

XVII Legislatura

IX Commissione

Resoconto stenografico

Seduta antimeridiana n. 18 di Giovedì 21 novembre 2013

Bozza non corretta

INDICE

Sulla pubblicità dei lavori:

[Bergamini Deborah](#) , *Presidente* ... [2](#)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Audizione di rappresentanti di UNRAE

[Bergamini Deborah](#) , *Presidente* ... [2](#)

Valente Romano , *direttore generale UNRAE* ... [2](#)

[Bergamini Deborah](#) , *Presidente* ... [12](#)

[Catalano Ivan \(M5S\)](#) ... [12](#)

[Vitelli Paolo \(SCpI\)](#) ... [15](#)

[Tullo Mario \(PD\)](#) ... [16](#)

[Bergamini Deborah](#) , *Presidente* ... [17](#)

Valente Romano , *direttore generale UNRAE* ... [17](#)

[Vitelli Paolo \(SCpI\)](#) ... [20](#)

Valente Romano , *direttore generale UNRAE* ... [20](#)

[Mauri Matteo \(PD\)](#) ... [20](#)

Valente Romano , *Direttore Generale UNRAE* ... [21](#)

[Bergamini Deborah](#) , *Presidente* ... [22](#)

ALLEGATO: Documentazione depositata dai rappresentanti di UNRAE ... [23](#)

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

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DEBORAH BERGAMINI

La seduta comincia alle 9.10.

(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 UNRAE

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti di UNRAE. Darei subito la parola all'Ingegnere Valente, direttore Generale di UNRAE.

ROMANO VALENTE, *direttore generale UNRAE*. Onorevole signor presidente, onorevoli signori deputati, membri della Commissione, intanto ringrazio la Commissione per l'invito ad esprimere il nostro avviso sul tema in oggetto di questa audizione e anche per aver avviato i lavori di un'indagine conoscitiva sul settore del trasporto pubblico locale.

Solo a beneficio di quanti non dovessero ancora conoscerci, ricordo che l'UNRAE è l'Associazione dei costruttori veicoli esteri, sono 46 aziende in rappresentanza di 61 marchi nell'area della distribuzione, commercializzazione e assistenza Pag. 3 di autoveicoli, quindi auto, veicoli commerciali leggeri, veicoli commerciali, veicoli industriali pesanti, autobus, caravan ed autocaravan.

Sono da due anni il direttore generale di questa associazione e sono accompagnato oggi dai colleghi, dottor Antonio Cernicchiaro, il nostro direttore delle relazioni istituzionali, da Severino Briccarello e Vincenzo Aprile, nostri consulenti.

Un rapido sguardo alla situazione del mercato. Voi sapete che il mercato dell'auto in Italia sta attraversando una crisi profonda e lo stesso sta accadendo anche per gli altri due comparti molto sensibili del settore autoveicoli, che sono il trasporto delle merci e il trasporto pubblico locale.

Il mercato dell'auto sta passando il suo peggior periodo, nella storia dell'automobile; negli ultimi sei anni ha fatto registrare un crollo verticale al 48 per cento in termini di volume di immatricolazioni, abbiamo perso forza lavoro per 10.000 occupati, soprattutto centinaia di imprese nel settore della distribuzione hanno dovuto chiudere.

In questo momento sono esattamente 41 i mesi di segno meno che ci portiamo dietro, e in realtà sono 15 consecutivi a doppia cifra, e questo è un peso importante per tutta la filiera industriale italiana.

Per quanto riguarda il settore degli autobus, i dati rilevano che già nel primo semestre di quest'anno sono stati immatricolati appena 803 veicoli, una caduta dell'8,8 per cento rispetto al 2012, che però già aveva sofferto di un calo del 32 per cento rispetto all'anno precedente.

In particolare, se raffrontassimo il 2012 con il 2005, l'anno migliore del passato, il calo diventa del 63 per cento. Teniamo conto che il mercato complessivo degli autobus è sostenuto essenzialmente dal trasporto pubblico locale e lì evidentemente Pag. 4 i problemi sono soprattutto di tipo finanziario e scontano naturalmente difficoltà di tipo burocratico e contrattuale, che analizzerò più avanti.

Tanto per dare un'idea dell'importanza del settore, negli ultimi anni il peso degli autobus che noi

chiamiamo finanziati, quelli dedicati al trasporto pubblico locale, ha pesato mediamente tra il 65 e il 75 per cento del mercato totale. Negli ultimi cinque anni, in particolare abbiamo assistito a una progressiva riduzione dei bandi pubblici destinati all'acquisto di veicoli per il trasporto pubblico.

Potremmo aprire una parentesi sul trasporto con veicoli elettrici, che sono quelli prevalentemente utilizzati nei centri urbani per rispondere all'esigenza di minore inquinamento, e qui dobbiamo dire che c'è stata un'assenza completa di gare nel 2012 e nel 2013. Nel 2012 sono state pubblicate 786 gare, ne sono state aggiudicate 728, ma sono poca roba rispetto alle 1.431 pubblicate nel 2006, di cui furono aggiudicate 2.263.

Quest'anno, nei primi sei mesi le cose sembrano andare leggermente meglio, perché ne sono state già state pubblicate 536 e aggiudicate 356 (ne residuano 248 ancora aperte nel periodo), un piccolo segno positivo rispetto all'anno scorso, ma nel contesto del *trend* generale, come sarebbe più giusto guardare il fenomeno, siamo ancora molto bassi.

Circa il 75 per cento del parco autobus circolante in Italia è stato immatricolato nel secolo scorso. Questo significa che abbiamo in circolazione veicoli che appartengono a classi anteriori all'Euro 3, che rappresentano alle ore otto e numero due rappresentano il 75 per cento di tutto il circolante. Questa situazione comporta conseguenze pesanti in termini di sicurezza, di maggior consumo di carburante, di costi di manutenzione e di danni ambientali conseguenti. Abbiamo un'anzianità Pag. 5molto alta, che è passata da 9,3 anni nel 2006 a 11,6 nel 2012, registrando un forte divario dalla media europea, che è di 7 anni.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, dal punto di vista della mobilità il 2012 è il quarto anno consecutivo nel quale assistiamo a una contrazione degli spostamenti complessivi degli italiani in termini di mobilità privata e pubblica, ma questo calo nel periodo 2008-2012 è stato nei giorni feriali quasi di un quarto.

Il trasporto pubblico locale ha tuttavia manifestato un incremento di domanda sia sul trasporto urbano che sugli spostamenti extraurbani. In presenza di tagli agli investimenti delle aziende di trasporto come è successo nel biennio 2009-2011 e in assenza di un miglioramento della qualità dei servizi generali, c'è stato in valore assoluto un calo dei passeggeri trasportati dell'1,3 per cento a livello nazionale, dovuto anche alla diminuzione dei servizi offerti in termini di percorrenze (-2,2 per cento) dalle aziende di trasporto, che hanno dovuto operare tagli alla spesa.

Questi dati indicano la necessità assoluta di attuare politiche di intervento finalizzate al rinnovo del parco veicoli per il trasporto pubblico locale, sia per rispondere alle esigenze di migliori condizioni ambientali e di sicurezza, sia per rispondere adeguatamente alla crescente domanda di trasporto pubblico locale, che diventa quindi l'alternativa rispetto alla mobilità convenzionale con il sistema auto.

Parlando di promozione del trasporto pubblico locale, dobbiamo fare almeno un accenno agli investimenti, in cui siamo passati dagli oltre 2.300 milioni di euro nel quinquennio 1997-2001 ai soli 278 milioni di euro nel quinquennio 2007-2011. In seguito alla manovra economica del luglio 2010, sono stati praticamente azzerati tutti i capitoli di spesa del bilancio Pag. 6dello Stato destinati a incentivare, attraverso contributi all'acquisto, gli investimenti in autobus da adibire al trasporto pubblico locale.

Un primo obiettivo strategico per il rilancio del trasporto pubblico locale potrebbe essere sicuramente quello di allineare l'anzianità media del parco autobus italiano a quella europea. Abbiamo calcolato con il nostro Centro studi che questo obiettivo potrebbe essere raggiunto con un piano di acquisti in dieci anni di almeno 34.000 autobus, che comporterebbe una disponibilità di circa 7,5 miliardi di euro.

Siamo consapevoli che questo accade in un settore che più degli altri dipende strettamente dalle scelte di governo della cosa pubblica e dalle conseguenti possibilità che vengono date ai gestori dei servizi di realizzare piani di rilancio, che possano garantire il rinnovo del parco, indirizzandosi verso veicoli tecnologicamente avanzati, soprattutto in considerazione del fatto che la sicurezza della circolazione, insieme con quella dei passeggeri a bordo, e l'impatto ambientale sono temi indiscutibili nel rilancio del settore.

Avremmo bisogno politicamente che le amministrazioni regionali e locali competenti si impegnassero anche in politiche del traffico e in investimenti infrastrutturali coerenti con l'obiettivo, dando al trasporto pubblico su gomma la possibilità di esprimere in pieno la propria potenzialità di una migliore efficienza complessiva.

Abbiamo la possibilità di promuovere innovazione tecnologica, tenendo conto che tutti i costruttori sono in grado di offrire, ove richiesto, anche le opere accessorie a garantire la gestione ottimale dei mezzi, in particolare per quanto riguarda i veicoli a guida vincolata (filovie), nonché l'assistenza e la manutenzione dei veicoli stessi attraverso offerte *full service* alle aziende di trasporto. Pag. 7

Un'efficace *spending review* del settore potrebbe anche passare attraverso una riprogrammazione dei servizi, sostituendo il trasporto su gomma al trasporto ferroviario, che è evidentemente più oneroso, in tutti quei casi in cui la domanda non giustifichi il mantenimento dei costi.

Affrontiamo dei problemi di tipo burocratico e conseguentemente tecnico, perché i produttori di sistemi per il trasporto pubblico locale affrontano una serie di difficoltà tecniche e ambientali. In molte gare recenti la partecipazione è stata legata alla fornitura di veicoli innovativi, ma poi ci siamo resi conto che quando si va oltre la tradizionale fornitura di autobus classici si innesca un meccanismo complicato, per cui il meccanismo burocratico diventa così lungo da rendere talvolta obsoleto l'oggetto che si sta proponendo per la gara.

Lo stesso tema riguarda anche la durata dei contratti soprattutto per quei progetti che hanno bisogno di infrastrutture a corredo quali le filovie. Le norme tecniche per la messa in servizio di questi veicoli e i relativi controlli rischiano di far diventare talvolta anche quattro o cinque volte superiori i tempi contrattuali previsti.

Si rilevano motivi finanziari, norme tecniche inadeguate, interazioni con il territorio mai facili, necessità di condividere – da parte della cittadinanza e dei vari enti portatori di interessi particolari – le decisioni relative ad esempio alle modifiche degli assetti viari o la predisposizione di alimentazione per le linee.

Cominciamo a rilevare una certa inesperienza nelle stazioni appaltanti circa la gestione di progetti complessi. Talvolta succede infatti che le descrizioni, la documentazione, le specifiche siano particolarmente complesse, per cui la preparazione della documentazione di gara diventa più complicata, Pag. 8 si dilatano i tempi ed emerge un'incertezza sui processi decisionali e quindi anche nella realizzazione delle opere.

I collaudi sono affidati ad organismi della pubblica amministrazione e hanno naturalmente i vincoli e i tempi tecnici legati all'amministrazione stessa. Vorrei citare per esperienze dirette che in altri Paesi le verifiche necessarie per l'omologazione, la messa in strada, la circolazione dei veicoli sono spesso affidati ad organismi terzi notificati, la cui rapidità di intervento è maggiore e i cui costi finali sono evidentemente più bassi.

Forse non avrei bisogno di tornare su un tema che conoscete molto bene, che è quello relativo al ritardo dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni, che hanno ormai raggiunto livelli difficili da giustificare, soprattutto tenendo conto che si tratta di denaro pubblico. Speriamo che con la legge n. 64 del 6 giugno 2013 qualche miglioramento possa essere registrato.

Devo confessarvi che i costruttori esteri hanno delle difficoltà in rapporto alla complessità delle procedure e alla quantità di documentazione che viene chiesto di esibire e che talvolta appare incomprensibile, considerando che, operando anche su altri mercati esteri, queste richieste non sono in linea con la media degli *standard* degli altri Paesi europei.

Il *rating* non molto rassicurante del sistema Italia, insieme con le esperienze vissute da alcune imprese, hanno spesso portato alla rinuncia da parte di alcuni operatori stranieri a impegnarsi in operazioni in Italia. Questa situazione ha allontanato gli investimenti e ha determinato dismissioni di strutture esistenti, che avremmo invece potuto opportunamente valorizzare.

Abbiamo un tema delicato, percezione ossia il fatto che talvolta il rapporto con la pubblica amministrazione venga Pag. 9 percepito come dominante soprattutto nei confronti del

fornitore/appaltatore. Questo rende difficile la possibilità di confronto tra diritti e doveri reciproci delle parti contraenti, determinando quel senso di impotenza latente che non consente di modificare, laddove invece sarebbe necessario, alcuni degli interventi per continuare nella realizzazione del progetto.

