

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 16,15.

(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 e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione di rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori.

Sono presenti i rappresentanti di ACU (Associazione consumatori utenti), Adiconsum (Associazione difesa consumatori e ambiente), ADOC (Associazione per la difesa e l'orientamento dei consumatori), Adusbef (Associazione difesa utenti servizi bancari e finanziari), Altroconsumo, Assoutenti, Cittadinanzattiva, Codacons (Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori), CODICI (Centro per i diritti del cittadino), Federconsumatori, Lega Consumatori e Movimento Consumatori.

Do la parola all'avvocato Rosamaria Gallo, componente della presidenza nazio-

nale ACU e presidente regionale ACU Emilia-Romagna, per lo svolgimento della sua relazione.

ROSAMARIA GALLO, *Componente della presidenza nazionale ACU e presidente regionale ACU Emilia-Romagna.* Io rappresento ACU. Siamo soddisfatti dell'invito. Avremmo delle considerazioni da fare su questo argomento; tuttavia, vista la stringatezza dei tempi, ci riserviamo di inviare, successivamente, via mail, un documento che riassume la nostra posizione sulla questione dal punto di vista sia funzionale sia politico.

PRESIDENTE. Do ora la parola al dottor Pietro Giordano, segretario generale vicario di Adiconsum, per lo svolgimento della sua relazione.

PIETRO GIORDANO, *Segretario generale vicario di Adiconsum.* Anche noi, come Adiconsum, invieremo un documento, data la ristrettezza dei tempi. Ad ogni modo, cercando di sintetizzare al massimo, vorremmo proporre alcune riflessioni.

È chiaro che, in questo momento, da parte delle associazioni dei consumatori e di Adiconsum, c'è una particolare attenzione per il trasporto ferroviario, soprattutto per quanto riguarda il comparto passeggeri. Del resto, abbiamo ormai un rapporto consolidato con Ferrovie e Trenitalia poiché siamo riusciti a realizzare un protocollo di intesa che vede un tavolo permanente.

È necessario, però, sottolineare che la situazione si sta evolvendo verso la liberalizzazione, con tutto ciò che questa comporta in un mercato che consideriamo ancora monopolistico e molto diversificato. Infatti, vi sono almeno tre tronconi

da affrontare: l'area *business*, su cui immaginiamo che la privatizzazione si scaricherà come interesse prioritario; l'area del servizio universale, che soffre — io vengo dal Sud — una situazione non di eccellenza, per usare un eufemismo; e, infine, l'area del pendolarismo regionale, con tutte le questioni che riguardano i rapporti tra le aziende ferroviarie (che speriamo siano tante nel futuro) e le regioni.

Anche se fortemente voluta da Adiconsum, come credo da tutte le associazioni dei consumatori, la liberalizzazione non può avvenire soltanto nelle aree di *business*, quale la Salerno-Milano. Ciò, infatti, comporterebbe far gravare di tutta la parte meno appetibile sulla fiscalità generale, quindi anche sui soggetti che percepiscono la pensione minima, che pagherebbe per un settore che non riuscirà mai ad avere un'efficienza tale da soddisfare sia il pendolarismo sia le aree meno forti di questo Paese. Non è per fare populismo; di fatto è così.

Pertanto, Adiconsum pensa che un pezzo di queste aree meno appetibili vada ridistribuito equamente tra i soggetti che gareggeranno e che speriamo siano tanti. Torno a ripetere che i privati non devono entrare solo nelle aree di interesse commerciale perché il diritto alla mobilità deve essere garantito a tutti. Rispetto a questo, siamo, quindi, convinti che le aree disagiate debbano essere equamente ripartite tra coloro che assumono l'area *business* per non scaricare tutto sulla fiscalità generale, altrimenti ci troviamo di fronte a profitti privati e perdite socializzate.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare che il dottor Del Grosso Colonna, a cui a breve darò la parola, ci ha fatto avere, insieme a Codacons, Movimento difesa del cittadino e Unione nazionale dei consumatori, il cosiddetto «CASPER, contro la speculazione e per il risparmio», oltre a una diffida e alcune osservazioni sulla Carta dei servizi 2011, a cui si è fatta opposizione con un ricorso proposto presso il Tribunale amministrativo regionale del Lazio.

Do ora la parola al dottor Dario Del Grosso Colonna, responsabile settore trasporti ADOC, per lo svolgimento della sua relazione.

DARIO DEL GROSSO COLONNA, Responsabile settore trasporti di ADOC. Vi ringrazio, anzitutto, della convocazione. Esprimo, molto brevemente, alcune considerazioni sul programma di oggi, ferma restando la diffida che dovrà trovare una soluzione in quanto non vi può essere discriminazione nei confronti di una associazione che la pensa in modo diverso dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato.

Fatta questa considerazione vorrei proporre alcune riflessioni molto brevi, dati i tempi ristretti, sul trasporto regionale, a lunga percorrenza e merci.

In merito al trasporto regionale, dal momento che non è stata attuata la liberalizzazione, ci troviamo di fronte a contratti di servizio con le regioni della durata di sei anni, prorogabili di altri sei, in parte giustificati. Questo, però, va a discapito della qualità. Occorrerebbero, quindi, maggiori controlli da parte del committente, ovvero della regione. Non aggiungo altro su questo perché presumo che i comitati dei pendolari, che ogni giorno reclamano sulla qualità del servizio, abbiano richiamato l'attenzione non solo della regione, ma anche dello stesso Parlamento.

Per quanto riguarda il trasporto a lunga percorrenza, non mi soffermo sull'area *business*. Infatti, si sa che su quella c'è guadagno, quindi ci sarà la liberalizzazione e l'attenzione sulla qualità. Invece, l'area che è ancora coperta dal cosiddetto « contratto di servizio » andrebbe messa a gara perché vi è un'area grigia nella quale ci sono dei treni a lunga percorrenza (circa 150), non coperti da contratti di servizio, che Trenitalia minaccia di sopprimere e che, per contro, andrebbero ridistribuiti tra quelli che fanno *business* sull'alta velocità, sapendo che la struttura dell'alta velocità è stata costruita con i

soldi del popolo e dello Stato italiano e, di conseguenza, non può essere utilizzata semplicemente per fare profitto.

Vi chiedo scusa se mi soffermo qualche minuto in più sul trasporto merci, che è in agonia. Vi è una liberalizzazione di fatto, ma le numerose società che sono sorte non riescono a decollare per tante ragioni. Anzitutto, il costo del trasporto ferroviario, dal punto di vista del costo diretto, è più alto di quello su gomma; tuttavia, in termini di impatto ambientale oppure di risparmio energetico, è più conveniente. Occorre, quindi, un intervento da parte dello Stato, ovvero una politica dei trasporti che porti al riequilibrio tra gli incentivi dati al trasporto su gomma — che sono tanti; basti pensare che, in un momento in cui tutti hanno strillato, guarda caso, gli autotrasportatori sono stati accontentati — e il trasporto su ferro. Difatti, non è solo Trenitalia che reclama o protesta, ma anche le nuove società che sono sorte non riescono a decollare.

