

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

24.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 DICEMBRE 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **IVAN CATALANO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Gandolfi Paolo (PD)	23
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2	Garofalo Vincenzo (NCD)	19
INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		Liuzzi Mirella (M5S)	21
Audizione di rappresentanti di Ferrovie dello Stato italiane Spa:		Mauri Matteo (PD)	25
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2, 11, 16	Mognato Michele (PD)	14, 24
Bianchi Nicola (M5S)	27	Moretti Mauro, <i>Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa</i>	4, 11, 12 14, 17, 18, 30
Bruno Bossio Vincenza (PD)	11, 12, 14, 18	Quaranta Stefano (SEL)	20
Cardia Lamberto, <i>Presidente di Ferrovie dello Stato italiane Spa</i>	2	Tullo Mario (PD)	12
		Velo Silvia (PD)	14, 16, 17
		<i>ALLEGATO: Documentazione depositata dai rappresentanti di Ferrovie dello Stato italiane Spa</i>	37

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia (PI); 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.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14.15.

(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 la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti di
Ferrovie dello Stato italiane Spa.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti di Ferrovie dello Stato italiane Spa.

Sono presenti il presidente Lamberto Cardia, l'ingegner Moretti, amministratore delegato del gruppo, l'ingegner Michele Mario Elia, amministratore delegato di RFI, l'ingegner Soprano, amministratore delegato di Trenitalia, la dottoressa Morgante, direttore centrale Strategie e pianificazione di Ferrovie dello Stato e il dottor Federico Fabretti, direttore centrale Media delle Ferrovie dello Stato.

Ringrazio il presidente Cardia e l'amministratore delegato Moretti. Siccome credo che l'audizione sarà lunga e impegnativa, do subito la parola ai nostri ospiti per lo svolgimento della relazione.

LAMBERTO CARDIA, *Presidente di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. Desidero, innanzitutto, porgere un vivo ringraziamento, a nome del gruppo Ferrovie dello Stato italiane e mio personale, al presidente onorevole Meta e ai componenti tutti dalla Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera per l'invito a essere auditi nell'ambito dell'indagine conoscitiva relativa a un tema di primario interesse per il nostro Paese.

L'esiguità del tempo a disposizione e l'interesse a offrire il massimo spazio ad altri interventi e ai quesiti degli onorevoli deputati mi suggeriscono, in questa particolare occasione, di limitare le riflessioni ad alcuni temi tra i molti rilevanti connessi all'oggetto dell'indagine conoscitiva meritevoli di più specifica attenzione.

Ritengo, preliminarmente, di evidenziare, prima di esporre le mie brevi riflessioni, che il gruppo FS nell'ambito dei servizi universali regionali e locali, insieme a una maggiore integrazione modale ferroviaria da realizzare attraverso nuove *partnership* e acquisizioni con imprese locali, in coerenza con le linee del piano industriale, prevede uno sviluppo dei servizi metropolitani mediante l'ampliamento della flotta e la definizione dell'offerta in termini sia quantitativi sia qualitativi in accordo con le autorità locali competenti. È, inoltre, atteso il completamento dell'ingente piano di ammodernamento del materiale rotabile destinato al trasporto regionale e locale.

Ciò premesso, come noto, le Ferrovie dello Stato italiane, in particolare per il tramite della società controllata Trenitalia, opera servizi di trasporto ferroviario regionale attraverso contratti stipulati con 15 regioni e con le province autonome di Trento e Bolzano. Per la Valle d'Aosta,

Sicilia e Sardegna nonché per alcuni servizi interregionali indivisi, è in corso il trasferimento delle competenze delle risorse dallo Stato agli enti locali e il servizio è regolato attraverso un contratto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I servizi per la Lombardia sono, invece, definiti da un contratto tra la regione Lombardia e Trenord.

I servizi di trasporto ferroviario locale sono regolati dal decreto legislativo n. 422 del 1997, avente a oggetto il conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale. Alle regioni spetta la programmazione e la definizione dell'offerta dei servizi, la definizione dei livelli tariffari e la scelta delle modalità di assegnazione del servizio.

Sulla base delle disponibilità finanziarie le regioni decidono la quantità, la tipologia e le caratteristiche dei servizi richiesti da Trenitalia in qualità di operatore. Caratteristica fondamentale dei contratti in essere con le regioni è quella di consentire la realizzazione, nel periodo contrattuale e senza ulteriori contributi da parte delle regioni, ma in completa autonomia finanziaria di Trenitalia, di un piano di investimenti dedicato al rinnovo del materiale rotabile.

Ciò in un contesto normativo che, per gli effetti della sentenza della Corte costituzionale n. 199 del 2012 e in ossequio alla cornice comunitaria di riferimento, prevede la facoltà per le amministrazioni di affidare i servizi in via diretta e stabilisce per i contratti di servizio una durata di 6 anni prorogabili di altri 6.

L'ordinamento di settore appare, tuttavia, ad oggi di non agevole lettura e di non univoca interpretazione. Negli anni successivi all'entrata in vigore del richiamato decreto legislativo n. 422 del 1997, si è infatti assistito a un'imponente stratificazione normativa dovuta anche a un'ipertrofia legislativa, che ha portato con sé immancabili dubbi interpretativi e problemi di coordinamento, a cui si sono aggiunti gli effetti degli interventi destruenti della Corte costituzionale. Risulta persino difficile ricostruire con esattezza il

vigente quadro normativo di riferimento in quanto le norme, soprattutto quelle di recente introduzione, sono disperse nelle pieghe dei testi relativi alle materie più disparate. In tale contesto, è diffusa l'esigenza di un riordino dell'esistente normativa, da operarsi preferibilmente mediante lo strumento del testo unico.

Centrale, inoltre, deve essere il ruolo del Parlamento nell'individuazione e attuazione di strumenti validi, efficaci e stabili per assicurare al settore adeguate risorse, progressivamente ridottesi negli anni recenti, e per far fronte a uno degli aspetti maggiormente critici relativo alla generalizzata mancanza di mezzi finanziari.

Come riportato nel bilancio consolidato di gruppo 2012, i minori ricavi registrati dalle regioni sono determinati anche della riduzione da parte di Trenitalia dei corrispettivi, come conseguenza dei vincoli di finanza pubblica. Su tale fronte, seppure sia da esprimere apprezzamento per i progressi consistiti da ultimo nell'attuazione della disciplina del Fondo nazionale trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, le risorse restano tuttavia carenti e i fondi destinati nell'anno stanziati dalla legge di stabilità per il 2013, dei quali si attende conferma per il 2014 in questa sessione di bilancio, rappresentano soltanto circa il 75 per cento del fabbisogno stimato, insufficiente con particolare riguardo al profilo dell'offerta di un servizio conforme all'aspettativa dei pendolari.

Inoltre, l'effettiva fruibilità delle non adeguate risorse stanziato resta incerta in quanto condizionata dai periodici capovolgimenti di fronte della legislazione di bilancio e dall'instabilità di perimetri del patto di stabilità.

Il tema della scarsità delle risorse fornisce occasione per una breve riflessione su un aspetto cruciale della speculare questione dei costi. Notoriamente, il settore è molto polverizzato e vi è spazio, soprattutto per i numerosi soggetti di minori dimensioni o esterni alla sfera pubblica, per applicare ai lavoratori trattamenti meno favorevoli, soprattutto per

quanto attiene alla loro tutela, ottenendo in tal modo consistenti vantaggi di costo.

La differenza tra l'incidenza del costo del lavoro per gli operatori pubblici e quella per gli operatori privati che, secondo quanto segnalato da Confindustria, sarebbe pari all'incirca al doppio, ossia 80 per cento per gli operatori pubblici e 40 per quelli privati, non è un dato di secondaria rilevanza. Soltanto in parte e in ambiti determinati tale divario può essere ascritto a carenza di azioni di particolare efficientamento organizzativo. Il problema, affrontato fino a oggi dal legislatore con atteggiamenti non sempre convergenti, attende di essere risolto quanto prima con interventi normativi chiari ed efficaci.

Ulteriore argomento di riflessione fortemente collegato al tema della sostenibilità degli investimenti è il dimensionamento dei bacini oggetto degli affidamenti. Si registrano ritardi ed eterogeneità di approccio negli interventi di attuazione del disposto dell'articolo 3-bis del decreto-legge n. 138 del 2011, avente a oggetto l'individuazione dei bacini territoriali ottimali da parte degli enti territoriali competenti e la loro definizione.

Rispetto a questo tema, occorre tenere alti i livelli di attenzione anche valutando l'introduzione di eventuali correttivi in quanto incombente il rischio di una perimetrazione operata dall'ente affidante nell'ottica di operatore del servizio spesso ancora in via di efficientamento piuttosto che in quella di rappresentante delle istanze dell'utenza o del territorio. Nei campi oggetto di queste considerazioni appaiono particolarmente incidenti e auspicabilmente sollecite le competenze dell'Autorità di regolazione di trasporti, che proprio in questi mesi sta avviando la propria attività.

Tuttavia, le norme che a oggi disegnano le competenze dell'organismo necessitano ancora di chiarimenti e di non escludibili perfezionamenti anche per evitare possibili sovrapposizioni con competenze tipiche dell'azione amministrativa. *De iure condendo*, quindi, in questa materia, come pure in altre attinenti le competenze dell'Autorità, certamente il legislatore inter-

verrà, per quanto ritenuto necessario, a garanzia di un ordinato funzionamento di tutto il sistema.

Con ciò termino il mio intervento come contributo di pensiero per consentire, col permesso del presidente, all'amministratore delegato, ingegner Moretti, di svolgere la sua relazione.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. Ringrazio tutti voi di averci offerto l'opportunità di intervenire nell'ambito dell'indagine conoscitiva che state svolgendo.

Mi sono documentato anche sulle questioni fondamentali affrontate nelle precedenti audizioni. Mi riferisco, in particolare, al fatto di dare piena trasparenza, in una logica di *open data*, ai dati relativi a tutti i trasporti. Lo auspico poiché si fa abbastanza fatica a capire quali siano i dati veri e quelli che non si riescono a interpretare.

Si parla molto di liberalizzazione. Dirò successivamente in merito, ma è del tutto evidente che per una liberalizzazione senza drammi, come vedo accadere invece nelle regioni che avanzano richieste in termini di ammortizzatori sociali e così via, si debba partire una volta tanto dall'inizio piuttosto che dalla fine, andando verso un contratto unico dalla mobilità valido per tutti i lavoratori. Non si capisce perché ogni nuovo ingresso abbia il suo contratto personalizzato. Non accade in nessun Paese al mondo, se non altro perché in quel caso la concorrenza non è tra la capacità delle imprese, ma sullo sconto marginale applicato sul contratto di lavoro.

Si parla ancora della necessità di avere stabilità e io credo che questa sia fondamentale. Senza di essa, nessuno si avvicina all'Italia per fare le gare. Non so se questo vi sia noto. Da un lato, si chiede di bandire gare e, dall'altro, si fa di tutto per far sì che la gente scappi via: una volta si chiamava ossimoro; non so come si chiami, ma penso che anche in politica abbia più o meno la stessa definizione.

Questa volta, però, ho voluto cercare di fare un'operazione un po' più concettuale

piuttosto che di rozzi numeri. Diversamente, non riusciremo mai a costruire un momento in cui si parta quasi in maniera rifondativa su questa partita. Vivaddio, credo possiate convenire se ve ne sia bisogno per questo settore in Italia, se non altro dopo aver sentito i vari esponenti che vi sono in giro.

Siamo partiti da un minimo di confronto — naturalmente, siamo disponibili ad approfondire quanto e quando volete ciò che sto per illustrare — con ciò che succede in Europa, altrimenti ogni affermazione è vera, salvo il fatto che non si confronta mai con dati oggettivi, che si possono ricostruire solamente con un minimo di *benchmarking* con quello che capita nel mondo.

Parliamo del trasporto locale. In Italia, per legge, come sapete meglio di noi, le regioni di fatto sono il *dominus*, ne decidono tutte le caratteristiche della programmazione, sia nel caso del trasporto ferroviario o di quello su gomma, ma in particolare quanto al trasporto ferroviario, dato che quello su gomma è mediato a volte anche attraverso le province e i comuni.

Appartiene alle sole regioni, invece, la programmazione completa dell'offerta ferroviaria, la decisione su dove i treni vanno, quando partono, dove arrivano, quando fermano, che materiale rotabile hanno, quante carrozze, quanti posti, anche la vetustà, appartiene a loro cioè tutto l'elemento dell'offerta. Possono anche scegliere le condizioni tariffarie che desiderano.

È sicuramente noto che non sono le imprese, e in particolare non è Trenitalia, per la quale è presente l'amministratore delegato, l'ingegner Soprano, a decidere le tariffe, ma anche le regioni in relazione alle disponibilità finanziarie per l'operazione di compensazione, che si fa in Italia come in tutto il mondo.

Chi di voi sta tendendo l'orecchio a quel che succede in Europa sa che il problema più grande nel quarto pacchetto è il cosiddetto problema dei PSO, *public service obligation*, che in molti Paesi arrivano fino al 2029 per le imprese esistenti:

immaginate che tipo di certezza hanno i nostri colleghi francesi, tedeschi e così via.

Parlerò dopo del sistema « sei più sei », rispetto al quale non si capisce se ci sia o meno, per cui non sappiamo che certezza abbiamo per gli investimenti. Non esiste impresa che fa investimenti con contratti annuali e con il committente che a volte ha la pretesa di rimettere in discussione, anche dopo averlo firmato, un contratto. In quale Paese succede questo?

Le regioni possono anche scegliere se bandire gare o avvalersi dell'affidamento diretto. Già da tempo accade. È stato sperimentato più volte. Sono state bandite sei gare negli ultimi 10 anni, che ha vinto nella quasi totalità dei casi Trenitalia. In alcune però non ha partecipato nessuno, nemmeno Trenitalia, per proporre l'offerta, a causa delle condizioni proibitive. Chi pensa di dovere ricevere comunque servizi, a qualsiasi condizione semplicemente bandendo gare, si trova senza nessuno che partecipi.

Penso a certe grida che vengono da qualche regione negli ultimi tempi. Mi riferisco alla Campania: bandiscano le gare! Sono ansioso di vedere chi parteciperà. Abbiamo 200 milioni di crediti scaduti, non sappiamo perché dobbiamo continuare a garantire il servizio. Noi gli stipendi li paghiamo, paghiamo i fornitori: con quali risorse?

Questo è un punto sul quale la politica deve fare chiarezza. Non può lasciare ambiguità. Se si bandiscono le gare, deve esserci una stabilità finanziaria che garantisca, a chi partecipa e domani sarà il futuro contraente, Trenitalia o altri, certezza che da quel momento si paga a 60 giorni, si rispettano i contratti, si fa tutto ciò che è previsto. Nessuno sarà interessato a finanziare il servizio in Italia senza sapere se sarà pagato e se lo sarà in modo corretto.

Finora lo Stato ha definito gran parte di risorse disponibili per il trasporto locale. Avete parlato moltissimo dei 6,4 miliardi, dei 4,9 miliardi, degli 1,4 miliardi che mancano: non entro nel merito, anche

perché intendo sottolineare che si tratta di un problema istituzionale, non dell'impresa.

Questa differenza tra la parte istituzionale politica e le imprese deve essere rimarcata. Nella confusione, nessuno risponde. Se c'è un problema in una regione perché i treni sono affollati, si dice di rivolgersi a Trenitalia, ma sono le regioni a decidere i treni. È come se, non rispettando la puntualità, dicessimo che la regione non sa fare la programmazione. Iniziamo a chiarire bene questi due aspetti, come fanno negli altri Paesi. Potrei aggiungere che, chi fa programmazione fa fatica ad avere una propria impresa da controllare, ma questa sarà una vostra valutazione. Le imprese si limitano a fornire solamente i servizi.

Esiste, naturalmente, un grande disallineamento tra la programmazione pluriennale e la definizione delle risorse determinata anno per anno, peraltro in maniera sempre discontinua e incerta. Abbiamo partecipato e vinto ultimamente tre gare in Germania: chi vuole mettere sul mercato gare per 20 anni e chiede di fare investimenti, come si sta ad esempio predisponendo a fare la regione Emilia-Romagna, o ha certezza dei pagamenti o rischia che giustamente siano pignorati gli uffici, come noi facemmo, se ricordo bene 7 anni fa, per la regione Lazio, ma non si può andare avanti attraverso azioni di forza. Bisogna costruire uno strumento normale di fornitura di un servizio, che sia fisiologicamente affidato a un'impresa sulla base di un contratto certo, con penali o *bonus*, e su quella base si gestisce un contratto.

È di qualcuno il mestiere di costruire gogne pubbliche — magari forniremo risposte pubbliche anche noi — ma se rispettiamo il contratto e forniamo i servizi richiesti, non si può pretendere di averne di più perché quelli forniti sono affollati. Che si pensi a un'aggiunta di contratto o si metta in gara un altro pezzo di contratto per altri servizi. Non si può chiedere, però, a noi di fare più di quanto è pattuito e firmato col contratto.

Sarebbe una situazione simile a quella di chi decidesse di acquistare un giorno dieci FIAT 500 e che si accorgesse che non gli bastano quelle normali per via della scarsità dello spazio e da quel momento, agli stessi prezzi, di punto in bianco e dopo aver firmato un contratto, per il quale ci si è approvvigionati di tutto quanto serve per dieci FIAT 500, volesse quelle più lunghe. Costa un po' di più e si rifà un contratto.

L'insieme dell'instabilità normativa è documentato da questo. Non si può ogni anno cambiare le regole del gioco. Seminare incertezza vuol dire scoraggiare le imprese a partecipare a qualsiasi iniziativa, o diretta o a gara, e a fare investimenti. Non si capisce perché dovrebbero, se non sanno cosa succederà domani visto che l'impresa risponde della sua gestione, secondo le leggi e i codici, e, per quello che riguarda il gruppo FSI, anche alla Corte dei conti; non può essere dimenticato questo piccolo aspetto.

Esiste poi la continua incertezza dei finanziamenti che conoscete e che si sviluppa in due modi: la disponibilità annuale dei finanziamenti e quella di cassa nei pagamenti delle regioni. Le due leve sono tali per cui imprese normali fanno fatica a pensare di venire a scommettere un centesimo su un *business* di questo genere.

Si è parlato tantissimo del cambiamento delle regole del gioco nell'affidamento delle concessioni di autostrade, è diventato oggetto per libri e tomi, ma qui il tema è lo stesso, non è diverso. Entrambe le parti devono sottostare alle condizioni di un contratto sottoscritto. Se una non ha più soldi sono fatti suoi, poteva pensarci prima. Paradossalmente, non è attribuita nessuna responsabilità a chi, in maniera non prudente, chiede un servizio non disponendo delle risorse per pagarlo. Da un punto di vista giuridico, è gravissimo perché annulla responsabilità di chicchessia.

Quando facciamo notare che abbiamo un miliardo di crediti scaduti, ci sentiamo rispondere che dobbiamo comunque continuare a garantire il servizio, altrimenti si

tratta di interruzione di servizio pubblico. Si ribalta su di noi la responsabilità di altri. Qualsiasi Paese civile manderebbe i primi in galera perché hanno compiuto un atto non dovuto, imprudente, non fondato sulla disponibilità reale di risorse da spendere.

Siamo efficienti o non lo siamo? Qui inizia il primo *benchmark*. Anche di questo si parla molto. Ho mostrato altre volte l'immagine, che è contenuta nel documento che ho depositato, degli incassi per passeggero per chilometro in Italia: la colonna all'estrema sinistra è per la parte ferroviaria; a centro sinistra è per la parte della gomma; a centro destra è la Germania ferroviaria; a destra è la Francia ferroviaria. Dal confronto sul trasporto ferroviario emerge un rapporto del 35-40 per cento in più degli incassi complessivi. Dico complessivi perché per le imprese, che le risorse vengano dal cittadino o dal contributo, è perfettamente identico.

Se fosse l'impresa a decidere le tariffe, ci sarebbe una differenza, ma poiché è la regione a decidere le tariffe, sono due i modi che la regione stabilisce per finanziare l'impresa che deve produrre servizio, ma l'impresa non ha strumenti attivi.

Con la Germania abbiamo una differenza di circa il 40 per cento superiore rispetto all'incasso, che è 13 in Italia. In Francia, c'è un rapporto enorme e ormai siamo quasi all'80 per cento di differenza rispetto ai 13. Qui già c'è un primo problema. I costi di produzione del servizio infatti non sono differenti, a differenza di quanto si dice spesso. Il costo del macchinista in Italia è superiore per l'azienda, non per lo stipendio, del costo del macchinista in Germania, come forse non è noto. Non parliamo di quello che costa in Spagna.

Il costo del materiale rotabile è perfettamente allineato sul mercato europeo. Quindi i costi complessivi di produzione del servizio sono perfettamente allineati, forse sono di poco superiori in Italia rispetto a Germania e Francia, ma gli incassi sono drammaticamente diversi.

Con il costo, qui posto all'estrema sinistra, che è ciò che l'ingegner Soprano,

ossia la società Trenitalia incassa, vanno pagati tutti i costi operativi con l'aggiunta sia del pedaggio alla società Rete Ferroviaria Italiana, equivalente a circa 3 euro per treno/chilometro, sia dell'ammortamento del materiale rotabile. Rientra tutto in quei 13. In Germania, invece, nei loro 18,5 non c'è l'ammortamento del materiale rotabile perché i contratti probabilmente sono fatti in modo che si vince, ma è il *Lander* che passa il materiale rotabile. Lo stesso discorso vale in Francia. In termini equivalenti, quindi, se togliete 2 centesimi sui 13 per la questione dell'ammortamento, il rapporto degli incassi è 1 a 2 rispetto alla Francia.

Questo ci permette di arrivare a una conclusione: in questo confronto internazionale - ripeto che sarei contentissimo di andare ancora più a fondo dell'analisi a partire dall'*open data* e dal costo - ci troviamo in una situazione francamente folle. Perché riusciamo a gestirla?

Vorrei fornirvi questo piccolo elemento, che vorrei magari vi scriveste su un pezzo di carta: abbiamo un EBITDA, e quindi il risultato lordo della produzione industriale, che ha un costo drammaticamente inferiore rispetto agli altri. Il nostro EBITDA, rispetto ai ricavi, è del 23,5 per cento, mentre in Germania sono al 13,5. Abbiamo, quindi, un'altissima produttività relativa dei fattori della produzione.

Sembrerà incredibile in quest'Italia e sotto certi aspetti lo è, ma così è. Ho voluto molto insistere su quest'ultimo dato perché adesso vorrei fare il confronto tra 13 e 17,2, cioè quello che è pagato dalle regioni attraverso le varie forme consentite alle aziende degli autobus. Il primo grande problema è che l'Italia è l'unico Paese in cui le ferrovie prendono meno contributi degli autobus. L'autobus non paga il pedaggio alla rete ferroviaria e spesso, come sapete, le imprese li comprano quando glieli pagano, quindi non hanno neanche il costo dell'ammortamento.

Sapete che molte imprese hanno un capitale ridottissimo e ogni anno azzerano loro i debiti. Questo è un elemento di fortissima deresponsabilizzazione. Un dislivello così porterebbe a dire, se mante-

nessimo la stessa proporzione, che in Germania un autobus deve percepire 23 centesimi per passeggero/chilometro, ma si finirebbe in galera.

Non parliamo della Francia. Qui c'è tutta la differenza di produttività tra i due settori. Possiamo allargarci per l'incredibile polverizzazione di queste imprese, prive di qualsiasi responsabilizzazione industriale, incapaci di fare impresa vera, talché le condizioni che abbiamo in tutta l'Italia dimostrano una piccola questione, per cui vorrei pregare tutti di essere attenti anche a volte alla valutazione di questo aspetto. Tanto più c'è frammentazione quanto peggio stanno le imprese, quanto più è bassa la produttività di tutti i fattori, compreso il lavoro. Incentivare queste forme vuol dire stare dalla parte di chi lavora poco e produrre meno.

Riteniamo che vi sia una fortissima sproporzione. Siccome il fondo è lo stesso per tutti, in Italia, rispetto agli altri Paesi, la ripartizione tra quello che serve per la parte del ferro e la parte della gomma, misurata in termini di volumi comparabili, è assolutamente sperequata. Non si può andare avanti così. Oltretutto, come spiegherò, i servizi piuttosto che essere integrati solo in sovrapposizione, e molti di essi non sono nemmeno giustificati.

Sono sindaco di un paesino, come amo dire spesso, e mi servirebbe la corriera del Cotral alle 7 del mattino che mi portasse i bambini a scuola a Poggio Mirteto. La corriera del Cotral passa alle 7.20, e quindi nell'unico momento in cui quel servizio è utile in tutta la giornata, quel servizio non c'è. Il mio comune, come tanti altri, deve ricorrere allo scuolabus, il bus giallo, che rappresenta una delle spese più importanti per il comune. Immaginate a che perversione arriviamo nella programmazione di questo tipo di servizi.

Per poter conferire una dimensione ancora maggiore a quanto vi dico, leggendo il documento capirete perché in Italia si usano i mezzi privati e non quelli collettivi: in Italia, si spendono per abitante, nell'ambito del trasporto ferroviario,

34,7 euro, mentre in Francia se ne spendono 65 e in Germania 51,2. Questi sono i numeri.

Nessuno poi vuole affrontare il problema delle tariffe. Io sono tra i pochi coraggiosi che ogni tanto lo fa e trovo, da parte vostra, fischi e, da parte dei cittadini, ancor di più, ma qualcuno prima o poi dovrà affrontarlo in maniera ragionevole. Mi è sempre stato risposto che la Germania ha un reddito maggiore: non c'è, però, un rapporto di reddito 1 a 2, né tanto meno di 1 a 2,38. Il rapporto di reddito tra Italia e Germania è mediamente da 1 a 1,4, non da 1 a 2,3. Questo è il margine.

Anche in Spagna, dove mi risulta un reddito *pro capite* del 15 per cento inferiore a quello italiano, troviamo tariffe del 20 per cento superiori. Aggiungo un altro elemento, che è l'aspetto più critico, dato che il populismo si aggira da tutte le parti, è cioè gli abbonamenti, l'unica cosa che non si affronta mai quando si aumentano le tariffe. Sugli abbonamenti, nel confronto tra Italia e Spagna, c'è un rapporto del 50 per cento in più. Con la Gran Bretagna, il rapporto è 1 a 8. Capirete che possono anche avere un reddito maggiore, ma non si possono permettere di avere l'abitazione privata perché spendono i soldi per il trasporto.