Auspicheremmo un confronto aperto con le potenzialità dell'altra parte contrattuale, che consentirebbe con un *simultaneous engineering* alle pubbliche amministrazioni di conoscere e adattare, attraverso l'esperienza fatta dall'industria, metodi e modi di altre amministrazioni europee. Siamo a disposizione per supportare questo percorso.

Siamo consapevoli che in Italia ci sono delle persone addette a questa tipologia di lavoro soprattutto nel pubblico impiego dotate di adeguata preparazione e di elevate caratteristiche professionali. Probabilmente questa loro potenzialità non riesce ad esprimere il massimo, perché opera in un contesto di difficoltà.

Anche le aziende fornitrici hanno scelto di utilizzare l'associazione di categoria per sviluppare contatti costanti tanto con le altre associazioni delle aziende di trasporto, quanto soprattutto con i Ministeri interessati e le amministrazioni locali, che intraprendono azioni di ammodernamento dei sistemi di mobilità. Noi stessi abbiamo più volte incontrato esponenti della politica locale.

Non ho bisogno di sottolinearvi oltre il ruolo strategico del trasporto pubblico locale e come ci aspettiamo che questo risponda sempre meglio alla domanda di servizio e di rispetto ambientale.

Il Governo per fortuna ha già inserito un pacchetto di misure importanti nel disegno di legge di stabilità (Atto Senato 1120) attualmente all'esame del Senato. Nello specifico, con Pag. 10l'articolo 3, commi 2-5, si stanziavano risorse per finanziare interventi di riequilibrio dell'offerta dei servizi di base finalizzati ad assicurare la sostenibilità e l'efficacia della strategia nazionale delle aree interne (prioritariamente anche ai servizi di trasporto pubblico locale).

Con l'articolo 4, comma 8 si incrementa il Fondo veicoli adibiti al trasporto pubblico locale (100 milioni per il periodo 2014-2016 per l'acquisto di materiale rotabile e su gomma). È inoltre previsto che i pagamenti siano esclusi dal Patto di stabilità interno, nel limite del 50 per cento dell'assegnazione di ciascuna Regione per l'anno 2014 e integralmente per gli anni 2015 e 2016.

Riteniamo che siano disposizioni importanti e ci auguriamo che possano essere rapidamente approvate dal Parlamento e quindi applicate in maniera tempestiva e semplice.

Tra i problemi del settore abbiamo citato anche alcune difficoltà omologative, che potrebbero avere un superamento attraverso la revisione di alcune norme del Codice della strada, che più volte nelle passate legislature l'UNRAE e altre associazioni di categoria, nonché lo stesso Ministero dei trasporti, hanno invano segnalato in sede parlamentare come indispensabili.

Onorevole signor presidente, onorevoli signori deputati membri della Commissione, il 20 settembre scorso è stato finalmente assegnato alla vostra Commissione il disegno di legge delega al Governo per la modifica del Codice della strada (Atto Camera 1588), con il quale si intende delegare al Governo una nuova disciplina del Codice entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione.

In linea con l'obiettivo di perseguire la sicurezza della circolazione attraverso il «Codice breve», tra i criteri direttivi Pag. 11della delega sono state inserite la riorganizzazione dei contenuti del Codice della strada e la delegificazione dell'attività di recepimento della normativa europea e internazionale.

In merito, accenniamo solo a due questioni che vorremmo avere la possibilità di approfondire con contatti mirati a garantire la migliore efficacia di comunicazione. La prima riguarda la tempistica: diciotto mesi sono tanti, alcuni problemi rivestono ormai una caratteristica di urgenza particolare, quindi auspichiamo che l'*iter* per arrivare alle norme operative non venga prolungato o interrotto, considerando anche la decisione di abbinare il disegno di legge governativo con la precedente proposta di legge parlamentare (atto Camera 731, presentata dai deputati Velo e altri).

In secondo luogo, occorre prestare attenzione a che la delegificazione del recepimento delle norme tecniche europee e internazionali non vada in contrasto con le altre norme collegate che, rimanendo nel Codice a livello di legge, creerebbero – come già avvenuto in passato – condizioni di

inapplicabilità.

Desidero infine richiamare la vostra attenzione sulla necessità che, proprio in termini di attuazione e pronta applicazione delle norme per la progettazione, costruzione, omologazione, messa in strada dei veicoli, venga valutata nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la possibilità di potenziare la struttura della Direzione generale della motorizzazione e delle altre direzioni, che sono delegate a seguire sul piano tecnico e burocratico le procedure per la messa in esercizio dei veicoli, in particolare di quelli destinati al trasporto pubblico locale.

L'UNRAE è come sempre disponibile a collaborare con il Parlamento, nonché con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con gli altri operatori del settore, mettendo a vostra Pag. 12 disposizione le nostre esperienze e conoscenze e la capacità di sviluppare analisi, scenari, valutazioni in ordine alla possibilità di aumentare la competitività del sistema italiano dei trasporti e l'efficienza del trasporto pubblico locale, in particolare con una solida ripresa, che auspichiamo, di tutto il sistema autoveicolistico nazionale. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio l'Ingegnere Valente. Do la parola ai colleghi che desiderino intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

IVAN CATALANO. Grazie, presidente, ringrazio il direttore generale Valente per la relazione. Come Movimento 5 Stelle siamo alla nostra prima esperienza parlamentare e il primo impatto di questa indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale è che abbiamo davanti un problema complesso ma non difficile. È complesso perché richiede tante, piccole, semplici operazioni, ma sono tante, non è difficile perché si sa cosa è necessario fare.

Si deve infatti finanziare l'acquisto di nuovo materiale rotabile, individuare i fabbisogni *standard* dei singoli comuni, province, regioni per quanto riguarda il costo del trasporto pubblico locale, determinare i costi *standard*, quantificare l'effettiva domanda di trasporto. Si tratta però di tante, piccole azioni che vanno fatte e quindi rendono complesso il problema.

Dall'indagine conoscitiva è emerso innanzitutto un problema con le aziende italiane che producono autobus perché, non avendo più mercato in Italia, stanno fallendo, e abbiamo un conseguente problema di occupazione. Abbiamo audito rappresentanti delle sigle sindacali e dei lavoratori dell'Irisbus Pag. 13 e abbiamo presentato mozioni per la creazione di un polo unico per il salvataggio di realtà come la Irisbus e la BredaMenarinibus.

Il problema legato alle nostre aziende non è facilmente risolvibile con le gare d'appalto perché, come lei sa, se l'amministrazione pubblica vuole bandire una gara d'appalto per la fornitura di nuovi autobus, deve farlo a livello europeo, senza privilegiare un'azienda del nostro territorio, cosa che ha comportato vari problemi.

Per cercare di salvare l'occupazione in Italia e non creare problemi nell'acquisto di nuovo materiale rotabile, abbiamo proposto il recupero del materiale vetusto, quindi di autobus magari non troppo vecchi (7-8 anni), con una carrozzeria ancora in buono stato, che possano essere recuperati e convertiti in elettrico, realizzando così un parco autobus elettrico recuperato. Questo è un progetto che stiamo portando come gruppo parlamentare.

I dati che lei ha esposto sono molto simili a quelli esposti in audizione da ANFIA. Da questi ultimi emergeva il dato, sul quale vorrei chiedervi conferma, del costo medio di un autobus, stimato in 220.000 euro.

Concordo con voi sul fatto che le risorse stanziare sono poche, in quanto 100 milioni di euro equivalgono all'acquisto di 450 autobus in tutta Italia, quindi 20 autobus a Regione. La Commissione con il Presidente si è impegnata affinché si possa arrivare a 300 milioni di euro e con il Governo stiamo cercando di trovare le risorse.

Concordo con voi sulla questione delle omologazioni: il Ministero non può più essere l'unico ente omologatore, in tutta Europa ci sono enti terzi certificati dai propri Ministeri di competenza e non c'è motivo per cui non si possa fare la stessa cosa in Italia, anche perché questo risolverebbe un problema Pag. 14 legato non solo agli autobus, ma anche a molte altre situazioni, con possibilità di

aperture di nuovi mercati che solo in Italia non si riescono ad aprire, mentre in Germania, Francia e Spagna si riescono ad aprire tranquillamente.

Sulla semplificazione burocratica siamo d'accordo, così come anche sull'inesperienza, in quanto talvolta le cose si fermano perché le persone non sono in grado di farle, e questo è un grave problema che riguarda tutta la pubblica amministrazione, quindi occorre un rinnovamento culturale della pubblica amministrazione.

Per quanto riguarda il decreto dei pagamenti della pubblica amministrazione non sarei così ottimista, perché per quanto riguarda il trasporto pubblico locale abbiamo fatto uno strappo alla regola per il Piemonte, che potrebbe costituire un precedente per le altre Regioni, però è stato uno strappo alla regola.

Per quanto riguarda il Codice della strada, anche noi riteniamo che diciotto mesi siano tanti, quindi stiamo valutando l'ipotesi di un testo unificato che possa ridurre questi tempi, e lo stesso disegno di legge del Governo contiene un termine più basso di quello previsto nella proposta di legge parlamentare per velocizzare questo *iter*.

Riguardo al recupero dei mezzi vetusti cui accennavo prima, l'ANFIA si è dichiarata assolutamente contraria, nella convinzione che il recupero di un mezzo vecchio sia più costoso dell'acquisto di uno nuovo, ma recuperare mezzi ancora in buone condizioni sostituendo il motore a benzina con un motore elettrico e creando quindi un parco mezzi elettrico a noi risulta meno costoso. Magari un *revamping* di tutta la struttura per riportarlo in condizioni pari al nuovo Pag. 15 può risultare più costoso, però a nostro avviso un semplice *retrofit* elettrico del motore endotermico non sarebbe così costoso.

Vorrei chiedervi se le aziende che voi rappresentate sarebbero in grado di offrire questo servizio per quanto riguarda i loro autobus vecchi che circolano in Italia, perché per quanto riguarda il recupero degli autobus vetusti dell'Irisbus e della BredaMenarinibus ci sono già progetti portati avanti dalle stesse aziende, dalle delegazioni dei dipendenti e dall'ENEA.

Vorrei sapere se le aziende che voi rappresentate hanno qualche esperienza in merito, magari maturata anche nel resto d'Europa, e se avete il dato del costo.

[PAOLO VITELLI](#). Ringrazio l'ingegner Valente per l'interessante presentazione. Vorrei porre una domanda differente, ma sullo stesso tema sollevato dal collega Catalano.

Basandomi sull'esperienza comune dell'uso dell'automobile, constato come, superati i 6-7 anni di vita dell'automobile, i costi di manutenzione vanno alle stelle. Mi domando se invece nei costi di manutenzione di questi autobus che hanno più di 6-7 anni non ci sia un tesoretto da recuperare, gestibile per il rinnovo del parco, cioè se il costo di manutenzione salga così fortemente da rendere preferibile investire quei soldi in un finanziamento per acquistare nuovi autobus.

Vorrei sapere se esista uno studio che indichi la curva di crescita del costo di manutenzione degli autobus che superano ad esempio 5 anni, per vedere se lì ci siano le risorse. Accertato che questo fosse vero, se troviamo delle resistenze presso i gestori degli autobus, la riduzione delle strutture organizzative necessarie a fare quel servizio potrebbe essere l'elemento che impedisce di decidere anche qualora i numeri Pag. 16 quadrino. Potremmo capire quindi se si debba affrontare un problema sociale o politico per andare nella direzione che a prima vista sembra più vantaggiosa.

Vorrei sapere poi se, nella logica globale dell'economia del trasporto pubblico locale e in particolare cittadino, l'ibrido non rappresenti qualcosa di significativamente diverso. In Europa il mercato sta esplodendo, ma in Italia no, per cui mi chiedo se attraverso i sensibili risparmi che si ottengono in città non si possa ottenere una riformulazione generale del piano economico finanziario dell'acquisto, perché si fa un forte investimento iniziale per comprarli, ma poi c'è un netto risparmio di gestione e quindi l'occasione di creare un piano economico finanziario che anche con poche risorse può funzionare.

Vorrei infine conoscere la vostra opinione sul *road pricing*, cioè la tassa che viene imposta a chi accede ai centri storici delle città come c'è a Milano e in parecchie città d'Europa, vincolata al rinnovo del trasporto pubblico.

[MARIO TULLO](#). Ringrazio anch'io l'ingegner Valente e riscontro sintonia con le considerazioni espresse dai vari auditi, in quanto gli indicatori sono questi: anche a causa della crisi meno persone si muovono con mezzi privati e c'è una maggior richiesta di trasporto pubblico, ma le esigenze non sono soddisfatte a causa del calo complessivo (da genovese rilevo i tre giorni di sciopero degli autobus per la trattativa con i lavoratori sulle prospettive dell'azienda).

