

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

27.

SEDUTA DI MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Desiderati Marco (LNP)	8
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Garofalo Vincenzo (PdL)	5
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI		Lovelli Mario (PD)	3
Seguito dell'esame del documento conclu- sivo:		Mereu Antonio (UdCpTP)	9
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 5, 6, 10	Monai Carlo (IdV)	9
		Toto Daniele (FLpTP)	10
		Velo Silvia (PD)	6

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Italia dei Valori: IdV; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia (Grande Sud): Misto-NPSud; Misto-FareItalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,45.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Seguito dell'esame del documento conclusivo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, il seguito dell'esame del documento conclusivo.

Poiché nella scorsa seduta non è intervenuto alcun deputato, do la parola a quanti intendano intervenire per proporre eventuali modifiche o integrazioni al documento conclusivo.

MARIO LOVELLI. Grazie, presidente. Vorrei svolgere alcune considerazioni in merito al documento al nostro esame, che costituisce l'atto conclusivo dell'indagine conoscitiva condotta dalla nostra Commissione, la quale ha impegnato i nostri lavori per un tempo piuttosto lungo, un tempo comunque dovuto per un problema di grande importanza, che oggi può essere da noi affrontato sul piano legislativo in una

fase di lavoro del Parlamento certamente nuova rispetto ai tre anni che abbiamo alle spalle.

Ritengo che il documento conclusivo alla nostra attenzione fornisca un'analisi di valore importante sulla situazione di criticità del settore del trasporto ferroviario in Italia e che possa costituire, nel contempo, un contributo significativo per l'elaborazione di un programma di Governo di fine legislatura, posto che dal documento al nostro esame emergono molti elementi di consonanza rispetto alle enunciazioni formulate al Parlamento dal Presidente del Consiglio Monti.

Il fatto che si sia concretizzata, in questa Commissione, una convergenza sostanzialmente *bipartisan* sui temi di fondo dell'indagine conoscitiva costituisce una premessa favorevole per sviluppare un'attività legislativa nel breve e nel medio periodo su questioni che appaiono oggi di stretta attualità e che richiedono risposte urgenti.

Mi riferisco, da un lato, al problema del definanziamento del trasporto ferroviario regionale e nazionale a media e lunga percorrenza nel quadro dei servizi di utilità sociale, il cosiddetto servizio universale — problema evidenziato anche di recente dall'appello dei Comitati dei pendolari di tutta Italia —, e, dall'altro lato, alla vertenza aperta sui treni notte, con pesanti ricadute occupazionali per il settore dell'ordine di centinaia di posti di lavoro.

Su questa questione particolare credo che si dovrà concentrare da subito l'attenzione del Governo, anche perché sono in scadenza alcuni contratti — mi riferisco alla questione che riguarda i treni notte — ed è in fase di avvio l'orario ferroviario invernale, che presenta alcune criticità che vanno affrontate preventivamente.

La questione che ho adesso ricordato rileva, in particolare, per quanto riguarda gli aspetti di carattere sociale che concernono i lavoratori del settore ferroviario e, naturalmente, il ridimensionamento dei servizi per i cittadini che usano normalmente il trasporto ferroviario, sia nei collegamenti regionali, sia in quelli interregionali.

L'altro aspetto importante di stretta attualità riguarda l'evoluzione della normativa europea sulla liberalizzazione dei servizi ferroviari, il cosiddetto *recast* dei tre pacchetti ferroviari prodotti dal 2001 a oggi, pacchetti sui quali si è costruita la legislazione nazionale emanata da allora in poi: il *recast* ha portato all'approvazione di recente, la scorsa settimana, da parte del Parlamento europeo di una risoluzione in materia di concorrenza, regolazione, separazione fra gestione delle reti e dei servizi e apertura al mercato dei servizi ferroviari nazionali.

Credo, quindi, che si debba pensare a una rivisitazione di norme, che ho avuto occasione di definire, in altri momenti, quasi « *ad entem* », approvate in anni recenti e incoerenti con i principi della concorrenza, che si sono comunque dimostrate inefficaci sotto il profilo dei risultati attesi per il miglioramento dei servizi per i passeggeri, ma anche per le merci.

La situazione è di stallo, per usare un eufemismo, in termini di qualità e di quantità del cosiddetto servizio universale, non solo se paragonata alla sfavillante ascesa dell'Alta velocità, la quale, anche in questi giorni, ha prodotto risultati che vanno ovviamente segnalati in senso favorevole — mi riferisco al miglioramento dei servizi offerti dal gestore sulla linea Alta velocità e anche all'inaugurazione della stazione dedicata di Roma Tiburtina —, ma anche rispetto ai servizi resi sulle stesse tratte in epoche precedenti.

Uso il termine « epoche » non a caso. Su alcuni giornali è apparsa una comparazione fra i tempi di percorrenza dei collegamenti ferroviari tra Milano e Palermo oggi rispetto agli anni Trenta, dalla quale risulterebbe che negli anni Trenta si

impiegava un tempo minore per andare da Milano a Palermo con i collegamenti ferroviari ordinari.

Ciò sta a rappresentare che la scelta sostanzialmente protezionistica che è stata compiuta in questi anni sul piano legislativo non ha futuro e va ripensata. Mi riferisco, in particolare, ai diversi microinterventi emendativi che, dal 2008 a oggi — il più recente è quello in materia di contratti di lavoro nel comparto ferroviario —, hanno di fatto tagliato le gambe all'avvio regolato di un mercato ferroviario concorrenziale. Se ne dà conto in modo dettagliato nel documento conclusivo, che dedica a questo aspetto legislativo una parte importante della sua analisi.

Da questo punto di vista, oltre naturalmente alla normativa che riguarda in particolare il servizio passeggeri, ossia la questione dei contratti per il trasporto regionale di fatto affidati a trattativa privata a Trenitalia con contratti sei più sei, voglio sottolineare un intervento normativo che non è sempre al centro della nostra attenzione, il DPCM del 7 luglio 2009, che ha prodotto, di fatto, l'abbandono di una parte degli impianti ferroviari merci potenzialmente utilizzabili da un mercato in evoluzione e ha fatto registrare il venir meno di una politica attiva nel settore da parte dell'*incumbent*, penalizzando, inoltre, lo sviluppo del trasporto su ferro rispetto a quello su gomma, con conseguenze rilevabili sul piano ambientale, oltre che su quello dell'efficienza dei servizi.

Non a caso ho parlato di avvio regolato, anche per evidenziare un aspetto che le audizioni hanno reso evidente, ma che la normativa comunitaria in vigore, anche senza bisogno del *recast*, aveva pienamente elaborato. Mi riferisco al tema di un'Autorità nazionale indipendente, che il precedente Governo non ha mai voluto affrontare, nonostante fosse incardinata dall'inizio della legislatura la mia proposta di legge, cui è stata poi abbinata quella del collega Garofalo.

Su questo tema ritengo che la nostra Commissione debba al più presto pervenire a un testo condiviso per l'Aula, che,

abbinato eventualmente a proposte governative in materia di concorrenza e di regolazione dei mercati e a scelte ravvicinate in materia di copertura finanziaria dei servizi oggi defianziati, possa avviare una nuova fase per il rilancio del trasporto ferroviario, nell'interesse dei cittadini e dell'economia nazionale, la quale ha tutto da guadagnare dall'ingresso di nuove imprese, non limitate al settore dell'Alta velocità, ma in grado di competere in generale sul mercato dei servizi ferroviari in Italia e in Europa.

In sintesi, io penso che il documento alla nostra attenzione, su cui già in una precedente seduta avevo avanzato alcune proposte di modifica — eventualmente le esamineremo in seguito —, possa costituire un'ottima conclusione del lavoro che abbiamo svolto e possa essere, per le ragioni che ho esposto fino ad ora, utile per il lavoro legislativo che abbiamo di fronte nei prossimi mesi, sempre che nel breve, lo voglio ribadire, due questioni vengano affrontate e risolte, sia in termini legislativi, sia in termini finanziari.

Mi riferisco alla perimetrazione del servizio universale, cioè dei servizi di utilità sociale sia per i passeggeri, sia per le merci, per il servizio regionale e per il servizio nazionale, e naturalmente alla soluzione del problema del finanziamento, rispetto al quale l'Assemblea ha approvato di recente alcune mozioni parlamentari molto puntuali. Ritengo che il contenuto di tali mozioni debba essere preso seriamente in considerazione dal Governo, in occasione dell'emanazione dei prossimi provvedimenti che riguardano la preannunciata manovra finanziaria del nuovo Esecutivo, la quale dovrà contenere norme che riguardano non solo materie di tipo evidentemente fiscale o relative a nuove entrate, ma anche misure di sostegno alla crescita dell'economia nazionale, all'interno della quale la soluzione del problema del finanziamento dei servizi ferroviari e dell'introduzione di nuove modalità di concorrenza in questo settore deve rivestire una parte molto importante. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Lovelli. Ricordo che oggi andiamo avanti nel dibattito per permettere di intervenire a tutti i colleghi che lo desiderino. Quasi certamente il 6 dicembre avremo con noi il Ministro Passera. La votazione sul documento finale avverrà, pertanto, successivamente, in modo da avere la possibilità di ascoltare la relazione programmatica del ministro prima della votazione.

VINCENZO GAROFALO. Signor presidente, la settimana scorsa, in occasione dell'ufficio di presidenza, ho accennato ad alcuni temi e anche oggi cercherò di essere piuttosto sintetico.

Vorrei richiamare intanto il motivo per il quale abbiamo condotto questa indagine: da tempo ritenevamo necessario intervenire non solo su una vera ed efficace liberalizzazione del settore ferroviario, merci e passeggeri, ma anche su un riequilibrio modale che nel Paese abbiamo sempre ritenuto assolutamente lontano, nonché sul rispetto delle politiche sempre più stringenti che riguardano l'ambiente, la competitività del trasporto interno al nostro Paese e la sicurezza, che non è sicuramente un elemento irrilevante per un trasporto esclusivamente, anzi esageratamente, sbilanciato nella modalità gomma.

Abbiamo svolto un lavoro piuttosto articolato, che tiene conto di tutte le possibili competenze che influenzano il settore. Io credo che il documento finale, che ho già letto, sia complessivamente chiaro e faccia emergere alcune considerazioni. Ad alcune di esse ha già accennato il collega Lovelli.

Penso soprattutto al fatto che negli ultimi anni il sistema ferroviario nazionale ha dedicato risorse principalmente, se non esclusivamente, anche in termini di quantità finanziarie, all'Alta velocità. Abbiamo tutti apprezzato un nuovo sistema ferroviario in grado di offrire anche questo servizio, che mancava nel Paese, di cui è diventato, in termini anche tecnologici, un biglietto da visita; tuttavia, la quantità di risorse destinate ad esso e la volontà di destinare risorse esclusivamente a questo settore ha marcato ancora di più la dif-

ferenza con altri servizi, che non sono meno importanti. Parliamo del servizio universale, del pendolarismo e di tutte le carenze che oggi ci vengono ampiamente sottolineate dagli utenti. Si aggiunge poi la qualità delle prestazioni, non solo in termini di tempo, ma anche di qualità del servizio, per esempio la pulizia e l'igiene inadeguate dei treni.

Rispetto a tutto ciò io credo che la necessità di arrivare al raggiungimento di un obiettivo sia urgente, ma non è giusto attribuire le colpe al Governo precedente. Mi riferisco al mancato varo di un'Autorità specifica: sappiamo che si tratta di un dibattito soprattutto parlamentare, iniziato molti anni fa, che evidentemente le forze politiche in campo al Senato e alla Camera non hanno trovato l'intesa per portare avanti.

Tutti i Governi che si sono alternati non hanno trovato le modalità e i tempi giusti per varare una riforma che deve finalmente — i tempi oggi sono sicuramente più maturi — marcare una distanza tra gli operatori del settore con la rete, la quale deve essere un'infrastruttura a disposizione degli operatori più bravi e più capaci di rispondere alle esigenze del trasporto e, quindi, del cliente, merci o passeggeri, e deve consentire di far crescere questo settore, che oggi si attesta intorno al 7 per cento e non presenta neanche segnali di crescita, ma addirittura, in alcuni momenti, sta ancora marcando segnali di riduzione di impiego.

In questo senso ci può aiutare senz'altro la risoluzione approvata il 16 novembre dall'Unione europea, che parla di uno spazio unico ferroviario europeo. È anche giusto sottolineare che spesso sono emanate semplici direttive, che hanno un valore diverso rispetto a un indirizzo normativo chiaro che deve essere recepito da tutti i Paesi, e si riscontra un'attività di liberalizzazione più accentuata in alcuni Paesi e meno in altri, ma, soprattutto, si registra un'astuzia da parte di alcuni di essi nel proteggere il proprio mercato e nel pretendere da altri l'apertura ai loro operatori.

Anche in questo senso è giusto, secondo me, che nel documento si dia non un segnale di sostegno al nostro operatore principale, ma un segnale di equilibrio europeo all'interno di questa politica di liberalizzazione, che deve essere contemporanea e omogenea nell'intera Unione.

Pertanto, in questo periodo si parla di Unione europea per i noti motivi e si osserva una chiara *défaillance* sotto il profilo politico in tanti settori. Secondo me, anche in questo settore c'è una sbandierata volontà di Unione e di europeismo, ma poi di fatto ogni Paese agisce per sé e pretende dagli altri che questi attuino, invece, politiche di liberalizzazione.

Rispetto a tutto ciò io credo che questo documento sia la base ormai chiara per un'attività che deve andare avanti nell'interesse di un comparto che può crescere e fornire al Paese un contributo in termini di miglioramento della qualità della vita dei nostri stessi concittadini e che può contribuire a un rispetto di norme in termini di sicurezza sulla strada, togliendo mezzi che forse sono diventati eccessivi rispetto alle infrastrutture esistenti e aiutando anche a colmare un *gap* infrastrutturale tra Sud e Nord.

Come ha osservato il collega Lovelli, il problema del trasporto ferroviario dal Sud al Nord e viceversa è diventato ormai assolutamente inconciliabile. Ricordo che gli investimenti effettuati nel Paese sono compiuti dall'intera popolazione e che, quindi, quando non c'è una redistribuzione nel territorio tale da poter garantire a tutti l'equilibrio di quanto si è versato, si commette una violazione delle più elementari norme di convivenza civile in un Paese.

Ringrazio gli uffici, sia per aver lavorato durante tutte le attività di audizione che si sono svolte, sia per avere stilato questo documento, che ritengo piuttosto completo, e mi riservo di continuare a intervenire anche durante le prossime occasioni di dibattito.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Garofalo.

SILVIA VELO. Anch'io ringrazio per il lavoro che è stato svolto, che è un lavoro

di lunga lena. Noi abbiamo utilizzato un bel pezzo della nostra attività di Commissione per tenere le audizioni e comporre il quadro che ha portato al corposo documento che gli uffici hanno redatto. È anche un lavoro di media-lunga prospettiva, in relazione sia all'indagine, sia alle conclusioni. Credo che, per questo motivo, queste conclusioni meritino un approfondimento ulteriore.

D'altra parte, la definizione del documento e la discussione che stiamo svolgendo si inseriscono anche in un quadro di attualità e cito tre questioni che credo debbano meritare un nostro approfondimento, anche nel testo, soprattutto nella parte conclusiva.

In primo luogo cito la questione delle risorse. Noi l'abbiamo messa in evidenza, ma io ho l'impressione che tutti noi l'abbiamo fatto in una fase in cui non eravamo ancora arrivati alla situazione di allarme in cui ci troviamo oggi. Siamo tutti oggetto di sollecitazione nei territori rispetto all'entrata in vigore del nuovo orario invernale, che comporterà una riduzione sensibile del servizio dei treni a media e lunga percorrenza, per le risorse mancanti sui treni oggetto dell'accordo di programma tra Stato e Trenitalia.

L'emergenza sta venendo fuori oggi, quando vediamo gli effetti concreti dei tagli a cui noi abbiamo accennato nella relazione, che forse andrebbero messi più in evidenza. I treni notte sono stati oggetto di discussione: un intero servizio è stato di fatto soppresso e una quota di lavoratori è stata messa in discussione.

A ciò si aggiunge quanto succederà fra poche settimane. Gli assessori regionali alla mobilità in questi giorni in tutte le regioni lo stanno mettendo in evidenza: i tagli dell'ultima manovra sui trasferimenti alle regioni comporteranno, allo stato attuale, tagli al servizio di trasporto pubblico locale dal 50 al 70 per cento. Ciò significa far ritornare — ho una nota della Toscana, sia dei sindacati, sia della regione — il livello dei servizi a quello di dieci anni fa, in un colpo solo.

Non sostengo che in merito siamo stati reticenti, perché è un lavoro che abbiamo

svolto tutti insieme, ma forse occorrerebbe porre un maggiore accento su quest'aspetto nella relazione, tenuto conto che a me risulta, ma su questo punto potremmo approfondire, che questo è un dramma anche per Ferrovie: si parla di migliaia di addetti al servizio messi in discussione.

In questo momento Ferrovie soffre anche della mancanza di erogazione da parte delle regioni di quanto dovuto per il pregresso, un'inadempienza finanziaria a cui si aggiungerà un'adempienza contrattuale. Se il nostro lavoro deve servire anche al nuovo ministro, ritengo che l'accento vada posto in modo maggiore su questa questione, perché oggi nemmeno noi abbiamo la percezione reale di ciò che, a situazione invariata, può veramente succedere. L'attualità è, quindi, da mettere più in evidenza.

L'altra questione è quella relativa alla direttiva, cui faceva riferimento anche il collega Lovelli, o, meglio, della proposta di direttiva — di cui, peraltro, è relatrice una europarlamentare italiana, Debora Serracchiani —, sul primo pacchetto ferroviario, che definisce le questioni relative alla concorrenza e alla separazione tra gestore della rete e gestore del servizio.

Su questo tema noi abbiamo riflettuto e credo che questa Commissione, con la proposta di legge Lovelli e poi con la proposta Garofalo relativa all'Autorità garante, abbia affrontato la questione in termini più seri e di prospettiva possibile.

Noi dobbiamo attenerci a tale direttiva e dobbiamo fare in modo che l'Italia la recepisca, così come faranno gli altri Paesi europei, ma credo che, da questo punto di vista, forse anche in questo caso, quando parliamo di quel tema nella nostra relazione e nelle nostre conclusioni, sarebbe utile, ai fini di una definizione più attuale, un riferimento a quanto emerge dalla normativa europea, per sapere quanto manca al nostro sistema per adeguarsi a tale direttiva e anche al quadro comunitario. È una questione recente, del 16 novembre, successiva alla definizione della nostra bozza di conclusione. Approfondi-

rei quella parte, nel senso che ci chiede, che ci indica e cui ci indirizza la direttiva comunitaria.

Aggiungerei, non per ultimo, ma solo in ordine cronologico, l'appuntamento del 6 dicembre: l'audizione del nuovo ministro non può non avere una ricaduta. Certamente il nostro lavoro è autonomo rispetto a quello del Governo, ma sarebbe opportuno dare anche al ministro il tempo di fornire un quadro a noi e a noi di fornirne uno a lui.

Valuteremo se formulare una proposta scritta, ma mi pare che tali parti debbano essere oggetto di un lavoro congiunto dei componenti della Commissione.

MARCO DESIDERATI. Non torno sulla qualità e sulla quantità del lavoro che è stato svolto in Commissione, però, rileggendo le conclusioni, vedo che abbiamo posto un accento molto forte sulla questione della liberalizzazione del mercato.

La liberalizzazione del mercato sembra a tutti istintivamente un fatto positivo, ma va calata nella realtà in cui si opera. Ho letto anche le statistiche degli altri Paesi europei e la nazione che mi sembra più avanti di tutte è la Gran Bretagna, che ha addirittura ceduto le reti. Ha avuto effettivamente un incremento di trasporto, in particolare di passeggeri, però mi chiedo a quale prezzo. In Gran Bretagna, infatti, il costo dei biglietti è aumentato enormemente.

È evidente che noi dobbiamo trovare un equilibrio, una via di mezzo, tra il mercato libero — ci si impiega anche poco a farlo — e la tutela delle categorie che abbiamo sempre considerato un po' più deboli, in particolare quella dei pendolari.

Attenzione, noi non sosteniamo che Ferrovie o Trenitalia, per un senso malinteso di sadismo, vogliano dare treni brutti o servizi scarsi ai pendolari, ma, per mantenere costi dei biglietti ragionevoli e non pesare troppo sul bilancio dello Stato, alla fine si è trovato l'equilibrio nell'offerta disponibile oggi. Si fa in fretta a presentare un'offerta molto migliore: si consenta l'aumento dei biglietti e si apra al mercato. Dopodiché, dobbiamo essere consapevoli

che non tutte le linee hanno lo stesso valore. Se il mercato è libero, sappiamo bene che esso va verso i servizi che remunerano e non verso quelli che non remunerano, ragion per cui magari ci troveremo in presenza anche di linee chiuse.

Anch'io, in realtà, ho addebitato spesso a Trenitalia e soprattutto a RFI il fatto di chiudere alcune stazioni e alcune linee con una logica che è sembrata un po' di parte, però credo che nel nostro documento non debba e non possa mancare anche questa riflessione: quanto sforzo siamo disposti a lasciare sulle spalle dei cittadini per liberare effettivamente il mercato? Questo è il tema vero.

Lo sa bene lei, presidente, e lo sappiamo tutti: è un anno che ci dibattiamo in Commissione con un mercato che è diventato improvvisamente libero per il fallimento dell'*incumbent*, la Tirrenia, e abbiamo visto l'effetto immediato che c'è stato, con aumenti dei costi dei biglietti addirittura del 100 per cento.

Vogliamo liberalizzare il mercato? Va bene, ma ciò deve essere assolutamente governato e deve partire da un presupposto: quali sono le categorie che vanno tutelate e qual è lo scopo che ci diamo.

Vogliamo avere treni più belli? Si fa molto in fretta: si fanno aumentare i prezzi e chi opera la linea acquisterà mezzi migliori.

Sulla scorta di questo punto mi sento di affermare che, come Lega Nord, siamo contrari all'ipotesi della cessione della rete, in via generale. Riteniamo che le reti debbano rimanere nella disponibilità dello Stato e, quindi, dei cittadini, mentre siamo favorevoli a un'Autorità veramente indipendente, che possa, nell'ambito di ciò che si deciderà di fare, avere una capacità di controllo effettiva.

Mi è piaciuto l'esempio dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas, che compie un controllo *ex ante* e non *ex post*, che è sicuramente più efficiente. Non so, però, se c'è condivisione nella Commissione su tali questioni e su come, eventualmente, si potrebbero tradurre all'interno del documento.

CARLO MONAI. Anch'io mi associo ai ringraziamenti per tutti coloro che hanno contribuito alla stesura di questo documento, che mi pare una sintesi estesa del quadro normativo e delle problematiche afferenti al trasporto ferroviario nelle sue implicazioni relative al trasporto passeggeri e merci e al trasporto pubblico locale. Penso che sia un documento molto utile per elaborare alcune riflessioni e suggerimenti al Governo.

Condivido, però, anche le perplessità e le preoccupazioni espresse dal collega Desiderati, che si evidenziano anche nel testo del documento conclusivo, dove si sottolinea che l'esperienza della liberalizzazione ha visto sostanzialmente in Italia l'unico esempio di competizione sull'Alta velocità e, guarda caso, il segmento più redditizio, che lascia sulle spalle dell'*incumbent* l'onere dei servizi universali e del trasporto pubblico locale, dove invece è più forte la necessità di finanziamento pubblico, perché si tratta di trasporti non redditizi e non remunerativi.

Una linea di indirizzo che potremmo eventualmente valutare e, nel caso, condividere potrebbe essere anche quella di ipotizzare che, nel momento delle liberalizzazioni, ferma restando la proprietà pubblica delle reti, si possano eventualmente liberalizzare alcuni pacchetti che comprendano anche segmenti di trasporto pubblico universale o di trasporto pubblico locale, in maniera tale che l'appetibilità che diversamente verrebbe legata solo ed esclusivamente alla scelta delle tratte più remunerative sia compensata nel pacchetto anche da questi altri segmenti di trasporto ferroviario, che rendono meno lucrosa l'attività privata rispetto a quella che rimane in capo al gestore pubblico.

È vero che il sovrapprezzo che è stato conteggiato sulle tratte destinate all'Alta velocità è utile, perché riversa risorse pubbliche al finanziamento della rete, ma è altrettanto vero che viene a incidere anche sulla stessa Trenitalia, la quale deve pagare a sua volta canoni più esosi e onerosi.

Svolgo un'ultima notazione sull'opportunità di un regolatore europeo unico, che

è stata sottolineata nel documento, e sulla mia perplessità in merito alla richiesta di un'Autorità indipendente nazionale che venga ad aggiungersi a tutte le Autorità già presenti.

Come avevo affermato anche in passato, io opterei per una configurazione di quest'Autorità indipendente all'interno delle Autorità già presenti, come l'Antitrust, con alcune specificazioni su questo punto. Resta il fatto che, dovendo trovare, come mi auguro, la «quadra» a livello *bipartisan* in questa Commissione sul documento conclusivo, anche laddove rimanesse questa la versione definitiva, ritengo che il gruppo Italia dei Valori la potrà approvare. Grazie.

ANTONIO MEREU. Anch'io mi voglio unire alle parole dei colleghi. Siamo soddisfatti dell'analisi che è stata svolta sul trasporto ferroviario e che era necessaria e indispensabile soprattutto per mettere in evidenza come in Italia il sistema trasporti sia terribilmente squilibrato verso la gomma, mentre noi, come quasi tutti, sosteniamo che sia necessario cominciare a scegliere la ferrovia perché, tra l'altro, essa porterebbe sicuramente a una diminuzione dei costi, e alludo soprattutto a quelli dei trasporti.

Quest'analisi ha messo comunque in evidenza, per quanto riguarda il settore ferroviario, che tutti i finanziamenti e tutti i miglioramenti previsti per il futuro incidono su servizi che già stanno bene. È difficile vedere, invece, qualcuno che pensi di migliorare la parte debole del trasporto ferroviario.

Credo che noi dobbiamo porre la nostra attenzione su questo versante, così come non possiamo non tener conto, nell'esaminare il documento conclusivo dell'indagine, di come siano cambiati i tempi dal momento in cui l'indagine è partita al momento in cui siamo arrivati alla sua conclusione. Oggi siamo in una situazione completamente diversa: credo che il nostro sforzo debba essere concentrato sulla realizzazione di un obiettivo concreto e non sul perfezionamento di una conclusione che, secondo me, oggi è meno importante

rispetto a quanto, invece, è necessario realizzare.

Noi abbiamo di fronte un nuovo Governo e una posizione nostra completamente differente: credo che ci siano tutte le premesse perché questa Commissione riesca, con il contributo anche dei colleghi che mi hanno preceduto, a portare all'attenzione del Governo, ma soprattutto del Paese, la necessità di intervenire.

Noi abbiamo recentemente presentato alla Camera dei deputati una mozione, che il Governo uscente aveva accolto e che ritenevamo fosse importante. Io vorrei sollecitare e dare la disponibilità mia e del nostro Gruppo affinché all'interno di questa Commissione si possa lavorare per trovare le soluzioni che l'indagine ha messo in evidenza; sottolineo, inoltre, che è terribilmente importante, oggi e anche in futuro, agire con una certa fretta, fare in modo che il trasporto pubblico locale trovi i finanziamenti necessari per funzionare. Il Paese ha bisogno che questo tipo di trasporto sia funzionale e trovi il proprio sviluppo.

Insisto, quindi, sull'esigenza di formulare tutti insieme un documento conclusivo che possa trovare soluzioni che fino ad oggi non sono state ancora individuate.

Non solo approfitto dell'occasione, ma, visto che siamo in Commissione Trasporti, rilevo anche che i giornali riportano che, su tutti gli aspetti che riguardano i trasporti in Italia, oggi ci sono difficoltà in aumento, anche con riferimento agli aerei e alle navi. È una situazione non più supportabile. Lavorare per risolverla è importante e noi siamo disponibili a farlo.

DANIELE TOTO. Esprimo grande soddisfazione per la proposta di documento conclusivo, che testimonia ancora una volta come questa Commissione vada a valutare in effetti i problemi e incida in profondità.

Da parte mia c'è condivisione sui cardini della relazione finale, ossia sulla necessità che ci sia distinzione tra la gestione della rete e gli operatori della stessa. Le discrasie di una scelta differente sono state rappresentate plasticamente dalla di-

rettiva del 7 luglio del 2009, che noi abbiamo contestato pienamente, la quale prevedeva il divieto di accesso agli scali e rappresentava come, quando l'operatore è uguale al gestore della rete, gli scali non vengono privatizzati, bensì semplicemente chiusi, il che determina un'impossibilità di accesso al mercato.

Rilevo anche l'importanza di un regolatore nazionale o internazionale, quindi di un'Agenzia che vada a regolare il mercato, ma assolutamente indipendente. Va dato merito a chi per primo l'aveva proposta, immagino il deputato Lovelli.

Evidenzio, infine, la necessità da parte nostra di un'immediata liberalizzazione del mercato anche nel trasporto pubblico locale. Noi siamo convinti che i tagli che sono stati operati potrebbero essere assorbiti da una maggiore concorrenza, anche e soprattutto sul trasporto regionale. Io credo che molti operatori privati sarebbero disponibili, nonostante i tagli, a entrare sul mercato pubblico regionale per poter operare in maniera assolutamente necessaria e trasparente.

Soprattutto ricordiamoci che nessun aiuto di Stato, neanche mascherato, come quello che vi è stato nel settore cargo, attraverso il servizio universale, ha giovato. In merito a ciò voglio ricordare che gli aiuti sono stati pari a un terzo di tutto il fatturato del settore cargo, anzi di tutte le perdite del settore cargo rispetto all'anno scorso, ossia più di 120 milioni di euro. Grazie.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, vorrei solo ricordare che, se il 6 dicembre audiremo il nuovo ministro, dovremo avere tutti l'obiettivo di cercare di approvare il documento conclusivo prima della pausa natalizia, in modo tale da chiudere questo lavoro.

L'Italia, come è stato ricordato, è molto più avanti della media dei Paesi europei nel percorso della liberalizzazione. Noi siamo già alla distinzione societaria della rete rispetto alla richiesta della direttiva europea, che chiedeva una separazione contabile della rete. Penso che nessuno voglia mettere in discussione la necessità

che la rete rimanga di « proprietà » pubblica. L'unico argomento di discussione è valutare se la rete, per tutta una serie di motivi, pur rimanendo in mano pubblica, possa essere al di fuori della *holding* Ferrovie dello Stato. Questo è il quesito a cui dovremo rispondere nella relazione finale.

A mio avviso, tutte le osservazioni che sono state svolte vanno nella medesima direzione, così come l'altro punto importante, quello relativo all'Autorità. Al di là di tutto ciò che facilita la competitività del settore, ritengo che essa dia certezze anche agli investimenti che privati o pubblici vogliano compiere in questi settori. Penso anche che faciliterà sicuramente la possibilità che nuovi *competitor* o nuovi operatori emergano su determinate tratte, come veniva ricordato dall'onorevole Toto, per esempio in quelle regionali. Anche l'altro grande tema che abbiamo rilevato essere uno dei problemi maggiori di Fer-

rovie dello Stato, quello del trasporto merci, è un argomento che va temperato con le problematiche legate all'impatto ambientale del trasporto su gomma, che nel nostro Paese ha ormai raggiunto quasi la totalità del sistema.

Se non ci sono altri interventi, rinvio il seguito dell'esame del documento conclusivo dell'indagine conoscitiva alla prossima settimana, per arrivare entro la metà del mese, se ci riusciamo, alla sua approvazione.

La seduta termina alle 15,30.

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

DOTT. GUIDO LETTA

*Licenziato per la stampa
il 14 gennaio 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 1,00



16STC0016500