

XVII Legislatura

IX Commissione

Resoconto stenografico

Seduta notturna n. 20 di Giovedì 21 novembre 2013

Bozza non corretta

INDICE

Sulla pubblicità dei lavori:

Meta Michele Pompeo , Presidente ... 2

INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Audizione di rappresentanti di ARST SpA.

Meta Michele Pompeo , Presidente ... 2

Caria Giovanni Antonio , Amministratore unico ARST SpA ... 2

Meta Michele Pompeo , Presidente ... 7

Bianchi Nicola (M5S) ... 8

Meta Michele Pompeo , Presidente ... 8

Caria Giovanni Antonio , Amministratore unico ARST SpA ... 8

Poledrini Carlo , Direttore centrale ARST SpA ... 10

Meta Michele Pompeo , Presidente ... 11

Bianchi Nicola (M5S) ... 11

Caria Giovanni Antonio , Amministratore unico ARST SpA ... 12

Poledrini Carlo , Direttore Centrale ARST ... 12

Meta Michele Pompeo , Presidente ... 12

ALLEGATO: Documentazione depositata dai rappresentanti di ARST SpA ... 13

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 Centro-destra: NCD;

Lega Nord e Autonomie: LNA;

Fratelli d'Italia: FdI;

Misto: Misto;

Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI;

Misto-Centro Democratico: Misto-CD;

Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.;

Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

Testo del resoconto stenografico

Pag. 2

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 16.05.

(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 ARST SpA.

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

Do il benvenuto ai nostri ospiti e rinnovo la solidarietà a tutti i concittadini sardi e al dottor Giovanni Antonio Caria, amministratore unico dell'azienda regionale.

L'abbiamo convocata in audizione perché dei colleghi sardi, a partire dall'onorevole Bianchi, ci segnalavano la specificità di questa realtà. I tempi non sono lunghissimi, però ci prendiamo tutto quello che serve.

Do la parola a Giovanni Antonio Caria per il intervento introduttivo.

GIOVANNI ANTONIO CARIA, *Amministratore unico ARST SpA.* La ringrazio, anche per le cortesie parole di solidarietà che ha voluto esprimere rispetto al momento che vive la Sardegna. Pag. 3

Per fortuna, da un punto di vista aziendale, non abbiamo avuto particolari disagi. Siamo stati fortunati.

L'ARST è una realtà importante in sede regionale, e lo è anche in sede nazionale. Credo che sia la terza azienda per dimensioni nel trasporto extraurbano (noi ci occupiamo principalmente di trasporto extraurbano) in Italia, dopo Cotral nel Lazio e l'azienda CTP della Campania.

Siamo una società per azioni, di proprietà regionale. Il capitale è posto interamente nelle mani della regione. Sviluppiamo tre modalità di trasporto: quello automobilistico, quello ferroviario e quello metroltramviario, a seguito di un processo di fusione, voluto fortemente in particolare dalla precedente amministrazione regionale, nella prospettiva di avviare la formazione di una azienda unica del trasporto regionale.

Pur avendo un territorio poco abitato, con una densità media di 68 abitanti per chilometro quadrato e 1,6 milioni di abitanti in totale, oltre alla nostra azienda, che, come ho detto, opera soprattutto nel campo automobilistico del trasporto extraurbano, abbiamo altre quattro realtà aziendali pubbliche, che fanno capo ai comuni e, nel caso dell'area vasta di Cagliari, anche all'amministrazione provinciale. Abbiamo persino 57 operatori privati che esercitano linee di trasporto pubblico, in particolare rivolte al trasporto di lavoratori. Sono scelte che l'amministrazione regionale aveva operato a suo tempo, e che ancora rimangono in vita.

È importante fare una prima osservazione a proposito di questo processo d'integrazione voluto dall'amministrazione regionale e perseguito anche da noi con un certo vigore. Abbiamo sperato, con la normativa della *spending review*, che postulava la possibilità di integrazioni aziendali, di poter creare una sinergia virtuosa, semplificando il quadro operativo. Pag. 4 sul sistema regionale. In seguito queste norme sono state vanificate, non ce l'abbiamo fatta e la situazione è rimasta uguale.