Non aggiungo altre considerazioni; sottolineo solo un aspetto, ovvero che il trasporto merci, di fatto, è in agonia. Se consideriamo, infatti, che 18 spedizionieri controllano l'80 per cento del mercato e che questi stessi stanno abbandonando la ferrovia, ci rendiamo conto che siamo ormai al capolinea. Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Do ora la parola al dottor Livio Giuliani, responsabile *welfare* di Codacons, per lo svolgimento della sua relazione.

LIVIO GIULIANI, Responsabile welfare di Codacons. Signor presidente, innanzitutto la ringrazio della convocazione. Naturalmente faccio mie le considerazioni del collega di ADOC sulla questione della discriminazione da parte dell'amministratore delegato in ordine alle informazioni e anche alle consultazioni che, però, sono un dovere nei confronti di tutte le associazioni dei consumatori, in base all'articolo 130 del Trattato di Roma.

Vi sono alcuni aspetti inquietanti del monopolio di Ferrovie dello Stato o almeno della sua posizione dominante, che

tende a conservare il monopolio. In primo luogo, quel minimo di liberalizzazione introdotto nel trasporto viaggiatori, che si ritrova nel servizio di Cisalpino e di Deutsche Bahn, è in tutti i modi discriminato. Il viaggiatore che si trovasse nella stazione di Bolzano — a me è capitato più volte — non è informato sul fatto che esistono i treni di Deutsche Bahn, che, peraltro, fanno un ottimo servizio.

Alcuni comportamenti protervi, da posizione dominante, risulterebbero subito se si conoscesse meglio il servizio Deutsche Bahn. Per esempio, il fatto che su Deutsche Bahn si può acquistare il biglietto sul treno e non si devono pagare né 8 né 250 euro, come pretende Ferrovie dello Stato, attribuendosi un potere di sanzione che non è tipico della concessionaria dei trasporti. Le autostrade non possono prevedere una sanzione pari a 80 volte il costo del *ticket*; al più, possono applicare un diritto di esazione proporzionato, nel caso non riescano a esigere subito la somma.

È, quindi, incongruente che una compagnia come Trenitalia, che agisce nel trasporto secondo principi di mercato, in virtù dei quali pretende aumenti importantissimi (secondo, noi ingiustificati; infatti questo è un elemento del ricorso che abbiamo presentato al TAR), si arroghi poteri di pubbliche amministrazioni così sproporzionati, tanto da applicare multe che vanno da cinquanta a sessanta volte il costo del biglietto.

Oltre a questo, occorre dire che, secondo Codacons e CASPER, nelle nuove Carte dei servizi deve essere applicato il principio guida che l'unico obbligo del viaggiatore è il *ticket*. Non sono ammesse altre obbligazioni a fare, come, per esempio, il dover ricordare, nel caso del biglietto elettronico, la penultima cifra del PNR — incredibile; capita solo in questo Paese e forse per qualche oscuro scandalo del *software* delle Ferrovie — per poter aver riconosciuto il biglietto già pagato per via elettronica. Mi sono trovato all'aeroporto di Pechino, ho presentato il mio cognome e nome e mi hanno fatto viaggiare. È assurdo che questa compagnia pretenda di utilizzare il biglietto elettro-

nico, risparmiando la ricevuta cartacea e contravvenendo all'obbligo della legge sull'IVA — che serve anche a tutelare il consumatore, al quale spetta una ricevuta della prestazione per cui ha pagato — che impone di rilasciare documentazione sempre, non solo nel caso in cui debba essere applicato il calcolo dell'IVA, e poi pretenda che il consumatore debba ricordare la penultima cifra; e se questo non avviene, applica multe di 250 euro, con il biglietto pagato, e va in giudizio contro il consumatore che resiste perché, appunto, ha pagato il biglietto.

Questi comportamenti debbono cessare. Deve essere un principio sacrosanto da scrivere nella Carta dei servizi che l'unico obbligo del consumatore è il pagamento del biglietto. Non ci debbono essere obbligazioni a fare. Questo tipo di rapporto medievale, per cui accanto al pagamento del bene al nobile deve essere anche dovuto il lavoro sul terreno dominicale, deve cessare da parte di Trenitalia.

Inoltre, nella privatizzazione — questo è un problema più generale, che certamente riguarda la Commissione — devono essere evitate situazioni di duopolio per quanto riguarda i viaggiatori nella lunga percorrenza. Una situazione di duopolio, però, sembra si stia prospettando. Dovrebbero essere introdotte norme, in armonia con il principio della concorrenza, che considerino il fatto che un servizio come quello ferroviario viaggiatori è un servizio di rete, non di tratta. Non si può fare la concorrenza solo su Roma-Milano; quella è una concorrenza sleale, che porta l'operatore pubblico al disastro economico, come è successo per Alitalia, con le varie concorrenze proprio sulle uniche tratte buone (come Roma-Milano appunto), con la conseguenza che poi anche chi le faceva è fallito lo stesso, o comunque non ha conseguito gli obiettivi economici che si prefiggeva.

Allo stesso modo, bisogna introdurre norme perché la concorrenza sia leale e, per essere tale, deve essere adeguata al servizio che si propone, che è un servizio di rete. La concorrenza deve essere sulla rete, così come è stato richiesto, per esem-

pio, agli operatori di telefonia mobile. Sarebbe stato curioso se fosse stata data una concessione o anche un contratto di servizio solo per la città di Roma o la città di Milano. Sarebbe stato estremamente conveniente per un operatore privato che fosse entrato nel mercato. In quell'ambito, si è previsto, giustamente, che l'operatore doveva coprire il 98 per cento della popolazione e il 92 per cento della superficie del Paese. Poi, non è detto che si sia controllato che questo sia avvenuto, almeno per gli ultimi operatori; ma per il secondo operatore fu fatto. Ebbene, lo stesso deve valere per il trasporto. Non possiamo accettare che si continui a gabellare per libera concorrenza quella fatta sulla tratta che presenta maggiori vantaggi economici, senza presentare i costi che, invece, per un servizio a rete è necessario sostenere.

PRESIDENTE. Do la parola a Luciano De Vita, Consulente settore trasporti di Adusbef.

LUCIANO DE VITA, Consulente settore trasporti di Adusbef. Signor presidente, innanzitutto vi ringrazio della possibilità che ci è concessa di portare in questa sede le nostre considerazioni sul sistema ferroviario italiano. Per risparmiare tempo, leggerò una breve parte di un intervento che abbiamo preparato e che, poi, lascerò alla Commissione.

