

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

6.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 GENNAIO 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Biasotti Sandro (PdL)	10
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	2	Di Vizia Gian Carlo (LNP)	9
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI		Lovelli Mario (PD)	8
Audizione del presidente della Comunità delle ferrovie europee, ingegner Mauro Moretti:		Meta Michele Pompeo (PD)	9
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	2, 7, 10, 14	Monai Carlo (IdV)	8
		Moretti Mauro, <i>Presidente della Comunità delle ferrovie europee</i>	2, 10
		ALLEGATO: Documento depositato dal pre- sidente della Comunità delle ferrovie eu- ropee, ingegner Mauro Moretti	15

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Noi Sud Libertà e Autonomia, I Popolari di Italia Domani: Misto-Noi Sud-PID; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani, Azionisti, Alleanza di Centro: Misto-RAAdC.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,55.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del presidente della Comunità delle ferrovie europee, ingegner Mauro Moretti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione del presidente della Comunità delle ferrovie europee (CER), ingegner Mauro Moretti.

Sono presenti, oltre al presidente Mauro Moretti, il dottor Matteo Mussini, *adviser* della CER, la dottoressa Antonella Azzaroni, responsabile affari istituzionali delle Ferrovie dello Stato, il dottor Federico Fabretti, direttore centrale per le relazioni con i *media* per il gruppo Ferrovie dello Stato, e l'ingegner Alberto Mazzola, responsabile associazioni internazionali ed affari europei di Ferrovie dello Stato.

Do la parola all'ingegner Mauro Moretti, ricordando ai colleghi che in questa audizione egli è in veste di presidente della Comunità delle ferrovie europee.

MAURO MORETTI, *Presidente della Comunità delle ferrovie europee*. Mi assiste nelle funzioni di presidente della Community of european railways and infrastructure companies (CER) il dottor Mussini, *adviser* della CER, che quindi con me oggi rappresenta la nostra organizzazione europea. Consegno alla presidenza un documento, motivo per cui mi limiterò alle cose essenziali, affinché sinteticamente possa illustrarvi che cosa è la CER, cosa fa e, soprattutto, quali azioni sta sostenendo in questo particolare momento.

La CER è la più grande organizzazione europea nel settore ferroviario, vi sono rappresentati tutti i più grandi gruppi ferroviari, sia quelli integrati sia quelli che, sono, invece, separati tra impresa ferroviaria e gestore dell'infrastruttura. L'organizzazione vuole sviluppare l'attività ferroviaria creando operazioni di *lobby*, naturalmente positiva, quella che normalmente si fa nelle sedi europee, per poter sostenere le proprie idee soprattutto a vantaggio del trasporto ferroviario, ritenendo che si tratti oggi del miglior mezzo di trasporto, dal punto di vista sia della compatibilità economica sia ambientale.

Le azioni della CER normalmente sono rivolte verso il Consiglio dei ministri, la Commissione dei trasporti, il Commissario dei trasporti e l'Agenzia ferroviaria europea. Esistono poi, naturalmente, tutti gli altri tipi di rapporto, in particolare, all'interno del mondo ferroviario, con le altre organizzazioni ferroviarie, a partire dall'UNIFE (Unione delle industrie ferroviarie europee) e così via.

I principali *dossier* CER che oggi abbiamo sul tavolo e che in genere rappresentano anche le questioni più importanti sulle quali si svolge il dibattito politico-economico dell'Unione europea sono: il *recast* del primo pacchetto ferroviario; il completamento del mercato unico ferroviario europeo; il problema della cosiddetta architettura finanziaria, che spiegherò meglio nel corso della relazione; la politica dei trasporti europei; l'ambiente; le reti TEN-T, ossia le *Trans-european network*, l'interoperabilità e la sicurezza.

Riguardo al *recast* del primo pacchetto ferroviario, esso è stato adottato dalla Commissione europea, come è noto, dal settembre 2010, è volto a consolidare la legislazione attuale, introdurre nuove regole circa la definizione dei pedaggi, l'accesso ai servizi e il funzionamento degli organismi regolatori. Attualmente è in discussione al Parlamento europeo e al Consiglio.

La CER sostiene la necessità di evitare una « *over regulation* » e nuovi costi per il settore. Siamo, infatti, già al terzo pacchetto ferroviario, quindi siamo in una situazione di regole poco stabili. Quando si mette mano alla regolazione accade una cosa strana, ovvero che non si agevolano le imprese, ma si creano ulteriori piccole barriere, magari comuni, che producono ulteriori costi, dopodiché il nostro settore rischia sempre di avere, rispetto ad altri, nelle regole date e non in senso assoluto, più problemi di competitività, e quindi più difficoltà a poter sviluppare il suo potenziale.

La CER sostiene anche un accesso non discriminatorio ai servizi, e particolarmente a quelli delle *essential facility*, dove c'è grande bisogno di una omogeneizzazione. Sostiene l'autonomia e un ruolo più forte degli organismi regolatori e, peraltro, anche un loro coordinamento e una omogeneità di azione; una maggiore stabilità finanziaria per le imprese con contratti di servizio universali pluriennali, affinché sia possibile fare investimenti; la stesura di piani nazionali per lo sviluppo delle ferrovie con contratti pluriennali per i gestori

dell'infrastruttura che siano in grado di potere, anche qui, dispiegare nel modo migliore la capacità gestionale.

Dico per inciso che non parlo solo di ciò che è stato fatto in Italia, ma in termini generali di ciò che avviene nel quadro dell'Unione europea — in questo momento per il *recast* — considerando la situazione dei vari Paesi dell'Unione europea, quindi non facendo riferimento specifico alla questione italiana.

Rispetto al completamento del mercato unico europeo, permettetemi di fare una considerazione. All'inizio non c'era nessuna regolazione al di fuori degli accordi bilaterali, che garantivano anche traffici internazionali; si stanno infatti riprendendo adesso traffici che erano stati abbandonati, come la San Pietroburgo-Nizza, e il fatto che esistesse anche prima del 1990, data in cui è stata emanata la prima direttiva, dimostra che evidentemente c'era anche prima di allora un traffico internazionale. Allora, l'idea era realizzare una serie di direttive che avessero come obiettivo il mercato unico europeo libero.

I due elementi che lo connotano — unico e libero — tuttavia, sono entrambi condizione necessaria, senza i quali, o anche senza uno solo di essi, non ha molto senso andare avanti. Purtroppo, la situazione che dobbiamo constatare oggi è che non siamo in un mercato unico libero europeo: ci sono state 27 diverse leggi nazionali che hanno creato 27 mercati nazionali e li hanno anche formalizzati con delle regole specifiche, molto spesso assai diverse da un Paese all'altro.

Ricordo, ma questo per voi è pleonastico, lo dico solo per completezza, che in verità oggi ci possiamo riferire ad un ambito ancora limitato: parliamo, infatti, del solo mercato merci e del solo mercato internazionale. Questo unico ambito è oggetto delle direttive, e non esistono direttive in merito al trasporto nazionale e regionale. Iniziative in questo senso sono state prese dei singoli Stati nazionali per loro autonoma decisione, ma senza alcun tipo di riferimento europeo, e tanto meno senza alcun vincolo di livello europeo. Sapete che in alcuni casi vi sono regole per

tutti questi livelli di mercato, in altri vi sono solamente quelle strettamente legate all'obbligo europeo delle merci e del trasporto passeggeri internazionale.

Da un unico corpo di direttive, quindi, emergono 27 diverse legislazioni nazionali con 27 regolatori e tutto ciò dovrebbe costituire il singolo mercato europeo. Lascio a voi le considerazioni.

Per queste ragioni, apertura dei mercati e creazione di un mercato unico ferroviario europeo sono i nostri obiettivi come organizzazione ferroviaria, con regole uniformi su tutti i campi, dalle licenze, alle certificazioni di sicurezza, all'allocazione della capacità. Vi sono distorsioni di mercato, disparità tra *newcomer* e *incumbent* generate dalla definizione di 27 quadri normativi nazionali che, come dicevo, sono tra di loro differenti.

Oltretutto, ognuno nel proprio Paese ha una visione che spesso non guarda agli altri, mentre è bene avere presente l'insieme delle questioni e dei riferimenti, perché i soggetti che qui vengono descritti come *newcomer* e *incumbent* alla fine hanno delle opportunità completamente diverse a seconda che operino in un mercato prevalente che sia più o meno chiuso.

La CER sostiene l'eliminazione delle barriere normative e tecniche, che non permettono la mobilità fisica tra gli Stati, tra le diverse reti nazionali e vuole, appunto, creare una rete europea unica. La liberalizzazione è la soluzione dei problemi relativi all'architettura finanziaria, e si tratta di un altro punto importantissimo del settore. Dalla nascita, infatti, vi sono delle differenze anche importanti tra i diversi Paesi nelle disponibilità finanziarie, che determina la quantità di risorse da poter mettere a disposizione per *public service obligation*, quelli che noi chiamiamo i contratti di servizio, e per quanto riguarda i compiti dei gestori dell'infrastruttura. Siccome vi sono delle disparità molto ampie, questo ha una ricaduta sulle imprese dei singoli Paesi che stipulano i relativi contratti di servizio. In alcuni casi, particolarmente nei Paesi dell'est, ci troviamo in situazioni davvero drammatiche, soprattutto per quanto riguarda i paga-

menti dei servizi resi dai gestori nazionali dell'infrastruttura, ma spesso anche da parte dell'impresa ferroviaria.

Capite che questo genera un *gap* tra i vari attori nel momento in cui vanno a competere in un altro mercato, perché chi è « magro » e ha poche risorse fa fatica a entrare in un altro mercato, chi ha invece molte più risorse, avendo avuto la possibilità di fare più utili grazie a maggiori disponibilità del proprio contratto di servizio universale, ha maggiori possibilità di poter entrare nell'altro mercato e poter occuparlo tranquillamente. In verità, mercati che non producono utili francamente non sono così spesso appetibili, per cui normalmente si lega la partecipazione a gare inerenti ai servizi universali ai soli servizi in cui c'è una certa possibilità di ottenere utili. Ciò avviene molto meno dove c'è una certa possibilità di rischiare perdite. Questa, se volete, è una autocompensazione, ma non ci si può dolere del fatto che poi vi sia poca gente disponibile per la competizione. Riporto spesso la parabola dell'osso di prosciutto: se c'è un osso con uno strato di un centimetro di prosciutto, è probabile che ci sia molta gente attirata dal prosciutto, ma se c'è l'osso e poco più, non molta gente sarà disponibile a competere per rischiare di spaccarsi i denti. Questo vale, lo ripeto, non con specifico riferimento all'Italia, ma all'intera situazione europea, con punte particolarmente difficili, soprattutto nei Paesi dell'est europeo, dove i problemi di finanza pubblica sono ancora più grandi di quelli che si hanno normalmente negli altri Paesi europei.

