

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 DICEMBRE 2005

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **GIORGIO BORNACIN**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Bornacin Giorgio, <i>Presidente</i>	3	Ciani Fabio, <i>Assessore ai trasporti della regione Lazio</i>	4, 8, 9
INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO, SULLA QUALITÀ DEL SERVIZIO FORNITO AGLI UTENTI E SUL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE IN ATTO RELATIVAMENTE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		Gargiulo Paolo, <i>Direttore del settore trasporti della regione Campania</i>	6
Audizione di rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome:		Marcolini Pietro, <i>Assessore ai trasporti della regione Marche</i>	3, 9
Bornacin Giorgio, <i>Presidente</i>	3, 6, 8, 9, 10	Raffaldini Franco (DS-U)	6
		ALLEGATO: Documentazione fornita dai rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome	11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro: UDC; Lega Nord Federazione Padana: LNFP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-La Rosa nel Pugno: Misto-RosanelPugno; Misto-Verdi-l'Unione: Misto-VU; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-Popolari-UDEUR: Misto-Pop-UDEUR; Misto-Ecologisti democratici: Misto-ED.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
GIORGIO BORNACIN

La seduta comincia alle 14,10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto ferroviario, sulla qualità del servizio fornito agli utenti e sul processo di liberalizzazione in atto relativamente ai servizi di trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome.

Ricordo brevemente che l'indagine, deliberata dalla IX Commissione il 10 ottobre 2005, è volta ad approfondire, tenendo conto del nuovo contesto normativo e organizzativo del settore ferroviario e del trasporto pubblico locale, le diverse questioni connesse allo stato del processo di liberalizzazione in atto, sia dal punto di vista delle effettive condizioni di accesso al mercato per la fornitura dei servizi, sia sotto il profilo dei risvolti per gli utenti del nuovo assetto del settore, nella direzione di obiettivi crescenti di sicurezza, qualità ed efficienza.

Sono presenti il dottor Pietro Marcolini, assessore ai trasporti della regione Marche, il dottor Fabio Ciani, assessore ai trasporti della regione Lazio, il dottor Paolo Gargiulo, direttore del settore trasporti della regione Campania, e il dottor Paolo Alessandrini, responsabile dei rapporti con il Parlamento della segreteria della Conferenza delle regioni e delle province autonome.

Do quindi la parola ai nostri ospiti, porgendo loro il benvenuto a nome della Commissione.

PIETRO MARCOLINI, *Assessore ai trasporti della regione Marche*. Innanzitutto ringrazio la Commissione trasporti per l'opportunità che ci viene offerta.

Il coordinamento delle regioni ha elaborato un documento al quale farò riferimento, in quanto riporta le nostre preoccupazioni e la nostra valutazione condivisa. Vorrei cogliere, inoltre, l'occasione per segnalare le situazioni particolari che riguardano in maniera specifica la nostra regione, dato che l'indagine ha una valenza ricognitiva sulle condizioni di esercizio del servizio. Da questo punto di vista, rilevo subito che la qualità del servizio fornito agli utenti del trasporto ferroviario nelle Marche non è assolutamente soddisfacente.

Avuto riguardo ai parametri definiti e sulla base dei dati informatici trasmessi da Trenitalia, con i sistemi « Mercurio » e « Riace », circa la puntualità, l'affidabilità, l'affollamento, l'informazione, la pulizia (più in generale, il *comfort*), il monitoraggio ha rilevato — tra l'altro, trovando concorde anche il gestore — numerose discordanze rispetto alle condizioni di esercizio previste. Di conseguenza, sono state applicate sanzioni per importi che sono cresciuti progressivamente negli anni:

da poco meno di 200 mila euro nel 2002, a poco meno di 300 mila euro nel 2003, a 350 mila euro nel 2004, fino a 500 mila euro prevedibili nel 2005.

Questi risultati sono assolutamente contrastanti con quanto dichiarato da Trenitalia nell'ambito della valutazione della qualità percepita, nella quale risulterebbe che la nostra regione si colloca al terzo posto, dopo le province di Trento e Bolzano. Questa mattina i giornali locali riportavano l'ennesima dichiarazione esasperata e disperata sia dei pendolari che utilizzano la rete regionale, sia del personale ferroviario che ha subito, nel caso del personale di servizio, una riduzione del 30 per cento in sei anni. Ormai, sul versante della sicurezza e della fornitura di servizi puntuali, a mio avviso, la situazione della regione Marche è piuttosto critica. Non dico che dovremmo scendere all'ultimo posto, dal momento che sento i colleghi parlare con altrettanta drammaticità delle condizioni regionali.

Vorrei aggiungere un dato che è opportuno che la Commissione conosca. La regione Marche è stata tra le regioni che, in occasione dei problemi rilevati nella gestione del servizio in Lombardia, ha conferito le poche macchine moderne di cui era in possesso per un periodo che non avrebbe dovuto superare i 12 mesi. Ebbene, le due o tre macchine moderne che sono state prestate per lo svolgimento del servizio in Lombardia non sono più tornate indietro. Devo inoltre far presente — lo dico senza particolare calore, ma con disperazione — che l'obsolescenza delle macchine è molto marcata e che l'età media del materiale rotabile in uso nella regione è di 35 anni. Abbiamo ancora 6 macchine che hanno 60 anni di vita. Questo comporta un ricorso alla manutenzione che oramai è programmabile in maniera scientifica, ma anche una devastante diminuzione della qualità del servizio.

