

Siamo di fronte a un sistema in cui lo Stato deve intervenire, oppure si lasci il monopolio pubblico, come in Francia. Si facciano le cose in modo più trasparente; si ritorni al *price cap*, sulla base del quale gli aumenti potevano intervenire solo in rapporto alla qualità dei servizi, agli investimenti e al numero degli utenti. Non si sa perché questa misura sia sparita, lasciando tutto all'arbitrio dell'*incumbent* e di chi gestisce i trasporti.

Se i vari governi — non solo questo — hanno fatto la scelta di liberalizzare, allora si attuino le conseguenze di questa liberalizzazione e si faccia tutto ciò che è necessario in questi casi.

PRESIDENTE. Do infine la parola a Pino Bendandi, segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Lega Consumatori, per lo svolgimento della relazione.

PINO BENDANDI, *Segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Lega Consumatori.* Anch'io ringrazio di averci invitato a questa audizione. Ovviamente sarò molto breve perché mi pare che i miei colleghi abbiano prospettato diverse obiezioni e proposte a 360 gradi.

Volevo, però, dire che anche noi concordiamo sul fatto che la liberalizzazione non possa riguardare solo le tratte *business*, ma le deve coinvolgere tutte. Devono essere, quindi, garantiti la qualità dei servizi, le norme che debbono tutelare il consumatore e soprattutto il rispetto delle norme stabilite dalla legge finanziaria del 2008, da parte non solo delle Ferrovie, ma anche degli eventuali concorrenti, proprio in virtù della reciprocità.

Credo, inoltre, sia necessario un intervento serio per promuovere la concorrenza in quei settori che Ferrovie dello Stato ha quasi abbandonato; peraltro, non si tratta solo del comparto delle merci, ma, guarda caso, anche di un altro settore che poteva portare un vantaggio rispetto al trasporto su gomma, ovvero quello dei treni con la macchina al seguito, che sono pressoché scomparsi e che avrebbero contribuito ad alleggerire il traffico delle au-

tostrade, soprattutto nei periodi di maggiore affluenza.

Detto questo, vi è un ulteriore aspetto che qui non è stato trattato, anche se, a mio giudizio, non è minore. Infatti, al di là della qualità dei servizi — cioè le pulizie, gli orari e via dicendo — occorre considerare anche il discorso della comunicazione, che è un problema importante. Non può essere che, se si verifica un incidente, sulle diverse tratte vengano date tre o quattro comunicazioni diverse; oppure la comunicazione arrivi sempre in ritardo, all'ultimo momento; o ancora, non raggiunga tutti. D'altra parte, quando si fermano i treni lungo i binari e non si sa perché, questo determina nelle persone, sul piano psicologico, delle gravi perturbazioni interne. Pertanto, la questione della comunicazione è fondamentale e deve riguardare non solo il monopolio di Ferrovie dello Stato, ma anche i concorrenti.

Allo stesso modo, la questione delle Carte dei servizi non vale solo per Trenitalia, ma anche per i concorrenti, così come la conciliazione che faticosamente stiamo cercando di portare avanti con Ferrovie dello Stato dopo almeno dieci anni di contrattazione, di incontri e di dibattiti.

Mi pare che riguardo al resto i colleghi abbiano ampiamente illustrato i vari problemi. Ecco, mi sembrava che fosse rimasto in ombra l'aspetto della comunicazione, che ritengo non meno importante degli altri.

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

MARIO LOVELLI. Grazie, presidente. Il mio intervento è soprattutto per ringraziare le associazioni che abbiamo ascoltato. Oggi, infatti, abbiamo avuto senz'altro dei contributi importanti per il proseguimento e la conclusione della nostra indagine. Abbiamo avuto la conferma dei molti punti su cui è aperto il dibattito nella nostra Commissione, anche dal punto di vista legislativo.

Innanzitutto, vi è il tema della regolazione e dell'istituzione di un'Autorità dei trasporti che, per quanto mi riguarda, è un pallino fin dall'inizio della legislatura. Forse domani apriamo il secondo tempo dell'*iter* parlamentare su questa questione con un'altra proposta di legge della maggioranza che si associa a quella iniziale del Partito Democratico. Credo che la Commissione si renda conto che bisogna andare in questa direzione se vogliamo tentare di recuperare il tempo perduto. In realtà, molti danni sono stati fatti negli ultimi anni e non sarà facile riparare.

Ho sentito, in un intervento, il riferimento alla legge annuale sulla concorrenza. Anche su questo aspetto, prendo questa richiesta come una spinta che rilancio volentieri ai banchi della maggioranza perché aspettiamo la legge annuale sulla concorrenza dal settembre del 2010, prevista dalla legge 23 luglio 2009, n. 99. Del resto, questo è un tema fondamentale quando parliamo di servizi.