Il trasporto passeggeri nazionale non è ancora stato liberalizzato, né è presente nel *recast*. Noi stiamo sostenendo che sarebbe opportuno fare questo ulteriore passo perché francamente molto spesso si parla di cose che non hanno a che fare con il mercato unico, come le separazioni tra gestore dell'infrastruttura e gestore del servizio di trasporto, che sono ininfluenti. Paesi che non hanno separazioni, infatti, sono i più liberalizzati in senso assoluto, e, per non parlare dell'Italia, parlo della Germania. Questo dimostra che il pro-

blema risiede più che altro sulla possibilità reale di accesso con delle regole reali, avendo aperto o non aperto. L'estensione, quindi, almeno a livello nazionale, sarebbe un risultato veramente importante nella logica dell'unico mercato europeo, che è interesse di ognuna delle nostre organizzazioni costruire. Lo reputo vero anche per le organizzazioni con le quali normalmente ci rapportiamo, come UNIFE, l'organizzazione dei costruttori europei, che vive oggi quella che sta diventando una disperazione, poiché essa si trova a fornire ancora singoli Paesi europei con regole, fino a quelle di omologazione e sicurezza, diverse da Paese a Paese. I costruttori europei, infatti, rischieranno di essere inghiottiti in un sol boccone da Paesi che hanno mercati equivalenti a tutto quello europeo messo insieme, come sta diventando quello cinese, con costruttori che riusciranno a sfornare materiali rotabili a basso costo, e per di più con degli elementi di innovazione importanti.

Allora, fare regole uniche con spazi sempre più liberalizzati almeno sul piano nazionale è nell'interesse non solo di una maggiore qualità dei servizi a livello europeo, visto che molti più potranno competere e il rapporto qualità-prezzo migliorerà, ma anche dell'impresa manifatturiera europea, che avrà la possibilità di avere dimensioni di scala per garantire forniture molto diverse rispetto a quelle nazionali attuali, forniture che si riferiscano almeno appunto a dimensioni europee e che, da questo livello dimensionale, potrà rilanciare la sfida globale che altri hanno già lanciato. Riceverete, qualora lo desideriate, maggiori dettagli al riguardo dall'UNIFE stessa, che è un'organizzazione europea nostra « cugina ».

La CER sostiene, inoltre, l'accesso non discriminatorio e trasparente alla rete. Questo deve essere garantito dalla legislazione europea affinché i problemi possano essere affrontati e risolti in maniera comune, come quelli delle *essential facility*. Voi sapete che a livello europeo vengono fornite certe indicazioni: ognuno le ha recepite in maniera diversa, sicché da una parte si è aperto tutto e da un'altra non si

è aperto nulla. C'è il dovere di ricomporre e offrire una comune visione nella quale chi ha fatto operazioni, anche eccessive e magari nemmeno particolarmente richieste, possa ritrovare una collocazione assieme a chi non ha fatto alcuna operazione in merito. La questione importante resta, quindi, una visione unica del mercato europeo; senza la bussola del mercato unico europeo tutte le altre discussioni sono prive di un riferimento oggettivo. Dirò di più, fare un discorso di innovazione perdendo quell'obiettivo e riferendolo al solo mercato nazionale è proprio il contrario dell'obiettivo che si era posta la legislazione europea e sulla quale, naturalmente, ogni Parlamento nazionale ha lavorato, per il momento con diversi orientamenti.

Ancora, a proposito dell'architettura finanziaria, la sottocompensazione dei servizi soggetti a contratto di servizio universale va a discapito dell'impresa ferroviaria: se non vi sono particolari risorse destinate, nei contratti di servizio, agli investimenti è del tutto evidente che non si potrà migliorare la qualità. È necessario poter disporre di *asset*, di materiale rotabile nuovo per poter migliorare il trasporto. Parlo del servizio universale e quindi in particolare del trasporto pendolare.

La mancanza di supporto finanziario da parte dei soggetti preposti, con ripercussioni sul gestore dell'infrastruttura nazionale, come dicevo, rende in alcuni casi, soprattutto nei Paesi dell'est Europa, la situazione davvero difficile. In merito al problema dell'architettura finanziaria, riguardo sia ai contratti di servizio universale sia a quelli del gestore dell'infrastruttura, ho recentemente inviato, in qualità di presidente della CER, ai singoli Ministri dei trasporti dei 27 Paesi europei una specifica raccomandazione che tenda a orientare diversamente le politiche nazionali dei singoli Paesi, pena il fatto che il trasporto ferroviario in quei Paesi rischia di soccombere e sparire e non di essere appetibile per chissà quale concorrente. Un caso recente è stato quello della Romania, ma anche l'operazione di vendita della parte merci dell'Ungheria si è risolta

in un piccolo disastro. Sono esempi concreti di come si possa precipitare anche in maniera irreversibile dal momento che è poi difficile, quando si arriva a casi così estremi, ritornare a una situazione di normalità.

Gli obiettivi dell'articolo 5 della direttiva 91/440/CEE sono riproposti da parte nostra come prioritari: «gli Stati membri devono adottare le misure necessarie per permettere alle imprese ferroviarie di adattare le loro attività al mercato e di gestirle sotto la responsabilità dei loro organi direttivi, per fornire prestazioni efficaci e adeguate con la minor spesa possibile in rapporto alla qualità del servizio richiesto». Quindi la minore spesa possibile per una qualità data; non si parla di nessuna spesa per una qualità che non potrà esserci. «Le imprese ferroviarie devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali», tra gli altri anche il giusto utile, perché un'impresa vive di quello «anche per quanto riguarda gli oneri di servizio pubblico imposti dallo Stato all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti dello Stato membro». Paradossalmente, questo vale soprattutto quando non vi sono le gare, che fanno infatti giustizia da sole: se è troppo bassa la base di gara, non si presenta nessuno; ma quando di fatto non c'è gara e c'è un'imposizione di continuare il servizio pubblico, si rischia di sfasciare l'impresa.

La Commissione europea adotterà il prossimo Libro Bianco dei trasporti — questo fa parte della politica dei trasporti europea — e la nostra posizione è molto semplice: sosteniamo che ci debbano essere condizioni eque tra i diversi modi di trasporto e il discrimine della politica futura deve essere molto semplice, basato sulla internalizzazione di costi esterni e fondamentalmente sul principio del *polluter pays*, per cui chi inquina deve pagare. Tra le attività inquinanti ricompriamo tutte le esternalità oggi esistenti, da quelle fisiche a quelle chimiche e così via. Se questa operazione non viene rapidamente ripresa da ogni Paese membro evidente-

mente vi saranno degli squilibri tra coloro che continueranno a pensare che questo non è un problema, e pagheranno una bolletta salata, e quelli che, invece, hanno già agito a vantaggio di questa politica; saranno solamente questi ultimi che la renderanno discriminante in relazione alla possibilità di poter essere protagonisti nell'ambito dell'Unione europea. È evidente che chi sta fuori da questo perimetro, visto che i più forti si stanno già muovendo, avrà uno scotto pesante da pagare.

L'approvazione della direttiva «Eurovi-gnette» e l'internalizzazione dei costi esterni costituiscono la nostra posizione fondamentale, così come la revisione del meccanismo dei prezzi di trasporto, che deve comprendere anche tutte le esternalità prodotte. Sto ripetendo le stesse cose in diverso modo, ma il concetto è molto semplice: occorre riorientare la politica affinché tutte le modalità di trasporto abbiano la possibilità di esprimersi in maniera equa, considerando tutti i costi prodotti e trovando — starà anche alle imprese farlo — le forme di compensazione di ognuno di questi costi. Se uno di questi costi viene, però, fatto gravare sulla collettività, viene falsato il rapporto di competizione equa tra i modi di trasporto. Anche la congestione è un grandissimo costo, spesso non considerato, ma che rappresenta un punto fondamentale della qualità della vita e dei costi misurabili dei cittadini.

Quanto alle reti, desideriamo che il progetto delle reti transeuropee TEN-T prosegua a partire dalla parte *core*, che riguarda le parti originarie di queste che per lo più devono essere ancora attuate. Perché esso fosse realizzabile abbiamo chiesto più volte formalmente in tutte le sedi europee, e riproponiamo qui anche alla vostra attenzione, che nella prossima programmazione del *budget* dell'Unione europea 2014-2020 vengano dedicati almeno 30 miliardi di euro al rafforzamento dei progetti ferroviari contenuti nelle TEN-T. Diversamente, è ben difficile pensare che anche le scelte politiche possano essere attuate in mancanza di una forte rete che sostenga questo principio.

Quanto all'interoperabilità, se volete, corre una certa analogia con la tematica alla quale accennavo prima, legata al regolatore: abbiamo parlato di maggiore autonomia, più poteri ai regolatori, un coordinamento anche europeo dei regolatori affinché vi siano le stesse procedure e, naturalmente, un comune corpo di regole. Se, al contrario, i regolatori hanno a che fare con regole che nei loro Paesi sono completamente diverse è anche difficile pensare a una capacità di coordinamento europeo.

La stessa logica vale per l'Agenzia ferroviaria europea. Siamo oggi il principale *advisor* tecnico dell'Agenzia per la stesura di tutte le norme tecniche che riguardano gli standard tecnici delle tecnologie, del materiale rotabile, delle questioni della sicurezza e così via. Sosteniamo soluzioni tecnicamente condivise per l'interoperabilità ferroviaria, naturalmente per i vari sistemi che possono garantirla: *European train control system* e *European train management system* rappresentano i due assi sui quali si deve incardinare, anche dal punto di vista della politica delle TEN, ma anche più in generale, lo sforzo europeo per poter sostenere e finanziare questo progetto.

È importante il rafforzamento del ruolo dell'Agenzia europea, così come dicevo prima per i regolatori sulla competizione tra i vari soggetti, nelle attività di controllo delle Agenzie nazionali. Da un lato, deve poter agire per armonizzare queste regole (sicurezza, standard, costruzioni, interoperabilità e così via) e, dall'altro, coordinarne l'azione nell'ambito delle specifiche che a livello nazionale devono essere fatte, ma in maniera coordinata.

Sarebbe poi necessario l'accentramento nell'Agenzia europea di alcune funzioni attualmente di competenza delle Agenzie nazionali, come la certificazione di sicurezza delle imprese e l'autorizzazione della messa in servizio, se volete in analogia con quello che succede, nel comparto aereo, che è un caso di successo.