Non si può avere la casa privata o altro e il trasporto gratis. Bisogna trovare il modo di essere un po' europei. Spetta a voi dare questi indirizzi. Noi ci limitiamo a fare impresa, semplicemente a fare produzione rispetto alle risorse che abbiamo a disposizione. Se in merito non interviene una correzione, lo Stato, che ha tolto 1,5 miliardi e continuerà, con questi chiari di luna, a tagliare risorse, come potrà far fare il servizio? Non credo si possa andare avanti con questa deresponsabilizzazione sul problema delle tariffe.

Anche la Lombardia, che rappresenta la punta più avanzata quanto a tariffe in Italia, se confrontata a tutti gli altri Paesi europei, ha le tariffe più basse che nel resto d'Europa. Stiamo parlando di una regione con redditi notevolmente superiori a quelli medi illustrati in Spagna e direi anche di Francia. Quindi non c'è scusa.

La Liguria ha redditi un po' inferiori, ma prezzi di gran lunga inferiori. Nessuno vuole affrontare questo problema. Non si può, però, poi affermare, come ho sentito fare, che è stato detto a Moretti di compiere il miracolo: quale miracolo? I pani e i pesci ci sono stati solo una volta nella storia del mondo, poi basta. La moltiplicazione non è di questa terra, è di natura divina. Potremmo chiedere al Santo Padre se ha qualche conoscenza. Francamente, non saprei. Io sono piuttosto diverso da questo punto di vista.

Tutto quanto ho evidenziato spiega perché non c'è grande interesse al mercato italiano. I *competitors* esistono per l'Europa e fatturano un pozzo di quattrini. Non si possono confrontare i 7 miliardi 700.000 euro di First con i nostri 8,5 perché dentro i nostri 8,5 miliardi c'è anche il consolidato di Rete ferroviaria italiana, che pesa quasi un miliardo. Si capisce perché, allora, ci sono grandi imprese che trovano convenienza a investire in Gran Bretagna. Che vengono a fare in Italia? A litigare tutti i giorni con chi non li paga? Per sentirsi dire, come ogni volta che aprono bocca, per pararsi da tutto quanto giustamente i cittadini vogliono, che è colpa dell'impresa?

Vi lascio il materiale, così lo consultate ed eventualmente, lo contestate. Vorrei che ci fosse una contestazione, nel caso avessi esposto dati falsi, ma se i dati non sono falsi, qualcuno deve fare qualcosa. Non può esserci più il giro della mela che stiamo facendo da qualche anno.

Nel trasporto locale ci sono, quindi, in Europa livelli unitari di corrispettivi e tariffe più adeguati a garantire qualità e quantità dell'offerta attesa dai cittadini. Il *gap* tra quanto ci si aspetta e quello che si riceve rimane, se nessuno è in grado di colmarlo.

Occorrono meccanismi di finanziamento che ne garantiscono certezza. I contratti tra l'altro devono essere indicizzati all'incremento dell'inflazione, per dare garanzia all'impresa che i fattori esogeni non entrino nei suoi conti per poterla far

saltare, e questo per un periodo pari all'estensione dei contratti.

Poi, naturalmente, ci sono delle modalità di attribuzione dei contratti di servizio che devono essere certe e stabili nel tempo, senza le variazioni che prima vi ho mostrato.

Occorre che anche noi diamo stabilità a una programmazione di lungo termine perché si possano programmare le risorse, bandire le gare. Noi non siamo contrari alle gare. Se, però, in alcune regioni non vogliamo partecipare, non dovete dire che dobbiamo farlo per forza perché il nostro azionista è lo Stato. Non c'entra niente. Siamo un'impresa privata. Che il padrone sia lo Stato o un altro, per noi è indifferente. Abbiamo delle regole contenute negli articoli del codice civile. Non possiamo andare in perdita per garantire un servizio. Potrei essere condannato, come tutti gli amministratori dell'azienda, perché farei un compito non proprio dell'azienda. Per quale motivo devo decidere di regalare soldi a una regione piuttosto che a un'altra? Questa è un'azione politica, non ha niente a che fare con l'azienda e con i suoi amministratori.

Veniamo alle azioni possibili sull'offerta. Se possibile, vorremmo comunque organizzare un modello dell'offerta di trasporto locale più adeguato alla domanda attuale, ma non si può esaurire in quello e occorre agire. Si tratta di una proposta ancora abbozzata, ma vi preannuncio che organizzeremo un convegno aperto al quale siete invitati, credo il 12 febbraio del prossimo anno, in cui vorremmo esporre queste tesi in maniera molto più argomentata, ancora più chiara di quanto riusciamo a fare adesso.

Infine, vengo agli investimenti. Abbiamo un forte squilibrio modale, soprattutto nell'ambito della quota ferroviaria, del 4-5 per cento, che si concentra soprattutto nella parte delle aree urbane, diverso a seconda delle zone.

Esiste, però, anche un forte squilibrio funzionale tra le ore di punta e le ore di morbida, dovuto da un lato alla programmazione dell'offerta, che non è fatta da

noi ma dalle regioni o dai comuni, e dall'altro per come realmente si muove la domanda, la vita vera delle città e del Paese. Di fatto, anche se sui giornali si legge dei problemi delle grandi congestioni e degli affollamenti dalle 7 alle 8 di mattina, normalmente i treni e i pullman durante la giornata viaggiano vuoti, con un *load factor* medio solo del 35 per cento.

Può qualsiasi Paese permettersi che un capitale investito e un assetto imprenditoriale sia utilizzato soltanto in poche ore di punta e per il resto rimanere scarico? Lo vediamo meglio più avanti, ma io ritengo di no. Non si può lavorare per un'ora e restare le restanti 23 senza far niente. Ci comportiamo pubblicamente come dei pazzi. Chiedere di investire per un'offerta ancora maggiore nelle ore di punta vuol dire aumentare la pazzia, disporre di un capitale di punta che rimane utilizzato nelle restanti ore della giornata non al 35 per cento, ma ancora meno. Chi nel mondo si comporta così con i soldi scarsi e la giusta richiesta di produttività alle imprese?

Anche in tema di bassa velocità commerciale c'è un'altra piccola demagogia. Siccome alla fine, per entrare nelle città che abbiamo costruito malissimo, ormai l'unico mezzo che, anche se con un po' di ritardo, arriva è il treno — sulle strade non si riesce a programmare più niente — ormai ogni regione pretende di mettere stazioni e fermate *à gogo*.

Ricorderete anche voi il caso delle due stazioni messe tra Bergamo e Treviglio, che per quei cittadini dovevano essere un miraggio. Peccato, però, che a quel punto i treni che partivano da Bergamo, prima di arrivare a Treviglio, erano già tutti pieni, quindi sarebbero potuti andare a Milano senza fermarsi più. Siccome, però, continuavano a fermarsi, ogni volta che lo facevano prendevano 3 minuti, per cui per arrivare a Milano c'erano 15 minuti programmati di ritardo a causa del treno affollato.

Non si può decidere di mettere le fermate dove si vuole e far fermare il treno in continuazione. Ogni mezzo ha una sua missione. Avere numerose fer-

mate abbassa la velocità. C'è una scarsa accessibilità e integrazione con gli altri mezzi di trasporto, praticamente nulla, e una grande sovrapposizione dei servizi bus, che spesso passano in parallelo sulle strade.

Esiste, inoltre, un forte squilibrio delle risorse tra trasporto privato e trasporto pubblico, 200 miliardi investiti nel trasporto privato, intendendo per privato l'automobile con passeggero singolo o al massimo 1,8 passeggeri medi, rispetto a quello pubblico, leggasi bene « collettivo » e non pubblico. Che se ne occupi, infatti, un'azienda *in house* o un privato, il punto è che sia collettivo.

Questo dimostra che in Italia non esiste una politica di trasporto collettivo. Basti guardare alle risorse a disposizione. Se si volesse attuare una politica per il trasporto collettivo, bisognerebbe mettere più risorse e disincentivare gli altri a farlo, con tutto ciò che qualche città sta cercando di fare anche in Italia e che altre città europee e del mondo hanno già fatto in abbondanza. Penso a Londra, al formidabile Ken il Rosso, che credo perse anche la sindacatura al secondo mandato però fece un'operazione rivoluzionaria e positiva per la città di Londra.

Il problema è che abbiamo la massima domanda dalle 7 alle 8 e poi un secondo picco dalle 8 verso le 9, fino alle 8.30. Vedrete nel documento depositato, che le due colonne che coprono l'orario dalle 7 alle 8.30 di fatto sono uguali. Se si spezza la fascia 8-9 in due fasce di mezz'ora, abbiamo un'ora e mezza corrisponde a un numero drammatico, di passeggeri.

Siccome il dato dell'affollamento non ha una funzione lineare rispetto a questo, ma parabolica, emerge che, quando si raggiungono i 120.000 passeggeri, ogni persona in più non è un carico per cui la gente può ancora avere qualche centimetro attorno e la possibilità di scambiare qualche parola, ma perde la possibilità di vivere in maniera normale. Quando si arriva ai 18.000 passeggeri, si sta come sardine, ossia il passeggero è incapace di accettare anche la minima perturbazione, perde la pazienza ed esplose, perde il

controllo. Viaggiamo spesso con delle specie di treni bomba umani per le condizioni in cui quella gente sta in quelle ore. Dobbiamo esserne consapevoli. Non si può continuare a fare il gioco di passarsi il cerino. Stabiliamo cosa fare.

Sicuramente, bisogna capire, come vedremo meglio in seguito, in che modo agire anche per ridurre quella punta. Se non altro, se si spalma la domanda in maniera diversa durante il giorno, si utilizza meglio tutta la parte del capitale investito, i costi per unità di prodotto diminuiscono e si ottimizza l'uso delle risorse disponibili, la gente sta molto meglio, che è poi è ciò che ci interessa. A nessuno interessa far sì che la gente stia male. Vorremmo che la nostra gente stesse bene.

Oltre a queste ore di concentrazione, quella che tutti i pendolari stanno male in Italia è una favola. Stanno male in queste ore e in alcune zone del Paese, che troverete evidenziate nel documento.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. In Calabria stanno bene?

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. In Calabria stanno benissimo, soprattutto in senso di affollamento! Il capitale investito per unità di persona utilizzato in Calabria è il più alto d'Italia, perché quella regione ha una bassa antropizzazione del territorio. L'intera Calabria equivale a mezza Roma.

Non è un problema mio, ma politico, fa parte di quello che si chiama *welfare*, che forse il Parlamento dovrebbe riformare, rivedendolo, verso i cittadini a sostegno del reddito e, verso i territori a sostegno della domanda. Questo non è il mestiere dell'impresa, che purtroppo sta a sentire quello che succede in giro.

La grande drammatica situazione dei pendolari è in poche zone, soprattutto attorno a Milano, primo grande problema, di gran lunga superiore a tutti, poi viene a Roma, quindi il quadrilatero veneto, poi Napoli e poi altre zone, che registrano comunque problemi inferiori alle zone sopra citate.

PRESIDENTE. Anche un po' di Garfagnana, come si vede dalla *slide*.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. La Toscana è tutta concentrata lì. La città più grande è Grosseto, con 45.000 persone. Non possiamo modificare la situazione di antropizzazione del Paese. Dobbiamo portare i servizi dove c'è la gente, non la gente dove non c'è il servizio. Francamente, non capisco perché dovremmo mettere il servizio dove non c'è la gente.

Un treno dove c'è il 20 per cento di utilizzo darà, certo, soddisfazione a quel 20 per cento di persone che lo utilizza, ma lo stesso treno dove la gente sta nelle punte che ho descritto garantisce un minimo di vivibilità, che in questo momento manca. L'uso della distribuzione delle risorse non spetta, però, alle imprese, ma per mia fortuna alla politica. Sarete voi a valutare al meglio.

Quanto alla durata dei contratti, le regioni si sono lamentate di non poter modificare il contratto di servizio, ma quello è basato su un catalogo approvato dalla Conferenza Stato-regioni, per cui la base iniziale non è nostra, sono loro che l'hanno approvata.

Voglio ricordare che, secondo questa base, dobbiamo migliorare la produttività del 9 per cento, è previsto un sistema di *penalties* e di *bonus* a seconda dei servizi erogati, una revisione annua dei servizi fino al 20 per cento di taglio. Non conosco in Europa contratti con questo tipo di flessibilità. Sono anche previsti investimenti in relazione a quello che le regioni decidono di fare.

L'abbiamo sottoscritto nel 2007 e abbiamo cercato di averlo nella formula di sei anni rinnovabili di altri sei per poter fare gli investimenti. Quest'aula è stata interessata al problema — rileggete gli stenografici. Qual è il motivo del sei più sei? Che se non ci sono almeno 12 anni, non c'è impresa che fa investimenti. Deve pensarci la regione e dare in gestione alle imprese i treni oppure, siccome le regioni non hanno i soldi per gli investimenti, come è successo allora e come oggi è, nel

contratto è stato stabilito che lo fa l'impresa perché può indebitarsi, ma naturalmente deve poi rimborsare i soldi, che diventano costo operativo. È un gioco assolutamente trasparente e vogliamo che rimanga tale.

Sulla base del «sei più sei», abbiamo lanciato un certo numero di investimenti, 2,2 miliardi, se ricordo bene. Ci sono ancora 700 milioni di euro, che avremmo già lanciato se ci fosse stata la conferma del «più sei». Siccome, però, nessuno lo sta garantendo, non possiamo fare investimenti. Nessun amministratore fa investimenti se sa che il giorno dopo non avrà neanche più il servizio da svolgere. Anche questo è un problema che la politica deve affrontare. In Europa, in Germania, l'ultima gara è stata fatta per 15 anni più ulteriori 7 anni e mezzo. Capite la differenza.

MARIO TULLO. Nessuna regione in Italia prosegue nei successivi 6 anni?

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. In molte regioni ci stanno pensando, ma non sanno neanche loro come assegnare il contratto visto che non hanno neanche i soldi per quest'anno. Un miliardo e 200 milioni di crediti sono un'annualità: di cosa stiamo parlando più? Noi non siamo qui a pagare gli oneri finanziari.

Nell'ambito della flessibilità, nel contratto c'è la possibilità di ridurre il servizio del 20 per cento, e ricordo che vi si è fatto ricorso. L'Abruzzo ha diminuito il servizio del 21 per cento; la Calabria del 16,3 per cento. Lo ha chiesto la regione Calabria, non abbiamo voluto farlo noi! Noi facciamo quel che ci dicono e, se ci dicono di aumentare del 20 per cento, siamo contenti.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Quante penalità ha pagato la società?

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. È stata la regione Calabria a decidere di diminuire il servizio. Perché dovremmo

pagare noi delle penalità? Sarà la regione che pagherà penalità a noi per averci ridotto il servizio!

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Ma c'è il contratto che prevede penalità.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. Chi lo dice? Conosce il contratto? Lo tiri fuori. Lo discutiamo. Non ho voglia di ricevere accuse dalla gente senza mai una prova. La sua regione ha 100 milioni di crediti scaduti. Faccia pure, dopodiché mi dica se devo continuare a garantire il servizio e perché: 80 milioni sono il contratto e 100 milioni i crediti. Cosa devo fare? Mi trova un'azienda che le garantisce il servizio in Calabria?

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Finché c'è monopolio...

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. Rinunciamo! Cediamo domani quel servizio! Lo cediamo alle Ferrovie della Calabria, che costano 3 volte e mezzo rispetto a noi per passeggero/chilometro. Se lo segni e dica perché costa 3 volte e mezzo.

La Campania ha ridotto del 19 per cento — procedo con le più significative — la Liguria del 20,8 per cento; le Marche del 14; la Puglia del 15 e così via.

Il contratto permette grandi flessibilità in relazione alle risorse delle regioni. Questo significa che dovremmo assorbire i lavoratori che prendono gli stipendi e che continuano a esserci. Si fa presto a chiedere di tagliare il servizio, ma noi dobbiamo continuare a pagare la gente, magari farla lavorare su Frecciarossa, servizio che per fortuna sta crescendo perché non è legato ai contratti di servizio. Se lo fosse, avremmo la certezza di non fare neanche più quello.

L'assenza di risorse è troppo forte e non ci permette di traguardare, al momento, qualcosa che assomigli al trasporto di tipo europeo nelle grandi città dove c'è un addensamento di popolazione privo di servizi adeguati. Un nuovo piano per il

trasporto locale dovrebbe essere collegato a un'analisi dello sviluppo edilizio delle grandi città, determinante per condizionare i limiti. Molti di voi, quasi tutti i gruppi parlamentari, sostengono che non deve esserci più espansione della città: sono d'accordissimo.

Per evitare la dispersione della città, il motivo per cui si è creata tutta questa confusione, bisogna ricostruire completamente l'asse di sviluppo urbano fondato su un trasporto completamente diverso, con l'individuazione di zone di aggregazione all'interno dei nodi delle grandi aree metropolitane; l'individuazione delle stazioni porta attorno a queste grandi aree metropolitane, come luogo di integrazione dei servizi e di scambio, di parcheggi, individuale su collettivo e collettivo su collettivo; la differenziazione dei servizi con un incremento della frequenza dentro le grandi città e — scusate, ma non riesco a mordermi la lingua — una rarefazione dei servizi fuori delle grandi città.

Anziché portare un treno da 100 chilometri da Roma fino a 20 chilometri da Roma perché resti vuoto al 50 per cento fino a quel momento e, quando arriva alla porta di Roma, scoppi e non ci entri più la gente, per soli 20 chilometri, si potrebbe pensare a un treno che parta da meno lontano e a altri tre treni in più a partire dalle porte della città. Con lo stesso materiale rotabile e allo stesso costo, starebbero tutti meglio.

Serve una massima frequenza con uno *shuttle*, offerte flessibili su base oraria giornaliera e stagionale. Serve un'offerta aderente alla reale domanda, sempre per risparmiare i pochi soldi che abbiamo. Soprattutto, bisognerebbe privilegiare le vie passanti nelle grandi città, senza operazioni *shuttle* a metà; ridefinire i collegamenti esistenti e lo sbottigliamento delle infrastrutture, come vi mostreremo, tutte concentrate nelle grandi città.

Il modello è quello già attuato, ad esempio, in Germania, dove all'U-Bahn si sovrappone la S-Bahn, il trasporto regionale, con tre categorie di servizi completamente diverse e non con lo stesso treno che parte da 100 chilometri e arriva a 20

chilometri per fare poi un servizio sostanzialmente urbano. Magari quel treno regionale, quando arriva a 20 chilometri, ha il diritto d'andare dritto fino a destino piuttosto che sostare a tutte le fermate all'interno della città. In questo modo, stanno meglio anche quelli che sono lontani dal centro della città.

Lo stesso sistema è stato realizzato anche in Francia. Pensate, soprattutto, a Parigi, l'unica grande città reale, alla relazione tra le linee regionali, la RER e la RATP nel caso parigino. Anche noi dobbiamo riuscire in una calibratura di questi servizi, distinguendone la funzione e la missione per far sì che l'offerta sia più aderente alla domanda reale per i diversi gradi di concentrazione che si hanno attorno al contesto urbano.

In particolare, dobbiamo riorganizzare su questa concezione anche i vari servizi su gomma. Non possiamo più avere sovrapposizioni in parallelo ma dobbiamo entrare in una logica di integrazione, *hub and spoke*, e le stazioni ferroviarie devono essere i punti di *hub* in cui sono ricucite tutte le operazioni della gomma, evitando che anche queste rifluiscono in parallelo, di fatto disperdendo risorse ed erogando qualità relativamente bassa dei servizi.

Possiamo riorganizzarne il sistema dell'offerta, ma esiste anche un problema di riorganizzazione della domanda, che non può esser affrontato spontaneamente dal cittadino, che si adegua alle imposizioni di regole poste da chi decide.

Occorre che il diritto alla mobilità individuale sia collegato a politiche di sostenibilità attraverso l'interconnessione di reti con una più attenta pianificazione del territorio, sfruttando le leve dell'innovazione tecnologica, che danno possibilità importanti di incremento in questo; una copertura geografica dell'area urbana con una rete multimodale più ampia di servizi integrati; un sostegno delle politiche urbane in favore di modelli di mobilità alternativi al mezzo singolo.

Per me, il mezzo singolo è anche il taxi. Il mezzo collettivo è quello che ha almeno tre persone a bordo. Che sia pubblico o privato, interessa poco, ma l'incentivazione

deve partire da questo discrimine. Oltre all'inquinamento da CO₂, infatti, c'è anche quello volumetrico dei mezzi che non riescono più a muoversi, come vedete a Roma dalle terze file. L'incentivo al mezzo collettivo è la alternativa sostanziale.

È inutile che vi dica che abbiamo poche piste ciclabili. È il più grande *gap* che abbiamo rispetto ad altre città. Da noi solo il 3 per cento degli utenti del trasporto va in bicicletta, all'estero il 25 per cento, percentuale che cambia il mondo.

La stazione è vista come *hub* fondamentale, come porta d'ingresso della città e come punto di integrazione per la diffusione territoriale nella conurbazione. Sicuramente conoscete più misure di quante possa descrivervene io.

Dobbiamo anche lavorare per cercare di tagliare le punte, che non sono solo un fenomeno di Milano o di Roma. In tutto il mondo è così. A Tokyo si viene spinti dentro nelle ore di punta. Alla fermata della metropolitana vicino al Louvre di Parigi, alle 8 del mattino, prima di poter entrare, bisogna aspettare che passino 4 metropolitane, ma tutti si danno da fare per affrontare il problema. Non vedo, invece, un dibattito culturale in Italia nemmeno per affrontarlo.

La nostra proposta è la riduzione dell'affollamento degli orari di picco attraverso l'armonizzazione degli orari e la *flexitime* e incentivando un sistema tariffario differenziato. A me interessa poco aumentare le tariffe nelle ore di punta, come subito mi hanno suggerito in proposito. Si possono anche ridurre le tariffe di morbida. Basta che non siano uguali.

Ricordo che sono stato qualche mese a Croydon, a Londra, e aspettavo le 9 perché c'era la caduta del 50 per cento della tariffa. In quel modo, riuscivo a dare un mio contributo personale al fatto che quei mezzi fossero utilizzati meglio e a parità di capitale di spesa per la parte pubblica, come in tutto il mondo.

In Francia, per organizzare i momenti di apertura e di chiusura della città, attraverso le sue funzioni, hanno costituito *le bureau du temps*. L'hanno sperimentato in particolare a Reims e lo stanno speri-

mentando a Parigi. Il mio amico francese Pepy mi ha detto che si sono ispirati alla nostra legge n. 53 del 2000, che vi ripropongo perché era ed è bellissima. I francesi hanno preso a man bassa da questa legge, ritenendo fosse l'uovo di Colombo. Noi l'abbiamo emanata nel 2000 e non credo ce ne sia una sola applicazione in Italia.

Voglio ricordare che si prevedeva che il sindaco avesse il potere di coordinare gli orari degli esercizi commerciali e dei servizi pubblici. Anche dei ministeri, se sono a Roma. Non li decide il Presidente del Consiglio o il ministro, ma il sindaco.

SILVIA VELO. Noi abbiamo cominciato con l'apertura delle segreterie alle 7.30 di mattina.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. Male, perché è l'ora di punta! Bisogna farlo alle 6.30 o alle 9, ma non alle 7.30, quando arrivano tutti.

MICHELE MOGNATO. Era una battuta... ci si riferiva alle decisioni del nuovo segretario.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. Perché lui viene alle sette e mezza? Ma lui non ha problemi, viene a piedi. È già uno che va in bicicletta.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Qui viene in treno, è un vostro *sponsor*.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. Sì, è nostro *sponsor*. D'altra parte, abbiamo rilevato l'ATAF di Firenze e devo ammettere che, se si confrontano quei numeri dopo 2 anni di nostro lavoro rispetto ai quelli medi d'Italia, ci si pensa. Le regioni sono tenute — è importantissimo — a redigere leggi quadro sulle politiche temporali, i comuni al di sopra dei 30.000 abitanti a istituire piani territoriali degli orari. Cito un esempio che sembra

fuori luogo: la base di pianificazione industriale di tutte le ferrovie è l'orario dei treni. Si parte dall'orario e da quello si decide tutto il resto.

Senza un orario di riferimento delle funzioni delle città, come fa la gente? In maniera caotica, fa quel che può. Il piano territoriale degli orari è il documento di indirizzo strategico che a livello comunale o sovracomunale regola il sistema degli orari dei servizi urbani e promuove la loro graduale armonizzazione e coordinamento.

Credo che dovremmo utilizzare questi strumenti. Penso solo al fatto che la logica ormai che impera in Italia è quella di costituire *Authority* repressive. Bisogna essere, invece, proattivi, ripartire dalla politica, che deve riappropriarsi delle armi dell'orientamento, del coordinamento, dell'indirizzo. A Roma, ad esempio, il 93 per cento delle attività prevalenti implica il rispetto di orari che, in maniera del tutto anarchica, ognuno decide. Se il sistema fosse coordinato secondo le regole che ho descritto, quel 93 per cento si potrebbe distribuire e basterebbe mezz'ora di differenza per far tagliare un pezzo importante di traffico dell'ora punta. Non è un problema solo dei treni, ma delle strade, dei mezzi collettivi.

Esiste anche il problema di incentivare del cittadino, che naturalmente deve seguire. In quel caso un sistema che gli propone sconti tariffari in ore non di punta credo farebbe bene a tutti.

Stiamo promuovendo azioni sull'offerta, già ne stiamo parlando con alcune regioni e a febbraio ne parleremo in modo ancora più chiaro. Naturalmente, non possiamo agire sulla domanda perché non è nostro compito, ma vogliamo stimolare una discussione su questo. Stiamo lavorando per gli investimenti per la parte che siamo riusciti a trasformare da costi operativi. Eravamo in grande perdita qualche anno fa, ma non abbiamo licenziato nessuno. Abbiamo ridotto fortemente i costi, del 35 per cento, e tramutato quei costi operativi in investimenti. Non ce li siamo messi in tasca, perché non siamo i padroni dell'azienda.

Gli investimenti nel trasporto locale programmati nel piano quinquennale e che avremmo già messo a punto — e l'ingegner Soprano vi darà tutte le informazioni del caso — se avessimo avuto la certezza iniziale di contratti che duravano sei anni più altri sei, ammontano a 3 miliardi, di cui 2 miliardi 150 milioni già contrattualizzati, 700 sono in attesa di contrattualizzazione perché non sappiamo se ci saranno confermati i servizi o meno. Mi pare che 700 siano tre volte e mezzo i 200 della legge di stabilità.

