

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**25.**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 19 DICEMBRE 2013**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Biasotti Sandro (FI-PdL) .....	11
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> .....	3	Bruno Bossio Vincenza (PD) .....	14, 15
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRA-</b>		D'Angelis Erasmo, <i>Sottosegretario di Stato</i> <i>per le infrastrutture e i trasporti</i> .....	17
<b>SPORTO PUBBLICO LOCALE</b>		De Lorenzis Diego (M5S) .....	13
<b>Audizione del Ministro delle infrastrutture e</b>		Garofalo Vincenzo (NCD) .....	12, 22
<b>dei trasporti, Maurizio Lupi:</b>		Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture</i> <i>e dei trasporti</i> .....	3, 11, 19, 22
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> ..	3, 8, 11, 15	Quaranta Stefano (SEL) .....	10
		Tullo Mario (PD) .....	8

**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.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MICHELE POMPEO META

**La seduta comincia alle 13.45.**

*(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 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi.

Questa, *dulcis in fundo*, è l'ultima audizione di quelle che avevamo riservato al tema del trasporto pubblico locale. Abbiamo avuto, negli ultimi tre giorni, il Ministro Delrio, l'amministratore delegato di FS SpA, ingegner Moretti e oggi svolgeremo l'audizione del Ministro competente. Abbiamo schierato il «quattro-tre-tre» e adesso dipende da lei se andremo in *goal* o meno.

Per fortuna, come anche ieri, abbiamo un pomeriggio senza votazioni e potremo dedicare il tempo necessario all'audizione. Non conosco la disponibilità dei tempi del

Ministro, ma noi siamo disponibili e vogliamo utilizzare al meglio lo spazio e i tempi che il pomeriggio ci riservano.

Darei subito la parola al Ministro per la relazione introduttiva.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Buongiorno a tutti. È presente anche il Sottosegretario D'Angelis che, come sapete, in base alla delega per il trasporto pubblico locale oltre che per altre materie, sta seguendo direttamente le problematiche non solo con le regioni, con i comuni e le province, ma anche con i sindacati e gli operatori del trasporto pubblico locale, a partire dalle Ferrovie.

Col permesso del presidente, anche nella fase di replica, credo che sarebbe utile il coinvolgimento del sottosegretario, che potrebbe fornire spunti proprio a partire dalla sua esperienza più operativa, immediata.

Ho avuto la possibilità di leggere la sintesi dei contributi dell'indagine e sono contento di essere l'ultimo ad essere audito dopo l'ingegner Moretti. Conosco la sua capacità di sintesi ma cercherò di usare molto meno tempo dell'amministratore delegato delle Ferrovie!

Come già vi avevo espresso il 29 maggio, nel corso della mia prima audizione in Commissione sulle linee programmatiche del dicastero, ritengo che il vostro lavoro sul trasporto pubblico locale sarà molto utile per il ministero. Come sapete, in quella sede avevamo affermato che il trasporto pubblico locale deve essere una priorità nell'azione del Governo. Ci siamo mossi in questi mesi proprio per lavorare su questo.

Anche il Governo sta arrivando alla definizione di tutte le azioni messe in campo al riguardo, come vedrete nella mia

relazione; tra gennaio e febbraio 2014 verranno avviati non solo un confronto, uno studio, ma iniziative conseguenti al lavoro svolto. La mole di dati, di spunti, di analisi e anche il documento conclusivo di quest'indagine conoscitiva saranno fondamentali per l'azione del Governo.

Ci sono alcuni temi assai importanti emersi nel corso dell'indagine: penso innanzitutto a quello del piano nazionale delle nuove tecnologie, agli interessanti dati che sono arrivati dalla Commissione tecnica paritetica per l'attuazione del federalismo fiscale. Questo è uno dei punti cardine per l'efficacia e l'efficienza di un nuovo piano di trasporto regionale, perché il rapporto con le regioni e con gli enti locali è, infatti, assolutamente determinante. Un altro tema rilevante è anche quello del rapporto con le tecnologie e con le infrastrutture immateriali. Sembra paradossale, ma è strettamente connesso al trasporto pubblico locale, che è prettamente materiale nei suoi investimenti su rotaia o su gomma. Il grande tema delle tecnologie, delle piattaforme immateriali è una nostra priorità.

La ragione per cui il trasporto pubblico locale rientra tra le urgenze dell'azione del Governo è molto semplice, come si evince dai dati che abbiamo davanti e che conoscete.

Dal 2008 a oggi, la recessione drammatica ha spostato, in modo volontario o meno, l'attenzione dei cittadini verso la domanda di trasporto pubblico. Le risorse sono diminuite e si guarda all'offerta pubblica. Quanto più l'offerta pubblica è efficiente, tanto più può diventare un aiuto a intercettare la domanda. Al contrario, l'esplosione della domanda mette in evidenza l'inefficienza del trasporto.

Un altro dato molto interessante da cui dobbiamo partire, per realizzare una politica dei trasporti efficace è questo: dal 2008 a oggi, per la prima volta — e in tutti questi anni il *trend* è stato confermato in Italia — la popolazione che vive nelle città ha superato la popolazione che vive nelle campagne.

Avevamo un tessuto tradizionale che ha sempre tenuto nella distribuzione sociale,

geografica, territoriale del Paese. L'Italia è il Paese dei 6.000 campanili, degli 8.000 comuni e oltre, e la maggioranza sono quelli con meno di 5.000 abitanti, ma la concentrazione nelle aree urbane della nostra popolazione, nelle piccole e grandi metropoli o aree urbane che si stanno sviluppando, inizia a essere uno degli aspetti cui dobbiamo guardare con più attenzione.

Di fatto, quindi, il trasporto regionale e locale diventa uno dei fattori competitivi e di sviluppo e pone una stretta relazione tra tema degli spostamenti, che devono essere più fluidi, più efficaci, più rapidi, e rispetto all'ambiente. Il tema degli spostamenti e della concentrazione urbana diventa un'opportunità per migliorare la qualità ambientale. Rimettere, quindi, al centro le politiche di trasporto pubblico locale significa per noi in questa sede e per il Governo cercare di portare a livelli più elevati ed efficienti l'offerta.

È evidente che si gioca una partita strategica non solo da un punto di vista sociale, ma anche ai fini della modernizzazione del Paese. Il mio intervento oggi è successivo allo svolgimento di un'audizione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato e posso garantire che, dal 2001 ad oggi, lo Stato ha fatto grandi investimenti sulla rotaia e sul trasporto ferroviario. Questi si sono concentrati su una delle priorità che il Paese si era dato, ossia la realizzazione dell'alta velocità. Mentre si realizza e si completa l'alta velocità, è indispensabile che il tema dei nodi urbani, del trasporto pubblico locale sia affrontato con investimenti, strategie, criteri nuovi di gestione. Il Governo non può sottovalutare questa strategicità.

Non a caso, come anticipavo, non solo abbiamo attribuito una delega *ad hoc* al Sottosegretario D'Angelis, ma è iniziato un confronto con l'ANCI e con il coordinamento delle regioni per definire il complesso di misure di riordino del settore, in modo che possano confluire, entro la fine di febbraio, in un disegno di legge che affronti finalmente — e credo per la prima volta dopo anni — il tema del trasporto pubblico locale nel suo complesso.

Il trasporto pubblico locale è come una medaglia che si presenta con due facce, una positiva e una negativa. Se il trasporto pubblico locale è inefficiente, i cittadini italiani sono costretti a sopportare un extracosto stimato in 6 miliardi di euro l'anno rispetto alla media europea (a proposito di *spending review*). In media il 22 per cento degli italiani utilizza il mezzo pubblico, rispetto al 32 per cento, che rappresenta il dato medio dell'Unione europea a 27. L'inefficienza comporta, dunque, costi più elevati e meno fruizione del servizio. Anche a causa di un sistema inadeguato, l'Italia sopporta un costo associato alla congestione, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha stimato pari, nel 2011, a 11 miliardi di euro.

Guardando l'altro lato della medaglia, un trasporto pubblico locale efficiente potrebbe diventare — questa è la ragione per cui entro febbraio vogliamo ragionare in questa direzione col Parlamento e lanciare un segnale molto forte — uno strumento formidabile per la crescita.

Non si tratta, però, di affrontare esclusivamente i temi richiamati prima, quelli sociali, quelli ambientali, quelli dei collegamenti e dei nodi urbani, ma avviare una politica che coinvolge anche le filiere industriali e un valido strumento di crescita.

L'industrializzazione del settore del trasporto pubblico locale consentirebbe, infatti, di attivare ogni anno risorse per circa 11 miliardi di euro, con un impatto diretto e indotto di circa 17 miliardi di euro in termini di valore aggiunto. Dai dati forniti da una recente indagine della Cassa depositi e prestiti, che credo conosciate può anche generarsi — e il dato ha sorpreso anche me — un incremento occupazionale complessivo di circa 465.000 unità. È l'altra faccia della medaglia, quella positiva.

Dal 2006, questo Paese non fa più investimenti in infrastrutture regionali. Esiste, invece, la possibilità di impiegare 465.000 unità nella filiera industriale, che ricomincerebbe a produrre, uscendo dallo stato di crisi attuale. Oggi altre Commissioni parlamentari e altri ministeri, si trovano ad affrontare i grandi temi legati

all'occupazione di un settore che una volta era un'eccellenza del nostro Paese. Pensate a Irisbus, per parlare dei privati, o all'Ansaldo, con le filiere legate all'industrializzazione.

È per questo che credo sia assolutamente utile il nostro lavoro, e indispensabile nei prossimi mesi di gennaio o febbraio passare dallo studio e dalle analisi, alla proposta di un disegno complessivo strategico, che preveda anche ricadute industriali.

