è minimamente presa in considerazione la qualità del lavoro svolto. Queste aziende potrebbero

garantire, come già sappiamo essere successo a Roma e in altre metropoli, il massimo delle vetture per girare l'intero giorno di Ferragosto in città vuote e produrre denaro e l'istituzione pagherà. Il problema è rappresentato, quindi, dai chilometri, non dalla qualità del servizio, dalla pianificazione sul territorio e dal tipo di risposta all'utente rispetto al servizio. L'errore fondamentale è considerare i chilometri come fossero caramelle.

Quanto al personale, alla guida dei mezzi disponiamo della metà di quello che servirebbe; negli uffici si dispone di personale in numero cinque volte superiore a quello che servirebbe. È un'equazione che la gestione poco trasparente e poco pulita di queste aziende ha portato in evidenza, ma per risolvere il problema non serve il privato.

Mi permetto di far notare che, specialmente in un momento di crisi così evidente come quello che stiamo vivendo, il trasporto pubblico di tutto il territorio nazionale è uno dei *business* più importanti. Io abito a 30 chilometri da Roma e non posso permettermi di venire a lavorare tutti i giorni con l'automobile. Il mezzo è un punto di riferimento importante e vitale. Tra autostrada e benzina, affronterei una spesa che si avvicina quasi a quanto guadagno quotidianamente, per cui la evito.

Oggi, però, al cittadino è lesa questo diritto di risparmiare perché non può permettersi di partire da casa 4 ore prima per percorrere 30 chilometri. Personalmente, da Tivoli, che probabilmente qualcuno conosce, la media è di un'ora e mezza di viaggio per 30 chilometri. È questa la logica che bisogna tenere presente in modo attento.

A nostro avviso, la questione della trasparenza è un'esigenza assoluta per la gestione di queste aziende. Come tutti i servizi a reti, sono individuati servizi essenziali e riteniamo che sia estremamente importante che rimangano in mano al pubblico. Non comprendiamo il motivo per cui questo *business* dovrebbe essere trasformato per un profitto che non sia di parte pubblica. Se, però, questo accadesse,

il ricavo di una corretta gestione del servizio potrebbe essere proiettato su nuovi investimenti e su un miglioramento per tutti.

GIANFRANCO DE BENEDETTIS, *Componente coordinamento nazionale dell'Unione Sindacale di Base — settore trasporti*. Vorrei soltanto integrare quanto è già stato detto anche riguardo ai costi del personale. È noto anche che fior di dirigenti, come nell'azienda di trasporti di Roma, guadagna dai 90.000 ai 700.000 euro all'anno. È impossibile, allora, accettare un discorso sui costi del personale in presenza di politiche scriteriate degli anni passati di qualsiasi giunta. Non facciamo, infatti, alcuna differenza. Hanno praticamente incentrato un'intera nuova politica sull'assunzione del personale senza individuare l'organico complessivo e in che settori serviva effettivamente quel personale.

Oggi, come ricordava il collega, viene a mancare proprio il personale che servirebbe alla guida. Li abbiamo trasferiti agli uffici. Innanzitutto, bisogna rivedere la classe dirigente delle aziende. Sappiamo che sono stati rimossi, ad esempio, direttori generali delle aziende dei trasporti, ovviamente con lauti compensi: sapete meglio di me che si tratta di soldi dei cittadini.

Riguardo al tema ambientale, vorrei rispondere a chi ha sollevato il problema. Siamo completamente d'accordo sulla rivalutazione e la riconversione degli autobus esistenti. Abbiamo avuto anche un incontro qualche settimana fa sul progetto in essere di una riconversione di tutto l'esistente.

Non si può parlare sempre di mancanza di soldi e poi acquistare autobus nuovi quando quelli attuali sono abbandonati completamente perché senza manutenzione, quando non ci sono più pezzi di ricambio. Non si può dire che siamo in crisi se i soldi si spendono comunque. Se c'è la crisi, se i soldi mancano, credo che bisognerebbe innanzitutto, come ho già

detto, restringere le uscite della classe dirigenziale delle aziende e individuare, laddove possibile, recuperi di cassa.

Attualmente, questa città ha 250 mezzi che possono essere tranquillamente riconvertiti o su cui comunque può essere fatta manutenzione ordinaria o possono essere tranquillamente riconvertiti in autobus elettrici. Su quello, siamo completamente d'accordo e potrebbe essere, seppur piccola, ma comunque una risposta alle tematiche ambientali.