Tutti questi soldi non sono venuti dal Governo. Dei vari piani che avete discusso qui, che prevedevano risorse per un miliardo, per 500 milioni, non se ne è approvato nessuno. Sto parlando di 3 anni fa, per intenderci. Non abbiamo avuto un centesimo dai vari piani di investimento per il trasporto locale, al di là dei soldi ricavati all'interno di azienda con incremento di produttività e sacrificio di tutti i lavoratori. Vorremmo spendere anche questi, anche perché non vediamo altri molto interessati al sistema e al mercato.

Abbiamo i piani di consegne, che vedrete in maniera chiara. Fortunatamente, dopo grandi problemi, anche le imprese del settore hanno iniziato a lavorare e a consegnare. Oggi non abbiamo imprese senza ordini. Non entriamo nella politica di ogni singola impresa, ma è chiaro che, se la politica della singola impresa non fosse coerente alle nostre necessità di avere ordini e affidabilità anche per il futuro sui pezzi di ricambio, cambieremo politica. Non possiamo andare con quelli che non ci seguono.

Esistono, inoltre, i problemi legati all'infrastruttura. Non vogliamo annoiarvi con gli investimenti da 100 o 200 miliardi di euro, ma guardiamo solo agli interventi sui colli di bottiglia nei nodi delle grandi città, i problemi che più affliggono il trasporto locale e tutto il trasporto ferroviario.

Sono concentrati qui, dove li vedete, naturalmente in diversa misura, ma tutti concentrati lì. È un piano da 16 miliardi, parzialmente finanziato, a cui crediamo — siete voi a decidere quando esaminate i

contratti di servizio e quelli di programma — e a cui bisogna dare priorità prima di ogni altro. Prima viene la sicurezza, la manutenzione ordinaria e straordinaria, è assolutamente fuori dubbio, ma immediatamente dopo c'è il problema dello sbottigliamento delle grandi città. È inutile realizzare ferrovie tra una città e l'altra se, quando ci si arriva, non si può entrare perché c'è il collo di bottiglia.

Il costo è basso in relazione all'effetto importante che si ha sui volumi. Il problema dei colli di bottiglia e della fluidificazione della circolazione interessa soprattutto quattro città. Li troverete elencati tutti in maniera dettagliata nel documento depositato, affinché, se ritenete, possiate sostenere le proposte formulate.

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

SILVIA VELO. Ringrazio l'ingegner Moretti. Per anzianità di servizio, mia e non sua, ho avuto modo di ascoltare parecchie volte le sue relazioni in questa Commissione anche per la sua disponibilità a esser presente, ogni volta che la Commissione lo ha chiamato, in maniera solerte e approfondita nelle nostre audizioni. Ho sempre espresso, come faccio anche oggi, apprezzamento per la visione complessiva che mostra e che espone anche in quest'occasione. Posso farlo un po' meno per i toni che, a volte, dall'appassionato diventano quasi aggressivi. Ne conosco le ragioni e la passione, ma lo sottolineo a beneficio di tutti, anche dei colleghi che sono qui da meno tempo di me.

Quelli esposti sono i dati che abbiamo già visto precedentemente. Non è trascorso così tanto tempo da giustificare stravolgimenti o cambiamenti, semmai forse c'è una diminuzione delle risorse pubbliche a disposizione, a tariffe più o meno invariate o di poco aumentate. Complessivamente, quindi, il tema vero che abbiamo sempre affrontato in questa sede è il rapporto tra ricavi da biglietti o da contributi pubblici che l'azienda ha a disposizione e i servizi offerti.

Il tema che ogni volta ci troviamo ad affrontare, con esempi diversi, circostanze diverse, situazioni diverse, è di chi è la colpa. Il cittadino si confronta con un servizio che non è quello che si aspetta, quello di cui ha bisogno. Milioni di pendolari viaggiano, nella maggior parte dei casi, per bisogno e la domanda è se l'azienda che fornisce il servizio non sia all'altezza dei costi e abbia quindi una colpa o se siano i ricavi di cui dispone a non consentire un servizio all'altezza delle aspettative dei cittadini.

I dati forniti ogni volta, e che non sono mai stati smentiti, dicono che il nostro Paese investe per chilometro per abitante molto meno degli altri *partner* europei. Viaggiamo in condizioni più che dignitose da Termini a Fiumicino, se non sbaglio a 8 euro a tratta; da Standford a Londra, per una tratta simile, ho speso 27 euro, tre volte e mezzo. Si potrebbero citare anche altri esempi.

A questo punto, penso che il ruolo di questa Commissione attraverso l'indagine conoscitiva sia quello di fare chiarezza e chiamare il Governo e noi stessi alla responsabilità di scelte chiare. Se sono veri i dati forniti, e non è la prima volta, da Ferrovie, la politica deve scegliere intanto se intenda investire di più e meglio, ma intanto di più, nel servizio di trasporto collettivo, nel servizio pubblico.

Di più e meglio vuol dire in alcuni casi — lei ne ha annunciati diversi — fare scelte dolorose. Mi sono sempre più convinta, però, in questi anni di approfondimento che sia interesse di tutti, del pubblico, del cittadino e vostro, andare, anche nel trasporto regionale, verso la gara. Dobbiamo uscire dall'ambiguità della domanda sulla colpa cui facevo riferimento prima.

La gara significa chiarezza nei finanziamenti e nelle tempistiche, nella richiesta delle regioni, nel servizio fornito, nelle responsabilità e forse una presa di coscienza e di responsabilità collettiva su quello che sta a monte, cioè su quanto crediamo nella necessità di investire di più nel trasporto pubblico collettivo e — a dispetto forse di altri settori del bilancio dello Stato, in una situazione in cui espan-

dere ulteriormente la spesa pubblica è praticamente impossibile — prenderci la responsabilità di fare delle scelte.

Su questo credo che dovremmo impegnarci proprio a partire da quest'indagine conoscitiva, prendendoci la responsabilità di risolvere alcuni problemi: entità e certezza delle risorse e durata nel tempo. Questi elementi non sono a vantaggio dell'azienda che partecipa alla gara o, eventualmente, la vince, ma della qualità del servizio che si può ottenere in quella gara. Un conto è dare una certa quantità di risorse ogni anno ma per 2-3 anni, ma la stessa cifra proiettata in una dimensione più lunga nel tempo probabilmente consente di ottenere con quelle risorse, dall'azienda che partecipa alla gara, un servizio migliore.

Dobbiamo essere chiari sull'accesso all'infrastruttura. Anche questo è un tema di cui abbiamo dibattuto, su cui ci sono ambiguità e giudizi divergenti, ma anche le gare possono dimostrare e rendere limpida la parità di accesso per tutti i soggetti alla struttura.

È bene ricordare che si parla di un'infrastruttura realizzata con risorse pubbliche, che vanno valorizzate nel caso in cui sia un soggetto privato ad accedere. Ho avuto qualche perplessità, quando il Governo ha recentemente deciso di ridurre il canone d'affitto per l'accesso all'alta velocità, che ha significato sicuramente un risparmio per Trenitalia, un risparmio all'interno dell'azienda pubblica, ma poi mi è stato detto che sono richieste dell'Autorità dei trasporti.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. Trenitalia non l'ha chiesto!

SILVIA VELO. Metto solo agli atti questa mia perplessità, come ho già fatto in un'altra occasione.

Servono gare con garanzie di accesso libero ai binari, con redditività dei binari equiparata a quanto lo Stato ha speso per realizzare stazione, binario, infrastruttura, sicurezza, investimenti, innovazione, *know how* e così via, dopodiché penso che le

direttrici su cui intervenire per migliorare gli orari, con tutte le questioni sollevate nell'ultima pagina del documento, siano condivisibili.

Nel mezzo, però, c'è la realtà della situazione attuale ed è lì che voglio arrivare. Ammesso e non concesso, ma anche ammesso che i servizi carenti, sovraffollati, inadeguati, siano legati non a incapacità dell'azienda, ma a una carenza di risorse, sono portata però a pensare che anche voi avete margini di miglioramento e che dovete metterli in campo.

Potrei citare esempi che riguardano la mia regione. In questi giorni, il presidente della regione sta viaggiando per la Toscana sui treni dei pendolari, sperimentando di volta in volta le inefficienze e i ritardi, i treni che non funzionano, che si fermano, che si guastano, così rendendoli oggetto di una campagna di attenzione rilevante.

Ha mandato una lettera a noi deputati, che ho riguardato un'ora prima di arrivare: alcune delle disfunzioni che segnala riguardano l'infrastruttura, non il contratto di servizio che la regione ha con Trenitalia, ma il rapporto dello Stato con RFI, il sistema di controllo, e riguardano La Spezia, Pisa, altre tratte che ci si era impegnati, nel 2010, a integrare, mentre non è stato ancora fatto.

In alcuni casi, come ad Arezzo, l'aumento delle corse dei treni ad alta velocità che viaggiano dove viaggiano i treni locali molto spesso causa ritardi consistenti nei treni locali. Tra Pistoia e Lucca c'è un binario unico.

Richiamo questi esempi non per citare la Toscana, anche se è mio dovere, ma perché credo che possano essere ribaltati su tante altre parti d'Italia. È giusto mettere in evidenza quanto il sistema pubblico investa ancora troppo poco nei servizi pendolari, complessivamente, per le risorse alle regioni, ma potrei aggiungere — ne abbiamo parlato tante volte — per il servizio universale, che ormai Trenitalia sta progressivamente abbandonando per sostituirlo con i treni a libero mercato e che lo Stato sta progressivamente abbandonando perché ha smesso di finanziare i treni del servizio universale.

Da una parte, c'è questa scelta, che sta a noi, alla politica di investire in maniera migliore; dall'altra, però, in attesa di cambiare il mondo, alcune disfunzioni riguardano anche voi, Trenitalia e RFI. Un terzo dei disservizi nel trasporto pubblico locale riguarda le infrastrutture e non il contratto, rispettato o meno, che le regioni hanno stipulato con l'azienda.

Mentre proviamo a cambiare il mondo o, comunque, l'impostazione che, come pianificazione pubblica, abbiamo in questo settore, che io ritengo strategico complessivamente per la competitività del Paese, proviamo a concentrarci anche sulle questioni che riguardano l'efficienza aziendale e le scelte gestionali aziendali, che possono aiutarci ad affrontare questa fase con un servizio migliore di quello ricevuto fino a oggi.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane Spa*. Trenitalia fa quello che le dicono di fare.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
IVAN CATALANO

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Sono veramente contenta di poter affrontare alcune questioni del trasporto pubblico locale con Ferrovie dello Stato. Peraltro, questo avviene anche verso la fine di una lunga indagine che ha visto partecipare vari soggetti e sicuramente alcuni aspetti ormai sono abbastanza chiari. C'è l'incertezza normativa, c'è un'inadeguatezza delle risorse soprattutto in termini di trasferimenti, i ricavi da tariffe coprono molto meno della differenza che i trasferimenti dovrebbero dare. Esistono situazioni diversificate nelle regioni.

Non deve convincermi su quanto sia male amministrata la Calabria, ma questo non assolve gli altri. Il problema vero è capire come, soprattutto nelle regioni male amministrate, soprattutto nel Mezzogiorno, alcune aziende pubbliche, oltre che naturalmente i ministeri, lo Stato, noi stessi, possiamo intervenire perché questa situazione si corregga.

Le dirò, con la stessa schiettezza con cui lei parla, che trovo insopportabile che

i *manager* di aziende pubbliche che lavorano in regime di assoluto monopolio facciano finta di vedere il servizio universale, ma vedano soprattutto il risultato aziendale, dimenticando completamente il problema del servizio universale.

Se mi parla di scarsa antropizzazione della Calabria, vuol dire, per esempio, facendo il paragone con la sanità, che chi vive su una montagna deve morire. Penso che il tema del diritto al trasporto legato al diritto al lavoro, al diritto allo studio, sia un problema che non può essere negato nel Mezzogiorno. Capisco che l'alta velocità in 5 anni aumenti del 395 per cento, dati di Legambiente, che pure vi tratta anche bene, ma non capisco come mai in certi contratti di servizio la franchigia relativa alla soppressione dei treni vada dai 400 treni in su. È chiaro che, se in Calabria ne sono soppressi 299, non succede niente, non ci sono penali.

Questa situazione va affrontata. Chiederei al mio presidente, anche rispetto alle conclusioni di questa indagine, di capire come tutti i soggetti possono mettersi anche intorno a un tavolo. Abbiamo istituito l'*Authority* dei trasporti: sono loro che devono rispondere? Rivolgiamo queste stesse domande al ministero e ci rispondono che è Ferrovie; le regioni ci dicono che sono il ministero e Ferrovie; il gestore, che sono il ministero e le regioni, ma non l'*Authority*. È l'*Authority* il soggetto?

L'onorevole Velo richiama giustamente le gare: come si impongono? In molte situazioni, non riusciamo a bandire le gare e la situazione di costi è tale che è impossibile la trasparenza nella gestione. Ovviamente, l'alternativa alle gare non è un soggetto come Ferrovie della Calabria ancora più inefficiente nel Mezzogiorno di Ferrovie, che è inefficiente nel Mezzogiorno, ma nel resto d'Italia può anche andare bene.

Sicuramente, per un'azienda pubblica, per la quale bisognerebbe ripristinare il servizio universale in caso non l'avesse, ma così non mi risulta, bisogna che il tema della redditività sia legato anche a quello.

Oltretutto, al di là del discorso dei pendolari e del traffico intenso in alcune zone, non è possibile che un cittadino da Reggio Calabria non riesca ad arrivare in

maniera veloce a Roma, ma non riesca ad arrivare in maniera diretta nemmeno a Bologna, per non parlare di Milano. Credo che l'Italia sia una e come tale dobbiamo continuare a difenderla, qualunque sia il nostro ruolo.

VINCENZO GAROFALO. Ci siamo già incontrati diverse volte, come ha ricordato l'onorevole Velo, in questa Commissione, quindi conosciamo le sue capacità e anche il suo modo di parteciparci le sue considerazioni, la passione. Non ci impressioniamo, quindi, dei toni. Peraltro, sono sempre stati i toni di chi, a mio giudizio, vuole offrire un contributo, come le ho sempre riconosciuto e continuo a riconoscerle.

Lei rappresenta un'azienda, sebbene pubblica, quindi deve fare l'interesse dell'azienda, deve farla funzionare al meglio, garantire l'andamento regolare del servizio, pagare i fornitori, gli stipendi. Da questo punto di vista, il suo compito è stato già riconosciuto più volte anche da Governi di diversa maggioranza, per cui non ho da aggiungere nulla e mi atterrò esclusivamente al tema dell'audizione, il trasporto pubblico locale, per il quale oggi ci offrite un contributo importante.

L'ho sentita parlare di una serie di aspetti che ritengo assolutamente rilevanti. Non possiamo continuare a ragionare anche in termini economici del trasporto pubblico locale senza, di fatto, praticare una politica dei trasporti unitaria, che non vuol dire inserire un fabbisogno economico all'interno di un unico capitolo, ma cominciare a dare delle linee di indirizzo specifiche affinché ogni modalità sia impiegata nella maniera più corretta.

L'errore che si è sempre commesso e che dobbiamo assolutamente correggere per il ruolo che ricopriamo in Parlamento, è di non mettere in concorrenza una modalità con l'altra, ma al contrario di fare in modo che siano coordinate l'una rispetto all'altra.

La collega Bruno Bossio ha parlato di garantire a tutti la mobilità, ma noi dobbiamo garantire a tutti la mobilità nella maniera socialmente possibile ma giusta:

non possiamo pretendere di avere un aeroporto in ogni provincia, di avere una linea ferrata che raggiunge anche l'Etna o la Sila, ma dobbiamo permettere al cittadino, con costi competitivi in qualunque zona d'Italia, di avere servizi che in un tempo ragionevole possano garantire i collegamenti.

Rispetto a questo, ingegner Moretti, le chiedo quello che le ho sempre chiesto. Voi esprimete una grossa competenza, che avete dimostrato sviluppando una nuova mentalità nel mondo ferroviario, le è stato riconosciuto anche un ruolo che lei ricopre a livello internazionale, al di fuori del nostro Paese, però non basta segnalare le cose che non vanno, ma bisogna fare un passo in più. Non so se nel mese di febbraio, con l'organizzazione di questo incontro, ci sarà una proposta ancora più concreta.

Più volte ho chiesto e sollecitato la vostra azienda a valutare eventuali investimenti in altre aree geografiche, ovviamente quelle più trascurate, in modo da creare mercato, perché, se non aveste fatto gli investimenti giusti in altre aree del Paese, anche lì non ci sarebbe stato il risultato che c'è. Il servizio ferroviario sulla tratta Roma-Milano è diventato un concorrente spietato del settore aereo, tanto da rovinare i conti di un'azienda di trasporto aereo che ha sbagliato strategia, ma senza quegli investimenti oggi la tratta Roma-Milano non avrebbe avuto il successo attuale.

Oggi lei sviluppa ancora meglio la tratta Roma-Torino e si vanno a ridurre i tempi di percorrenza in quelle tratte di cinque minuti. La sfida che avrei sempre voluto che la vostra azienda cogliesse (mi rivolgo a lei perché ha più continuità nella rappresentanza dell'azienda) è quella di approfondire questo stesso impegno in altre aree geografiche, che sono certo darebbero la stessa premialità.

L'onorevole Bruno Bossio ha affrontato il tema del collegamento della Calabria verso Roma e mi convince l'idea del modello tedesco, quindi dell'*hub*, della stazione ferroviaria passante, perché parlando di Roma lo sviluppo sarà maggior-

mente sulla stazione Tiburtina, perché Roma Termini è una stazione di testata. Il modello tedesco offre su scala differente, sebbene spesso con la stessa modalità del ferro, prodotti che hanno esigenze differenti: il collegamento extraurbano, urbano o ancora in aree più lontane dalla città.

È quindi su questo sviluppo che dobbiamo sicuramente concentrare l'attenzione e offrire la massima energia ognuno per i propri compiti. Lei sa bene che la voglia di treno è cresciuta grazie all'inefficienza del settore aereo, perché oggi recarsi in aeroporto vuol dire essere trascurati e trattati male, i controlli di sicurezza sono a vantaggio del treno, aspetti che sottolineo da utente, non da parlamentare, e credo quindi che questa accresciuta voglia di treno nel Paese garantisca un vantaggio se sviluppata in altri territori, dove non è stato ancora possibile dimostrare la stessa attenzione perché manca un prodotto con le stesse caratteristiche.

Non si chiedono investimenti miliardari per realizzare gallerie e risparmiare minuti, ma si chiede di ottimizzare l'esistente per poter ricondurre a tempi ragionevoli la percorrenza delle tratte esistenti. So che è possibile farlo, sicuramente per collegare almeno il terminale calabrese con Roma e di conseguenza anche la Sicilia.

So che questi sono giorni particolari in cui i treni sono affollati per i trasferimenti dovuti all'approssimarsi delle vacanze, però basta valutare in alcuni periodi dell'anno la capienza per comprendere l'esigenza di estenderla a gran parte dell'anno e renderla costante per alcuni tipi di tratte.

Le scelte sono ovviamente basate sul *load factor*, in quanto nessuna azienda pubblica o privata può pensare di sviluppare un servizio antieconomico che può essere fatto da mezzi di trasporto alternativi, a volte anche con il mezzo minimo collettivo, il taxi. Spetta alla politica indirizzare questa scelta e renderla quasi obbligatoria.

Lei sa che questa Commissione ha messo in campo il modello « sei più sei », pur con le critiche di tanti, quindi mi auguro che le regioni siano in grado di andare sul « più sei », sulla seconda parte del contratto. Certo oggi i crediti che lei

vanta rispetto ad alcune regioni sono un problema sul quale non so se possiamo intervenire, in quanto non credo sia esclusivamente competenza del Parlamento, laddove bisognerebbe valutare la capacità di gestione delle regioni a prescindere da chi le guida, perché alcune regioni come la Calabria hanno ereditato situazioni finanziarie non favorevoli, ma devono anche saper gestire meglio la spesa. Purtroppo la Sicilia non ha debiti con voi perché non ha contratti.

Un altro salto di qualità che può essere fatto (non mi rivolgo alle Ferrovie) consiste nello stimolare il cambio di abitudini degli italiani e di pianificare al meglio le città, facendo sì che gli strumenti urbanistici siano realmente rispettosi dei Piani urbani della mobilità e di quelli di area vasta, perché, se non coniugheremo tutto questo, non riusciremo mai ad ottenere quanto vogliamo: un sistema di trasporti efficiente, all'altezza di altri Paesi europei.

Poiché abbiamo oggi alla guida della principale azienda italiana chi si confronta con l'Europa, il modello che lei ha individuato è quello da perseguire e quindi bisogna passare dalla denuncia di quanto non funziona alle proposte che possono essere realizzate. A voi chiediamo quindi proposte attuabili, che poi la politica, alla fine di questo ciclo di audizioni, provvederà a evidenziare nella proposta di legge che attraverso questo lavoro intendiamo mettere in campo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

STEFANO QUARANTA. Ho ascoltato le vostre relazioni con grande interesse e ne ho tratto spunti che condivido, dall'esigenza di rifondare il sistema del trasporto pubblico al guardare all'Europa, il tema della stabilità finanziaria intesa come certezze di risorse, quindi poi di investimenti, e anche il tema delle risorse date al trasporto privato rispetto a quello collettivo.

Ci troviamo in una fase di drammatica crisi del trasporto pubblico locale, tanto da poter dire che il diritto stabilito dalla Costituzione alla mobilità in questo Paese

non è all'altezza delle aspettative e quindi ci sono molte cose da rivedere.

Vengo da una regione, la Liguria, in cui la conflittualità tra regione e azienda è abbastanza all'ordine del giorno, si sono costituiti comitati, una dichiarazione su due dell'Assessore regionale ai trasporti parla di inadempienze o di disservizi da parte del concessionario.

Non c'è però soltanto questa situazione molto legata alla realtà genovese, ma c'è spesso una conflittualità tra le regioni (penso alla realtà savonese, al rapporto tra Liguria e Piemonte), c'è il tema della linea Cuneo-Ventimiglia che poi porta in Francia, che sta subendo dei tagli significativi.

Da questo punto voglio porre velocemente alcune questioni. Ritengo che la prima responsabilità sia della politica, in quanto il tema delle risorse richiama la nostra responsabilità, cioè se noi consideriamo questo un pezzo di *welfare* fondamentale per il nostro Paese. Se è così, dobbiamo essere conseguenti nell'individuare le risorse giuste per garantire questo diritto stabilito dalla Costituzione.

Un secondo punto riguarda il livello istituzionale. In questo periodo si parla di riforma della Costituzione, per cui le chiedo, anche sulla base della sua responsabilità e della sua esperienza, se le regioni siano un soggetto adatto a gestire il trasporto pubblico locale.

Se infatti parliamo sempre di risorse cronicamente insufficienti, di conflitti fra le regioni, di inadempimenti rispetto all'azienda che svolge un servizio, e se, come sappiamo, in realtà la spesa per il comparto è la seconda voce di spesa, dopo quella sanitaria, nei bilanci regionali e tuttavia il servizio è questo, mi chiedo se non ci sia anche un problema istituzionale che riguarda appunto il soggetto commitente.

L'ultima domanda riguarda voi concessionari. Fino ad adesso non abbiamo avuto nel nostro Paese alcun beneficio dalla concorrenza nel settore, non benefici sui costi e nemmeno sull'efficienza dei servizi. Trenitalia e RFI certamente sono soggetti

privati e tuttavia è evidente a tutti come tale soggetti godano dei vantaggi di essere un ex monopolio pubblico.

Abbiamo audito infatti anche l'Autorità garante per la concorrenza, il professor Pitruzzella, e rispetto alle gare, oltre alle ragioni dei risultati deludenti che lei citava, il professor Pitruzzella ha parlato di gare dovrebbero essere non discriminatorie per altri soggetti, di lotti che non devono essere troppo ampi, per consentire ad altri soggetti privati di poter partecipare, di operatore uscente che dovrebbe essere obbligato a mettere a disposizione i mezzi finanziati con le risorse regionali, di definizione dell'oggetto della gara e dell'ammontare degli investimenti non ostativi per la partecipazione di altri soggetti e infine di accesso alle infrastrutture per le manutenzioni, che dovrebbero essere messe nella disponibilità di tutti.

Questo mi pare che riguardi anche la sua responsabilità, per cui vorrei conoscere il suo punto di vista.

MIRELLA LIUZZI. Ho notato come durante tutta l'audizione siano state denunciate alcune carenze della politica, delle regioni, dello Stato in generale, del ministero e addirittura quasi dei pendolari che si permettono di viaggiare in zone dove c'è poca copertura come la Calabria o altre meno abitate.

Ferrovie dello Stato invece sembra essere candida, non avere alcun tipo di responsabilità e non essere interessata a risolvere alcuni problemi che potrebbero derivare dalla sua gestione. Non ho visto in questa relazione la questione per cui come parlamentari e soprattutto come Movimento 5 Stelle veniamo sollecitati.

Veniamo infatti contattati giornalmente da pendolari, comitati, associazioni che ci mostrano dati e ritardi, esprimono continue lamentele, per cui vorrei leggere alcuni dati esemplificativi sugli ultimi ritardi accumulati dal treno Intercity 531, che va da Terni a Roma in cinque giorni.

Il giorno 4 novembre 2013 il treno Intercity è arrivato con 30 minuti di ritardo alla Stazione Roma Termini a causa di problemi di controllo blocco porte oc-

corsi in galleria; il giorno 6 novembre si è fermato nei pressi di Narni per un guasto tecnico ed è arrivato a Roma Termini con 30 minuti di ritardo; il giorno 7 novembre è giunto a Roma con un ritardo di 60 minuti per un intervento tecnico al treno; il giorno 8 novembre è andata un po' meglio perché è partito dalla stazione di Perugia con un ritardo di soli 10 minuti, è giunto alla stazione di Perugia Ponte San Giovanni con un ritardo di 17 minuti ed è arrivato a Roma Termini con un ritardo di 20 minuti.

Potrei leggere anche i ritardi accumulati sulla tratta Roma-Ancona, ma non vorrei perdere tempo prezioso perché vorrei dire anche altro. In questa sede sono state dette anche delle cose abbastanza forti in relazione alle gare in regione ma è chiaro che, se Trenitalia non vuole più fare servizio in alcune regioni, è sufficiente che non si presenti.

