

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,30.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Seguito dell'audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Castelli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, il seguito dell'audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Castelli, con la quale si conclude l'indagine conoscitiva.

Ricordo che lo scorso 27 luglio, dopo la relazione del Viceministro e gli interventi dei deputati Garofalo, Lovelli, Terranova, Nizzi e Desiderati, il Viceministro non aveva potuto rispondere a tutti i quesiti per ragioni di tempo.

Nel dargli la parola, desidero, pertanto, salutare e ringraziare il Viceministro Castelli per la disponibilità dimostrata accogliendo l'ulteriore invito della Commissione.

ROBERTO CASTELLI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Procederei secondo l'ordine degli interventi che erano stati svolti il 27 luglio dai commissari, iniziando dall'onorevole Garofalo, il quale aveva chiesto se il Governo avesse già espresso parere favorevole sul Piano industriale delle Ferrovie dello Stato relativo al periodo 2011-2015.

La Direzione generale competente del ministero ci comunica che non è stata investita della questione: né il Gabinetto del ministro, né il ministro stesso si sono espressi su questo Piano, anche perché la valutazione finale del Piano industriale del Gruppo FS spetta al ministero dell'economia e delle finanze, nella qualità di azionista unico del Gruppo.

L'onorevole aveva poi avanzato un quesito relativamente all'offerta, a suo parere non adeguata, del servizio notturno. Tale questione si inserisce nell'ambito di un tema sul quale in seguito torneremo, ossia il fatto che i treni notturni da sempre, e oggi ancora di più, data la diminuzione della domanda, comportano un costo operativo molto elevato e la loro messa in esercizio diventa sempre più onerosa per Trenitalia.

Aveva poi avanzato un quesito relativamente alla sicurezza sui 3.500 chilometri di rotaie gestite dalle regioni. A questo proposito, precisiamo che ci sono due questioni in essere. La prima riguarda le reti regionali non gestite da RFI. Si tratta di circa 3.500 chilometri di linee che non sono dotate di impianto di sicurezza per la protezione della marcia del treno. È un dato di fatto attuale e l'unica soluzione è quella di installare le relative tecnologie. In questo momento tutte le ferrovie regionali si stanno muovendo in tal senso. È in atto anche un'azione di coordinamento

da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Naturalmente occorre un tempo tecnico e anche un tempo dovuto al fatto che in alcuni casi e per alcune regioni ci sono problemi di risorse finanziarie. Ricordo che lo Stato ha finanziato al momento interventi sulla rete di competenza di RFI, ma non ha fatto altrettanto per le reti regionali. La seconda questione riguarda la regione Sicilia, perché i sistemi di sicurezza a terra esistono, come anche quelli a bordo dei treni, ma abbiamo verificato che al momento sussistono difficoltà di dialogo tra i due sistemi. Si sta agendo per porre rimedio a tale questione. L'auspicio è che si possa arrivare, nel tempo di mesi e non di anni, a risolvere questo problema, che è evidentemente molto importante, perché riguarda la sicurezza.

L'onorevole Garofalo ha posto poi un quesito relativamente all'attività di Trenitalia attraverso la divisione FS Cargo, che, a suo parere, non è competitiva per quanto riguarda l'offerta del servizio relativo al trasporto merci.

Ricordo che, a questo proposito, già dal 2003 vige la completa liberalizzazione del settore ferroviario. Molte imprese hanno già la licenza sia passeggeri, sia merci e alcune hanno effettuato lo *spin-off* relativamente al trasporto merci. Sulla carta, quindi, vi sono molte imprese che oggi hanno la possibilità di effettuare il trasporto merci; preciso sulla carta, perché non tutte lo stanno attuando in pratica. Ricordo comunque che non è FS Cargo che gestisce il trasporto delle merci per conto del Gruppo FS, ma è sempre la licenziataria a gestirlo, ossia Trenitalia Spa.

Su questo tema la strategia del gruppo FS è evidentemente interna alle logiche stesse dell'azienda, che, come ho ricordato più volte, agisce ormai con strategie, indirizzi e obiettivi di natura privatistica, al fine di poter ricavare un utile alla fine dell'esercizio. L'importante per il Governo è, in ogni caso, che il Gruppo FS, anche come gestore della rete, garantisca la pa-

rità di accesso a tutti i soggetti che vogliono operare in questo campo, attesa l'importanza dell'attività stessa.

Credo di aver risposto alle domande poste dall'onorevole Garofalo e passerei quindi a quanto richiesto dall'onorevole Lovelli, che, come primo quesito, aveva avanzato una domanda, che riprendo citando testualmente il suo intervento: « Abbiamo bisogno di capire se si stia facendo un'operazione di risanamento del bilancio di Ferrovie dello Stato basata essenzialmente su taglio ai costi, quindi tagliando servizi e personale, o se ci sia un'innovazione ».

A questo proposito, possiamo riferire che esiste un Piano industriale, che è stato presentato da Ferrovie dello Stato e che illustra chiaramente tutte le direttive che FS sta cercando di portare avanti. Ho ricordato alcuni dati durante il mio intervento e, quindi, rimanderei a quello, perché ritengo che sia esaustivo.

L'onorevole poneva poi un dubbio dettato dal fatto che nel mio intervento io avevo parlato dei contratti di servizio 2004-2006 e 2010 in poi. Evidenziava, cioè, che tra il 2007 e il 2009 ci potesse essere una sorta di iato. Tale iato non c'è, perché nei contratti di servizio è sempre inserita la clausola di continuità, ragion per cui possiamo affermare che, finché non è entrato in vigore il nuovo contratto di servizio, è rimasto in vigore quello precedente.

Per quanto riguarda poi il quesito relativo all'impiego della rete ad alta velocità per il trasporto di merci, posso confermare che finora la linea ad alta velocità non è stata impiegata per tale trasporto. Come ministero, noi riteniamo che sia stata svolta una valutazione di opportunità fra tempi e costi di manutenzione della linea, perché la linea ad alta velocità/alta capacità ha un pedaggio di valore molto elevato: costa 13 euro a treno/chilometro, un costo che, per quanto riguarda il trasporto merci, non è competitivo. Trattandosi, ovviamente, di una linea pregiata, si preferisce quindi utilizzare la linea ad alta velocità per il servizio passeggeri e quella tradizionale per il trasporto merci.

A questo proposito, ricordiamo che ciò comporta una velocità media molto diversa rispetto al treno ad alta velocità, perché oggi la velocità media per le merci è di circa 60-65 chilometri orari.

Sono state chieste precisazioni riguardo l'istituzione di un sovracanone per la rete ad alta velocità.

Ricordo che l'articolo 32 del decreto-legge n. 98 del luglio 2011 ha proprio destinato alla manutenzione della linea una parte delle risorse che verranno ulteriormente recepite dal sovracanone. Ovviamente tale sovracanone al momento verrà pagato soltanto da Trenitalia, essendo l'unica società che esercisce il servizio. Quando ci saranno altre compagnie — mi riferisco evidentemente a NTV — questo sovracanone verrà messo a carico anche di questa società, che contribuirà così alla manutenzione delle linee stesse.

Per quanto riguarda il quesito posto con il quale ci veniva chiesta una valutazione relativa al fatto che sono stati sottoscritti due contratti di lavoro differenti tra NTV e Gruppo Ferrovie dello Stato, voglio ricordare che nella recente manovra finanziaria di agosto, quella che viene definita «pareggio 2», è stata introdotta con un maxiemendamento governativo una disposizione che rende obbligatoria per tutte le imprese ferroviarie l'applicazione del contratto nazionale per quanto riguarda le attività ferroviarie. È una norma di legge, ragion per cui su questo tema si attende una perequazione fra i due contratti.

È stato chiesto poi quale utilizzo avessero i fondi, che sono in realtà un risparmio di circa 355 milioni all'anno, relativi allo sconto che ENEL applica al Gruppo FS per il consumo di energia elettrica: non avendo evidenziato destinazioni particolari, essi vanno a formare il bilancio generale delle FS ed entrano nel conto economico. Sostanzialmente si tratta di una posta attiva che va a migliorare il bilancio.

Per quanto riguarda una più puntuale richiesta sulle risorse che le Ferrovie hanno ricevuto in questi anni, parlando di cassa e, quindi, di soldi effettivamente

erogati, non di competenza, nel 2007 sono stati erogati 5,572 miliardi a RFI per gli investimenti, nel 2008 2,047 miliardi, 3,160 miliardi nel 2009 e 866 milioni nel 2010.

Per quanto riguarda Trenitalia, i dati 2009-2010-2011 relativi al contratto di servizio evidenziano risorse per 239.290.000 euro per il 2009, 252.992.000 euro per il 2010 e 242.992.000 euro per il 2011.

Con questa risposta credo di aver esaurito la serie di quesiti che aveva posto l'onorevole Lovelli e passo ai quesiti posti dall'onorevole Terranova, il quale, come prima questione, aveva chiesto delucidazioni su un tema che oggi è all'ordine del giorno e che riguarda l'inserimento nella rete TEN-T, nel *core network* dei trasporti, dell'asse Berlino-Palermo.

Come è noto, c'è un orientamento della Commissione europea che vorrebbe fermare la rete *core network* a Napoli per deviarla verso Bari. Confermo che il Governo sta insistendo affinché, invece, questa fattispecie resti, per tantissimi motivi sui quali non mi soffermo, avendoli già illustrati nel mio intervento in questa Commissione.

Avevo detto in sede di dichiarazioni alla stampa che la partita comunque è ancora aperta e posso confermare questo dato, perché siamo in attesa di ulteriori colloqui presso la Commissione, dove confermo che andremo a ribadire assolutamente questa posizione, cioè che la linea Palermo-Napoli, quella che si vorrebbe escludere, è sostenuta dal Governo italiano.

Questa è la nostra posizione. Ho visto che alcune notizie stampa sembravano attribuire responsabilità al Governo dovute alla negligenza o addirittura la responsabilità di aver proposto questa soluzione. Non è così. Ribadisco che non sono i Governi nazionali a proporre alla Commissione europea quali sono le linee o le infrastrutture di *core network* da inserire, ma è la Commissione europea che, in base ai criteri stabiliti a monte, le propone ai singoli Governi nazionali.

Naturalmente è in atto un'interlocuzione piuttosto serrata, in questo caso tra

il Governo italiano e la Commissione — suppongo che anche gli altri Governi operino nello stesso modo — tra quelle che noi riteniamo le nostre ragioni e quelle della Commissione.

Ricordo che questa non è l'unica partita aperta. Ce ne sono altre su cui il Governo è impegnato a sostenere le ragioni dell'inserimento nel *core network* di alcune infrastrutture che al momento sembrerebbero — almeno attesa la valutazione della Commissione — essere escluse.

La partita comunque è importante, perché significa poter accedere o meno ai futuri finanziamenti europei. Ricordo anche, però, che si sta parlando di infrastrutture che ciascun Governo nazionale, se dovessero essere inserite nel *core network*, si impegna a realizzare entro una determinata scadenza. Questo è un dato molto importante da tenere presente. Alcune sono previste per il 2020, altre per il 2025 e altre addirittura per il 2050. Ci sono scadenze ben precise, che rappresentano un impegno cogente da parte dei Governi.

L'onorevole ha chiesto poi perché non ci si dichiari disponibili a un rapporto diverso con la regione siciliana, volto ad ammodernare la rete infrastrutturale. Sulle interlocuzioni tra regioni e Stato centrale il Governo è sempre aperto. Voglio ricordare l'esperimento che è stato compiuto e che è il primo in tal senso, ossia Trenord, con la creazione di una società in *joint venture*, al cinquanta per cento tra Ferrovie dello Stato e Ferrovie LeNord lombarde. In questo momento esso riguarda la gestione dei treni, ma potrebbe in futuro sfociare anche in una gestione della rete. L'operazione è ora in via sperimentale, ma sta dando frutti positivi. Potrebbe essere una soluzione da ripetere anche in altre regioni.

L'onorevole Nizzi chiedeva notizie di un impegno sulla possibilità di un monitoraggio continuo delle reti ferroviarie. Credo che si riferisse a un progetto esistente, che si chiama Archimede, un treno che è in grado di controllare in maniera automatica tutti i parametri della linea e, quindi, di monitorarla in *real time*, per-

correndola. Si tratta di una realizzazione di avanzata tecnologia che consente di controllare che tutti i parametri della rete siano in linea con i parametri della sicurezza, ai fini proprio di una forte sicurezza.