In tal senso la discussione è stata affrontata anche con il Ministero dell'economia e delle finanze perché questo progetto implica, infatti, un investimento di risorse, in assenza delle quali non si va da nessuna parte. Un primo segnale è arrivato dalla legge di stabilità. Anche in termini di percentuali del prodotto interno lordo, investire in questo settore potrebbe significare una crescita del Pil di un punto percentuale o poco più all'anno, attuando ovviamente una politica non annuale ma pluriennale, come deve essere per le spese di investimento.

Ne ho già parlato anche in questa Commissione. Per quanto riguarda il solo rinnovo del parco urbano circolante su gomma, le nostre stime, solo per quello pubblico, richiederebbero 2 miliardi di euro di investimenti nei prossimi 5 anni. Se consideriamo anche il parco mezzi privato, in 5 anni saremmo intorno ai 4 miliardi di euro di investimenti. Pensate alla filiera industriale. Sul mercato, nei prossimi 5 anni, investiremo nel settore pubblico e privato attivando un incremento della domanda per 4-5 miliardi di euro, è evidente che il mercato risponderà, e ci saranno i conseguenti effetti occupazionali.

Quanto stiamo spendendo oggi, infatti, in termini di costi occupazionali, di ammortizzatori sociali in questo settore? Sono queste le riflessioni che pongo non solo all'attenzione della Commissione, ma al Ministero dell'economia e delle finanze. Si tratta, infatti, della destinazione complessiva di risorse.

Quali sono, secondo il ministero, i grandi ostacoli da rimuovere emersi a

seguito del lavoro effettuato dal sottosegretario in questi mesi? Essendo l'ultimo soggetto ad essere audito, questa può essere l'occasione della sintesi per verificare se coincidono le conclusioni che abbiamo tratto a livello governativo con quelle che avete maturato a seguito delle audizioni che avete svolto.

La prima criticità è rappresentata dalla bassa produttività del trasporto locale in Italia, inferiore del 20 per cento rispetto alla media europea. La seconda rappresenta un dato oggettivo su cui dovremo misurarci, che tra l'altro sta facendo molto riflettere; parlo del tema esploso a Genova, ovvero quello, ancora oggi legato al peso eccessivo dei « monopoli » nel settore del trasporto pubblico locale, tema peraltro segnalato anche dall'Europa.

Non sto parlando di privatizzazioni, ma del fatto che questo settore rischia di essere monopolista. Non esiste alcuna certezza che in tale regime i costi di produzione siano davvero i più bassi possibili. Si è sempre ragionato in termini di risorse necessarie, 6,5 miliardi, 7,1 miliardi, i 4,9 miliardi che si sono stabilizzati: queste risorse sono state difese dal Governo e costituiscono l'investimento strutturale nel trasporto pubblico locale.

Dal momento che parlo di criticità, e non del lavoro svolto e degli obiettivi da raggiungere, devo sottolineare che si è ragionato poco se i costi di produzione legati a tutto il settore siano davvero i più bassi possibile, e quindi se le risorse siano utilizzate al meglio. Esiste una scarsa standardizzazione della qualità dei servizi del trasporto pubblico locale sul territorio nazionale, un'eccessiva variabilità, con sacche di scontento sempre più alte.

Tutto questo ci conferma che è necessario intervenire con urgenza, ma anche evitare la logica degli interventi dettati solo dalla contingenza e dall'emergenza. È vero che dal 2006 non si investe e che siamo intervenuti sempre o comunque quando si manifestava un'emergenza. Oggi, la svolta dovrebbe essere non più l'intervento emergenziale ma affrontare attraverso la fotografia della realtà che emerge dal vostro lavoro e dal nostro le criticità e le priorità,

in un disegno strategico condiviso; forse riusciremo a intervenire per la prima volta lanciano un segnale forte al Paese.

Tra gli altri temi, vi è la vetustà del parco degli autobus circolanti. Come ho accennato, certamente pesa la cessazione degli interventi statali, fermi praticamente dal 2006. L'età media degli autobus è intorno a 12,5-13 anni, mentre il parco autobus europeo ha un'età media di 7 anni. Non va dimenticato che età media significa che in alcune parti del Paese circolano ancora autobus con 25-30 anni. Parliamo di trasporto pubblico e pensiamo ai cosiddetti euro zero, all'impatto ambientale.

Vi sono inoltre, i temi delle tariffe basse e della bassa qualità del servizio, su cui dobbiamo ragionare. Esiste una disomogeneità nelle diverse parti del territorio per cui alcune città sono in linea con il dettato normativo, che prevede la possibilità di una partecipazione di almeno il 30 per cento ai costi complessivi da parte dell'utente, altre no.

Non bisogna, tuttavia, confondere il tema della tariffazione con quello della funzione sociale del trasporto pubblico locale. Le due dimensioni vanno e possono andare di pari passo. Un conto, infatti, sono le politiche di *welfare*, comprese quelle che garantiscono l'accesso al mezzo pubblico da parte di tutte le categorie, *in primis* quelle che hanno più urgenza di essere aiutate; altro discorso è l'efficienza nel rapporto tra tariffazione e servizio per un nuovo sistema di gestione.

Le due dimensioni possono assolutamente essere compatibili. Possono essere attuate politiche di sussidio, di *welfare* per le classi meno abbienti, ma anche tariffazioni che, invece, portino ad una maggiore efficienza del servizio, in modo che anche le classi meno abbienti possano usufruire di un servizio efficiente. Questa è, almeno, la mia visione e su questo possiamo confrontarci.

Dobbiamo uscire, a mio avviso, dalla sindrome delle basse aspettative per il trasporto pubblico locale. Da questo punto di vista, il modello dell'alta velocità certamente può e deve essere applicato al

trasporto pubblico locale. Abbiamo visto che un simile modello può suscitare alte aspettative, a condizione però che si utilizzi lo stesso criterio riguardo agli investimenti, e che ci sia una volontà del pubblico e del privato di rendere efficiente il sistema.

La domanda retorica che pongo è se vogliamo perseguire l'obiettivo di far diventare il trasporto pubblico locale un'industria moderna, più consona al mercato, più vivace, con manifestazioni di imprenditorialità. Il diritto alla mobilità sostenibile per tutti i cittadini va garantito. Anziché ragionare sempre e solo in termini di sussidi al trasporto pubblico locale, possiamo iniziare a farlo partendo dal fatto che questo settore può essere efficiente, efficace, può produrre profittabilità in modo che gli investimenti ritornino sul territorio e si traducano in ulteriori investimenti per la qualità.

Quello delle gare sul trasporto pubblico locale è uno dei temi aperti. La legislazione indica questo come percorso, ma mai norme sono rimaste così inapplicabili come questa. Alla fine, si fa sempre ricorso all'*in house*.

Quello su cui stiamo lavorando, perché è la base su cui ricostruire tutto il nuovo sistema, è il principio dei costi *standard*. Entro la fine dell'anno, riusciremo ad avere finalmente, grazie al lavoro svolto con le regioni, la definizione dei costi *standard*. È un grande passo avanti. Finalmente, grazie ai sette mesi di lavoro del Governo e, ovviamente al lavoro dei Governi precedenti — raccogliamo sempre la continuità di un'azione di Governo — per la prima volta nella sanità si applicano i criteri dei costi *standard* grazie al *benchmarking* fatto con le regioni.

Lo stesso discorso sta valendo nel trasporto pubblico locale e regionale, che sarà il secondo settore che attuerà dal 2014 il criterio dei costi *standard*. Mi sembra che questa sia una grande e importante novità, condivisa con le regioni, così come è avvenuto per il settore della sanità.

Siccome, a mio avviso, trasporto pubblico locale e sanità sono i due grandi

servizi, le due grandi emergenze in termini di esigenza e diritto per i cittadini, efficienza di gestione del sistema e di risorse destinate, credo che dobbiamo recuperare tutta la valenza economica e sociale del trasporto pubblico locale: produttività, competitività e attenzione alla funzione sociale. Nella mia visione, spero anche nella vostra, tutti questi elementi vanno di pari passo. Possono e debbono andare di pari passo.

Credo che un modello di liberismo spinto non sia sostenibile nel nostro Paese, ma anche che — so che avete analizzato anche il modello tedesco e francese, mentre il modello inglese è l'esperienza di un fallimento — potremmo individuare una struttura di apertura al mercato, di guida di un'economia sociale di mercato, che forse è sempre stata la tradizione del nostro Paese.

So che l'ingegner Moretti ha illustrato i modelli integrati parigino e tedesco. Credo ci sia da imparare molto da questo punto di vista. Sono altrettanto convinto, però, che l'Italia possa diventare un modello a cui guardare, se avremo capacità innovativa.

I settori di cui ci dobbiamo occupare nel nostro sistema sono, quindi, i seguenti. Bisogna stimolare, a fronte di una politica finalmente strategica del Governo e del settore pubblico, un'impresa affinché risponda alle esigenze del mercato e diventi produttiva. Sotto il profilo pubblico, finalmente dobbiamo svolgere quattro ruoli che riteniamo fondamentali e che saranno inclusi nelle nostre proposte: programmare l'offerta; gestire il servizio, non necessariamente da parte pubblica, ma con una partecipazione pubblico-privato; regolare le tariffe; finanziare i costi del servizio non coperti dagli introiti tariffari.

Eravamo partiti all'inizio con un rapporto sussidiario tra Stato centrale, regioni e comuni. Oggi ho incontrato il governatore della regione Toscana, che mi ha sottoposto i problemi che affronta nella sua regione. Lì è evidente la questione dell'efficienza del trasporto e del sistema complessivo, delle gare da bandire. È altrettanto evidente che non si possono

chiedere o ottenere da Ferrovie dello Stato servizi gratuiti perché è un sistema che non regge.

Ho già parlato dei costi *standard*. Il secondo punto è l'integrazione modale tra ferro e gomma e l'integrazione tra i sistemi di gestione. Dobbiamo assolutamente spingere perché questo accada. Non è più pensabile che in alcune regioni possa esserci un certo numero di sistemi di gestione che non integrano ferro e gomma e producono sprechi senza dare un'adeguata risposta alla domanda.

L'elemento organizzativo e quello dell'integrazione sono, dunque, fondamentali. Il terzo elemento è l'investimento in qualità tecnologica, utilizzando lo sviluppo delle tecnologie, a partire dal sistema di bigliettazione elettronica.

Dobbiamo introdurre il principio di premialità, non solo per chi è in linea con i costi *standard*, ma per chi fa sistemi di integrazioni e di aggregazione. La premialità deve essere anche uno dei criteri che useremo nella distribuzione delle risorse che oggi abbiamo messo a disposizione, i 500 milioni di euro legati agli investimenti su ferro e gomma. Devono essere distribuiti con criteri di premialità alle regioni che stanno andando nella direzione dell'applicazione dei costi *standard* e dell'integrazione dei modelli.

Allo stesso modo, dovremmo ragionare sui criteri innovativi per la redistribuzione del Fondo nazionale. Anche qui, infatti, la tradizionale distribuzione storica è, a mio avviso, ormai inadeguata. La domanda si è modificata. La sfida è nelle grandi aree urbane e nei grandi nodi urbani. Se otterremo il primo, il secondo e il terzo punto, il quarto potrà iniziare a funzionare e a premiare in termini di investimenti e di distribuzione delle risorse finalmente con un criterio diverso.

Va posta, inoltre, attenzione sulle risorse a disposizione, a oggi 4,9 miliardi di euro strutturali. Abbiamo stanziato 500 milioni di euro con la legge di stabilità per l'investimento e il rinnovo del parco circolante ferro e gomma. Abbiamo tuttavia

la necessità di un piano quinquennale che investa 2 miliardi di euro in 5 anni per il rinnovo del parco complessivo.

È segnalata anche fortemente da questa Commissione l'urgenza che si lavori perché le risorse del Fondo per il trasporto pubblico locale — se davvero lo riteniamo strategico per lo sviluppo e per la crescita e perché costituisca uno stimolo all'efficienza che è una priorità per il nostro Paese — siano escluse dai vincoli del patto di stabilità interno.

Una piccola quota è già esclusa dal patto di stabilità. Se vogliamo attuare questo piano strategico non possiamo pensare che non si attui lo svincolo dal patto di stabilità delle risorse che assegneremo al Fondo per il trasporto pubblico locale. Si tratta di un'opera ciclopica e difficile. Avete, infatti, appena finito la discussione della legge di stabilità in Commissione e sapete quanto sia difficile attuare quanto ho prima detto, rispetto al costo e ai vincoli europei posti nei nostri patti con l'Europa.

Credo che sia utile adesso ascoltare le vostre domande e le vostre riflessioni.

**PRESIDENTE.** Non è stato lungo come l'ingegner Moretti, ma ha giustamente impiegato tutto il tempo necessario.

I temi posti sul tavolo dal Ministro sono estremamente interessanti, dal punto di vista sia politico sia tecnico. Dovremo agire in autonomia, ma non in solitudine, e capire, magari riflettendo durante le feste, come ci comporteremo alla riapertura dei lavori parlamentari con i materiali che abbiamo raccolto nel corso delle audizioni e che sono stati arricchiti molto anche dalla relazione del Ministro.

Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**MARIO TULLO.** Cercherò di essere rapido per consentire ad altri colleghi, anche del mio gruppo, di intervenire.

Signor Ministro, pranzando prima anche con alcuni colleghi della Commissione, uno di loro mi ha detto che con quest'ultima audizione, dopo aver ascoltato molti

soggetti, abbiamo capito delle cose. Devo dire che ho trovato lo studio di Cassa depositi e prestiti ben fatto. Fotografa la realtà. Abbiamo cercato di comprendere tutto, di sentire gli enti locali, di ascoltare i consumatori, anche la filiera che lei ha citato, i costruttori e così via.

Cercherò davvero di essere breve e di tenere conto del fatto che anche lei, a sua volta, sta cercando di comprendere il lavoro svolto e di tradurre in concreto — ha parlato, se ho capito bene, di un disegno di legge a febbraio — quanto è emerso. Abbiamo anche interloquito con lei in un *question time* avente ad oggetto le giornate drammatiche di Genova, ma il problema non riguarda solo Genova. Il problema riguarda il trasporto pubblico locale, che non regge più da nessuna parte.

Alla domanda che aumenta perché, con la crisi, la gente lascia l'automobile a casa e forse anche il motorino, non corrisponde un servizio di trasporto pubblico adeguato. Le norme si sovrappongono, come ha rilevato anche lei questo pomeriggio. Se esiste un settore in cui molte norme sono state disattese, le gare non sono state svolte, è questo. Qualcuno ha provato a dire che in questo settore possono entrare i privati, ma secondo altri i privati non entreranno mai perché abbiamo un sistema stretto. Laddove i privati sono entrati, sono anche andati via.

Quanto all'integrazione tra ferro e gomma, fortunatamente alcune esperienze iniziano a vedersi, anche con un ruolo di Ferrovie dello Stato. Bisognerebbe capire meglio quale ruolo, secondo lei, può giocare Ferrovie dello Stato in questa partita, consapevoli che stiamo accantonando una stagione annunciata di riorganizzazione e di partecipazione perché non ha prodotto risultati. I servizi sono peggiorati, i tagli alla finanza pubblica non hanno aiutato. È una considerazione di carattere generale, ma lei ci propone, in qualche modo, la sfida di una rivoluzione nel settore.

Per entrare nel merito, abbiamo bisogno di essere un po' più stringenti. Oggi, forse, non potrà farlo qua, ma dobbiamo cercare di contribuire al lavoro e modificare la fotografia che ci siamo fatti. Sa-

rebbe opportuno, perché il nostro lavoro possa avere un'utilità anche per lei, che prima della presentazione del disegno di legge si trovi un modo per incontrarci e capire insieme cosa fare.

Avevamo anche osservato sommessamente, il giorno del *question time*, che dobbiamo mettere mano al portafoglio, sapendo che le risorse sono limitate. Sentivamo, però, anche l'esigenza di mettere mano alle norme di questo settore, che oggi sappiamo non aver funzionato e che generano un sistema molto fragile e pieno di contraddizioni all'interno delle regioni, tra le regioni e nel rapporto tra Stato e periferia.

Sarò molto interessato e molto attento, come lei — penso che sia una delle questioni centrali — al processo di superamento delle microimprese di cui questo Paese dispone, sapendo anche che è difficile talvolta creare bacini unici di utenza da parte delle regioni, per non parlare della difficoltà di costituire aziende unificate. Altri Paesi citati a modello non hanno più di tre o quattro grandi aziende di trasporto pubblico. Noi abbiamo una frammentazione eccessiva, per cui bisogna capire meglio, ma concordo e concordiamo con le misure che verranno messe in atto in quel disegno di legge per favorire questi accorpamenti.

Anche lei ha ricordato il nostro incontro con l'amministratore delegato delle Ferrovie, Moretti. L'integrazione ferro-gomma è fondamentale da tutti i punti di vista e bisogna capire che ruolo può giocare Ferrovie dello Stato. Sarebbero molte le questioni da porre a un tavolo. A un certo punto, ha parlato di alta velocità, di come quel modello ha funzionato, nel senso che c'è un risultato: bisogna capire come possa essere spostato sul trasporto pubblico locale, consapevoli che quelli del *welfare*, dell'aiuto a quelli che non ce la fanno, della differenziazione delle tariffe, sono temi molto delicati, che inevitabilmente in audizione non possiamo e lei non può testare in termini generali, ma è materia da usare con molta attenzione.

Penso che non vi sia ombra di dubbio che, a fronte di un migliore servizio, le

persone sono anche disponibili a spendere un po' di più, anche quelli che non ce la fanno davvero a spendere, ma non possono esserci due tempi. Il migliore servizio deve conseguire immediatamente ad un piccola spesa in più. Se, infatti, introdurremo aumenti di tariffe in attesa degli investimenti, senza migliorare il servizio credo che non saremo compresi.

In ogni caso, siamo molto interessati a un confronto su quanto ha annunciato e a un provvedimento che riscriva le regole. Soprattutto, lo siamo agli investimenti che questo Governo vorrà mettere in campo.

STEFANO QUARANTA. Signor Ministro, siamo alla fase finale, alla sintesi, agli obiettivi e allo sbocco da dare al lungo lavoro di quest'indagine conoscitiva. Partirei da una considerazione generale che in parte riprendeva anche lei all'inizio della sua relazione.

Siamo in una società che evolve molto rapidamente. Da questa evoluzione derivano sempre nuovi bisogni e anche nuovi diritti. Penso che il diritto alla mobilità sia uno di quelli che dovrebbero considerarsi tra i prioritari di rango costituzionale. Attengono, infatti, contemporaneamente, alla qualità della nostra democrazia, ma anche a uno sviluppo adeguato del Paese, e quindi riguardano sia i diritti individuali sia il futuro e la prospettiva del nostro Paese.

Da questo punto di vista, credo che quest'indagine conoscitiva, pur nelle valutazioni varie, nelle articolazioni, sostanzialmente ci dice che il trasporto pubblico locale è da ripensare profondamente, quasi da rifondare. Penso che elementi positivi possano essere tratti da alcuni insegnamenti presi dalle esperienze migliori dell'Europa — si citava ieri a più riprese il modello tedesco — compiendo scelte di fondo che credo siano volte a garantire risorse certe. Da questo punto di vista, poter contare su risorse certe vuol dire pianificare investimenti, fare un ragionamento che non è sempre e solo legato all'emergenza. Mi pare che anche su questo ci sia un'attenzione da parte sua.