Mi permetto però di dire che RFI, che gestisce la rete pubblica dell'infrastruttura, deve slegarsi da Ferrovie dello Stato, che può quindi tranquillamente continuare a essere un *competitor* a patto che lasci l'infrastruttura, perché, come evidenziato, ci sono dei problemi che riguardano le gare regionali.

Le regioni lamentano infatti la scarsa incisività nella stipula dei contratti di servizio regionali e noi dobbiamo ascoltare entrambe le campane per capire quello che succede, parlano di contratti imposti dall'alto, cosa che ci lascia molto perplessi.

Ho visto qui indicati dei ricavi e dei costi, però ovviamente quando vado a comprare un bene o un servizio, se voglio il computer di ultima generazione che abbia prestazioni ottime sono disposta a spendere una determinata cifra, mentre se voglio un computer mediocre, che comunque mi offra un servizio base, spendo di meno, quindi è necessario considerare il rapporto tra costi e qualità.

Trenitalia si dà infatti degli *standard* che a volte non vengono rispettati, in quanto innumerevoli persone arrabbiate si rivolgono quotidianamente a noi protestando per quello che devono subire viaggiando. Questo deve essere affrontato e

non catalogato come populismo, perché è un problema gravissimo. Ferrovie dello Stato ha chiuso il bilancio con un utile di 380 milioni, anche in conseguenza a quanto detto in precedenza.

Si rileva una burocrazia molto elevata per quanto riguarda i ritardi: quando il mio treno subisce ritardi considerevoli devo avviare una procedura informatica molto complicata, che richiede molti giorni. Sarebbe più utile attuare un sistema di *open data* in modo che, se il treno ha avuto 60 minuti di ritardo, questo sia facilmente gestibile all'interno di un sistema informatico aperto a tutti.

Capita anche che il tabellone mostri un ritardo di 58 minuti, quando in realtà il treno ha fatto un ritardo di 60 minuti, come possiamo dimostrarle anche in separata sede attraverso delle foto.

Sempre in relazione agli *open data*, vorrei sapere cosa si stia facendo, se si intenda fare qualcosa in relazione all'Agenda digitale europea di cui parliamo spesso, e vorrei anche evidenziare come la Corte di giustizia europea con una sentenza del 26 settembre abbia stabilito che in caso di ritardo di 60 minuti il viaggiatore abbia diritto a un indennizzo, anche se il ritardo è causato da ragioni di forza maggiore, come maltempo o agitazioni sindacali. Vorrei sapere quindi come si ponga Ferrovie dello Stato in relazione a questa sentenza.

L'ultima domanda riguarda le merci e i servizi di manovra. Ci risulta infatti che RFI abbia 43 servizi di manovra, 20 autogestiti e 10 in appalto. Come riportato in diverse audizioni, questi 43 servizi sono in perdita e pare che Ferrovie dello Stato non abbia interesse ad ampliarli e a garantire loro maggiore risalto. Vorrei sapere se sia vero, ed eventualmente perché non si appaltino, dando ad altri operatori la possibilità di gestirli.

Per quanto riguarda l'alta velocità abbiamo capito che, come i dati dimostrano, dove c'è mercato si favorisce la concorrenza a vantaggio della qualità, mentre dove c'è un monopolio, perché voi possedete ancora il monopolio in alcune tratte, si peggiora addirittura la qualità e si

tagliano risorse e servizi. Invito a riflettere sulle preoccupazioni dei cittadini soprattutto pendolari, perché non vanno assolutamente relegate in posizione secondaria, in favore di numeri e di altre considerazioni.

Ho apprezzato molto il consiglio dato alla politica di mettere in campo azioni per ridurre i picchi in alcuni orari, aspetto che va approfondito, però mi sorge un dubbio: se in zone come la Calabria, la Basilicata o il Molise, in cui ci sono pochi abitanti, c'è un servizio universale alla mobilità pessimo o inesistente, la qualità della vita si abbassa in relazione al diritto alla mobilità, per cui i cittadini vanno nelle grandi città.

PAOLO GANDOLFI. Cercherò di essere breve. Credo che la relazione sia stata veramente interessante, soprattutto perché abbiamo fatto tante audizioni ma non capita sempre di avere una visione. Lo premetto perché in seguito esprimerò alcune critiche e non voglio che queste appaiano come l'unico elemento del mio ragionamento.

Le prime due sono questioni che lei ha sottolineato e che considero importanti e, avendo avuto occasione di conoscere il suo carattere, la inviterei a essere anche più assertivo e più duro con noi su queste materie.

Lei ha introdotto — primo tra le persone che abbiamo audito sul tema dei trasporti pubblici — il tema della conformazione alla domanda. Siamo tutti ossessionati (ognuno per il proprio pezzo) dall'offerta e da cosa possiamo fare per l'offerta e alla fine si arriva sempre a concludere che mancano i soldi per aumentare questa offerta, per fare bus, per fare treni, per fare le linee.

Lei ha chiarito in un passaggio (ce lo verrà a spiegare anche in un convegno a febbraio) che c'è un tema della domanda che va affrontato. Credo che questo sia un elemento centrale, perché non si possono prendere le politiche dei trasporti separatamente e, se non si agisce a monte sul tema della ristrutturazione della domanda di trasporto, soprattutto nelle aree più

densamente trafficate, credo che, anche se disponessimo dei soldi che ha la Germania, sarebbero sostanzialmente buttati via. Mi sono infatti occupato di trasporto pubblico locale e le assicuro che possiamo anche aggiungere dei soldi ma, se non si disincentiva l'uso dell'auto in determinate zone, quei soldi sul trasporto pubblico locale rimarranno a contribuire non in maniera percentuale a quanti ne mettiamo sulla crescita della ripartizione modale di quel mezzo.

Se non a facciamo delle politiche sulla riduzione dell'accessibilità dell'auto nelle aree più densamente trafficate, non riusciremo a ottenere questi risultati. Credo che questo vada imposto come primo punto.

Lei poi ci ha aggiunto un altro argomento importante come quello della struttura del territorio, perché è chiaro che per come abbiamo pianificato certi problemi non li riusciremo più a recuperare, però sono temi che dobbiamo mettere sempre a monte di qualsiasi ragionamento sul trasporto delle persone nel nostro Paese, in particolare nelle aree urbane.

Come ho detto praticamente in tutte le audizioni e ha evidenziato anche lei, credo che il tema della durata dei contratti di servizio sia centrale. Non possiamo infatti continuare a pensare di gestire il trasporto pubblico con dei contratti di servizio che durano poco o di cui colui che le promuove non può determinarne esattamente la copertura negli anni successivi, ma dobbiamo costruire un sistema certo.

Che poi passi attraverso il riconoscimento del diritto costituzionale al trasporto o attraverso altre forme o semplicemente attraverso la definizione di fondi pluriennali certi, comunque bisogna arrivare ad avere dei contratti di sei anni rinnovabili di altri sei o anche più lunghi, soprattutto se nei contratti si inseriscono quelle parti di investimento che le aziende sono in grado di fare, mentre le autorità o gli enti locali non sono più in grado.

Aggiungo un tema che non ha toccato, ma di natura semplicemente tecnica, che però va affrontato. Lei ha citato il modello della Germania con i tre livelli di servizio,

però credo che il modello tedesco sia supportato da una norma che in Italia manca, che permette al treno anche nelle aree urbane di uscire dal sedime ferroviario e di riuscire ad arrivare dove il treno extraurbano locale non arriva in Italia.

Il tema di poter andare oltre, entrare nell'area urbana e potersi integrare meglio ai servizi di trasporto soprattutto nelle grandi aree metropolitane c'è, quindi sarebbe auspicabile che dall'autorevolezza di Ferrovie dello Stato nei confronti del Ministero, oltre a essere forte in termini di indirizzo e di visione, potesse conseguire anche un aiuto nel modificare una normativa che impedisce di fare questo, perché in Italia si può fare solo rimanendo sui sedimi ferroviari, con i conseguenti problemi di impatto sui tessuti urbani, quindi con questioni complicate da gestire.

Credo che questa sarebbe una cosa da introdurre, non è stata citata, ma sentivo di doverla sottolineare. Non ha citato altri due aspetti che secondo me fanno parte del problema e andrebbero risolti.

Del primo in realtà ha parlato però credo che qui ci sia forse un deficit di ruolo. Nel sistema complessivo del trasporto pubblico c'è evidentemente un problema di *governance* derivante dal ruolo non del tutto chiaro di aziende, autorità, enti pubblici, proprietà, materia su cui oggettivamente bisognerebbe fare tutti un passo indietro e individuare il modello che funziona.

Lo dico perché questo può anche arrivare a interessare direttamente il tema della separazione delle reti dal servizio, ma in ogni caso è necessario valutare questo sistema che abbiamo portato avanti in Italia (sto parlando della gomma, settore in cui non siete presenti), in cui vige una prevalenza di rapporto pubblico/privato misto, con qualche limite oggettivo di capacità di funzionamento e divisione.

Credo che su questo bisognerebbe fare il punto, non ho particolari suggerimenti da fare, ma credo che sia un argomento da trattare.

Infine i territori: quello che ci ha mostrato è perfetto nel ragionamento

complessivo, pensando all'Italia, ma, ribadendo che lei è forse l'unico ad averci dato prova di una capacità di visione, vorrei suggerirle che sui territori forse un'articolazione andrebbe fatta, almeno in due sotto dimensioni.

Lei ha parlato di Italia e di aree urbane, e penso che la pianura padana intesa come tale, quindi tra Appennini e Alpi, e l'area toscana abbiano le caratteristiche di alcune regioni del nord Europa, cioè non possono essere pensate solo concentrate sui poli. Lo dico perché lei ha detto, in un ragionamento che vale per l'Italia, che si lavora sulle linee principali, mentre credo che quelle abbiano una specificità territoriale che andrebbe trattata diversamente, cioè a rete e non semplicemente con poli principali serviti.

Riallacciandomi alle considerazioni dell'onorevole Bruno Bossio, auspico un pensiero, un'idea che possa essere di stimolo alla politica, a tutti noi, a chiunque debba legiferare o abbia compiti esecutivi per le aree a domanda debole, perché non possiamo sempre pensare che esista un solo sistema. Condivido le sue riflessioni rispetto a quello che può succedere in queste zone, però è altrettanto vero che sarebbe necessario mettere in campo una strategia anche per le zone a domanda debole, perché non possono essere solo abbandonate.

Lei obietterà che è anche compito nostro, perché voi siete l'azienda e noi la parte politica, però, siccome le riconoscevo all'inizio questa capacità di visione, mi serve conoscere la vostra opinione in merito.

Lei parlava dei tempi, degli orari delle scuole, della legge del 2000, ma faccio presente che questa Commissione a firma di tutti i Gruppi parlamentari aveva presentato sul decreto-legge « scuola » un emendamento finalizzato alla gestione degli orari di cui lei parlava, ma ci è stato bocciato.

MICHELE MOGNATO. Ringrazio naturalmente per l'esposizione in cui sono stati messi in evidenza i nodi risolti e i nodi strutturali che, se non riusciamo ad af-

frontare in tempi brevi, avranno ricadute non solo sulla vita dei cittadini pendolari, ma anche economicamente pesanti, perché, se i trasporti non funzionano per merci e persone, ne risente anche lo sviluppo economico del Paese. Bisogna quindi mettere in campo una forza d'urto per sciogliere questi nodi e costruire quella efficienza del sistema di trasporti e quell'investimento nel trasporto pubblico che sono necessari.

Lo scopo della nostra indagine è anche questo: provare a mettere nero su bianco le questioni e da qui trovare le adeguate soluzioni. Approfittando del fatto che molti miei colleghi, a cominciare dall'onorevole Velo, hanno messo in evidenza il quadro generale, di cui condivido la sostanza, le pongo solo due questioni che possono sembrare anche localistiche, ma hanno poi una dimensione nazionale.

Mi pare che nell'esposizione non sia stato accennato alla questione TAV, in particolare alla linea Venezia-Trieste di cui non riepilogo tutta la storia, sicuramente nota a molti di voi, in particolare per quanto concerne la scelta dell'itinerario litoraneo, della famosa Fermata Passarella e adesso invece del Commissario e del quadruplicamento dell'attuale linea, situazione su cui mi piacerebbe ancora una volta sentire la vostra opinione, perché poi questo si collega anche con il sistema complessivo della mobilità nel Veneto, in particolare Venezia e il collegamento all'aeroporto, cose che lei ha citato a proposito dell'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto.

In questi giorni c'è un caos vero nella mia regione, il Veneto, i giornali sono pieni di questo *flop* dell'entrata in vigore dell'orario cadenzato legato a problemi tecnici e ognuno sta dicendo la sua, con uno scontro politico in cui una parte chiede le dimissioni dell'Assessore, l'Assessore ribatte che debba dimettersi Moretti, le classiche situazioni che conosciamo.

Siccome la questione va affrontata, vi invito a monitorare quello che sta succedendo per dare risposte concrete. Leggo solo quello che scrive oggi il direttore di un giornale in una risposta a un lettore:

« è inspiegabile che in Veneto non si riesca a garantire un servizio ferroviario per i pendolari degno di questo nome ed è intollerabile che non siano neppure chiare le responsabilità di questo perenne disastro sui binari. Di chi è la colpa? Della regione, di Trenitalia, di una rete inadeguata o di chi altro? ».

Questo dimostra che le nostre discussioni hanno questo impatto e, se non diamo risposte concrete, naturalmente ognuno assumendosi le proprie responsabilità politiche o aziendali, rischiamo di alimentare un clima di insofferenza verso tutti, per cui ai forconi su altre cose si aggiunge la reazione di migliaia di uomini e donne che al mattino si alzano e devono timbrare il cartellino alle 7.00 o alle 8.00, con tutto quello che ne consegue.

Vi inviterei quindi a un'attenzione che in questo caso riguarda il tema della mia regione, ma riguarda complessivamente il trasporto pubblico regionale. C'è il rischio che si realizzino le grandi linee infrastrutturali ad alta velocità ma diminuisca l'offerta sul trasporto pubblico regionale, con conseguenze che sono note.

MATTEO MAURI. Cercherò di essere veramente molto rapido per due ragioni: perché abbiamo dei tempi contingentati e perché molte delle cose sono già state dette sia dai colleghi del Partito democratico che da altri in modo molto puntuale.

Ringrazio l'amministratore delegato Moretti perché è sempre molto chiaro, lineare e analitico, e ci permette di fare una discussione vera, e vorrei fare alcune considerazioni perché sarei molto interessato ad avere una sua valutazione.

Lei diceva una cosa assolutamente sacrosanta, che è emersa nella maggior parte delle audizioni: c'è assenza di certezza sulla questione delle risorse e sulla loro continuità a lungo termine, che tradotto significa chiedersi come si fa a garantire un servizio, impostare una politica dei trasporti senza sapere quanti soldi avremo, se sia certo che poi non ce li toglieranno nel corso dell'anno, come è successo un paio di anni fa, e se non abbiamo i tempi lunghi necessari per po-

ter programmare soprattutto nel trasporto in cui gli investimenti sono necessari.

La risposta a queste questioni viene dal mondo politico, dal mondo delle istituzioni e non riguarda certamente le aziende che, insieme agli enti locali e alle regioni, vivono invece in maniera molto conflittuale questo aspetto.

Sicuramente questo oggi è un elemento di difficoltà per le regioni e per Trenitalia, però, come diceva anche lei, probabilmente è il limite maggiore anche per l'apertura del mercato, per cui questo elemento di difficoltà determina condizioni di monopolio reale da parte di Trenitalia, non perché Trenitalia lo voglia ma perché, se non ci sono le condizioni per fare le gare e attirare imprenditori italiani o stranieri, quando Trenitalia si presenta nelle singole regioni con il catalogo in mano le possibilità di trattare da parte delle regioni sono assolutamente nulle.

Se infatti fossi l'amministratore delegato, farei la stessa cosa sapendo che ho un'azienda da gestire, conti da far tornare, risorse che non sono certe, però questa è la situazione e di conseguenza alcune regioni sono costrette a prendere quello che c'è perché sono messe alle strette o pagano le conseguenze di una gestione sbagliata, perché alcune risorse per il trasporto pubblico non vengono utilizzate pienamente, ma vengono girate su altre voci.

Mi rendo conto che sto per fare una cosa equivalente a chiedere all'oste come sia il vino, però lo faccio confidando come sempre nella sua onestà intellettuale, chiedendole quale livello di efficienza abbia oggi l'azienda e quanto sia migliorato rispetto al passato, che tipo di servizio riesca a offrire con le risorse che riceve direttamente o indirettamente dallo Stato, quanto sia ancora possibile efficientare l'azienda in rapporto ai mezzi a disposizione, all'efficienza della gestione del personale, all'ingegneria manageriale che c'è all'interno.

Ho recepito le sue considerazioni sul tema del contratto unico e mi sono assolutamente chiare, come anche il confronto

con l'estero che dobbiamo tenere in considerazione, ma vorrei sapere quali margini di miglioramento ci siano ancora per garantire un servizio migliore a parità di risorse e in prospettiva essere più efficienti nel momento in cui ci dovessero essere delle gare anche con grandi *competitor* stranieri.

Vorrei avere una valutazione dell'ingegnere sulla questione dell'*Authority*. Siamo ancora in una fase embrionale perché è stata nominata poco fa, si sta discutendo ancora non tanto la sede, quanto del colore delle pareti e delle macchine, ma vorrei sapere se possa rappresentare un elemento di novità interessante, che funzione possa avere, se possa diventare realmente uno strumento di efficienza di questo Paese.

Rispetto al confronto delle tariffe, è evidente che la cosa più banale che dicono i pendolari, che sono anche particolarmente agguerriti perché vivono i disagi sulla propria pelle e hanno sviluppato anche competenze rilevanti, è dichiararsi disponibili anche a pagare qualcosa in più per avere un servizio migliore, quindi credo che le tariffe in alcune realtà regionali o comunali possano essere ritoccate; però è evidente che, anche per la condizione di sospetto che aleggia su tutti noi, sulla politica, sul pubblico, bisogna « prima vedere cammello ».

Vorrei sapere quindi se ci siano le condizioni per garantire treni a cui non si blocchino le porte, in cui non faccia troppo caldo d'estate e troppo freddo d'inverno, al netto di quelli che rubano rame sulla rete, affinché certi livelli di servizio scadente, probabilmente imputabili ai costi di manutenzione, possano essere superati.

Trenitalia ha fatto in Lombardia una sperimentazione interessante che ho condiviso, quella dell'integrazione con le Ferrovie Nord Milano, per cui si è costituita questa società che in questo momento svolge un servizio.

Vorrei chiederle quindi se sia soddisfatto di questa operazione, se ritenga che questa abbia effettivamente migliorato il servizio, sapendo che non era per nulla

semplice farla, per mille diversità, dimensioni, contratti di lavoro, trattandosi quindi di un esperimento complicato e molto interessante. Vorrei anche sapere se condivide la proposta di integrazione ferro/gomma con ATM, che è uno dei maggiori operatori nazionali di Milano, integrazione societaria ma anche intermodale.

NICOLA BIANCHI. Vorrei entrare nel merito del discorso dell'*open data* e chiedere eventuali tempistiche e una data entro la quale Trenitalia inizierà veramente a rilasciare dati in formato aperto. Ritengo infatti che l'*open data* abbia diversi lati positivi, in quanto il servizio ne trarrà beneficio perché si avrà l'operato globale da un punto di vista anche di analisi dei dati.

Vorrei fare una considerazione territoriale in merito agli investimenti. Lei ha detto che Trenitalia ha investito tanti miliardi, per cui vorrei chiederle se, qualora a fronte di un *business plan* serio ed efficace si valuti un incremento di pendolari su una determinata tratta, Trenitalia sia disponibile a fare l'investimento.

Se infatti nella tratta Sassari-Cagliari venissero potenziati i mezzi con il conseguente abbattimento dei tempi (ora si impiegano circa 4 ore per poco più di 200 chilometri), ci sarebbe ovviamente un incremento dell'utilizzo del mezzo attualmente inutilizzato, considerate le tempistiche.

PRESIDENTE. Siamo soliti, quando ci sono in audizione l'ingegner Moretti e le Ferrovie, approfittare della loro disponibilità e delle loro conoscenze e prenderci il tempo necessario per approfondire le questioni del trasporto ferroviario. Oggi l'assenza di votazioni in Assemblea ci consente di avere più tempo e quindi lo utilizzeremo per questo importante confronto.

Come lei sa, ingegnere, noi siamo impegnati da qualche mese in un'indagine conoscitiva, domani verrà il Ministro Lupi e si chiuderà questo diligente lavoro che abbiamo fatto ascoltando tanti soggetti, dal sistema delle autonomie alle regioni,

agli operatori del trasporto pubblici e privati.

Le confesso che al termine di queste audizioni abbiamo qualche certezza ma anche molti dubbi, perché risentiamo anche in questo settore del clima generale. La regolazione in questi ultimi anni è stata sottoposta a qualche manutenzione di troppo, in qualche parte è stata migliorata (mi riferisco all'apparato normativo che riguarda le regole), in altre parti frantumata e peggiorata.

Il tema delle risorse quest'anno si è stabilizzato rispetto alle esigenze dell'anno scorso, ma la litania è quella che conosciamo: i servizi non sono adeguati, l'offerta del trasporto pubblico in Italia non è di rango europeo, e all'interno di questa discutibile qualità c'è una grossa differenza tra le varie aree del Paese.

Anche se questo percorso di legislatura non arrivasse alla fine, le scommesse sono state fatte per intervenire nella riforma costituzionale, per intervenire in altri gangli decisivi, e anche noi, con questa indagine, abbiamo pensato che questa situazione anche se anomala potesse rappresentare un'occasione per affrontare cose non risolte negli ultimi anni nel versante dei trasporti.

Non so se ci riusciremo, perché non dipende solo da noi, però qui ogni tanto hanno riecheggiato le voci di alcune categorie. Il diritto dei trasporti è un diritto che dovrebbe essere scritto in Costituzione come la scuola e la sanità, ma il diritto ai trasporti in questo Paese è negato, ed è un fatto odioso, rispetto agli altri cittadini europei, e compromette la qualità della vita e la crescita.

Vorrei proporre all'attenzione dei colleghi un tema che qualche giorno fa, mentre si rinnovavano le fiducie a questa maggioranza, ho sentito in Assemblea cioè di riconsiderare anche quel famoso Titolo V della Costituzione. Sui trasporti le deleghe furono date prima, quella riforma costituzionale confermò.

Ingegnere Moretti, le pongo quindi questa domanda che faccio anche a noi. Come si chiedeva il collega Quaranta, siamo proprio sicuri, a più di venti anni dal

decreto legislativo 422, che le regioni o tutte le regioni siano in grado di pianificare e gestire la vicenda del ferro?

La gomma è più semplice, andrebbe integrata certo. C'è un tema di risorse, ci sono convinzioni che nessuna legge può eliminare, ossia che comunque la colpa sia delle Ferrovie, vero, falso o parzialmente vero che sia.

Riflettiamo anche su questo. Questa mattina ho ricevuto una delegazione di cittadini di Urbino che mi dicevano che il presidente della provincia ha chiesto di dismettere l'asse ferroviario Fano-Urbino (50 chilometri). Confortato dai dati della regione, il presidente della provincia sostiene che ci sia una domanda di sole 5.000 persone, ma i cittadini se la prendevano comunque con l'ingegner Moretti, imputando a lui la decisione di voler chiudere quella tratta. Ho provato a spiegare loro come stanno davvero le cose, ma è stato inutile.

Credo quindi che dobbiamo fare una grande operazione verità. Il Parlamento, in attesa di capire dove si arrivi sulle riforme costituzionali, deve ricentralizzare queste questioni, perché forse non adesso, ma prima o poi noi ci accorgeremo che il nostro vantaggio rispetto ad altri è disporre di una maglia infrastrutturale su ferro di quelle dimensioni, di quella lunghezza, e tornerà utile anche nelle zone a domanda debole. Io ne sono convinto; forse non nel breve periodo, ma nel medio periodo senz'altro, per come è fatta l'Italia. Non c'è altra alternativa, anche per come stanno andando i dati economici, per come sta crescendo la sensibilità rispetto alle varie modalità di trasporto. Sono anni che lei è uno dei pochi soggetti che ha investito sui nodi urbani, perché, passato il Giubileo, non si è fatto più nulla, a parte qualche altro evento straordinario. Ci ha illustrato le problematiche dei nodi di bottiglia nelle grandi città, Milano, Roma, Napoli. I 16 miliardi non ci sono, non ci saranno, non ci saranno neanche nel lungo periodo, ma anche qui noi stiamo discutendo sulle alienazioni, sulle risorse, sulle partecipate a livello locale, sui gioielli di casa e anche sulle valoriz-

zazioni, e si riesce a fare una legge sugli stadi — e anche lì abbiamo dovuto batterci per impedire che si reintrodusse la solita logica di costruirlo con l'edilizia, mi fai lo stadio qui e l'edilizia te la do a Valmontone, ma mai è stata fatta una battaglia per dire che la valorizzazione di quelle rendite è da reinvestire nel settore del trasporto pubblico, sia che si alienino i beni demaniali vostri, che sono pubblici, sia quelli dei Comuni, sia quelli dello Stato. Queste sono le questioni e non ci giriamo intorno: i soldi non ci saranno.

Trasporto come diritto di rango costituzionale. Anche in tempi di magra, con la sanità a 104 miliardi, hanno provato a opporsi ma la giovane Ministra della salute, che non è del mio partito, si è alzata, ha interrotto questo percorso, non ci sono stati tagli lineari, ma da una settimana sono stati introdotti i costi *standard*, perché la minaccia erano i tagli lineari che lei regione per regione andava a fare e quindi sono stati introdotti i costi *standard* da una settimana.

Ci chiediamo perché i costi *standard* non si facciano nel trasporto pubblico locale. L'indagine conoscitiva ha un senso se sfocia nella produzione di quattro o cinque norme che siano davvero rivoluzionarie. Proviamo a dire quali sono: innanzitutto certezza delle risorse, con una logica simile a quelli che in sanità erano definiti livelli essenziali (LEA).

Le risorse a regime sono quelle, e saranno sempre quelle, per cui chi non è in grado si toglie di mezzo e quel servizio verrà fatto da altri, come è successo nella sanità per il Lazio, la Calabria, per cui chi sfora viene sostituito.

Ci dovete aiutare a ragionare su questo, perché riteniamo che la soluzione sia la gomma per come è fatta l'Italia e come sono stati concepiti e costruiti i nostri sistemi urbani, ma la cura del ferro dovrà tornare ad essere la ricetta per risolvere una serie di questioni.

