

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,25.

(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 della dottoressa Alessandra Dal Verme, ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici, e del dottor Antimo Prosperi, dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione della dottoressa Alessandra Dal Verme, ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici, e del dottor Antimo Prosperi, dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze.

Do la parola alla dottoressa Alessandra Dal Verme e quindi al dottor Antimo Prosperi per lo svolgimento della relazione.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici del Ministero dell'economia e delle finanze*. Vi ringrazio di questo invito che il dottor Prosperi e io abbiamo accolto con piacere, visto che entrambi ci occupiamo, nell'ambito del Ministero dell'economia e delle finanze, sebbene da prospettive diverse, del tema del trasporto nazionale e locale. Il trasporto passeggeri, in particolare, investe sia il trasporto nazionale di media e lunga percorrenza che il trasporto locale.

Partendo dal trasporto pubblico ferroviario regionale e locale, il quadro storico normativo parte dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che ha disciplinato il conferimento alle regioni e agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale. In particolare, l'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 ha delegato alle regioni il servizio di trasporto per le ferrovie in gestione. Le risorse trasferite alle regioni a questo scopo sono state inglobate, con la legge finanziaria 2008, in una compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione. Pertanto, ormai, sull'articolo di spesa relativo al citato articolo 8, non vi sono più trasferimenti dello Stato.

Apro una parentesi per dire che il mio intervento si incentra sulle risorse e sui trasferimenti dello Stato per questi scopi perché lavorando presso la Ragioneria generale dello Stato, questo argomento rappresenta la mia principale competenza. Rinvio alla relazione che terrà il dottor Prosperi la trattazione dei profili di carattere comunitario.

Tornando al trasporto locale, l'articolo 9 del medesimo decreto legislativo ha conferito alle regioni funzioni e compiti

in materia di programmazione e di amministrazione dei servizi ferroviari regionali e locali in concessione alle allora Ferrovie dello Stato, ora Trenitalia. In relazione a questa norma abbiamo avuto una quantificazione delle risorse da trasferire alle regioni con DPCM del novembre 2000; all'epoca si trattava di 1,181 miliardi di euro, ovvero il costo storico del servizio locale, a cui si sono aggiunti 41 milioni di euro assegnati nel 2000 dalla legge finanziaria per il 2001 (legge 23 dicembre 2000, n. 388) per i fondi del Giubileo. In sostanza, quindi, sul capitolo che trasferiva le risorse alle regioni per il trasporto locale avevamo un importo di 1,222 miliardi di euro. Questo è il quadro generale.

Occorre aggiungere che il DPCM ripartiva i fondi tra le regioni in relazione ai costi storici e alle linee storiche alla data del 1999. Mi sto riferendo alle risorse a regime. In pratica, è il pacchetto di risorse che c'è stato fino al 2009, anno nel quale, con il decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, sono state assegnate ulteriori risorse per un triennio, pari a 430 milioni di euro. Queste risorse, poiché prelevate dai fondi FAS (Fondi per le aree sottoutilizzate), non sono state assegnate a decorrere ed erano correlate al fatto che i nuovi contratti che Trenitalia doveva stipulare con le regioni — che, allora, ancora non erano stati stipulati — dovevano rispondere a criteri di efficientamento e di razionalizzazione dei servizi. Queste risorse ulteriori sono, quindi, state assegnate per il triennio 2009-2011.

Sotto il profilo finanziario, il problema del trasporto locale è iniziato nel 2011, anno in cui il decreto-legge del 31 maggio 2010, n. 78, nell'ottica del contenimento della spesa, ha effettuato delle riduzioni sui trasferimenti a favore delle regioni, le quali, corrispondentemente, nell'ambito della Conferenza Stato-regioni, hanno individuato l'attribuzione di queste riduzioni di trasferimenti, in parte abbastanza consistenti anche sui capitoli relativi al trasporto pubblico locale. Pertanto, con un DPCM formalizzato a gennaio 2011, le risorse che all'epoca erano

complessivamente a regime, pari a 1,222 miliardi, si sono ridotte a 372 milioni di euro circa.

Per far fronte a questa riduzione netta di risorse, con la manovra di quest'anno (articolo 1, comma 6) sono stati attribuiti ulteriori 425 milioni di euro, sulla base di criteri di premialità, per le regioni che avessero attuato razionalizzazione e efficientamento dei servizi nei contratti stipulati. Poi, c'è stata la possibilità di assegnare ulteriori risorse nell'ambito dell'articolo 1, comma 29, quale quota del Fondo per l'occupazione. Tale facoltà non è stata, però, attuata in quanto le risorse del Fondo per l'occupazione sono risultate già parche per gli ammortizzatori sociali.

L'ultimo intervento finanziario sul trasporto locale è il fondo istituito con la manovra di quest'anno di 400 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011, da destinare alle regioni per le esigenze del trasporto locale su ferro. Oltre a questo, abbiamo, infine, un'ulteriore assegnazione di 314 milioni di euro per interventi di investimento sul materiale rotabile.