Produciamo 37 milioni di chilometri-bus per anno, 1,1 milioni di chilometri sul servizio di trasporto pubblico locale ferroviario, e 500.000 chilometri all'anno sul servizio metroltramviario.

Abbiamo due piccoli sistemi metroltramviari nell'area di Cagliari e in quella di Sassari città, quindi all'interno delle aree urbane. È un processo in fase di sviluppo. Abbiamo delle risorse che

derivano dalla comunità europea su progetti presentati a suo tempo, che prevedono l'ampliamento di queste tratte e il loro sviluppo sui cicli più vasti delle aree urbanizzate di Cagliari e di Sassari. Questa la consideriamo un'ipotesi importante per il nostro futuro dal punto di vista economico dei risultati aziendali.

Abbiamo 2.150 dipendenti, di cui 1.100 conducenti. Nel settore del trasporto ferroviario, la nostra azione è limitata ad un'estensione di binario di circa 200 chilometri su tutto il territorio della Sardegna, mentre altri 400 chilometri sono stati destinati al trasporto turistico. Si tratta di ferrovie di carattere turistico, che operano soprattutto in estate, che da un punto di vista economico hanno un valore molto limitato, ma consentono alle popolazioni che risiedono nelle zone interne della Sardegna di disporre di un forte attrattore turistico. Questo è molto utile per creare sinergie tra il turismo balneare, molto accentuato durante l'estate in Sardegna, e il turismo delle zone interne, che hanno ugualmente un grande valore e che richiedono, oltre alla presenza di questi treni, anche forti investimenti sul territorio per arricchire l'offerta di trasporto. Pag. 5

Per quanto riguarda l'analisi della nostra realtà, credo di aver detto abbastanza, ma desidero sottolineare il fatto che la nostra azienda, come tante aziende a livello nazionale, soffre di una forte obsolescenza dei parchi automobilistici, come di quelli ferroviari. Basti pensare che i cento mezzi rotabili ferroviari in esercizio hanno un'età media superiore ai 60 anni, e quindi andrebbero quasi totalmente rinnovati.

Sul piano automobilistico, abbiamo invece un parco di circa 900 autobus, di cui 800 operanti. Di questi, almeno un terzo ha un'età media dai 12 ai 20 anni. Sono il retaggio della vecchia struttura dell'ARST, prima che acquisisse questa configurazione societaria e anche questa dimensione operativa.

Operiamo su un territorio di 24.000 chilometri quadrati e serviamo 369 comuni su 377. È del tutto evidente che questo comporta per noi dei costi che chiaramente non sono assimilabili ad altre realtà che operano in contesti territoriali più limitati e più concentrati dal punto di vista della densità della popolazione. Questo è uno dei fattori che impedisce una certa crescita dell'azienda, naturalmente nel contesto di un'ipotesi di semplificazione e di aggregazione delle aziende che si occupano di questo settore.

C'è una carenza d'investimenti. In questo momento, salvo per quanto riguarda il comparto delle metrotranvie, non abbiamo risorse per affrontare il rinnovo del parco autobus e del parco treni. Abbiamo subito, come tantissime altre aziende, i tagli della *spending review*, che abbiamo in qualche maniera assorbito, anche grazie ad un'operazione di sensibilizzazione che abbiamo fatto con l'utenza e con le rappresentanze dei lavoratori. Pag. 6

Tuttavia, un anno e mezzo fa abbiamo dovuto tagliare alcune linee e collocare fuori dall'azienda, sia pure con un incentivo utile, circa 130 persone, per tenere in ordine i conti, perché siamo una società per azioni.

Devo dire che dal punto di vista economico i nostri risultati d'esercizio annuale sono positivi. Naturalmente non sono risultati eclatanti dal punto di vista monetario, però sono positivi. Questo in qualche maniera ci conforta, nonostante i rilevanti oneri finanziari che noi sopportiamo, in relazione al fatto che il trasferimento di risorse da parte della regione è molto lento. In questi ultimi tre anni si è registrata una partita di credito nei confronti della regione di alcune decine di milioni di euro, che noi, peraltro, trattandosi in gran parte di remunerazioni dovute ai dipendenti, in relazione all'approvazione dei contratti collettivi nazionali, o di altre risorse di questo genere, abbiamo tempestivamente anticipato. Non abbiamo ancora la disponibilità delle risorse, e quindi in questo momento siamo molto tesi su questo problema.

Come tantissime altre aziende in Italia, abbiamo il problema di una revisione dei costi *standard*. Noi abbiamo seguito l'attività dell'ASSTRA, che credo abbia fornito a questa Commissione un'ipotesi di modulo, che potrebbe essere utilizzata anche da noi, naturalmente adattandola alla specificità della Sardegna.

Il costo *standard* è fermo da alcuni anni. I corrispettivi chilometrici che la regione passa a noi e alle altre aziende che si occupano di trasporto sono limitati e inferiori a quelli di cui godono le altre

aziende in Italia, sia quelle che si occupano di trasporto urbano che quelle che si occupano di trasporto extraurbano. Abbiamo un corrispettivo di 1,40 euro per Pag. 7 chilometro, che è molto modesto. La media italiana è intorno a 1,60-1,70 euro. Questo in termini finanziari ed economici fa la differenza.

Queste sono le nostre criticità, simili a quelle degli altri. Oltre a queste, noi abbiamo sofferto e soffriamo ancora l'incertezza del quadro normativo, che ha conosciuto molte altalene in questi ultimi anni, per via del fatto che viviamo con un rapporto contrattuale dato dal contratto di servizio con l'amministrazione regionale praticamente trimestrale, in quanto viene rinnovato di trimestre in trimestre.

Noi siamo una società *in house* e quindi godiamo di un affidamento diretto. La regione non ha ancora preso in considerazione nessuna ipotesi di gara. Adesso dovremo fare i conti con la normativa comunitaria, che offre alla regione la possibilità di continuare con gli affidamenti *in house* fino al 2019, soltanto con le imprese che hanno la nostra stessa condizione, cioè si trovano *in house* nei confronti della regione, e quindi sono sottoposte a un controllo totale da parte dell'amministrazione regionale.

I contratti di servizio sempre limitati non ci hanno consentito di impostare piani industriali su archi di tempo pluriennali, che ci avrebbero certamente consentito di razionalizzare meglio la nostra attività, e soprattutto di realizzare economie di scala sul lungo periodo, anche pensando alla nostra configurazione societaria e aziendale.

Credo di aver detto tutto.

PRESIDENTE. Credo di sì. Anche i materiali sintetici che ci avete portato sono molto chiari. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

Pag. 8

NICOLA BIANCHI. Ringrazio l'amministratore unico Caria per l'esposizione. Io colgo l'occasione per porre alcune domande e fare insieme a lei delle considerazioni.

Lei ha detto che alcuni mezzi hanno un'età media tra i 12 e i 20 anni. State pensando ad un *retrofit* per limitare l'inquinamento di tali mezzi ?

Vorrei inoltre sapere se state pensando a un eventuale investimento sul comparto ferroviario, soprattutto sulla linea che collega le due città principali, Sassari e Cagliari, che sappiamo essere totalmente inefficiente, visto e considerato che il tempo medio di percorrenza è stimato in poco meno di quattro ore. È davvero un tempo al limite dell'impossibile.

Un'altra questione, che forse è quella più dolente, è l'assunzione del personale. Vorrei sapere da lei se è a conoscenza del fatto che, in previsione delle prossime elezioni regionali, c'è l'ipotesi di assumere delle persone. Io l'ho appreso dai media. Ci sono alcune interrogazioni poste al Consiglio regionale sardo proprio in merito al fatto che si prevede l'assunzione di nuovo personale, mentre non si rinnova il contratto al personale già presente, che ovviamente ha già il suo *know how* e sul quale l'azienda ha già investito tempo e denaro. Grazie.

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

GIOVANNI ANTONIO CARIA, *Amministratore unico ARST SpA*. Le rispondo subito, cominciando dalla terza stessa domanda, che mi pare la più delicata, anche dal punto di vista politico. Siamo alle soglie della competizione elettorale regionale, quindi è legittimo che possa nascere qualche sospetto (chiamiamolo così).