In particolare per il profilo della sicurezza, nel settembre 2009, in relazione

anche al grave incidente di Viareggio, c'è stata una *Safety conference*, con mandato della Commissione europea e diretto coinvolgimento delle autorità nazionali per la sicurezza ferroviaria a partecipare a un *joint support group* assieme anche alla CER. A settembre 2010 c'è stato un *report* finale dei lavori della *task force*, che ha prodotto un rafforzamento del compito manutentivo attraverso una maggiore frequenza negli interventi manutentivi, la creazione di un inventario degli assi ferroviari per i carri merci situati in Europa, che sapete era e ancora potenzialmente è un grande problema, e in particolare, in maniera specifica, un controllo a campione di circa 24.000 assi, per avere idea della situazione che si è determinata in Europa.

La CER ha chiesto a tutti i suoi membri di adottare queste misure, che sono state, peraltro, supportate pienamente anche dall'Agenzia europea e hanno avuto l'adesione dell'Agenzia nazionale italiana — ma mi interessa qui porre il problema dell'Agenzia europea — e che ogni membro a sua volta ha adottato in maniera autonoma, anche in assenza di disposizioni legislative nazionali. Anche qui c'è, dunque, la dimostrazione di un ruolo di *moral suasion*, in questo caso, dato agli organismi aderenti, che risulta necessario quando c'è un problema specifico importante da dover affrontare.

Ripeto che il nostro compito è quello di stimolare tutte le azioni positive per il trasporto ferroviario, che ha spazi enormi, in campo sia economico sia di compatibilità ambientale, che possano portare un grande supporto all'economia e alla qualità di vita dei nostri cittadini. Riteniamo che la creazione di uno spazio unico europeo sia un obiettivo fondamentale e che ogni azione in questo senso rappresenti il primo importante contributo che si può dare per il miglioramento della situazione.

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

MARIO LOVELLI. Ringrazio l'ingegner Moretti per la relazione veramente ampia ed esaustiva che ha svolto, perché credo che in questo quadro dovremmo fare le nostre ulteriori valutazioni nell'ambito dell'indagine conoscitiva che stiamo conducendo. Tra l'altro invito il presidente a prevedere, qualora non sia già in programma, un'interlocuzione con i rappresentanti della Commissione europea o della Commissione competente al Parlamento europeo, perché il dibattito possa marciare insieme, anche per le nuove modalità con cui adesso si deve lavorare in relazione all'Europa.

Per quanto riguarda le questioni esposte dall'ingegner Moretti, ho trovato molto interessanti tre passaggi che vorrei chiedergli, per quanto possibile, di trasferire sullo scenario nazionale, anche al fine di capire come affrontare determinate questioni.

Un punto è quello del ruolo più forte dei regolatori in un mercato europeo che, come lui ci ha detto, vede 27 leggi nazionali anziché un vero ed effettivo mercato unico con una regolamentazione unica. È chiaro che questo è un passaggio essenziale su cui fare delle riflessioni, e una discussione si è aperta anche a livello nazionale sulla questione di un'autorità di regolazione per quanto riguarda il sistema dei trasporti in generale, non solo quello ferroviario. Vorrei sentire se l'ingegner Moretti ritiene utile un'iniziativa nazionale o se ritiene che sia da trasferire essenzialmente a livello europeo.

La seconda questione è quella della revisione dei prezzi e delle varie modalità di trasporto. Credo di non aver sbagliato nel cogliere un riferimento a una delle modalità di trasporto su cui magari c'è un intervento di sovvenzione dello Stato, mi riferisco al trasporto su gomma, che non è equilibrato rispetto al sistema complessivo dei trasporti. Vorrei, da questo punto di vista, che fosse svolta qualche ulteriore considerazione tenendo conto, appunto, della situazione nazionale e di quali potrebbero essere iniziative utili dal punto di

vista della CER e, naturalmente, dal punto di vista di FS, che è la *holding* italiana del sistema ferroviario.

Infine, lei ha richiamato il sistema delle reti TEN-T. La cifra ritenuta utile e necessaria è quella di 30 miliardi da stanziare nella prossima programmazione finanziaria. Sappiamo quali sono le criticità a livello nazionale che ci portano a ridosso di una scadenza con un certo affanno, ad esempio sulla Torino-Lione: chiedo all'ingegner Moretti se ritenga che nella programmazione nazionale sia utile, a questo punto, data la ristrettezza delle risorse, dare priorità più puntuali. Vorrei, cioè, sapere se sia il caso di avere un quadro di opere tutte di grandi dimensioni e di grandi costi, difficilmente sostenibili anche nell'arco della prossima programmazione europea, anziché indicare delle priorità su cui concentrare l'attenzione dal punto di vista delle scelte di bilancio.

CARLO MONAI. Anch'io, sia personalmente che a nome del gruppo Italia dei Valori, ringrazio l'ingegner Moretti. Ho un quesito da porgli. Consultando l'organigramma della CER, mi è balzato agli occhi il fatto che alcuni Paesi europei di recente ingresso hanno numerosi *partner* associati alla CER e mi sono domandato come questo si concili con il criterio deliberante della CER: i vostri organismi deliberano sulla base di un voto ponderato legato alla consistenza patrimoniale delle società facenti parte di questo organismo o prevale il principio capitaro, per cui i voti sono pari al numero degli associati, che deliberano a maggioranza? Inoltre, come mai è presente una società giapponese, in qualche modo abbastanza inaspettata rispetto a una componente prettamente europea anche se allargata a Paesi che attualmente non fanno parte dell'Unione? Ho visto, infatti, che c'è anche, dal maggio del 2010, una società *partner* giapponese.

Vorrei capire, secondo il vostro statuto, cosa comporta dal punto di vista dei meccanismi deliberanti la presenza di diversi operatori, che immagino piccoli ri-

spetto a entità come quella di Ferrovie dello Stato, nella logica della gestione di questo organismo.

GIANCARLO DI VIZIA. Ringrazio anch'io l'ingegner Moretti al quale vorrei porre una domanda. Nella relazione è stato citato lo slogan «chi inquina paga». Il trasporto ferroviario, soprattutto merci, a livello sia nazionale sia europeo può essere uno strumento valido per uno sviluppo economico ed è un tipo di trasporto che inquina meno rispetto ad altri mezzi di trasporto. Ecco, io credo, ingegner Moretti, che il trasporto ferroviario su merci debba essere potenziato in Italia e anche in Europa, per esempio diventando più competitivi sui mercati asiatici e diminuendo le spese anche sull'importazione che abbiamo subito da questi Paesi.

A questo punto, vorrei porre una domanda che incide sulle politiche a livello nazionale. Le navi che approdano nei nostri porti — vengo dalla Liguria e abbiamo alcuni porti interessanti, La Spezia, Genova e Savona, ma ciò che dico vale anche per gli altri porti nazionali — hanno delle giornate di vantaggio rispetto a navi che provengono dai Paesi dell'est e che attraccano in altri porti europei, ma a causa di una organizzazione inefficiente o per la mancanza di una logistica funzionale i porti nazionali perdono questo vantaggio concorrenziale, o almeno così sembra, di fronte ad altri porti europei: non è possibile prevedere, al di fuori delle funzioni che il CER esercita a livello europeo, la possibilità, anche a livello nazionale, di prevedere un piano di sviluppo del trasporto ferroviario merci che sia coordinato con l'organizzazione portuale del nostro Paese? Non vorrei che questi due progetti andassero ognuno per conto proprio. Bisognerebbe fare in maniera che all'interno dei nostri porti venisse potenziato il trasporto merci, cioè che venisse in sostanza potenziato il servizio ferroviario anche dentro i nostri porti.

MICHELE POMPEO META. Anche io mi associo ai ringraziamenti che sono stati

fatti all'ingegner Moretti. Credo che sia motivo di orgoglio avere una risorsa italiana a dirigere e coordinare un'importante realtà europea. Questo rappresenta un elemento di ancora maggiore importanza nel momento in cui l'onorevole Tajani non è più commissario europeo ai trasporti.

Oggi lei indossa in questa sede un'altra giacca. La tentazione di tornare sempre a trattare dei problemi del cosiddetto «cortile italiano» è fortissima e mi autocensuro, però sicuramente, tenendo conto anche delle iniziative presenti all'interno del Parlamento europeo, vorrei un suo parere riguardo ad alcune questioni, essendo lei non solo un'espressione dell'Europa, ma anche un interlocutore della dimensione istituzionale europea. Vorrei capire, dal versante del ruolo che ricopre l'organizzazione europea che lei oggi rappresenta, qual è la sua posizione rispetto ad alcuni nodi non sciolti. Noi abbiamo una legislazione molto frantumata, tutta nazionalistica, tipica della vecchia e anche della nuova Europa, dato che l'Europa che si è allargata ad est non ha peggiorato più di tanto alcune anomalie esistenti nel rapporto tra i diversi soggetti che nella vecchia Europa non sono state mai risolte, restano nodi mai affrontati. Ora, la versione dei fatti raccontata dai francesi non mi convince, come pure certe chiusure di altri Stati che detengono una rete ferroviaria molto più forte della nostra. Vorrei chiederle se non sia il caso, proprio sul piano della produzione legislativa europea, di fare uno sforzo per tentare di accelerare la produzione di norme unificanti, anche sul versante delle risorse. Nell'altra veste ci ha sempre ricordato le differenze anche del sostegno pubblico ad alcuni segmenti del trasporto ferroviario, mi riferisco a quello locale, ai servizi universali: le chiedo quindi se non sia il caso, in questa Europa che vuole riprendere a marciare velocemente su queste questioni, tentare di unificare anche il tema delle risorse.

La questione che vorrei maggiormente porle è se questa Cenerentola del trasporto ferroviario — lo è in Italia, ma lo è anche

in altri Paesi — che è il servizio universale non debba in qualche modo entrare come elemento di regolazione nella dimensione continentale, nella dimensione europea. Se, infatti, la questione non si risolve attraverso quella via, a mio avviso non si riuscirà a risolvere. Anche a legislazione invariata stiamo assistendo — non voglio giudicarli — a fenomeni, episodi, precedenti, che poi, in assenza della produzione di norme, « fanno giurisprudenza ». Non vorrei essere frainteso, ma il caso italiano, per quanto concerne le ultime vicende della società NTV e il rapporto di questa con un *partner* francese dovrebbe sollecitare a pesare di più politicamente in quel contesto e a sciogliere alcune contraddizioni nel rapporto con gli altri.

Quanto al versante del servizio universale, io non credo a questo punto a politiche nazionali che possano condurre ad un riequilibrio. Oggi leggevo alcuni dati importantissimi su come va il trasporto pubblico in alcune regioni: nel Lazio, negli ultimi due anni, il trasporto privato si è incrementato del 36 per cento. Voi capite che, nonostante i segnali lanciati a tutela dell'ambiente, e mi riferisco alle indicazioni del protocollo di Kyoto, della conferenza di Copenaghen e alle altre questioni trattate nel Libro verde, si sta andando nella direzione sbagliata e se non si contrasta questa linea con una politica di dimensione europea i singoli Stati, e soprattutto il nostro Paese, non ce la faranno.

La ringrazio ancora per l'esposizione molto chiara e la documentazione esauriente, e le rinnovo gli auguri. Sappia che per parte nostra la solidarietà è attiva, ma anche la vigilanza è molto forte e credo che le istituzioni italiane in quel contesto dovrebbero farsi sentire di più perché si comincia a sentire, voglio dirlo senza piaggeria, la mancanza di un commissario. Oggi contiamo di più in quel contesto, anche perché, ripeto, io so quello che si sta facendo. Dobbiamo con molto orgoglio e in modo unitario abbracciare alcune bandiere che sono i problemi di ieri non risolti, quelli di oggi e, se non li affron-

tiamo, saranno i problemi che rappresenteranno davvero un limite al nostro sistema Paese.

SANDRO BIASOTTI. Anch'io le esprimo la mia personale soddisfazione, anche a nome del Popolo della Libertà, e le rivolgo gli auguri per il ruolo importante che lei ha e che dà lustro all'Italia. Avrei una domanda generica, in parte già espressa dal collega Meta: nella veste di presidente di Ferrovie dello Stato spesso qui e in altre sedi si è lamentato della scarsità delle risorse e del fatto che in altre nazioni, ricordo che fece qui l'esempio della Francia, i passeggeri pagavano tariffe più alte per chilometro. Nella sua visione europea — non so se può rispondere o potrà farci avere la risposta — qual è la situazione oggettiva, almeno in riferimento alle nazioni classiche, non tenendo per ora in considerazione le nazioni dell'est, che magari si sono misurate da poco in servizi pubblici. Siamo messi male, malissimo, benino, nella media?

Rinnovandole le nostre congratulazioni, la ringrazio.

PRESIDENTE. Ricordo che oggi è stato dato l'annuncio dell'accordo Trenitalia-Veolia per la costituzione di una nuova compagnia europea nata dalla *partnership* internazionale tra queste due compagnie e quindi chiederei all'ingegner Moretti, al quale do la parola per la replica, se ce ne può brevemente parlare.

MAURO MORETTI, Presidente della Comunità delle ferrovie europee. Vi ringrazio per le parole di sostegno che mi avete dato, di cui sono veramente orgoglioso. D'altra parte, ognuno esprime la cultura della quale proviene. C'è in questo momento, tutto sommato, un riconoscimento che gli italiani ci sono, possono dire la loro, possono influire a volte anche in maniera determinante.

Tra l'altro, anche se non c'entra niente con questo, posso dirvi che sono stato recentemente in Cina a una conferenza sull'alta velocità — ho anche come carica quella di vicepresidente dell'Unione inter-

nazionale delle Ferrovie — e il modo in cui mi hanno accolto non come persona, ma come rappresentante è stato veramente lusinghiero. Questo vuol dire che comunque molto spesso ci sottovalutiamo rispetto a quello che abbiamo fatto e siamo in grado di fare e comunque rispetto a quello che gli altri pensano che possiamo fare.

Vorrei dapprima rispondere alla domanda legata al funzionamento della CER, perché così capite anche cosa posso dirvi oggi in questa mia funzione. È un'organizzazione volontaria cui si aderisce sulla base di concrete verifiche, che cerca di essere un'impresa vera, capace di esprimere un contributo all'organizzazione e che, d'altra parte, cerca anche di avere anche in cambio un ragionevole ritorno per l'interesse che ogni impresa esprime quando aderisce. Normalmente, la quota associativa è in relazione ai volumi di prodotti realizzati, con alcuni correttivi, ma la linea maestra è quella, e su quella base si ha in qualche modo non tanto un rigido pacchetto di voti, ma anche un riconoscimento relativo del peso di quello che ogni organizzazione esprime.

Siamo un'organizzazione molto complicata anche perché, come vi dicevo, c'è la rappresentazione di gruppi integrati e di aziende singole. Oltretutto, tutti i più grandi sono dentro la nostra organizzazione. Questo mi permette di dire che cerchiamo di trovare delle soluzioni al più alto livello possibile di compromesso tra gli interessi, sempre in senso positivo, e guardando avanti.

D'altra parte, credo che l'esposizione vi abbia dimostrato che non ci limitiamo a fare i notai, ma poniamo delle questioni che a volte si collocano ad un livello più avanzato rispetto alle discussioni medie di livello europeo e anche di qualche Stato membro. Tuttavia, come CER non abbiamo un campo di azione vasto al punto di poter agire su tutto, perché alcune cose non si trovano nella nostra disponibilità. In particolare, è abbastanza difficile esprimermi rispetto ai servizi universali perché vi sono delle posizioni diverse tra i vari membri della nostra organizzazione, per

alcuni dei quali è difficile pensarvi, in particolare pensare al trasporto regionale e locale.

Un passo importante è stato fatto, attraverso una discussione peraltro anche molto severa, ad esempio, sul problema dei mercati nazionali. Si tratta di un passo importante perché, come sapete, ancora nel *recast* della Commissione non si liberalizzano i mercati nazionali.

Quanto agli interventi sull'infrastruttura per 30 miliardi di euro, in una visione europea, e non quindi in una visione nazionale — se mi inviterete in qualità di amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, vi darò la visione nazionale della questione — è prevista una forte selezione rispetto al ritorno dell'investimento fatto; in particolare ci si riferisce ai colli di bottiglia europei più importanti, che devono essere prima eliminati a vantaggio di tutti e poi, mano a mano, si deve fare un rigido elenco di priorità degli investimenti che tenga conto del margine di contribuzione che può essere dato dal singolo investimento.

In ogni caso, dal punto di vista europeo, gli assi fondamentali sono il primo discrimine e abbiamo detto che dentro gli assi la parte *core*, quella che originariamente era la struttura di armatura fondamentale, deve essere un punto di riferimento prioritario. Per farvi un esempio che sta al di fuori di tutti i Paesi, compresa l'Italia, uno dei colli di bottiglia fondamentali è il pezzo che va da Basilea a Friburgo. Se non si affronta questo tratto, possiamo fare i lavori al di sotto e al di sopra, ma resta un collo di bottiglia che è un cappio al collo.

Ecco, credo — consideratelo semplicemente un suggerimento — che anche nel vedere i vari progetti nazionali, avendo coscienza dei colli di bottiglia europei, si ha la possibilità di interpretare meglio la visione e la politica della Commissione europea, che potrebbe essere non perfettamente collimante con i singoli interessi nazionali. Il caso citato farebbe, ad esempio, il bene di Francia, Germania, Svizzera e Italia. Tra l'altro, stiamo parlando di un corridoio, il 24, dove tutti abbiamo con-

venuto che bisogna realizzare l'ETCS, ossia l'*European train control system*, per poterlo rendere interoperabile. Quello rappresenta un altro esempio concreto di una questione di interesse europeo che salda tanti interessi nazionali e rappresenta un modo per poter avere un indicatore di priorità su queste cose.

In merito al problema sollevato dall'onorevole Lovelli, non mi riferivo alla sovvenzione alla gomma, perché non mi sono rifatto a casi italiani. In altre vesti potrei farlo, ma oggi no. Ho posto solamente il problema, ed è un problema di livello europeo, che per potere rendere tra di loro concorrenziali i vari modi di trasporto, nell'interesse dell'economia e dei contribuenti europei, occorre che tutti i costi vengano in superficie e siano misurati, valorizzati e attribuiti a chi li produce. Diversamente, esistono delle ormai storiche culture politiche che danno per scontato che certi costi debbano essere interamente sostenuti dai cittadini. Al contrario, il nostro problema è che in un campo completamente nuovo bisogna fare emergere tutti i costi che concorrono a realizzare un determinato servizio o prodotto, chiunque lo faccia, e bisogna fare in modo che questo costo venga monetariamente misurato e attribuito a chi lo produce, visto che è cambiata la cultura delle risorse naturali inesauribili. Le risorse sono ormai, infatti, tutte esauribili, ormai le abbiamo sporcate tutte, stiamo cercando di fare un'operazione di pulizia di quello che abbiamo già inquinato, ragion per cui si parla di *polluter pays*. Per poterlo fare a quel punto si ricostruisce una base economica, un *level playing field*, per cui l'uno e l'altro modo di trasporto abbiano la possibilità di vedere a quanto ammontano realmente i loro costi, come coprirli e come potere, al limite, stimolare una nuova politica che, nella consapevolezza dei costi, faccia una nuova operazione di fiscalizzazione.

Oggi sembra che nei vari Paesi non vi sia neanche la percezione dei costi, e quindi tanto meno la possibilità concreta di fare una politica cosciente. Questo va a svantaggio di quei Paesi che lo compren-

deranno più tardi perché quelli che lo faranno prima ottimizzeranno meglio dal punto di vista economico le loro risorse private e pubbliche, particolarmente quelle pubbliche. Ripeto quindi che è necessario fare questa operazione, considerare la congestione, il rumore, gli inquinamenti chimici, elettromagnetici, per dirli tutti, compresi quelli delle ferrovie, per riuscire a individuarne i costi in modo da calcolare la compensazione.

Per quanto riguarda il problema del regolatore, l'ho già detto, occorre che in ogni Stato abbia un ruolo forte, abbia una maggiore autonomia, in alcuni Paesi occorre affidargli funzioni che magari prima non gli erano state attribuite. Io non posso esprimere di più. Potrei dare un consiglio, come faccio in altri contesti: posso dirvi che in Italia esiste un regolatore, si chiama URSF, e credo che se lo invitate vi potrà dire direttamente qual è il suo sentimento. Oggi in virtù di una legge approvata dal Parlamento italiano è questo organismo ad avere i compiti di regolazione, quindi credo che ascoltarlo, per potere capire quali sono le sue difficoltà, sia anche il modo per potere capire come poter rafforzarne il ruolo, renderlo più autonomo.

Aggiungo che sicuramente c'è bisogno anche di un coordinamento europeo, magari in parallelo a quello che ho detto prima a proposito dell'Agenzia ferroviaria europea, per quanto riguarda l'interoperabilità e la sicurezza. Bisogna ristabilire una gerarchia di ruoli perché se si vuole omogeneizzare e andare verso l'unificazione occorre che vi sia anche da questo punto di vista un coordinamento.

Lo sbriciolamento evocato prima dall'onorevole Meta è il rischio. Tutti i Paesi, per poter dire di aver liberalizzato il settore, hanno fatto comunque una legge ma, come ho già detto, ormai non abbiamo un unico settore europeo con regole comuni, ma, al contrario, abbiamo formalizzato 27 condizioni diverse.

So che recentemente, permettetemi di dirlo, in una riunione che si è tenuta tra

i due amministratori delegati delle società ferroviarie, dai Ministri dei trasporti e Governi di Italia e Germania è stata auspicata la creazione di un unico sistema di regole tra questi due Paesi. Può essere un'idea, un asse economico, che, a mio parere, bisogna preoccuparsi di salvaguardare. Bisogna tornare indietro rispetto al perfezionismo della legislazione di attuazione presente in tutti i Paesi, altrimenti si creano dei danni importanti. Non si tratta tanto dei problemi delle imprese ferroviarie, anche se ne esistono, e dei gestori delle infrastrutture, ma anche di quelli dei costruttori europei che sono costretti, quando devono omologare un materiale rotabile, a tener conto di almeno tre corpi di regole diversi di tre Paesi (Italia, Francia e Germania). Ci si lamenta poi che i treni non riescono ad arrivare e qualcuno non riesce neanche a omologarli, ma è obiettivamente difficile districarsi in questo sistema.

Quanto ai porti, nella nostra politica, quando parliamo delle *Trans-european network*, evidenziamo in maniera esplicita che deve esserci un forte rapporto con i poli intermodali più importanti di livello europeo, e quindi porti e aeroporti. Naturalmente, in ogni Paese c'è il problema che occorre ragionevolmente prevedere quali sono queste strutture di livello europeo: se sono troppe, non si collegheranno mai; se si selezionano e sono poche, verranno raccordate e avranno una funzione importante di livello europeo anche per le strutture di livello più basso, nel senso che ne saranno un po' la guida. Se, invece, tutti quanti fanno la politica dello sbriciolamento, è evidente che anche i poli potenzialmente di alto livello che stanno nei singoli Stati membri rischiano essi stessi di naufragare per mancanza di risorse che vengono sparse tra tante realtà di non simile potenzialità.

Per quanto riguarda, invece, il problema logistico, c'è un fatto che ormai è quasi acquisito: la parte merci del trasporto ferroviario ha avuto una buona liberalizzazione in molti Paesi, e quindi in alcuni, come l'Italia, siamo di fronte a decine di imprese ferroviarie che possono

garantire il servizio, con un mercato reale, dal momento che gli operatori vanno veramente ormai a misurare non dico ogni mese, ma di sicuro ogni sei mesi il rapporto prezzo-qualità e cambiano tranquillamente operatore se non trovano riscontri positivi.

In merito allo sforzo per unificare, ho già risposto di fatto. Quanto alle risorse finanziarie, richiamate dagli onorevoli Bissotti e Meta, devo dire che c'è una diretta relazione con le risorse rese disponibili per i contratti di servizio universale, o comunque per il trasporto pubblico collettivo, e una relazione inversa al grado di indebitamento dei Paesi. Questo, se volete, è meccanico ed è anche assolutamente comprensibile e ragionevole: chi ha più difficoltà finanziarie ha meno risorse da investire, e quindi nell'esempio riportato è chiaro che la Germania ha più risorse di quante ne possano avere Francia o Italia. Ci sono poi Paesi che hanno un debito relativo, anche se con deficit ultimamente ampio, penso alla Gran Bretagna che sta seriamente ripensando alla sua politica di trasporto ferroviario perché ha subito dei *trend* di aumento di spese per contributi pubblici e aumenti di prezzi diretti che rispetto ad altri Paesi sono sopra la media, in alcuni casi veramente preoccupanti. So, dunque, che vi sono delle discussioni in alcuni Paesi sull'opportunità di tornare indietro rispetto a quello che è stato fatto. Peraltro, alla fine, anche tutte queste nostre discussioni hanno un punto di verifica semplice, ossia la percezione che il cittadino ha del rapporto prezzo/qualità. Si possono tranquillamente valutare i servizi rispetto a quattro o cinque parametri, come ad esempio puntualità, regolarità e così via rispetto al prezzo per capire qual è la situazione ed emerge con chiarezza che in Europa vi sono delle situazioni effettivamente molto differenziate. Sta ai singoli Paesi trovare il giusto equilibrio tra le risorse che vengono messe a disposizione dalla fiscalità pubblica e le risorse private. Spesso è abbastanza facile verificarlo, piove sempre sul bagnato: dove c'è

già un'abitudine al pagamento dei servizi, queste cose trovano un equilibrio alto; dove questa abitudine non c'è trovano un equilibrio basso, ma la prima cosa va verso il miglioramento, la seconda verso il peggioramento. Non posso dire di più.

Io vi ringrazio ancora. Per quanto riguarda le dinamiche nazionali, se e quando vorrete ascoltarmi nell'altra veste, sarò a vostra disposizione.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Mauro Moretti per il suo intervento e per il documento depositato, di cui autorizzo

la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 21 febbraio 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

**Audizione Presidente CER ing. Mauro Moretti
Commissione Trasporti e Comunicazioni Camera
dei Deputati — Repubblica Italiana**

Roma 19 Gennaio 2011

1. Il CER in breve

Il CER (*Community of European Railways and Infrastructure Companies*) e' la principale associazione europea rappresentante il settore ferroviario. È nata nel 1988, annoverando 12 membri. Oggi rappresenta ben 76 membri — tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura — provenienti dall'Unione Europea e da paesi candidati (Croazia, Macedonia, Turchia) o non facenti parte dell'UE (Svizzera, Norvegia).

Il CER ha sede a Bruxelles e rappresenta gli interessi del settore ferroviario europeo presso gli interlocutori delle istituzioni europee (Consiglio, Commissione, Parlamento). Il principale obiettivo dell'associazione è quello di promuovere lo sviluppo della modalità ferroviaria per la creazione di un sistema di trasporti sostenibile, efficiente ed in linea con il rispetto dell'ambiente.

Il CER svolge inoltre un'importante funzione di supporto e consulenza tecnica (attraverso l'*expertise* fornita dai membri) ai lavori attualmente in corso all'interno dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) sull'interoperabilità e riguardanti tutte le specifiche tecniche (le STI) finalizzate alla creazione di uno spazio ferroviario unico a livello europeo.

2. Indice dei temi

Sulla base delle posizioni finora elaborate e sostenute dal CER, queste sono le principali tematiche di interesse ferroviario attualmente in discussione a livello comunitario nell'ambito della politica dei trasporti europea:

1 Direttiva «Eurovignette» ed equa concorrenza tra modi di trasporto: internalizzazione dei costi esterni

2. Situazione economica del settore ferroviario europeo: «architettura finanziaria» sana e sostenibile per lo sviluppo della modalità ferroviaria

3. Completamento del mercato interno europeo dei trasporti

4. Ferrovie ed ambiente: i benefici del trasporto ferroviario ad Alta Velocità

5. Reti TEN ed infrastrutture ferroviarie di interesse europeo
6. Attività tecnica del CER a supporto ERA
7. Task Force sulla sicurezza del trasporto ferroviario merci

1. DIRETTIVA «EUROVIGNETTE» ED EQUA CONCORRENZA TRA MODI DI TRASPORTO: INTERNALIZZAZIONE DEI COSTI ESTERNI

Direttiva Eurovignette (revisione Direttiva 1999/62/CE)

Breve background

La proposta di revisione della Direttiva 1999/62/CE « relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture » è stata adottata dalla Commissione Europea nel luglio del 2008 nell'ambito del pacchetto legislativo « *Greening Transport* ». La proposta originale della Commissione ha delineato l'obiettivo di creare un quadro regolamentare europeo che conceda agli Stati Membri la possibilità di « tassare » i veicoli pesanti per le esternalità prodotte, in particolare per l'inquinamento atmosferico, il rumore e la congestione.

In seguito alla prima lettura effettuata dal Parlamento Europeo nel 2009 — che ha sostanzialmente confermato i principi proposti dalla stesura originale della Commissione Europea — il Consiglio non è stato in grado di raggiungere un accordo politico sul testo, a causa delle profonde divergenze delle posizioni esistenti tra le delegazioni (in particolare sull'inclusione di alcune esternalità come la congestione e sull'uso dei proventi generati dal trasporto stradale).

Il dossier è stato bloccato per 18 mesi in Consiglio: le Presidenze ceca, svedese e spagnola non sono riuscite ad ottenere progressi significativi.

La Presidenza belga ha riaperto il negoziato nel secondo semestre del 2010 ed ha presentato al Consiglio Trasporti dello scorso 15 ottobre un testo di compromesso da sottoporre all'approvazione delle delegazioni.

L'accordo politico è stato raggiunto, a maggioranza qualificata e con il voto negativo di alcune delegazioni, tra cui l'Italia.

Stato dei lavori

Il testo approvato dal Consiglio verrà inviato al Parlamento Europeo — dopo le necessarie procedure interne di finalizzazione linguistica — per la fase di seconda lettura, che inizierà nei primi mesi del 2011.

Il testo del Consiglio è indubbiamente un accordo al « ribasso » rispetto a quanto proposto dalla Commissione Europea ed a quanto votato dal Parlamento Europeo nel 2009. In particolare, il testo prevede:

l'esclusione dell'internalizzazione del costo esterno della congestione, ma l'introduzione di una variazione massima dei pedaggi per

ridurre la congestione nelle ore di punta pari al 175% del valore medio; la durata massima del periodo di punta è fissato a cinque ore/giorno;

l'esenzione dei veicoli EURO V (fino al termine del 2013) e EURO VI (fino al termine del 2017) dagli oneri sull'inquinamento atmosferico, che è un costo esterno internalizzato dalla proposta;

la piena discrezionalità degli Stati membri nell'applicare la Direttiva ai veicoli di peso compreso tra le 3,5 e le 12 tonn;

l'eliminazione dell'*earmarking* obbligatorio a favore dei trasporti; i proventi generati potranno essere utilizzati anche in altri settori;

l'eliminazione della destinazione dei pedaggi maggiorati nelle zone di montagna a favore della realizzazione dei Progetti Prioritari TEN (*mini earmarking*);

la limitazione del campo di applicazione della Direttiva alla rete TEN; costi esterni internalizzati solo per inquinamento atmosferico e rumore.

È possibile che in sede di negoziato comunitario fra le istituzioni si possa arrivare ad una procedura di conciliazione tra Consiglio e Parlamento Europeo, viste le posizioni divergenti. Molto dipenderà dagli esiti delle discussioni che si terranno nei primi mesi del 2011 in Commissione Trasporti al Parlamento Europeo e dalla volontà del Relatore (On. El Khadraoui, socialista belga) di insistere sull'internalizzazione di alcuni costi esterni eliminati dal testo del Consiglio.

Posizione CER

1. Da parte CER si è sempre sostenuto fortemente — attraverso posizioni formali, azioni di « lobbying » e di contatto con gli interlocutori istituzionali e non — l'approccio « ambizioso » delineato dalla Commissione Europea e dal Parlamento. Il settore ferroviario è a favore dell'internalizzazione dei costi esterni, in particolare della congestione e dell'inquinamento atmosferico. Il settore si è sempre espresso a favore della creazione di una politica dei trasporti basata sul principio del « *polluter pays* », « chi inquina paga » e sulla necessità di rivedere alcune dinamiche che hanno caratterizzato la stessa *policy*, che non sono più sostenibili dal punto di vista ambientale.

2. Relativamente alla Direttiva Eurovignette, il CER perseguirà le necessarie azioni di « lobbying » sulle istituzioni comunitarie al fine della redazione di un testo che vada nella direzione di un trattamento più equo tra i diversi modi di trasporto. Siamo tuttavia consapevoli delle difficoltà esistenti a livello comunitario e delle resistenze di alcuni Stati Membri nei confronti di una completa internalizzazione dei costi esterni. È tuttavia necessaria una rapida approvazione della Direttiva, che rappresenterebbe comunque un passo in avanti rispetto alla situazione attuale e che favorirebbe l'apertura — per gli Stati Membri che desiderano farlo — verso una politica dei trasporti più

sostenibile. L'approvazione nel corso del 2011 permetterebbe inoltre di poter iniziare a progettare una possibile futura revisione in coerenza con quelli che saranno gli obiettivi delineati dalla Commissione Europea nel prossimo Libro Bianco sui Trasporti.

3. Sul tema più generale dell'internalizzazione dei costi esterni e sulla messa in atto di un « *level playing field* » tra modi di trasporto, è necessario ripensare alle dinamiche che hanno caratterizzato fino ad ora la politica dei trasporti europea. Il fabbisogno di combustibili fossili (in un'economia globale ancora dipendente in larga parte dal petrolio), l'approvvigionamento energetico e l'impellente necessità di ridurre le emissioni di CO₂ costringono il settore dei trasporti a rivedere alcune questioni. I prezzi dei trasporti non riflettono la realtà complessiva. Le liberalizzazioni ed il progresso tecnologico hanno reso i prezzi dei trasporti per i consumatori individuali accessibili, ma non si è tenuto conto — a livello comunitario — delle ripercussioni in termini di costi esterni: congestione, inquinamento atmosferico, innalzamento dei livelli di CO₂. Il recente rapporto SOER dell'Agenzia Europea dell'Ambiente ha dimostrato come il settore trasporti nel suo complesso sia l'unico ad avere incrementato le emissioni di CO₂, a fronte dei miglioramenti avuti in altri settori industriali attraverso misure che vanno dal sistema di scambio quote emissioni (ETS — Emission Trading Scheme) all'uso di energie rinnovabili.

4. La modalità ferroviaria ha enormi potenzialità da esprimere in questo contesto. È necessario che i prezzi dei trasporti riflettano effettivamente le esternalità prodotte, come avviene nelle economie di mercato per altri settori industriali, e che vi sia un trattamento equo tra modi di trasporto. Le ferrovie sono attualmente l'unico modo di trasporto incluso nell'ETS in via indiretta, per il fatto che i fornitori di energia elettrica fanno parte del meccanismo. Alcune ferrovie ricavano già il proprio approvvigionamento energetico attraverso fonti rinnovabili; tuttavia a livello europeo si è assistito ad un rialzo dei prezzi generalizzato dell'energia che in parte ha avuto ripercussioni sul settore ferroviario, che è l'unico modo di trasporto con emissioni di CO₂ praticamente irrilevanti.

5. Il CER sostiene la necessità di rivedere il meccanismo dei prezzi che caratterizza il settore dei trasporti, che deve comprendere le esternalità. Il principio del « *polluter pays* » dovrebbe inoltre essere utilizzato per promuovere i modi di trasporto più sostenibili dal punto di vista ambientale, con l'obiettivo di impiegare i proventi derivanti dalle modalità più inquinanti per la costruzione e gli investimenti nelle infrastrutture alternative, in particolare ferroviarie.

2. SITUAZIONE ECONOMICA DEL SETTORE FERROVIARIO EUROPEO: « ARCHITETTURA FINANZIARIA » SANA E SOSTENIBILE PER LO SVILUPPO DELLA MODALITÀ FERROVIARIA

Breve background

Da circa due anni e mezzo, in particolare da quando la Commissione Europea ha dichiarato di voler rivedere e consolidare la legislazione contenuta nel Primo Pacchetto Ferroviario, il CER ha

evidenziato la necessità di avviare una riflessione sulle « condizioni-quadro » che potrebbero garantire la sostenibilità finanziaria ed economica delle ferrovie europee e che — quando non rispettate — rappresentano un freno allo sviluppo del settore.

L'analisi CER ha dimostrato l'esistenza di una Europa « a due velocità ». Molte delle disposizioni contenute nel Primo Pacchetto Ferroviario, che riguardano in particolare gli obblighi « finanziari » degli Stati Membri nei confronti delle compagnie ferroviarie, non sono state messe in atto. I problemi principali riguardano in particolare tre aspetti:

un debito storico che ancora pesa sulle spalle di molte aziende ferroviarie — un debito accumulato durante l'epoca dei monopoli statali — che continua a ostacolare le possibilità dell'approvvigionamento finanziario potenzialmente destinato a nuovi investimenti;

manca di supporto finanziario da parte delle autorità preposte, con ripercussioni sul gestore dell'infrastruttura nazionale in termini di mancanza di piani di investimento attuabili non solo per la gestione delle reti esistenti ma anche per lo sviluppo di nuove infrastrutture;

manca di chiarezza nella definizione del ruolo dello Stato, di cosa richiede agli operatori e della disponibilità a pagare i servizi richiesti. Questo è un punto importante poiché riguarda il problema delle sottocompensioni per i servizi soggetti a contratti di servizio pubblico.

Il CER ha sottoposto — a più riprese — questi temi all'attenzione delle istituzioni comunitarie. Ha inoltre scritto ai singoli Ministri dei Trasporti nazionali, attraverso i rispettivi CEOs delle compagnie ferroviarie, al fine di sensibilizzarli in particolare sulla problematica relativa alle sottocompensioni per i contratti soggetti ad obblighi di servizio pubblico.

La Commissione Europea ha adottato la proposta di revisione, il « Recast » del Primo Pacchetto Ferroviario, lo scorso settembre. All'interno della proposta originale della Commissione, le preoccupazioni CER sono state in parte tenute in considerazione. Sono state introdotte disposizioni più vincolanti per gli Stati Membri al fine di garantire una maggiore sicurezza economica per il gestore dell'infrastruttura, attraverso la predisposizione di Contratti Multi-Annuali tra Stato e Gestore e la stesura di Piani Nazionali per lo sviluppo delle ferrovie, che rappresentano indubbiamente un passo in avanti verso una maggiore stabilità finanziaria del settore.

Posizione CER

La normativa comunitaria di settore adottata a partire dal 1991 è finalizzata alla creazione di un equo ed efficiente mercato ferroviario. Attualmente, le imprese ferroviarie incontrano serie difficoltà finanziarie — aggravate dalla crisi economica — che ostacolano

l'efficienza e la creazione di tale mercato. Questa situazione può essere tuttavia cambiata attraverso un'adeguata messa in atto della legislazione ad oggi esistente.

Al fine della piena comprensione delle difficoltà che le imprese ferroviarie stanno oggi affrontando, è importante ricordare uno dei principi prioritari della legislazione UE in ambito ferroviario, come sancito dall'articolo 5 della Direttiva 91/440:

« Gli Stati membri adottano le misure necessarie per permettere alle imprese ferroviarie di adattare le loro attività al mercato e di gestirle sotto la responsabilità dei loro organi direttivi, per fornire prestazioni efficaci e adeguate con la minor spesa possibile in rapporto alla qualità del servizio richiesto. Le imprese ferroviarie devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti dello Stato membro ».

L'attuale legislazione europea prevede che le autorità competenti concludano contratti di servizio pubblico, richiedendo servizi alle imprese ferroviarie. Il contratto deve delineare in maniera trasparente lo scopo ed i costi dei servizi richiesti, e deve dimostrare come questi costi siano coperti, attraverso flussi finanziari e/o diritti esclusivi. **In altri termini, la dimensione finanziaria dei contratti di servizio pubblico deve essere pienamente trasparente, in modo che la Commissione Europea possa verificare che la compensazione dovuta dalle Autorità pubbliche corrisponda effettivamente ai servizi richiesti ed includa un profitto ragionevole.**

La cronica sottocompensazione dei contratti relativi agli obblighi di servizio pubblico produce un « circolo vizioso » di indebitamento, che va a discapito della salute finanziaria dell'impresa ferroviaria ed impedisce il raggiungimento degli obiettivi stabiliti nell'articolo 5 della Direttiva 91/440.

Questo ha naturalmente anche un impatto sulla qualità complessiva del servizio pubblico di trasporto, che va a svantaggio del consumatore finale e quindi del cittadino che fa uso dei servizi pubblici.

Altra implicazione — non meno importante — è rappresentata dagli eventuali squilibri e barriere per la creazione di un mercato ferroviario europeo competitivo. Tutti gli operatori — sia quelli « storici » che i nuovi entranti — devono misurarsi su un terreno equo e paritario. Situazioni croniche di sottocompensazione provocano distorsioni del mercato che vanno a svantaggio dello sviluppo della modalità ferroviaria.

3. COMPLETARE IL MERCATO INTERNO EUROPEO DEI TRASPORTI

Breve Background

A livello europeo, il trasporto ferroviario merci è liberalizzato dal 2007, mentre il trasporto passeggeri internazionale è stato aperto alla

concorrenza nel gennaio 2010. Entrambe sono state misure stabilite da Direttive europee di settore.

La Commissione Europea ha iniziato ad analizzare — attraverso studi *ad hoc* (Everis, 2009-2010) la possibilità di adottare una nuova proposta legislativa finalizzata alla liberalizzazione dell'ultimo segmento mancante, cioè il trasporto passeggeri domestico/nazionale, che rappresenta una quota di circa l'80% del mercato ferroviario europeo.

Nella Comunicazione allegata alla proposta di « Recast » adottata lo scorso settembre, la Commissione ha menzionato la liberalizzazione del trasporto nazionale come una misura legislativa imminente.

Sul tema della liberalizzazione, il CER ha prodotto una posizione di settore. Il completamento del mercato ferroviario a livello europeo non si esaurisce solamente nell'apertura « legale » dei mercati — che rimane essenziale — ma si deve compiere anche attraverso l'interoperabilità e la rimozione delle barriere tecniche attraverso la piena cooperazione del settore con l'Agenzia Ferroviaria Europea.

Posizione CER

Sulla completa liberalizzazione dei mercati, in particolare del trasporto passeggeri domestico, il CER sostiene le misure di apertura del mercato come principio. Creare le condizioni per una maggiore concorrenza nel mercato ferroviario è una necessaria premessa per l'accrescimento della qualità e della produttività. L'accesso non discriminatorio e trasparente alla rete ferroviaria deve essere garantito dalla legislazione europea.

Allo stesso tempo, il CER ha sostenuto la necessità di liberalizzare i mercati domestici in modo coerente e appropriato al quadro legislativo europeo, al fine di favorire l'integrazione dei mercati e la concorrenza equa tra imprese. L'apertura dei mercati deve essere trattata parallelamente alle questioni relative all'« architettura finanziaria » del settore ferroviario, cioè il finanziamento adeguato dei contratti di servizio pubblico e delle infrastrutture, l'internalizzazione dei costi esterni e il trattamento equo tra modi di trasporto. Il Libro Bianco sui trasporti pubblicato dalla Commissione Europea nel 2001 ha definito una serie di condizioni per uno sviluppo competitivo del settore ferroviario. Facendo un bilancio complessivo, si può affermare che nel 2011 queste misure sono state messe in atto solo parzialmente dal punto di vista legislativo ed in molti casi non c'è stata la volontà politica (a livello di Stati Membri) di procedere verso una politica dei trasporti basata sul trasferimento modale. Gli elementi relativi all'« architettura finanziaria » devono essere tenuti in considerazione nel processo di apertura dei mercati. Non devono tuttavia rappresentare un ostacolo o un ritardo al processo che conduce alla liberalizzazione e allo sviluppo della concorrenza.

Attuale quadro legislativo europeo sul trasporto passeggeri

Sulla base di quanto previsto dal Terzo Pacchetto Ferroviario (approvato nel 2007), **il trasporto passeggeri internazionale per**

ferrovia — incluso il cabotaggio — è liberalizzato a partire dal 1 gennaio 2010 (Direttiva 2007/58), con alcune salvaguardie per i servizi soggetti a contratti di servizio pubblico.

Alcuni paesi hanno già formalmente aperto i mercati domestici, anticipando la possibile legislazione europea: Italia, Regno Unito, Germania, Svezia, Lituania, Danimarca. Il CER ha da sempre sostenuto che se la legislazione sul trasporto internazionale fosse attuata in maniera adeguata e corretta, essa costituirebbe di per sé un incentivo perché tutti gli Stati Membri estendano tali misure al trasporto nazionale, senza interventi ulteriori della Commissione Europea. Il quadro europeo è tuttavia non omogeneo.

Due tipologie diverse di servizi passeggeri possono essere forniti nell'ambito del trasporto domestico:

servizi soggetti a contratti di servizio pubblico: sono disciplinati dal Regolamento europeo 1370/2007 e sono negoziati tra imprese ferroviarie ed autorità pubbliche competenti (in Italia comprende anche il cosiddetto « servizio universale »)

altri servizi non soggetti ad obblighi di servizio pubblico: sono organizzati liberamente dalle imprese ferroviarie senza nessun sussidio di carattere pubblico (ad esempio, l'Alta Velocità) e sono regolati dalla legislazione nazionale, con l'eccezione del cabotaggio nell'ambito dei servizi transfrontalieri, disciplinato dalla Direttiva 2007/58 sull'apertura del trasporto internazionale.

Riguardo a queste tematiche, Il CER ha sostenuto i seguenti elementi:

Necessità di trattare questi due tipi di servizi allo stesso modo. Anche i servizi soggetti a contratti di servizio pubblico devono essere gestiti sulla base di logiche commerciali e devono includere ragionevoli profitti d'esercizio per le imprese ferroviarie;

aprire i mercati domestici alla concorrenza significa in concreto emendare ed estendere i diritti di accesso alla rete attualmente contenuti nella Direttiva 91/440. Il CER supporta il principio, parallelamente allo sviluppo delle condizioni quadro relative all'« architettura finanziaria » delle ferrovie europee ed alla necessità che i contratti di servizio pubblico vengano assegnati sulla base dei principi non discriminatori stabiliti dal Regolamento 1370/2007;

sulla linea di quanto già stabilito per il trasporto internazionale, l'equilibrio economico di alcuni servizi soggetti a contratti di pubblico deve essere salvaguardato in caso di apertura del trasporto domestico. Questi « diritti esclusivi » devono comunque rimanere una scelta nell'ambito delle discrezionalità che appartengono alle singole autorità competenti e soprattutto non devono costituire un ostacolo allo sviluppo della concorrenza e del libero mercato.

4. FERROVIE ED AMBIENTE: I BENEFICI DEL TRASPORTO FERROVIARIO AD ALTA VELOCITÀ

Breve Background

Il modo di trasporto ferroviario è attualmente un settore con enormi potenzialità di sviluppo e crescita. Cioè ancora più evidente alla luce della necessità di «ripensare» una politica dei trasporti europea efficiente ed equa tra modalità, ma che allo stesso tempo sia sostenibile ed in grado di affrontare le questioni legate al cambiamento climatico. Il trasporto ferroviario può fornire in tal senso un contributo fondamentale.

Il recente rapporto «SOER 20101» dell'Agenzia Europea dell'Ambiente ha evidenziato come il settore dei trasporti terrestri costituisca una parte rilevante delle emissioni totali di GHG (gas effetto serra) a livello europeo, circa il 19%. Gli ultimi dati dimostrano che le emissioni di GHG dai trasporti sono aumentate del 24% tra il 1990 ed il 2008 nell'UE a 27. Tali statistiche escludono ovviamente il settore aereo e la navigazione marittima: se si dovessero considerare anche queste modalità, la quota emessa dai trasporti in proporzione alle emissioni totali salirebbe al 24% nell'UE a 27. Il rapporto evidenzia inoltre una diminuzione del trasporto merci per ferrovia e per vie navigabili, ed un incremento del numero di auto private nel periodo 1995-2006 del 22% (che corrisponde ad un aumento di circa 52 milioni di autovetture/veicoli per trasporto stradale). Il trasporto stradale rimane uno dei principali produttori di GHG, mentre il trasporto aereo rimane la modalità di trasporto più utilizzata all'interno dell'UE, con un incremento del 48% nell'UE a 27 tra il 1997 ed il 2007.

Lo stesso rapporto SOER ha sottolineato come sia necessario stabilire una nuova politica comune dei trasporti, che sia in grado di affrontare le problematiche del cambiamento climatico. È evidente come il settore dei trasporti sia l'unico settore industriale che assiste ad un continuo incremento delle emissioni GHG.

Posizione CER

Negli ultimi tre anni Il CER ha trattato il tema ambientale ed il ruolo della ferrovia come una delle priorità della propria azione di «lobbying» sulle istituzioni europee. Ciò è stato evidente in diversi ambiti relativi a dossier di interesse europeo, in particolare:

Eurovignette-internalizzazione dei costi esterni: CER ha sottolineato la necessità di internalizzare i costi esterni provenienti dal trasporto stradale e l'utilizzazione dell'*earmarking* a favore dei modi di trasporto più sostenibili;

Emergenza trasporto aereo (aprile 2010): in occasione della crisi del trasporto aereo in seguito all'eruzione del vulcano islandese avvenuta nell'aprile 2010, il settore ferroviario ha dimostrato la sua efficienza e la sua tenuta. Il CER ha raccolto una serie di dati che

hanno dimostrato come le ferrovie europee abbiano messo a disposizione enormi risorse aggiuntive per far fronte all'emergenza. Dal 16 al 28 aprile, le ferrovie europee hanno messo a disposizione 620 treni aggiuntivi rispetto a quelli normalmente operanti, per un totale di circa 400.000 posti. È stato organizzato presso il CER un centro di coordinamento in caso di eventuali nuove emergenze. In particolare, il temporaneo blocco del settore aereo ha dimostrato come le ferrovie siano in grado di rispondere in modo efficace come modo di trasporto alternativo all'aereo su distanze fino a 800/1000 km. Il CER ha sensibilizzato le istituzioni europee al riguardo, evidenziando la necessità di procedere al completamento delle reti TEN e ad una maggiore integrazione delle reti ferroviarie europee ad alta velocità;

High Speed Masterplan: in occasione della riunione annuale dei Presidenti e degli Amministratori Delegati delle ferrovie europee (che nel 2010 si è tenuta a Roma) i principali CEOs europei hanno firmato congiuntamente una dichiarazione di intenti per il futuro del settore ferroviario « *Railways 2020* ». Nell'ambito della dichiarazione viene chiesto alla Commissione Europea di procedere quanto prima alla creazione di un « High Speed Masterplan » europeo, un programma *ad hoc* per le reti ferroviarie ad alta velocità che possa integrarsi con le reti TEN attraverso il sostegno del contributo finanziario comunitario;

Riduzione emissioni settore ferroviario: nel 2007, il settore ferroviario europeo si è impegnato volontariamente — attraverso il coordinamento del CER — a ridurre le emissioni del 30% al 2020. Molti « targets » individuali sono già stati raggiunti, con ottime prestazioni da parte delle singole compagnie. In questo contesto, l'Alta Velocità rappresenta un elemento fondamentale per continuare a migliorare le prestazioni del settore ferroviario in termini ambientali. Per l'Italia, l'esempio dato dalla Roma-Milano in termini di guadagno di « market share » rispetto al trasporto aereo ha un impatto rilevante anche in termini di riduzione di emissioni CO₂.

5. RETI TEN ED INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DI INTERESSE EUROPEO

Breve Background

La rete transeuropea dei trasporti riveste un ruolo essenziale per l'integrazione e lo sviluppo del mercato interno dell'Unione. In seguito alla consultazione avvenuta con le parti interessate nel corso del 2010, la Commissione Europea sta attualmente procedendo verso la finalizzazione della revisione di medio termine (« Mid Term Review ») del quadro legislativo TEN.

L'esecutivo comunitario — attraverso il supporto dell'Agenzia TEN — sta rivedendo l'attuale configurazione dei progetti prioritari stabiliti nel 2004, attraverso alcune modifiche che verranno apportate alla progettazione della rete. La Commissione proporrà una differenziazione tra due livelli di rete, di cui il « core network » o « rete centrale » costituirà il fulcro del futuro sistema europeo dei trasporti.

È intenzione della Commissione presentare formalmente il progetto di revisione delle reti TEN durante la prima parte del 2011, in modo da poter affrontare successivamente il negoziato sul prossimo budget comunitario 2014-2020, che vedrà anche il tema TEN nei capitoli di spesa.

Posizione CER

Il CER riconosce l'importanza del completamento della rete TEN ed in particolare dei progetti prioritari ferroviari per la creazione di una politica dei trasporti moderna e sostenibile. In particolare, supporta i seguenti principi:

salvaguardia degli attuali progetti prioritari (su cui sono state già investite ingenti risorse da parte degli Stati Membri) come base di partenza per la progettazione del futuro « core network »;

il « core network » dovrà assicurare il collegamento sinergico tra gli attuali progetti prioritari ed i principali porti e aeroporti di rilevanza europea, tenendo in considerazione gli attuali livelli di traffico passeggeri e merci nonché le potenzialità di future di sviluppo; dovranno inoltre essere integrati tutti i collegamenti europei ad alta velocità;

lo sviluppo e la messa in atto di ERTMS sulla rete ferroviaria TEN è essenziale per l'interoperabilità;

è necessario un budget adeguato per il completamento delle reti TEN. L'incremento significativo dei fondi comunitari a disposizione delle Reti transeuropee di trasporto è una condizione necessaria per dare concretezza ai progetti;

in considerazione delle stime di costo attese per la prossima programmazione pari a – 145 miliardi per i soli progetti prioritari e del potenziale effetto leva, è indispensabile che la Commissione proponga uno stanziamento di – 30 miliardi per i Fondi TEN-T nel periodo 2014-2020;

sulla linea di quanto delineato dalla Commissione Europea sulla « decarbonizzazione » dei trasporti, è necessario procedere verso l'individuazione di fonti alternative di finanziamento per le reti TEN che siano a supporto dei modi di trasporto più sostenibili, attraverso l'internalizzazione dei costi esterni.

6. ATTIVITÀ TECNICA DEL CER A SUPPORTO ERA

Breve Background

L'Agenzia Europea della sicurezza è stata istituita nel 2004 per fornire agli stati membri dell'Unione Europea assistenza tecnica nel campo dell'interoperabilità e della sicurezza. A tal fine è previsto lo

sviluppo di Specifiche tecniche di interoperabilità e di procedure comuni riguardanti temi legati alla sicurezza sotto specifico mandato da parte della Commissione Europea.

Il regolamento che istituisce l'Agenzia stabilisce che per lo sviluppo delle suddette specifiche tecniche di interoperabilità e delle procedure armonizzate di sicurezza vengano istituiti dei gruppi di lavoro denominati « working party » all'interno dei quali è prevista la presenza di vari attori tra i quali le organizzazioni rappresentative di settore (CER *in primis*).

Il CER, come previsto dal regolamento dell'Agenzia, e al fine di sostenere al meglio le posizioni comuni dei propri membri in ambito ERA, svolge la selezione di alcuni esperti (*speakers*) da inserire direttamente nei gruppi di lavoro ERA e successivamente costituisce dei gruppi di supporto CER che hanno il compito di preparare l'attività.

Il lavoro svolto dal CER in questo campo è molto oneroso, vedendo coinvolti decine di speaker e centinaia di esperti che a vario titolo partecipano alla definizione delle differenti specifiche.

Nel 2009, al fine di rendere più forti ed omogenee le posizioni del settore ferroviario rispetto all'attività dell'ERA, il CER ha istituito insieme all'EIM (European Infrastructure Manager) e all'UIC (Union International Chemin de Fer), il CTG (Coordination Technical Group) che consiste in una piattaforma di esperti che provengono dalle differenti organizzazioni rappresentative di settore.

La fase finale del processo di stesura delle specifiche tecniche prodotte dall'ERA prevede che ci sia un'approvazione da parte di un comitato, diretto dalla Commissione Europea, composto da rappresentanti degli stati membri, denominato RISC. Il CER interviene anche in questa sede al fine di verificare che eventuali incongruenze od imprecisioni contenute nei testi in approvazione non vengano inavvertitamente sottoposte ad approvazione.

Per concludere, per quanto riguarda il processo legislativo legato alla produzione di normativa tecnica di settore (interoperabilità e sicurezza), il CER rappresenta la più importante organizzazione con funzioni di « advisor » tecnico delle istituzioni comunitarie.

Posizione CER

Il CER ha espresso in diverse sedi la necessità di razionalizzare l'utilizzazione degli esperti impiegati nell'ambito dei gruppi di lavoro ERA e CER e soprattutto di conoscere anticipatamente la previsione di impiego di risorse necessarie per la stesura di particolari specifiche tecniche.

Il CER ritiene che una delle difficoltà riscontrate nel raggiungimento dell'interoperabilità ferroviaria europea consista nell'elevato numero di cosiddetti *open points* presenti nelle versioni finali delle specifiche (gli *open points* sono dei requisiti tecnici per cui non è stato possibile individuare una posizione condivisa a livello europeo). È stato fatto quindi presente all'ERA che vengano adottati tutti gli sforzi al fine di chiudere gli *open points*.

Inoltre il CER ritiene necessario che l'attività svolta dai funzionari ERA in merito alla stesura delle procedure venga maggiormente

standardizzata al fine di rendere il processo maggiormente efficiente e condiviso con le organizzazioni di settore che sono quelle che forniscono il *know how* tecnico.

Per quanto riguarda considerazioni di carattere più generale, il CER ritiene che l'ERA debba rafforzare la sua attività di controllo sulle Agenzie Nazionali in merito al recepimento della normativa comunitaria (eventualmente prevedendo attività di audit) e che debba accentrare alcune funzioni attualmente di competenza delle agenzie nazionali (Certificazione di sicurezza delle imprese e immatricolazione dei rotabili) al fine di scongiurare comportamenti disomogenei dei diversi stati membri che possono avere come effetto la mancata realizzazione dell'interoperabilità ferroviaria e l'introduzione di barriere protezionistiche.

7. TASK FORCE SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Breve background

A seguito del gravissimo incidente ferroviario che si è verificato a Viareggio il 29 giugno 2009, passata la prima fase d'emergenza dei soccorsi, l'allora Commissario UE ai Trasporti, on. Antonio Tajani, ha promosso una « Safety Conference » che si è svolta a Bruxelles l'8 Settembre 2009.

La principale decisione che è stata deliberata nel corso della conferenza è stata l'istituzione di una *task force* organizzata dall'ERA (European Railway Agency), sotto mandato della Commissione Europea e con il diretto coinvolgimento delle Autorità Nazionali per la Sicurezza Ferroviaria, al fine di individuare e sviluppare misure di manutenzione e di progettazione per scongiurare la rottura degli assi dei carri merci .

Il CER ha partecipato attivamente ai lavori della *task force* ed insieme alle altre organizzazioni rappresentative di settore ha istituito un *Joint Support Group* al fine di fornire un adeguato supporto tecnico ai lavori della task force stessa.

La task force si è riunita 7 volte (18 Settembre 2009, 27 Ottobre 2009, 24 Novembre 2009, 16-17 Dicembre 2009, 2 Febbraio 2010, 20 Aprile 2010 e 22 Giugno 2010). Tutte le riunioni si sono svolte a Lille presso la sede dell'ERA ad eccezione della riunione di dicembre che si è svolta a Viareggio.

A fine settembre 2010 l'ERA ha prodotto il report finale dei lavori della task force nel quale è stato identificato un piano d'azione che descrive una serie di misure facoltative che vengono suggerite al settore ferroviario.

Il piano d'azione individua le seguenti misure:

EVIC (European Visual Inspection Catalogue): è il documento di riferimento per la campagna di ispezione su tutti gli assi da carro circolanti in Europa, tesa a togliere dall'esercizio i componenti anche solo con difettosità o corrosione superficiali;

Sampling Program: è il programma speciale di Controlli Non Distruttivi (ultrasuoni/ magnetoscopio) svolto su un campione di 24 mila assi, suddivisi per tipologia di utilizzo; si tratta di una campagna di controlli aggiuntivi a quanto già previsto dai piani di manutenzione con lo scopo di valutare l'eventuale corrispondenza tra difetti superficiali e profondi identificati in EVIC e l'incidenza di questi nelle diverse tipologie di utilizzo individuate;

EWT (European Wheelset Traceability): la task force ha identificato 44 parametri considerati rilevanti per identificazione e definizione delle caratteristiche delle sale da carro (assi con ruote e cuscinetti), che ciascun Detentore dovrà raccogliere da subito e rendere disponibile in un database centralizzato non oltre il 1° gennaio 2012;

ECCM (European Common Criteria for Maintenance) Raccolta di varie misure manutentive che il Settore Ferroviario europeo s'impegna ad adottare unitariamente (laddove non già in essere per talune di queste) e dei criteri per l'accettabilità dei componenti e della loro manutenzione.

Posizione CER

Il CER ha caldeggiato e attivamente sostenuto l'iniziativa della « Safety Conference » affinché fosse data una risposta tecnicamente forte ed armonizzata a livello europeo ed efficace in una prospettiva di medio-lungo periodo. Il CER ha quindi supportato pienamente l'istituzione della task force e lo svolgimento dei lavori. Avendo contribuito alla definizione delle misure identificate nel piano d'azione, ha reso obbligatorio per suoi membri l'adozione delle misure previste nel report finale. Il CER ha allo stesso tempo sconsigliato l'adozione di misure unilaterali da parte di singole agenzie nazionali; esse avrebbero potuto generare come conseguenza la disomogeneità a livello europeo e se non impostate su una prospettiva di medio lungo periodo, avrebbero potuto avere come effetto immediato lo spostamento del traffico delle merci dalla rotaia alla gomma (settore notoriamente caratterizzato da un livello di sicurezza inferiore a quello ferroviario), ottenendo dunque l'opposto di quanto originariamente perseguito.