Significa anche, e non lo sottovaluterei, attuare una politica che può incentivare o disincentivare. Penso a un incentivo forte al trasporto collettivo e, invece, a elementi che tendono a disincentivare il trasporto privato.

In questo contesto, la Liguria, che lei conosce, ha molti problemi da tanti punti di vista in relazione al trasporto pubblico, sia su gomma o su ferro, e non solo Genova e il Ponente ligure. Ha talvolta rapporti difficili con le regioni confinanti. Credo, però, che esista un tema di risorse, come dicevo prima, ma anche un problema di regole rispetto al trasporto pubblico locale e di come garantire i livelli qualitativi da grande Paese quale l'Italia deve essere. Contemporaneamente, bisogna massimizzare i benefici della concorrenza, che in questo settore sono ancora molto labili. In particolare, mi riferisco alla concorrenza nel settore ferro.

Ieri ne abbiamo parlato anche a lungo con l'ingegner Moretti, cui abbiamo posto alcune questioni. Abbiamo fatto tesoro dell'audizione anche del garante della concorrenza che, proprio sul trasporto su ferro, ci ha fornito alcune informazioni preoccupanti per la situazione del nostro Paese.

Tuttavia, vorrei, concludendo, sollevare una questione posta ieri anche all'ingegner Moretti. Al di là del tema delle risorse e delle regole e visto che in questo inizio di legislatura si è parlato molto anche di riforme costituzionali, le regioni sono il livello regolatore giusto per affrontare e offrire risposte corrette sul trasporto pubblico locale?

Ci confrontiamo tutti i giorni con risorse cronicamente insufficienti messe in campo dalle regioni sul trasporto pubblico locale, con conflitti quasi permanenti tra regioni. Su Liguria e Piemonte potrei citarle la linea Cuneo-Ventimiglia, il savonese, altre realtà. Siamo anche di fronte, come denunciava ieri Moretti, a inadempimenti delle regioni che richiedono servizi ma non li pagano. Siamo di fronte a una spesa, comunque, che per il bilancio regionale, dopo quella sanitaria, è sempre la più alta e, tuttavia, non fornisce servizi

adeguati. Soprattutto, siamo in presenza, a mio avviso, di scandalose disparità di servizi tra una regione e l'altra, che credo sia inaccettabile se consideriamo il trasporto pubblico locale un elemento essenziale del *welfare* del nostro Paese.

Stiamo vivendo una legislatura complicata, come osservavamo anche ieri. Se, però, su un tema come quello del trasporto pubblico locale, riuscissimo a lanciare un segnale, secondo me sarebbe fondamentale per il Paese. A questo lavorerò anche una forza di opposizione come la nostra, cercando di offrire un contributo al percorso fatto fin qui. Le confermiamo che siamo non solo collaborativi, ma che abbiamo cercato di incoraggiare, anche in queste ultime settimane e anche sulla legge di bilancio, tutto ciò che si muoveva nella direzione di consolidare il tema del trasporto e del trasporto pubblico. Abbiamo presentato emendamenti.

Questo è un tema davvero strategico e credo che, se da parte sua ci sarà l'attenzione che qui oggi ci ha espresso, anche con la volontà di portare avanti dei provvedimenti, ci saremo, ma sapendo che in questo settore vanno fatte scelte di fondo, chiare, perché ci sarà da lavorare anche nei prossimi anni. Non è un provvedimento che si esaurisce in un momento.

SANDRO BIASOTTI. Signor Ministro, il tema è complesso, delicato e credo, come lei ha spiegato in diverse audizioni, determinante per il futuro della nostra Italia. Ha illustrato un'analisi, che condivido, sulle inefficienze, sulla situazione di fatto, sulla congestione, sul parco circolante.

Sulle soluzioni, mi riservo di fare una lettura precisa della relazione perché non le ho capite bene. Ho capito tutti i problemi, ma le soluzioni ancora mi sfuggono un po'. Mi permetto di provare a sottoporle alcune mie considerazioni in tema di trasporto pubblico su gomma.

Vediamo situazioni fallimentari quasi in tutt'Italia. Conosco bene quella di Genova, ma mi sembra che in Italia siamo nella stessa situazione. Dobbiamo cercare di migliorarla. O aumentano gli incassi o diminuiscono i costi.

Quanto all'aumento degli incassi, i biglietti sono già a livelli stratosferici. Si faccia fornire dai suoi tecnici i dati sugli aumenti degli ultimi 5 anni. A Genova, il biglietto è raddoppiato, siamo a 1,60 euro e costava 0,80 euro solo 5 anni fa. Parliamo di 3.000 vecchie lire, un livello insostenibile. Non si possono aumentare i costi. Si possono aumentare i ricavi solo nella lotta all'abusivismo. Circa il 20-30 per cento della gente, infatti, non paga il biglietto. Utenti abusivi, portoghesi, come li chiamate?

PRESIDENTE. Credevo si riferisse a imprese abusive.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il sistema di bigliettazione elettronica supera questo problema.

SANDRO BIASOTTI. Questo è uno dei punti su cui intervenire perché è l'unico modo per aumentare i ricavi.

Quanto alla diminuzione dei costi e ai costi *standard*, un conto è la sanità, che si basa molto su costi esterni, altro il trasporto pubblico locale su gomma. In sanità, compriamo tutti i giorni attrezzatura, materiale. La famosa siringa che costa 1.000 lire, da un'altra parte ne costa 10.000. Per il trasporto pubblico locale non è così. Per diminuire i costi, dovremmo ridurre gli stipendi. I costi *standard* forse potrebbero servire per capire quanto costa un dipendente in Lombardia, in Liguria, a Milano, ma provi a dire ai sindacati, soprattutto quelli autonomi, che toccherà i privilegi che hanno accumulato in tanti anni. Potrei raccontargliene a decine.

Potrei dirle che a Genova, su 2.000 dipendenti del trasporto pubblico locale, la stragrande maggioranza non sono idonei a guidare perché hanno il mal di schiena, il mal di gomito, l'influenza. Innumerevoli persone fanno un altro mestiere e sono pagate dal pubblico.

Diventa difficile diminuire i costi. Quanto agli investimenti che ha annunciato per il materiale rotabile e per il

rinnovo del parco rotabile, quasi tutte le società di trasporto pubblico provvedono *in house* alle manutenzioni, un suicidio economico conclamato. La manutenzione per le 30 marche diverse dell'AMT di Genova significa fallire in modo matematico.

Lei potrebbe veramente stravolgere e migliorare il servizio obbligando i comuni a rinnovare il parco autobus, utilizzando solo un paio di marche di veicoli. Nessuna società di trasporto pubblico locale potrebbe avere più di due o tre marche di autobus. Non esiste trasportatore al mondo che si occupi della riparazione dei propri mezzi. Comprano il mezzo, il camion, l'autobus, la corriera, con la garanzia della casa costruttrice per 4-5 anni e poi rinnovano il parco rotabile. Su questo dobbiamo intervenire.

Immagini quanto costano 30 marche diverse di mezzi che hanno 20 anni in termini di inefficienza, di materiale, di incapacità. È tutto lì il segreto. Effettui un'analisi all'interno delle società di trasporto pubblico locale: questa è una soluzione semplice applicabile nel giro di pochi anni.

VINCENZO GAROFALO. Do anch'io il benvenuto al Ministro in Commissione, alla chiusura di un lavoro che giudico abbastanza approfondito, messo in campo a partire da maggio su un tema che non ha mai forse ricevuto l'attenzione necessaria, quello del trasporto pubblico locale.

Certamente, a seguito di tutte le audizioni svolte e che, come ricordava il collega Tullo, ci hanno consentito di ascoltare dagli utenti ai produttori di mezzi, ai gestori di aziende, ai rappresentanti delle varie realtà locali, tutti i protagonisti del comparto, chiudiamo oggi con il Ministro e abbiamo le idee ovviamente più chiare, soprattutto rispetto al fatto che il trasporto pubblico locale ha bisogno di una cura da cavallo, di ricevere l'attenzione necessaria. Bisogna raccogliere la sfida.

Credo che la Commissione, al termine di questo lavoro, dovrà necessariamente produrre un atto di indirizzo nei confronti del Governo, che a sua volta deve andare nella direzione dell'azione.

Ritengo, a differenza del collega Bissolati, che il Ministro invece abbia voluto già dare un *timing* e questo già mi dà un grado di soddisfazione elevato. A fine febbraio ci siamo dati l'obiettivo di presentare un disegno di legge. Il Governo presenterà un disegno di legge e, ovviamente, noi daremo il contributo possibile affinché possa raccogliere le istanze di questa Commissione.

Non possiamo, però, non fare già un'esortazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che si passi attraverso una prevalenza della politica degli investimenti e una riduzione della politica della ragioneria, signor Ministro. Il trasporto pubblico locale, come secondo gli studi, tra cui quello di Cassa depositi e prestiti citato da lei, dimostrano che con giusti investimenti anche un settore apparentemente improduttivo può generare reddito, entrate per lo Stato e, sicuramente, immediatamente una grande economia a fronte degli investimenti a vuoto oggi messi in campo.

Potrebbe già rapidamente essere accolto dal Governo l'intendimento di dare un indirizzo alle regioni affinché non si paghi a chilometro percorso. Ci è stato spiegato chiaramente da più di una associazione di categoria. Immaginiamo autisti che per 24 ore al giorno — i turni andranno sicuramente rispettati e saranno già sempre rispettati — girano in un ambito urbano. Se quei mezzi portano un numero di passeggeri pari a zero, praticamente il servizio non è reso, ma nel frattempo i chilometri sono percorsi, senza considerare i consumi inutili. Se questo è un sistema di remunerazione che le regioni trasmettono anche allo Stato e alle aziende, basterà essere furbi e si genereranno ricavi che non sono utili neanche forse a coprire i costi.