Ho inserito il quadro complessivo di queste risorse — che magari risulta un po' noioso — in un prospetto finale di un documento che consegno alla presidenza, che mostra che per l'anno 2010 avevamo circa 1,652 miliardi, mentre per l'anno 2011, dopo i vari interventi, siamo arrivati a un 1,7 miliardi. Non c'è stata, quindi, una riduzione troppo netta delle risorse destinate al trasporto locale, oltre alle risorse destinate al materiale rotabile.

Il problema si presenta, invece, nell'anno 2012. Difatti, forse si dovrà rifare lo stesso percorso perché lo zero che vedete nella tabella non significa che non ci sono risorse, ma che non sono stati ancora individuati i tagli sui capitoli di trasferimento alle regioni e quindi non se ne conosce ancora l'ammontare.

A ogni modo, passando alla tipologia di contratto per il trasporto pubblico locale, i contratti di trasporto locale sono stati stipulati quasi tutti tra le regioni e Trenitalia nel 2009-2010, tranne che in Calabria e Piemonte. Inoltre, essi sono stati stipulati per la prima volta in base a un

catalogo di servizi offerti da Trenitalia, a un costo calcolato treno-chilometro e a certe caratteristiche del servizio (come numero delle fermate, qualità e tipologia del treno). Il catalogo è uguale per tutte le regioni e permette al committente di conoscere caratteristiche, qualità e costi dei vari servizi e quindi quali linee finanziare scegliere. Tuttavia, le scelte effettuate dalle regioni non sembrano molto diverse da quelle storiche, ovvero dalle linee precedentemente oggetto di trasporto pubblico locale.

La norma che, all'articolo 25, comma 2 del decreto-legge 185, prevedeva l'assegnazione di maggiori risorse a condizione che i nuovi contratti fossero stipulati con criteri di efficienza e di razionalizzazione ha avuto un seguito solo fino a un certo punto.

Nel documento depositato ho riportato, oltre alla ripartizione delle risorse per regioni, anche le fonti regionali, ovvero quanto le regioni nei nuovi contratti hanno contribuito con risorse proprie al trasporto locale nel proprio territorio, anche in conto investimenti. Per esempio, vediamo la Toscana ha speso 47 milioni di euro, su 142 trasferiti dallo Stato. Ecco, questo è un esempio dei più emblematici.

Per quanto riguarda le regioni a statuto speciale, i trasferimenti dello Stato riguardano solamente la Sicilia, la Sardegna e, a legislazione vigente, le linee dei cosiddetti servizi indivisi a carico dello Stato tra regione Friuli e Veneto. L'importo complessivo è di 232 milioni di euro ed è anche superiore al fabbisogno, che, in corso di istruttoria, sembra essere di entità inferiore. Pertanto, è stato quantificato un trasferimento alle regioni di circa 181 milioni di euro, mentre gli ulteriori 50 milioni disponibili saranno destinati alle regioni a statuto ordinario. Invece, le altre due regioni a statuto speciale — Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia — e le province autonome di Trento e Bolzano gestiscono direttamente il servizio di trasporto ferroviario mediante contratti con i gestori. Il trasferimento è avvenuto ai sensi dei propri statuti e le risorse sono acquisite

tramite una compartecipazione. Questa è la situazione finanziaria del trasporto locale.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario nazionale, lascio la descrizione del quadro normativo di riferimento, del processo di liberalizzazione e delle direttive europee al dottor Prosperi.

Il contratto di servizio di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale a media e lunga percorrenza è l'unico contratto che è stato finalmente stipulato nel giugno 2011, ma non è ancora stato registrato dalla Corte dei conti. È, quindi, perfezionato, ma non registrato. Esso è diviso in due periodi regolatori. Infatti, siccome la sua redazione è stata avviata nel 2009, è stato diviso in due periodi regolatori 2009-2011 e 2012-2014; ciò perché all'epoca avevamo un quadro delle risorse di bilancio disponibili sul triennio 2009-2011. Il contratto, allo stato, ha un valore di 239 milioni di euro circa per il 2009; 252, per il 2010 e 242, per il 2011. Il contratto è stato redatto in modo tale da prevedere che i risultati economici siano oggetto di rendicontazione, che vi sia una contabilità analitica regolatoria dei costi stabilita nel contratto stesso; inoltre, sono stati definiti gli obiettivi di qualità da raggiungere contrattualmente ed è stato inserito un complesso meccanismo sanzionatorio di penali. Il perimetro del contratto è quello dei servizi di utilità sociale approvato dal CIPE; l'elenco dei treni è allegato al contratto di servizio, con l'esplicitazione di orari e fermate. Attualmente, i treni risulterebbero 182. Pertanto, per garantire l'esercizio di questi treni, rispetto ai quali la società non raggiungerebbe l'equilibrio, quindi sarebbero in perdita, vi è un contratto di servizio dello Stato con il corrispettivo calcolato sulla base dei costi.