La questione dei contratti di servizio è l'altro aspetto che, giustamente, interessa le associazioni dei consumatori, ma sta a cuore anche a noi, nei termini di un controllo delle spese del bilancio dello Stato. Del resto, le sorprese sono continue, tuttavia, il dato che riscontriamo è che i contratti di servizio hanno un onere annuo molto cospicuo. Per esempio, quello per i passeggeri ammonta a più di 200 milioni all'anno e quello per le merci a 128 milioni. La verifica dei risultati, però, è sotto gli occhi di tutti; se ci fosse un'*authority* si potrebbe fare un'analisi corretta; ad ogni modo, se guardiamo il quadro dell'offerta del servizio pendolare a media e lunga percorrenza siamo di fronte a tagli dei servizi abbastanza evidente.

Per quanto mi riguarda, quindi, credo che dovremmo, come Commissione, prendere spunto dalle osservazioni che abbiamo ascoltato oggi, innanzitutto per inserire, nel documento finale di questa indagine, dati molto puntuali e poi, nell'attività legislativa, per riprendere i temi che ho appena ricordato.

Qualcuno ha fatto riferimento al tema dell'alta velocità. Ora, la nostra Commis-

sione non si interessa delle infrastrutture, di cui si occupa la Commissione VIII, tuttavia, anche sulla base di quanto abbiamo sentito dall'Autorità nazionale per la vigilanza nei contratti pubblici, credo che dovremmo porvi attenzione perché la questione dell'utilizzo delle infrastrutture già realizzate sulle tratte ormai aperte è competenza della nostra Commissione.

Ringrazio nuovamente i nostri interlocutori, per i quali non ho domande specifiche. Penso, però, che quanto abbiamo sentito ci possa essere veramente utile.

VINCENZO GAROFALO. Anch'io desideravo prendere la parola per ringraziare i numerosi rappresentanti delle associazioni dei consumatori i cui interventi hanno costituito un'importante occasione per arricchire e completare le nostre informazioni.

L'obiettivo della Commissione e dei gruppi di maggioranza è di lavorare su una proposta di legge che, come ha detto il collega, è stata presentata e si incardinerà nel lavoro già iniziato per l'istituzione di un'autorità che ha lo scopo di regolamentare il settore sotto il profilo non solo industriale, ma soprattutto dei servizi. Mettiamo, infatti, al primo posto la soddisfazione dell'utente, in termini del servizio, con tutte le sue caratteristiche, e dell'economicità, quindi della corretta applicazione delle tariffe. Difatti, uno dei problemi che riscontriamo è proprio questo. Forse, in questo ambito, i vari Governi – di diverso colore politico – avrebbero potuto sviluppare meglio il ruolo di controllo e regolamentazione. Tuttavia, la tendenza è quella di allontanare dall'azionista – quindi dal Governo, che è azionista della società e del comparto infrastrutturale ferroviario – e dall'erogatore delle prestazioni il compito di regolazione di tutte le attività, come anche la questione della corretta remuneratività. Nel futuro, infatti, si potrebbe verificare, nella realizzazione di infrastrutture con il sistema del *project financing* o del coinvolgimento dei privati, il problema di stabilire qual è la corretta remuneratività rispetto alla realizzazione stessa.

D'altronde, sono temi che avete illustrato e approfondito in maniera molto efficace e

che saranno oggetto delle relazioni che ci invierete, che costituiranno un ulteriore momento di riflessione. Speriamo di poter recuperare, come ha detto il collega, il tempo perso perché sapete bene che, spesso, al primo posto non si pone il cittadino, utente o consumatore che sia, ma — come dicevamo in una precedente audizione — la questione dell'impegno sociale dell'azienda statale, che impiega tanto personale da tutelare. Questo è sempre stato, infatti, uno degli elementi che hanno influenzato le scelte, anche nel passato. Crediamo, invece, che una sana, corretta e equilibrata liberalizzazione — che non vuol dire sfrenata, sull'onda della moda — possa far crescere, anche sotto il profilo occupazionale, un comparto che, nel processo di efficientamento, possa sviluppare servizi migliori, non riducendo bensì incrementando il personale e conducendo a un equilibrio anche ambientale del nostro Paese, che si basi soprattutto su scelte modali più adeguate agli obiettivi che dobbiamo raggiungere.

Rinnovo il ringraziamento, nell'attesa di ricevere i documenti che avete anticipato verbalmente.