Dobbiamo capire che un servizio va remunerato se è reso, se ha un grado di soddisfazione, se garantisce i risultati che deve. I passeggeri devono abbandonare altre modalità di trasporto, generando quel percorso virtuoso, quell'attività virtuosa che vuol dire più trasporto pubblico locale e meglio remunerato, e meno tra-

sporto che invade i centri urbani, che crea anche l'inefficienza nella circolazione.

Si è parlato dei modelli. È stato con molta umiltà osservato anche da altri protagonisti ieri, tra cui Moretti, che dobbiamo guardare a modelli efficienti nel resto d'Europa. Credo che la Germania sia il modello forse più coerente con le aspettative attuali. La Francia ne ha uno abbastanza simile.

È ovvio che abbiamo il problema di discutere le diverse modalità per i nostri centri urbani, per le metropoli, per le città. Anche in quell'ambito va condotto il ragionamento nuovo di cambiare le abitudini all'interno della vita cittadina. Alcune operazioni sono possibili senza investimenti, ma soltanto attuando una serie di modifiche allo stile di vita di varie categorie, ciò che può offrire frutti molto importanti in termini di circolazione.

Mi piacerebbe sapere cosa pensa il Ministro del frazionamento dei livelli di competenze — mi associo a quanto osservato dal collega Quaranta — e dell'attribuzione della competenza alle regioni, in un sistema che ha generato una disomogeneità di servizi, e quindi inefficienze, anche per la qualità della vita. Non so quanto sia ancora un modello da ritenere efficace.

Dobbiamo avere il coraggio di rimettere in discussione anche queste scelte. La sanità e il trasporto pubblico locale sono due temi che non possono avere differenti livelli di prestazioni, di comportamenti in tutta Italia. Troviamo la dimostrazione di questa disuguaglianza anche nel trasporto ferrato, che per una parte però riguarda lo Stato. Consentitemi di ribadire un concetto che ho sempre espresso in Commissione: non trova in tutta l'Italia la parità, anzi l'equo stile di servizio. Abbiamo servizi differenti. Anche queste differenze vanno colmate e il ragionamento non riguarda solo l'area meridionale del Paese. Probabilmente, anche porzioni del nord Italia non hanno lo stesso tipo di servizio oggi offerto all'utenza. Su questo, va posta una grande attenzione da parte del ministero.

Non bisogna, invece, pensare, come invece fa qualche collega, che oggi abbiamo un costo del biglietto elevato. Non è questo il parametro. Se disgiungiamo il costo del biglietto dal livello delle prestazioni, dalla soddisfazione, commettiamo un grande errore. Possiamo introdurre un sistema con accorgimenti che garantiscano il *welfare* e stabiliscano, per le fasce meno abbienti, un livello di costi più basso, ma il sistema deve remunerare al meglio le prestazioni offerte. È lì la sfida, sulla qualità delle prestazioni. Basta volerlo.

Il trasporto privato deve essere una filiera assolutamente produttiva. Bisogna partire con l'adozione di investimenti per far partire l'industria produttiva dei beni che servono per ammodernare il parco circolante, il sistema di controllo, quindi la tecnologia, il sistema di offerta, il *marketing*, la bigliettazione, mirando a più abbonamenti e a meno biglietti singoli.

In Italia, l'alta velocità è stata un modello funzionante, ma anche il resto d'Europa ha impresso una grande spinta di innovazione e prospettive utili per la vita all'interno delle aree urbane.

**DIEGO DE LORENZIS.** Sono rimasto un po' perplesso alle parole del Ministro. Fondamentalmente, alcune osservazioni sono assolutamente condivisibili, come il fatto che in questo Paese non si investe nel trasporto pubblico locale dal 2006 o che non bisogna intervenire in emergenza, ma complessivamente l'intervento del Ministro mi è sembrato un po' deludente.

Lo dico con cognizione perché mi è sembrata più una sintesi del lavoro dell'indagine conoscitiva di questa Commissione che una serie di proposte o di soluzioni concrete al problema del trasporto pubblico locale.

Apprezzo, però, il fatto che il Ministro abbia indicato dei termini temporali precisi, segno appunto che questo tema è sentito dal Governo. Lamentiamo, però, che questo tema non sia così caldo, sentito, forse così strategico, quanto invece

per esempio quello degli F35 o della Torino-Lione, per cui i fondi si trovano.

Oggi, in Commissione alcuni colleghi hanno avanzato delle soluzioni, delle proposte e, nelle prossime settimane, sicuramente ci confronteremo e cercheremo di arrivare a delle soluzioni. Al Ministro, però, vorrei chiedere qualcosa di più specifico, sempre ovviamente sul tema, per capire, a fronte delle sue dichiarazioni, come queste possano conciliarsi con le azioni che il Governo mette in campo.

Si parlava del fondo strutturale per il trasporto pubblico locale, il cui valore dovrebbe ammontare a 6,5 miliardi di euro secondo le richieste, mentre il ministero ne stanziava poco meno di 5, per cui manca un miliardo e mezzo. Nella legge di stabilità, secondo noi, si poteva fare di più, non soltanto nello stanziamento dei fondi e delle risorse *tout court*, ma anche con altri interventi.

Avevamo proposto degli emendamenti e ci chiediamo per quale ragione il Governo non li abbia accolti. Visto che sarà posta la questione della fiducia, non potremo ripresentarli in Assemblea e discuterli, per cui gradiremmo delle risposte in merito.

Si è parlato dell'integrazione gomma-ferro e, come Movimento 5 Stelle, avevamo proposto un piccolo cambio di rotta per spostare le merci da gomma a ferro tramite un ferro-bonus. Avevamo chiesto anche un incentivo per favorire l'aggregazione delle aziende di autotrasporto; avevamo cercato anche di migliorare l'efficienza del sistema di trasporto pubblico locale proponendo il cambio di alimentazione del parco veicoli tramite un *retrofit*. Quest'ultima proposta è stata accolta, ma senza stanziare le risorse.

Ancora, si parlava di incentivi alla mobilità sostenibile per tutelare l'ambiente e avevamo chiesto di rifinanziare la legge n. 366 del 1998, per i piani regionali. Se si parla, infatti, di mobilità di trasporto pubblico locale, è ovvio che non si possa prescindere anche dalle alternative all'automobile privata. Per tutto questo non abbiamo avuto la soddisfazione della convergenza del Ministro e del Governo. Vorremmo chiederle delucidazioni in merito.

Si è parlato molto, come molti colleghi lo hanno ricordato, dell'audizione dell'amministratore delegato delle Ferrovie, Moretti. Anche in questo, secondo noi, il Governo poteva e può fare di più da subito, senza aspettare tempi molto più lunghi. Si parla, in particolare, di un decreto attuativo del luglio 2011, che prevedeva un sovrapprezzo proprio per le tratte ad alta velocità per finanziare il servizio universale. Sono trascorsi ormai più di 2 anni. Tra l'altro, questa era una misura da rinnovare ogni 3 anni: come mai, a distanza di 2 anni e mezzo, ancora non è stata messa in campo?

La carta dei servizi di Trenitalia sui ritardi dei treni, soprattutto su quelli regionali, prevede la possibilità, per il 96 per cento dei treni, di un ritardo entro i 60 minuti. Non ci sembra una grande soglia di efficienza nel trasporto ferroviario. Si è anche parlato di costi *standard*, che potrebbero essere un'indicazione utile per risolvere alcuni problemi, di modelli europei, di evitare la tariffazione a chilometro.

Su queste soluzioni ascolterò volentieri i colleghi, ma quando si parla di adozione di modelli extranazionali, mi piacerebbe anche si parlasse di un modello culturale diverso. Negli altri Paesi è difficile trovare una società di trasporto pubblico locale che emetta biglietti ricavandone dei fondi neri, come è successo qui a Roma, o altri scandali per cui persone senza competenze sono poste in ruoli chiave. Su questi temi, vorremmo che il Governo si impegnasse con proposte concrete.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Ringrazio veramente il Ministro e voglio aggiungere molto poco, se non per capire, inquadrare meglio. Anche noi dobbiamo lavorare ad una proposta di legge su questo tema. Mi pare davvero che la situazione sia tanto confusa e che generi inefficienze e costi.

Innanzitutto, si pronunciano spesso delle parole d'ordine, cui però poi non seguono iniziative coerenti. Si parla, ad esempio, di integrazione gomma-ferro, ma il mercato della gomma e quello del ferro sono agli antipodi. Sotto il profilo norma-

tivo, la situazione nelle regioni è assolutamente frastagliata e frammentaria e sul serio abbiamo, sostanzialmente, una situazione di monopolio.

L'efficienza del mercato ha logiche diverse, per cui questo tema va affrontato partendo dalla situazione concreta. In tema di trasporto su gomma, vado ripetendo a tutti in audizione la stessa domanda su chi abbia la possibilità di imporre le gare nelle regioni. Soprattutto, le gare hanno un senso se non c'è una valutazione effettiva della domanda?

In molte realtà, esiste una sovrapposizione perché manca una verifica nei diversi territori sulle corse che effettivamente sono inutili. Nei territori il ferro rarissimamente si integra alla gomma e spesso è assente dove la gomma non c'è. Tutti questi temi e altri possono creare quel *mix* giusto tra ricavi e costi. Magari bastasse far pagare quelli che non pagano il biglietto! Credo che il tema del *mix* tra ricavi e costi sia molto serio e che da qui nasca anche il discorso del trasferimento statale, che non basterà mai, nemmeno se lo portiamo, anziché a 6, a 10 miliardi di euro. Vanno toccate queste inefficienze. Ci stiamo provando, mettendo delle toppe con il Fondo di coesione, ma non è una soluzione. È in questo quadro che bisogna muoversi. Anche il discorso dei costi *standard* è dentro questo ragionamento, ma esiste anche una questione specifica.

