

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 esauritiva, 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