Dobbiamo fare una grande operazione verità, lei deve sottrarsi dall'essere il bersaglio facile, perché non è giusto e le responsabilità si annidano altrove, perché sono tanti anni che a Porta Pia abbiamo

avuto Ministri dei trasporti che non hanno messo al centro il tema del trasporto locale, che è diventato la Cenerentola della situazione.

Non tutte le regioni sono state in grado di gestire il trasporto pubblico locale, ma alcune sì, per cui riflettiamo anche su questo. Il tema del trasporto locale, del diritto di milioni di pendolari che si muovono per lavoro è un tema fondamentale. La Commissione sta lavorando anche sul Codice della strada, su cui stiamo intervenendo per dare la delega al Governo volta ad un riordino normativo, ma anche lì bisogna fare qualche riflessione.

Se non capiamo che il trasporto collettivo va pagato anche dal trasporto privato, quando di quest'ultimo si fa un uso smodato, non avremo una riconversione delle modalità. Con le accise succede questo, i soldi vanno non per i trasporti ma per altro.

Abbiamo qualche mese di tempo, quindi riflettiamo perché abbiamo bisogno di inventare qualche norma innovativa, sulla quale non ci possano dire di no e dobbiamo sfidarli. Vi chiediamo quindi gli ausili possibili e colgo l'occasione per dire — e lo faccio in piena autonomia, ne sono convinto — che il gruppo dirigente delle Ferrovie e l'ingegner Moretti in questi anni, pur tra i contrasti, è stato un punto di riferimento e non si è mai sottratto al confronto sulle questioni.

Gli faccio i complimenti perché alcuni giorni fa è stato eletto Presidente delle Ferrovie europee e questo ci fa piacere e ci dà più forza.

L'alta velocità meno male che c'è ed è la cassa di Ferrovie, perché avete sentito dove vanno e dove sono andati gli utili. Come elemento storico di questa Commissione dal 2006, ricordo che abbiamo avuto, rispetto agli impegni formali del Governo, sistematicamente una serie di tagli fino a zero e le nozze non si fanno con i fichi secchi.

Stiamo sfidando il Governo e lo dico, assumendomi le mie responsabilità. Non c'è una competizione tra Parlamento, Commissione, Governo, e sul Codice della strada lo abbiamo dimostrato. Siamo par-

titi con una proposta di legge parlamentare, poi il Governo ha emanato un proprio disegno di legge, e ora stiamo andando verso un testo unificato che darà la delega al Governo per il riordino del codice.

Sul trasporto pubblico locale sento dire — avrete visto le agenzie di ieri e di oggi — che il Governo farà un decreto, il sottosegretario che ha la delega ha preannunciato l'emanazione di un decreto-legge su questo tema che affronti il problema delle risorse, ma mi chiedo di cosa stiamo parlando.

È ora di tornare al merito, di avere meno pruriti rispetto al piacere dell'esposizione mediatica; facciamo tutti il lavoro, facciamolo seriamente, anche perché la Conferenza delle regioni è impantanata, e invece deve decidere, deve assumersi le responsabilità, diversamente diventa un luogo che appesantisce i processi. Sono un convinto federalista e regionalista, ma non se ne può più.

Adesso su questa vicenda del trasporto locale andiamo in giro dicendo che abbiamo stanziato risorse per materiale rotabile, 200 milioni alla gomma, 300 al ferro in tre anni, ma 25.000 mezzi su gomma sono fuorilegge, i treni con i soldi pubblici, a parte qualche regione che li ha prenotati, non si comprano, e girano le carrette.

L'indagine conoscitiva deve avere questo sbocco, altrimenti è stato un esercizio molto utile, culturalmente affascinante, ma privo di sbocchi. Su questo, quindi, preparatevi anche voi, perché — a meno che il Governo non decida di emanare un decreto, cosa della quale saremmo contenti — qui in Parlamento proviamo a costruire un'unità su queste cose, perché abbiamo lavorato unitariamente, e non escludo che, raggiungendo un livello di unità, noi possiamo anche esaminare una futura proposta normativa che contenga cinque o sei norme in sede legislativa, per accelerare i tempi.

Do la parola all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane SpA, Mauro Moretti, per la replica.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane SpA*. Grazie, presidente. Parto dalle sue considerazioni perché mi paiono particolarmente efficaci, nella logica non del commento, ma direi della risposta.

In merito al Titolo V e al problema del livello istituzionale, credo che sul campo della decisione infrastrutturale per le grandi opere, a partire da quelle del programma europeo TEN-T *core network* da finire entro il 2030, vi debba essere una capacità di intervenire al di sopra di quelli che sono i confini delle regioni, che non hanno una visione sufficiente per potere capire quali sono le priorità sui singoli corridoi.

Mi permetta anche di dire che è mia convinzione (l'ho detto da moltissimo tempo e continuo a dirlo) che sui corridoi TEN-T ci sia una priorità su tutte le altre priorità, e questa priorità sono i nodi delle grandi città, che vengono prima di tutto.

Un esempio che ho fatto altre volte è che il tratto nuovo di ferrovia ad alta velocità Roma-Napoli fu iniziato a venti chilometri da Roma e a venti chilometri da Napoli e per renderlo utilizzabile abbiamo dovuto aspettare altri sei anni perché si facessero gli ingressi dei nodi. Se voi andate in qualsiasi autostrada, andate liberi fino a quando non vi avvicinate alle grandi città e inizia l'esigenza di fare la tripla o quadrupla corsia. La stessa cosa vale per le ferrovie, ed ancor di più, perché la guida vincolata pone più obblighi alla gestione del servizio.

Come ho detto prima, come ferroviere viene prima la sicurezza e non possiamo essere privi degli elementi della manutenzione ordinaria e straordinaria, anzi più volte l'ingegner Elia ha scritto anche al Ministero che, laddove non vi fossero risorse sufficienti per fare manutenzione straordinaria, saremmo costretti a ridurre le prestazioni della linea e addirittura proporre la chiusura di linea, perché senza sicurezza non si può fare.

In secondo luogo, ci sono i nodi delle grandi città. Quelli che avete visto sono i nodi fondamentali, ma nei nodi sono inclusi anche i corridoi metropolitani, non

solamente le grandi città. Il corridoio via Emilia, che si estende da Bologna a Milano, è una concentrazione, così come l'area metropolitana estesa di Firenze, da Prato a Pistoia, o la teniapolis adriatica della Puglia, altro esempio concreto di estensione di area metropolitana diversa da quella accentrata.

Gli investimenti devono essere realizzati prima di qualsiasi altra cosa, altrimenti gli altri non servono. Ricordo ad esempio la discussione del famoso Terzo Valico e mi battei a lungo perché, prima di fare qualsiasi iniziativa al Terzo Valico, si facesse il nodo di Genova, perché altrimenti non sarebbe servito a niente.

C'è un problema poi di prova di verità. Se si può fare con le gare, non abbiamo niente in contrario, basta che non ci sia imposto di partecipare alla gara come vogliono gli altri. La gara è una scommessa per chi la fa, perché le imprese possono scegliere se partecipare, ma chi la fa rischia di sbagliarla.

Se però la regione continua a fare la gara sottocosto, non dobbiamo essere costretti dopo a continuare a fornire servizi alle condizioni della regione. Queste cose per fortuna sono ormai quasi tutte regolate a livello europeo, che ha dettato regole sull'operazione *public service obligation* e sui relativi modi di farlo, quindi c'è già un *framework* chiaro di riferimento.

Costi standard: prima ho fatto vedere che, se ci confrontiamo a livello europeo con le altre ferrovie, non abbiamo problemi di efficienza, ma siamo di gran lunga più efficienti, con un EBITDA, margini del 23,5 per cento e quello è l'efficienza industriale, non efficienza commerciale, dove abbiamo 10 punti in più della Germania. Questa cosa l'abbiamo costruita attraverso dei tagli, delle razionalizzazioni o degli investimenti enormi.

L'onorevole Liuzzi evidenziava che abbiamo 380 milioni di utili, ma le ricordo che quando sono arrivato io le Ferrovie perdevano 2 miliardi e 150 milioni all'anno e, continuando in quella maniera, non sarebbero più esistite, il servizio non

sarebbe più esistito, 100.000 ferrovieri sarebbero rimasti a casa e tutti i comparti senza stipendio.

Siccome non intaschiamo e per fortuna lo Stato, l'azionista, non chiede ancora i dividendi, con questi 380 milioni dobbiamo pagare gli interessi sui debiti pregressi che abbiamo (350 milioni all'anno di interessi sui debiti che ci hanno lasciato).

Noi abbiamo efficientato sistematicamente e nei contratti, che non abbiamo imposto noi, perché il famoso catalogo è stato costruito d'iniziativa della Conferenza delle regioni, c'è stata un'operazione che potremmo definire *ante litteram* non solo di costi *standard*, ma di tutta la catena dei costi che doveva essere coperta e delle tipologie di servizio da offrire che in termini standardizzati venivano ricostruite. Noi, quindi, non inponiamo niente a nessuno.

La Conferenza ha quindi preso quello come modello comune per tutte le regioni. È chiaro che costituisce un modello anche per noi, ma nei contratti non c'è scritto che noi entriamo con certi dati e usciamo con gli stessi dati: c'è un'efficienza prevista rispetto ai dati di partenza del 9 per cento sui sei anni di valenza contrattuale, ci sono obiettivi di qualità sulla puntualità, sulla pulizia, sulle informazioni (non sull'affollamento perché quello dipende poco da noi) che noi dobbiamo perseguire, e dobbiamo riuscire a raggiungere l'obiettivo di puntualità, di pulizia e di informazioni. E risponderò anche al presidente della regione Toscana in maniera concreta, non in termini, dal mio punto di vista, demagogici, ma vedendo se abbiamo rispettato il contratto o no, perché, se lo abbiamo rispettato, noi siamo in regola, ma se il servizio, a parità di contratto rispettato, non è soddisfacente, bisogna cambiare il contratto, forse ci vogliono più soldi.

La Toscana ha fatto una cosa importante: ha compensato i soldi che lo Stato non ha trasferito, ma non abbiamo avuto più soldi di prima. Certo, ci sono margini di efficienza: la possibilità di efficientare è infinita, perché ci sono le tecnologie, ci sono le opportunità, e le cose che vi ho esposto sono anche elementi che produ-

cono margini di efficienza, perché tutta la parte legata all'offerta che vi ho descritto si traduce nella possibilità di aumentare la qualità del servizio a parità di soldi.

Se io metto dentro la città quello stesso materiale rotabile che viaggia vuoto per i 70 chilometri fuori dalla città, e gli faccio fare la spola tra Zagarolo e La Storta, quello si riempie di gente, ma non chiedo soldi in più per fare quel servizio: ho semplicemente ottimizzato l'uso del capitale investito e, se faccio la spola, utilizzo anche il personale perché non ho sfridi nell'allacciamento dei turni.

Ho quindi indicato elementi di efficientamento, ma purtroppo non sta a me decidere sugli elementi di efficientamento, e qui ritorno alle domande del presidente. Se sulla partita infrastrutture non ho dubbi che il Titolo V debba essere rivisto e la potestà sulle opere di interesse nazionale o sovranazionale non possa rimanere impigliata dentro le competenze regionali, sul problema dei servizi ritengo che il livello regionale sia quello giusto, però posso anche convenire con lei, presidente, e altri, che non tutte le regioni hanno competenze per poter gestire questa loro responsabilità regolatoria programmatica.

Delle regioni che io conosco ce ne sono sei o sette che hanno questa capacità, altre no, e abbiamo visto che, tanto più gridano verso di noi, tanto meno sono capaci di programmare qualcosa.

Ritengo in questo caso, però, che il problema non sia quello di cambiare il livello, ma sia quello di riuscire a determinare competenze chiare, anche qui su una base di chiarezza. Le regioni, gli organi istituzionali non devono più gestire direttamente servizi: questa è la prima regola, prima ancora delle gare, perché la confusione della responsabilità tra le istituzioni e la gestione fa un corto circuito tra la programmazione del controllo e la gestione, e questo non ci può essere. Questa è la prima regola che deve essere in qualche modo sancita.

C'è poi il problema delle infinite di imprese di trasporto locale, sono più di mille, informi e incapaci, e il secondo

problema è quello di riuscire a trovare degli strumenti per consolidare queste società su una scala minima imprenditorialmente accettabile a livello di dimensioni (intendo dimensione d'impresa). Non si può avere la società per ogni piccolo Comune, perché in quel caso il problema è un altro: qual è il tipo di unità territoriale minimo sul quale fare cadere una impresa di dimensioni sufficienti per poter interpretare il suo compito in termini prioritari e quindi con la massima produttività possibile nell'uso dei fattori della produzione.

Vi sono esperienze diverse tra regioni, credo che, al di là delle esperienze che puntano addirittura sul livello regionale come l'Emilia-Romagna, sicuramente grandi bacini all'interno della regione sono la dimensione giusta. Se devo fare un esempio per dare il senso di quello che dico, se si prende una regione grande, tre o quattro bacini sicuramente sono in grado di poterlo fare e naturalmente questi sono quadranti che si svolgono attorno a grandi città.

Aggiungo (e arrivo al problema posto dall'onorevole Mauri) che poi c'è il problema della grande città, che è completamente diverso. Nell'esperienza che stiamo proponendo e di cui stiamo discutendo con il Governo (prima di tutto è un problema di condizione dell'impresa), siamo perfettamente consapevoli che per poter utilizzare al meglio gli stessi soldi che il Presidente Meta richiama, nelle grandi città occorre una forte capacità di programmazione e di controllo che l'istituzione deve fare, abbandonare la gestione da parte dell'istituzione e ricostruire un'impresa che sappia fare in maniera integrata sugli spazi orizzontali e sui livelli, quindi sui livelli territoriali e gli spazi intermodali la gestione, come avviene in tutto il mondo.

In quel caso la capacità industriale di efficientamento compensa anche quello che la programmazione oggettivamente più di tanto non può fare, perché la programmazione può dare degli elementi macro, non andare sulla singola linea del trasporto che deve addurre alla linea della

tramvia, che poi va a finire alla stazione dell'*underground* che va a finire a Roma Termini.

Qui bisogna lavorarci e come impresa siamo per sfidare in questa direzione, nel senso di dare un contributo, siamo interessati al problema del trasporto locale sulle grandi e medie città d'Italia, quelle che coincidono con le grandi aree metropolitane, sull'esempio di quello che fanno negli altri Paesi.

Vi inviterei a fare un giro proprio in Paesi come la Germania, che spesso si cita ma non si conosce. Anche lì avete visto che nel programma di Governo c'è una piccola cosa che ha posto la grande Germania, ovvero che l'infrastruttura ferroviaria non si separa dal servizio, lo pone quella che vale 45 miliardi di fatturato annuo e che ha società in tutta Europa, ma questo lo lascio a voi come valutazione.

Dico semplicemente che anche lì, quando si vanno a programmare gli elementi di liberalizzazione, si isolano le grandi città, che si lasciano in mano a grandi imprese sempre statali, che gestiscono i grandi agglomerati, e si inizia a liberalizzare dalle parti periferiche, dove c'è la possibilità di avere imprese medio-piccole flessibili nell'uso dei fattori.

Quando si liberalizzano, per poter dare anche a loro certezza nel programmare la loro attività, che vuol dire assumere gente non solo per due anni e fare investimenti che devono essere ammortati nel giro di una vita utile (vent'anni, ma in Italia siamo a trentacinque), si devono dare dei contratti con la stabilità temporale e regole certe che durino; solo così l'impresa può esprimersi.

Le grandi città vengono quindi gestite dalle imprese come in Francia la RATP, le altre si lasciano ad altre imprese più piccole, anche in relazione al fatto che è conveniente per le grandi imprese non avere neanche da gestire tutte le reti secondarie di adduzione.

In ogni caso, il problema delle risorse è veramente complicato, perché i 3 miliardi a cui faceva riferimento il presidente vengono dalle nostre razionalizzazioni, perché, se avessimo aspettato la realizza-

zione dei piani del Ministro Matteoli (non per colpa sua, ma per mancanza di risorse), il miliardo e mezzo che doveva andare a coprire i costi d'esercizio perché mancavano i soldi, le imprese di costruzione di materiale rotabile sarebbero ormai chiuse in tutta Italia e noi non avremmo piani di investimenti.

Tre miliardi possono essere pochi o molti, ma per noi sono tantissimi perché dobbiamo autofinanziarci, ma non sono sufficienti. Da sei anni ripeto che occorrono i soldi per fare mille treni nuovi per il trasporto locale (credo che nei verbali ci sia), che sei anni fa quantificavo in 6 miliardi. Noi ne abbiamo tirati fuori 3, ma lo Stato è in grado di tirare fuori 3 miliardi tra Stato centrale e regioni?

Detto questo, siamo ancora a questo punto. Nell'ambito delle gare (e vengo a quello che ha detto il presidente Pitruzzella) ci sono delle cose ragionevoli, altre che hanno una giurisprudenza affermata. Non è che, se Trenitalia ha suoi treni di proprietà, li mette a disposizione di tutti, perché quando andiamo a vincere le gare in Germania dobbiamo comprarli, se non ce li passano le regioni, in quanto di loro proprietà.

Se invece le regioni nel frattempo hanno comprato una loro flotta, possono fare quel che vogliono, ma non con la flotta di Trenitalia, che è una cosa diversa. Se noi vinciamo una gara in Germania, dobbiamo costruirci l'impianto di manutenzione, e su questa storia che il Paese ha speso tanto per le infrastrutture e quindi noi siamo dei privilegiati io non ci sto, perché ho ereditato 12 miliardi di debiti, non di patrimonio attivo.

Se lo Stato voleva fare un'operazione seria, avrebbe riconosciuto che quei 12 miliardi derivavano da un suo errore nella scelta della precedente amministrazione, e si partiva senza zavorre, mentre noi abbiamo il piombo, noi siamo svantaggiati rispetto a chi arriva in questo momento, perché i debiti di 6 miliardi di Trenitalia sono eredità del passato, non quello che abbiamo fatto noi.

Si tende sempre a dimenticare questo piccolo problema con la discussione sul

debito dello Stato, però c'è ed è molto presente, perché Trenitalia ha 250 milioni all'anno di oneri finanziari, cifra con cui Trenitalia potrebbe pagare un piano di investimenti di 4 miliardi da mettere sullo sviluppo invece che spendere sulle passate perdite!

Quando si fanno le regole, bisogna considerare queste cose. Poi comunque ne ho viste di tutti i colori, contratti di lavoro di cui voglio parlare perché non si può continuare con la logica che vince un'impresa rispetto a un'altra perché assume la gente pagandola un terzo in meno o il 50 per cento in meno. In nessun Paese succede questo. In Germania, se avessimo dei contratti diversi dagli altri, ci manderebbero in galera.

Sono stato due sere fa a Monaco per incontrare nel *supervisory board* sia gli amministratori che gli esponenti sindacali, e loro mi hanno detto che adottano le tariffe normali, io non ho il 30 per cento di costi in meno rispetto a Deutsche Bahn. Così la competizione è leale, anche perché altrimenti non si capisce il senso di colpa di dover porre i problemi dei soldi per le clausole sociali da dover compensare dallo Stato.

Scusate, ma allora sono capace anch'io: invece di aver pagato in questi anni tutti gli esodi e non aver fatto un licenziamento di una persona, potevo fare come tanti imprenditori che stabiliscono che 30.000 persone sono dello Stato, bisogna mettere la clausola sociale e pagarle con i soldi pubblici. Se le gare sono impostate su questo principio, credo sia sbagliato, perché così si falsa tutto.

Credo di aver risposto alle cose fondamentali, però vorrei affrontare ancora poche cose. Noi abbiamo la certificazione dei ritardi automatica, a sistema, che la invitiamo a vedere, onorevole Liuzzi, nel senso che quando l'asse di un treno entra sul circuito di binario di Roma Termini (il circuito di binario è all'inizio del binario), viene rilevato. Se ci sono degli elementi di differenza, sono di cento metri da quando il sistema rileva il treno a quando si

aprono le porte, però siamo l'unica società al mondo che ha questo sistema e vi invitiamo a vederlo.

Abbiamo parecchi *open data*, siamo l'unica impresa che dà istantaneamente il ritardo di ogni treno a sistema, lo potete avere sul vostro cellulare. Le cose dette in Corte di Giustizia già le paghiamo, c'è una discussione forte sul problema delle cause di forza maggiore e per noi cause di forza maggiore è anche quando rubano il rame, perché dovrebbe essere un problema di ordine pubblico più che di un'impresa, però ci siamo adeguati.

Nell'ambito dei contratti di servizio abbiamo avuto — vi faremo avere i dati — gli incrementi di puntualità dei servizi di trasporto locale e di *customer satisfaction* fatti dalle regioni, non da noi. In Toscana, ad esempio, la regione ha fatto la verifica e il 70 per cento delle persone è soddisfatto. Se fosse la strage che viene dipinta, mi domando perché il 70 per cento delle persone andrebbe a dire alla regione Toscana di essere soddisfatto. Poi però è chiaro che, se mi fa male un dente e parlo solo di quello, alla fine viene in evidenza solo il dente non tutta la persona, ma non sono io che posso decidere che si raddoppia la Pistoia-Viareggio: fa parte del Contratto di programma, lo decidete voi. Se si fa quello, però, non si fa un pezzo del nodo di Roma o di Firenze.

Dovete scegliere, altrimenti per gli altri si possono fare scelte, per casa propria non c'è mai una scelta, mentre anche in casa propria bisogna scegliere.

È stata posta una questione spinosa da qualche onorevole che ha detto: voi siete un'azienda di Stato, dovete interessarvi anche del servizio universale, ma questo è vietato dalle direttive europee, non posso farlo e, se utilizzassi dei soldi nella logica del servizio universale non coperto da un contratto, la Corte dei conti mi chiederebbe perché li abbia usati in quel modo.

Non ho un potere politico discrezionale per decidere e ho il dovere di dimostrare che le cose che uso sono state utilizzate come meglio non potevo. Qui però sono d'accordo con lei sul fatto che ci sono due questioni. La prima è l'infrastrutturazione

del Meridione, però mettiamoci d'accordo anche qui, perché non ritengo che tutte le linee attuali debbano diventare delle linee da Lombardia anche in territori che hanno un decimo della popolazione lombarda.

Lì ci sono degli autobus, si possono fare delle ottime strade, la mia ricetta per la jonica è quella di un'autostrada fatta bene, ma non possiamo fare l'autostrada e anche la ferrovia, perché non c'è gente che la usa.

Sono d'accordo sul fatto che occorra sbrigarsi a fare la Napoli-Bari-Lecce, tutto la tratta da Salerno a Reggio Calabria riqualficata a duecento chilometri all'ora, fare la Palermo-Catania-Messina. Noi abbiamo già fatto i contratti istituzionali, se lo Stato li manda avanti e le regioni mettono i timbri sui tracciati, noi vogliamo farlo e vogliamo dare un servizio da tutte le parti, però adesso abbiamo bisogno del timbro della regione Campania per fare la galleria tra Benevento ed Apice, e questo riguarda le stesse persone che un giorno ci avvisano con una lettera che il contratto non c'è più e il giorno dopo ci chiedono perché non abbiamo fatto gli investimenti (sto parlando dell'assessore della regione Campania e lo dico in maniera trasparente, così eventualmente potrà contestare). Anche qui occorre un minimo di coerenza nelle cose che si vogliono fare.

L'interpretazione che voi date della Costituzione non la vedo così: la Costituzione non sancisce il diritto al trasporto, ma parla di mobilità nel senso che ogni persona può decidere di abitare e risiedere dove vuole. Parla di diritti politici, non di diritti strumentali, ma, detto questo, è del tutto evidente che, se vogliamo garantire pari opportunità tra le persone da un lato e tra territori dall'altro, bisogna fare un'operazione radicale di trasformazione del *welfare*: perché io che sono ricco devo pagare l'abbonamento 50 euro per trenta chilometri, quando posso pagare come in Gran Bretagna? Perché il povero deve pagare 50 euro per trenta chilometri se non ha neanche quelli?

Questa è una scelta. La maggior parte delle persone che viaggiano in Lombardia

sono quadri medio-alti, non gente senza soldi, e, rispetto a quello che mi avete detto, oggi, per legge, io non posso mettere un treno marginale a rischio mio.

Questa è la risposta a chi diceva « più tariffe ma più qualità », perché la qualità non la decido io e, se mi presento alla regione e chiedo quale età media dei treni preferisca avere e quella risponde venti anni, la curva di ammortamento è un tanto all'anno ma la regione non ha i soldi per gli ammortamenti !

Capite che anche queste cose apparentemente banali alla fine sono fondamentali, perché bisogna considerare gli elementi concreti. In altre esperienze europee si è deciso che, per rendere trasparente questa partita e dare la possibilità di fare le gare, anche se facendo gare di durata ventennale i treni da poter trasferire saranno pochi comprano loro i treni e li tolgono dagli oneri legati al Contratto di servizio, e va benissimo.

In altri Paesi e anche in Italia c'è l'esperienza che l'impresa non ha rischio sugli incassi che vengono dal cittadino, e a noi va benissimo, non abbiamo da porre vincoli di alcun genere alla possibilità di fare queste cose: a noi interessa semplicemente dimostrare che con i soldi che ci sono messi a disposizione in quel momento non riusciremmo a fare più di quanto stiamo facendo, e probabilmente nessuno riuscirebbe a fare meglio. Poi nell'istante successivo ci poniamo comunque il problema di migliorare anche rispetto a quei soldi lì.

Le cose che occorre considerare sono abbastanza semplici, altri le hanno sperimentate, e personalmente, quando vedo che un'impresa va molto meglio della mia, vado là a imparare, non mi vergogno di copiare, anzi sono andato a copiare in Germania per molto tempo quando siamo partiti e avevamo il 10 per cento di EBITDA margin negativo e il mio amico tedesco aveva il 16,5 positivo, quindi sono andato in Germania a copiare !

Le cose che sono già solide per le esperienze maturate in altri Paesi si collegano, si riproducano, in quanto sono degli

orientamenti chiari, perché hanno anche la forza della convinzione dell'esperienza fatta.

Vi posso dire comunque che non è tutto oro quel che riluce, perché, se andate a vedere la puntualità media nei cinque minuti del nostro trasporto locale e la confrontate con quella francese, avrete qualche sorpresa.