Il tema finale, che sarà inserito nelle conclusioni dell'indagine conoscitiva, che porteremo all'attenzione del Governo, è l'esigenza di un rifinanziamento di questo settore dal punto di vista sia dell'esercizio che del materiale rotabile.

Condivido la parte conclusiva, che non è secondaria, sul Codice della strada. Ci era stato posto anche il tema dell'omologazione Pag. 17 degli autobus più lunghi di un certo numero di metri, quindi abbiamo alcune questioni aperte che sono legate proprio alla vostra attività.

Mi piacerebbe interloquire maggiormente con il collega Catalano rispetto al tema che ha sollevato perché, mentre capisco l'esigenza di rafforzare la struttura del Ministero per quanto riguarda l'omologazione, sarei molto cauto nel proporre di passare a soggetti terzi l'omologazione dei mezzi del trasporto pubblico.

Ho partecipato recentemente al Convegno nazionale dei revisori di auto, che tendono ad allargare il mercato. Mentre per le auto sta funzionando molto bene, raccomando prudenza soprattutto a loro, perché dopo il drammatico incidente in Campania tutto viene scaricato sul revisore privato.

Da questo punto di vista, garantiamo maggiore efficienza al Ministero e alla Motorizzazione, rimanendo cauti, perché si tratta di mezzi che trasportano persone.

Mi colpisce il dato portato dai nostri auditi, ossia che per l'acquisto di 34.000 autobus il costo è di 7,5 miliardi, per cui mediamente un autobus costerebbe 220.000 euro.

[PRESIDENTE](#). Do la parola all'ingegner Valente per la replica.

ROMANO VALENTE, *direttore generale UNRAE*. La prima domanda riguardava il recupero del parco veicolare anziano dopo i 7 anni. Con adeguata onestà intellettuale devo rilevare nell'analisi che non c'è convenienza ad intervenire su un parco di 7 anni rispetto dato che sulla dimensione complessiva del parco, i veicoli molto anziani, quelli del secolo scorso pesano per il 75 per cento.

Se, quindi, dovessi raccomandarle una priorità di intervento, dovrei suggerire di occuparci parte degli altri, anche Pag. 18 perché più anziano è il parco e più difficile diventa controllare le vere spese della manutenzione, perché per il contenimento dei costi si esce dalla manutenzione per andare alla riparazione soltanto quando si ha bisogno.

L'evento del guasto è però costantemente in agguato e imprevedibile. In particolare, gli elementi che fanno lievitare i costi sono i componenti dell'usura, i componenti degli organi meccanici di trascinamento, tutta la parte relativa alla sicurezza su cui abbiamo una grande attenzione.

Faccio un rapido salto al tema dell'affidamento dei controlli, perché anche noi saremmo molto cauti nell'affidare questo a soggetti terzi. Si rileva piuttosto l'esigenza di un rinforzo della struttura di controllo esistente, per garantire capillarità ed efficacia nelle operazioni di controllo, quantomeno per eliminare una serie di progetti diventati obsoleti, dei quali non abbiamo evidenze di controllo.

Dal punto di vista della convertibilità di un oggetto relativamente giovane (nel caso dell'autobus di 7 anni) con apparati elettrici, non abbiamo ancora esperienze dirette di oggetti omologati e pronti per l'impiego sul mercato, perché qualcuno più tecnico all'interno delle aziende di produzione avrebbe elementi per spiegare che la conversione sarebbe particolarmente onerosa e probabilmente non conveniente, salvo non portare in campo altre variabili, che sono evidentemente di scelta più politica che tecnica.

Sul tema della possibilità che si configuri un tesoretto, è una bella domanda, ma in questo momento non abbiamo la risposta, nel senso che ci è difficile quantificare i costi della manutenzione. Mentre sappiamo quasi tutto delle automobili, non è così per il resto del circolante.

Ci sono delle ragioni tecniche: noi vediamo soltanto un 50 per cento di quel mercato, perché come case estere pesiamo Pag. 19 per il 50 per cento, e l'altra parte è fatta dal costruttore nazionale; non abbiamo ancora strutturato uno scambio adeguato di informazioni che consenta di vedere il fenomeno nella sua complessità. Il nostro punto di vista sarebbe quindi assolutamente parziale e difetterebbe di precisione.

Sappiamo però che, se facessimo un parallelo con i costi della manutenzione delle autovetture, il costo che definiamo «di manutenzione» è in realtà il costo della riparazione, perché quando la manutenzione è programmata e segue le caratteristiche previste dalle case minimizza il rischio, tanto che nel settore auto abbiamo i temi della garanzia contrattuale ed extracontrattuale, che proteggono l'utente da una serie di accidenti che possano succedere, ma sono tutti prevedibili in un ambito statistico che ha il suo rigore.

Così naturalmente non è nel parco autobus, perché francamente l'esperienza dice che saltano tutte le leggi della manutenzione programmata, diventa tutta manutenzione straordinaria e la manutenzione straordinaria costa molto di più. Potremmo tentare di fare una valutazione numerica di quanto pesi, ma mi sembra difficile perché c'è una parte di mercato che avremmo difficoltà a indagare. Se quindi devo rispondere adesso, vedo difficile l'ipotesi di un tesoretto fisico, ma naturalmente la sostituzione darebbe luogo nel medio periodo a risparmi quantificabili.

Quanto alla soluzione rappresentata dall'ibrido, sicuramente l'ibrido sta diventando la nuova tendenza. Teniamo presente però che in un momento di crisi tutto quello che è innovazione tecnologica ha maggiore difficoltà nell'affermarsi, perché si cerca di andare su roba convenzionale, consolidata, conosciuta, che tutti sanno gestire, quindi in Italia l'ibrido sta pagando una difficoltà in più rispetto ad altri mercati (Germania, Francia e Inghilterra).Pag. 20

Mi aggancio all'Inghilterra per rispondere alla domanda relativa alla tassa da pagare per entrare nei centri storici. L'Inghilterra ha fatto di quella una leva per accelerare la sostituzione di veicoli commerciali, che la sta portando a una crescita da 11 mesi consecutivi anche a doppia cifra rispetto a quello che succedeva l'anno scorso. La *congestion charge* applicata a Londra ha quindi accelerato il processo di sostituzione degli autoveicoli.

Questa sorta di «marketing politico» che penalizza i possessori di veicoli vecchi per indurli alla sostituzione ha il suo punto di forza qualora non abbia dall'altra parte un'intrinseca debolezza finanziaria degli imprenditori e un tessuto locale privo delle risorse adeguate per affrontare la sostituzione.

In quel caso potremmo risolvere il problema, ma dobbiamo vederlo nel suo complesso, anche mettendo imprenditori e tessuto locale in grado di investire.

[PAOLO VITELLI](#). Sì, ma io immaginavo una situazione in cui la tassa di accesso ai centri storici fosse completamente devoluta, da parte delle pubbliche amministrazioni, al rinnovo del parco dei veicoli destinati al trasporto pubblico locale.

ROMANO VALENTE, *direttore generale UNRAE*. È vero che di tasse ne abbiamo tante, ma voglio fare un parallelo: il 50 per cento delle contravvenzioni elevate ai cittadini dovrebbe essere devoluto alla manutenzione delle strade e questo non accade. Perché un sistema come quello che proposto possa essere percorribile deve dare delle certezze.

[MATTEO MAURI](#). Essendo milanese, ho seguito le vicende prima dell'ecopass, per cui il divieto di entrare in alcune zone della città con macchine vecchie, e ora dell'attuale *congestion* Pag. 21 *charge*, per cui, anche se tutte le macchine fossero elettriche, congestionerebbero comunque, anche se l'inquinamento sarebbe minore.

Anch'io credo che le risorse derivanti dalla *congestion charge* debbano andare in tutto o in parte al trasporto pubblico locale o comunque al sistema della mobilità urbana, che non è per forza il trasporto pubblico locale. Credo però che questo non si possa fare con legge nazionale, ma debba essere una scelta territoriale, comunale, così come (mi permetto di dirlo sorridendo) mi è chiaro che

voi rappresentate non solo chi vende gli autobus, ma anche chi vende le macchine, quindi, se le macchine non possono entrare in centro, ne vendete meno.

ROMANO VALENTE, *Direttore Generale UNRAE*. Per la verità, il mercato dell'auto è caduto non per le scelte fortemente ecologiche di alcune città, ma perché improvvisamente si è acuita una crisi economica e finanziaria che grava su famiglie ed imprese.

La legge approvata nell'estate del 2011 e la legge cosiddetta «salva Italia» hanno determinato un carico fiscale aggiuntivo sul comparto automobili per 8,7 miliardi, determinando a valle del processo di acquisto un incremento dei costi, che sono le assicurazioni, le tasse sulla macchina, i costi dei carburanti, le contravvenzioni, per cui oggi una macchina costa a un utente 3.400 euro all'anno, carico difficilmente sostenibile dalle famiglie. Sulle imprese agiscono ancora un peso fiscale e un accesso al credito limitato, che le tengono praticamente immobilizzate e incapaci di alimentare una spirale positiva.

Il mercato italiano ha un forte potenziale: sono circolanti 35 milioni di autoveicoli, un terzo di queste è del secolo scorso, quindi si è nella fase psicologica in cui ci si chiede se sia giunto il momento di cambiare macchina, ma c'è preoccupazione nel Pag. 22 decidere di spendere quei soldi adesso, preferendo magari aspettare. Se però giudicate le promozioni che sono in corso dappertutto, questo è paradossalmente il momento migliore di sempre per acquistare un'auto nuova.

[PRESIDENTE](#). Ringrazio i rappresentanti di UNRAE 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 10.

Pag. 23

ALLEGATO

CAMERA DEI DEPUTATI
COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

INDAGINE CONOSCITIVA
SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAI RAPPRESENTANTI DI UNRAE

ROMA, 21 NOVEMBRE 2013



Allegati

**Camera dei Deputati
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
Indagine conoscitiva sul Trasporto Pubblico Locale
Audizione UNRAE**

Roma, 21 novembre 2013



UNRAE: chi siamo

UNRAE è l'Associazione delle Case automobilistiche estere che operano in Italia nella distribuzione, commercializzazione e assistenza di autovetture, veicoli commerciali e industriali, bus, caravan e autocaravan.

E' stata istituita nel 1950.

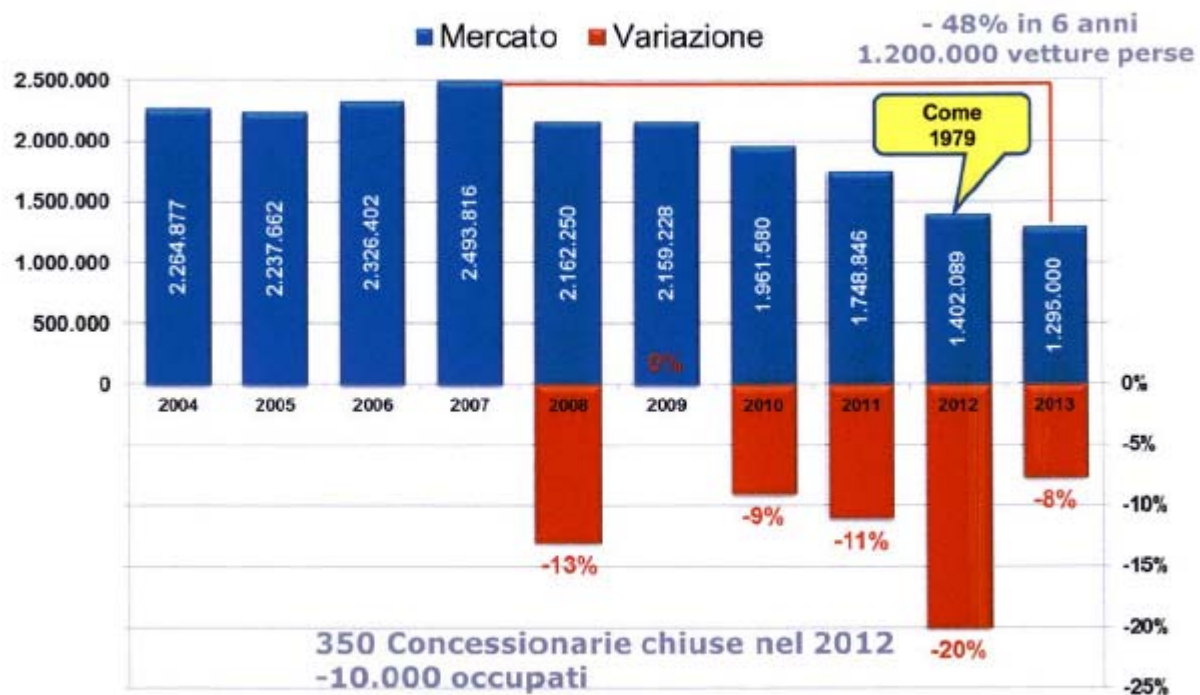
- ✓ 46 Aziende associate
- ✓ 61 Marchi
 - 70% del mercato auto
 - 50% degli altri mercati