Il sistema di trasporto italiano è, oggi, di fronte a due grandi novità che ne modificheranno completamente le caratteristiche nei prossimi anni: l'apertura dei mercati nazionali, voluta dalle nuove norme europee, che danno la possibilità a nuovi soggetti stranieri di operare nel nostro Paese, e la liberalizzazione del mercato interno con la nascita di nuovi e agguerriti soggetti nazionali che rompono il precedente monopolio di Trenitalia.

Noi consumatori siamo da sempre favorevoli a ogni apertura del mercato e all'avvento della concorrenza poiché siamo convinti che maggiore competitività possa portare a un miglioramento del servizio e anche a un abbattimento delle tariffe.

Purtroppo, abbiamo dovuto constatare che in altri settori questo non è avvenuto perché ci siamo trovati di fronte a accordi di cartello tra i vari operatori che hanno distorto il mercato. Tali accordi sono stati, peraltro, denunciati e anche sanzionati dall'Autorità *antitrust*; tuttavia, nemmeno questo intervento è riuscito a riportare giustizia per i consumatori. Per questo motivo, oggi noi proponiamo — come ha già fatto, d'altronde, l'Autorità *antitrust* in una precedente audizione dinanzi a questa stessa Commissione — l'istituzione di un'Autorità specifica per il settore trasporti, che possa accompagnare il difficile processo della liberalizzazione verso un approdo virtuoso per il mercato.

Proponiamo, inoltre, che in questa Commissione siano rappresentate le istanze dei viaggiatori e le istanze dei consumatori.

Per quanto riguarda l'apertura dei mercati nazionali agli operatori stranieri e i tempi e modi di applicazione del Regolamento (CE) n. 1370/2007 nei diversi Paesi, si pone certamente un problema di reciprocità per evitare eventuali situazioni di svantaggio dell'operatore nazionale. Si pone, però, anche l'esigenza di prevedere regole certe per l'accesso al mercato interno sul fronte della sicurezza, della formazione professionale e dei diritti dei viaggiatori.

Il fatto che — ragionando, ad esempio, sul problema della sicurezza, che è il problema principe — in Italia la rete rimane in mano pubblica ci mette a riparo solo in parte da certi rischi, specialmente nel momento in cui sul nostro territorio opereranno società straniere che hanno ottenuto l'autorizzazione in un altro Paese dell'Unione. Per questo vanno individuate regole certe per l'intervento di società straniere sul terreno nazionale.

Altro elemento sicuramente sconvolgente per l'attuale settore ferroviario italiano è la rottura, anche sul mercato interno, del monopolio delle vecchie Ferrovie dello Stato, con l'avvento di nuove società di trasporto, sia viaggiatori che merci, ed in particolare la nascita di NTV

(Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA) che ha la presunzione di concorrere alla pari con Trenitalia.

Anche per quanto riguarda questa contesa sul fronte interno, noi consumatori siamo favorevoli a ogni aumento della concorrenza, ma siamo fortemente critici verso il semplice passaggio dal monopolio al duopolio, corredato magari da accordi tra le due società — Trenitalia e NTV — sulla divisione delle tracce orarie, poiché, se così fosse, si svilirebbe tutto l'impulso innovativo della liberalizzazione e avremmo soltanto una meschina operazione di divisione del mercato che non porterà nessun effetto benefico per i viaggiatori.

Purtroppo, per quanto riguarda lo stato attuale di questa liberalizzazione interna, non possiamo non denunciare che questa contesa si sta svolgendo solo sul fronte dell'alta velocità e sta portando a un ulteriore gravissimo minor impegno di Trenitalia sul trasporto regionale e delle merci. A noi preme molto, invece, ragionare di questi due segmenti, essendo totalmente d'accordo con quel passo del programma di indagine conoscitiva che ci avete inviato, in cui è scritto che «d'altra parte la questione del servizio pubblico, in particolare dei servizi regionali e interregionali destinati al trasporto pendolari, deve essere considerato in primo luogo sotto il profilo dell'adeguatezza e della qualità dei servizi, che sono stati spesso oggetto di polemiche e critiche». Purtroppo, oggi più di ieri, Trenitalia non si pone affatto il problema dell'adeguatezza e della qualità dei servizi locali e per averne conferma basta prendere un qualsiasi treno pendolari per scoprire che affollamento e sporcizia la fanno da padroni e a nulla valgono le nostre proteste, così come quelle dei viaggiatori, e le tante inchieste che sempre più spesso compaiono sulla stampa nazionale.

Sul trasporto pubblico locale non c'è stata, nei fatti, nessuna liberalizzazione. Difatti, Trenitalia ormai ha rinnovato i contratti di servizio con quasi tutte le regioni per un periodo di sei anni, prorogabile di altri sei. Con questa sicurezza

di mercato, il nostro operatore nazionale si è disinteressato completamente delle esigenze dei viaggiatori pendolari e ha impegnato tutte le sue energie nella disputa sull'alta velocità.

Per quanto riguarda, ad esempio, le Carte di servizio per il trasporto pubblico locale va ricordato che la legge finanziaria del 2008 prevede che tutte le aziende che si occupano di servizi pubblici locali debbano avere delle Carte di servizio redatte di concerto con le associazioni dei consumatori. Tuttavia, Trenitalia, che pure gestisce tratte locali con contratto di servizio regionale, non ottempera a questo obbligo.

L'ultima osservazione — e concludo — riguarda il traffico merci. Per quanto riguarda il segmento del trasporto merci, va ricordato che già trent'anni fa, quando si cominciava a parlare dell'alta velocità, si diceva che il raddoppio della dorsale appenninica avrebbe favorito la ripresa del traffico merci su ferro poiché liberava la vecchia linea, dove avrebbero potuto transitare più velocemente i treni merci. Ovviamente, così non è stato. Il traffico merci in ferrovia è andato sempre più sparendo perché non aveva bisogno solo di più binari, ma soprattutto di intermodalità, mentre quello su gomma è aumentato in maniera esponenziale, facendo aumentare in maniera esponenziale anche i costi per il danno ambientale.

La liberalizzazione in questo settore può essere una grandissima occasione per riequilibrare il trasporto su gomma e su ferro, ma solo se si costruisce effettivamente una intermodalità su tutto il territorio nazionale aperta a nuovi soggetti; infatti, solo in questo modo è possibile la nascita di tante nuove società che possono realizzare la stessa capillarità nel recapito delle merci a domicilio garantita dal trasporto su gomma.

PRESIDENTE. Do la parola all'avvocato Marco Pierani, responsabile delle relazioni esterne e istituzionali di Altroconsumo, per lo svolgimento della sua relazione.

MARCO PIERANI, *Responsabile relazioni delle esterne e istituzionali di Altro-*

consumo. Signor presidente, grazie per l'invito. Anch'io mi riservo, a nome di Altroconsumo, di inviare una nota scritta. In ogni caso, provo brevemente a entrare nel merito dell'indagine conoscitiva all'ordine del giorno.

Quest'anno Altroconsumo ha promosso una campagna dal titolo « Siamo uomini o pendolari? ». Purtroppo, non c'è nulla di ironico in questa domanda perché c'è in gioco la dignità delle persone. I pendolari sono sottoposti a indicibili *stress* cronici giornalieri in tutte le tratte del trasporto regionale ferroviario in tutta Italia. Ci sono dei picchi di disservizio in alcune zone, ma sostanzialmente la situazione è omogenea.

Come associazione di consumatori abbiamo la pretesa — e lo facciamo costantemente, ogni volta che Trenitalia ci critica e minaccia di portarci in giudizio — di andare a valutare qual è l'effettiva qualità del servizio di questo fornitore di servizio di trasporto. Dall'ultima inchiesta che abbiamo effettuato sulle 25 tratte più interessate dal fenomeno del pendolarismo intorno alle tre più grandi città italiane (Milano, Roma e Napoli) sono emersi dati abbastanza preoccupanti. I pendolari si lamentano, anzitutto, della pulizia: l'89 per cento è insoddisfatto della pulizia; il 76 per cento, dell'affollamento; il 71 per cento, della climatizzazione; il 68 per cento, delle informazioni a bordo in caso di disservizio; il 63 per cento, della puntualità; il 36 per cento, della cortesia e della disponibilità del personale. Insomma, non c'è un dato positivo.

Tali condizioni di trasporto, a dir poco umilianti e comuni a tutto il territorio nazionale, ci inducono a ritenere che gli *standard* previsti dai contratti di servizio firmati tra Trenitalia e ogni singola regione non siano assolutamente rispettati, sebbene i parametri siano molto bassi. Questo contribuisce, del resto, ad allontanarci sempre più dagli altri Stati membri dell'Unione europea. Si parlava prima dell'implementazione della direttiva sulla liberalizzazione. Ebbene, se andiamo a paragonare i livelli di qualità del servizio, è strano che dobbiamo implementare le

stesse norme perché siamo in condizioni veramente sfavorevoli. Mi sto riferendo alle tratte per i pendolari perché è su questo punto che prestiamo maggiore attenzione e chiediamo che venga messo all'ordine del giorno dell'agenda politica. Consideriamo anche che in altri Stati membri dell'Unione europea le tratte dei pendolari sono servite addirittura dall'alta velocità, come, peraltro, nei primi Piani doveva succedere anche in Italia.

Negli ultimi anni, in un quadro di liberalizzazione a dir poco parziale, ingentissimi investimenti pubblici sono stati indirizzati solo ed esclusivamente all'alta velocità, rafforzando la posizione dominante di Ferrovie dello Stato, che opera ancora in regime di sostanziale monopolio, senza che, a fronte di questo favore, si sia minimamente occupata di migliorare la qualità del trasporto delle tratte per i pendolari. Al contrario, l'introduzione dell'alta velocità ha comportato una consistente diminuzione dell'offerta di treni regionali. Ad aggravare questa già tragica situazione, si sono aggiunti gli ingenti aumenti tariffari e i rilevanti tagli ai servizi di trasporto locale, che hanno fatto sèguito alla riduzione dei trasferimenti dallo Stato, approvati dal Governo nella manovra economica.

Noi siamo consapevoli che la congiuntura economica negativa impone delle scelte, ma il servizio di trasporto pubblico locale per i pendolari è importantissimo, non solo per i diritti legittimi degli utenti, riconosciuti dal nostro ordinamento, ma perché questo significa una migliore vita per tutti e un ambiente rispettato in maniera più efficace.

Pertanto, ci troviamo scontenti quando vediamo che c'è un rimpallo di responsabilità. Per esempio, andiamo spesso a trattare con le regioni che ci dicono di essere obbligate a tagliare o ad aumentare le tariffe perché i soldi dal centro non arrivano più. Anche Trenitalia, del resto, afferma che non è colpa sua. Insomma, è evidente che il sistema non può andare ulteriormente avanti così. Certo, ognuno ha i suoi problemi, però è impossibile che vi sia una liberalizzazione

e una regionalizzazione, quando le regioni che hanno il potere di contrattare con l'operatore di servizio non hanno il controllo totale sulle finanze a disposizione perché, in questo modo, non arriveremo mai alla quadratura del cerchio.

Allora, o si regionalizza il trasporto, e anche le finanze, oppure si torna indietro. Noi non abbiamo preclusioni, ma non è possibile continuare ad affrontare la tematica in questa maniera. Pertanto, in questo quadro, ci opponiamo e continuiamo a opporci, fino ad arrivare anche a promuovere azioni giudiziarie, contro ulteriori aumenti delle tariffe, senza che vi sia la possibilità effettiva di un miglioramento del servizio. Negli ultimi anni, infatti, il servizio è solo peggiorato.

Chiediamo, inoltre, la creazione di un'Autorità indipendente di settore, alla quale attribuire quelle funzioni regolamentari che non possono continuare a rimanere in capo a RFI, società del Gruppo Ferrovie dello Stato, se si vuole realizzare un mercato del trasporto ferroviario regionale effettivamente aperto alla libera concorrenza. Questo significa l'abbattimento delle posizioni di rendita di cui godono le Ferrovie dello Stato, attraverso l'adozione di concrete misure di liberalizzazione più volte auspiccate dall'Autorità *antitrust*, che prevedono un vero sblocco delle gare su ferro, con procedure ad evidenza pubblica.

Chiediamo altresì che sia avviato al più presto un Piano nazionale *ad hoc* di ristrutturazione del servizio ferroviario regionale, adeguatamente finanziato, affinché nelle tratte più utilizzate dai pendolari il sistema possa divenire finalmente efficiente e competitivo.

Chiediamo anche che sia approvato uno Statuto dell'utente dei servizi ferroviari che riporti quest'ultimo al centro del sistema, anche nel nuovo assetto del mercato liberalizzato, considerato che compete allo Stato determinare i livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali, che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale, tra questi, quello alla mobilità.

Chiediamo che Ferrovie dello Stato, regioni e Governo, di fronte a questa situazione di disagio profondo, cessino il gioco del rimpallo di responsabilità e si adoperino, invece, per quanto rientra nell'ambito delle rispettive competenze, per un reale miglioramento del servizio di trasporto ferroviario locale e per garantire i sacrosanti diritti degli utenti.

Chiudo, presidente, dicendo che ho letto il programma della vostra indagine. Noi tuteliamo i consumatori e siamo molto favorevoli all'apertura del mercato, quindi a ipotesi di liberalizzazione che siano vere. Tuttavia, affinché possano essere vere occorrono delle regole e un'Autorità che le faccia rispettare. L'Autorità, però, deve essere autonoma.

Nella nota allegata all'invito che ci avete fatto, si introduce un tema che è sul tappeto. Infatti, è evidente che nel momento in cui si apre un mercato, anche nei confronti dei *partner* degli altri Stati membri dell'Unione europea o delle aziende pubbliche o private che vogliono entrare nel nostro mercato, si pone un problema di reciprocità. Tuttavia, questa è una questione secondaria, come vi verrà a raccontare l'azienda che ha questo problema. Invece, il nostro problema è poter usufruire — perché ne abbiamo il diritto — dei benefici che derivano dall'efficientamento del mercato e dall'introduzione della liberalizzazione. Per noi questa è la priorità.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor Gabriele Bariletti, componente delegazione Lazio ed esperto settore trasporti di Assoutenti, per lo svolgimento della sua relazione.

GABRIELE BARILETTI, *Componente delegazione Lazio ed esperto settore trasporti di Assoutenti nazionale.* Ringrazio il presidente e gli onorevoli deputati. È la seconda volta che partecipo ai lavori in questa Aula; la prima volta fu esattamente otto anni fa, quando Assoutenti chiese alla Commissione di allora, un'audizione che portò dei frutti. Infatti, riguardava la deducibilità fiscale dell'IVA sugli abbonamenti ferroviari. Tuttavia, i frutti si videro

solo nell'anno fiscale 2009. L'audizione si svolse nel 2003 e dopo l'anno fiscale 2009 questo beneficio è svanito, sicché i viaggiatori, i pendolari, gli abbonati hanno già ricevuto un aumento effettivo, pari all'importo dell'IVA, che allora poteva essere dedotta. Potremmo anche dire, quindi, che in quanto a tariffe abbiamo già dato; certo, queste somme non le hanno ricevute le aziende, ma questo è per noi del tutto secondario.

Per quanto attiene alla nota che ci è stata inviata, la condivido quasi *in toto*, ma ho delle perplessità sulla parte che riguarda la reciprocità per l'apertura dei mercati. Le perplessità derivano dal fatto che, se si crede che l'apertura al mercato porti vantaggi ed efficienza, allora la si pratica. In questo caso, gli Stati competitori con il nostro, che non la praticano, a lungo andare avranno degli svantaggi perché rimangono in un regime monopolistico. Certo, possono anche avere degli immediati vantaggi dalla forza che il monopolio consente loro nella colonizzazione di mercati altrui, tuttavia questa forza deriva solo dalla eventuale efficienza delle loro aziende monopolistiche. In caso contrario, se, cioè, non si crede all'apertura al mercato e all'efficienza che questa potrebbe portare, allora non lo si pratici. Quest'ultima può essere una scelta, che non condivido, ma è pur sempre una possibilità.

Ciò detto, il problema della reciprocità è un falso problema. Se il mercato porta efficienza, noi saremo in *pole position* fra qualche anno rispetto ai nostri competitori. Purtroppo, però, i nostri competitori hanno praticato all'interno delle loro aziende efficienza. A questo proposito, faccio un piccolo esempio di inefficienza della nostra azienda monopolistica, con riferimento ai contratti di servizio esennali e al contratto a catalogo, laddove il monopolista fissa il prezzo che l'ente contribuente — nella fattispecie le regioni — deve pagare. Ebbene, il livello più basso di prezzo che prendo a riferimento per fare questo esempio è il C1 del catalogo, 518 euro l'ora — quindi è su base temporale — per il servizio offerto dai treni del tra-

sporto regionale. Di questi 518 euro l'ora, una parte considerevole, ma non maggioritaria, vale a dire 205 euro, sono costituiti dal costo del personale viaggiante a bordo treno, che, secondo il modulo minimo di condotta, si compone di un macchinista e di un capotreno. Sommato, il loro costo è di 205 euro all'ora, dall'inizio alla fine del viaggio che viene pagato con il contributo dalla Regione. In effetti, la paga che percepisce il cosiddetto « modulo di condotta » (un macchinista e un capotreno) è meno di 40 euro l'ora; dunque ciò che ritengo sia esempio di enorme inefficienza è che — se la matematica non è un'opinione — per ogni cinque ore pagate, questo personale produce un'ora di viaggio. Questo all'estero non succede, pertanto si genera maggiore efficienza e la possibilità, anche per i monopolisti esteri, di colonizzarci. Il problema non è, quindi, l'apertura al mercato bensì l'inefficienza interna e le rendite di posizione monopolistica che, comunque, Parlamenti e Governi illuminati hanno teso, tendono e tenderanno a ridurre per efficientare il mercato.

Vi è un terzo punto al quale Assoutenti tiene notevolmente. Su questo faccio una battuta, avendo udito da ADOC che loro non sono in linea con l'amministratore delegato e questi li ghetizza, posso dire che noi non siamo ghetizzati, ma siamo anche noi assolutamente fuori linea rispetto all'amministratore delegato del gruppo FS, come credo gran parte delle associazioni qui rappresentate.

Il punto riguarda l'assoluta separazione, non solo nominale, del gestore delle infrastrutture rispetto al gruppo che possiede o regola l'impresa ferroviaria. In soldoni, RFI deve essere estromessa dal Gruppo Ferrovie dello Stato. Se c'è necessità di sinergie di tipo industriale tra l'azienda Trenitalia e l'azienda autonoma Rete ferroviaria italiana quando si vanno a fare le gare all'estero è possibile l'istituto dell'associazione temporanea di imprese o altri strumenti che possano portare quei vantaggi che oggi l'amministratore delegato, di cui si diceva prima, pensa di

ottenere soltanto con il mantenimento del gestore dell'infrastruttura dentro il gruppo da lui amministrato.

Infine, se si vuole aprire veramente al mercato, bisogna considerare anche il trasporto regionale. Infatti, non è remunerativa solo l'alta velocità, che fa utili da domanda individuale, ma anche il trasporto regionale, che fa utili dalla somma degli introiti da domanda individuale e da contributi. Tuttavia, per l'apertura al mercato di tutto il settore è necessario che il materiale rotabile e i mezzi di trazione, acquistati dal pubblico in qualunque maniera, o direttamente dallo Stato nel tempo attraverso le Regioni, vengano passati a un'agenzia che li metta in *leasing* a chiunque voglia fare trasporto, secondo regole fisse stabilite da un'agenzia terza. Difatti, se non c'è la possibilità di utilizzo da parte di tutti, alle stesse condizioni, del materiale rotabile, che si può acquisire pagando un canone a un'agenzia esterna alle imprese ferroviarie, nessuno riuscirà a divellere il monopolio nel trasporto regionale. E questo costituirà una perdita di efficienza e competitività del sistema.

PRESIDENTE. Do la parola alla dottoressa Immacolata Napoli, coordinatrice progetti politiche dei consumatori di Cittadinanzattiva.

IMMACOLATA NAPOLI, Coordinatrice progetti politiche dei consumatori di Cittadinanzattiva. Grazie, presidente, di averci invitato. Cercherò di essere sintetica, anche perché molto è stato già detto. Anche io mi riservo di inviare una nota, ovvero il capitolo sui trasporti del nostro Rapporto PiT servizi, che è la relazione annuale sullo stato dell'arte dei servizi di pubblica utilità, visti dalle segnalazioni dei cittadini che arrivano ai nostri servizi di consulenza.

Vorrei partire proprio da qualche dato. Nonostante qualche mese fa sia stata presentata una ricerca di Federmobilità che afferma che nel nostro Paese la modalità del trasporto su rotaia è una delle più basse d'Europa e che nell'ultimo anno è sceso ancora di più, le segnalazioni dei

cittadini a proposito del trasporto ferroviario aumentano. Ecco, volevamo segnalare questa anomalia. Aumentano, infatti, i ritardi e aumentano le segnalazioni circa le carenze del servizio e l'aumento le tariffe. Su questa base, pensiamo — come da anni affermiamo nei nostri documenti ufficiali e negli eventi pubblici — che questo Paese ha bisogno di una vera liberalizzazione, anche per poter finalmente accettare e rilanciare le sfide europee. Per esempio, il Piano della Commissione europea trasporti 2050 pone gli obiettivi puntuali di sviluppo. Al di là della strategia sulla concorrenza nei trasporti, si tratta di puntare a ridurre del 60 per cento le emissioni di anidride carbonica nei trasporti.

La nostra associazione chiede di entrare in Europa, di parlare di liberalizzazione del mercato e di riflettere su come implementare il Piano della Commissione europea. Evidenzio che, dal nostro punto di vista, non è più accettabile — com'è stato ampiamente argomentato — che vi sia un sistema di trasporto a due velocità, quello che fa *business* e quello del trasporto regionale, dei pendolari. Occorrono, dunque, regole chiare e un sistema di standard di qualità per tutti.

Tuttavia, a proposito della liberalizzazione vorrei sottolineare anch'io due punti. Innanzitutto, vi è l'esigenza di un'Autorità di vigilanza che fissi le regole, altrimenti, dal nostro punto di vista, non si può parlare di liberalizzazione del mercato. Dobbiamo superare, pertanto, l'anomalia in cui versa questo settore. Il secondo punto, anch'esso già anticipato, riguarda i contratti di servizio e le Carte dei servizi. L'articolo 2, comma 461, della legge finanziaria del 2008 invita a definire gli standard di qualità dei servizi da Carta dei servizi e da contratto di servizio con le associazioni dei consumatori, quindi con i portatori di interesse finali. A mia memoria, però, questo non è stato applicato. Questo è, quindi, un Paese che ha le norme, ma non le applica. Ecco, vorrei sottolineare questo aspetto nella maniera più puntuale. Chiediamo che nei nuovi contratti di servizio venga applicata questa

norma; ciò, peraltro, vorrebbe dire portare in Europa il nostro Paese e sarebbe un segnale di trasparenza.

Inoltre, affinché vi sia un'efficace liberalizzazione — sto procedendo per *spot* — bisogna parlare di strumenti di tutela dei consumatori. Invece, ad oggi, abbiamo un protocollo di conciliazione con Trenitalia assolutamente inefficace, pertanto i milioni di cittadini italiani che viaggiano su tratte ferroviarie non hanno nessuna possibilità di tutela. Dal nostro punto di vista, quindi, non si può parlare di liberalizzazione senza regole e senza tutele per i consumatori, altrimenti ci ritroviamo, con nostro grande rammarico, a dover fotografare situazioni anomale. Per esempio, si parla tanto di liberalizzazione, quando ad aprile vi è stato un intervento che ha cambiato le regole di accesso nel prospetto informativo della rete, rimandando al 2012 l'entrata di nuovi gestori. Questa è una situazione anomala di cui gode benefici solo chi vive in una situazione di monopolio. Quindi, i consumatori italiani, in questo settore, pagano conseguenze altissime.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor Luigi Gabriele, responsabile rapporti istituzionali di CODICI, per lo svolgimento della sua relazione.

LUIGI GABRIELE, *Responsabile rapporti istituzionali di CODICI*. Ringrazio il presidente e tutti i membri della Commissione. Colgo l'occasione per portarvi i saluti del segretario nazionale Giacomelli. Leggerò una brevissima nota, attenendomi quindi alle disposizioni.

L'Associazione CODICI ritiene prioritario rivisitare i parametri minimi di qualità del servizio previsto nel contratto di servizio stipulato con Trenitalia sia a livello nazionale che regionale, con modalità tali da non lasciare spazio a interpretazioni. Infatti, pensiamo sia indispensabile un intervento in questo ambito a fronte del servizio offerto da Trenitalia che, soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri, ormai da troppo tempo non corrisponde alle reali esigenze minime

dell'utenza. Va sottolineato che un intervento concreto in questa direzione, anche in relazione alla liberalizzazione del comparto che vede l'ingresso di nuove imprese ferroviarie, sarebbe un ulteriore elemento di tutela e di garanzia per il consumatore utente.

Riteniamo, quindi, necessario verificare la correttezza del comportamento di Trenitalia nei confronti delle imprese ferroviarie che hanno manifestato l'intenzione di fare il loro ingresso nel mercato. Infatti, favoriti dalla limitata autonomia e indipendenza di RFI, si sono ravvisati estremi di abuso di posizione dominante.

È necessario, pertanto, approfondire, nella fattispecie del comparto regionale, l'atteggiamento di Trenitalia che all'incremento della domanda pendolare oppone il graduale e costante abbandono dei servizi a essa legati, al quale si aggiunge la totale assenza di investimenti e di una concreta programmazione.

La condizione di estremo disagio alla quale il pendolare è quotidianamente costretto determina un sensibile e progressivo peggioramento della qualità della vita, con ripercussioni sociali e sanitarie, orientando il trasporto verso l'auto privata, con tutte le conseguenze in termini di incidenti e ambientali. Non ci sembra difficile immaginare che la ragione di tale disinteresse sia da ricondurre non solo alla scarsa redditività del mercato chiuso monopolistico, quale è quello regionale, ma anche all'inadeguatezza delle risorse disponibili, a causa dei tagli e della razionalizzazione che ha colpito un comparto in forte sofferenza da dieci anni.

Occorrerebbe altresì valutare l'opportunità di scindere il gestore della rete infrastrutturale RFI dal gruppo in cui è presente il gestore del servizio, al fine di definire una strategia volta a garantire una parità di trattamento fra tutti gli utilizzatori della rete.

Bisognerebbe, inoltre, operare per far rientrare lo sviluppo del trasporto ferroviario merci in una strategia di crescita del sistema dei trasporti e della logistica più complessiva, non deputando tutto al gestore attualmente esistente. Ci sembre-

rebbe, infatti, opportuno coinvolgere il gestore stesso e gli altri protagonisti ferroviari del sistema nella definizione del Piano di sviluppo di medio e lungo periodo in cui anche altri operatori possano dimostrare quali possono essere le strategie vincenti.

Sarebbe necessario anche intervenire concretamente sul gestore affinché ampie fasce della popolazione del Mezzogiorno e delle isole — tuttora impossibilitati ad accedere al trasporto ferroviario per la totale assenza del servizio — possano vedere garantito il diritto alla mobilità e alla circolazione che oggi è negato. Lo stesso vale per il trasporto merci, per il quale viene utilizzata, nella maggior parte dei casi, la gomma. Questa scarsità di investimenti e di programmazione genera un vero e proprio deficit strutturale che penalizza un settore che ha enormi potenzialità.

Trenitalia ha trovato la soluzione migliore nel suo piano di impresa, socializzando le perdite verso i cittadini, senza assumersi l'onere di svolgere il ruolo di impresa nazionale al servizio del Paese. Di converso, ha scelto la strada della privatizzazione pura, muovendosi esclusivamente nei comparti che potrebbero essere oggetto di concreta attività di mercato. Parliamo, quindi, di un'azienda di Stato che opera contro lo Stato e i suoi cittadini.

Difatti, è paradossale, oggi più che mai, constatare che, mentre assistiamo, da un lato, a un grande sviluppo del mercato internazionale in relazione alla liberalizzazione dei servizi e, dall'altro, alla promulgazione di normative europee tese a favorire la crescita e la qualità dei servizi passeggeri e merci su ferro, nel nostro Paese, con un comparto aereo in crisi, non solo esercita un unico vettore, ma allo stesso viene permesso di far ricadere le perdite e le inefficienze sui bilanci dello Stato, consentendogli altresì di scegliere quali tratte condividere e quali, invece, debbano restare a suo appannaggio esclusivo.

Infine, ci chiediamo e vi chiediamo come sia possibile che il Ministro dell'economia abbia elargito, di recente, 128 mi-

lioni di euro a Ferrovie dello Stato per un servizio che ormai è un simulacro: il trasporto pubblico delle merci. Formalmente, la causale a favore di Ferrovie è il contratto di servizio tra lo Stato e Trenitalia, divisione cargo, per il trasporto merci su tutto il territorio nazionale. Tuttavia, ci risulta che il servizio cosiddetto universale non esista più, o quantomeno non è più universale.

Tutto ciò premesso, nel ringraziarvi dell'opportunità che ci avete concesso, auspichiamo che l'atteggiamento del legislatore sia il più possibile teso al superamento delle criticità sin qui elencate, inserendo in agenda la necessità di adottare provvedimenti normativi diretti all'adeguamento alle discipline comunitarie e internazionali finalizzate a favorire un concreto processo di liberalizzazione sia del comparto viaggiatori che merci; provvedere alla costituzione di un organismo di garanzia con poteri di monitoraggio, di controllo e di indirizzo nel settore; consentire, in ottemperanza alle disposizioni europee e alla dichiarazione di Varsavia del BEUC del 2011, la piena partecipazione delle associazioni consumatori agli indirizzi programmatici nelle attività di monitoraggio nei confronti delle istituzioni, con tutti i passaggi necessari affinché le reali esigenze degli utenti consumatori siano recepite dagli organi decisionali per una piena attuazione del mercato in un contesto di efficienza, qualità e universalità.

PRESIDENTE. Do la parola all'avvocato Monica Multari, segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Movimento Consumatori, per lo svolgimento della sua relazione.

MONICA MULTARI, Segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Movimento Consumatori. Ringrazio il presidente della Commissione e tutti gli onorevoli deputati dell'invito. Cercherò di essere molto breve, vista l'ora, anche perché gran parte degli argomenti che avrei voluto affrontare sono già stati toccati negli interventi dei colleghi che mi hanno pre-

ceduto. Fra l'altro, la qualità delle precedenti audizioni ci consente di focalizzare l'attenzione su un aspetto, già annunciato da alcuni oratori, che preferirei approfondire e che riguarda la necessità di istituire un'Autorità dei trasporti.

Questa è necessaria — permettetemi la vena leggermente polemica — per un sostanziale fallimento della regolazione ministeriale. Dobbiamo prendere atto che, al momento, il trasporto ferroviario versa in una situazione di anarchia e che, molto spesso, le scelte sono dettate da ragioni di natura prettamente politica, senza tenere conto, alle volte, degli interessi dei cittadini, dei viaggiatori e della stessa impresa che attualmente opera in regime di monopolio.

Credo che questo problema sia legato all'esistenza di un conflitto di interessi esistente fra i vari ministeri, nel senso che il Ministero dei trasporti è, al tempo stesso, cliente e soggetto controllore di Trenitalia e il Ministero dell'economia ne è l'azionista unico. Tutto ciò non consente di avere un quadro regolatorio per avviare un serio percorso di liberalizzazione e, quindi, di apertura al mercato.

A questo proposito portiamo l'esempio dell'aumento dei prezzi dei biglietti del trasporto ferroviario. Ebbene, i prezzi dei biglietti, come sapete, sono stati bloccati per cinque anni — dal 2001 al 2006 — per ragioni di natura non imprenditoriale, bensì politica (che fossero condivisibili o meno, non è questo il senso del mio intervento). Voglio dire che, poi, a partire dal 2007, vista la situazione catastrofica in cui versavano i conti del Gruppo, è stato consentito un aumento indiscriminato dei prezzi dei biglietti, senza rispettare minimamente l'assetto regolatorio vigente, che per noi risulta ancora rappresentato dalle delibere CIPE del 1996 e del 1999, le quali stabilivano dei requisiti precisi a livello di aumenti ammessi (il cosiddetto « metodo del *price cap* »), collegando questi ultimi a un aumento correlativo della qualità del servizio.

Gli aumenti ai quali abbiamo assistito dal 2007 ad oggi — l'ultimo è dell'aprile 2011 — sono avvenuti nel totale silenzio e

nell'inerzia degli organismi che dovrebbero regolare e controllare; infatti, si è lasciato che si potesse giocare su un equivoco normativo, mai ancora chiarito, nel senso che non si capisce quale sia il fondamento di questo potere discrezionale di aumentare il prezzo dei biglietti da parte del cosiddetto *incumbent*; in tal modo, si è completamente ignorato il percorso previsto.

Tutto ciò porta a ritenere indispensabile, per un serio processo di liberalizzazione, la creazione di un'autorità dei trasporti veramente indipendente poiché, come abbiamo visto, non c'è stata o non è stata possibile una seria regolazione da parte degli organismi attualmente incaricati di svolgere questo compito.

Ci sarebbe un'altra questione, affrontata nel documento che vi è stato inviato, relativa all'adeguamento normativo. Mi limito, velocemente, a rinviare alla documentazione che ho consegnato.

In linea generale, dobbiamo tenere presente che la liberalizzazione deve andare di pari passo con l'eliminazione di alcune norme anacronistiche, esistenti in materia di trasporto ferroviario. Mi riferisco, ovviamente, al regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, che è stato ripescato dal provvedimento cosiddetto « taglialeggi » e che non ha nessuna ragione di esistere in quanto comporterebbe una discriminazione nei confronti degli altri operatori, i quali, trattandosi di una legge speciale, non potrebbero vedersi applicate le esenzioni di responsabilità che questo regio decreto prevede. Mi permetto di segnalare che lo stesso vale per il decreto del Presidente della Repubblica dell'11 luglio 1980, n. 753, che disciplina, fra l'altro, anche le sanzioni e che è applicato da Trenitalia anche ai servizi a libero mercato, in relazione ai quali non vi è nessun trasferimento di poteri amministrativi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o delle regioni, pertanto riteniamo anche illegittimo questo potere di cui si ammantava Trenitalia.

Quindi, ribadiamo che riteniamo fondamentale guidare questo processo di liberalizzazione attraverso regole chiare, va-

lide per tutti gli operatori, applicate senza discriminazioni e sotto il controllo di un organismo indipendente che persegue l'obiettivo di garantire ai cittadini servizi efficienti, di qualità e a costi sostenibili, in modo da consentire anche uno sviluppo ulteriore del trasporto ferroviario, che noi auspichiamo.

Ben venga, dunque, la manifestazione di disponibilità dimostrata dal presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, Antonio Catricalà, a svolgere temporaneamente questo ruolo in attesa dell'istituzione di una vera e propria Autorità indipendente dei trasporti, sperando, però, che l'atteggiamento sia meno timido rispetto a quello dimostrato sinora in materia di trasporto ferroviario dalla stessa *Antitrust*.

Inoltre, visti i problemi finanziari, questa nuova autorità potrebbe essere finanziata attraverso un fondo costituito dalle somme derivanti dalle sanzioni irrogate alle imprese nel caso di violazione delle norme che regolano la materia, come previsto in altri settori. Peraltro, proprio oggi è uscito un articolo su *Italia oggi* che riporta che questo è previsto dallo schema di decreto legislativo che attua il regolamento comunitario in materia di diritti e doveri dei passeggeri e che prevede, appunto, delle sanzioni in caso di violazione delle norme previste.

Concludo, auspicando che con questa famosa legge sulla concorrenza, che sarebbe bello vedere nascere, si dia un concreto avvio a tale percorso. Vi ringraziamo per l'attenzione, augurandovi buon lavoro.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor Sergio Veroli, vicepresidente nazionale di Federconsumatori, per lo svolgimento della sua relazione.

SERGIO VEROLI, Vicepresidente nazionale di Federconsumatori. Cercherò di ripetere il meno possibile, quindi sarò breve.

Il problema di fondo concerne l'*Authority*. Non so perché in altri ambiti — come l'energia o le telecomunicazioni — prima si istituisce un'autorità per regolare il settore

e poi si procede alla liberalizzazione, o perlomeno alle privatizzazioni, e in questo caso non si procede in questo modo. È una situazione scandalosa, sotto questo aspetto, che riguarda il settore sia ferroviario che autostradale, nel quale la situazione è ancora peggiore perché il monopolio è privato. Difatti, ogni anno assistiamo agli aumenti dell'autostrada senza nessun controllo. È scandaloso che ciò avvenga, e lo è altrettanto che nel settore delle ferrovie ci siano aumenti senza nessun controllo.

Porto un esempio su tutti: il treno Roma-Fiumicino che va all'aeroporto è il treno più caro del mondo; costa 14 euro e in un solo giorno è aumentato di 4 euro, ovvero del 40 per cento. Ebbene, chi lo ha deciso? Chi lo ha controllato? In base a che cosa c'è l'aumento? Ciò dimostra che le ferrovie possono fare quello che vogliono; questo è il discorso.

Riguardo al trasporto ferroviario vi è una riduzione dei servizi — da ultimo, in Lombardia — e un aumento delle tariffe. Prima i contratti di servizio si rinnovavano e una parte andava anche per l'aumento del materiale rotabile, ora non bastano neanche i soldi per rinnovare il contratto di servizio. Vi è un decadimento del trasporto regionale e del servizio universale. O meglio, non sappiamo cosa ne sarà del servizio universale nel settore sia dei trasporti sia delle poste. In relazione a queste ultime, abbiamo visto quello che è successo, dal momento che finora nessuna autorità controlla quel settore. Relativamente all'acqua, per fortuna è passato il referendum, altrimenti ci sarebbe stata, anche in quel caso, una privatizzazione senza *Authority* e senza controllo. Non si capisce cosa facciano lo Stato e il Governo su queste materie.

Non comprendiamo, per esempio, perché non si faccia una commissione per indagare sui costi dell'alta velocità, che è costata quattro, cinque o sei volte in più rispetto agli altri Paesi. Bisogna aspettare Milena Gabanelli di *Report* che ci dica queste cose. Non capiamo perché non si voglia indagare su queste questioni e non si vogliano scoprire i responsabili dell'au-

mento dei costi che hanno pagato tutti i cittadini. Paghiamo cinque o sei volte in più l'alta velocità e poi non bastano i soldi per il trasporto ferroviario destinato a pendolari, che rappresentano il 90 per cento delle persone che tutti i giorni prendono il treno. L'alta velocità riguarda, invece, soltanto l'8-9 per cento dei passeggeri che viaggiano sempre meglio, anche se i servizi sono più cari. La grande maggioranza per andare, per esempio, da Milano a Cremona impiega tre ore, mentre per andare da Roma a Milano occorrono due ore e cinquantanove. Sono cose scandalose. Non servono le associazioni dei consumatori per denunciare questi fenomeni.

Vi è, poi, un problema che riguarda il regolamento europeo. Non capiamo perché non venga subito adottato questo decreto di cui si sta discutendo per attuare il regolamento europeo che prevede sanzioni molto pesanti su tutti gli aspetti che riguardano il funzionamento delle ferrovie. Sappiamo che deve essere istituito un organismo che controlli l'attuazione delle sanzioni, secondo l'articolo 30 del decreto in attuazione; ebbene, vorremo sapere come è composto questo organismo, se è indipendente e se è in grado di stabilire delle sanzioni serie o meno. D'altra parte, le sanzioni erogate attualmente nei confronti di chi viola il servizio universale e realizza pratiche scorrette sono assolutamente insufficienti; anche quelle comminate dall'*Antitrust* non sono un deterrente nei confronti di un'azienda che spende milioni in pubblicità.

Occorre, quindi, un regolatore più forte e un sanzionatore che abbia dei poteri reali su queste questioni. C'è bisogno di estendere il discorso della conciliazione, che abbiamo cominciato a sperimentare per la lunga percorrenza e per l'alta velocità, a tutto il sistema regionale. Attualmente esistono delle multe applicate dalle regioni nei confronti delle aziende che, poi, dovrebbero ristorare i cittadini. Tuttavia, quando si fanno delle società miste, come in Lombardia, si gioca tutto in casa e non si capisce chi è il controllore, chi è il controllato e chi il contraente.