Recentemente avete visto delle statistiche in cui c'è un certo gruppo di nazioni che indipendentemente da come è effettivamente il loro servizio sostengono che sia ottimo, Gran Bretagna e Francia, altre che dicono che sia pessimo, tra cui la Germania, il che significa che c'è anche un problema di cultura nazionale nel fare le proprie valutazioni.

Credo di aver dato le risposte più importanti, anche se non sono riuscito a dire tutto. Mi preme dichiararci però disponibili a qualsiasi forma di liberalizzazione, spesso ci troviamo ad avere un monopolio costretto, non voluto, e vi assicuro che, se non avessimo i soldi del mercato del trasporto a lunga percorrenza per poter ripagare molti debiti, non riusciremmo ad andare avanti.

Sottolineo questo perché è esattamente il contrario di quanto si sostiene: con il servizio universale non compensiamo i soldi dell'alta velocità, ma semmai con i soldi dell'alta velocità compensiamo gli altri, quelli del servizio universale e, se fosse per noi, avremmo già abbandonato dei pezzi, però abbiamo dei contratti da onorare.

Non lo sto ponendo in termini etici, politici, perché purtroppo siamo un'impresa, però abbiamo stipulato dei contratti e, anche se sono in perdita, li dobbiamo onorare. È evidente che quando verranno a scadenza faremo vedere quali sono gli elementi del contratto che non hanno funzionato, e anche lì per dare un contributo di trasparenza, se nell'ambito dei territori a bassa densità e scarsa domanda lo Stato vuole evidenziare con maggiore trasparenza i problemi suoi e dell'impresa, lo faccia assumendosi il rischio dei ricavi dei passeggeri.

Se dichiaro che questo treno non è remunerativo e ricavo meno di quanto era previsto, l'unico modo per risolverle il problema è decidere di prendere tutti i soldi che si incassano e pagare a noi i costi operativi, come avviene in tanti altri Paesi.

Qui però c'è un problema: dopo tanti anni di Cassa del Mezzogiorno, sperimentazioni di tutti i tipi, ne abbiamo fatte di tutti i colori ma non mi pare che abbiamo avuto grandi risultati. Anche qui c'è un problema di interpretare in maniera diversa lo stato sociale. Prima l'ho detto per quanto riguarda i cittadini, sostegno del reddito per i più poveri, poi invece sul territorio non si deve sostenere il reddito dei territori, bensì si sostiene la domanda dei territori non densamente abitati.

Lì bisogna avere un sostegno da parte dello Stato, un sostegno della domanda: questo è lo Stato sociale, non una costruzione di un sistema di elargizioni senza fine, con il mantenimento di tante strutture inutili. La raccomandazione che faccio in merito alla razionalizzazione delle imprese è perché probabilmente, rispetto ai soldi che vengono elargiti nel trasporto su gomma, in Europa lo stesso servizio si ha con il 30 per cento in meno di risorse.

Vi invito a fare un *benchmarking* quanto costa in giro per l'Europa la ferrovia e quanto costa la gomma, per capire dove, evitando di fare tagli lineari, si debba incidere per poter razionalizzare, e su quello costruire anche meglio i costi *standard*, che altrimenti non ho capito come verrebbero costruiti.

Permettetemi però di dire che nella sanità, sebbene vi siano tantissime proteste, si fanno operazioni radicali e si tagliano ospedali e strutture. Non dico di tagliare strutture, ma quando si sostiene che bisogna mettere su la ferrovia Fano-

Urbino quando Urbino ha 20.000 abitanti, anche se ha un buon popolo di universitari, rispondo che si potrebbe anche fare, sempre che lo Stato torni indietro perché ha deciso lui la chiusura dell'esercizio, non noi, ma bisogna che però tra Pesaro, Fano e Urbino non ci sia più la corriera, però non è così.

Tutti sono bravi a fare tantissime teorie, ma poi ci si cala sulla questione specifica e lì casca l'asino, perché non si riesce a prendere decisioni di questo genere. Se però non riusciamo a prendere decisioni di questo genere, avremo sempre risorse disperse e non avremo la capacità di collocarle dove c'è una forte domanda che oggi non ha una offerta corrispondente.

Giudichiamo positiva l'esperienza Trenord, l'integrazione con ATM sarebbe dentro quella logica che prima ho detto di nostra candidatura per intervenire nelle grandi città, per poter fare l'integratore nella mobilità in senso imprenditoriale. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di Ferrovie dello Stato italiane SpA per il loro intervento e per il documento depositato di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*) e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17.25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa
il 18 febbraio 2014.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

CAMERA DEI DEPUTATI
COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

INDAGINE CONOSCITIVA
SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAI RAPPRESENTANTI DI FERROVIE
DELLO STATO ITALIANE SPA

ROMA, 18 DICEMBRE 2013



**Camera dei Deputati
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale**

**Mauro Moretti,
Amministratore Delegato
Ferrovie dello Stato Italiane Spa**

18 Dicembre 2013

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

**Il trasporto pubblico locale ferroviario in Europa:
Dati a confronto**

Azioni sull'offerta: un nuovo modello di TPL adeguato alla domanda

Azioni sulla domanda: le variabili esterne e le possibili azioni

Gli investimenti in infrastrutture e materiale rotabile

Gli attori e i ruoli in Italia

Regioni

Decidono quali e quanti servizi acquistare (caratteristiche materiale rotabile, orari, fermate ecc.) e le relative tariffe. Possono scegliere tra gara e affidamento diretto per l'attribuzione dei contratti di servizio

Stato

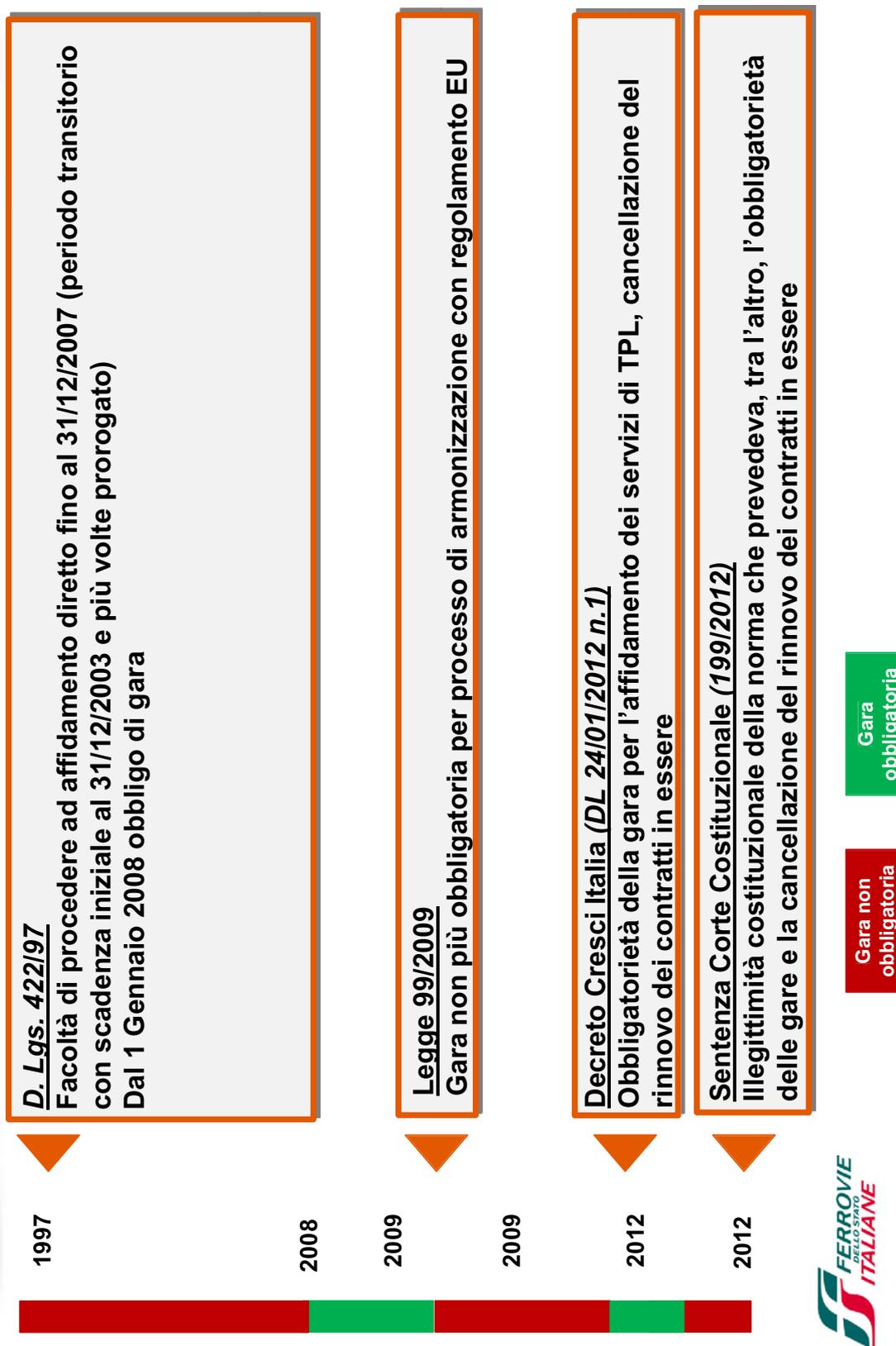
Ma è lo Stato che ha sinora definito ogni anno le risorse disponibili trasferite alle regioni, secondo le disponibilità di bilancio e i vincoli di finanza pubblica

Imprese

Forniscono i servizi ordinati dalle regioni

Il disallineamento tra programmazione pluriennale e definizione delle risorse solo anno per anno è stato un elemento di forte incertezza e instabilità che ha posto anche in capo alle imprese il rischio improprio della solvibilità delle regioni committenti

Continua instabilità normativa: l'esempio delle gare



...e la continua incertezza dei finanziamenti

Totale importi degli stanziamenti statali noti solo in corso d'anno, variazione continua dei meccanismi e delle fonti di finanziamento che creano incertezza e contenziosi tra Stato e Regioni

2011

Un primo **Accordo Governo-Regioni del 16 dicembre 2010** individua risorse per il TPL su ferro nelle regioni Statuto ordinario *una tantum*, e solo per il 2011, pari a circa 1300 M€. Tale somma, insufficiente, è integrata con ulteriori 400 M€ solo nel **Luglio 2011** e **effettivamente ripartita tra le regioni nel mese di ottobre**.

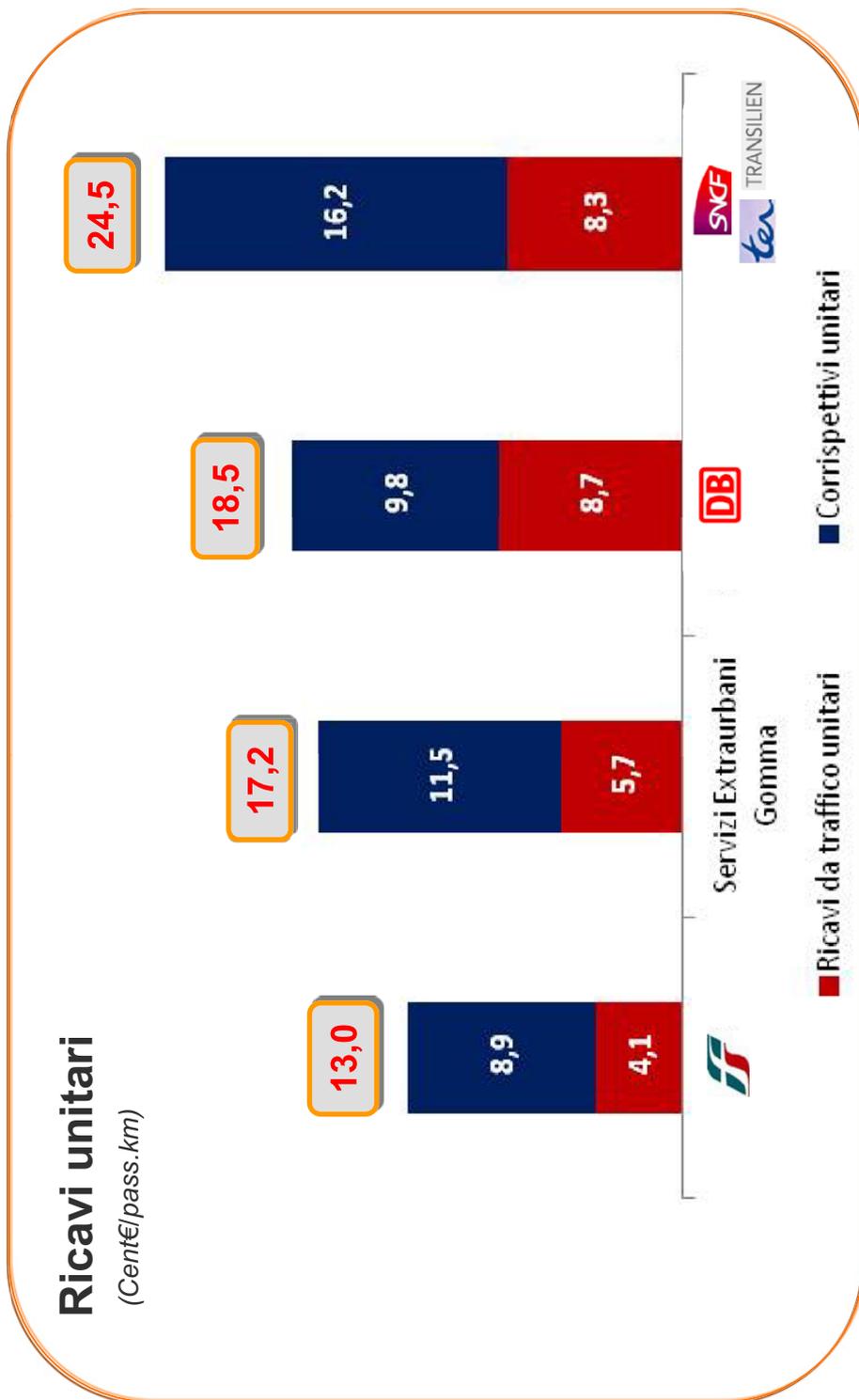
2012

L'**Accordo Governo-Regioni del 21 dicembre 2011**, quindi **solo 9 giorni prima dell'inizio dell'anno**, prevede che il concorso finanziario dello Stato per il Trasporto Pubblico Locale ferroviario sia pari a circa **1600 M€**. **Ma dette risorse**, dopo un complesso iter, **vengono sbloccate solo a fine 2012**. Le Regioni assumono a loro carico ulteriori **148 M€** finanziati con una quota parte **delle risorse destinate all'edilizia sanitaria**.

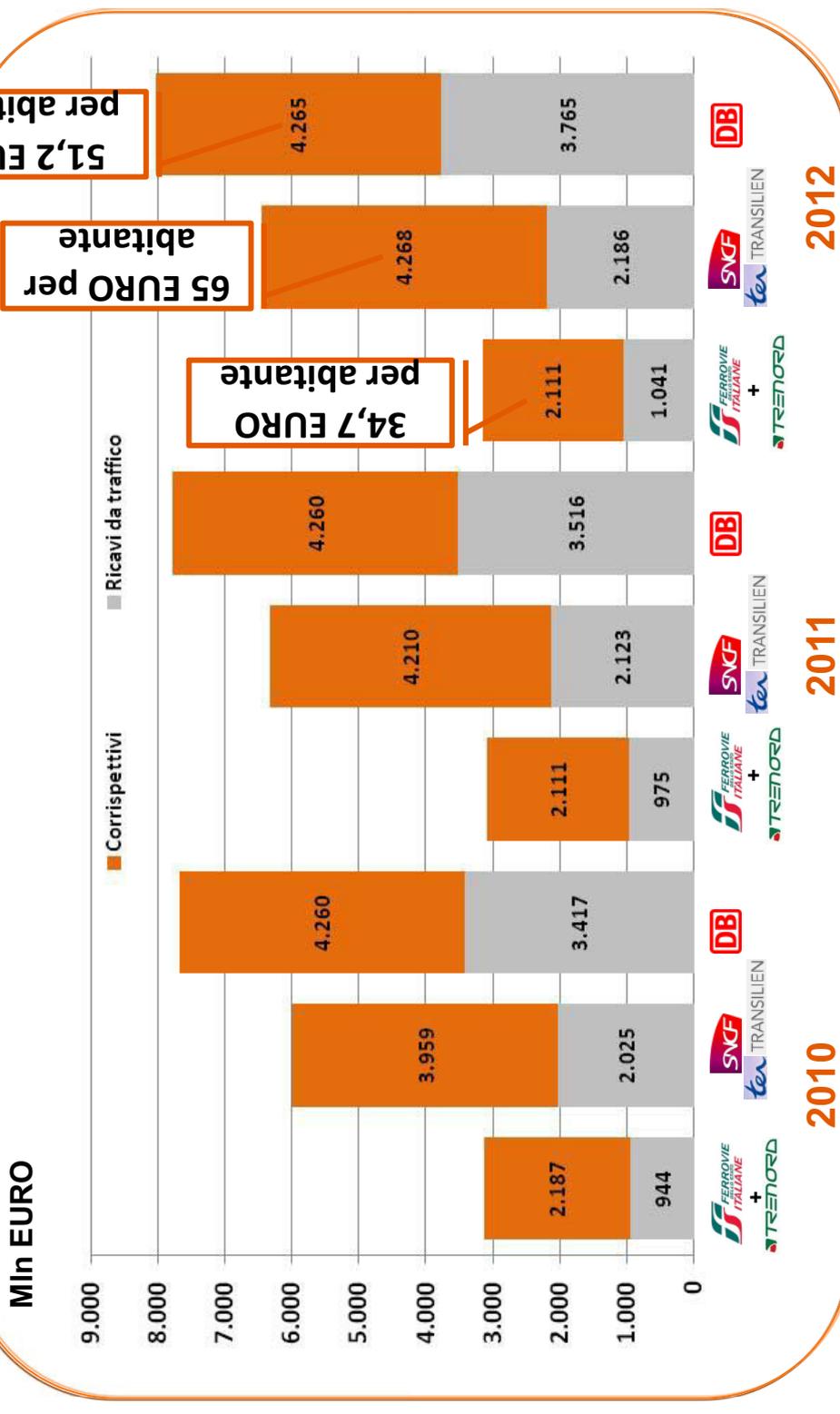
2013

La **legge di stabilità del 2013** **istituisce un fondo nazionale per il TPL ferro e gomma**, alimentato dalla compartecipazione al gettito di accise su gasolio e benzina, per un importo pari a circa 4900 M€ e introduce incentivi per efficientamento e razionalizzazione. Rispetto al fabbisogno complessivo, le risorse garantite dal fondo sono sottodimensionate di circa 1500 M€.

TPL ferroviario Confronto ricavi da traffico e corrispettivi

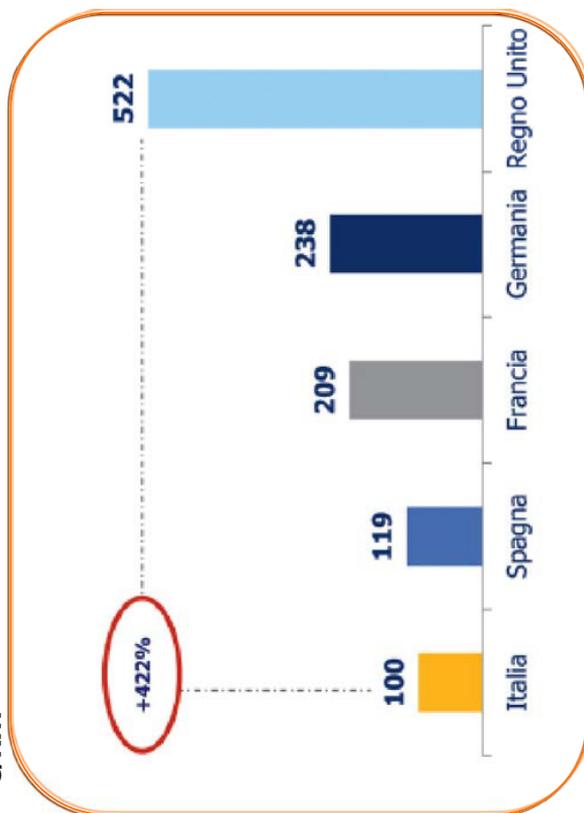


TPL ferroviario Confronto ricavi: totale e per abitante

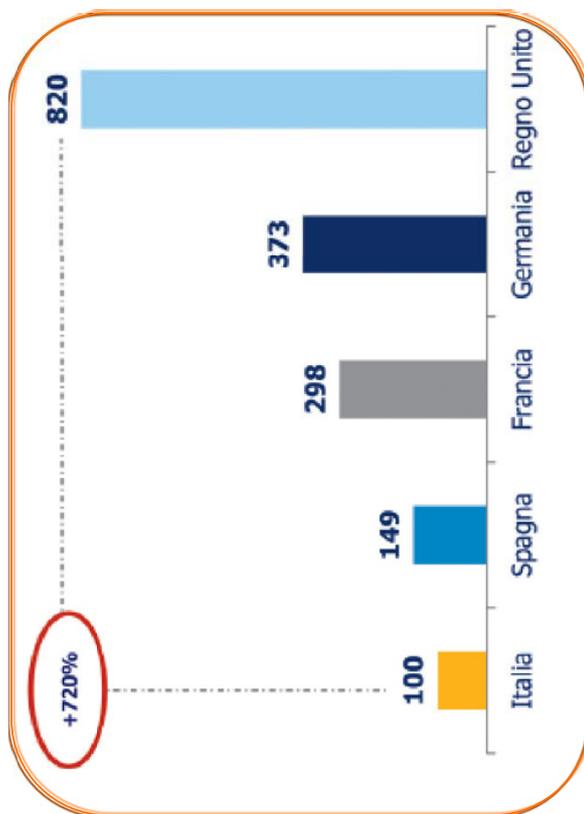


TPL ferroviario: tariffe in Europa

Prezzo biglietti nelle principali aree metropolitane
€/km



Prezzo abbonamenti mensili nelle principali aree metropolitane
€/Km

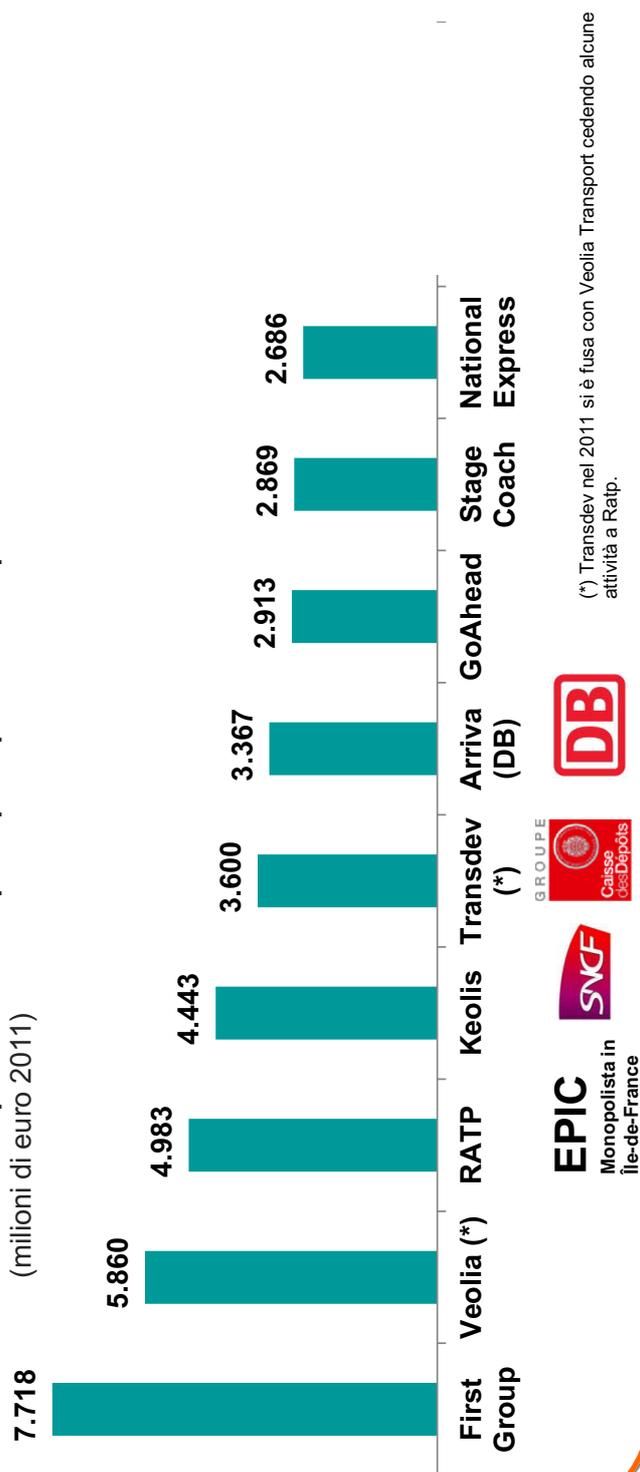


- In UK il prezzo/km di biglietti e abbonamenti è tra le 5 e le 8 volte superiore ai prezzi italiani
- Le tariffe italiane sono tra le più basse d'Europa: anche nelle regioni dove i prezzi per il cittadino sono più alti come in Lombardia, le tariffe sono nettamente inferiori a quelle registrate nelle principali realtà in analisi
- L'abbonamento mensile su una distanza di 30 km integrato (metro+bus+treno) costa **51 Euro a Roma, 109 Euro a Parigi, 115 Euro a Madrid, 149 Euro a Berlino, 193 Euro a Londra.**

Mercato TPL: i principali concorrenti europei

Sono in buona parte **incumbent pubblici** nei rispettivi **mercati nazionali**, operanti sia nel ferro che nella gomma, che hanno raggiunto dimensioni significative attraverso importanti operazioni di fusione/acquisizione.

Valore della produzione dei principali operatori europei di TPL
(milioni di euro 2011)



Il finanziamento del Trasporto Pubblico Locale in Europa

Nei principali paesi europei (FR, DE, CH, UK) ci sono:

- Livelli unitari di corrispettivi e tariffe adeguati a garantire qualità e quantità dell'offerta
- Meccanismi di finanziamento che ne garantiscono la certezza e l'indicizzazione almeno all'incremento dell'inflazione per un periodo pluriennale coerente con la durata dei contratti di servizio
- Modalità di attribuzione dei CDS certe e stabili nel tempo

Anche in Italia occorre dare stabilità regolatoria al settore e definire meccanismi di attribuzione delle risorse pubbliche che ne assicurino la certezza della disponibilità, per un orizzonte di programmazione di lungo periodo.