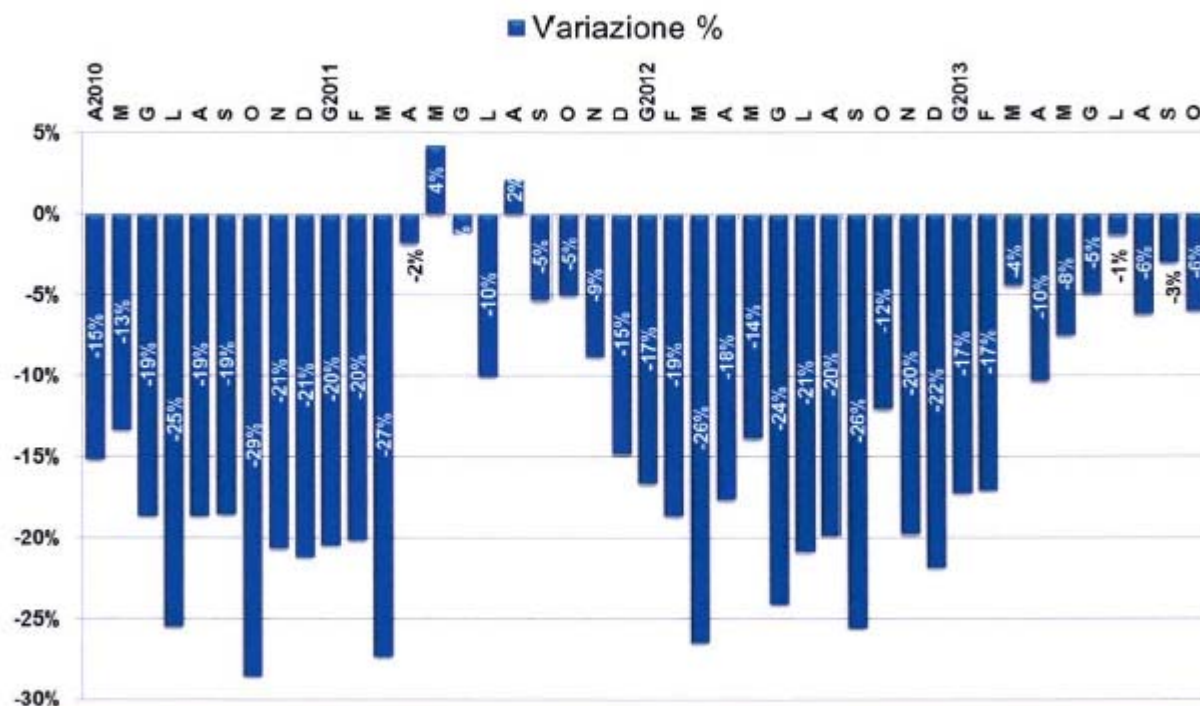
- ✓ 3.000 Concessionarie – 8.500 Officine autorizzate
- ✓ 135.000 Dipendenti

diretti delle Case (comprese filiali)	9.000
delle Concessionarie	91.000
delle Officine autorizzate	35.000