In realtà, le cose stanno diversamente. Innanzitutto, debbo dire che non mi risulta (ma faccio ammenda del difetto Pag. 9d'informazione) che oggi ci siano interrogazioni in questo senso in Consiglio regionale. Probabilmente si tratta di interrogazioni che sono state formulate nel passato, a cui credo che siano state regolarmente date risposte.

Che cosa sta succedendo oggi ? Noi abbiamo bandito una selezione pubblica (non possiamo fare diversamente) per la formazione di una graduatoria. Non dobbiamo assumere nessuno. Formiamo una graduatoria, con una selezione pubblica e con tutta la trasparenza possibile, come previsto dalla legge e come imposto anche dall'amministrazione regionale. D'altro canto, non potremmo fare diversamente.

A questa graduatoria attingeremo per il *turnover* man mano che ci saranno necessità. Abbiamo avviato questo processo perché le necessità non sono controllabili e l'organizzazione di una selezione richiede tempi abbastanza lunghi. Siamo ancora in mezzo al guado; non abbiamo neppure iniziato. Inizieremo in un arco di tempo molto breve a fare le prime prove, quelle con i quiz.

Abbiamo 3.700 domande di partecipazione. Tra queste, ci sono anche alcuni soggetti che abbiamo dovuto chiamare per supplire a delle carenze e per tenere in piedi il servizio, ma non abbiamo potuto assumere a tempo indeterminato. Li abbiamo assunti a tempo determinato e abbiamo contemporaneamente bandito una gara. Queste persone parteciperanno al concorso e, poiché hanno maturato una grande esperienza nell'attività, sono sicuro che tutti loro, come è successo in passato, certamente supereranno quest'esame.

Al momento non dobbiamo assumere nessuno. Dobbiamo solo formare una graduatoria. Prevediamo che nell'arco di un paio d'anni probabilmente avremo necessità di una cinquantina di persone, per via dell'avvicendamento e delle carenze del personale. Pag. 10

Per quanto riguarda l'osservazione sul collegamento ferroviario tra Cagliari e Sassari, lei sa che questo sfugge al nostro controllo, in quanto non è di nostra competenza. È di competenza delle Ferrovie dello Stato. È un problema grosso. L'amministrazione regionale dovrebbe subentrare al Ministero dei trasporti col contratto di servizio. Mi auguro che questa situazione possa essere ammorbidita, superata e resa più efficiente, anche con l'acquisto, fatto dalla regione, di otto treni cosiddetti «pendolanti» da immettere in servizio sul sistema del RFI, quindi sulla tratta Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia.

Non sono aggiornato sull'altra domanda. La maggior parte dei pullman, soprattutto gli ultimi che stiamo acquistando in piccole quantità, sono Euro 5.

Per quanto riguarda la possibilità dell'adozione di misure per contenere le emissioni nocive dei vecchi pullman, forse il direttore ci potrà dire qualche cosa.

CARLO POLEDRINI, *Direttore centrale ARST SpA*. Buongiorno. Per quanto riguarda il parco autobus, che è quello che ad oggi genera più inquinamento, pur essendo soggetto a delle normative molto stringenti, nel 2007-2008 abbiamo costituito la più grossa flotta in Italia di autobus Euro 5 e EEV, che sono ancora meno inquinanti degli Euro 5. Attualmente circa il 60 per cento del nostro parco è dotato di questo tipo di motori.

Quello che genera problemi è il restante 40 per cento di cui parlava l'amministratore, rispetto al quale non ci risultano in animo della regione Sardegna finanziamenti specifici per procedere alla sostituzione.

Quello che crea più preoccupazioni, dal nostro punto di vista, non è tanto l'emissione complessiva degli autobus, che sono controllati periodicamente (stiamo anche facendo delle sperimentazioni sui vecchi autobus per introdurre dei sistemi che abbattano le emissioni, specialmente di particolato) ma è Pag. 11 la questione dei treni. I treni non sono soggetti ai controlli sulle misure di emissione, ma inquinano molto di più, perché hanno 50-60 anni. Abbiamo anche treni del 1937. Lei è sardo e sa a quali mi sto riferendo. Purtroppo noi abbiamo in corso solo l'acquisto di quattro nuovi treni, che andranno proprio a sostituire i più vecchi, che viaggiano sulla tratta Sassari-Alghero e Sassari-Sorso.

Per quanto riguarda la Cagliari-Sassari, aggiungerei che, anche se noi non svolgiamo i servizi su ferro tra Cagliari e Sassari, abbiamo servizi su gomma che in poco più di tre ore collegano le due città, con diverse coppie di corse, ma collegano anche Cagliari a Nuoro, Nuoro a Oristano e Nuoro a Sassari. I capoluoghi di provincia sono tutti collegati con delle corse no-stop.

Nelle prossime gare di autobus dobbiamo comprare 15 autobus nuovi. Abbiamo stabilito di

comprare degli autobus particolari, destinati a queste lunghe percorrenze, che ovviamente saranno dotati di tutti i confort. Auspichiamo di contribuire notevolmente alla mobilità pubblica, della quale ci sentiamo in qualche modo i paladini, tra Cagliari e Sassari, ancorché i volumi di traffico complessivi tra i due poli della Sardegna non siano così elevati da giustificare investimenti particolarmente elevati.

PRESIDENTE. Do la parola al collega Bianchi che intende intervenire per un ulteriore quesito.

NICOLA BIANCHI. Vorrei fare un'ulteriore domanda, visto che lei ha preso in esame il discorso degli autobus. Io ho stampato dal sito la pagina relativa al parco autobus, che riporta che tutti gli autobus sono dotati di motori che rispettano gli standard Euro 5. Questo non è vero. Solo una parte degli autobus li rispettano. Pag. 12

Inoltre, il dottor Caria poco fa ha parlato di 2.150 dipendenti. Vorrei chiedere quanti di questi sono a tempo indeterminato.

GIOVANNI ANTONIO CARIA, *Amministratore unico ARST SpA*. Gli addetti alla guida sono 1.100, tra conducenti degli autobus e conducenti dei treni.

Credo che siano qualche decina in questo momento quelli che hanno un rapporto di lavoro a tempo determinato che, come ho detto, abbiamo chiamato per tenere in piedi l'attività e per supplire alle carenze che si erano determinate. In passato noi abbiamo avuto a questo riguardo notevoli contenziosi, e quasi sempre abbiamo avuto ragione noi. Non era possibile trasformare *sic et simpliciter* il rapporto di lavoro da tempo determinato a tempo indeterminato, superando l'esigenza della trasparenza e delle selezioni pubbliche, che è quello che stiamo provvedendo a fare in questo momento.

CARLO POLEDRINI, *Direttore Centrale ARST*. Vorrei fare una precisazione sugli autobus. Non so dove abbia letto questa notizia. Controllerò. Noi svolgiamo anche dei servizi urbani, ad Alghero, a Iglesias, a Carbonia e a Oristano. Tutti gli autobus dei servizi urbani sono Euro 5, e sono tutti di ultima generazione. Ci sono anche autobus di un anno o due anni. Probabilmente sul sito c'è un'imprecisione.

Per quanto riguarda il personale a tempo determinato, si tratta di poche decine di unità.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di ARST 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 16.40.

Pag. 13

ALLEGATO

CAMERA DEI DEPUTATI
COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

INDAGINE CONOSCITIVA
SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAI RAPPRESENTANTI DI ARST SPA

ROMA, 21 NOVEMBRE 2013



spa

Azienda Regionale Sarda Trasporti

**AUDIZIONE PRESSO LA IX COMMISSIONE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

ROMA 21.11.2013

Denominazione	
Azienda Regionale Sarda Trasporti S.p.A.	
Data di Costituzione	
1974 (come Azienda/ente pubblico economico); trasformazione in s.p.a.	2007
Settore di attività	
Impianto e gestione nell'Isola del servizio di trasporto di persone e bagagli	
Organi	
Amministratore Unico: dott. Giovanni Caria	
Presidente Collegio Sindacale: dott. Raffaele Oggiano	
Revisore Legale: dott. Enrico Gaia	
Direttore Centrale: ing. Carlo Poledrini	