□ **Il trasporto pubblico locale ferroviario in Europa:
Dati a confronto**

□ **Azioni sull'offerta: un nuovo modello di TPL adeguato alla domanda**

□ **Azioni sulla domanda: le variabili esterne e le possibili azioni**

□ **Gli investimenti in infrastrutture e materiale rotabile**



Lo scenario attuale



Forte squilibrio modale:

- La quota ferroviaria della mobilità sistemata è circa del 4-5 %;
- 10-15 % della mobilità intercomunale solo sulle direttrici forti.

Forte squilibrio funzionale:

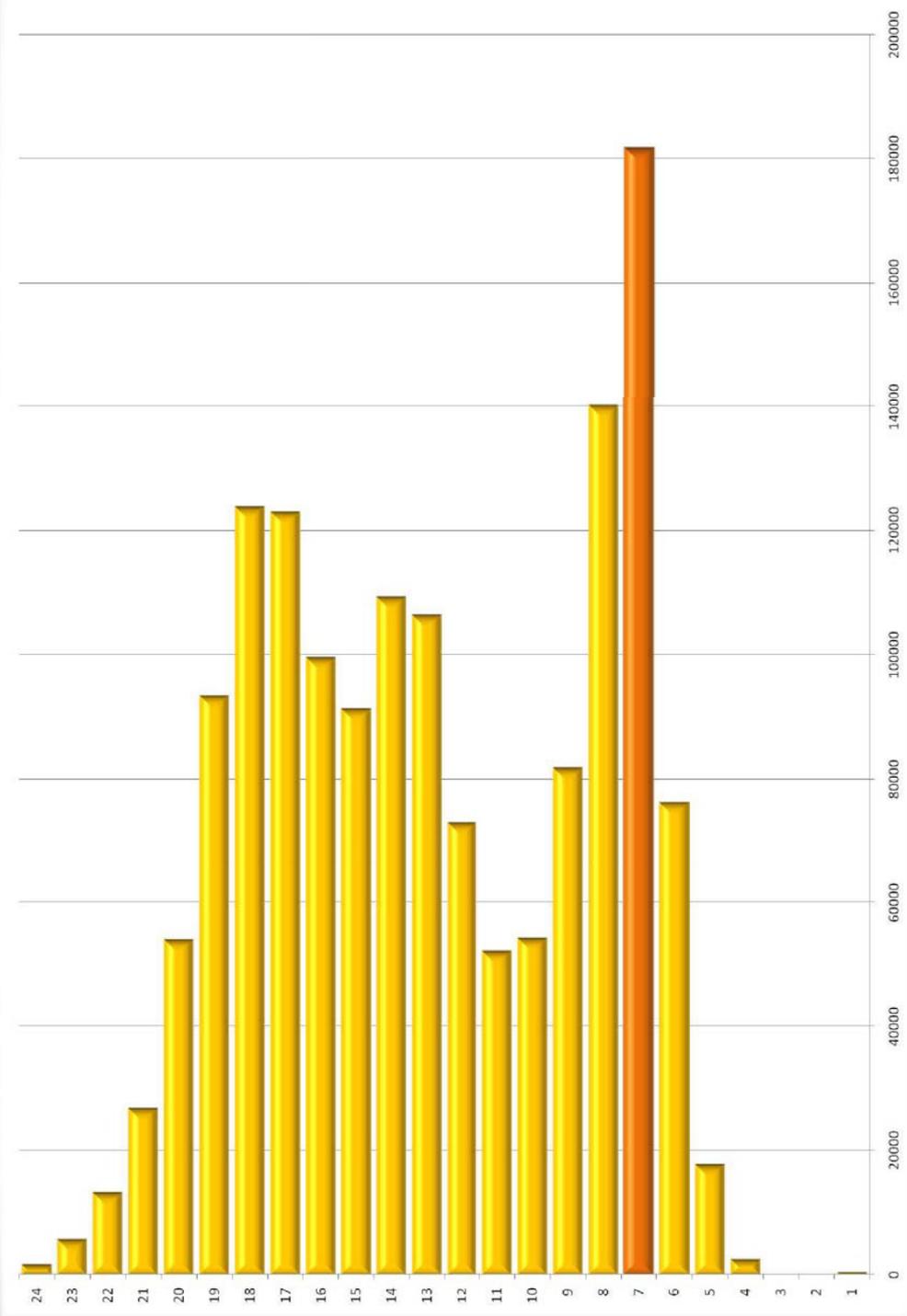
- Elevata variazione del *load factor* tra ore di punta e di morbida
- Basse velocità commerciali per l'elevato numero di fermate
- Numerose fermate sotto la soglia minima di domanda
- Bassa accessibilità e scarsa integrazione con gli altri servizi di trasporto
- Sovrapposizione con i servizi bus



Forte squilibrio di impegno di risorse:

- Costo sociale annuo trasporto privato = 200 miliardi di € (2011)
- Costo sociale annuo trasporto collettivo = 15 miliardi di € (2011)

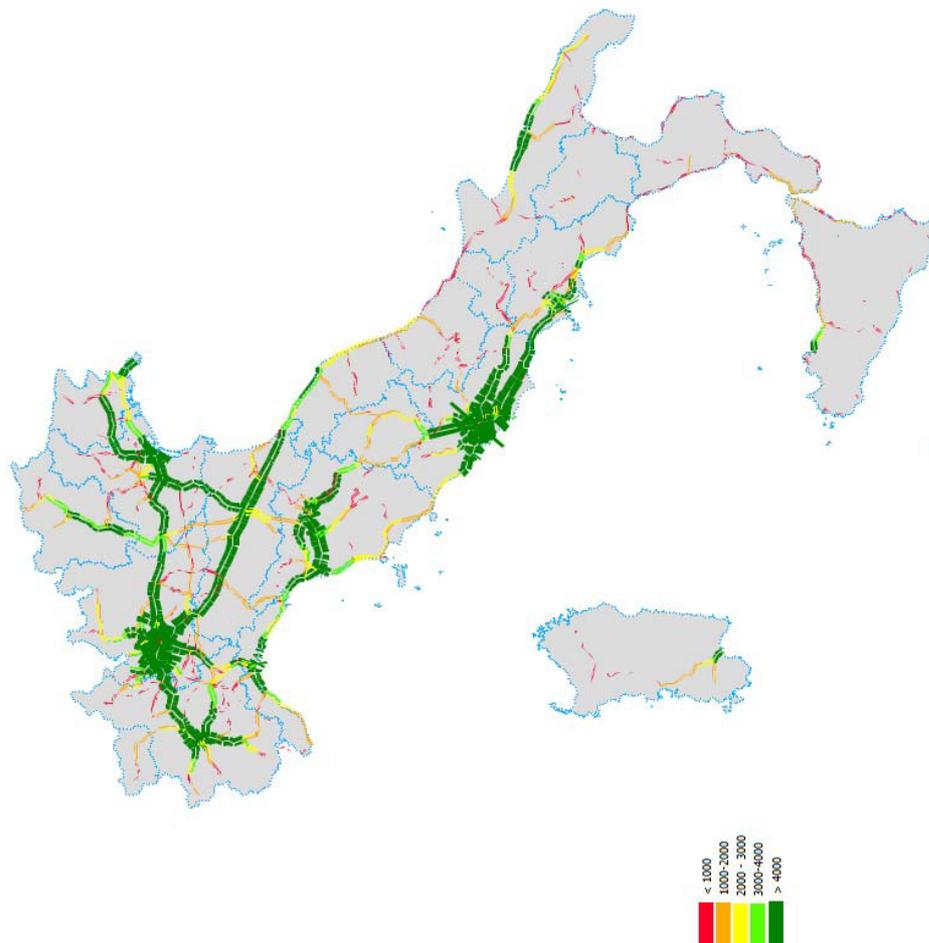
La distribuzione per fascia oraria della domanda di TPL su ferro in Italia



Le linee regionali di maggior affluenza

Viaggiatori presenti sui treni
nel giorno feriale medio Marzo
2013

Intera Giornata



Principali caratteristiche dei contratti di servizio in vigore

- ❑ La durata dei contratti 6+6
- ❑ Le iniziative dell'azienda concordate con le Regioni nel 2007

hanno consentito una definizione certa e trasparente degli obblighi reciproci

Criteri di determinazione dei corrispettivi che garantiscono l'equilibrio economico dei contratti di servizio e la sostenibilità economico finanziaria dei piani di investimento in nuovo materiale rotabile

- Principali caratteristiche degli attuali contratti di servizio con le Regioni:
- ❑ definizione di un prezzo pari al costo obiettivo del servizio (con riduzione progressiva del 9% rispetto ai costi storici)
 - ❑ sistemi di penalità e premialità
 - ❑ revisione annuale dei servizi e dei prezzi unitari
 - ❑ maggiori investimenti

I crediti di Trenitalia Vs Regioni/enti pubblici

Crediti vs Regioni/Enti Pubblici (€/000) al 13/12/2013	Totale crediti	di cui scaduto
Regione Abruzzo	2.473	-
Regione Basilicata	31.336	23.797
Regione Calabria	97.838	97.838
Regione Campania	215.949	215.949
Regione Emilia- Cons Transp Int	-	-
Regione Friuli	3.887	356
Regione Lazio	191.415	191.415
Regione Liguria	20.823	61
Regione Marche	11.864	1.337
Regione Molise	37.949	31.483
Regione Piemonte	83.460	43.234
Agenzia Mobilità	37.719	23.288
Regione Puglia	29.483	29.483
Regione Toscana	60.238	-
Regione Umbria	9.952	9.952
Regione Veneto	55.978	20.479
Prov.Aut. BZ	-	-
Prov.Aut. Trento	-	-
Ministero Infrastrutture e Trasporti	166.900	115.000
TOTALE	1.057.264	803.672

Un gap di risorse da colmare...

- ❑ In Italia corrispettivi e tariffe per il TPL sono inferiori ai principali Paesi Europei
- ❑ Tale situazione, protratta nel tempo, ha influenzato la quantità e la qualità del servizio offerto e le performance economiche e reddituali delle imprese ferroviarie
- ❑ L'incertezza che, ancora oggi, caratterizza il quadro regolamentare dei finanziamenti, impedisce qualsiasi forma di pianificazione di investimenti di medio e lungo termine

**In assenza di ulteriori risorse
non è possibile garantire**

**L'allineamento dei servizi alla domanda
ai livelli delle grandi città europee**

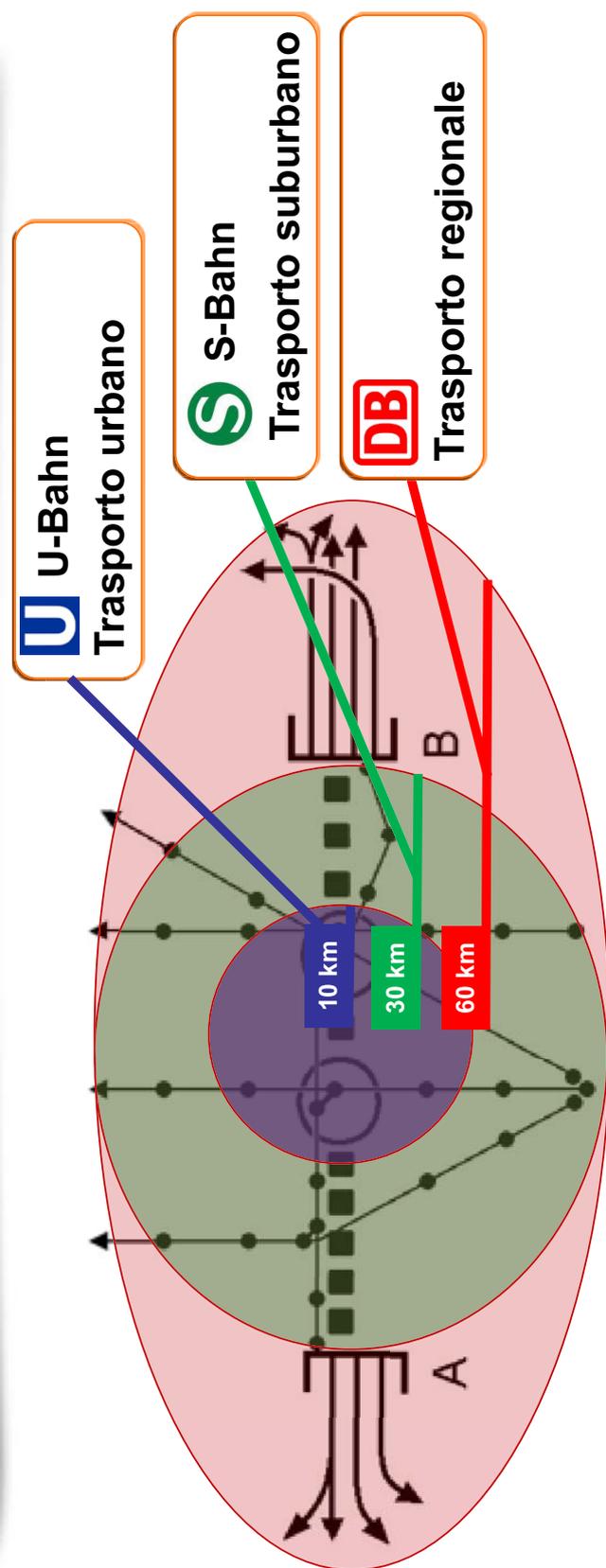
Un nuovo Piano per il TPL

Nel contesto attuale di scarsa disponibilità di risorse, sono comunque possibili azioni che consentano di migliorare i servizi TPL su ferro

- Analisi direzione sviluppo urbanistico
- Individuazione zone di aggregazione all'interno dei nodi
- Individuazione stazioni porta dei nodi e stazioni di interscambio modale
- Differenziazione dei servizi
 - massima frequenza all'interno dei nodi (navetta)
 - velocizzazione lunga distanza
- Offerta flessibile su base oraria, giornaliera e stagionale
- Privilegiare linee passanti
 - Ridefinizione collegamenti esistenti
 - Sottigliamento infrastrutturale per facilitare interconnessioni tra direttrici

Ridefinizione delle politiche di trasporto regionale e metropolitano di medio e lungo periodo

Il modello S-Bahn: servizi dedicati per tipologia di passeggeri

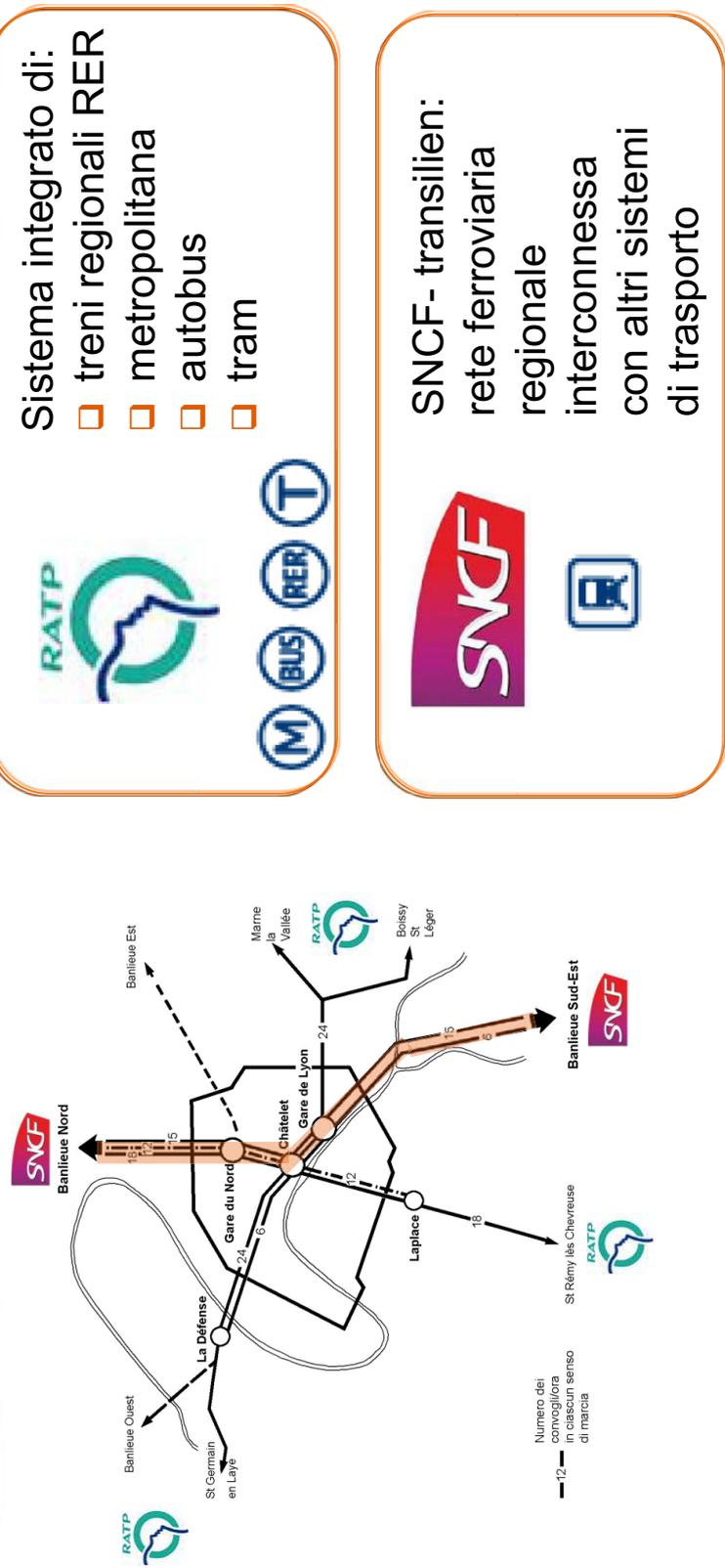


Sintesi efficace tra capillarità del servizio e velocità

La migliore sintesi tra le due esigenze si realizza nella definizione di prodotti dedicati ad aree differenti, rappresentative di specifiche necessità di spostamento.

- Treni frequenti per spostamenti brevi
 - Treni veloci per distanze maggiori
- rete gerarchica tra famiglie ben distinte di servizi**
(es. linee di forza Vs linee di adduzione)

Il modello d'interconnessione di Parigi



Sistema integrato di:
 □ treni regionali RER
 □ metropolitana
 □ autobus
 □ tram



SNCF- transilien:
 rete ferroviaria
 regionale
 interconnessa
 con altri sistemi
 di trasporto



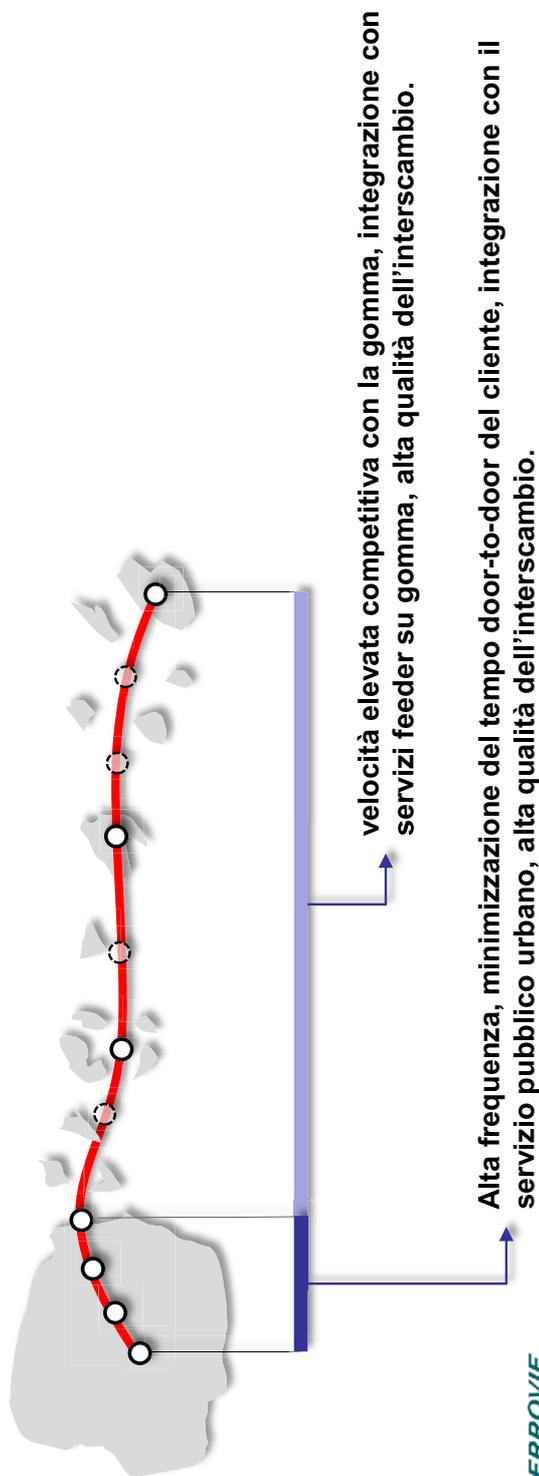
Il sistema di trasporto pubblico è caratterizzato da una forte interconnessione tra le diverse reti: raccordi ferroviari, nodi di interscambio per autobus o auto private, aeroporti.

Calibrare il servizio rispetto alle esigenze del cliente

L'obiettivo dei servizi regionali deve essere quello della massimizzazione dell'utilità del cliente nei propri spostamenti door-to-door.

Questo obiettivo si raggiunge attraverso servizi dedicati alle specifiche tipologie di domanda nei diversi ambiti territoriali.

Esempio di strategia per i sistemi polarizzati

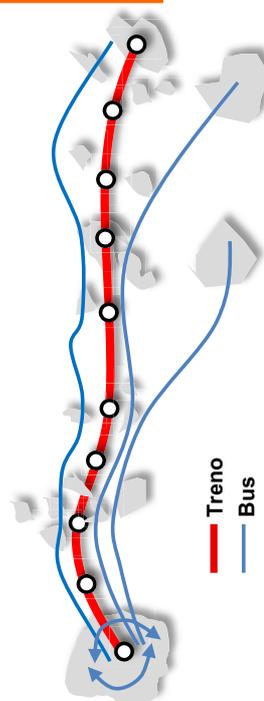


Instaurare la collaborazione tra le modalità di trasporto

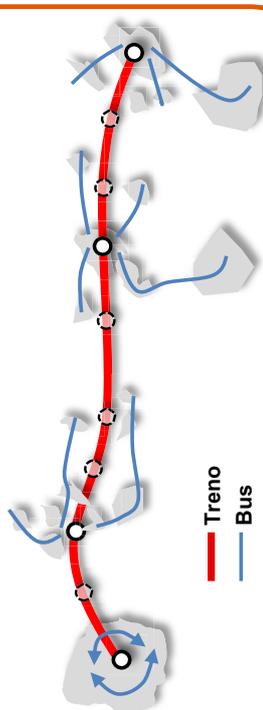
Allo stato attuale, entrambi i modi di trasporto collettivo, finanziati dallo Stato, sono in concorrenza e sovrapposizione. Il risultato è un livello di efficienza molto basso, con diseconomie evidenti e livelli di servizio inaccettabili per i passeggeri.

Una strategia basata sulla collaborazione dei sistemi di trasporto collettivo può portare ad un innalzamento dei livelli di servizio per i passeggeri a parità di costi per lo Stato.