La crisi del settore auto



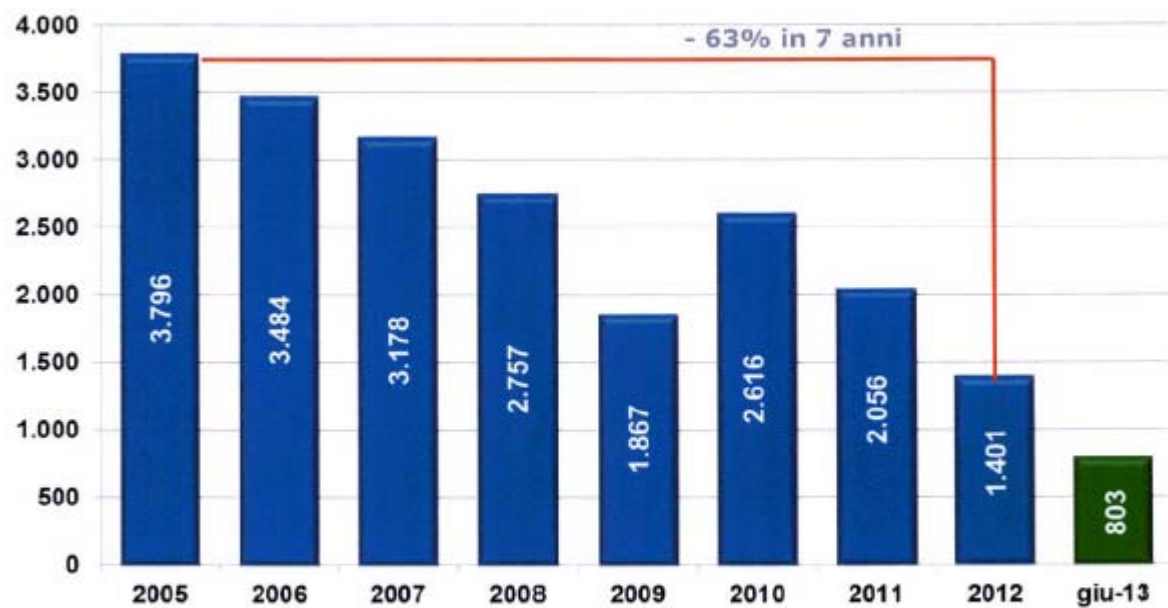
Auto in crisi da 41 mesi *



* dalla fine degli incentivi

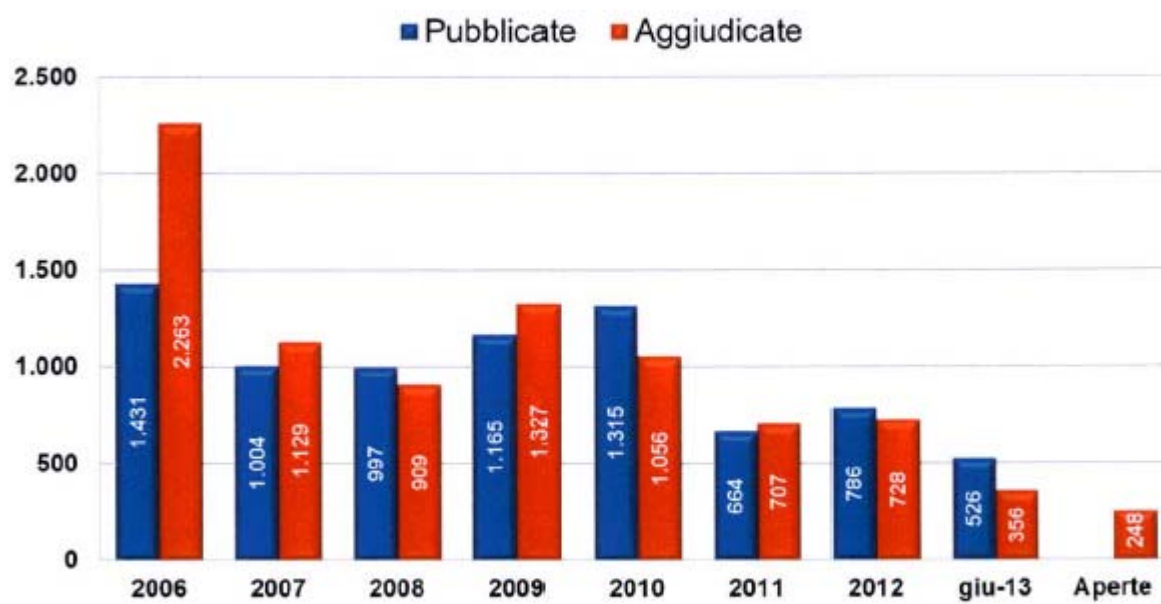


Mercato Italiano degli Autobus

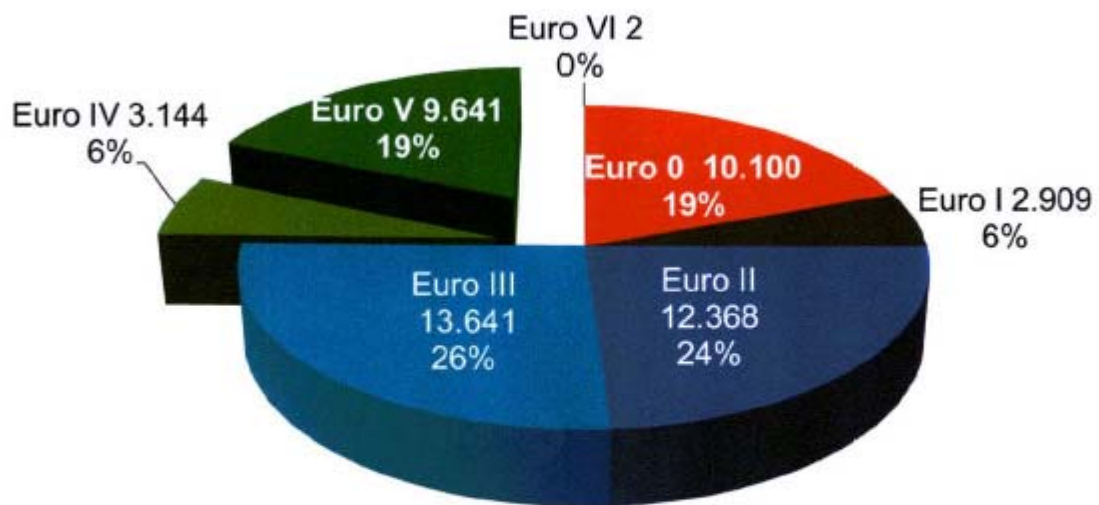


Fonte: Elaborazione UNRAE su dati MIT

Andamento Gare di appalto

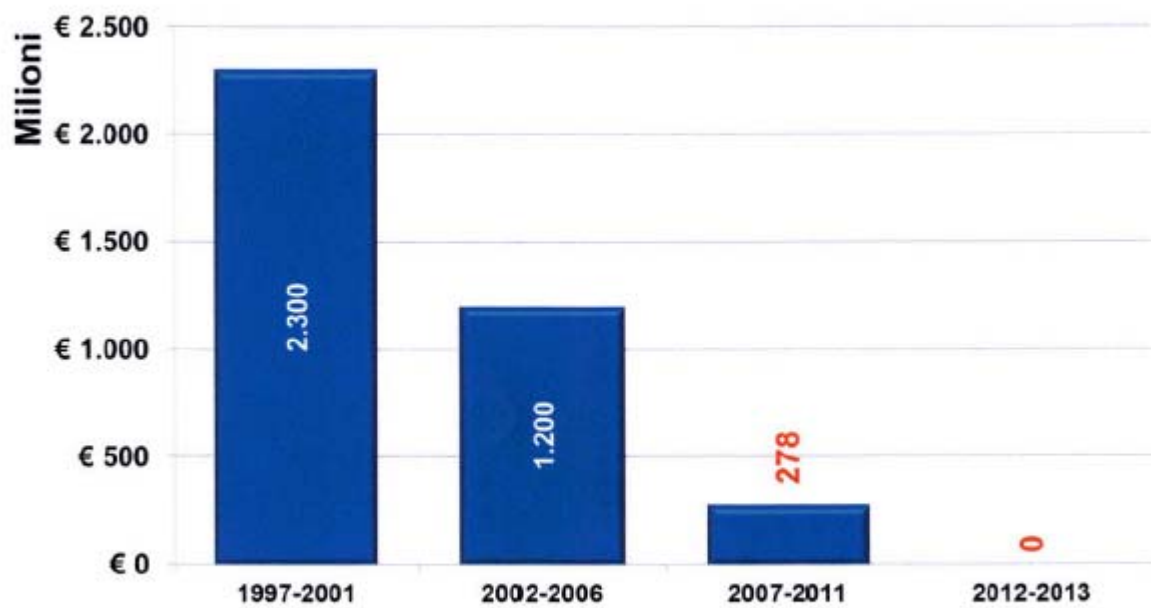


Anzianità Autobus TPL



Totale Parco: 51.828 u.
Autobus TPL < Anno 2000: 75%
Età Media: 11,6 anni

Investimenti quinquennali sul TPL



Fonte: Elaborazione UNRAE su dati MIT

Legge di Stabilità (Atto Senato 1120)

Art. 3 (commi 2-5): si stanziavano risorse per finanziare interventi di riequilibrio dell'offerta dei servizi di base finalizzati ad assicurare la sostenibilità e l'efficacia della Strategia nazionale delle Aree interne (prioritariamente anche ai servizi di TPL);

Art. 4 (comma 8): si incrementa Fondo veicoli adibiti al TPL (100 milioni per il periodo 2014-2016 per acquisto di materiale rotabile su gomma); inoltre, è previsto che i pagamenti siano esclusi dal patto di stabilità interno, nel limite del 50% dell'assegnazione di ciascuna Regione per l'anno 2014 e integralmente per gli anni 2015 e 2016.



Grazie.