

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° APRILE 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

La seduta comincia alle 9,40.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione del direttore generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, dottor Giorgio Berruti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, dottor Giorgio Berruti, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato del trasporto pubblico locale, in vista della ristrutturazione del settore e della riforma della legge n. 151 del 1981. Sono certo che dall'audizione odierna potremo trarre spunti interessanti per meglio mettere a fuoco le questioni che il comparto pone in termini di grande drammaticità, rispetto alle quali si richiedono soluzioni di notevole cambiamento. Attendiamo che il Governo formalizzi il nuovo provvedimento che ha preannunciato: a questo punto speriamo di trovarlo come sorpresa nell'uovo di Pasqua. Rischiamo invece di concludere la nostra indagine senza che tale disegno di legge sia stato ancora presentato; come si può notare, non sempre nella materia dei trasporti i tempi del Parlamento sono troppo lunghi rispetto a quelli di altri interlocutori istituzionali.

Credo che il dottor Berruti ben conosca la drammaticità dei problemi che si pongono in questo settore, soprattutto perché su un altro versante dell'amministrazione dello Stato credo sia chiamato ogni giorno a fare i conti con i problemi che ormai si sono accumulati. Pertanto,

in ragione delle difficoltà che il settore sconta ed in presenza di una normativa ritenuta ormai superata, vorremmo conoscere meglio la natura di tali problemi e come sia possibile risolverli.

GIORGIO BERRUTI, Direttore generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Ringrazio la Commissione per essere stato convocato a rappresentare l'impatto quotidiano che l'amministrazione dei trasporti ha con la realtà sia del trasporto pubblico locale sia dei servizi di trasporto gestiti in regime di concessione governativa. È indubbio che si tratti di un settore che sta vivendo una gravissima crisi; non è difficile identificare quali siano i principali punti di crisi. Innanzitutto in molte realtà nel tempo vi è stato un intervento volto a potenziare in misura decisamente eccessiva gli organici di alcune aziende di trasporto, con il risultato che le spese relative al personale incidono in maniera estremamente pesante sui dati economico-finanziari.

Forse il male maggiore è che i servizi di trasporto non hanno trovato una collocazione logica, razionale, programmata ed integrata nell'ambito delle realtà locali, in particolare di quelle regionali. Assistiamo troppo spesso ad una duplicazione e sovrapposizione di servizi, ora ferroviari ora automobilistici, che si fanno concorrenza gli uni con gli altri, che attuano un'utilizzazione delle risorse finanziarie certamente non ottimale, con il risultato che ciascuno dei settori interessati finisce per avere risorse inferiori alle esigenze, dando vita ad un servizio complessivamente abbastanza disartico-

lato, spesso irrazionale, che non centra l'obiettivo di una mobilità integrata e non corrisponde a criteri di efficienza.

Ho avuto per alcuni anni un'esperienza personale come commissario governativo della ferrovia circumetnea, incarico che poi ho lasciato nel momento in cui sono stato nominato direttore generale della Motorizzazione. In quel caso specifico non vi era un problema di sovrabbondanza di personale perché si trattava di un'azienda con 530 unità, la quale anzi si trovava sotto organico di una cinquantina di persone; essa tuttavia risentiva pesantemente della concorrenza delle linee automobilistiche e di altri servizi a livello regionale o concessi ai privati e non aveva mai le risorse per procedere ad un ammodernamento del materiale rotabile o della rete, né per aumentare la velocità commerciale. Per tale motivo si trovava impotente a fronteggiare la concorrenza sia della motorizzazione privata sia di altre linee di servizio.

Un punto importante del disegno di legge che si vuole proporre è quello della ricerca di forme di gestione dei servizi di trasporto che abbiano, accanto alla responsabilità, quella duttilità di gestione e flessibilità di intervento che organismi come le gestioni governative non hanno. La gestione che ho citato aveva realizzato servizi turistici che si svolgevano di domenica e che avevano una funzione di impatto pubblicitario sulla popolazione di Catania e del suo *hinterland*. Fra l'altro, quel servizio di per sé presentava anche un utile economico, ma ad un certo punto ci siamo trovati in condizioni di doverlo sospendere perché, sotto il profilo formale, giustamente il collegio dei revisori dei conti aveva fatto notare che i servizi di tipo turistico (per esempio il giro dei castelli intorno a Catania) non rientravano tra i compiti istituzionali della gestione. È pertanto fondamentale introdurre strumenti ed organismi di gestione del servizio di trasporto che abbiano la possibilità di avvicinare l'utenza, di capire quali siano le sue esigenze e di avere una visione moderna ed attuale del trasporto.

Fra i punti fondamentali, dunque, vi è quello di articolare diversamente le aziende in modo da evitare duplicazioni, interferenze e sprechi nelle spese per il personale e soprattutto da porre le aziende di trasporto in condizioni di curare l'ammodernamento dei servizi e del materiale rotabile. Esistono realtà sulle quali finalmente si sono aperti i cantieri di cui alla legge n. 910 del 1986, ma se questi lavori, che sono soltanto parziali, non dovessero andare avanti, dovremmo prendere la decisione di chiudere. Peraltro i funzionari preposti, che hanno la responsabilità di vigilare sui servizi, si troverebbero nella condizione di non poterne più garantire la sicurezza.

Ritengo sia essenziale una razionalizzazione complessiva del settore che porti ad una ottimizzazione delle risorse disponibili ed eviti duplicazioni ed interferenze.

Mi sembra che il disegno di legge contenga i punti fondamentali per un intervento di questo tipo e sono convinto che, se non si percorresse questa strada, prima o poi si arriverebbe ad una paralisi dei servizi. Non voglio tediare la Commissione, che certamente conosce la realtà anche meglio di noi, ma si tratta spesso di servizi – basti pensare all'area napoletana o milanese – che garantiscono il movimento di lavoratori e dell'utenza che non è pensabile interrompere.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Berruti per la sua relazione ed invito i colleghi a rivolgergli alcune domande.

ANTONIO TESTA. Apprezzo le dichiarazioni del dottor Berruti.

MATTEO PIREDDA. Le considerazioni del dottor Berruti sono ampiamente condivisibili e non vi è nulla su cui discutere; accennerò tuttavia ad alcuni problemi particolari all'interno del trasporto pubblico locale, relativi soprattutto alle cosiddette gestioni governative, anche in connessione con la logica di riformulazione del servizio delle Ferrovie dello Stato. Mi riferisco in primo luogo all'esi-

genza di razionalizzazione di cui il dottor Berruti ha spiegato il significato, dandomi l'occasione di formulare la domanda, che ha anche un contenuto provocatorio, se esistono realmente le premesse di tale razionalizzazione. Quando il dottor Berruti ha riferito il caso della circumetnea, che ha avuto l'esperienza di gestire personalmente, ha parlato anche del suo impegno per rinvigorire l'utilizzazione di una struttura di questo genere, assicurando quel servizio turistico che, mi sia consentita un po' di fantasia, assomiglia molto all'apertura domenicale dei musei. In sostanza si tratta di promuovere l'utilizzazione del servizio da parte di quella enorme massa di popolazione che si sposta soltanto la domenica, quindi non per esigenze di lavoro. Questo dà anche un'immagine intelligente della funzione del trasporto gestito dallo Stato. Il dottor Berruti ci ha però informato che gli addetti alle questioni amministrative ed ai controlli formali hanno rilevato che, al di là di ogni altra considerazione, questo servizio non rientra tra i compiti fondamentali dell'azienda.

Anche questa volta ho colto come fatto positivo il breve accenno all'esigenza di interrompere quel meccanismo un po' particolare per cui il mancato rinnovamento del materiale rotabile e l'inadeguatezza della velocità del trasporto producono effetti negativi che si cumulano; se i treni sono meno veloci vuol dire che il materiale rotabile non è abbastanza moderno, quindi essi sono scarsamente utilizzati e ne aumenta perciò la decadenza anziché il progresso.