Quello della privatizzazione non è un fatto prettamente ideologico. Ci sono fatti che ce lo dimostrano. La stessa AMT di Genova, dove dal 2000 è intervenuto il privato, a oggi registra, per intenderci, 1.500 guasti all'anno per i mezzi pubblici. Evidentemente, il privato, intervenuto al 41 per cento, non ha curato la manutenzione né la sicurezza, ancora più importante.

Sempre sul tema del privato, esiste il caso emblematico di Firenze, con la totale cessione a Busitalia. Il fatto ideologico non c'entra assolutamente nulla. Ovviamente, non va bene come indirizzo, come purtroppo è successo, quello di una ricaduta economica negativa per i lavoratori, di peggioramenti di condizioni di lavoro.

Ecco perché diciamo no innanzitutto all'intervento del privato, ma sì a un trasporto pubblico che rimanga tale, non però come questo. Deve essere veramente rispondente alle esigenze dei cittadini. Non vogliamo, quindi, mantenere l'esistente, ma solo insistere che il trasporto pubblico può funzionare, possono essere rimosse le sacche di spreco che sono sotto gli occhi di tutti perché è impossibile non vederle. Può funzionare anche rispettando le condizioni dei lavoratori e garantendo risposte certe ai cittadini.

Crediamo che questa sia una strada da intraprendere anche perché, come è scritto anche nella relazione, in 30-40 anni, non sono mai esistite una progettualità e una pianificazione del trasporto di superficie. Si è provato a realizzare dei corridoi della mobilità, come a Roma, ma sono rimasti nell'ordine di pochissimi chilometri, tra l'altro non rispettati.

Questo significa che non c'è interesse a riconvertire la percentuale di coloro che usano il mezzo privato e convincerli, con un'alternativa seria, a ricorrere al mezzo pubblico. Riteniamo che l'assenza di una pianificazione di questo tipo sia il primo motivo del deficit aziendale. Se, infatti, non si riesce a convincere il cittadino che esiste un trasporto alternativo al mezzo privato, è ovvio che verranno a mancare negli anni gli introiti, gli abbonamenti.

Da quando è iniziata la crisi, ovviamente la gente è stata costretta a prendere i mezzi pubblici, ma non perché sia invogliata. Purtroppo, le condizioni economiche sono peggiorate ed è stata quella la ragione del maggior introito da parte delle aziende.

Avrebbe potuto essere una bellissima occasione per far capire alla gente che un trasporto pubblico funzionante è un'alternativa seria al mezzo privato, con corridoi della mobilità, con tutte le misure che possiamo immaginare. Garantendo *comfort*, frequenza degli autobus, puntualità, credo che anche le aziende comincerebbero ad avere maggiori introiti e, di conseguenza, risorse.

Ovviamente, sono convinto anch'io che con l'urbanizzazione debba esserci un legame ben stretto. Che si tratti di palazzi da 20 piani, che a me, personalmente, non piacciono, o villette, è ovvio che da ora e per il prossimo futuro la pianificazione del trasporto deve anche coordinarsi con l'urbanizzazione, con la politica abitativa.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'Unione Sindacale di Base (USB) per il loro intervento e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15.15.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

---

*Licenziato per la stampa  
il 22 dicembre 2013.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

**ALLEGATO**

**CAMERA DEI DEPUTATI**  
**COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**INDAGINE CONOSCITIVA**  
**SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

**DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAI RAPPRESENTANTI**  
**DELL'UNIONE SINDACALE DI BASE (USB)**

**ROMA, 3 OTTOBRE 2013**



Alla Commissione IX

Trasporti, poste e telecomunicazioni

**Oggetto: Audizione 3 ottobre 2013**

## PER UN TRASPORTO PUBBLICO E ALTERNATIVO

Mentre le ultime stime ci propinano dati sul prossimo ed inevitabile esaurimento del petrolio, il mondo occidentale persevera nello sfruttamento di risorse peraltro di scarsa qualità e rendimento che decenni fa non prendevano nemmeno in considerazione. Ma, in una situazione di strangolamento continuo di un modello economico basato sullo sfruttamento intensivo delle fonti energetiche tradizionali, si adottano misure la cui portata non è stata probabilmente valutata con la dovuta serenità.

Il vero problema di fondo, è il rifiuto da parte delle forze politiche di ripensare l'attuale modello economico nei suoi punti di criticità, i quali sono basati sulla crescita economica inarrestabile ed esponenziale. Quanto più tarderemo ad accettare, e a propinare, che c'è bisogno di un cambiamento del modello economico esistente, maggiore sarà il tempo necessario per riparare i guasti ambientali ma non solo avvenuti negli anni.

Ora in questo quadro generale va collocata la situazione in cui versa il trasporto pubblico locale nel nostro paese.

Si manifestano, infatti, in tutta la loro drammaticità tematiche, che necessariamente devono essere considerate in stretta relazione tra loro. Temi come la congestione del traffico cittadino, l'alterazione delle condizioni climatiche, il continuo aumento dell'incidentalità, risorse energetiche in via di esaurimento, nonché le politiche abitative si presentano con caratteristiche interdisciplinari che richiedono di essere argomentate e affrontate nel loro insieme.

Indubbi benefici potrebbero verificarsi per la collettività perseguendo quei macro obiettivi riconducibili nella piena soddisfazione dei cittadini in termini di qualità del trasporto collettivo e creando nel contempo una vera e fattibile alternativa alla mobilità privata.

Per molti decenni la politica dei trasporti in questo paese è stata percepita e presentata come un mero obbligo normativo dettato dalla costituzione che garantisce il diritto alla mobilità a cui la

**Unione Sindacale di Base**

Viale Castro Pretorio 116 – 00185- Roma / tel 06 59640004 - fax 06 54070448

[www.usb.it](http://www.usb.it)



classe politica non ha fatto altro che attenersi. Una impostazione mentale che molti politici hanno fatto propria, non consentendo a chi ha l'obbligo politico e morale di dirigere il paese,

d'intraprendere una politica dei trasporti incentrata **sulla progettualità e su provvedimenti di breve, medio e lungo periodo.**

Ad oggi scontiamo questa mancanza non solo con un trasporto collettivo scadente ed un conseguente indice di gradimento molto basso, ma anche con il collasso finanziario ed economico in cui versano le aziende del T.P.L.

Alla luce della totale assenza di una seria politica dei trasporti riteniamo irrazionale ed incomprensibile che la scuola di pensiero dominante rappresentata da molti politici sia indirizzato sulla privatizzazione dei trasporti con la convinzione che sia la panacea di tutti i mali. Esempi di privatizzazione che hanno interessato diverse regioni non hanno brillato per quanto ci risulta, in efficienza e qualità.

L' A.M.T di Genova, da questo punto di vista è un emblema. Privatizzata da circa un decennio al 41% dall'azienda francese RATP attualmente presenta una qualità del trasporto pessima dovuta agli innumerevoli guasti alle vetture che ripresentano l'annoso problema della manutenzione continua e qualificata dei mezzi che rimane totalmente assente, su mezzi che presentano un'età media di circa 13/14 anni. Si può dire con tutta certezza che la drammaticità del trasporto pubblico locale impone una serie d'interventi che devono necessariamente interessare più attori che, come fruitori, operatori del settore, e decisori intervengano in vario modo nel trasporto collettivo. Ma altri esempi potrebbero essere citati, laddove si è intervenuti con l'ingresso di privati si registrano peggioramenti delle condizioni di lavoro, compressione dei salari con evidente perdita per la ripresa dell'economia, precarizzazione, peggioramento o fase di stallo dell'offerta e mancanza di quella progettualità a medio e lungo termine che dovrebbe portare ad un trasporto pubblico sostenibile anche dal punto di vista eco/ambientale ed adeguare gli standard italiani a quelli delle nazioni più evolute, non solo europee.

Siamo convinti anche che la situazione del TPL nazionale sia figlia delle politiche strategiche sui trasporti degli ultimi 20/30 anni, focalizzate solo sulle grandi opere infrastrutturali e mai concentrata sui veri bisogni dei cittadini delle grandi aree metropolitane, delle province, di quelle enormi macrozone che racchiudono, sempre più spesso, le stesse province di una regione, collegate, a livello urbano ed extraurbano, da una fitta rete stradale, senza soluzione di continuità.



Includere nella costruzione del trasporto di massa i sindacati di categoria è operazione imprescindibile se non altro per un costante monitoraggio delle ricadute che ogni revisione e modifica sulla mobilità può avere in termini occupazionali e di condizioni di lavoro per i lavoratori. Inoltre una costante e continua interlocuzione non solo risponde ad un atteggiamento di democrazia diretta, ma assume un significato di riappropriazione della cosa pubblica da parte di chi fino ad oggi ha partecipato da spettatore e non da protagonista. Per questi motivi le varie associazioni nate intorno al mondo dei trasporti devono poter partecipare in qualità di fruitori e conoscitori del servizio di trasporto quindi sensibili alla necessità di apportare migliorie ad un servizio scadente. Dopo anni di continuo lavoro nel settore dei trasporti che quotidianamente presta il suo contributo alla mobilità dei cittadini, l'U.S.B. ritiene che sia giunto il momento di guardare ai trasporti non più con una visione circoscritta all'interno del settore ma bensì più ampia. Non sono più rinviabili misure sinergiche tra le politiche della mobilità e i continui insediamenti abitativi e commerciali che oltre a sottrarre suolo pubblico, creano continui scompensi ai centri urbani rompendo quell'equilibrio necessario, per un miglioramento della qualità della vita, tra l'espansione del territorio e la popolazione. Una delle misure non più trascurabili è il continuo monitoraggio dei flussi dei cittadini con il conseguente pendolarismo, ed in particolar modo l'andamento degli spostamenti dei pendolari. Un'attenzione maggiore viene richiesta ad esempio agli spostamenti casa/lavoro. Un comportamento che riguarda la domanda di mobilità da cui si deve dare iniziare. Misure da intraprendere finalizzate ad un riduzione degli spazi percorsi sia per le persone che per le merci sono centrali per una politica della mobilità.

Per questo si ritiene che una seria considerazione deve esser fatta a partire dal DPCM emanato l'11 marzo 2013 in attuazione dell'articolo 16-bis, comma 3 del D.L. n.95/2012, cioè incentrare la normativa sulla "**progressiva riduzione dei servizi offerti in relazione all'eccesso di domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata**" come recita il **punto c)** appare un metodo che presta attenzione ai grandi centri urbani penalizzando i piccoli centri. La domanda di trasporto si indebolisce laddove una offerta seria, credibile e soprattutto alternativa è venuta meno nel corso degli anni. Compito delle istituzioni è stimolare la domanda per il raggiungimento del macro obiettivo che include una maggiore qualità della vita in termini ambientali, occupazionali nonché come spinta propulsiva per l'economia. Rimaniamo convinti che contemperare buone pratiche di mobilità nel rispetto dei cittadini e delle condizioni di lavoro di chi opera nel settore, sia un risultato raggiungibile e necessario per costruire un modello di società sostenibile e realmente democratica.



Si osserva quindi che l'articolo 1, nell'attuare gli obiettivi introdotti dalle lettere da a) a e) del comma 3 dell'articolo 16-bis del D.L. n.95/2012, definisce i parametri per verificare il raggiungimento degli obiettivi, il cui mancato soddisfacimento comporta una riduzione per la Regione inadempiente di una quota del Fondo che anno dopo anno crescerà progressivamente (10% nel primo triennio, 12% nel secondo triennio, 14% nel terzo e così via).

Gli obiettivi di cui al punto a) "un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico" e di cui al punto c) "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata" viene verificato attraverso l'incremento annuale del "load factor" vale a dire il coefficiente di riempimento dei mezzi (Passeggeri- km/Posti-km), calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del presente DPCM. Utilizzando questa logica è probabile che ci sia uno scadimento della qualità del servizio, dovuta ad una conseguente riduzione dell'offerta, operando esclusivamente in funzione di un aumento del rapporto costi/ricavi oltre il 35%

*Vista l'immediata oggettiva difficoltà a calcolare questo parametro risulta che la sua applicazione sia stata affievolita e rimandata al prossimo triennio, nel senso che la misura del valore obiettivo sarà determinata in sede di revisione triennale del presente DPCM e sulla scorta di dati trasportistici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio del TPL. Ciò fa ritenere che nel prossimo futuro invece di perseguire un'offerta di servizio che risponda alle esigenze della cittadinanza ad un incremento della mobilità sostenibile con mezzi pubblici, si tende a determinare un'offerta più economica possibile puntando essenzialmente sull'incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata trascurando le aree e fasce deboli utilizzando la pratica di Moretti alle F.S.*

Tra l'altro tutto ciò è supportato dai dati ISTAT del 14 giugno 2013 i quali ci dicono che anche nei comuni capoluogo di provincia la domanda di trasporto pubblico urbano (cioè quelli a maggior domanda) nel 2011 è diminuita (-0,2% dei passeggeri trasportati in meno rispetto al 2011) non bisogna dimenticare, ma anzi è da tenere in considerazione in modo prevalente, che IL 2011 RISULTA ESSERE L'ANNO DI AVVIO DI ULTERIORI TAGLI DI RISORSE PER TPL A LIVELLO NAZIONALE, CON LA CONSEGUENZA INEVITABILE DELLA DIMINUIZIONE DELL'OFFERTA DEL TRASPORTO PUBBLICO: -3,9% I POSTI-Km PER ABITANTE EROGATI DALL'INSIEME DEI MEZZI E -5,4% I SOLI AUTOBUS ).

Confederazione USB

**Unione Sindacale di Base**

Viale Castro Pretorio 116 – 00185- Roma / tel 06 59640004 - fax 06 54070448

[www.usb.it](http://www.usb.it)

€ 1,00



\*17STC0001640\*