Ha poi sollevato il problema dei collegamenti con la Sardegna relativamente alla continuità territoriale. Ricordiamo che il traffico ferroviario da e per la Sardegna è andato via via diminuendo fino a rendere assolutamente antieconomico il mantenimento a regime, all'interno del contratto di servizio con Trenitalia, di collegamenti stabili effettuati con navi ferroviarie specializzate e dedicate. Il servizio può essere effettuato a chiamata dirottando sulla direzione Civitavecchia-Golfo Aranci le navi costantemente utilizzate nello Stretto di Messina, con l'azzeramento dei costi pubblici, ma evidentemente con l'incremento dei costi per il singolo committente.

Il problema è uno di quelli che investono la società Keller, produttrice di carri ferroviari in Sardegna, i cui costi di trasferimento dei carri sul continente sono aumentati. La società lamenta anche la disdetta di alcune commesse da parte di Trenitalia, che, a sua volta, eccepisce alcune problematiche relative proprio alle forniture di questa società. Come sapete, la questione è ancora aperta.

L'onorevole Desiderati aveva sollevato alcuni quesiti relativi ai costi di manutenzione, chiedendo se il canone che in questo momento viene percepito sulle linee serva soltanto a sostenere i costi di manutenzione ordinaria e non anche quelli di ammortamento dell'investimento.

Possiamo rispondere che il canone ferroviario comprende al momento i soli costi dell'esercizio e che non sono previsti o ripagati oneri per la manutenzione o per le opere, i quali sono pagati al gestore per il tramite del contratto di programma. L'unica voce « usura » individuata negli elementi del canone, di cui all'articolo 17 del decreto legislativo n. 188 del 2003, che governa questa materia, non è il costo della maggior manutenzione causata dall'usura di treni più pesanti e più veloci, ma

solo il costo di mancato ricavo causato dai tempi di chiusura operati dalla maggiore manutenzione necessaria a far circolare i treni stessi.

Solo il canone per la linea alta velocità/alta capacità, pari a 13 euro treno/chilometro, come ho ricordato prima, è composto da una quota parte a copertura del costo di circolazione grosso modo pari al valore medio nazionale sulle linee principali di 3-3,5 euro treno/chilometro e da circa 10 euro treno/chilometro calcolato per operare il ripianamento del debito maturato dal gestore per la realizzazione delle opere dell'alta velocità.

Infine, il presidente chiedeva se il Governo e, in particolare, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti si fossero posti il problema dell'istituzione di un'Autorità. Al momento questo ministero ritiene che la questione possa essere prematura e che l'assetto attuale, che peraltro è più semplice, visto il proliferare di numerose Autorità, sia sufficiente per gestire la situazione.

Chiedeva poi di indicare una data di entrata in esercizio di NTV. A questo proposito, si ricorda che sono in corso proprio in questi giorni incontri tra RFI e NTV per verificare, in conformità del processo di omologazione di nuovi treni, la data di effettivo avvio del servizio, che presumibilmente dovrebbe avvenire a fine anno. È questione di mesi.

In ogni caso, dobbiamo precisare che lo Stato e il ministero in particolare sono

estranei al processo di entrata in esercizio, nel senso che la licenza prevede termini per la messa in servizio che non sono perentori e che proprio gli incontri tra NTV ed RFI dovrebbero definire.

Infine, l'ultima domanda è se sia previsto uno *spin-off* del ramo ad alta velocità al fine di un'eventuale quotazione in Borsa. Anche in questo caso dobbiamo dichiarare che la competenza non è del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma al limite dovrebbe essere del Ministero dell'economia e delle finanze come unico azionista. Al momento non abbiamo notizie di questa natura.

Ritengo di aver esaurito il panorama dei quesiti che sono stati posti. Vi ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora una volta il Viceministro Castelli, insieme ai suoi collaboratori e al direttore generale per il trasporto ferroviario, per il suo intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,55.

IL VICE SEGRETARIO GENERALE,
CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ED ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
AD INTERIM

DOTT. GUIDO LETTA

*Licenziato per la stampa
il 25 ottobre 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO