

BOCCADUTRI, DI SALVO, MIGLIORE, PIAZZONI, QUARANTA e SCOTTO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere – premesso che:

come noto, l'ingegner Mauro Moretti ricopre attualmente l'incarico di amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato, presidente della Fondazione FS italiane (marzo 2013), presidente del consiglio di amministrazione di Grandi stazioni (2008) e responsabile *ad interim* della direzione centrale affari internazionali e istituzionali. A livello internazionale, inoltre, Mauro Moretti riveste il ruolo di vicepresidente dell'*Union Internationale des chemins de fer* e presidente dello *European Management Committee* dell'UIC (*Union Internationale des Chemins de Fer*) da dicembre 2013. Da settembre 2012, infine, ricopre il ruolo di *co-chairman* dell'*Italian Egyptian Business Council*;

recentemente, alcune affermazioni dell'ingegner Moretti in merito alla ventilata possibilità di recedere dal suo incarico di amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato, qualora il Governo dovesse assumere iniziative normative tese a ridurre i compensi dei *manager* pubblici, hanno suscitato critiche e indignazione sia dal mondo politico che da quello imprenditoriale, considerato non solo il fatto che l'ingegner Moretti percepisce attualmente un compenso pari a circa 850.000 euro lordi l'anno, ma anche alla luce del cronico stato di degrado in cui versa ormai da decenni l'intero sistema ferroviario nazionale di cui si avvalgono per motivi di studio e di lavoro migliaia di cittadini pendolari;

Ferrovie dello Stato s.p.a ha recentemente approvato un nuovo piano quadriennale dove alla voce investimenti sono previsti 24 miliardi di euro nell'intero periodo di riferimento, di cui 15,5 miliardi di euro a carico dello Stato, ovvero 4 miliardi l'anno, importo lievemente superiore agli anni precedenti; mentre quelli autofinanziati da Ferrovie dello Stato stessa sono pari a 8,5 miliardi di euro in tutto, ovvero 2 miliardi di euro l'anno;

un recente studio dell'Università Bicocca (Ugo Arrigo e Giacomo di Foggia «Gli aiuti di Stato al settore ferroviario nell'Unione Europea». Paper dell'Università Bicocca di Milano, 2013) ha messo in luce che i trasferimenti unitari a Ferrovie dello Stato sono tra i più alti d'Europa;

in particolare, detto studio evidenzia che da quando Ferrovie dello Stato è diventata società per azioni (1992-2012), in 21 anni, la spesa pubblica ferroviaria in Italia è stata di 207,7 miliardi di euro senza contare la rivalutazione monetaria, di cui 85 miliardi di euro di spesa corrente;

un aspetto peculiare del recente piano quadriennale di Ferrovie dello Stato spa è l'esplicita menzione dell'integrazione tra servizi ferroviari e quelli di autobus, verosimilmente anche urbani;

non a caso il gruppo FS ha recentemente acquistato l'azienda urbana di Firenze e sembrerebbe intenzionata ad espandersi in questo settore;

l'aspetto primo centrale, tuttavia, è che lo Stato per gli investimenti che finanzia a totale fondo perduto, non sembrerebbe richiedere alle società adeguate verifiche *ex ante* ed *ex post*, ovvero nessuna contabilità sociale o industriale, come se tale situazione non fosse rilevante in una condizione generale di scarsità di risorse per gli interventi pubblici in economia e, in particolare, per sostenere adeguatamente e stabilmente il trasporto pubblico locale;

alla luce di quanto precede appare agli interrogante di eccezionale gravità quanto dichiarato recentemente dall'ingegner Moretti, come anche il suo intento di strumentalizzare gli utili conseguiti da Ferrovie dello Stato in questi ultimi anni senza dire una parola sulla mole di risorse pubbliche introitate da Ferrovie dello Stato nei decenni scorsi: risorse che in altri Paesi europei avrebbero consentito la costruzione di reti ferroviarie di gran lunga più estese ed efficienti di quella italiana, stando alle analisi contenute nel citato studio dell'Università Bicocca;

il trasporto ferroviario rappresenta un comparto fondamentale del trasporto pubblico locale che, offerto a condizioni accessibili a tutti, dovrebbe essere considerato come strumento per neutralizzare disparità sociali e per conferire eguali opportunità di lavoro e di istruzione ai

cittadini meno abbienti, i quali non sempre possono sostenere il costo della mobilità privata per recarsi sul luogo di lavoro o per raggiungere l'istituzione educativa (scolastica o universitaria) prescelta;

Ferrovie dello Stato italiane spa, dal 12 agosto del 1992, è una società per azioni con partecipazione statale totale attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze —:

**se il Ministro interrogato, alla luce di quanto descritto dalla presente interrogazione, non intenda assumere le opportune iniziative di competenza tese a far cessare gli incarichi attualmente conferiti all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato s.p.a. ingegner Mauro Moretti, previa quantificazione della relativa liquidazione, nonché ad avviare un ragionamento complessivo volto alla ripubblicizzazione di Ferrovie dello Stato S.p.a. (4-04198)**