Questo dato si pone in controtendenza con la circostanza secondo la quale nella regione Marche fortunatamente il trasporto pubblico su ferrovia, dal 1998 al 2004, è aumentato del 62 per cento. È

davvero vergognoso, quindi, che a fronte di un cambiamento di comportamento, di stile di vita e di consumi — per necessità e per virtù — si registri un peggioramento complessivo delle condizioni di gestione del servizio e, addirittura, un ulteriore indebolimento del materiale rotabile.

Abbiamo avuto una serie di incontri in sede romana, in particolare con la direzione intercompartmentale, che ha negato alla regione Marche un punto di riferimento diretto, ovvero la costituzione di un raggruppamento volto ad ottimizzare la gestione che riguarda altre due regioni. Per il momento, abbiamo ricevuto solo promesse, ma nessuna risposta concreta.

Per quello che riguarda un tema particolarmente caro alla Commissione, quello del processo di liberalizzazione in atto, sottolineo che nella regione stiamo sperando il tentativo di affidare i servizi ferroviari attraverso una procedura ad evidenza pubblica, separando i lotti (l'elettrico dal diesel) e cercando di verificare se, a condizioni economiche invariate, sia possibile ottenere servizi migliori, almeno per le tratte regionali. Abbiamo ricevuto diverse risposte positive dai gestori nazionali ed internazionali. Non vi nego che i problemi, sotto il profilo lavoristico, tecnico e manutentivo, non sono assolutamente banali. Tuttavia è nostra intenzione andare fino in fondo, per verificare se sia possibile inserire qualche elemento di moderata tensione di mercato nell'organizzazione di fatto monopolistica e senza temperamento di cui ci sentiamo prigionieri.

Per quello che riguarda il decreto-legge in materia di proroga dei termini, la regione sta predisponendo gli atti per l'indizione della gara per l'affidamento dei servizi ferroviari. In questo senso, vorrei aggiungere la mia voce a quella dei colleghi sull'auspicabile differimento del termine previsto per il 31 dicembre alla primavera o, ancora meglio, al 30 giugno. Sarebbe infatti opportuno prevedere tempi più lunghi.

FABIO CIANI, *Assessore ai trasporti della regione Lazio*. In termini più generali, l'audizione di oggi è volta a fare il punto

sul problema della sicurezza ferroviaria, con particolare riferimento alle linee regionali di proprietà delle regioni o ad esse direttamente affidate.

In sede di Conferenza Stato-regioni avevamo già chiesto che la legge finanziaria di quest'anno prevedesse la possibilità di uno stanziamento di risorse per consentire alla regione di intervenire in questa direzione, sia per l'eliminazione dei passaggi a livello, sia per interventi sui sistemi di sicurezza delle ferrovie in concessione.

Da quanto abbiamo acquisito, sembra che queste risorse non siano state individuate e che nell'attuale legge finanziaria non siano previsti investimenti in questo ambito. Questo ci preoccupa, perché il degrado delle ferrovie in concessione (poi parlerò anche di quelle di Trenitalia e di RFI), dal punto di vista della sicurezza è forse più preoccupante del degrado che caratterizza il servizio che oggi Trenitalia offre all'interno delle regioni. Naturalmente quando si parla di sicurezza si parla anche di ipotesi che non vogliamo neanche considerare, ma che possono arrecare guai seri all'interno del sistema ferroviario regionale.

Inoltre, per quanto riguarda la regione Lazio — e anche la regione Campania, mi permetto di dirlo — esiste un problema particolare, che concerne l'entrata in funzione dell'Alta velocità. Questa linea libererà una parte delle tracce dell'attuale linea ferroviaria, che dovrà essere riadattata ai sistemi di un trasporto pubblico locale. Mentre oggi su queste linee (soprattutto su quella di Formia) passano treni che hanno una velocità di 250-280 chilometri orari, tra quattro o cinque mesi vi viaggeranno treni con una velocità media di 120-130 chilometri orari. Pertanto, sarà necessario risistemare complessivamente i sistemi di sicurezza e di distanziamento dell'intera tratta. Per effettuare tali operazioni, occorreranno fondi cospicui, che né le regioni né RFI hanno ricevuto da questa finanziaria.

Auspichiamo, quindi, che il Governo intervenga e, attraverso un apposito provvedimento, destini alcuni fondi alla riorganizzazione, da un punto di vista della

sicurezza, delle ferrovie locali — quelle precedentemente in concessione — e all'adattamento dei sistemi ferroviari, soprattutto in vista dell'entrata in funzione dell'Alta velocità.

Vorrei aggiungere una considerazione che riguarda sia RFI che Trenitalia. Per quanto riguarda RFI, la situazione, a mio avviso, deve essere chiarita dal punto di vista normativo. Il nuovo Titolo V della Costituzione prevede che le ferrovie siano, in maniera esclusiva, titolari del trasporto pubblico locale. Per quanto riguarda la rete ferroviaria di esclusivo interesse regionale, le regioni non hanno alcuna potestà di intervento, perché queste linee sono gestite da RFI, che decide il tipo e le priorità degli investimenti, che non sempre coincidono con le linee di priorità che le regioni vorrebbero darsi.

È chiaro, quindi, che in materia ferroviaria le regioni non hanno una potestà esclusiva sul trasporto pubblico locale. Se una ferrovia, che non ha connessioni con le linee nazionali e interessa esclusivamente un collegamento regionale, non è in capo alla regione (dal punto di vista della sua gestione o della possibilità di potenziamento e di intervento sulla sede ferroviaria o sulle stazioni), ma ad un ente nazionale, che fa riferimento solo ad una programmazione di carattere nazionale, è chiaro che viene meno la potestà esclusiva delle regioni.

Nel documento che abbiamo consegnato al presidente, che è il risultato di un incontro tra le varie regioni italiane, chiediamo quantomeno di essere partecipi della programmazione, che invece viene definita completamente a livello nazionale, e che vengano istituiti dei tavoli, anche regionali, per individuare le linee di sviluppo anche in collaborazione con RFI.

Per quanto riguarda Trenitalia, è chiaro che il problema dell'attuale gestione dei servizi ferroviari regionali è un tema di grande attualità. Purtroppo, anche in questo caso assistiamo ad un continuo degrado dei servizi, che deriva in primo luogo dalla mancanza o comunque dalla obsolescenza del materiale rotabile. Abbiamo treni che hanno quarant'anni di

età, privi di aria condizionata, di riscaldamento, nonché di segnali acustici di avvertimento. In sostanza, si tratta di treni che in un paese avanzato non dovrebbero più essere in servizio.

Nel Lazio, la provincia di Roma e la regione hanno fortunatamente investito una quantità enorme di denaro - la provincia di Roma ha speso 52 milioni di euro, una somma molto cospicua per una provincia - per l'acquisto di treni. Specifico che in questo settore, normalmente, la provincia non ha alcuna potestà; tuttavia, considerata la situazione che si era determinata, si è fatta carico di tale spesa. Per il momento, sono entrati in servizio solo due nuovi treni, ma il prossimo anno entreranno in servizio tutti gli altri.

Analogamente ha operato la regione, anche in questo caso con uno sforzo economico notevolissimo, peraltro in un settore nel quale non ha obbligo di intervento. Per quanto ci riguarda, è evidente che stiamo puntando sulla ferrovia, e credo che questa sia una prospettiva condivisa dal Governo, come è emerso in diversi incontri. Oggi l'inserimento in una grande città o in un'area metropolitana non può che essere ferroviario, con nodi di interscambio e collegamenti attraverso gomma, e via dicendo.

Tuttavia, se in questo settore non si attua un intervento economico serio, tale processo non può avanzare, né completarsi. Questo determina grandi difficoltà di accesso alle città sia dal punto di vista della mobilità sia dal punto di vista ambientale. Se costringiamo, infatti, i cittadini dell'*hinterland* a recarsi a Roma - cito Roma, ma questo discorso potrebbe riferirsi anche a Milano, Torino, Napoli o qualunque città medio-grande - con la propria auto, è chiaro che questo comporta anche un impatto ambientale assolutamente negativo.

In definitiva, l'impegno che chiediamo, in questo scorcio finale di legislatura, è quello di porre ancora attenzione a questo problema. Non so se i tempi saranno adeguati - mi auguro di sì -, ma se il Governo, una volta approvata la legge finanziaria, adottasse un provvedimento

che, soprattutto sul tema della sicurezza, garantisse alle regioni un sostegno economico tale da consentire, dal prossimo anno, di intervenire in questo settore, penso che ciò potrebbe costituire un inizio per garantire maggiore certezza ai nostri cittadini.

PAOLO GARGIULO, *Direttore del settore trasporti della regione Campania*. Preciso solo che, per quanto concerne il coordinamento tecnico interregionale in materia di infrastrutture e trasporti, al fine di seguire la traccia che è stata indicata nel programma dell'indagine conoscitiva abbiamo formulato considerazioni di carattere generale, anche in materia di liberalizzazione e di qualità del servizio, per le quali rinvio al documento che è stato consegnato alla presidenza.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e do la parola ai colleghi che intendano intervenire.

FRANCO RAFFALDINI. Innanzitutto ringrazio gli intervenuti. Il quadro che è stato delineato dall'assessore Marcolini e dall'assessore Ciani è quello che ormai ogni giorno abbiamo davanti, in più parti d'Italia e nell'insieme del nostro paese. Questa indagine, seppur con termini temporali ristretti, è tesa ad approfondire un tema che è centrale.

Ieri abbiamo assistito alla presa di posizione abbastanza disperata da parte degli assessori della Liguria e del Piemonte, i quali hanno affermato di voler « restituire » la loro delega al Governo. Naturalmente essi sono stati nominati dalla regione, ma era un modo per dire al Governo che non sanno più cosa fare.

Inoltre, pochi giorni fa - il giorno successivo allo sciopero - sono stati soppressi 500 treni, in particolare quelli del trasporto regionale. È inutile sottolineare la difficoltà di programmazione che ne è derivata, dovuta al fatto che qualcuno pensava di poter gestire operazioni del genere via computer, ma si è trovato - in particolare nel Piemonte, ma anche in altre regioni - a dover constatare che

questa programmazione comportava che i treni fossero in un luogo e i ferrovieri a Torino. Da una parte, dunque, si aspettava il treno, dall'altra il ferroviere!

Dobbiamo constatare, dunque, la difficoltà da parte di Trenitalia nell'organizzazione di interventi che richiederebbero, invece, una programmazione accurata.

Occorre dire che abbiamo la possibilità nel giro di pochi anni - 36 mesi - di cambiare radicalmente il volto dell'Italia. Pensiamo che, entro il 2008 o il 2009, entrerà in funzione la Torino-Napoli: questo raddoppierebbe le tracce per quella linea e contemporaneamente - come ricordava l'assessore Ciani - libererebbe molte tracce ferroviarie nelle aree metropolitane regionali, le quali, a loro volta, potrebbero raddoppiare la loro capacità.

Di fronte a questo quadro, che è abbastanza vicino, avremmo bisogno di materiale rotabile e contemporaneamente di interventi sulla rete, dal punto di vista della sicurezza e dell'ammodernamento.

Rimangono, altresì, i problemi dell'accesso ai nodi. Finora ci siamo occupati di questioni semplici, che riguardano la rete, ma la problematica dell'accesso alle città di Napoli, Roma, Milano e Torino è piuttosto complessa.

Ci troviamo di fronte a diverse proposte, che abbiamo presentato anche come democratici di sinistra. Ad esempio, considerato che la provincia di Roma ed alcune regioni hanno cominciato ad investire risorse proprie, proponiamo di avviare qualche iniziativa comune: lo Stato, le regioni, gli enti locali più importanti ed altri soggetti potrebbero lanciare un grande prestito internazionale, finalizzato al reperimento di dotazione di materiale rotabile, treni, sicurezza e tecnologia.

Su un piano più concreto, noi registriamo il dato del disegno di legge finanziaria. Sulla partita investimenti (tabella D), in conto capitale mancano 2,9 miliardi di euro, come autorizzazione di spesa mancano 3 miliardi di euro. Inoltre, è stata operata una rimodulazione al ribasso di 1,2 miliardi di euro per ogni anno (per tre anni il totale è di 3,6 miliardi di euro).

È evidente, dunque, quanto sia duro il colpo che viene assestato alle Ferrovie.

Le Ferrovie per la rete ordinaria - non parlo dell'Alta velocità - hanno lavoro fino a giugno, dopodiché bloccheranno i cantieri e i pagamenti, come ha fatto l'ANAS.

La parte di finanziamenti destinata all'Alta velocità rimane ancora sproporzionata al ribasso rispetto al fabbisogno. Sono stati ipotizzati 2 miliardi di euro, senza considerare che solo per completare la linea fino a Napoli ne mancano 10 e che per pagare i lavori già terminati (parliamo di tiraggio) solo per il 2006 le Ferrovie dovrebbero sborsare altri 3,6 miliardi di euro. Questa è la realtà: esiste una sfasatura tra i bisogni e l'effettiva scelta che è stata compiuta.

Finora abbiamo parlato delle grandi cifre. Tuttavia, quella che sembrava un'iniziativa di poco conto si rivelerà una bomba: mi riferisco al fatto che in conto esercizio sono stati tagliati 569,9 milioni di euro, circa mille miliardi di lire. L'esercizio vuol dire la manutenzione, la sicurezza, il trasporto regionale, oltre al contributo per il trasporto merci, per il 2006.

Il quadro è molto serio e noi siamo preoccupati in questo senso. Non so se, approvata questa finanziaria, il Governo avrà la possibilità o la capacità di intervenire, considerato che avrebbe potuto farlo adesso.

È stata disposta una proroga dei termini rispetto al trasporto pubblico locale, che potrebbe riferirsi a tutto il comparto, non solo alla parte relativa al trasporto su gomma, fino al 31 dicembre 2006. Una proroga, normalmente, serve per consentire l'attuazione di alcune iniziative.

Abbiamo diversi documenti che riguardano il trasporto pubblico locale in generale; da tutti si evince che la prima riforma da attuare è quella di concedere finanziamenti. Successivamente si potrà prestare attenzione anche alle regole, ma senza risorse non si va avanti. Il DPEF di quest'anno registra, a giugno 2005, un deficit pari a 3 miliardi di euro nel comparto. In definitiva, senza risorse non si può fare granché.

Mi ha interessato il discorso relativo alle competenze che sono attribuite alle regioni. Mi sembra di aver capito, infatti, che neanche il contratto di servizio prevede che queste possano intervenire sugli investimenti e sulla rete. Se così stanno le cose, credo che questo sia un tema da affrontare, valutando le forme in cui le regioni, che sono titolari di alcune competenze, possano partecipare anche con RFI ai piani di investimento, di sicurezza e via dicendo.

PRESIDENTE. Vorrei porre una domanda specifica, considerata la presenza di due assessori regionali ai trasporti.

Il collega Raffaldini ha richiamato l'iniziativa dell'assessore ai trasporti della regione Liguria. Sono un deputato ligure e ieri sono intervenuto a proposito di alcuni treni del trasporto regionale che sono stati soppressi senza un evidente motivo. Mi sono rivolto immediatamente a Trenitalia, il cui amministratore delegato ha dichiarato: « Chi ha tagliato questi treni è un cretino ». Il treno oggi è stato ripristinato, ma continua a non essere chiaro chi abbia deciso di sopprimere un treno che trasportava studenti e pendolari da Ventimiglia ad Imperia. Questo è un dato di fatto, che dimostra che spesso accadono eventi la cui ragione è difficile intendere.

Ho l'impressione che il trasporto regionale — cito il caso della mia regione — sia penalizzato perché esistono troppi treni fra Genova Voltri e Genova Nervi, ossia per la città capoluogo, che di fatto non risolvono i problemi dei pendolari ma quelli dell'azienda pubblica di trasporto.

Anche nelle vostre regioni accade qualcosa di analogo, ovvero che l'azienda pubblica di trasporto scarichi alcuni suoi problemi di funzionalità sul trasporto regionale ferroviario ?

FABIO CIANI, *Assessore ai trasporti della regione Lazio*. In generale non accade. Ogni regione presenta una sua particolarità...

PRESIDENTE. È una circostanza che ho verificato con l'Associazione consumatori...

FABIO CIANI, *Assessore ai trasporti della regione Lazio*. Capisco, ma esistono varie realtà. Il Lazio, ad esempio, è una realtà particolare, una realtà « romanocentrica », nel senso che tutto il trasporto regionale, sostanzialmente, confluisce verso Roma. Se parlassimo della Lombardia avremmo una situazione completamente diversa, in quanto nella regione esistono cinque poli di attrazione. Anche in Liguria, probabilmente, ne esistono più di uno.

È chiaro che Trenitalia versa in una condizione oggettivamente disastrosa. La mia sensazione, confermata dai colloqui con i responsabili, è che Trenitalia si stia rendendo conto che il trasporto pubblico locale non è un peso, ma una grande risorsa, e che il ritorno dell'Alta velocità — che certamente può rappresentare un fatto di immagine per il paese, non lo discuto — dal punto di vista del tornaconto economico sia fallimentare. Nessun privato avrebbe mai realizzato, considerato il rapporto costi-benefici, le opere dell'Alta velocità. A meno che non si utilizzi il ritorno, che deriverà dall'Alta velocità, proprio per il trasporto pubblico locale.

Come abbiamo anticipato, l'Alta velocità libera le tracce per il trasporto pubblico locale. Ebbene, quello che abbiamo verificato è che un servizio efficiente di trasporto pubblico locale non è mai sufficiente. Una volta soddisfatta la richiesta, questa aumenta. Più si eleva il livello delle prestazioni, in qualità, efficienza e regolarità, più alto sarà il numero degli utenti. La domanda è illimitata, anche perché ormai si assiste ad una fuoriuscita dai grossi centri. Negli ultimi cinque anni, 600 mila persone sono uscite da Roma e sono andate ad abitare nell'*hinterland*. Queste persone, però, continuano a lavorare a Roma, dove si recano tutte le mattine. Se si offre loro un servizio ferroviario adeguato, nessuno si recherà più a Roma con la macchina, a meno che non sia un matto.

Questo discorso, a mio parere, comincia ad essere recepito da Trenitalia. Il problema è che Trenitalia non ha più la struttura per poter soddisfare questa do-

manda; insomma, non ha i treni. La difficoltà principale è legata al materiale ferroviario, obsoleto e scarso. Pertanto, può accadere che si debba sopprimere il servizio perché il treno si guasta o che il servizio non sia efficace perché numericamente insufficiente.

Trenitalia, inoltre, ha un'organizzazione al proprio interno — e vengo alla sua domanda — della quale deve tener conto nella composizione dei treni, nella definizione degli orari, e via dicendo. Mi riferisco, ad esempio, all'orario dei macchinisti o all'esigenza del doppio capotreno su una certa composizione di treni. Per non parlare, poi, della carenza di personale, che ormai comincia ad essere spaventosa. Solo nel compartimento dell'Italia centrale — mi sembra che comprenda le regioni Lazio, Marche ed Umbria —, nel prossimo anno, Trenitalia ha in previsione oltre mille assunzioni, perché ormai non ha più macchinisti, che sta reperendo dal Genio ferroviario.

Tra l'altro, il macchinista deve essere formato — e il periodo di formazione è piuttosto lungo —, non è un impiegato che dopo essere stato assunto può imparare ad usare il computer. Spesso il contratto di servizio prevede la composizione a 7 pezzi, ma dal momento che tale composizione prevede 2 capitreno, siamo costretti a ridurre i pezzi a 5, a causa della mancanza di capitreno. Questo è un problema oggettivamente pesante, in quanto comporta una riduzione dei posti sul treno.

A mio parere, si è verificata una sottovalutazione complessiva della questione. Investire in questo settore avrebbe comportato anche un utile, un tornaconto economico, oltre a soddisfare le esigenze di tanti cittadini. Mi auguro che questa determinazione sia ormai nelle corde di Trenitalia e credo — sono ottimista per natura — che lo sia.

Quanto alla domanda circa la responsabilità della soppressione di un treno, decisioni di questo genere vengono assunte dal direttore compartimentale di Trenitalia. Normalmente, se il treno viene soppresso nell'orario, ciò significa che la decisione è stata concordata. Non è possibile

che un direttore sopprima un treno senza che lo abbia concordato con chi stipula il contratto di servizio, quindi con la regione. Purtroppo, però, le soppressioni quotidiane sono molto frequenti e sono quelle che fanno impazzire i cittadini. Chi prende il treno per andare in ufficio e arriva tardi al lavoro perché il treno è stato soppresso, è evidente che è costretto a subire una serie di disagi.

PRESIDENTE. Prendendo treni da e per l'aeroporto, posso capire cosa significhi.

FABIO CIANI, *Assessore ai trasporti della regione Lazio*. Esattamente questo. Se affrontassimo questo discorso, signor presidente, andremmo davvero molto lontano. Sulla linea alla quale lei si riferisce, ad esempio, si apriranno anche fermate intermedie. Per dirlo con una battuta, il « Leonardo espresso » diventerà un po' più lungo, una sorta di « Leonardo cappuccino ».

PIETRO MARCOLINI, *Assessore ai trasporti della regione Marche*. Devo riportare, purtroppo, un'esperienza in cui le soppressioni dei treni sono unilaterali e non contrattate; anzi, direi che sono fortemente contrastate eppure mantenute. Credo che la scelta di ripristinare i treni dipenda da una diversa autorità. Si sono verificati casi piuttosto gravi e a tutt'oggi non abbiamo ancora firmato il contratto di servizio, proprio sulla scorta di questa insoddisfazione.

Si tratta di esigenze tutte riferibili al risparmio, alla mancanza di risorse, e via elencando. In qualche caso, maliziosamente, la soppressione viene accompagnata da una elevazione o da un *grading* della qualificazione del treno. Ad esempio, se si trasforma un treno regionale o interregionale in Intercity, Trenitalia incassa di più pur rimanendo nell'ambito del contratto nazionale.

Il problema che vorrei sollevare riguarda la capacità produttiva in materia di treni. Tutti stiamo cercando, ciascuno secondo le proprie risorse, di offrire un contributo al rinnovo del materiale rotabile. Ebbene, il primo limite è quello della

scarsità di risorse; il secondo è quello della capacità produttiva, in quanto noi siamo prigionieri di *standard* non modificabili nel breve periodo. Tanto per cominciare, il fornitore ha tempi limitati. Ad esempio, se decidessimo di comprare 100 Minuetti anziché 50, le 50 macchine aggiuntive entrerebbero in produzione a partire dal 2009. Esiste, dunque, anche un problema di effettiva liberalizzazione dell'organizzazione del servizio. La considerazione secondo cui da un regime pubblico assoluto si sarebbe passati ad un regime parzialmente liberalizzato — così viene presentato — viene contraddetta da alcune strozzature fondamentali. Di fatto, noi ci rivolgiamo per le forniture esclusivamente alla FIAT.

Si tratta di capire se esistono meccanismi di aggiustamento o di adeguamento agli *standard*. Quando abbiamo voluto mettere un po' di sale sulla coda a Trenitalia, abbiamo potuto scorporare soltanto il *diesel*, che ha maggiore duttilità e flessibilità. In questo modo era possibile avere altri tre o quattro fornitori ed altri tre o quattro modelli in grado di circolare sulla rete ferroviaria.

Inoltre, concordo con quanto affermava l'assessore Ciani relativamente al fatto che lo scorporo di Ferrovie dello Stato in tre o quattro società si è rivelato una tragedia gestionale, che avrebbe presupposto comunque una regia unica.

Ad oggi, quanto si verifica sul versante delle infrastrutture — nel raddoppio di una

linea, nella elettrificazione, nell'eliminazione di un passaggio a livello — viene completamente ignorato o comunque trattato su un tavolo completamente diverso dalla gestione del materiale rotabile oppure del personale viaggiante. A mio avviso, la regia di questa operazione avrebbe dovuto svolgerla il ministero responsabile. Tuttavia, con la marcata autonomia e con i vincoli di bilancio che l'onorevole Ruffaldini poco fa richiamava, le cose sono andate diversamente. Abbiamo incontrato diversi soggetti, ma ognuno, da parte sua, lamentava l'impossibilità di far fronte ad oneri crescenti, con risorse drammaticamente in riduzione.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti per la disponibilità accordata. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione fornita dai rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome *vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 19 gennaio 2006.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



ALLEGATO

CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME**INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO,
QUALITÀ DEL SERVIZIO FORNITO AGLI UTENTI E PROCESSO DI
LIBERALIZZAZIONE IN ATTO RELATIVAMENTE AI SERVIZI DI TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE***Audizione del 15 dicembre 2005 - Commissione IX della Camera dei deputati*

Il processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto automobilistico e ferroviario di interesse regionale e locale, finalizzato a condurre all'affidamento dei servizi medesimi attraverso procedure di gara ad evidenza pubblica, è tuttora in corso e non arriverà a compimento entro il termine di scadenza del periodo transitorio fissato, come è noto, al 31 dicembre 2005. Va, peraltro, evidenziato che il Governo non ha ancora provveduto all'attuazione del trasferimento, in favore delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome interessate, delle competenze in materia di trasporto ferroviario ancora rimaste in capo allo Stato e delle relative risorse.

Il principale ostacolo all'attuazione del processo di liberalizzazione in questione si sostanzia nella carenza di risorse finanziarie (in via generale numerose volte rappresentata al Governo, da ultimo anche in forma di proposte di emendamenti al disegno di legge "Finanziaria 2006", e rimasta finora senza favorevole riscontro) certe e continuative tali da consentire al sistema di raggiungere le finalità per le quali il legislatore lo ha delineato.

Tale processo sta interessando, in misura differente, i servizi di trasporto su gomma e quelli su ferro.

In relazione ai primi, il panorama nazionale si presenta variamente articolato, con poche realtà in cui è possibile riscontrare, in modo molto rilevante, l'affidamento dei servizi in parola tramite procedure di gara ad evidenza pubblica, alcune in cui il processo di liberalizzazione è ad un avanzato stato di realizzazione e tante altre in cui gli affidamenti diretti continuano ad essere prevalenti, con conseguente scarso grado di apertura alla concorrenza.

Per il trasporto su ferro, soprattutto per l'assenza della pluralità degli operatori, la situazione di fatto risulta ancor più marcatamente lontana dall'attuazione completa del processo di liberalizzazione, in quanto sono solo sporadici i casi in cui i relativi servizi sono stati affidati con gara.

In tale contesto di riferimento, con particolare riguardo al trasporto per ferrovia, la qualità del servizio - misurabile attraverso diversi indicatori, quali: puntualità e regolarità, comfort a bordo, pulizia dei mezzi, servizi aggiuntivi, informazioni alla clientela, sicurezza personale e patrimoniale, servizi per la clientela disabile, aspetti comportamentali del personale etc. - assume caratteri differenziati, anche come percezione da parte dell'utente, a seconda dell'indicatore che si prende in considerazione.

Sul punto, comunque, specie per quanto concerne gli indicatori connessi a prestazioni principali, quali ad esempio la puntualità e regolarità del servizio ed il comfort a bordo, gli accertamenti effettuati per mezzo di ispezioni e le proteste dell'utenza, peraltro non raramente di enfasi tale da essere portate all'attenzione della pubblica opinione per mezzo degli organi di informazione, fanno ritenere che il livello generale non sia soddisfacente, con conseguente ricerca di ulteriori strumenti idonei a soddisfare le aspettative dei viaggiatori.

In tale contesto, danno luogo ad un giudizio marcatamente negativo quei disservizi che si sostanziano nella soppressione di corse, peraltro non infrequenti, nello scarso livello di puntualità, tale da incidere pregiudizievolemente anche sull'interconnessione dei servizi di trasporto (treno locale-treno veloce, treno locale-autobus, treno locale- aereo, treno locale-nave), nel cattivo stato di manutenzione del materia rotabile con possibili ripercussioni sul comfort, ma soprattutto sulla sicurezza.

Per quanto concerne proprio la sicurezza del trasporto ferroviario, va osservato che sul punto le Regioni hanno posto l'attenzione, nel confronto con il Governo, su rilevanti aspetti della questione che qui di seguito si sintetizzano.

A tale riguardo, si ricorda che già nel marzo 2005 le Regioni hanno fatto pervenire al Tavolo tecnico, costituito nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni, un documento congiunto di richieste al Governo ed al Gruppo FS in materia di incidentalità e di sicurezza del trasporto ferroviario.

In risposta ai quesiti formulati, è stato trasmessa alle Regioni una relazione, curata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Dipartimento per i Trasporti Terrestri), che è stata discussa a livello tecnico. In quella sede le Regioni hanno presentato, alla Segreteria della Conferenza Stato-Regioni, ai rappresentanti dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e degli Interni, ai rappresentanti di RFI SpA e di Trenitalia SpA, le proprie richieste in materia di sicurezza ferroviaria, tradotte sinteticamente qui di seguito.

FERROVIE REGIONALI

Nel prendere atto della documentazione trasmessa, le Regioni hanno rilevato che nella nota di trasmissione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti viene evidenziata, per le ferrovie "regionali", la **sostanziale assenza di un programma per investimenti, inerente il settore della sicurezza ferroviaria.**

Pur sottolineandosi nella nota l'indubbia "utilità" di prevedere finanziamenti per apparati di sicurezza da destinare alle linee ed al materiale di proprietà delle Regioni, nonché circa la predisposizione di un piano nazionale di interventi mirati alla eliminazione dei Passaggi a Livello sulle ferrovie regionali, si osserva l'indispensabilità di un apposito provvedimento legislativo per garantire la relativa copertura finanziaria, attualmente assente.

Programma e piano, essenziali anche per assicurare l'omogeneizzazione degli aspetti tecnologici presenti sulle varie reti in relazione alla integrazione ed alla interoperatività tra le medesime. Aspetti tecnologici ed interoperatività che obbligano le Regioni ad orientare le proprie scelte in

materia di apparati per la sicurezza, sia sulle linee che sul materiale rotabile, alle decisioni già assunte per le reti nazionali, soprattutto rivolte all'impiego dei sistemi SCMT e SSC.

Al riguardo le Regioni hanno evidenziato la necessità di una maggiore standardizzazione di tali sistemi, in particolare del sistema SCMT, a fronte dei pochi fornitori che detengono tale tecnologia e che determinano costi rilevanti di intervento

Va sottolineato che le Regioni già intendono e devono destinare una quota di risorse alla sua introduzione, tenendo conto che molte linee regionali si attestano su stazioni o utilizzano tratti di linee nazionali per le quali sono o saranno presto obbligatori detti dispositivi sul materiale rotabile.

Le Regioni danno atto che durante la riunione i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno assunto l'impegno, in caso di confluenza di linee dotate di sistema SSC con linee o stazioni attrezzate con sistema SCMT, di posizionare in contemporanea i due sottosistemi di terra per non gravare ulteriormente sui costi di attrezzaggio del materiale rotabile che potrà quindi dialogare con entrambi. Sulla stessa posizione risulta essere Trenitalia SpA che ha segnalato di avere suggerito al riguardo ad RFI SpA specifiche integrazioni.

Sul sistema SSC, previsto per le linee secondarie nazionali, le Regioni hanno chiesto maggiori elementi di conoscenza riguardo alle caratteristiche tecniche e funzionali di tale dispositivo.

E' posizione condivisa, quindi, quella secondo cui occorre disciplinare le problematiche attinenti l'utilizzo di detti sistemi, attraverso una normativa specifica che garantisca le condizioni occorrenti ad una effettiva integrazione tra le varie reti al fine di migliorare le condizioni di sicurezza, **prestando adeguata e pari attenzione a tutte le linee.**

Le Regioni hanno evidenziato la necessità di una ricognizione congiunta Stato-Regioni, nella prospettiva di finanziamenti mirati che, per le maggiori urgenze, chiedono di avere inseriti già dalla prossima Legge finanziaria 2006.

Viene pertanto ribadito quanto già sottolineato il 16 giugno 2005 in sede di Conferenza Stato-Regioni ai fini dell'Intesa sullo schema di Decreto ai sensi dell'art.1, comma 5, del D.Lgs.188/2003.

Le Regioni hanno infatti richiesto al Governo un impegno formale in ordine alla previsione e alla certezza di finanziamenti a favore delle reti regionali ai fini del miglioramento delle condizioni di sicurezza e per garantire l'interoperabilità tra le reti, nell'ottica di un'integrazione dei servizi ferroviari, passeggeri e merci.

Hanno evidenziato anche l'oggettiva necessità di avere riconosciute risorse specifiche per le proprie linee, come già avviene per quelle nazionali, riguardo a piani straordinari di revisione della rete, ai programmi per il miglioramento della sicurezza e delle prestazioni e ai piani per la soppressione dei passaggi a livello.

RETE FERROVIARIA RFI

In un'ottica di programmazione e di sviluppo dei servizi ferroviari regionali e locali, le Regioni hanno infine rivendicato una maggiore incidenza sulle scelte infrastrutturali compiute sulla rete di pertinenza RFI SpA. Hanno dunque richiesto di poter definire con il Governo e con RFI SpA gli interventi sulla rete nazionale, incidendo in modo particolare sui Contratti di Programma stipulati tra i due soggetti.

Nella stessa ottica, le Regioni hanno sottolineato la necessità che il Governo chieda al gestore dell'infrastruttura nazionale l'attivazione di tavoli tecnici di confronto con le stesse Regioni in tema di sicurezza.

A fronte della sostanziale intesa raggiunta, le Regioni prendono conclusivamente atto della disponibilità del Governo e delle aziende ferroviarie presenti all'incontro a dare seguito a quanto sottorichiamato:

a. Per quanto attiene gli interventi in materia di sicurezza su tutte le linee:

il mantenimento, a livello nazionale, del tavolo istituito in sede di Conferenza Stato-Regioni, sia per la rilevanza delle questioni trattate, sia in relazione alla necessità di ricercare nuove risorse per gli interventi sulle ferrovie regionali, che devono trovare risposte urgenti e condivise.

b. Per quanto riguarda in particolare le linee e il materiale rotabile di proprietà regionale:

- la necessità di individuare, già dalla prossima Finanziaria 2006, fondi specifici che, nell'ambito di un piano nazionale di interventi da definire, siano destinati in particolare:
 - al posizionamento dei sistemi SCMT e SSC (da valutare in relazione alle diverse situazioni infrastrutturali e di traffico);
 - all'eliminazione dei passaggi a livello, come già previsto per le linee della rete nazionale;
- la prosecuzione del tavolo a livello tecnico, ampliato ai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l'effettuazione di verifiche e ricognizioni congiunte, con i gestori delle ferrovie regionali, che portino ad evidenziare le criticità e ad individuare gli interventi indispensabili e le priorità. Si è concordato in particolare di effettuare un primo ciclo di incontri tra Ministero e Regioni/gestori delle infrastrutture le cui risultanze dovranno essere sottoposte in sede tecnica alla Conferenza Stato-Regioni;
- la definizione di un accordo con lo Stato per individuare i fabbisogni relativi agli investimenti destinati in via prioritari a nuovi apparati occorrenti alla gestione della circolazione - in condizioni di massima sicurezza per tenere conto della compresenza di servizi con caratteristiche eterogenee - e al materiale rotabile di proprietà regionale;

- la ricerca di ulteriori fondi per adeguare gli stanziamenti facenti capo alla L.297/78, per rinnovi e attività manutentive, il cui ammontare è rimasto numericamente lo stesso da più di un decennio e quindi ridottosi considerevolmente in termini di potere d'acquisto.

c. Relativamente al Contratto di Programma Stato-RFI SpA per il piano di interventi sulle linee nazionali:

- coinvolgimento delle Regioni, a fronte della disponibilità manifestata in tal senso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in merito ai contenuti del nuovo Contratto di Programma tra Governo e RFI SpA, e dei suoi aggiornamenti annuali, in tempi tali da garantire un'analisi approfondita delle previsioni ivi contenute, prima della sua presentazione al CIPE, al fine di consentire alle medesime di partecipare alla definizione delle scelte d'intervento e delle relative priorità, alla luce delle risorse finanziarie disponibili;
- l'attivazione di preventivi e specifici incontri a livello locale con le competenti strutture compartimentali di RFI SpA.

Le Regioni danno positivamente atto della volontà, espressa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un loro coinvolgimento, in occasione della presentazione di nuovi interventi sulla rete nazionale, sui quali lo stesso Ministero richiederà l'elaborazione di specifici "studi di fattibilità" da condividere preventivamente anche a livello locale, per avere maggiori garanzie sulla coerenza delle previsioni progettuali rispetto alla programmazione.

Quanto sopra, in relazione alle specifiche attribuzioni affidate alle Regioni dal vigente quadro normativo in materia di programmazione e di sviluppo dei servizi ferroviari regionali e locali (per il miglioramento e potenziamento dei quali non sono indifferenti i nuovi interventi di assetto della rete) e di governo e valorizzazione del territorio (per i condizionamenti e le interferenze che la loro attuazione di sovente comporta).

Riguardo alla sicurezza nelle stazioni e alla richiesta delle Regioni di trattare in modo congiunto e collaborativo, sicurezza personale dei passeggeri negli ambiti di stazione e sui treni e quelli relativi all'accessibilità e vivibilità delle stazioni, sia presenziate che non, si prende atto che, come comunicato dai rappresentanti del Ministero dell'Interno, esistono già specifici Comitati.

Considerato lo straordinario momento che sta vivendo il Paese si dà atto del particolare impegno richiesto alle Forze dell'Ordine per presidiare le principali stazioni. Restano comunque aperti i problemi, che attengono le stazioni impresenziate e una maggiore sorveglianza sui treni, per risolvere i quali restano necessari ulteriori approfondimenti.

Roma, 15 dicembre 2005

€ 0,30

Stampato su carta riciclata ecologica



14STC0019640