Siamo ormai alle porte del secondo periodo regolatorio e, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto, le parti potranno rivedere l'offerta ed eventualmente considerare se sono mutate le condizioni di equilibrio economico-finanziario, riesa-

minando la situazione, anche in base alle risorse che si intenderanno assegnare al contratto stesso.

ANTIMO PROSPERI, *Dirigente generale del Dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze*. Vorrei aggiungere che, come dipartimento del tesoro, abbiamo seguito con molta attenzione la nuova struttura dei contratti per far sì che evolvano verso una fattispecie contrattuale vera e non siano intesi come semplici trasferimenti dallo Stato, com'erano in passato. Quindi, il sinallagma è molto evidenziato. Infatti, come accennava la dottoressa Dal Verme, vi sono degli obblighi ben precisi, con allegati molto analitici; vi è la fissazione delle contropartite finanziarie, nonché meccanismi sanzionatori severi, analoghi a quelli delle fattispecie privatistiche.

Questo è molto importante perché tocca il profilo comunitario che stabilisce che l'impresa ferroviaria deve essere appunto un'impresa, senza possibilità di godere di aiuti di Stato, e il fatto che vi siano contratti garantisce proprio questi aspetti.

Come sapete, nella fattispecie, non è necessaria una gara comunitaria, quindi è possibile l'affidamento diretto. Sapete anche che il trasporto passeggeri nazionale, a differenza di quello internazionale, non è stato ancora liberalizzato, sebbene — come credo vi abbia raccontato l'amministratore delegato delle Ferrovie, l'ingegner Moretti — il sistema italiano appaia piuttosto aperto, con una presenza di operatori stranieri sia nel settore passeggeri che nel settore merci, per non parlare dell'alta velocità tramite la società NTV (Nuovo trasporto viaggiatori SpA).

Questi sono gli aspetti salienti della questione.

Non c'è ancora — ripeto — obbligo di gara; difatti, il servizio è stato affidato direttamente. Si tratta, però, di contratti veri, quindi vi sono anche delle tutele per la controparte, ovvero l'impresa Ferrovie dello Stato, mentre in passato abbiamo assistito — purtroppo — a definanziamenti di capitoli che hanno messo in gravissima

difficoltà l'azienda. È vero, infatti, che non bisogna elargire aiuti di Stato, ma è pur vero che un'impresa, per far fronte agli oneri finanziari, deve avere delle certezze. Per questa ragione, vi sono dei meccanismi di flessibilità, delle clausole di salvaguardia — come accennava la dottoressa Dal Verme — e delle rivisitazioni in corso d'opera, trattandosi di contratti plurienali.

In sintesi, il dramma è che abbiamo risorse limitate, che non hanno un arco temporale lungo, a fronte della necessità da parte delle imprese — nazionale o comunitaria — di avere un orizzonte che permetta di far fronte agli oneri finanziari. Ci siamo, quindi, inventati, insieme all'impresa, dei meccanismi di flessibilità che diano un certo orizzonte, senza ingabbiare in maniera troppo problematica le società interessate. Avrete sicuramente presente l'esempio di Trenitalia che sta uscendo man mano da una situazione di fortissima criticità, presentando, però, un'esposizione per l'acquisto di treni nell'ordine di 6 miliardi di euro. La problematica va, dunque, considerata globalmente.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici del Ministero dell'economia e delle finanze*. Occorrerebbe aggiungere che proprio sul trasporto ferroviario passeggeri è stata inserita, nella manovra all'esame del Parlamento, una norma sul sovrapprezzo a integrazione delle risorse a legislazione vigente per i servizi di trasporto media e lunga percorrenza e per il servizio universale. La norma si conforma, peraltro, a una direttiva comunitaria che prevede un principio di solidarietà — presente anche nella legislazione francese — nell'ambito dei servizi di trasporto passeggeri, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità. La direttiva, infatti, prevede che la totalità dei diritti imposti non debba compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia. Viene, quindi, prevista la possibilità per gli Stati

di attribuire un sovrapprezzo sui servizi di media e lunga percorrenza — una sorta di tassa — per compensare i costi dei servizi di trasporto universale. Dico questo a completamento del quadro; vedremo, poi, come verrà applicata la norma perché il sovrapprezzo dovrà essere stabilito con un apposito decreto del Ministero delle infrastrutture; le risorse saranno versate all'entrata dello Stato e rifinalizzate ai contratti; andrà verificato nuovamente il perimetro dei servizi ed eventualmente andrà aggiornato il contratto di servizio con Trenitalia per i passeggeri a media e lunga percorrenza.