MARCO DESIDERATI. Grazie, presidente e grazie anche a voi che avete condotto un'analisi impietosa, ma assolutamente realistica, della situazione in cui versa il trasporto ferroviario. Peraltro, i treni italiani li conosciamo anche noi. Dopodiché devo dire che, se sull'analisi siamo tutti d'accordo, è sulle soluzioni che bisogna confrontarsi.

Per esempio, due ore fa, il rappresentante di Confetra, con qualche ragione da parte sua, ha affermato che, per liberalizzare nel settore delle merci, bisogna consentire di assumere personale con contratti non ferroviari, ma del trasporto su strada. È evidente che questo è una sorta di *dumping* sociale rispetto al personale di Ferrovie.

Un'ora e mezza fa, poi, l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture ci ha consegnato una relazione in cui sostiene che — leggo testualmente — «in considerazione del fatto che i prezzi non sono correlati ai

costi, si rende necessario bilanciare le tariffe nel processo di privatizzazione dei servizi. In questo caso, il servizio universale potrebbe essere pagato dagli utenti». Ecco, se capite che cosa vuol dire, comprendiamo perché sull'analisi concordiamo perfettamente, mentre sulla soluzione si apre il dibattito.

Del resto, è anche vero che, dal punto di vista dei consumatori, occorrerebbero — com'è naturale che sia — treni eccezionali, sempre in orario e a costi bassi. Sull'altro versante, vi è la preoccupazione del Governo che ha un'azienda con decine di migliaia di occupati, per cui tenta di tenere in piedi le diverse situazioni.

Vi è, inoltre, la questione, che condivido assolutamente, delle aziende private che entrano in questo settore, che non possono mangiare la carne e lasciare gli ossi sulle spalle degli italiani. Ecco, credo questo sia un dibattito aperto nella Commissione. Non so se sarà di facile soluzione, ma la problematica è evidente.

Infine, concordo che queste aziende dovrebbero cominciare a occuparsi non solo dell'alta velocità, che evidentemente è l'unica che remunera, ma anche delle altre tratte. Bisogna, quindi, trovare una formula per far entrare queste aziende anche nelle tratte che gli italiani effettivamente usano. L'alta velocità, difatti, fa concorrenza all'Alitalia su Milano-Linate, ma poco altro.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori per le loro relazioni e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegati*) e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
il 25 luglio 2011.

PAGINA BIANCA

A L L E G A T I

PAGINA BIANCA

Osservazioni ADUSBEP sul trasporto ferroviario Dei passeggeri e delle merci

SIGNOR PRESIDENTE , ONOREVOLI DEPUTATI

L'ADUSBEP è grata a codesta commissione per l'invito a intervenire nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

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.

* 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 ad ogni apertura di mercato ed all'avvento della concorrenza poiché siamo convinti che maggior competitività possa portare ad un miglioramento del servizio ed anche ad un abbattimento delle tariffe. Purtroppo abbiamo dovuto constatare che in altri settori questo non è avvenuto ed invece ci sono stati accordi di cartello tra i vari operatori che hanno distorto il mercato. Accordi che sono stati denunciati e sanzionati anche dall'autorità antitrust ma nemmeno tale intervento è riuscito a riportare giustizia per i consumatori.

Per questo motivo oggi noi proponiamo, come ha già fatto l'autorità antitrust, una Autorità specifica per il settore che possa accompagnare il difficile processo di liberalizzazione verso un approdo virtuoso per il mercato e proponiamo anche che in questa commissione siano rappresentate le istanze dei consumatori.

Per quanto riguarda l'apertura dei mercati nazionali agli operatori stranieri e ai tempi e modi di applicazione del regolamento europeo 1370 / 2007 nei diversi paesi, si pone certamente un problema di reciprocità per evitare eventuali situazioni di svantaggio dell'operatore nazionale ma si pone 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.

Tutti ricordano l'esperienza inglese negli anni della lady di ferro quando i privati gestirono le ferrovie pensando solo al proprio guadagno e non facendo i dovuti investimenti in termini di ammodernamenti, tecnologia e soprattutto sicurezza e tutti ricordano anche i risultati catastrofici di quella scelta. Il fatto che in Italia la rete rimane in mano pubblica ci mette al riparo solo in parte da certi rischi specialmente nel momento in cui opereranno sul nostro territorio società straniere che hanno ottenuto l'autorizzazione in un altro paese dell'unione.

Occorre mettersi al riparo da pericolosi abbassamenti dei livelli di sicurezza oltretutto della qualità del servizio che possono annidarsi sotto offerte di prezzi fin troppo scontati per non finire come nel trasporto aereo dove spesso incolpevoli viaggiatori che hanno acquistato pacchetti turistici chiusi rimangono ostaggi di improvvisate compagnie pronte a sparire qualora si dovesse verificare un evento spiacevole.