Tipica situazione attuale: sovrapposizione



Strategia hub and spoke



□ **Il trasporto pubblico locale ferroviario in Europa:
Dati a confronto**

□ **Azioni sull'offerta: un nuovo modello di TPL adeguato alla domanda**

□ **Azioni sulla domanda: le variabili esterne e le possibili azioni**

□ **Gli investimenti in infrastrutture e materiale rotabile**



Il ruolo del TPL nel contesto di una mobilità sostenibile

Il diritto alla mobilità individuale è complementare allo sviluppo di

Politiche di sostenibilità

Economica

Ambientale

Sociale

- Interconnessione di reti attraverso una attenta pianificazione del territorio, sfruttando le leve dell'innovazione tecnologica

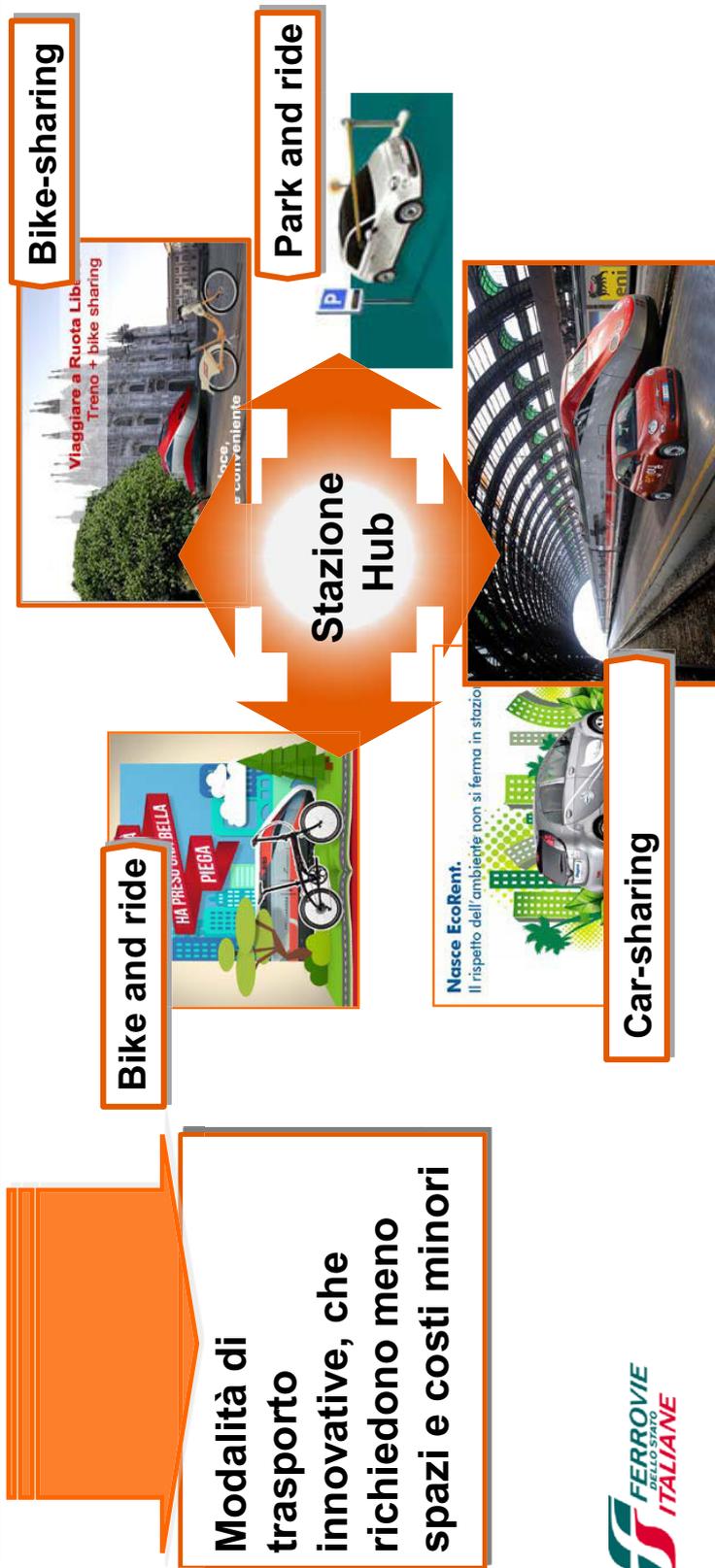
- Copertura geografica dell'area urbana con la più ampia rete multimodale di servizi

- Sostegno alle politiche urbane in favore di modelli di mobilità alternativi all'auto privata e potenziamento di servizi integrativi al ferro

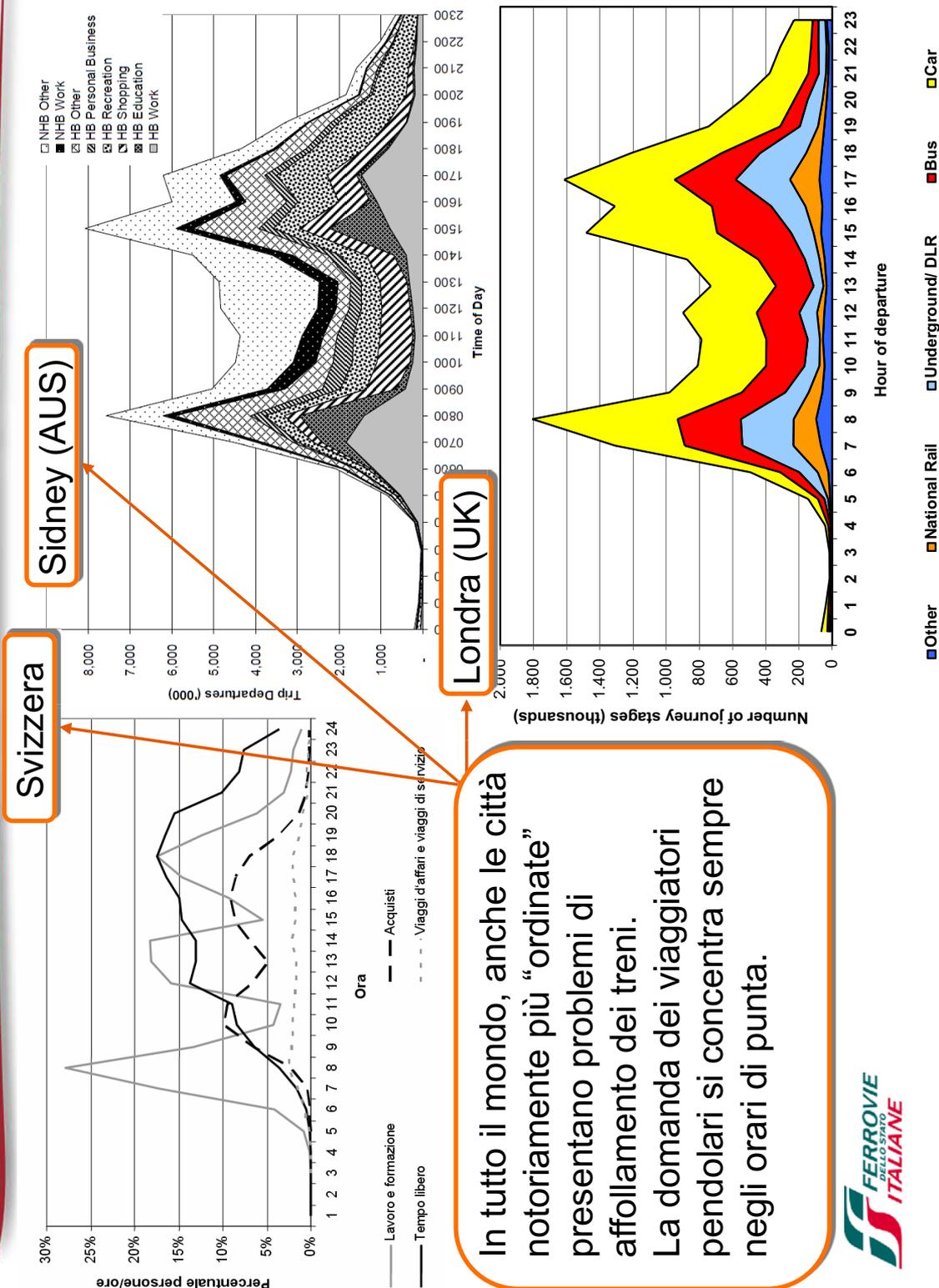
Il ruolo delle stazioni nel sistema urbano della mobilità

Ridisegnare il sistema della mobilità nelle città congestionate dal trasporto su gomma

Mettere le stazioni ferroviarie al centro di un sistema articolato di mobilità pubblica e “dolce”, creando degli **“Hub della mobilità sostenibile”** che consentano ai viaggiatori di avere un set di valide alternative all’utilizzo del mezzo privato a motore



La concentrazione della domanda negli orari di picco



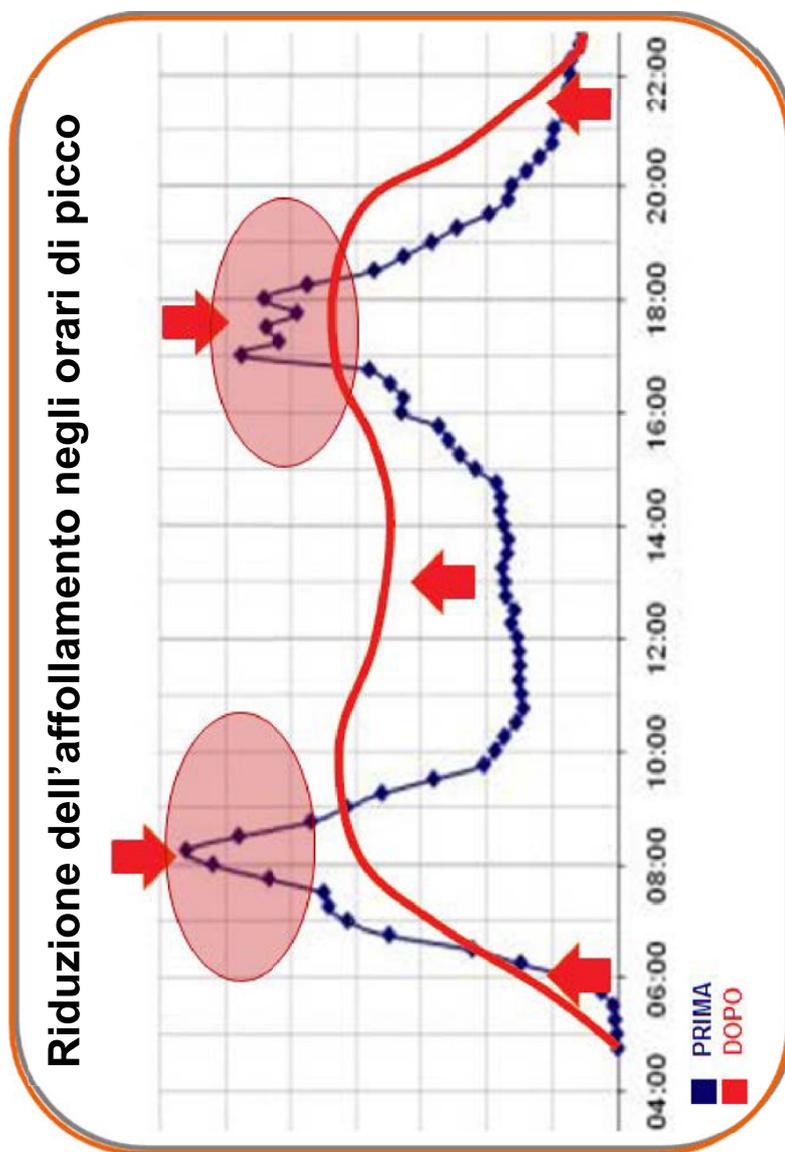
In tutto il mondo, anche le città notoriamente più "ordinate" presentano problemi di affollamento dei treni. La domanda dei viaggiatori pendolari si concentra sempre negli orari di punta.



Azioni per la riduzione dell'affollamento

Politiche di diluizione degli orari di picco possono contribuire ad attenuare l'affollamento:

- Armonizzazione degli orari e flex time
- Tariffe differenziate per fasce orarie



Il “Bureau des temps” francese un esempio di socio-geografia della mobilità urbana

Armonizzare gli orari dei servizi con le disponibilità dei cittadini

Il Bureau des temps

Agenzia territoriale istituita per la prima volta a Rennes nel 2002 e successivamente introdotta in altre municipalità francesi (Parigi, Marsiglia, Nancy, Poitiers, Grenoble, ecc.)

Nella regione dell’Ile-de-France, SNCF ha proposto di cambiare gli orari di lavoro per decongestionare quelli di punta.

Un progetto pilota è già stato sperimentato a Rennes (Bretagna):

- i corsi universitari sono stati spostati in avanti di un quarto d’ora per ovviare al picco di frequentazione della metro tra le 7.40 e le 8
- i viaggiatori sono diminuiti del 5% tra le 7.50 e le 8 e aumentati del 30% tra le 8.10 e le 8.30

L’esperienza francese trae ispirazione dalla legge italiana n. 53/2000!!!!

Armonizzare gli orari nelle grandi città

Legge n.
53/2000

Obiettivo

Promuovere la conciliazione tra gli orari di lavoro e il tempo libero, l'organizzazione temporale dei servizi e delle attività sul territorio e le differenti necessità delle popolazioni che vivono la città.

**Razionalizzazione/
flessibilità degli
orari:
ricadute positive sul
piano della mobilità**

- Il Sindaco ha il potere di "coordinare gli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici, nonché gli orari di apertura al pubblico degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, al fine di armonizzare l'esplicazione dei servizi alle esigenze complessive e generali degli utenti".
- Le Regioni sono tenute a redigere leggi quadro sulle politiche temporali e i Comuni al di sopra di 30.000 abitanti a istituire i Piani territoriali degli orari
- Il **Piano territoriale degli orari** è il documento di indirizzo strategico che, a livello comunale o sovracomunale, regola il sistema degli orari dei servizi urbani e promuove la loro graduale armonizzazione e coordinamento.

L'esempio di Roma: margini per il coordinamento degli orari

Attività prevalente	%
Lavoro	68,7
Studio	16,0
Portare i figli/nipoti a scuola	8,2
Fare la spesa	2,1
Volontariato	1,2
Sport	0,4
Cure mediche	1,2
Altro	2,1
Totale	100,0

Circa il 93% delle attività prevalenti dei Romani implica il rispetto di orari

Significativi margini di intervento per il coordinamento degli orari

Fasce orarie di inizio attività		Fasce orarie fine attività	
Fascia oraria	%	Fascia oraria	%
fino alle 6.00	1,0	fino alle 6.00	0,5
6.00-7.00	2,0	8.00-9.00	1,5
7.00-8.00	8,5	9.00-10.00	1,5
8.00-9.00	28,0	10.00-12.00	7,5
9.00-10.00	12,0	12.00-14.00	9,0
10.00-12.00	2,0	14.00-16.00	8,5
12.00-14.00	2,0	16.00-17.00	7,5
14.00-16.00	7,5	17.00-18.00	10,0
16.00-18.00	7,5	18.00-19.00	10,5
dopo le 18.00	3,5	19.00-20.00	6,5
n.d.	26,0	dopo le 20.00	11,0
Totale	100,0	n.d.	26,0
		Totale	100,0

Fasce orarie di inizio attività concentrate tra le 8 e le 10 (40%)

Fonte: Comune di Roma, 2005

UK - Tariffe peak/off peak



Regione
Londra

Transport for London per garantire qualità e regolarità del servizio ha introdotto una politica commerciale di contenimento nei periodi di massimo affollamento e di incentivazione negli altri, attraverso una tariffa di tipo peak/off peak.

➤ Con la Oyster card si è introdotto un sistema tariffario differenziato focalizzato a cogliere la sensibilità della domanda al prezzo in modo da influenzare la distribuzione temporale della domanda

Tube, Docklands Light Railway e London Underground

Zone di viaggio	orario di punta	fuori orario di punta
Solo zona 1	£ 2,10	£ 2,10
Zone 1-2	£ 2,80	£ 2,10
Zone 1-4	£ 3,80	£ 2,70
Zone 1-6	£ 5,00	£ 3,00

Gran parte dei servizi della National Rail

Zone di viaggio	orario di punta	fuori orario di punta
Solo zona 1	£ 2,20	£ 1,70
Zone 1-2	£ 2,40	£ 1,90
Zone 1-4	£ 3,60	£ 2,50
Zone 1-6	£ 5,70	£ 3,50

Orario di punta: lunedì-venerdì 04:30-09:29.

Fuori orario di punta: lunedì-venerdì dalle 09:30-04:29 (giorno successivo); sabato, domenica e giorni festivi dalle 04:30-04:29 (giorno successivo).

Ore di punta speciale e non di punta si applicano in viaggi che partono da stazioni a nord di Moor Park e da alcune stazioni della regione meridionale.



□ **Il trasporto pubblico locale ferroviario in Europa:
Dati a confronto**

□ **Azioni sull'offerta: un nuovo modello di TPL adeguato alla domanda**

□ **Azioni sulla domanda: le variabili esterne e le possibili azioni**

□ **Gli investimenti in infrastrutture e materiale rotabile**



Dettaglio investimenti in materiale rotabile

INVESTIMENTI GIA' ATTIVATI NEI CONTRATTI IN ESSERE		M €	M €	M €		
ACQUISTO E REVAMPING	ACQUISTO 150 LOCO E464	400	1.800	2.150		
	ACQUISTO 320 CARROZZE DOPPIO PIANO	460				
	ACQUISTO 53 COMPLESSI CORADIA	340				
	ACQUISTO 40 COMPLESSI DMU	160				
	FACE LIFT CARROZZE MID	130				
	REVAMPING CARROZZE PIANO RIBASSATO	80				
	ACQUISTO 20 LOCO E464 (ex EMU DP)	60				
	ACQUISTO 120 CARROZZE DOPPIO PIANO (ex EMU DP)	170				
	ACQUISTO E REVAMPING TRENORD	230			350	
	ACQUISTO 5 COMPLESSI VIVALTO (5 Loco 464 + 30 DP)	50				
REVAMPING CARROZZE	70					
INVESTIMENTI ATTIVABILI A BREVE CON RINNOVO CONTRATTI		M €	M €	M €		
	ACQUISTO 250 CARROZZE DOPPIO PIANO (OPZIONE + 20%)	350	700	700		
	ACQUISTO 38 COMPLESSI CORADIA (OPZIONE + 20%)	250				
	ACQUISTO 28 COMPLESSI DMU (OPZIONE + 20%)	100				

Tempistica consegne rotabili al servizio Regionale

Piani consegne e opzioni contratti Trenitalia in essere

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totale
Carrozze Doppio Piano		76	104	170					350
				8	132	10			150
						90	100	30	220
Complessi elettrici Coradia				28	42	20	18		70
									38
Complessi diesel					9	31			40
							32		32
Locomotive E464				3	26				29
Carrozze Media Distanza	68	130	210	280	260	258	30		1.236

contratto base
 opzione esercitata
 opzione da esercitare

La strategia per investimenti nelle aree metropolitane

CRITICITA'

- 1 Interferenze nei flussi
- 2 Capacità dei Terminali
- 3 Capacità delle Linee

AZIONI

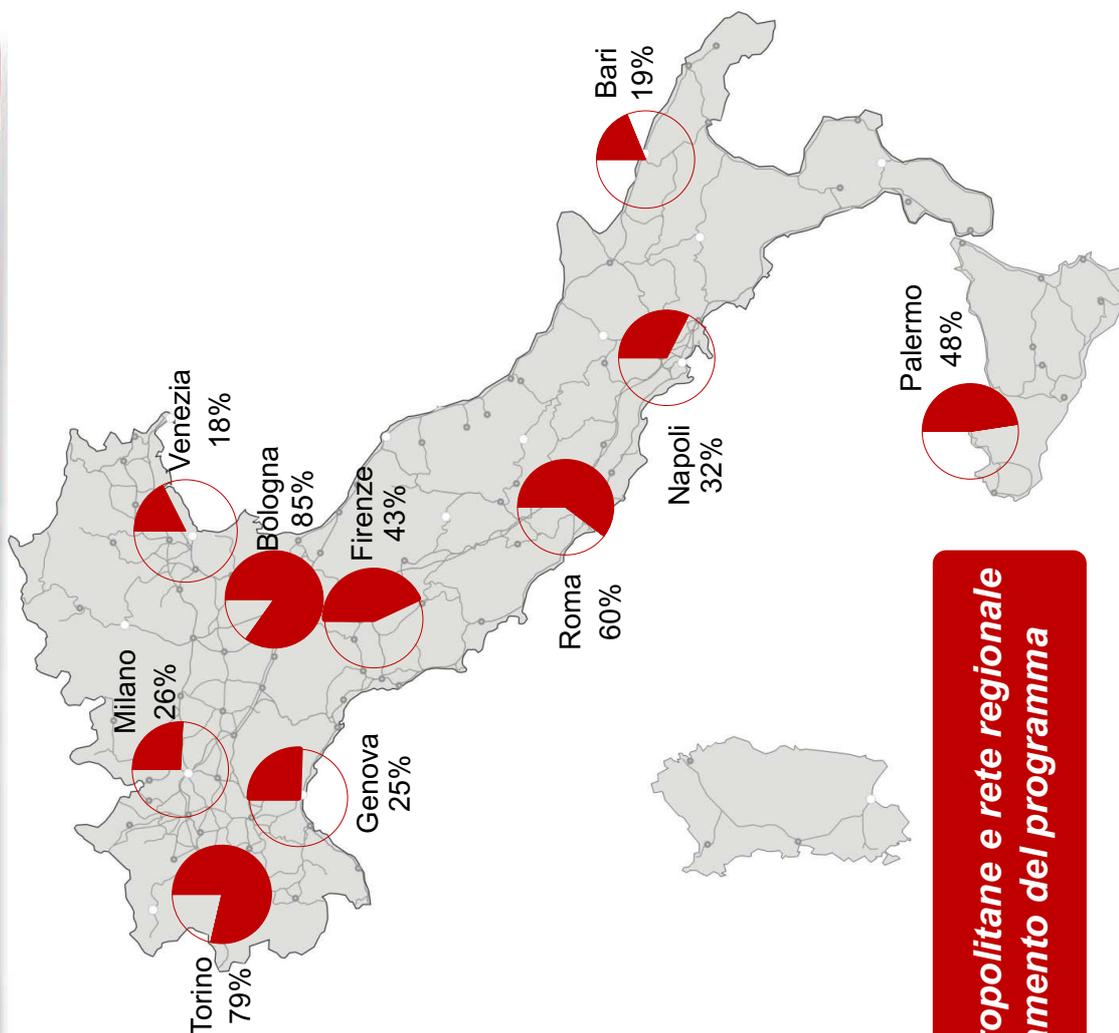
- Specializzazione delle linee
- Riorganizzazione dell'offerta
- Riequilibrio nell'utilizzo delle stazioni del nodo
- Rifunionalizzazione nell'utilizzo di binari di stazione
- Potenziamento tecnologico
- Interventi infrastrutturali mirati

Gli investimenti per lo sviluppo del TPL

Il programma di investimenti con impatti diretti sullo sviluppo del trasporto locale nelle aree metropolitane e sulla rete regionale ha un valore di **16 miliardi di euro**.

Lo stato di avanzamento complessivo è pari al 50%.

Sono prossimi all'ultimazione gli interventi programmati sulle aree metropolitane di Torino e Bologna.



**Aree metropolitane e rete regionale
Avanzamento del programma**

Le aree metropolitane: i colli di bottiglia

NODO DI MILANO

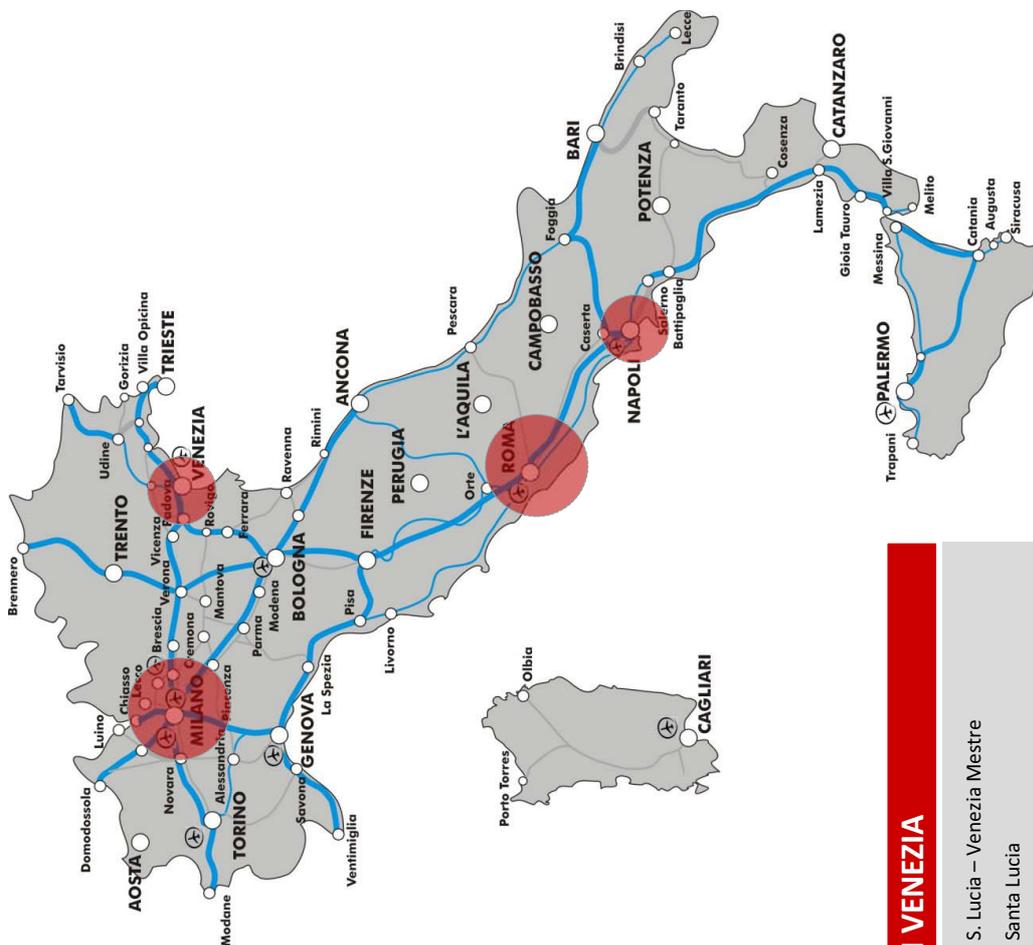
- Milano P. Garibaldi – Milano Greco Pirelli/ Milano Lambrate
- Rho
- Monza – Milano Greco Pirelli – Milano Lambrate
- Monza
- Rho - Gallarate
- Milano Porta Garibaldi
- Milano Lambrate
- Seregno – Monza
- Milano Rogoredo - Pavia

NODO DI ROMA

- Roma Tiburtina – Roma Ostiense (linea Locale)
- Roma Tiburtina
- Monterotondo - Roma Tiburtina (LL) / Orte – Roma Tiburtina (DD)
- Roma Tuscolana
- Roma Casilina
- Roma Casilina - Ciampino
- Roma Ostiense
- Ciampino

NODO DI NAPOLI

- Pozzuoli – Napoli Gianturco
- Napoli Centrale
- Salerno



NODO DI VENEZIA

- Venezia S. Lucia – Venezia Mestre
- Venezia Santa Lucia

Le aree metropolitane: gli investimenti

Principali Interventi

	Capacità	Interscambio	Qualità
NODO DI MILANO			
Tecnologie Nodo di Milano	●	●	●
PRG Milano P. Garibaldi e Milano Lambrate	●	●	●
Fermata di Forlanini	●	●	●
MILANO-PAVIA: PRG Pavia e 1 ^a fase quadruplicamento	●	●	●
CHIASSO-MONZA: upgrade sistema di distanziamento	●	●	●
GALLARATE-RHO: PRG Rho e potenziamento Rho – Gallarate (1 ^a fase)	●	●	●
MILANO P.G.-MONZA: upgrade sistema di distanziamento e PRG Monza	●	●	●
NODO DI VENEZIA			
VENEZIA MESTRE – VENEZIA S. LUCIA: upgrade tecnologie e PRG VE S. Lucia	●	●	●
VENEZIA MESTRE – PORTOGUARO: velocizzazione	●	●	●
NODO DI ROMA			
ROMA-ORTE: upgrade sistema di distanziamento LL e DD	●	●	●
ROMA-VITERBO: upgrade sistema di distanziamento	●	●	●
ROMA-CIVITA'VECCHIA: upgrade tecnologie Maccarese-RM S.Pietro PRG RM Ostiense	●	●	●
ROMA-FIUMICINO A.: upgrade sistema di distanziamento RM Tiburtina-RM Ostiense-Fiumicino A. PRG RM Tiburtina e RM Tuscolana	●	●	●
ROMA-FORMIA/NETTUNO: upgrade tecnologie RM Casilina-Nettuno raddoppio Campoleone-Aprilia	●	●	●
ROMA-CASSINO: upgrade sistema di distanziamento RM Termini-Ciampino PRG RM Casilina e Ciampino	●	●	●
ROMA-TIVOLI: PRG RM Tiburtina Raddoppio Lunghezza-Guidonia	●	●	●
Upgrade tecnologie Nodo di Napoli	●	●	●
NODO DI NAPOLI			
PRG Napoli Centrale	●	●	●
NAPOLI-BATTIPAGLIA: PRG Salerno	●	●	●
POZZUOLI-NAPOLI GIANTURCO: Upgrade sistema di distanziamento	●	●	●



€ 4,60



17STC0002350