Approfitto della presenza del Ministro, dopo la discussione di ieri con l'amministratore delegato Moretti, al quale è stato posto il tema del servizio universale. Lui ha risposto — c'è il verbale — che, se garantisce servizi non previsti dal contratto, infrange la legge, che sostanzialmente non è obbligato e che, al contrario, se lo fa in quelle situazioni dove non c'è una domanda adeguata, e quindi un'adeguata remunerazione del servizio prestato può essere penalizzato dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. L'offerta oltre il contratto di servizio sarebbe andata incontro ai rilievi della Corte dei conti.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Stavo arrivando a questo. Quello dei contratti è sempre lo stesso tema. Nessun contratto può prevedere che, se la regione Calabria, per citare un esempio, non ha realtà più popolate, non si debba garantire il diritto alla mobilità. Inoltre, non mi pare che il tema sia solo la Calabria, se è vero, come è vero, che la regione Toscana non è contenta, che le Marche non sono contente e così via, quindi esiste un problema diffuso.

Allora, se esiste un problema di contratti, come per le gare, la domanda è: chi è l'arbitro? L'Autorità dei trasporti che è stata appena insediata? Facciamola intervenire — anche se so che questa è l'ultima audizione — per capire come sciogliere questo nodo.

Secondo me, la questione del trasporto pubblico locale su ferro non può essere ogni volta affrontata in maniera che resti un disagio collettivo di tutte le popolazioni con una risposta burocratico/aziendale che scarica sostanzialmente sullo Stato, sui contratti e su altri una situazione che, comunque, una società monopolistica in qualche modo dovrebbe affrontare.

PRESIDENTE. Prendo anch'io la parola. Il Ministro e il sottosegretario replicheranno alle interessanti questioni poste dai colleghi.

Ministro, siamo davvero a conclusione di questo percorso. Abbiamo iniziato a giugno e siamo a dicembre. Credo che in sei mesi abbiamo svolto un lavoro utile. Non sono certo della capacità che abbiamo di tradurre coerentemente le spinte e i suggerimenti. In questa materia è da diversi lustri che, al di là della giustezza delle analisi, c'è un'impossibilità della politica, delle istituzioni a tradurre in azioni concrete gli impulsi ricevuti.

Penso che, all'interno di questa situazione straordinaria e anche un po' anomala, forse si possono concretizzare azioni — questa è la scommessa — in cui altri Governi di maggiore consenso, pur con altri numeri non sono riusciti. Siamo nel tempo che il Governo ha dato al nostro Parlamento per il percorso delle

riforme, quelle ordinarie e quelle costituzionali.

Vengo alla prima questione, riforme ordinarie e riforme costituzionali. Complesso è il tema del trasporto, comunque lo prendiamo: milioni di pendolari insoddisfatti, le connessioni legate alla crescita, lei parlava anche delle ricadute possibili sul piano industriale, anche se negli ultimi mesi abbiamo dovuto registrare la chiusura dell'ultimo stabilimento di produzione di bus di Irisbus, e la situazione difficile che sta vivendo BredaMenarini.

Rischiamo, pur essendo dei grandi consumatori e pur avendo quel materiale rotabile, di non produrre più in Italia. I nostri stabilimenti sono delocalizzati a est. Compriamo a costi superiori dalla FIAT in Francia. Questo è un tema sul quale il Governo dovrebbe un po' riflettere. Il nostro materiale rotabile un tempo era un'eccellenza. Abbiamo esportato bus e treni in tutto il mondo.

Un Paese moderno deve garantire trasporti efficienti, economici. Sarebbero da applicare le nozioni europee, copiarle, ma per noi sono anche un elemento di crescita, anche in Italia, per come siamo fatti, per la nostra struttura fisica, i processi di neoinurbamento, che anche lei ha ricordato. Abbiamo superato nelle grandi aree metropolitane la popolazione che c'è nel resto del territorio. Questo pone grandi problemi sui quali credo che convenga intervenire.

Si è parlato della rivisitazione del Titolo V. Sono d'accordo che la materia, decentrata alle regioni ancor prima del Titolo V, rimanga alle regioni, ma non tutte le regioni sono nelle condizioni di pianificare e programmare o gestire. Alcune regioni hanno pianificato e programmato bene, altre stanno gestendo bene, altre no.

Lo Stato non deve essere patrigno. Il Governo deve essere amico del sistema locale, ma non è obbligatorio che chi non è in grado faccia il mestiere che non sa fare. Lo dico non perché voglia riflettere sul federalismo fallito o sia un regionalista pentito.

Esistono cinque o sei regioni che riescono a lanciare le sfide europee e altre

che non ci riescono. Non bisogna cercare alibi. Le aziende hanno mille responsabilità; Moretti ne ha duemila, così come le regioni e il Governo, ma non possiamo limitarci a scaricare le responsabilità. La prima questione è che, a conclusione di un'indagine conoscitiva e di fronte a un'emergenza, bisogna capire chi fa cosa. Proviamo noi, fate voi, e sarebbe meglio, ma vorrei capire.

In secondo luogo, abbiamo un'occasione straordinaria. Lei è abilissimo, ha ridato centralità, dignità, forza al ministero di Porta Pia: utilizzi il tema delle riforme costituzionali per inserire il diritto alla mobilità come diritto di rango costituzionale, come per la salute e per la scuola, altrimenti non ne usciremo.

Diciamo che, di fatto, nella Costituzione il diritto alla mobilità è riconosciuto, ma non è così. Ieri Moretti ce lo ha detto e io lo sapevo: quello è diritto di muoversi, abitare. Posso andare ad abitare a Milano. Il diritto alla mobilità inteso come diritto al trasporto non c'è e va introdotto.

Credo che si debba copiare da quanto si è fatto recentemente per la sanità. Durante la manovra, come ho ricordato anche ieri, al Ministro Lorenzin volevano tagliare 4-5 miliardi di euro e si è ribellata, facendo poi il giro delle regioni. La Lorenzin non è Marshall, ma una persona normale, brava. Ha fatto un ragionamento, si è sporcata le mani, ha impugnato i tagli, è andata in giro per le regioni a cercare di impedire i tagli lineari e nel giro di 3 settimane, ci sono i costi *standard* nella sanità. I tagli lineari non si sono fatti.

Bisogna regolarsi allo stesso modo in questo settore, ma per farlo bisogna mettere in sicurezza le risorse, che traballano da molti anni, 6 miliardi, 4 miliardi, 5 miliardi. La politica deve capire quanto serve per dare determinate garanzie. Quante risorse servono per garantire i livelli essenziali di assistenza della sanità, quanto per garantire i livelli minimi dei trasporti? Precisato questo, quella è una cifra che dura nell'eternità. Diversamente, nessuno potrà programmare.

Non credo bastino 4,9 miliardi di euro. Stiamo parlando di servizio, di

offerta. È inutile che ci giriamo intorno. Il tema, Ministro, è sottovalutato: i nodi, i colli di bottiglia, il passante di Milano, l'anello ferroviario di Roma, Firenze, Venezia, Napoli.

Servono 16-17 miliardi, che non ha nessuno. Per implementare l'offerta, bisogna intervenire contestualmente anche sul piano degli investimenti. Le risorse mancano e allora, come chiedevo anche ieri, vanno bene gli stadi, per cui si volevano concedere anche le cubature — follia — ma per le infrastrutture pubbliche, per la mobilità vogliamo esaltare il ruolo speculatore dello Stato?

Sulle aree demaniali, sulle aree pubbliche, pensiamo a un piano delle valorizzazioni con il vincolo che quei profitti vadano a finanziare i trasporti, altrimenti non se ne uscirà. Se i treni sono stracarichi — l'ingegner Incalza, professore in materia, può spiegarcelo — possiamo anche aumentare l'offerta, ma la saturazione delle infrastrutture non cambierà. Si deve intervenire su quello.

In questo quadro, Ministro, può intervenire lei soltanto: bisogna lanciare un Piano Marshall per le infrastrutture dei trasporti su ferro e per l'integrazione su gomma. Questo è il punto.

Adesso c'è tutto il tema del demanio, della vendita: una quota, a parte il ripiano del debito, va reinvestita su queste questioni. L'alta velocità insegna questo. Abbiamo mille situazioni, ma i punti critici, guardando le cartine, sono dieci, dopodiché nelle regioni a domanda debole il servizio si organizza. Se non sono in grado di organizzarlo, quando avremo affrontato tutte queste questioni, scatteranno, come per la sanità, i poteri sostitutivi.

A fronte dell'erogazione di risorse vanno garantiti dei servizi: se ciò non accade, si lascia la delega, perché il decreto legislativo 422 affida la competenza alle regioni, ma si procede in altro modo. Siccome stiamo parlando di servizi alla persona, collettivi, si manda il commissario, scattano i poteri sostitutivi che organizzano il servizio.

La coperta è corta e bisogna difenderla, incrementare un po' di risorse. Non dob-

biamo ridurle. C'è da capire meglio cosa possono fare lo Stato, il Governo, noi. Non possiamo sostituirci, ma possiamo fare molto.

Signor Ministro, lei ha rimesso al centro il trasporto pubblico locale a conclusione di alcuni lustri in cui è stato la Cenerentola della situazione e io ne sono molto contento, come del fatto che vi sia un sottosegretario molto impegnato.

Affronteremo questa questione questo come anche il codice della strada. Abbiamo chiuso questi lavori e rifletteremo. Se saremo bravi, produrremo anche 4-5 norme che regolino le questioni sollevate dai colleghi. Consegneremo questo nostro lavoro. Se il Governo, come ho sentito dire da qualche parte, vuole presentare un provvedimento su questi temi, ben venga. Si unificherà e si partirà. Si salderà il lavoro del Governo a quello del Parlamento. Possiamo ribadire il grande rapporto di collaborazione che abbiamo avuto in questi mesi su diverse materie.

Do la parola ai nostri ospiti per la replica.

ERASMO D'ANGELIS, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Come ha spiegato il Ministro, stando fermi i problemi si aggravano. Abbiamo un quadro preoccupante, siamo l'ultimo Paese europeo, nel senso che abbiamo la più elevata contribuzione pubblica, copriamo il 75 per cento della spesa su un fatturato di 10 miliardi 800 milioni di euro, come nessuno in Europa.

Abbiamo la parcellizzazione più elevata d'Europa, 1.200 aziende, il 55 per cento delle quali tecnicamente fallite. Il 41 per cento delle 250 aziende più importanti è anch'esso fallito, per cui il quadro è abbastanza drammatico.

Abbiamo i mezzi più vecchi e inquinanti d'Europa, solo il 15 per cento dei 51.400 autobus è a norma, mentre il resto non lo è. Abbiamo meno passeggeri, come ha anticipato il Ministro, meno concorrenza, meno servizi messi a gara e più elusione tariffaria, 500 milioni all'anno che vanno perduti perché mancano i controlli.

Di fronte a questo quadro, mi pare che le risposte siano arrivate. La prima è la costituzione dell'Autorità nazionale dei trasporti, che sicuramente è il regolatore per un settore che ha bisogno di regole. La spesa non è più oggetto di *spending review* e mi pare che questo sia un successo del Ministro, che si è battuto in Consiglio dei ministri. Abbiamo un fondo finalmente stabilizzato, legittimato dalla sentenza della Corte costituzionale, per cui rimangono quei 4,9 miliardi che non si toccano. Si è, dunque, fermata la discesa e si sono fermati i tagli.

C'è la ripresa del tavolo per il rinnovo del contratto nazionale del lavoro, scaduto nel 2007. È in corso la trattativa con i sindacati. È aperto un tavolo tecnico con Ferrovie dello Stato per riprogrammare l'intero servizio su scala nazionale. Questo rapporto tra Ferrovie e le regioni in parte ha prodotto anche tante problematiche, che solo oggi vengono affrontate. Nel momento in cui il Governo con Ferrovie analizzerà il quadro nazionale di sistema, forse riusciremo a riprogrammare meglio.

Tra i primi risultati di questo tavolo con Ferrovie c'è la sospensione dei tagli sui treni a lunga percorrenza, per cui c'è una sospensione in attesa della conclusione del tavolo. Gli Intercity, i treni a lunga percorrenza, già sotto minaccia di tagli, non sono dunque più tagliabili, si resta così, la fotografia resta la stessa.

Inoltre c'è l'impegno dell'ingegner Morretti di investire 3 miliardi di euro, credo siano rimasti ancora 1,7 miliardi di euro, sul rinnovo anche di treni con età media di 20 anni, laddove l'età media del servizio su gomma è intorno ai 12 anni, anzi il doppio della media europea.

Si parte dai costi *standard*, che vanno definiti, altrimenti non si uscirà da questo collasso. I costi *standard*, infatti, sono associati al fabbisogno *standard*, valorizzano l'efficienza, l'efficacia, l'omogeneità del servizio sul livello nazionale. Riguardano, allora, tanto per andare sul concreto, il dimensionamento delle aziende: quanti autisti servono, quanti amministrativi, quanti operai, le manutenzioni, quanto costano i pezzi di ricambio, il tema

del servizio, quindi il costo dei carburanti, i costi delle assicurazioni, il costo dell'accesso al credito, quindi il costo del denaro, i servizi bancari e gli altri servizi.

Finalmente, anche su questi temi riusciamo ad avere un quadro molto chiaro di partenza, come base per la messa a gara dei servizi, da non confondere con le privatizzazioni. Alimenteremmo, infatti, un dibattito demagogico e scontri ideologici che ci portano a quello che vediamo anche oggi.

Non si tratta di privatizzare perché il regolatore, vivaddio, è pubblico, per cui le funzioni di regolazione — tariffe, livelli di investimento, qualità degli investimenti — sono pubbliche, dopodiché il servizio è messo a gara e vinca il migliore. Stiamo semplicemente mettendo fine a un'anomalia italiana, cioè separando il controllore dal controllato, che nel caso del trasporto pubblico locale è la stessa figura, l'ente locale, che è sia l'ente che regola sia quello che gestisce.

Dall'aprile 2011, come sapete meglio di me, i comuni non possono più indebitarsi e devono rispettare il pareggio di bilancio. Gestire aziende importanti è difficile, complicato, quasi impossibile, quindi serve più mercato, più concorrenza, in modo da avere più *player* nazionali che si affacciano in questo settore.

Parcellizzazione significa anche *player* nazionali più grandi. Noi abbiamo l'ATAC di Roma, anche se ha 1.600.000.000 di deficit, per non parlare dello scandalo in cui è stata coinvolta, l'azienda di Milano e un po' di Ferrovie dello Stato con una Busitalia che investe. Tutti e tre insieme quotano il 18 per cento del mercato, una percentuale ridicola se confrontata con tutti i Paesi europei dove ci sono *player* al 40, 50, 60, 70 per cento. I lavoratori si difendono meglio su quella scala trattando con certo tipo di impresa.

Come sottolineava il Ministro, stiamo tirando un po' su questo settore. Ovviamente, abbiamo aperto un tavolo anche con regioni, comuni, imprese, sindacati, cui abbiamo associato anche le associa-

zioni dei consumatori. A quel disegno di legge vogliamo arrivare, infatti, con idee molto chiare.

Anch'io devo dare atto al Ministro, come il presidente, di aver posto sul tavolo del Consiglio dei ministri finalmente come prioritaria questa grande questione nazionale, divenuta purtroppo una grande emergenza nazionale, ma il segnale positivo è che possiamo uscirne se poniamo in essere le azioni necessarie in 3-5 anni.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Vorrei riprendere quanto detto dal Sottosegretario, partendo da un'osservazione. Forse vale la pena farla, così analizziamo i dati.

Ancora oggi, il 92 per cento del trasporto di persone avviene sulla strada, così l'85 per cento delle merci. Per cambiare direzione, bisogna solo investire sul ferro. Dobbiamo metterci d'accordo: se vogliamo investire per questo andamento, bisogna investire. Per fornire qualche dato dal 2001 a oggi, analizzando quindi Governi composti da maggioranze diverse, in maniera *bipartisan*, su ferro sono stati investiti 70 miliardi di euro, sulla strada 23.

In altro modo non si inverte, nel senso che i ragionamenti che stiamo conducendo vanno esattamente in questo senso. Una volta che avremo investito sulle reti e sulle reti su ferro, diventa prioritario mettere risorse sui collegamenti regionali. Questo è strategico.

Se non si inizia da qualche parte, non si arriva. Tutte le polemiche, i dibattiti e le discussioni sulle risorse investite per la rete ferroviaria, adesso devono trovare esito in un completamento degli investimenti, ma individuando delle priorità. Penso addirittura a una legge obiettivo nuova, che investa la stessa quantità di risorse sui nodi. È l'unico modo con cui si può completare l'infrastrutturazione di un Paese che non ragiona a un anno, 2 o 3, ma in un quadro di lungo periodo.

Dobbiamo consegnare a chi verrà un Paese con una strategia, una visione. Ci si contesta, ci si confronta, ma tutte le discussioni servono a poco se non hanno un obiettivo. Devono inserirsi in questa vi-

sione e al tempo stesso fare i conti con l'emergenza, con la realtà di oggi. Si vive oggi, si ha diritto al trasporto oggi, non tra 20 anni.

I chilometri di rete metropolitana prima della legge obiettivo del 2001 erano 106; entro il prossimo biennio, cioè a 15 anni di distanza, saranno 282. Continuano a rimanere insufficienti, ma abbiamo più che raddoppiato, considerando strategica la scelta sugli investimenti di rete metropolitana.

Solo il nostro Governo sulla rete metropolitana ha investito 3 miliardi 256 milioni di euro: metro 4 di Milano, metro di Bologna, metro di Roma, metro di Napoli e nodo di Bari. Il punto non è se siamo bravi o meno, ma di poter affrontare il ragionamento nel suo complesso inserendolo in questo contesto.

Abbiamo, inoltre, la capacità, come avviene una volta che ci si è dentro, di capire che esiste il problema degli investimenti in conto capitale e delle spese di parte corrente. Per la prospettiva strategica, dobbiamo ragionare di investimenti in conto capitale. La spesa corrente è quella che incide di più in un bilancio dello Stato, tant'è che è stata stabilizzata rendendola strutturale — renderla strutturale vale più che averla per un anno — a 4 miliardi 960 milioni di euro. Partiamo da lì.

Ultimo tassello: il rapporto tra il regolatore, il programmatore e il gestore deve essere disciplinato nel contratto di programma. La politica in questo Paese deve tornare a fare la politica, e quindi i ministri, il Parlamento e il Governo devono, attraverso lo strumento del contratto di programma, indicare al gestore, Ferrovie dello Stato, ANAS e così via quali sono le linee, se decidiamo che il servizio universale, Ferrovie dello Stato, si inserisce nel rapporto con il programmatore e il regolatore. Diversamente, non ne usciremo più.

Negli ultimi anni non è stato così — perdonatemi, ma parlo sia del mio Governo che degli altri — perché il regolatore, il programmatore e l'attuatore sono stati spesso un unico soggetto, che grazie a Dio

c'è stato. Dico, però, che la debolezza del programmatore, del regolatore e della politica ha portato a una sovrapposizione di ruoli, che hanno fatto perdere di vista le priorità di un Paese.

È giusto, infatti, rivestendo tutti e tre i ruoli, che cerchi di guardare al mio interesse. Di contro, la grande discussione appena conclusa in sede europea, non sull'*unbundling*, ossia la separazione della rete, ma sulla distinzione chiara cui facevo cenno, che questo Parlamento ha anticipato, ed è una vittoria di tutti, dell'opposizione, della maggioranza e del Governo, un modello che adesso è diventato dell'Europa.

L'articolo 24 del decreto-legge « del fare » ha infatti determinato non la separazione della gestione di rete e servizi, ma l'assoluta divisione dei conti e dei bilanci tra chi fa la rete e chi fa i servizi, con la conseguenza della netta divisione delle risorse che vanno destinate ai due soggetti.

In questo contesto, la domanda che mi avete rivolto, in particolare Biasotti e gli amici colleghi del Movimento 5 Stelle, è giusta. Siamo in un'indagine conoscitiva, ma il Governo fa il Governo, non le indagini conoscitive, e prende dalle indagini conoscitive indicazioni e linee guida. Il Parlamento può emanare leggi quando e come vuole. Sono un parlamentarista, quindi ho profondo rispetto per il Parlamento, ma il Governo deve assumersi delle responsabilità.

Purtroppo la politica ha perso la funzione della programmazione e dell'individuazione strategica, la capacità di assumere decisioni e le responsabilità. In questo modo, non ne usciremo più. Se, allora, possiamo fare qualcosa in questo periodo per ricostruire, torniamo ad assumerci la responsabilità, magari sbagliando, ma almeno ci misureremo.

Sintetizzo i 5 indirizzi operativi concreti che si tradurranno nel lavoro che stanno svolgendo il sottosegretario, le regioni, l'ANCI e il confronto con voi. Se condividete questi 5 punti, è necessario capire come l'indagine conoscitiva si traduce in proposta della vostra Commissione

volta ad indirizzare e integrare l'azione del Governo. Ribadisco che questi 5 punti non sono teorie, ma concretezze.

Si parte dai costi *standard*, dalla conoscenza della realtà, li si individua così come elencati e si introduce un criterio di premialità. In secondo luogo è necessaria l'integrazione dei sistemi di ferro-gomma per le aziende. A produrre inefficienza sono 1.170 aziende, un dato dal quale chiunque sia sul mercato capisce che qualcosa non va. Si frammenta una domanda che deve essere gestita in maniera efficiente ed efficace, che non vuol dire privatizzare tutto, ma avere la capacità di fare sistema.

Pubblico e privato collaborano, ognuno nella propria sfera di autonomia decide cosa deve fare. A proposito della rete, oggi può ragionare in maniera diversa, purtroppo, solo una parte del Paese, per cui la priorità è il Mezzogiorno.

Se da Milano a Torino, infatti, si impiegano 45 minuti e dalla metropolitana in periferia ovest di Milano, per arrivare a Sesto San Giovanni, periferia opposta, si impiegano 55 minuti, è cambiato complessivamente il modo di ragionare nelle aree metropolitane del nostro sistema. Integrazione significa che non siamo più ai tempi della pietra, ma a quelli di una sfida di modernità su cui questo Paese, le regioni, i comuni e le aziende possono finalmente ragionare. Oggi, un'integrazione tra la gestione di Milano e quella di Torino non è così inimmaginabile. Così come il collegamento tra Firenze, Napoli e Roma.

Questo non vuol dire far venire meno l'identità territoriale, ma finalmente avere il coraggio di dichiarare che se anche le risorse sono scarse, i cittadini vogliono ugualmente efficienza. Sia che parta dal centrodestra, dal centrosinistra o dal Movimento 5 Stelle, una politica che vada dalla parte dei cittadini, deve smetterla con la demagogia e iniziare nella concretezza delle azioni.

Diversamente, non ne usciremo, quel diritto universale morirà e saranno le classi deboli non le ricche, a pagare le inefficienze della politica e dei Governi. A riconoscerlo è un esponente del centrode-

stra. Scusatemi, ma siccome siamo in Parlamento, torno a fare il parlamentare, poiché mi piacerebbe ogni tanto discutere anche in questi termini.

La terza questione è quella delle innovazioni tecnologiche. Informo l'amico Biasotti che abbiamo firmato un decreto per l'ITS, i sistemi intelligenti di trasporto, la bigliettazione elettronica e così via. Sono tutti elementi che, operativamente e concretamente, possono essere introdotti. Chi non lo farà, pagherà da solo, non accederà al Fondo nazionale. È una questione di criteri di premialità. Bisogna far così.

Se c'è stata una rivoluzione, è venuta da questo Governo e da questo Parlamento. La Commissione ambiente, che ha fissato la bellissima data del 31 dicembre 2013 nel decreto-legge «del fare», altrimenti le risorse si ritirano, ha obbligato tutti, dal nord al sud a correre e a far sì che, sia da parte del privato che del pubblico, le opere finanziate si realizzino, altrimenti si ritireranno le risorse. È una grande conquista, un modo nuovo di fare politica.

Vale, però, per tutti, per chi governerà e per chi starà all'opposizione, per il comune governato dal centrosinistra o dai grillini o dal centrodestra. Non ci sono deroghe. Sul fondo revoche ci saranno polemiche ma dobbiamo avere lo stesso il coraggio, come Parlamento, di non difendere questioni territoriali, ma il principio.

Se, cioè, un'opera per cui sono state stanziare risorse non viene attuata dopo un certo numero di anni, 10 anni o 5 anni, si revocano le risorse. Magari quelle risorse possono essere erogate alla stessa regione per opere che possono partire la mattina successiva. Anche questa è una logica diversa.

Il quarto punto è rappresentato dalla competizione. Ritengo che, se l'alta velocità è diventata quello che è, è anche perché si è introdotto un elemento di competizione, altrimenti non ci sarebbe stata l'alta velocità e l'efficienza ottima di Ferrovie, quindi di un'azienda partecipata dal capitale pubblico. Lo stimolo è stata la sfida dal privato.

Come ha spiegato il sottosegretario, la competizione deve essere attuata anche nel trasporto regionale e pubblico locale. Studiamo le ragioni per cui non è attuata. So che avete sentito, per esempio, le associazioni dei privati, cosa che abbiamo fatto anche noi. Se, per le gare, sono posti vincoli formali quali quello dei depositi, dell'individuazione del proprietario delle linee e così via, non si avrà mai competizione. Non è questione di diminuire il pubblico. Abbiamo dimostrato che il pubblico può diventare più forte se efficiente e se messo in concorrenza, come ancora nel caso dell'alta velocità.

Il quinto tema, che è alla fine della mia esposizione, ma che normalmente viene trattato all'inizio, è quello delle risorse investite in conto capitale e in spesa corrente. In relazione agli investimenti necessari per il parco rotabile, ovviamente legati alla realizzazione, sono addirittura a favore del fatto che, per alcuni settori, venga stabilita per legge una percentuale fissa del prodotto interno lordo.

Se sono strategici, a certi settori, a seconda del prodotto interno lordo, va destinato lo 0,2 per cento, in modo che non si debba discutere ogni anno sull'entità delle risorse necessarie, cinque, due o tre miliardi. Uno Stato deve aver il coraggio di identificare come prioritari settori come sanità, trasporto, scuola ed educazione e dire che, rispetto alla ricchezza che si produce in un Paese — questa è la sfida di quel Paese — una quota di quel prodotto interno lordo deve essere riconosciuto a questi settori. Decidiamo qual è, piccolo o grande che sia, ma lo stabiliamo. A quel punto, ci sarà una certezza di programmazione, di investimenti. Se lo Stato avrà più risorse, metterà più risorse, ma quella base esisterà comunque.

Certo, è una rivoluzione. Siamo in grado di farla? Io credo di sì. Credo che il Governo debba provarci e mi auguro che questi 14 mesi possano vedere confrontarsi Governo e Parlamento e il Governo al suo interno. Forse, smetteremo così di ragionare in altri modi.

Perdonatemi se mi sono scaldato, ma sento una responsabilità enorme su tutti noi.

VINCENZO GAROFALO. Anche Moretta si è scaldato...

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Scenderà in campo anche lui e darà un grande contributo a realizzare la stessa efficienza dell'alta velocità anche sul trasporto regionale. Ne sono assolutamente convinto.

Ricordo, in tema di diritti dei passeggeri, tema che ritengo fondamentale, che due mesi fa, abbiamo emanato un decreto legislativo che prevede non la carta dell'utente, ma definisce per legge i diritti dei passeggeri. Forse è il caso di conoscerli, di promuoverli. Credo che sia necessaria anche una campagna informativa, con la collaborazione della Presidenza del Consiglio.

Mi sembra che il tema del patto di stabilità, o dell'entità del fondo emerga dalle proposte di recupero dell'efficienza, ma si deve avere anche il coraggio di condurre delle battaglie nei confronti del Ministero dell'economia al fine di verificare se 4,9 miliardi di euro sono sufficienti o meno, se ne servono 6,5 o di più.

Il presidente ha posto questioni più grandi, di riforma costituzionale, che riguardano il Titolo V. Quella sarebbe la cornice strategica. A me è stato utilissimo il confronto con voi. In particolare, mi

sarà davvero utile se ci aiuterete nell'interlocuzione principale con il sottosegretario.

Devo infine ricordare che abbiamo addirittura 30 milioni del *revamping*. Ogni anno Ferrovie riceve 700-800 milioni di euro per la manutenzione. Anche qui si evidenzia un'inversione di tendenza. Non sono sufficienti, ma sono un inizio. Ripartiamo da qui anziché dirci sempre che le cose vanno malissimo. Magari vanno meno male del solito, anche se non siamo assolutamente contenti.

Vi ringrazio davvero per il lavoro svolto. Mi sembra che continui a esserci un'ottima collaborazione tra la vostra Commissione e il Governo e, personalmente, sono molto contento della Commissione nella sua globalità. Aspettiamo che svolgiate un buon lavoro, rapido sul codice della strada.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, e il sottosegretario D'Angelis per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15.45.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa  
il 27 febbraio 2014.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 2,00



\*17STC0002630\*