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 N.T.V. che ha la presunzione di concorrere alla pari con Trenitalia.

Anche per quanto riguarda questa contesa sul fronte interno noi consumatori siamo favorevoli ad ogni aumento della concorrenza ma siamo fortemente critici verso il semplice passaggio dal monopolio al duopolio corredato da accordi sulla divisione delle tracce orarie poiché se così fosse si

svilirebbe tutto l'impulso innovativo della liberalizzazione ed 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 ad un ulteriore, gravissimo, minor impegno di Trenitalia sul trasporto regionale ed in quello merci.

A noi preme molto, invece, ragionare di questi due segmenti e siamo totalmente d'accordo con quel passo del programma di indagine conoscitiva che ci avete inviato dove si dice- D'altra parte la questione del servizio pubblico e in particolare dei servizi regionali ed interregionali destinati al trasporto di pendolari, deve essere considerata 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 che 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 pendolare 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 e Trenitalia ha ormai rinnovato i contratti di servizio con quasi tutte le regioni per un periodo di sei anni più sei anni, 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 le carte dei servizi 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 dei servizi redatte di concerto con le associazioni dei consumatori e Trenitalia, che pure gestisce tratte locali con contratto di servizio regionale, non ottempera a questo obbligo.

Per quanto riguarda il segmento del trasporto merci va ricordato che già trenta 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 ed 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 aumentando in maniera esponenziale anche i costi per il danno ambientale.

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

E per concludere vorrei tornare ai regolamenti europei ed in particolare al 1371/2007 che affronta le tematiche dei diritti dei viaggiatori e vorrei approfittare di questa occasione per denunciare un atteggiamento singolare tenuto da Trenitalia in sede di sua applicazione chiedendo, per quanto è possibile, a questa commissione un aiuto per sbloccare una vicenda che noi giudichiamo poco onorevole per l'immagine di Trenitalia.

Il regolamento 1371/2007 prevede per tutto il territorio europeo dei criteri di minima per i rimborsi dei ritardi e stabilisce che anche in quei paesi dove non preesisteva nessuna norma si dovrà pagare un rimborso del 25% per ritardi superiori ad una ora e un rimborso del 50% per ritardi superiori a due ore. E' ovvio ed è stato anche specificato che questa norma, sicuramente innovativa per quei paesi dell'unione dove nulla era riconosciuto, rappresenta una misura minima che lascia intatti tutti i regolamenti migliorativi che già preesistevano in tanti paesi dell'unione.

Trenitalia invece, unica in Europa, ha cassato il precedente regolamento migliorativo che prevedeva un rimborso del 50% dopo 25 minuti di ritardo maturati da un eurostar ed ha adottato le misure peggiorative previste dal regolamento europeo per i paesi che non prevedevano nessun rimborso. Noi crediamo che con questa vicenda Trenitalia faccia una pessima figura ma crediamo anche che questo non è il modo migliore per chiedere agli altri reciprocità specialmente se vogliamo rapportarci a quei paesi europei che hanno i sistemi di trasporto più avanzati e non a quelli che purtroppo sono indietro nel treno europeo. .

Luciano De Vita - ADUSBEP



Centro per i Diritti del Cittadino

Alla
COMMISSIONE IX
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

CAMERA DEI DEPUTATI

Oggetto: Indagine conoscitiva trasporto ferroviario - Audizione 14 giugno.

L'ASSOCIAZIONE CODICI ritiene prioritario

- **Rivisitare** parametri minimi di qualità del servizio previsti nel Contratto di Servizio, stipulato con Trenitalia sia a livello nazionale che regionale, con modalità tali da non lasciare spazio ad interpretazioni. Pensiamo ormai 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, a fronte della liberalizzazione del comparto e quindi con l’ingresso di nuove imprese ferroviarie, sarebbe un ulteriore elemento di tutela e di garanzia per il consumatore - utente.
- **Verificare** la correttezza del comportamento di Trenitalia S.p.A nei confronti delle Imprese Ferroviarie che hanno manifestato l’intenzione di fare il loro ingresso nel mercato. Si sono ravvisati infatti, favoriti dalla limitata autonomia ed indipendenza di RFI Nazionale, estremi di abuso di posizione dominante.
- **Approfondire**, nella fattispecie, nel comparto regionale, l’atteggiamento di Trenitalia che all’incremento della domanda pendolare oppone il graduale e costante abbandono dei servizi ad 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, sanitarie, e, orientandolo verso l’auto privata, anche incidentali e ambientali. Non ci sembra difficile immaginare che la ragione di tale disinteresse sia da ricondurre non solo dalla scarsa redditività di un mercato chiuso e monopolistico, quale è quello regionale, ma anche all’inadeguatezza delle risorse disponibili, causa tagli e razionalizzazioni, da dedicare ad un comparto che è in forte sofferenza da ormai più di 10 anni.
- **Valutare** l’opportunità di scindere il gestore della Rete infrastrutturale (RFI) dal gruppo in cui è presente anche il gestore del servizio, al fine di definire una strategia volta a garantire una parità di trattamento fra tutti gli utilizzatori della rete.
- **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 sembrerebbe, infatti, opportuno coinvolgere il gestore stesso e gli altri protagonisti ferroviari del sistema, alla definizione di un piano di sviluppo di medio – lungo periodo in cui anche gli altri operatori possano mostrare e dimostrare quali

possano essere le strategie vincenti

- **Intervenire** concretamente sul gestore affinché ampie fasce della popolazione del mezzogiorno e delle isole, tuttora impossibilitate ad accedere al trasporto ferroviario per la totale assenza del servizio, possano vedere garantito il diritto alla mobilità ed alla circolazione che oggi gli 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 così un vero e proprio deficit strutturale che penalizza un settore dalle enormi potenzialità. Trenitalia ha trovato la soluzione migliore nel suo piano d'impresa socializzando le perdite proprio con 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 per ogni comparto che invece potrebbe essere oggetto di concreta attività di mercato; parliamo di un'azienda di stato che opera contro lo stato e i suoi cittadini.

E' paradossale, oggi più che mai, constatare che in un'epoca di grande sviluppo sia del mercato internazionale (in ambito di liberalizzazione dei servizi) che di promulgazione di normative europee tese a favorire la crescita e la qualità del servizio passeggeri e merci su ferro, nel nostro paese con un comparto aereo in crisi, non solo esercita un unico vettore, ma allo stesso viene consentito di far ricadere le perdite e le inefficienze sui bilanci dello Stato consentendogli, altresì, di scegliere quali tratte condividere e quali, invece, debbano restare di appannaggio esclusivo dello stesso.

Ci chiediamo e chiediamo, infine, come sia possibile, che il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, abbia elargito di recente 128 milioni di euro alle Ferrovie dello Stato di Mauro Moretti per un servizio che ormai è un simulacro: il trasporto pubblico delle merci.

Formalmente la causale dello stanziamento a favore delle Ferrovie è il contratto di servizio tra lo Stato e Trenitalia Divisione Cargo per il trasporto delle merci su tutto il territorio nazionale.

Tuttavia, ci risulta che il servizio cosiddetto “ universale” non esiste più o quanto meno non è più universale da tempo avendo le Ferrovie dello Stato rinunciato, quasi del tutto, a trasportare merci in Sardegna e in Sicilia e poco in tutto il Sud e nel resto d'Italia. I dati ufficiali dicono che negli ultimi anni il trasporto merci delle Fs ha perso complessivamente circa il 40 % dei volumi trasportati dal 2006 al 2010.

Poiché tutte le tratte sono aperte al mercato e Trenitalia Cargo ha ormai praticamente abbandonato tutte le attività giudicate non economicamente sostenibili (Sud, Sardegna, traffico diffuso) non si riesce a comprendere a cosa si riferiscano questi contributi.

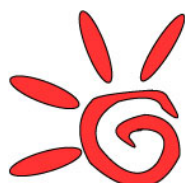
Tutto ciò premesso, nel ringraziare la Commissione per l'importante attività di consultazione cogliamo l'occasione per dare qualche utile indicazione dal lato utente-consumatore, cercando il più possibile di contestualizzare il Trasporto Ferroviario ed il Trasporto Merci e rinviando ogni ulteriore approfondimento il documento allegato alla presente. L'associazione consumatori CODICI auspica che l'atteggiamento del legislatore sia il più possibile teso al superamento delle criticità fin qui sollevate ponendo in agenda la necessità di adottare:

1. Provvedimenti normativi tesi all'adeguamento delle discipline comunitarie ed internazionali finalizzate a favorire un corretto processo di liberalizzazione sia del comparto viaggiatori che merci;
2. Costituzione di un organismo di garanzia con poteri di monitoraggio, controllo ed indirizzo del settore;

3. In ottemperanza alle disposizioni europee e alla dichiarazione di Varsavia del BEUC 2011, la piena partecipazione delle associazioni agli indirizzi programmatici nelle attività di monitoraggio nei confronti delle istituzioni con tutti i passaggi necessari affinché le reali esigenze degli utenti-consumatori vengano recepite dagli organi decisionali per una piena attuazione del mercato in un contesto di efficienza, qualità e universalità.

Roma 13 Giugno 2011

CODICI NAZIONALE



Centro per i Diritti del Cittadino

Alla
COMMISSIONE IX
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

CAMERA DEI DEPUTATI

Oggetto: Indagine conoscitiva trasporto ferroviario - Audizione 14 giugno – *Allegato*.

PREMESSA

Il tema da trattare, non è semplice, poiché una vera liberalizzazione nel mercato del TPL nel nostro paese non è mai partita.

E gli esempi, di buone pratiche finora realizzate, sono oggettivamente pochi.

In realtà si è assistito ad una consapevole (e colpevole ???) frenata, delle autorità locali e delle aziende, nel realizzare realmente ciò che alcune norme già esistenti potevano consentire.

Con l'approvazione ed il recepimento, da parte della legislazione nazionale di settore, del Regolamento europeo sui servizi di trasporto pubblico passeggeri su gomma e su ferro è stato finalmente possibile dare al legislatore italiano una visione prospettiva più definita all'interno di regole più chiare.

Guardando al panorama europeo non si può non notare come in questi anni si siano comunque sviluppate aggregazioni importanti di società di trasporto, all'interno di gruppi industriali, che hanno partecipato alle varie competizioni che di volta in volta sono state lanciate dalle varie autorità dei singoli paesi europei (First Group, Arriva, Transdev, Veolia ecc..). Ognuno di questi gruppi presentandosi con una massa critica importante e comunque superiore a quella che oggi può essere rappresentata dalla somma delle principali aziende di trasporto italiane, rappresenta inevitabilmente un forte e importante competitore sul mercato.

Questo purtroppo perché gli anni trascorsi, se da un lato per diverse imprese europee hanno rappresentato un momento di crescita e di acquisizione di settori di mercato, dall'altro per le aziende italiane sono stati, nell'immobilismo evolutivo, la conferma di un nanismo industriale che è uno dei principali handicap che il settore nazionale deve necessariamente superare se intende diventare realmente competitivo non solo in Italia ma anche in Europa.

Questo è il vero tema sul quale il legislatore nazionale, il legislatore regionale le imprese e i rappresentanti dell'utenza si devono concentrare in futuro.

Riteniamo che nella politica dei Trasporti nazionali un concreto sviluppo del trasporto ferroviario sia una priorità. Per questo oggi desideriamo portare il nostro contributo con spirito costruttivo all'aggiornamento dell'attuale quadro di regole del sistema ferroviario, in un contesto quale è quello di un mercato liberalizzato; ponendoci come interlocutore propositivo in un rapporto di massima collaborazione con le Istituzioni e con il Gestore dell'Infrastruttura.

In quest'ottica riteniamo quanto mai urgente, tra le varie cose, risolvere con tempestività l'anomalia di una liberalizzazione, quella del mercato ferroviario, che unica tra i servizi, è avvenuta in assenza di un soggetto di controllo indipendente (al contrario di energia e telecomunicazioni). Ciò affinché possano essere garantiti tre criteri fondamentali: il principio della certezza delle regole; il principio della cooperazione e il principio della trasparenza.

Sarebbe auspicabile, pertanto, la creazione di un'Authority di settore, indipendente, per il controllo e la regolazione del mercato. L'Authority, potrebbe essere realizzata in breve tempo, per esempio trasferendo a una delle stesse Autorità esistenti l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF), prevista dal DI 188/2007, che oggi opera nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per ciò che riguarda il PIR di RFI (la normativa che regola l'accesso delle imprese ferroviarie all'infrastruttura pubblica) considerato da FS un "giro di vite" necessario per tutelare il gestore ma che nella realtà si traduceva in un palese tentativo di ostacolare le imprese private con mezzi limitati attraverso la predisposizione di regole di accesso alla rete con scadenze più stringenti, maggiori oneri di servizio per le imprese e penali più severe in caso di inadempienza, le modifiche sostanziali apportate sono valutate positivamente ai fini di una corretta regolamentazione in ambito infrastrutturale.

LE CORREZIONI AL PIR
Ottenimento di licenza/certificati e richiesta tracce (per le IF già titolari di un accordo quadro con RFI, come è per NTV, sarà sufficiente "possedere la licenza e tutti i certificati di sicurezza 45 giorni solari prima dell'avvio del servizio")
Soccorso in linea e mezzi in dotazione (tra le varie "disporre di almeno un convoglio di riserva, con le stesse caratteristiche prestazionali del materiale utilizzato per l'attività commerciale, in ciascuno dei nodi di Milano, Firenze (anziché Bologna) e Roma, nonché di almeno una locomotiva diesel in ciascuno degli impianti di Torino, Firenze (anziché Bologna), Roma e Napoli")
Penalità (Nella bozza, la mancata disponibilità di adeguati (secondo il GI) mezzi di soccorso era causa di risoluzione del contratto; con le nuove regole dopo aver certificato una inosservanza nel soccorso, l'URSF può autorizzare il GI alla risoluzione del contratto ma solo in caso di violazione successiva. Compare, inoltre, esplicitamente una supervisione ministeriale, insieme al concetto di "recidività")

Ancora, si considera positivamente la previsione esplicita nel documento ufficiale della figura di "IF estera" e "IF partner", ovvero la situazione di LeNORD/DB/OeBB.

Riguardo l'impianto normativo alla base del trasporto ferroviario, le normative che regolano la sicurezza, gli scambi commerciali ferroviari, sono aggiornate da due diverse organizzazioni, l'Unione europea, che attua la regolazione attraverso le direttive, i regolamenti e il MoU (Memorandum of Understanding) sull'ECM (Entity in Charge of Maintenance), con il quale ci si prefigge di armonizzare i livelli di qualità della manutenzione dei carri merci sul piano europeo e l'OTIF, che ha emanato la convenzione sui trasporti internazionali per ferrovia (Cotif 99). Le ultime direttive, come anche il Memorandum che entrerà in vigore nel 2013 e la Cotif non sono ancora state recepite nell'ordinamento nazionale e di fatto l'Italia è disallineata rispetto al resto dell'Europa. Ad esclusione di pochi tra cui la Svezia e l'Irlanda, tutti gli altri Paesi hanno recepito queste norme. Per questa ragione, a nostro giudizio, il nostro Paese, deve provvedere a recepirle con urgenza.

A sostegno di quanto finora sostenuto si ricorda uno studio sul livello di liberalizzazione dei mercati ferroviari europei condotto con cadenza triennale da IBM Global Research, secondo il quale il nostro paese è fermo dal 2004 nella categoria dei paesi in cui il grado di apertura del mercato è ancora poco significativo.

Se, infatti, ad oggi guardiamo ai concreti risultati del processo di liberalizzazione, si osserva che l'incumbent nazionale continua a possedere una quota di mercato di circa il 95% nel settore del trasporto passeggeri e che una pluralità di incumbent regionali (ad esempio Ferrovie Nord) gestiscono il servizio di trasporto passeggeri sulla base di contratti di servizio con le Regioni; mentre sono presenti una pluralità di operatori, a tutti gli effetti qualificabili come nuovi entranti, seppur limitatamente al settore ferroviario cargo, settore in cui si è assistito ad un maggior grado di apertura.

In particolare, il trasporto pubblico locale, che in Italia rappresenta il business più grande, rimane il settore dove si stanno riscontrando le maggiori difficoltà nel percorso di liberalizzazione, sia a causa dei vincoli insiti nel sistema che del contesto normativo.

Al momento i segnali di apertura sono stati limitati, da ricordare l'esperienza dell'Emilia Romagna e del Piemonte. In Emilia Romagna è stata completata la gara per l'affidamento di tutti i servizi gestiti dalla Regione, aggiudicati al Consorzio Trasporti Integrati, formato da Trenitalia, FER e altri operatori regionali. In Piemonte è allo studio la possibilità di avviare le procedure competitive per affidare il servizio di trasporto passeggeri regionale.

In conclusione, qualora perdurasse la situazione attuale di sostanziale chiusura del mercato, ciò che è più probabile attendersi è che gli operatori che si troveranno a gestire il servizio restino quelli attuali, pur con forme proprietarie diverse da oggi (ad esempio TLN in Lombardia), il che presumerebbe un forte sforzo degli operatori incumbent per adeguare l'offerta alla domanda. Uno scenario in cui difficilmente si innescherà il circolo virtuoso osservato nei paesi più "aperti" e si raggiungeranno condizioni di economicità più sostenibili.

La situazione, è ancora da definirsi per quanto riguarda il trasporto a media e lunga percorrenza sia domestico che internazionale, un segmento che in Italia è già formalmente liberalizzato e aperto alla concorrenza.

Si tratta, infatti, di un settore che ha potenzialmente un'alta attrattività, ma che così come offerto oggi da Trenitalia non garantisce un servizio efficace a 360°, in quanto tende a soddisfare prevalentemente il comparto business. Resta da verificare se con l'ingresso di nuove imprese ferroviarie sul mercato generi una concorrenza "pura" così come auspicabile in tutto il servizio passeggeri.

ORGANISMO DI REGOLAZIONE : ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO

Oggi

- 1) l'assenza di una discussione pubblica soddisfacente su come rendere gli interventi maggiormente conformi ai bisogni degli utenti.
- 2) la scarsa cura e attenzione innovativa per la comunicazione (con alcune eccezioni) e il monitoraggio pubblico in caso di innovazioni e in caso di lavori nel corso del loro avanzamento;
- 3) i difetti di condivisione (come metodo) e la poca trasparenza complessiva delle scelte;
- 4) la carenza di strumenti valutativi e analitici accurati (es. la sottovalutazione dello studio della domanda di mobilità e delle sue trasformazioni) che fa parte certamente delle lacune riguardanti i meccanismi decisionali più complessivi, sono elementi che comportano due conseguenze negative, prima e dopo la fase di esecuzione.

Per primo la tendenza a sovrastimare l'entità di passeggeri potenziali del sistema rispetto ai dati effettivi, fatto che impedisce decisioni ponderate, basate su elementi oggettivi e su stime realistiche anche delle possibili alternative (es. sviluppo di potenzialità e patrimoni esistenti in luogo di nuove, complesse e costosissime opere).

Altra conseguenza è la difficoltà di cogliere l'insieme di effetti positivi e negativi che l'entrata in servizio di un'opera può produrre dal punto di vista dei comportamenti di trasporto privato, della domanda di mobilità pubblica, dei costi per l'amministrazione e dell'accoglienza complessiva dei cittadini. Risultando carente in molti punti questa attività di osservazione, mancano talvolta le analisi e i dati sui quali impostare una strategia di adeguamento e progettare sviluppi utili alla funzionalità dell'opera.

TRASPORTO MERCI

Nonostante, non molto tempo fa (2008), il Commissario Europeo Tajani a Berlino all'inaugurazione della Fiera internazionale del traffico su rotaia, abbia detto “ più trasporto merci su rotaia per la mobilità sostenibile “ e mobilità sostenibile, “per scindere l'aumento dei fattori nocivi per la salute dallo sviluppo delle vie di trasporto”, e ancora entrando nel merito dell'importanza che riveste il trasporto intermodale, ha ricordato la caratteristica principale del trasporto merci su rotaia, che vede proprio nella ferrovia un risparmio di energia ben quattro volte superiore rispetto al traffico su gomma, resta molta strada da percorrere prima che il trasporto merci ferroviario acquisti solidità e competitività, soprattutto, quando c'è pigrizia nei pubblici poteri quando arriva il momento di intervenire.

I treni merci sono sempre più rari in Italia. A differenza di quanto avviene in tanti altri Paesi Europei, infatti, soltanto il 10% delle merci italiane vengono trasportate su rotaia. La parte da padrone, la fa il trasporto su gomma: secondo il Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato dal Ministero, oltre il 60% delle merci movimentate in Italia vengono caricate sui Tir. Una stima che invece Eurostat rivede al rialzo addirittura fino al 90%.

Gli ultimi dati ufficiali sono relativi al 2007, e mostrano un livello di trasporti su treni merci identico a quello del 2002. Negli ultimi due anni, poi, il trend è stato addirittura negativo.

Ma perché in Italia il trasporto su rotaia, che consuma oltre cinque volte meno carburante rispetto alla gomma, non si è sviluppato? Il problema è anzitutto infrastrutturale: la nostra rete ferroviaria è vecchia, intasata e lenta.

L'alta velocità è per ora riservata soltanto ai treni passeggeri, mentre alcuni capoluoghi non sono neanche attrezzati per fungere da scali-merci.

Oltre alle infrastrutture, poi, c'è una mancanza di volontà politica nel sostegno al trasporto su rotaia. Difatti, la gestione del servizio merci è stata demandata completamente alle Ferrovie dello Stato, che però non investe sul servizio merci perché non redditizio. L'unica soluzione, probabilmente, sarebbe agire a livello statale con il meccanismo degli incentivi e dei disincentivi.

Qualche altro dato potrebbe essere d'aiuto:

Italia oggi

7,8% delle merci viaggiano a bordo dei treni

86,7% delle merci viaggiano su gomma.

Europa

12% delle merci viaggiano a bordo dei treni

76,6% delle merci viaggiano su gomma

alla fine degli Anni Settanta nel nostro paese la quota su ferro era superiore al 30%

Andamento mercato merci in Europa:

Germania -30%,

Francia -35%,