ANTIMO PROSPERI, *Dirigente generale del Dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze*. Siccome stiamo toccando anche i profili comunitari — del resto, mi insegnate che tutto quello che si affronta a livello nazionale ha, poi, dei collegamenti e talvolta comporta degli interventi piuttosto incisivi a livello comunitario — vorrei aggiungere che la stessa direttiva comunitaria, citata a grandi linee nella norma nazionale, prevede una contabilità analitica separata e un'applicazione molto rigorosa, nel senso che i proventi ottenuti attraverso questa sorta di sovrapprezzo devono avere delle finalizzazioni chiare. Quindi, praticamente, questi fondi non possono che confluire sul trasporto passeggeri e poi bisognerà vedere dove vengono catturati e riservati. È previsto, quindi, un opportuno passaggio comunitario.

D'altra parte, dietro tutto ciò c'è il solito problema ricorrente, ovvero che abbiamo un'alta velocità che, per fortuna, produce utili e va bene, a fronte di un servizio sovvenzionato che fa fatica. La dottoressa Dal Verme accennava alla situazione del trasporto locale che è veramente critica. Pertanto, almeno nelle aspettative del Ministero dell'economia e delle finanze, si spera che il grosso investimento effettuato dalla collettività sulla rete infrastrutturale dell'alta velocità possa servire a compensare la carenza di risorse finanziarie pubbliche. Peraltro, questo è un discorso che si allarga anche alla

struttura della società e a com'è stata costruita.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendano intervenire, ricordando che abbiamo solo pochi minuti a disposizione, visto che alle 15 vi sono votazioni in Assemblea. Direi di limitarci alle domande, per poi chiedere ai nostri auditi di farci pervenire una nota scritta.

MARIO LOVELLI. In merito alla documentazione che ci è stata consegnata, vorrei sapere se si tratta di una relazione illustrativa e se ci sarà un'integrazione scritta della relazione che abbiamo sentito.

In secondo luogo, desidererei sapere se vi è una parte che riguarda i rapporti finanziari tra Stato e Ferrovie in merito agli investimenti e agli interventi sulla rete ferroviaria. Vorrei, poi, formulare delle domande su questo. Prima, però, vorrei capire se l'audizione riguarda anche la parte relativa alla rete ferroviaria, quindi al contratto di programma per la rete ferroviaria, o se è limitata ai servizi passeggeri e merci.

PRESIDENTE. Poiché incombe il problema dei lavori dell'Assemblea, non credo abbia senso aprire il dibattito adesso; proporrei, quindi, di aggiornarci — se i nostri ospiti sono disponibili — ad una successiva audizione.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici del Ministero dell'economia e delle finanze*. Solo per chiarire l'oggetto dell'audizione, vorrei dire che ci era stato riferito di affrontare le questioni del contratto merci e passeggeri media e lunga percorrenza. Vi rientra benissimo anche il contratto di programma parte investimenti o il contratto di servizio con RFI. Insomma, i temi sono tanti.

PRESIDENTE. Il concetto è che a fine luglio concluderemo l'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario passeggeri e merci. Ora, Ferrovie dello Stato ci ha già fornito indicazioni e dati. Penso, perciò,

che anche il Ministero dell'economia e delle finanze, oltre alle relazioni che ci ha presentato e in parte illustrato, possa affrontare molti altri temi.

Per esempio, vi è la questione della corrispondenza delle norme vigenti rispetto agli altri Paesi europei per capire se siamo in linea simmetrica con gli altri oppure se il nostro processo di liberalizzazione è più avanzato o più arretrato. Ecco, penso che l'azionista ci possa dire qualcosa su questo.

In secondo luogo, Ferrovie dello Stato ha annunciato la possibilità — so che parlarne oggi suona un po' ridicolo — dell'eventuale quotazione in borsa di una parte dell'azienda; evidentemente quella più redditizia, legata all'alta velocità. Visto che la notizia giunge da chi governa l'azienda, vorremmo capire se, dal punto di vista dell'azionista, c'è già un parere favorevole o contrario.

Certo, la giornata non ci aiuta a fare queste riflessioni. Tuttavia, rispetto al tema dell'autorità e della proprietà delle reti, vorremmo capire anche — è chiaro, poi, che il Ministero dei trasporti è più competente — cosa accade negli altri Paesi e se c'è, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, un'indicazione a favore di una linea piuttosto che di un'altra. Sappiamo, per esempio, che nella manovra che voteremo nelle prossime ore sono stati inseriti alcuni istituti di regolazione relativi sia al trasporto gomma — che, però, non è di precipua competenza della nostra Commissione — che al trasporto ferroviario. Invero, questi ultimi sono molto blandi. Ci sembra, infatti, di aver capito che si dà autonomia finanziaria all'ufficio che già oggi regola, nell'ambito del Ministero dei trasporti, questa fattispecie.

Ecco, penso che queste siano alcune delle domande per comprendere la visione dell'azionista.

ANTIMO PROSPERI, *Dirigente generale del Dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze*. Se mi consente, credo che la nota che abbiamo presentato sia molto esplicativa e riassun-

tiva di questioni che immagino conosciate benissimo, dato il vostro ruolo. Vi sono contenuti e aspetti molto importanti, relativi, per esempio, al modello organizzativo. Questo ci interessa molto come azionisti, specialmente come azionista-Stato, poiché si sta mettendo in discussione — siamo quasi davanti alla Corte di giustizia — il modello organizzativo della *holding*, ovvero una *holding* che controlla sia il gestore, sia il trasporto passeggeri.

Questa, che può sembrare una questione di poco momento, è in realtà drammatica perché — avrete visto i bilanci degli ultimi anni — nel 2006 Ferrovie perdeva oltre 2 miliardi di euro, mentre questo è il terzo bilancio in utile.

Del resto, adesso siamo in conflitto di interesse perché la dottoressa Dal Verme è presidente del collegio sindacale di Ferrovie dello Stato, mentre io sono consigliere di amministrazione. È una battuta, naturalmente, perché facciamo fino in fondo il nostro mestiere di funzionari dello Stato.

Tornando alla questione principale, la strutturazione del modello societario è stata fondamentale perché RFI nasce *ab origine* con una patrimonializzazione gigantesca e sovrabbondante, mentre la società ferroviaria era poco patrimonializzata e ciò ha determinato uno squilibrio e, come succede in tutte le *holding* di diritto comune, private o pubbliche, anche nel nostro caso, è in corso un travaso virtuoso di *asset* non strategici per la gestione dell'infrastruttura.

Forse dovrei aggiungere che è in corso una procedura di informazione per presunti aiuti di Stato, avviata da un grosso *competitor* europeo, forse il più grande. Questa iniziativa della Commissione europea, per noi, è contraria alle norme dell'Unione europea, sia del Consiglio che del Parlamento. Come dicevo, è stata avviata una procedura — anzi siamo in Corte di giustizia — nei confronti di ventuno Stati membri. Insomma, ci troviamo di fronte a una classica operazione di *policy* che la Commissione europea tende ad avanzare, in analogia con altri settori.

Peraltro, la faccenda, dal punto di vista sostanziale, è molto preoccupante perché si rischia di arrivare alla conclusione di una separazione societaria. Ho accennato prima alla situazione finanziaria di Trenitalia, quindi capite bene che non si possono prevedere interventi dello Stato. Inoltre, anche nel corso di incontri molto importanti, che hanno avuto luogo negli ultimi giorni, con il vicedirettore generale competente in materia, abbiamo sostenuto la virtuosità dell'approccio italiano, che ha consentito — incrociando le dita — di portare oltre il guado un gruppo che versava in uno stato difficilissimo. D'altronde, avrete vissuto — credo come noi — la drammaticità della situazione di altri gruppi pubblici. In questi giorni c'è ancora la questione di Tirrenia sul tappeto. Quindi non si può immaginare che questo gruppo che, faticosamente, grazie a un lavoro gigantesco, che ha trovato linfa al suo interno, nel DNA sia del *management* che dei dipendenti, sia messo a rischio.

A questo grosso problema se ne lega un altro, quello delle compensazioni. Infatti, siccome le risorse finanziarie dello Stato sono limitate, abbiamo ragione di ritenere che, grazie alla larghezza di mezzi di altri *competitor*, vi sarebbero delle compensazioni o delle sovracompensozioni che consentono di intraprendere attività e politiche di impresa espansive. Questi sono gli aspetti principali.

È inutile dire che c'è forte asimmetria. Come spesso accade, l'Italia è avanti rispetto al recepimento delle politiche comunitarie, dopodiché troviamo, per esempio, il settore merci, di cui non abbiamo parlato, in una situazione difficilissima e gravissima con perdite ingenti ogni anno, mentre il nord — il settore più redditizio — è occupato dai *competitor*.

PRESIDENTE. Siccome abbiamo ancora qualche minuto, poiché la seduta dell'Assemblea non ha ancora avuto inizio, do la parola ai colleghi che intendano intervenire.

GIANCARLO DI VIZIA. Ho una domanda brevissima. Credo che sarebbe interessante per questa Commissione avere anche i dati separati in merito ai prospetti finanziari relativi all'attività di trasporto di passeggeri e quelli riguardanti le merci. Si tratta, infatti, di due ambiti molto diversi che richiedono discorsi altrettanto diversi, per esempio, riguardo alla puntualità e all'efficienza delle Ferrovie. Vorrei, quindi, sapere se è possibile avere dati separati tra investimenti sul settore passeggeri e investimenti sul settore merci.

VINCENZO GAROFALO. Signor presidente, credo che sia necessario proseguire questa audizione e arricchirne i contenuti, visto che capita raramente di poter avere informazioni così complete. Del resto, sottolineo che dal gruppo Ferrovie non abbiamo mai potuto avere questi contributi, nonostante in tre anni abbiamo cercato di fare chiarezza. Siccome, poi, il Ministero dell'economia e delle finanze è il proprietario del gruppo, sarei ben lieto di continuare ad ascoltare i nostri auditi sugli altri argomenti.

Formulo tre brevissime domande, alle quali vorrei ricevere risposta quando sarà possibile.

In primo luogo, chiedo se è possibile avere una copia del contratto di servizio relativo ai passeggeri di media e lunga percorrenza. Leggo, infatti, che vi è un complesso meccanismo sanzionatorio, pertanto vorrei sapere chi vigila sull'eventuale inadempimento o mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità.

Visto, poi, che il contratto è dettagliato, vi chiedo se potete fornirci un dato circa la distribuzione delle risorse sui 182 treni.

Infine, mi pare di aver letto nella norma inserita nel decreto che il sovrapprezzo sia destinato solo alle regioni a statuto ordinario. Ecco, se è così, desidererei capire il perché.

MARIO LOVELLI. Vorrei porre una domanda sul destino dei 430 milioni di euro del decreto-legge n. 185 per com-

prendere se sono stati utilizzati o meno. Vorrei, inoltre, sapere come verranno utilizzati i 314 milioni del decreto-legge n. 98.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora la dottoressa Alessandra Dal Verme ed il dottor Antimo Prospero per le loro relazioni e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegati*).

Rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15,05.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 21 settembre 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO 1

**DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DALLA DOTTORESSA
ALESSANDRA DAL VERME****TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO REGIONALE E LOCALE****1. REGIONI A STATUTO ORDINARIO****Quadro storico normativo**

Il Decreto Legislativo n. 422 del 1997 ha disciplinato il conferimento alle regioni e agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale, ai sensi della legge n. 59 del 1997 (Bassanini I).

- **L'art. 8** ha delegato alle regioni il servizio di trasporto per le ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa. Il contesto normativo si è completato a fine 2000 con il DPCM del 16 novembre 2000 che ha recepito gli accordi di programma stipulati fra il MIT e le Regioni interessate all'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale, attribuendo a queste ultime le risorse finanziarie necessarie a garantire i servizi.
 - Il trasferimento effettivo delle funzioni è avvenuto a far data dal 1° gennaio 2001;
 - La LF 2008 ha successivamente previsto la sostituzione del trasferimento delle risorse con una compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione.
- **l'art. 9** ha conferito alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti i servizi ferroviari regionali e locali in concessione alle F.S. S.p.A.. Con DPCM del 16 novembre 2000 sono state ripartite le risorse pari a **euro 1.181,107 mln.** Con gli accordi di programma con il Ministero dei trasporti, dal 1° gennaio 2001 le RSO sono subentrate allo Stato nella stipula con FS del contratto di servizio
L'art. 52 della legge n. 388 del 2000 ha attribuito , poi, ulteriori risorse a regime **per euro 41,318 mln** (fondi per il Giubileo del 2000).

Risorse finanziarie ripartite secondo il criterio storico

Regioni	D.Lgs 422/97 art. 9	Giubileo L. 388/2000, art 52 *	Totali	percentuale D.Lgs. 422/97 Criteri storici
abruzzo	31.571,00		31.571,00	2,673
basilicata	20.519,00		20.519,00	1,737
calabria	64.004,00		64.004,00	5,419
campania	120.556,00		120.556,00	10,207
emilia romagna	64.159,00	5.165,00	69.324,00	5,432
lazio	141.163,00	22.724,00	163.887,00	11,952
liguria	65.554,00		65.554,00	5,55
lombardia	167.347,00	5.165,00	172.512,00	14,169
marche	28.214,00		28.214,00	2,389
molise	17.678,00		17.678,00	1,497
piemonte	161.408,00		161.408,00	13,666
puglia	42.726,00		42.726,00	3,617
toscana	142.609,00	5.165,00	147.774,00	12,074
umbria	27.026,00		27.026,00	2,288
veneto	86.573,00	3.099,00	89.672,00	7,33
Totale	1.181.107,00	41.318,00	1.222.425,00	100,00

Risorse anni 2009 e 2010

Ai sensi dell'art. 25, c. 2 del DL 185 del 2008, le anzidette risorse a regime pari a **1.222,42 milioni di euro, sono state integrate di 430 milioni di euro**, per ciascun anno del triennio 2009-2011, a valere su risorse FAS. L'erogazione viene subordinata alla stipula di nuovi contratti di servizio rispondenti a criteri di efficientamento e razionalizzazione dei servizi.

Risorse anno 2011

1. L'articolo 14, comma 2, del DL 78/2010, nell'ottica del contenimento della spesa pubblica, ha previsto per il triennio 2011-2013 riduzioni degli stanziamenti di bilancio in favore delle Regioni a statuto ordinario.
2. In sede di conferenza Stato regioni del 11/11/2010 le Regioni hanno proposto la ripartizione dei tagli, di cui al punto 1), sui capitoli interessati. Il D.P.C.M. 28.1.2011 ha formalizzato la decisione delle Regioni. Le risorse finalizzate al TPL - ex art. 9 del D. Lgs n. 422/1997 - per il 2011 sono risultate ridotte ad un importo di 372,1 milioni di euro.
3. Per far fronte alle riduzioni sul TPL, l'articolo 1, co. 6 della legge n. 220 del 2010 (legge di stabilità 2011) ha previsto che le risorse disponibili di cui all'articolo 25, co. 1, del DL n. 185 del 2008, pari a 425 milioni di euro, già destinate al settore, sono finalizzate al sostenimento dei costi relativi al materiale rotabile imputati ai contratti di servizio, a condizione che gli stessi attuino le misure di efficientamento e razionalizzazione già disposte dal citato DL 185/2008. A tal fine la norma prevede un decreto interministeriale per la ripartizione delle risorse sulla base di appositi criteri di premialità. Il D.l. che va sottoposto alla Conferenza non è stato ancora emanato.
4. L'art. 1, c. 7 della citata legge n. 220 del 2010 dispone altresì che le risorse di cui all'art. 25, c. 2 del DL 185 del 2008, pari a 50 milioni di euro, attribuite alle regioni a statuto speciale, eventualmente disponibili, siano destinate per le esigenze delle Regioni ordinarie. Ciò nella considerazione che in corso di istruttoria sono emerse possibili risorse superiori all'effettivo fabbisogno.
5. L'articolo 1, comma 29, della legge n. 220/2010 prevede, altresì, che una quota del fondo per l'occupazione, come rifinanziato dalla stessa legge, possa essere destinata alle Regioni per le esigenze del TPL.
Tuttavia, la previsione normativa è risultata di difficile attuazione, tenuto conto del fabbisogno per gli ammortizzatori sociali relativo all'anno 2011 e delle modalità di concorso delle Regioni alla relativa spesa, già stabilite negli accordi sottoscritti il 12 febbraio 2009 e l'8 aprile 2009.
6. Il DL n. 98 del 6 luglio 2011 in corso di conversione (manovra 2011) ha previsto (art. 21 comma 3) l'istituzione di un fondo, con una dotazione annuale di 400 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011, da destinare alle Regioni per le esigenze del TPL anche su ferro. Con ciò il Governo, nella consapevolezza dell'esigenza primaria di garantire risorse per il TPL, dà corso a quanto previsto nell'accordo del 16 dicembre 2010 con le Regioni. Le predette risorse, peraltro, sono anche escluse dai vincoli del patto di stabilità.
7. Inoltre l'articolo 21, comma 2, della stessa manovra ha previsto la possibilità di destinare al TPL ferroviario locale per investimenti su materiale rotabile fino a 314 milioni di euro già presenti su apposita contabilità speciale e da erogare con i vincoli del patto di stabilità.

Risorse anno 2012

Per l'anno 2012 non è stata ancora definita l'imputazione dei tagli ex articolo 14, comma 2, del DL 78/2010, cui andranno aggiunti gli effetti della manovra 2011.

In tale quadro non si conosce l'importo che verrà iscritto sui capitoli per il trasferimento alle Regioni delle risorse finalizzate al TPL (vedi punti 1 e 2 paragrafo precedente).

Resta fermo il finanziamento del Fondo per il TPL anche su ferro di 400 milioni a decorrere dal 2011, autorizzato con la recente manovra (vedi punto 6 paragrafo precedente).

Quadro riassuntivo delle risorse

Norme	Anno 2010	Anno 2011	Anno 2012
art. 9 D. Lgs 422 97	1.181.107.230	372.103.997	0
vedi punto 2			
art. 52 della legge n. 388 del 2000	41.316.552	41.316.552	41.316.552
art.25, c. 2 DL 185 2008	430.000.000	430.000.000	0
art. 1, c. 6 e 7 L. 220 2010 (legge stabilità 2011) vedi punti 3 e 4		475.000.000	0
Art. 21, c. 3, DL 98 2011 (Manovra luglio 2011) Vedi punto 6		400.000.000	400.000.000
Totale	1.652.423.782	1.718.420.772	431.316.552
Art. 21, c. 2, DL 98 2011(Manovra luglio 2011) "fino a" e per materiale rotabile Vedi punto 7		314.000.000	

CONTRATTI TRENITALIA / REGIONI ORDINARIE

A seguito dell'art. 25, c. 2 del DL 185 del 2008, e tenuto conto dei maggiori finanziamenti rispetto alla legislazione vigente, sono stati stipulati, tra il 2009 e il 2010, i contratti con tutte le regioni, ad esclusione della Calabria (*Il Piemonte risulta aver stipulato a fine giugno 2011*).

I contratti si basano sul catalogo dei servizi offerti da Trenitalia, che rappresenta la somma dei costi di pedaggio + costi servizi di trasporto per categoria + costo dei servizi a turno e a corpo.

Per quanto indicato da Trenitalia, il livello dei costi incorpora un margine di efficientamento, sia per quanto riguarda le spese variabili (consulenze, rappresentanza ed altro) sia per quanto riguarda i costi del personale (con livelli di produttività elevati).

Il catalogo presentato da Trenitalia e utilizzato per redigere il nuovo contratto, permette al Committente Regione di conoscere caratteristiche, qualità e costi dei vari servizi proposti dall'azienda di trasporto del Gruppo FS, consentendo di individuare e acquistare quelli più confacenti alle esigenze del territorio e dei propri cittadini e alle risorse finanziarie disponibili.

Tuttavia, l'efficientamento richiesto dall'articolo 25, c. 2, del DL 185/2008 riguardava non soltanto i costi connessi al servizio, ma anche la razionalizzazione delle linee (cd "rami secchi").

Ai sensi dell'articolo 7, comma 3 – ter del DL n. 5/2009, convertito, con modificazioni, nella legge n. 33 del 2009, l'accordo ha durata di sei anni, prorogabile per altri sei; ciò dovrebbe consentire un'adeguata pianificazione di investimenti e strategie di sviluppo.

Anno 2010 (valori al netto di IVA) – risorse statali e regionali

Regioni	D.Lgs 422/97 art. 9	Giubileo L. 388/2000, art 52	DL 185/2008 art. 25, c. 2 (netto IVA)	Fonti regionali
abruzzo	31.571		10.449	3.149
basilicata	20.519		6.791	115
calabria	64.004		21.183	7.456
campania	120.556		39.900	4.176
emilia romagna	64.159	5.165	21.235	
lazio	141.163	22.724	46.720	4.393
liguria	65.554		21.696	9.488
Lombardia	167.347	5.165	55.387	70.542
marche	28.214		9.338	2.774
molise	17.678		5.851	
piemonte	161.408		53.421	20.180
puglia	42.726		14.141	6.573
toscana	142.609	5.165	47.199	47.332
umbria	27.026		8.945	25
veneto	86.573	3.099	28.653	3.976
Totale	1.181.107	41.318	390.909	180.178

2. REGIONI A STATUTO SPECIALE

Ai sensi dell' articolo 1, comma 7 della legge n. 220 del 2010 (legge di stabilità 2011), anche i contratti di servizio per il trasporto ferroviario di interesse regionale e locale da stipulare per le esigenze delle regioni a statuto speciale devono prevedere criteri di efficientamento e di razionalizzazione, nell'ottica del costante processo di contenimento della spesa pubblica.

Per le esigenze delle Regioni Siciliana, Sardegna e per le linee dei c.d. " servizi indivisi" a carico dello Stato (Regioni Friuli e Veneto), l'apposito stanziamento è di circa 232 mln, comprensivo di 50 mln di euro di cui al predetto art. 1, c. 7 della legge n. 220 del 2010 che può essere destinato per le esigenze delle Regioni ordinarie. (vedi punto 4 paragrafo "risorse 2011).

Le risorse da considerare pertanto come "stanziamento di bilancio a carattere continuativo allo scopo autorizzato" per le esigenze delle Regioni a statuto speciale ammontano **a euro 181,9 mln.**

Il medesimo stanziamento di 181,9 milioni di euro è previsto per le annualità 2012 e 2013

Per le Regioni Siciliana e Sardegna sono in corso di perfezionamento gli schemi di accordo di programma con lo Stato, che prevedono il trasferimento alle predette regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e amministrazione per i servizi in esame, ai sensi dell'articolo 9 del D. Lgs n. 422 del 1997 e delle rispettive norme di attuazione e, contestualmente il trasferimento delle risorse dello Stato.

Le Regioni Valle d'Aosta (dal 2011), Friuli Venezia Giulia (dal 2008) e le Province autonome di Trento e Bolzano (dal 1° marzo 2010) gestiscono direttamente il servizio di trasporto ferroviario mediante contratti con il gestore. Il trasferimento è avvenuto ai sensi dei propri statuti e dei correlati decreti di attuazione.

I trasferimenti dallo Stato sono stati sostituiti da compartecipazioni al gettito.

IL TRASPORTO FERROVIARIO NAZIONALE PASSEGGERI E MERCI

1. LIBERALIZZAZIONE E QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

L'offerta di trasporto ferroviario è caratterizzata dalla natura di servizio essenziale per i cittadini e, al contempo, dal processo di liberalizzazione richiesto dalla normativa comunitaria - cd "tre pacchetti ferroviari" - finalizzati all'apertura del mercato.

Primo pacchetto ferroviario diretto a sviluppare l'apertura del mercato alla concorrenza, a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e l'utilizzo ottimale delle stesse, nonché a promuovere la sicurezza secondo standard e criteri di controllo comuni in ambito europeo.

(direttive 440/91/CEE, 18/CE e 19/95/CE, direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE).

In ambito nazionale il recepimento delle direttive si attua in due fasi:

- viene avviato il processo di liberalizzazione introducendo la separazione tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie (DPR n. 277/1998 e n. 146/1999, DM 43T del 2000);
- vengono ridefiniti aspetti relativi alle licenze delle imprese ferroviarie, ai diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, all'ampliamento dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, alle caratteristiche e compiti del gestore dell'infrastruttura, individuando il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Autorità nazionale di regolazione del settore (d. lgs. n. 188 del 2003).