

XVII Legislatura

IX Commissione

Resoconto stenografico

Seduta n. 7 di Martedì 10 settembre 2013

Bozza non corretta

INDICE

INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV).

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 2

Biscotti Nicola , *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)* ... 2

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 8

Catalano Ivan (M5S) ... 8

Biscotti Nicola , *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)* ... 8

Bruno Bossio Vincenza (PD) ... 10

Garofalo Vincenzo (PdL) ... 11

Vitelli Paolo (SCPI) ... 13

Brandolin Giorgio (PD) ... 13

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 14

Biscotti Nicola , *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)* ... 14

Brandolin Giorgio (PD) ... 15

Biscotti Nicola , *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)* ... 15

Brandolin Giorgio (PD) ... 21

Biscotti Nicola , *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)* ... 21

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 22

Biscotti Nicola , *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)* ... 22

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 22

ALLEGATO: Documentazione depositata dall'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV) ... 23

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV). Iniziamo i lavori della Commissione, alla sua prima riunione dopo la pausa estiva, e riprendiamo con l'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale. Oggi è prevista l'audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV), nella persona del presidente, dottor Nicola Biscotti, che svolgerà la relazione introduttiva. Do la parola al dottor Biscotti.

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV).* Buongiorno a tutti. L'ANAV rappresenta le imprese private nei settori del trasporto pubblico locale, delle autolinee di competenza statale e del noleggio da rimessa. Si tratta di un'associazione presente nella rappresentanza delle imprese dal 1944 e aderente a Confindustria che associa circa 600 piccole e medie imprese in tutto il terreno nazionale. Ringraziamo la Commissione di averci voluto ascoltare nell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, un tema che naturalmente riguarda l'intero Paese, per il fatto che il

trasporto pubblico locale su gomma è un'ossatura dei servizi del Paese stesso che ha la capacità di trasportare almeno 15 milioni di persone al giorno, a fronte di un sistema ferroviario che ne trasporta meno di 5.

Si tratta di un sistema che incide sulla qualità della vita dei cittadini e che riguarda anche le imprese e i lavoratori del settore, considerato che, come la Commissione saprà, questo settore è organizzato su un sistema di assegnazione dei servizi attraverso procedure concorsuali alle quali partecipano imprese pubbliche e private. Vigé tuttora nel nostro Paese il sistema dell'affidamento diretto dei servizi in alcune condizioni previste dalla legge. Le problematiche del trasporto pubblico che si sono evidenziate in questi anni e che hanno indotto sicuramente la Commissione trasporti della Camera a occuparsi del problema sono spesso di dominio pubblico e sfociano anche in situazioni di tensione sociale, laddove vengono proclamati scioperi.

Quello del trasporto pubblico locale, come la Commissione saprà, è un settore nel quale dal 2008 non si rinnova il contratto collettivo nazionale per la mancata capacità delle imprese di far fronte agli obblighi e alle richieste di carattere sindacale in una situazione di difficoltà finanziaria dovuta ad alcuni fattori importanti.

Quanto al primo fattore, nel nostro Paese il trasporto pubblico locale è stato, purtroppo, sempre finanziato con il criterio della spesa storica e non con quello del costo industriale del servizio. Indipendentemente dall'assegnazione dei servizi, tramite concessione o tramite gara, il criterio della spesa storica ha caratterizzato negativamente il settore nella misura in cui le imprese che spendono di più hanno continuato a spendere di più e quelle virtuose hanno continuato a essere virtuose. Quando nel 2010 le necessità del Paese hanno portato a dolorosi tagli di finanza pubblica, sono state colpite indifferentemente le imprese che spendevano di più e quelle che, pubbliche e private, spendevano di meno.

Questo fattore endemico del Paese, e al contempo straordinario, creatosi dal 2010 in poi ha colpito un settore che aveva già problematiche che venivano dagli anni precedenti, ossia una spesa storica spesso non controllata e un sistema non razionalizzato. Benché nel 1997 fosse stata attuata una buona riforma attraverso l'introduzione del sistema degli affidamenti a mezzo gara, non in tutte le regioni questo è avvenuto.

In tal modo si è creato un sistema dei trasporti a macchia di leopardo, laddove in alcune regioni ci sono affidamenti a mezzo gara e in altre, invece, ciò non è ancora avvenuto. Viceversa, sotto il profilo finanziario, negli ultimi due anni ci sono regioni che sono riuscite a evitare tagli alla spesa dei trasporti e altre che, invece, non ci sono riuscite e hanno apportato importanti decurtazioni alla dotazione finanziaria del sistema dei trasporti. Vi è un'altra questione che si aggiunge, in questo settore, alle problematiche che ho cercato di delineare con la necessaria sintesi. Il sistema di finanziamento di questo settore, come la Commissione saprà, prevede due linee di intervento. La prima riguarda l'intervento sui cosiddetti corrispettivi di esercizio, ossia la quota pubblica di finanziamento all'esercizio delle imprese. Tale quota veniva stabilita nelle concessioni attraverso la definizione del cosiddetto costo e nelle gare attraverso quella del corrispettivo di gara.

L'altro intervento pubblico avvenuto sempre in questo settore era – non lo è più, purtroppo, e ne spiegherò poi i motivi e le conseguenze – quello del finanziamento in conto capitale del rinnovo del materiale rotabile. Fino al 2006 lo Stato è sempre intervenuto con risorse pubbliche a favore delle imprese, attraverso le regioni, per finanziare il rinnovo del materiale rotabile. Mi riferisco essenzialmente agli autobus.

Per motivi di insufficienza delle risorse statali e per scelte avvenute negli anni questo finanziamento dal 2006 si è sostanzialmente interrotto e, quindi, il settore è passato da un'anzianità media del parco di circa 8-9 anni, quasi in linea con l'anzianità media europea, a un'attuale anzianità media di circa 12 anni.

Quali sono le conseguenze pratiche? Si è verificato un aumento dei costi di produzione dei servizi a fronte dei quali non vi è un aumento dei corrispettivi di esercizio, con un decadimento progressivo della qualità del servizio. È del tutto evidente, infatti, che un servizio svolto con autobus nuovi o seminuovi offre al cittadino un *comfort* e una qualità assolutamente non comparabili con quelli attuali. Molte aziende viaggiano, infatti, con autobus che hanno in media 12 anni, ma che, in alcuni casi, arrivano ad averne 14 o 15. A un problema di esercizio si aggiunge, dunque, un problema di infrastrutture, se vogliamo, anche se l'autobus non è un'infrastruttura, ma un bene mobile.

In questo contesto quali sono i suggerimenti? L'analisi, purtroppo, è stata fatta. Le associazioni ANAV e ASSTRA portano avanti da alcuni anni una politica comune, guardando alle imprese sane, sia pubbliche, sia private, non distinguendo la proprietà come fattore discriminante della qualità dell'impresa, ma differenziando le imprese sane da quelle non sane. I loro interventi puntano alla definizione di una politica industriale di settore attraverso una razionalizzazione dei bacini di traffico e l'introduzione di meccanismi di finanziamento che non siano estemporanei, ossia legati alla spesa storica, ma che guardino al finanziamento del servizio come a quello di un servizio d'impresa, come tale dotato di un costo industriale. Noi ci siamo permessi di depositare, unitamente a questa relazione, che sto sinteticamente illustrando, ma che nello scritto è recitata in maniera completa, altri due documenti che ci sembrano importanti.

Uno, elaborato attraverso il contributo scientifico dell'Università «La Sapienza», riguarda la possibile definizione di un costo *standard* nell'erogazione dei servizi. Noi riteniamo, infatti, che la grande differenziazione che in questo settore esiste nel nostro Paese tra diverse aziende, pubbliche o private che siano, sia una delle cause dell'insufficienza dei fondi per tutte le imprese.

Mi spiego. Se ci sono imprese, come ci sono in questo Paese, che gestiscono trasporto pubblico locale con corrispettivi variabili da 1,40 a 4,50 euro, perché questo è il *range* di variabilità tra le imprese sparse nel Paese, è evidente che ci sono anche disparità di trattamento che danneggiano le imprese virtuose e avvantaggiano quelle che evidentemente non hanno fatto della politica di contenimento dei costi una propria *mission*, un proprio modo di operare. Questo è un problema che, secondo noi, va affrontato. Non ci aspettiamo che venga risolto, ma certamente l'introduzione del costo *standard* è un elemento sul quale ragionare per guardare alle imprese del futuro.

Un'altra questione importante da esaminare è l'analisi di tutta la spesa nel settore, una sorta di *spending review*. Non è stata fornita alcuna risposta in termini efficaci per i cittadini a quella che è da anni definita l'integrazione modale nel trasporto pubblico locale, ossia il famoso rapporto tra trasporti su ferro e trasporti su gomma.

Ci sono nel Paese molte aree nelle quali il trasporto su ferro è sicuramente fondamentale e insostituibile, per i volumi e per la concentrazione di traffico che vi si svolge, ma ci sono anche altre aree nelle quali tale valutazione è assolutamente non attendibile.

Eppure noi manteniamo sistemi di trasporto di entrambe le modalità, ferro e gomma, in tutte le aree del Paese.

Esiste poi il tema dei servizi sostituivi ferroviari. Pensate che molti servizi sostitutivi su gomma di tratte ferroviarie vengono svolti a costi molto più alti di quello del trasporto su gomma messo a gara dalle regioni.

Sono tutti elementi nei quali un'azione mirata di *spending review* potrebbe drenare risorse per attuare una politica di settore e fare in modo che le imprese, in primo luogo, tornino a fare investimenti e qualità e, in secondo luogo, riprendano in maniera costante e costruttiva un confronto con le organizzazioni sindacali per fare quello che fanno tutti i sistemi di imprese nel

mondo, non solo in Italia, ovvero, a mano a mano che i contratti scadono, discuterli, concluderli, firmarli e andare avanti in una logica di partenariato reale.

Questo attualmente non avviene perché la carenza di risorse non consente al sistema delle imprese di onorare gli impegni che dovrebbero essere da queste assunti nei confronti delle organizzazioni sindacali, nel normale confronto di concertazione e di conclusione di accordi all'interno delle aziende e nel sistema delle imprese.

Presidente, mi fermo per non annoiare la Commissione.

PRESIDENTE. Grazie per aver svolto una relazione essenziale su punti davvero molto concreti.

Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

IVAN CATALANO. Grazie, presidente. Vorrei porre una domanda di tipo economico. ASSTRA ci ha relazionato in merito al fatturato del comparto da lei rappresentato, stimandolo in 9 miliardi di euro circa. Volevo chiederle innanzitutto se può fornirci un dato sul fatturato per le imprese private che ANAV rappresenta.

Inoltre, volevo chiederle se nel finanziamento del cambio mezzi – in relazione ai 34.000 autobus di cui leggo nella relazione – i 5,6 miliardi di euro citati hanno una distribuzione proporzionale negli anni, oppure vedono un impegno di spesa maggiore nei primi anni per poi andare a scemare fino al settimo anno. Vorrei sapere, cioè, se si prevede un impegno di spesa lineare che parta in modo uguale, con 800 milioni per anno, oppure con 2 miliardi nel primo anno, 1,5 miliardi nel secondo e via elencando. In sostanza, mi interessa sapere che tipo di andamento lei crede sia necessario per l'investimento.

Grazie.

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Rispondo brevemente. Innanzitutto noi rappresentiamo nel TPL una quota pari al 25 per cento delle percorrenze e, quindi, del dato complessivo che si svolge, perché le imprese private sono assegnatarie, tramite gara o concessione, a seconda dei casi, di quote di mercato che sommano circa il 25 per cento del mercato complessivo.

Per quanto riguarda, invece, il discorso degli investimenti, le ipotesi possono essere diverse. Per cercare di riallineare la vetustà del materiale rotabile a quella europea e di recuperare il *gap* che abbiamo maturato in questi anni noi abbiamo calcolato in almeno 700 milioni all'anno gli investimenti da realizzare. È ovvio che questo tipo di investimento, una volta riallineata la vetustà, può abbassarsi leggermente e, quindi, rientrare in una logica di 3-400 milioni di investimenti all'anno.

Oggi, però, ci troviamo in una situazione molto particolare, perché, come ho spiegato nella relazione, il fatto di non aver più investito, dal 2006 in poi, risorse il materiale rotabile ha determinato un aumento incontrollato, peraltro inevitabile, della vetustà del materiale rotabile. La scelta è di politica industriale: se si vuole riallineare subito in maniera massiccia la vetustà del materiale rotabile a quella europea, occorre, come dicevo prima, programmare un investimento da 700 milioni fino a qualcosa in più. Se, invece, si vuole mantenere l'attuale vetustà senza aggravarla di più, siamo di fronte a un investimento di almeno 300 milioni all'anno. È una scelta politica, che interviene sulle imprese dall'alto, non essendoci un sistema di finanziamento onnicomprensivo.

Apro una parentesi: la proposta che noi abbiamo avanzato sul costo *standard* prevede di inserire il costo degli ammortamenti all'interno del costo *standard* stesso, ragion per cui, stabilito il costo *standard*, le imprese, una volta riconosciuto il costo di ammortamento nei costi

di esercizio e nei corrispettivi, possono programmare gli investimenti in base non a ciò che dispone la legge finanziaria di anno in anno – peraltro, negli ultimi anni non ha disposto nulla – ma alle questioni importanti che ci sono nelle imprese, ossia le esigenze di servizio, le rotture accidentali e le necessità di miglioramento del parco rotabile.

In ogni caso, per completare la risposta, siamo di fronte a circa 700 milioni all'anno di investimenti che potrebbero diminuire nel tempo nel momento in cui recuperassimo un'anzianità media di tipo europeo.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Ringrazio per la presentazione. Anche alla luce delle altre audizioni io credo che il presidente coglierà quello che siamo, a questo punto, in grado di offrire rispetto allo studio su cui avevamo un impegno da portare avanti e credo che, rispetto a questa ipotesi, il costo *standard* sia una risposta importante. Io vorrei che anche su questo la Commissione e il presidente si esprimessero, perché penso che anche il discorso del costo *standard* debba essere acquisito.

In che termini, però? Io paragono il discorso del trasporto pubblico locale a quello della sanità. Le situazioni pregresse hanno portato con i costi storici una differenziazione negativa, soprattutto sulle regioni più deboli, rendendole ancora più deboli. Rimettere in gioco la questione del costo *standard* può portare ad attuare un federalismo equo, ovviamente a patto che poi queste regioni tengano le gare.

Io difendo sempre il Mezzogiorno, ma, purtroppo, credo che le regioni più in ritardo anche su questo fronte – anzi, è una domanda che le rivolgo – siano proprio quelle meridionali. La seconda domanda è come l'associazione spinge affinché le regioni vadano in questa direzione e come noi possiamo dare una mano in questo senso, se direttamente, con iniziative, ma non mi pare questo il caso, oppure nella relazione con l'*Authority* dei trasporti. Passo all'ultima questione. A me sembra che il discorso degli investimenti rispetto alla vetustà possa essere un ragionamento immediato da fare come tampone, ma mi pare anche che in prospettiva tale discorso, se razionalizzato attraverso le gare e il costo *standard*, possa essere recuperato attraverso investimenti diretti degli operatori che vincono le gare alla luce di una serie di indicazioni.

Vorrei acquisire la vostra opinione al riguardo e una risposta a questa domanda.

VINCENZO GAROFALO. Innanzitutto ringrazio l'ANAV, che è presente in quest'audizione e ci fornisce elementi che avremo modo di approfondire anche leggendo i documenti depositati. Mi vorrei soffermare soprattutto su due considerazioni.

In primo luogo, ho sentito da lei sottolineare la differenza di tariffe che spesso si riscontra nel mercato, a fronte di servizi che non sono sempre equiparabili e di costi che sono in buona parte a carico della collettività e in piccola parte comunque recuperabili attraverso le tariffe. Questa differenza di tariffe porta ad avere una copertura del costo non sempre sufficiente, il che è, a mio giudizio, il problema che innesca sempre più il processo di decadenza dei servizi. Ciò avviene soprattutto, come ricordava la collega, nelle aree deboli del Paese, che di fatto hanno ritardato e ritardano questo processo di ammodernamento del servizio, inteso come affidamento. Il problema nasce proprio da questo punto.

Molte aziende hanno un carico di personale che probabilmente non le porta nella direzione rapida di fare una scelta. Gli enti locali hanno paura di mettere a gara il servizio, non rendendosi conto che più il tempo passa e peggio è, perché il servizio stesso diventa sempre meno appetibile. Non essendo esso appetibile, ovviamente porta sempre meno l'utente a essere non solo soddisfatto, ma anche cliente, per intenderci.

È ovvio che questo è un problema che dobbiamo cercare di saper affrontare. Utilizzeremo tutti gli strumenti, anche recenti, come l'istituzione dell'Autorità dei trasporti, per fare

pressione e leva, ma anche per evitare che si generi un problema di carattere sociale, che è quello che influenza questa scelta.

Io, però, volevo intanto chiedere a voi se avete svolto una valutazione rispetto a questo problema. Vorrei sapere se, per poter intervenire in queste aree, in queste zone, in questi luoghi dove c'è ancora resistenza a bandire le gare, avete fatto un'analisi che indica una possibile soluzione. Vorrei sapere se la questione potrebbe essere affrontata. La politica forse dovrà mettere in piedi un intervento in più per sostenere questo rapido passaggio, ma vorrei sapere se voi avete strumenti che consentano economicamente di dimostrare che il salto che si fa in pochi esercizi di attività consentirebbe anche di affrontare il tema del sovradimensionamento di queste aziende.

L'ultima questione riguarda la concorrenza. Non ho nessuna domanda da porre, ma mi ha fatto molto piacere sentir parlare della concorrenza modale che esiste spesso sulle stesse tratte. Su questo tema dobbiamo riflettere noi per evitare che il servizio possa diventare, come è spesso successo e come succede in altri settori del trasporto, un cannibalismo tra modalità diverse, che nuoce a entrambe. Occorre una politica chiara, che stabilisca in che modo deve essere premiata una scelta piuttosto che un'altra, una modalità piuttosto che un'altra.

PAOLO VITELLI. Grazie, presidente, per la relazione. Mi sembra di aver colto che il problema più delicato sta nel fatto che oggi vengono effettuate assegnazioni di servizi a prezzi molto differenziati. Lei parlava di 1,40 e di 4,5 euro. Vorrei chiedere una precisazione su che cosa sono questi 1,40 e 4,5 euro, se sono prezzi al chilometro o a che cos'altro si riferiscono. Se l'assegnazione avviene a valori tanto differenziati, vorrei capire se esistono le risorse per poter recuperare i maggiori costi delle assegnazioni concesse a prezzi troppo elevati e correggere parzialmente il problema. Se noi equilibriamo l'assegnazione agli effettivi costi industriali, che saranno definiti dal costo *standard*, abbiamo un recupero positivo o negativo? Se abbiamo un recupero positivo, qual è l'utilità che ne deriva per riequilibrare tutto il meccanismo delle assegnazioni e rendere il sistema più efficiente?

GIORGIO BRANDOLIN. Anch'io ringrazio per la relazione. Non l'avevo vista prima, ma la stavo leggendo mentre lei parlava e l'ho ascoltata con attenzione, come tutti. Quanto alla prima domanda e al radicamento della vostra associazione – lei ha parlato di un 25 per cento del *budget* del mercato – vorrei capire se c'è una differenziazione territoriale, con un radicamento in un territorio piuttosto che in un altro, oppure se ha un'omogeneità di presenza su tutto il territorio nazionale.

In secondo luogo, mi ha preoccupato molto – non lo conoscevo – il fatto che rispetto agli anni precedenti la vetustà degli autobus sia passata da 8 anni di media a 12. Ogni commento è superfluo.

Per esempio, nella mia regione a Statuto speciale, il Friuli Venezia Giulia, nei bandi stessi di gara il recupero della vetustà era posto tra gli elementi fondamentali. Tanto è vero che delle quattro aziende che si occupano di questo settore – non per fare propaganda – secondo gli ultimi dati che avevo, una aveva portato la vetustà a 4,5 anni. Mi riferisco all'APT di Gorizia. Questi 12 anni mi preoccupano, perché arriviamo poi alle tragedie che abbiamo vissuto due mesi fa. È inutile che ci nascondiamo: se non riusciamo a fare questo lavoro, è difficile intraprendere ogni altro ragionamento.

Quanto al discorso sui costi al chilometro, di cui parlava lei, noi abbiamo differenziato, ovviamente, tra trasporto urbano ed extraurbano. Ci precisi bene la differenziazione, portando il discorso solo su uno dei due. È chiaro che il costo al chilometro è differente per l'uno rispetto all'altro. Anche su questo punto volevo capire se si tratta di una media nazionale, di un riscontro che si ritrova in alcuni territori o in alcune regioni, oppure se è un dato localizzato puntualmente in qualche parte del nostro Paese.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, do la parola al Presidente Biscotti per la replica.

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Procedo con ordine. L'onorevole Bruno Bossio e l'onorevole Garofalo chiedevano l'atteggiamento della nostra associazione al problema delle gare.

Posso dire che, quando, nel 1997, fu introdotta la cosiddetta riforma Burlando, nella segreteria di Burlando c'era il professor Panettoni, attuale presidente di ASSTRA, persona peraltro stimabilissima e con la quale ho ottimi rapporti personali. L'ANAV appoggiò il progetto di riforma, che era rivoluzionario, perché si passava dal sistema delle concessioni, con tutti i vantaggi e gli svantaggi, o comunque con tutte le brutture che ci possono essere in un sistema di concessioni, a un sistema che assegnava i servizi attraverso gare.

Sul piano aziendale non le so fornire risposte, perché la Puglia è stata antesignana nella realizzazione delle gare. Io opero in Puglia. Dal 2004 operiamo in regime di gara, tant'è vero che siamo alle soglie di un rinnovo della gara regionale e provinciale.

Come ANAV abbiamo sempre appoggiato, in tutte le realtà in cui ciò è stato possibile, un sistema di gare, perché credevamo, e crediamo, che il sistema delle gare sia quello migliore per attivare *performance* e arrivare a un sistema di qualità.

Le storture che ho elencato in apertura sono, però, elementi che agiscono contro il sistema delle gare. Porto un esempio concreto, al di fuori del Friuli Venezia Giulia, che è una regione virtuosa tra quelle italiane.

GIORGIO BRANDOLIN. (*fuori microfono*). Non intendevo sottolinearlo...

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Glielo dico io, onorevole, perché ho sotto mano la situazione di tutte le regioni italiane. Se non ci sono risorse, il discorso non regge.

Porto un esempio concreto: nelle Marche ci sono imprese pubbliche e private – non faccio un discorso di parte, parlo delle pubbliche e delle private – alle quali viene proposto in questi giorni di svolgere gare per il trasporto pubblico locale nelle Marche a un corrispettivo di 1,40 euro, che è di 3-4 centesimi inferiore a quello che percepivano fino a quest'anno. Io sono un operatore privato con una produttività elevata e vi dico che con 1,40 euro nella regione Marche, che ha una velocità commerciale bassa – voi sapete che nelle Marche c'è una fermata ogni tre chilometri, a differenza delle Puglie, dove magari ogni fermata è a trenta chilometri dall'altra – non si possono fare le gare.

Il discorso delle gare sul piano concettuale ci ha visti sempre favorevoli, perché noi siamo per la politica industriale, per la concorrenza per il mercato e per il fatto di fare gli imprenditori e di misurarci anche con *competitor* che non siamo noi stessi, ma, se il sistema finanziario non consente di attivare gare degne di questo nome, è chiaro che siamo in un momento di *impasse*.

Ho citato volutamente le Marche perché vi sono imprese pubbliche molto virtuose e anche private – non sto parlando delle mie – che attualmente vengono messe in condizione di gestire il trasporto, anche se poi scopriamo, però, che il trasferimento del Fondo trasporti alla regione Marche è di 68 euro per abitante, contro una media nazionale che si aggira sui 90-95 euro. Come vedete, il sistema delle gare è concettualmente condivisibile, noi lo condividiamo e l'abbiamo appoggiato in tutta la sua evoluzione, ma di fatto si è scontrato col problema della dotazione finanziaria.

Per quanto riguarda la questione delle tariffe, lei parlava di tariffe differenziate. Probabilmente diciamo cose diverse. La tariffa, come lei giustamente saprà, è la remunerazione, ossia il biglietto che il cittadino paga. Le tariffe sono definite a livello regionale

e sono uniformi per tutto il territorio regionale. La regione le stabilisce di anno in anno o periodicamente, quando ritiene.

Dove ci sono i contratti di servizio e, quindi, si sono svolte le gare, nei contratti di servizio normalmente è previsto che la tariffa debba aumentare di anno in anno in base all'evoluzione dei costi del Paese. Accade, però, in alcune regioni che le tariffe non vengano aumentate per tre anni, per motivi politici, elettorali, e che poi di colpo arrivi un aumento del 7 per cento, per cui il cittadino rimane sconcertato. In effetti, la dinamica delle tariffe dovrebbe seguire il costo della vita.

Non ci sono tariffe differenziate, se non tra regione e regione, poiché le scelte politiche delle regioni possono essere differenziate. In Puglia il costo è di 0,69 centesimi per chilometro, in un'altra regione può essere di 0,65, ma, una volta stabilita la tariffa, essa è uguale per tutto il trasporto pubblico locale su gomma che si svolge in una data regione.

È chiaro, però, che la tariffa, nell'attuale situazione di produzione del servizio, copre in media il 25-30 per cento dei costi. In Puglia le imprese pubbliche e private del trasporto si attestano sul 35 per cento, in Lombardia ci sono percentuali sicuramente superiori di copertura dei costi, mentre in Basilicata, in Calabria o anche in Sicilia ci sono situazioni piuttosto drammatiche.

Che cosa comporta questo? Comporta che, in effetti, la remunerazione delle imprese, che è fatta di due voci, corrispettivi, da gara o da concessione, comunque pubblici, e tariffe che pagano i cittadini, sia di queste dimensioni e che, quindi, il contributo pubblico rappresenti oggi una variabile tra il 60 e l'80 per cento del costo complessivo del servizio. In alcune aree del Paese la tariffa, per motivi politici o anche di popolazione – pensiamo alla Basilicata, laddove la popolazione è molto rarefatta – non riesce a coprire i costi di produzione.

Per quanto riguarda gli esuberi di personale, di cui parlava l'onorevole Garofalo, ma anche l'onorevole Vitelli sollevava questo argomento, noi ci rendiamo conto che l'adozione del costo *standard* porterà alcuni cambiamenti, ma non si può pensare che nel nostro Paese ci siano dipendenti autoferrotranvieri che fanno 40.000 chilometri all'anno e altri che ne fanno 25.000. Non è possibile. Nelle nostre aziende, pubbliche e private – non faccio distinzione tra pubblico e privato, anche se certamente il privato, per caratteristica, ha una produttività maggiore, il che è indubbiamente vero – non è pensabile che, al netto delle situazioni oggettive, ci sia una tale disparità.

Per «situazioni oggettive» mi riferisco alla velocità commerciale. Entrare a Roma è certamente molto più faticoso che entrare a Gorizia. Al netto delle situazioni oggettive, però, la produttività del personale è molto differenziata e, quindi, nel nostro Paese ci sono autoferrotranvieri che lavorano molto e altri che lavorano meno. Questo dipende dal fatto che in molte aziende si è fatta politica occupazionale in modo del tutto indipendente dalla costruzione di un discorso industriale di conduzione del servizio.

Vado avanti con le risposte. L'onorevole Brandolin ci parlava della regione Friuli Venezia-Giulia. È vero, questa regione è tra le poche che hanno condotto una politica oculata, di prospettiva, del trasporto, introducendo meccanismi virtuosi. Quando ha fatto le gare, ha previsto meccanismi che potessero premiare non le aziende, ma il servizio ai cittadini. Quando noi parliamo di rinnovo del materiale rotabile, ci preoccupiamo delle aziende perché sono in gioco due fattori: i costi di produzione aumentano se l'autobus è vecchio e il nostro dipendente, guidando un autobus vecchio, ha condizioni differenti da quello che guida un autobus nuovo, il che è lapalissiano.

Ciò di cui non si preoccupa quasi nessuno è che queste ricadute non gravano solo sulle aziende, ma anche sui cittadini. È del tutto evidente che viaggiare al caldo, con un autobus la cui aria condizionata è del 1992, non è stata revisionata e, quindi, funziona male, non

consente di aumentare le tariffe e pretendere di più perché i costi sono aumentati. Il cittadino lo rifiuta.

Noi ci dobbiamo preoccupare della qualità del servizio per i cittadini. Quando parliamo di costo standard comprensivo degli ammortamenti, poniamo un tema di politica industriale che ha poi applicazioni molto pratiche, ma molto importanti per la gestione del servizio.

Gli esempi sono concreti. Poniamo che aumenti il traffico su una tratta perché sono aumentati gli studenti. Io ho il classico autobus da 12 metri che porta 53 persone, ma dal mese prossimo ce ne saranno 67. Illustro un esempio proprio pratico. Se non ho i soldi per rinnovare il parco e prendere un secondo autobus, oppure uno più capiente, 53 studenti viaggeranno seduti e 13 in piedi. I 13 in piedi pagano lo stesso biglietto dei 53 seduti, ma usufruiscono di un servizio peggiore. In questa maniera noi forniamo ai cittadini delle non risposte, che si traducono in inefficienza.

Avendo, invece, la possibilità aziendale di avere all'interno del costo *standard* il costo di ammortamento, l'azienda decide. Se un autobus va male perché consuma troppo o perché abbiamo sbagliato a comprarlo, in quanto il motore non era come ci aspettavamo, io non lo sostituisco dopo 15 anni, ma dopo 4-5 anni, perché è un autobus che mi produce danni. Nell'attuale situazione, se ho sbagliato l'investimento, me lo tengo per 15 anni, con tutte le conseguenze che ci sono, sull'impresa e sui cittadini.

Per quanto riguarda le differenziazioni, è ovvio che, quando parliamo di costo *standard*, occorre distinguere tra urbano ed extraurbano. Ho citato prima una discriminante oggettiva. Lo studio dell'Università «La Sapienza» che vi abbiamo depositato propone addirittura un modello che supera la distinzione tra urbano ed extraurbano – quando lo leggerete, lo vedrete – e che mette in campo la variabile della velocità commerciale.

Quando noi prendiamo come variabile la velocità commerciale, abbiamo già fatto la differenziazione. Se ho una velocità commerciale di 13 chilometri l'ora, come avviene, per esempio, dentro Roma, è ovvio che devo avere anche un corrispettivo maggiore, perché la produttività del personale si abbassa. Se, invece, ho una velocità commerciale alta, posso avere un corrispettivo minore.

Per la verità, quello studio pone anche alcuni correttivi sulla grandezza delle aziende. Un altro tema che nel nostro Paese viene sempre recitato è quello per cui si possono realizzare economie di scala, obiettivo che però non si è realizzato. Se facciamo una disamina dei costi delle imprese, vediamo che al crescere delle imprese crescono anche i costi di produzione. Sembra incredibile, ma così è, tant'è vero che insieme ad ASSTRA noi abbiamo contrastato anche un'altra impostazione che non ci sembrava aderente alla vera realtà del trasporto, che è quella della crescita del bacino di traffico minimo.

Per alcuni anni si è parlato in tutti i contesti di bacino unico regionale, come se quella potesse essere la risposta alla riduzione dei costi. Non è così. Il bacino è fatto per centri di attrazione di traffico. Può essere provinciale, *sub*-provinciale o *sub*-regionale. Non è per definizione regionale.

I bacini di traffico sono gli interessi dei cittadini verso gli spostamenti. Se tutti vengono a Roma da tutta la regione, avremo un traffico regionale. Ciò vale se si viene a Roma da Latina, da Frosinone, da Viterbo e via elencando.

Portando un altro esempio – cito Foggia perché sono in provincia di Foggia – in provincia di Foggia l'85 per cento degli spostamenti è interno alla provincia e il 12-13 per cento è di carattere interprovinciale. Non c'è un bacino regionale in Puglia. Ci può essere a Roma, ma non c'è in Puglia. La definizione a tavolino dei bacini regionali è una definizione che insieme ad

ASSTRA noi abbiamo ritenuto non aderente alla realtà del trasporto, perché non corrispondente alle risposte che i cittadini si attendono in termini di qualità.

Per quanto riguarda le sovrapposizioni di modalità diverse di trasporto, anche questo è un argomento sul quale riflettere. Noi non vogliamo fare guerre di religione contro nessuno. Io ho affermato che in molti casi il sistema ferroviario è insostituibile, meno costoso e fondamentale, ma parliamo di tratte su cui si trasportano da 400 viaggiatori in su per ciascuna, ossia per senso di marcia. Laddove si trasportano 30-40 viaggiatori, è uno spreco.

Laddove ci sono tratte ferroviarie che costano 28 euro a chilometro per trasportare 40-50 viaggiatori per tratta, io ritengo che una riflessione vada fatta. Non è possibile tenere in piedi un sistema di trasporti, che entra tutto nel meccanismo del finanziamento, ragion per cui l'appesantimento colpisce tutto il sistema, che non può avere quindi un'efficienza piena nella realizzazione del trasporto.

Presidente, ho dimenticato qualcosa ?

GIORGIO BRANDOLIN. *(fuori microfono)*. Sì, la risposta alla domanda sul vostro insediamento territoriale.

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Chiedo scusa, ma le risposte erano tante. Dal punto di vista territoriale la situazione è più o meno omogenea. Noi siamo presenti un po' in tutte le regioni italiane, anche se con un *mix* diverso. Ci sono regioni e province in cui la presenza privata è più importante. Nel sud delle Marche, per esempio, i privati rappresentano il 15 per cento, al nord il 50.

PRESIDENTE. Al nord delle Marche ?

NICOLA BISCOTTI, *Presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV)*. Sì, al nord delle Marche. Lei, presidente, conosce bene la zona.

Per esempio, in Puglia la situazione è più o meno al 50 per cento tra pubblico e privato, mentre nel Lazio il pubblico rappresenta molto di più, perché c'è una presenza molto massiccia. Diciamo che la presenza del privato non è troppo variegata, né localizzata.

PRESIDENTE. Grazie. È stata un'audizione molto utile. Noi ne avremo ancora per tutto il mese di settembre e per una parte di ottobre e poi avremo completato questo lavoro. Vedremo, nel quadro generale, come affrontare anche sul piano legislativo alcuni nodi che ormai non possono essere più elusi.

Ringrazio nuovamente i rappresentanti dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV) per il loro intervento e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta *(vedi allegati)*, e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.55. ALLEGATO