Ho analizzato l'impiego del fondo previsto dalla legge per l'ammodernamento del materiale rotabile nel triennio in corso ed ho notato che la distribuzione delle risorse è alquanto particolare. In proposito ho anche presentato di recente un'interrogazione, perché alcune situazioni mi lasciano perplesso; mi riferisco per esempio ai contributi per chilometro, che si aggirano intorno ai 100 milioni ed ai contributi per dipendente, che oscillano dai 20 ai 100 milioni. In questa

Commissione sono una specie di deputato anomalo, nel senso che parlo sempre dei problemi della Sardegna.

ANTONIO TESTA. Lo sappiamo!

MATTEO PIREDDA. A me piacerebbe fare soltanto il deputato nazionale perché sarebbe più comodo; è più difficile fare il deputato nazionale con riferimento ad un territorio, come nel mio caso.

Il dottor Berruti faceva giustamente riferimento alle ferrovie nord Milano delle quali conosciamo l'entità dei finanziamenti e la giustezza dei problemi che denunciano. Comunque, tornando nuovamente al problema dell'ammodernamento dei tracciati e del materiale rotabile, su 300 miliardi di lire sono stati assegnati alla Sardegna 8 miliardi e 800 milioni, con un trasferimento per chilometro di ferrovia; non mi riferisco al trasporto su gomma, che potrebbe essere certamente eliminato e non capisco perché le gestioni governative lo esercitino, visto che vi provvedono ampiamente e forse anche meglio le imprese private.

Come dicevo, il trasferimento di risorse è pari a circa 14 milioni per chilometro di ferrovia e mi chiedo se il dottor Berruti conosca la situazione dei tratti ferroviari concessi in Sardegna. Sono simili ai trenini del *far west* ed impiegano dodici ore per coprire la distanza tra Cagliari ed Arbatax; l'unico mezzo che funziona è il cosiddetto trenino turistico verde.

Le Ferrovie dello Stato, avendo deciso venti anni fa di elettrificare la linea Cagliari-Porto Torres, hanno comprato anche le motrici ma per venti anni non le hanno utilizzate e poi le hanno riportate sulla penisola. Hanno speso 500 miliardi, ma ne mancano ancora 100; per questo propongo alla Commissione di effettuare un sopralluogo in Sardegna per verificare la situazione sia delle ferrovie dello Stato sia di quelle in concessione.

PRESIDENTE. Aspettiamo il suo formale e cortese invito.

MATTEO PIREDDA. Lo farò senz'altro, dato che avevo già proposto tale iniziativa durante la presidenza dell'onorevole Testa.

ANTONIO TESTA. Potremmo fare in Sardegna il seminario sulle ferrovie.

PRESIDENTE. Non vi sbizzarrite troppo, perché nelle prossime settimane dovremo fare altro.

MATTEO PIREDDA. Dicevo che in Sardegna abbiamo il 16 per cento del totale delle ferrovie concesse italiane e ci si dà la miserabile percentuale di poco più del 3 per cento! Credo che non sia vostra la colpa dell'attribuzione alla Sardegna di una percentuale così modesta di risorse, ma dei politici che hanno governato (probabilmente il ministro che sovrintendeva a queste cose appartiene all'ultimo periodo democristiano).

Concludo dicendo che certamente l'intervento di revisione del trasporto pubblico locale dovrebbe tener conto dei problemi di efficienza e di efficacia del servizio anche in rapporto alle utenze, ma anche alle esigenze sociali dei territori, senza con questo cadere in una banalissima assistenza e nello sperpero di risorse.

ELIO MENSURATI. Il dottor Berruti ha parlato delle ferrovie in regime di concessione governativa, delle quali – se possibile – vorrei meglio conoscere la consistenza attraverso dati più dettagliati, che eventualmente potrà farmi pervenire attraverso una memoria scritta. È giusto affermare che nel settore vi è la necessità di una razionalizzazione, come è corretto denunciare un'esuberanza di personale; è altresì opportuno individuare un livello di governo adeguato, che può essere quello regionale, che consenta di arrivare ad una semplificazione e ad una moralizzazione della situazione. Tuttavia bisogna fare i conti con la realtà, e non immaginare che tutto questo possa avvenire per incanto. Non si possono trasferire alle regioni competenze di carattere generale

e risorse che in qualche modo sono già destinate al settore e ritenere che d'incanto si possa risolvere tutto, perché esistono problemi collegati alla logica delle Ferrovie dello Stato, che è quella di gestire solo le linee più lucrose lasciando tutto il resto alle regioni. Non vorrei che a questa sorta di « lavarsi le mani » da parte delle Ferrovie dello Stato si aggiungessero altri gesti da parte di altri settori; ritengo che questo progetto, che è giusto, vada accompagnato e razionalizzato, altrimenti rimarrà soltanto un disegno: avremo staccato i rami più pesanti, avremo passato le ferrovie in regime di concessione governativa alle regioni, ma non avremo risolto il problema.

Chiedo pertanto al dottor Berruti se ci può indicare un programma od un progetto che possano far realmente raggiungere questo obiettivo; ecco il perché della mia domanda circa la consistenza in termini non solo di servizi resi ma anche di situazione debitoria all'interno delle aziende, di esuberanza del personale e di progetti già presentati per razionalizzare e semplificare il sistema. Sembrerebbe quasi che, rispetto all'altezza dei problemi, si sia scelta una linea giusta dal punto di vista dell'impostazione generale ma che, quasi per far quadrare i conti, si sia deciso di affidare alle regioni una parte della gestione delle ferrovie; mi sembra una soluzione troppo semplicistica e quindi chiedo al dottor Berruti di fornirci informazioni più precise.

MATTEO PIREDDA. Poiché il dottor Berruti non ha fatto esplicito riferimento al trasferimento alle regioni, avrei colto l'occasione per fare questa sottolineatura in senso negativo; non è possibile infatti trasferire alle regioni la situazione così come si presenta adesso.

PRESIDENTE. Ce ne siamo già occupati e abbiamo già discusso la questione con il ministro: aspettiamo questo famoso « regalino pasquale ».

ANTONIO TESTA. Il Parlamento, sulla questione delle sinergie in materia di trasporto pubblico locale, con particolare ri-

ferimento da un lato ai rami di interesse puramente locale delle ferrovie dello Stato e dall'altro alle ferrovie concesse, che sono sostanzialmente tutte di interesse prevalentemente locale, ha più volte fornito degli indirizzi. Ricordo che nella legge finanziaria per il 1988, poiché vi era il problema di tagliare i « rami secchi », il Parlamento stabilì non solo che questi non dovevano essere tagliati ma che doveva prevedersi un progetto di riorganizzazione sul territorio sia di quelli di interesse locale sia di quelli concessi; proprio nella legge finanziaria si fece riferimento ad un'iniziativa che avrebbero dovuto assumere le Ferrovie dello Stato, le società concessionarie delle ferrovie locali e le regioni per mettere a punto uno studio sulle possibili sinergie, su quanto costano, su cosa deve essere limitato, collegato o tagliato fra le società automobilistiche che possiedono i pullman e le società che possiedono le ferrovie.

Chiedo al dottor Berruti se sia stata fatta qualche proiezione e se si abbia qualche idea di come questa razionalizzazione, della quale parliamo sempre e soltanto in termini societari, possa avvenire sul territorio; se vi fosse qualche studio in proposito, sarei interessato a conoscerlo.

GIORGIO BERRUTI, *Direttore generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*. Predisporrò senz'altro una relazione dettagliata con l'indicazione di tutti i dati di cui disponiamo, e la invierò al più presto alla Commissione. Certamente il problema non è semplice, perché non basta stabilire delle linee di indirizzo per averlo risolto; la questione ha risvolti pesantissimi, non soltanto sul piano organizzativo quanto su quello più strettamente economico-finanziario. Sappiamo, tanto per parlare delle ferrovie in concessione e gestione governativa, che se facciamo il calcolo a tutto il 1993 il debito pregresso dovrebbe ammontare a 1.425 miliardi; tuttavia è chiaro che, nel momento in cui si mette mano ad un processo di ristrutturazione e di raziona-

lizzazione dei servizi, non si può tener conto soltanto del debito pregresso perché fare una ristrutturazione e dare un taglio diverso ai servizi oggi esistenti avrà chiaramente un costo per l'ammmodernamento e la trasformazione degli impianti. Questo vale soprattutto per i cosiddetti rami secchi delle ferrovie dello Stato.

Chiedo scusa se citerò un altro esempio siciliano, ma è la situazione che ho conosciuto meglio: vicino a Catania esiste un ramo delle ferrovie dello Stato che da Taormina porta alle gole dell'Alcantara, il quale è sempre stato gestito in termini di servizio commerciale, così come fanno le Ferrovie dello Stato. Non è mai stato gestito in termini turistici, tanto che si era pensato di attivare il passaggio di questo ramo secco alla gestione della ferrovia circumetnea con cui esso era collegato, per vedere se, sfruttandolo in modo differente, cioè con orari e con un tipo di servizio diverso, avrebbe potuto dare una migliore resa economico-finanziaria. Questo progetto non è andato avanti perché poi è partito il processo di trasformazione dell'Azienda ferrovie dello Stato prima in Ente e poi in SpA. Vi sono state semplicemente discussioni a livello tecnico, che hanno tuttavia messo in luce come l'idea che era condivisa da tutti avesse un pesante riscontro economico, nel senso che mentre la linea circumetnea era a scartamento ridotto, l'altra tratta era a scartamento ordinario e quindi si sarebbero dovuti costruire binari di collegamento e di raccordo.

Il problema non si riduce certamente ai 1.425 miliardi delle ferrovie in concessione o in gestione governativa, oppure ai 13 mila miliardi del settore del trasporto pubblico locale. Bisogna considerare che, una volta stabilite le linee di indirizzo (le quali, a mio avviso, devono necessariamente prevedere l'affidamento della gestione di tali servizi nell'ambito di un processo di razionalizzazione delle realtà regionali), le regioni dovranno essere in condizione di gestire dette realtà sotto il profilo economico.

Come si è detto, non basta girare un interruttore per conseguire un determinato risultato, perché se le regioni non dispongono di adeguate risorse non solo non potranno tamponare la situazione pregressa, ma non potranno nemmeno garantire una diversa gestione per il futuro.

L'opera di razionalizzazione non è facile, perché si tratta di integrare, coordinare ed ottenere un risultato migliore con servizi di tipo diverso (automobilistico e ferroviario), quando le abitudini locali sono ormai consolidate.

Nessuno vuole la chiusura di una tratta ferroviaria, però in alcuni casi la frequentazione è ridotta a 2, a 5 o a 10 passeggeri al giorno. Recentemente vi è stato uno sciopero che ha interessato le ferrovie calabresi, dove le organizzazioni sindacali protestavano contro l'interruzione di una corsa domenicale tra Catanzaro e Catanzaro-Lido che aveva una frequentazione media di due passeggeri; tra l'altro contestualmente veniva fornito un servizio di autolinee in concessione ad una società privata. Si tratta, quindi, di una gamma di problemi che è difficile gestire centralmente, mentre chi opera nella realtà locale, politica, sociale ed

amministrativa ne ha una visione più diretta e immediata. Ritengo che spetti senz'altro alle regioni il potere di governare la realtà locale, purché le linee di indirizzo siano chiare; al riguardo il disegno di legge in questione prevede che le regioni avranno le risorse finanziarie attraverso trasferimenti da parte dello Stato, cui si aggiunge una certa capacità impositiva a livello regionale, ma altresì che esse dovranno pagare i servizi che vogliono realizzare. Diversamente non sarà possibile uscire dalla situazione che stiamo vivendo.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il dottor Berruti per la completezza delle sue risposte e dichiaro conclusa questa audizione.

La seduta termina alle 10,15.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 7 aprile 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO