

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

10.

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 LUGLIO 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3
Audizione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nell'ambito dell'esame dei progetti di atti normativi dell'Unione europea compresi nel « quarto pacchetto ferroviario » (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):	
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 7, 9, 11
Camanzi Andrea, <i>Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti</i>	3, 9
Mauri Matteo (PD)	8
Oliaro Roberta (SCpI)	7

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia (PI); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Libertà e Diritti-Socialisti europei (LED): Misto-LED.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 13.40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nell'ambito dell'esame dei progetti di atti normativi dell'Unione europea compresi nel « quarto pacchetto ferroviario ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del regolamento, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nell'ambito dell'esame dei progetti di atti normativi dell'Unione europea compresi nel « quarto pacchetto ferroviario ».

Ringrazio il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti Andrea Camanzi per aver accettato l'invito e gli do subito la parola per il suo intervento introduttivo.

ANDREA CAMANZI, *Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Buon giorno. L'audizione di oggi, che ha come oggetto il cosiddetto « quarto pacchetto ferroviario », in realtà è, nella mia intenzione, un'occasione per fare il punto sia sull'andamento della discussione a livello europeo per l'approvazione delle misure previste nel quarto pacchetto sia sulle

iniziative che come Autorità abbiamo già preso in materia del settore ferroviario, e sulle quali fra l'altro relazionerò il 16 luglio, nella mia prima relazione annuale al Parlamento. Tali iniziative si intrecciano, da un punto di vista tematico, con le questioni principali che sono oggetto dello stesso pacchetto di misure dell'Unione europea.

Proverò a trattare le questioni principali, riservandomi di farvi pervenire nei prossimi giorni un documento più di sintesi, che tenga conto eventualmente anche delle domande che vorrete farmi o delle richieste di informazione che vorrete mandarmi.

Molto brevemente provo a costruire il mio intervento facendo un riferimento ai dati del mercato, che è sempre opportuno avere a mente, cioè lo scenario concreto nel quale si colloca il quarto pacchetto ferroviario, che è caratterizzato a livello italiano — e con qualche eccezione in qualche altro Paese europeo, ma mediamente con lo stesso *trend* — da una assenza di crescita del traffico. Il grande aumento del trasporto passeggeri alta velocità non compensa la stagnazione che è presente nelle altre modalità di trasporto ferroviario a lunga distanza o il trasporto passeggeri urbano. Quindi è un mercato che non cresce, ad eccezione dell'Inghilterra, della Francia e della Germania, dove viceversa vi è una crescita ancorché non enorme. Quindi, l'alta velocità ha portato traffico aggiuntivo.

Il secondo elemento di riferimento è la situazione dei contributi pubblici per questo settore. Se prendiamo in considerazione la situazione negli ultimi dieci anni, cioè dal 2002 al 2012, considerando questo arco temporale (i dati che ho raccolto arrivano fino al 2012), vediamo come i

contributi pubblici dati al settore ferroviario in Italia in valore assoluto sono inferiori a quelli dati alla Germania o a quelli dati alla Francia, quindi apparentemente il sistema italiano costerebbe di meno rispetto a quello degli altri grandi Paesi europei.

Se però facciamo una ponderazione dell'aiuto pubblico per chilometri di linea — ovviamente il valore assoluto del contributo in sé non è necessariamente significativo — il contributo italiano è più alto del 55 per cento rispetto alla media comunitaria. Questo vuol dire che ci sono margini per utilizzare meglio (non voglio dire necessariamente per ridurre) il contributo pubblico. Mi riferisco al contributo pubblico nel suo insieme, dato sia in conto capitale per gli investimenti, della rete in modo particolare, sia per i costi operativi di esercizio (ovviamente il trasporto pubblico regionale).

Ricordo, sempre come dato di contesto, che ci sono due procedure di infrazione aperte dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia. Una delle procedure riguarda presunti aiuti dati a Trenitalia nel settore delle merci, quindi esattamente Trenitalia ha beneficiato di un contributo pubblico di circa 120 milioni l'anno, se non ricordo male. Questo contributo la Commissione europea ritiene che sia un aiuto di stato illegittimo, quindi vi è una procedura aperta che è destinata ad andare in Corte di giustizia quanto prima. Beninteso, l'Italia si è difesa, ma non mi dilungo su questo. È importante che vi riferisca il dato per avere il quadro di insieme in cui si colloca il quarto pacchetto ferroviario.

La seconda procedura riguarda il passaggio da RFI a Trenitalia di alcuni *asset*. Questi *asset*, che sono stati trasferiti a titolo gratuito, sono considerati anch'essi un aiuto di Stato non notificato e illegittimo. Il valore di questi *asset* non è minore. Stiamo parlando di un valore vicino al miliardo di euro.

Queste due procedure — beninteso, l'Italia si difenderà e sono certo che

avremo buoni argomenti a sostegno delle nostre tesi — costituiscono due dati di riferimento.

L'ulteriore elemento di contesto sul quale voglio attirare la vostra attenzione è che il quarto pacchetto ferroviario modifica sei norme comunitarie, delle quali una molto importante, la direttiva cosiddetta « Recast », come sapete perfettamente. Tuttavia, le modifiche apportate dal quarto pacchetto alla « Recast » ne lasciano inalterata una parte che prevede dei precisi obblighi in capo agli Stati membri, dei quali due rilevanti.

Il primo è che entro il 16 dicembre 2014 l'azionista, quindi il Governo, deve fare un piano strategico indicativo di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità. Questa è la terminologia esatta che riporta la direttiva « Recast », quindi vi è un obbligo di indicazione di uno sviluppo strategico del settore.

Il secondo è che il gestore delle infrastrutture, nel caso di specie RFI, entro il giugno 2015 deve predisporre il piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento, per creare nuova capacità o migliorare la capacità disponibile.

Almeno questi due passaggi sono alquanto rilevanti, perché non sono toccati dall'andamento del processo decisionale in merito al quarto pacchetto.

Vi è, infine, un terzo elemento che resta non toccato dal quarto pacchetto ed è l'introduzione della metodologia di calcolo dei costi e dei pedaggi di accesso e uso della rete ferroviaria attraverso il metodo dei costi diretti, cioè i costi direttamente imputabili all'uso della rete sulla singola tratta da parte del singolo vettore, per traccia e per tratta.

Questo metodo di calcolo dei costi diretti vuol dire che non si fa più il calcolo in base al ragionamento che prevede di misurare il costo complessivo, dividerlo per il numero di treni e di chilometri e così ricavare il pedaggio, o comunque non si devono più utilizzare sistemi di questa natura, ma c'è un'inversione di ottica e si

comincia dal consumo della rete e di tutto ciò che è ritenuto connesso alla rete, e a partire da lì si calcola il costo marginale di breve periodo per aggiungere un treno addizionale a quelli che attualmente girano sulla rete. Chi di voi ha pratica con logiche economiche si accorgerà che è un'inversione a centottanta gradi rispetto al metodo attuale.

Tutto questo prescinde dalla discussione in corso fra Parlamento e Consiglio per l'approvazione del quarto pacchetto.

I temi principali che sono, dal mio punto di vista, i temi di regolazione più importanti che sono toccati nel quarto pacchetto, sono fondamentalmente cinque: uno riguarda la *governance* del gestore dell'infrastruttura e uno, connesso con la *governance*, riguarda la salvaguardia dell'indipendenza del gestore; un altro apparentemente minore, ma molto importante, riguarda la bigliettazione integrata (dico apparentemente minore, ma di grande valore perché ovviamente viene apprezzato da chi usa i servizi di trasporto ferroviario); il quarto tema è l'apertura alla concorrenza, quindi garanzia di *open access* per il trasporto pubblico regionale, che voi sapete essere un tema di grande interesse; l'ultimo punto è l'accesso al materiale rotabile, al materiale ferroviario.

Ho estratto questi cinque punti dai sei provvedimenti, ritenendo che su questi sia opportuno porre attenzione e fare delle valutazioni. Mi permetto, sui principali di questi punti, di esprimere i nostri punti di vista.

Su questi cinque temi e anche su altri l'Autorità ha iniziato la sua attività e ha già in corso dei procedimenti di regolazione. Voi sapete che noi siamo operativi dal 15 gennaio di quest'anno, quindi da poco meno di cinque mesi; abbiamo accelerato al massimo la nostra attività e abbiamo adottato in proposito due delibere, una di un'indagine conoscitiva generale sul settore che ci serve un po' da iniziativa « ombrello », l'altra invece di un procedimento di regolazione più specifico che riguarda proprio il settore ferroviario e tutte le undici questioni che noi riteniamo debbano essere affrontate.

Queste questioni che abbiamo affrontato come Autorità di regolazione dei trasporti si intrecciano con quelle che ho citato prima, che sono oggetto del quarto pacchetto ferroviario.

Parlando delle questioni che citavo prima e andando per ordine, comincio con la *governance* del gestore dell'infrastruttura. Su questo punto la prima lettura del Parlamento europeo, a nostro modo di vedere, meriterebbe di essere integrata o corretta da parte del Consiglio, perché la lettura che ha fatto il Parlamento europeo secondo noi rischia di compromettere un interesse pubblico generale che è quello di garantire che gli investimenti della rete in future capacità o in futuri servizi non rispondano solo alle esigenze degli Stati, laddove sono azionisti, o delle imprese ferroviarie pubbliche che sono già presenti sul mercato; bisognerebbe invece far sì che la creazione di futura capacità della rete o di miglioramento della capacità attuale sia viceversa trainata dalla tutela dell'interesse generale ad avere servizi più efficienti, magari offerti in concorrenza, e di qualità superiore.

Pongo la questione in questi termini nel momento in cui il gestore della rete, quindi RFI, deve rispondere e, come era nella proposta della Commissione, deve tenere conto di una pluralità di interessi, anche di quelli dei nuovi operatori o degli operatori che vogliono entrare nel mercato. Inoltre deve tenere conto, nello sviluppo delle future capacità di rete, di quelle che sono le esigenze del mercato (mi riferisco al trasporto pubblico locale, cioè i pendolari, alla lunga distanza, agli obblighi di servizio pubblico), e deve tenerne conto nell'utilizzare le risorse che derivano dalla biglietteria e le risorse pubbliche ad essa destinate dai bilanci dello Stato, e lo può fare perché è indipendente dalla *holding* e dal Governo, è un conto.

Se, viceversa, l'indipendenza dalla *holding* e dal Governo viene attutita, ammorbidita, ridotta o in alcuni casi fortemente compromessa, allora è evidente che prevalgono o c'è il rischio che prevalgano altri interessi, che possono essere, ad esempio, quelli di stimolare la crescita e l'occupa-

zione attraverso opere di investimento non necessariamente finalizzate agli specifici bisogni dei passeggeri, oppure, come si dice in gergo *antitrust*, che chiudono il mercato e proteggono gli interessi di chi è già dentro, a discapito di chi vuole entrare, magari proponendo soluzioni innovative o soluzioni tecnologicamente più avanzate.

Questo è secondo noi un passaggio importante, quindi se come Commissione trasporti della Camera deciderete di dare al Governo un indirizzo su come chiudere il processo decisionale per approvare il quarto pacchetto ferroviario, auspicherei che questa ottica fosse da voi ritenuta come accoglibile.

Su questo tema vi è un intreccio anche con la nostra azione di regolazione in corso; abbiamo aperto un'attività di regolazione che mira a garantire i nuovi entranti da un comportamento restrittivo e discriminatorio nell'accesso e nell'uso dell'infrastruttura di RFI. Torno su quello che ho detto all'inizio, vale a dire che la nostra iniziativa si intreccia con quella del quarto pacchetto e nella misura in cui si chiude il quarto pacchetto la nostra iniziativa può essere a complemento oppure può essere sostitutiva laddove il quarto pacchetto non interviene. Su questo concetto cercherò di chiudere il mio intervento.

Lo stesso tema si pone, ad esempio, per l'accesso agli spazi di stazione. Qualcuno potrebbe chiedersi cosa c'entri questo, ma è un tema di grandissima importanza, perché tocca la qualità del servizio offerto ai passeggeri. Voi sapete che per andare in treno bisogna accedere *in primis* alle stazioni o ai sistemi logistici per utilizzare il trasporto merci. Anche questo è uno dei temi che noi incrociamo.

Infine, un'altra questione estremamente importante è la garanzia di *open access* sul trasporto pubblico locale ferroviario. La Commissione aveva proposto delle date molto precise, ma ravvicinate — si parlava del 2019 — e nella prima lettura il Parlamento le ha posposte al 2022-2023, quindi la possibilità di avere servizi di trasporto regionale offerto da una pluralità di soggetti o, comunque, di mettere

pressione competitiva sugli attuali fornitori dei servizi regionali viene spostata nel tempo. Secondo noi, questo è un altro punto che andrebbe rivisto. Beninteso, nessuno Stato membro è proibito dall'anticiparlo, però è abbastanza evidente che se la direttiva allunga la data vi saranno resistenze da parte dei fornitori dei servizi regionali ad accettare che le loro attuali concessioni siano chiuse anticipatamente.

Questo è un punto molto delicato. Secondo noi, a livello della chiusura del quarto pacchetto, si dovrebbero creare dei meccanismi che garantiscano a noi la possibilità di mantenere il piano che ci siamo dati, che è quello di aprire alla concorrenza il trasporto pubblico regionale entro il 31 dicembre 2014 (come ricorderete, attraverso un combinato disposto del decreto-legge cosiddetto « mille proroghe » e di una legge sul finanziamento al trasporto pubblico regionale).

L'altra questione estremamente importante è quella del materiale rotabile. Lo cito in questo modo, ma in realtà bisognerebbe dire di tutti quei materiali e servizi che sono strumentali per poter fare il servizio di trasporto ferroviario regionale o nazionale.

È evidente che molte gare o molti procedimenti di affidamento in concorrenza di questi servizi hanno come ostacolo il fatto che il nuovo soggetto entrante sul mercato non dispone di materiale rotabile. La proposta della Commissione — e su questo il Parlamento è intervenuto parzialmente, quindi potrebbe essere, da parte del Consiglio, una lettura a rafforzamento ma non necessariamente in contrapposizione con il Parlamento — del quarto pacchetto è di prevedere tre modalità per farvi fronte: la prima è quella di avere una società di *franchising* sul modello inglese (in Inghilterra hanno fatto società di *franchising* sui cosiddetti « *rolling stocks* »); la seconda alternativa è quella di autorizzare il soggetto che lancia la gara a dare garanzie a riacquistare il materiale rotabile al valore non ammortizzato, cioè, se per caso chi ha vinto la gara e ha comprato il materiale dopo vent'anni o quindici anni esce perché ma-

gari perde il rinnovo della sua gara, la parte non ammortizzata del materiale rotabile potrebbe essere coperta dallo Stato o dall'ente locale (ma questo ovviamente ha un impatto sulla finanza pubblica, quindi per noi in Italia è scarsamente percorribile); la terza ipotesi è quella di prevedere la possibilità di mettere il materiale rotabile a disposizione di chi su-

bentra. Su queste tre opzioni e su questo tema per noi di grandissima attenzione nel nostro procedimento di regolazione dedicheremo molta attenzione. Credo che questo sia uno dei punti dove stiamo valutando l'opportunità di introdurre misure regolatorie specifiche e magari anche qualche obbligo di separazione. Beninteso, si tratta di valutarlo, di calcolarlo e via dicendo.

Per ragioni di tempo mi fermo qui, citando prima un ultimo aspetto, quello della reciprocità. Il Parlamento europeo ha introdotto una misura apparentemente innocua o apparentemente pro competitiva, che è quella di impedire o di vietare che a una gara per il trasporto pubblico locale possa partecipare un'impresa ferroviaria, per esempio i francesi o i tedeschi, quindi SNCF o Deutsche Bahn, se nel loro Paese non vi è l'apertura del rispettivo principio della reciprocità che si applica al trasporto pubblico regionale.

Questa che apparentemente dovrebbe essere una misura pro competitiva per allargare il mercato europeo, e che va nella direzione della creazione di un mercato unico del trasporto ferroviario, in realtà può essere molto selettiva, perché dei 27 Paesi dell'Unione europea solo otto hanno aperto alla concorrenza il trasporto pubblico locale. Vuol dire che il trasporto regionale diventa oggetto di un numero ristretto di operatori, cioè non più di otto. Quindi, otto operatori si giocano il mercato del trasporto pubblico regionale in Europa. Ognuno se lo gioca a casa propria, fanno un cartello o c'è un forte rischio di cartello o di gestione pilotata.

Quindi, una misura che è di per sé giusta e corretta perché garantisce la reciprocità può tradursi in una misura re-

strittiva del mercato. Allora, qui bisogna ragionare. Beninteso, non è che noi siamo contro questo principio, ma nell'applicazione si possono prevedere alcune cautele, per esempio fissando un tetto al numero massimo di contratti che ogni operatore può avere.

Voi sapete che in Italia il trasporto pubblico locale su ferrovia al momento attuale è per l'87 per cento affidato a Trenitalia, che l'ha avuto legittimamente secondo la legge vigente in Italia, quindi non c'è nulla da dire. Se noi mettessimo, per esempio, in questa misura che nessun operatore può avere più del 50 per cento del mercato, quindi ponessimo un tetto all'indice di concentrazione dei fornitori, questo consentirebbe di utilizzare il principio della reciprocità, che io credo vada difeso — almeno, noi lo condividiamo — ma al tempo stesso di impedire che dietro questo condivisibile obiettivo della reciproca apertura dei rispettivi mercati non ci sia un progetto spartitorio. Ad esempio, in SNCF i francesi hanno una quota ben maggiore, visto che in Francia cominciano adesso, forse, ad aprire; in Spagna è di qualche giorno fa la decisione del Governo di aprire alla concorrenza sia l'alta velocità che il trasporto locale. Quindi, si sta creando un clima favorevole all'apertura, ma bisogna evitare che questo si traduca in un mantenimento della forza di mercato di chi è già dentro.

Chiedo scusa per la lungaggine, ma ho cercato di sottoporvi le nostre considerazioni sui principali problemi che pone l'approvazione del quarto pacchetto ferroviario.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ROBERTA OLIARO. Mi scuso di essere arrivata in ritardo, quindi rischio di sollevare un tema che è già stato trattato. In merito all'Agenzia per la sicurezza, ci sono due visioni contrastanti: dare più potere all'Agenzia europea per far sì che ci sia

maggior uniformità delle regole e cercare di dare uno spazio unico europeo al trasporto ferroviario, anche dal punto di vista normativo, oppure mantenere una supervisione e lasciare più autonomia alle varie agenzie nazionali.

Come vede l'Autorità questa interpretazione? Ha più senso avere un ruolo così determinante dell'Agenzia europea piuttosto che mantenere autonomia alle varie Agenzie nazionali?

MATTEO MAURI. Ringrazio il presidente Camanzi per la relazione interessante ed esaustiva. Ovviamente quando si trattano questi temi si aprono sempre degli spazi di approfondimento e di riflessione.

Vorrei fare un'osservazione e due richieste di ulteriori chiarimenti. L'osservazione è legata alla preoccupazione del quadro che il presidente riferiva rispetto alle due questioni aperte con l'Europa. Mi riferisco ai 120 milioni all'anno di supposti aiuti di Stato a Trenitalia Cargo, sostanzialmente per operazioni al sud, che mi risulta quest'anno sarebbero lievitati a 145, che si sono riprodotti sicuramente nel corso degli anni, per cui stiamo parlando di una quantità di risorse consistente e protratta nel tempo. Inoltre, mi preoccupa il tema dei trasferimenti da RFI a Trenitalia, perché immagino che se a queste richieste di chiarimento corrisponde un procedimento e a questo dovesse corrispondere una sanzione di carattere economico, staremmo parlando di cifre molto consistenti. Credo che questo — lo dico anche dal punto di vista della Commissione — debba essere monitorato.

Delle due richieste di chiarimento, una è relativa al cargo. Ognuno ha i propri compiti, ma mi sembra che un orientamento decisamente prevalente all'interno della Commissione — e credo anche della comunità più complessiva che si occupa del settore del trasporto, non necessariamente del trasporto merci su ferrovia — sia la necessità di recuperare quote di mercato al trasporto cargo su ferro rispetto a quanto abbiamo perso negli ultimi anni, al netto anche della crisi economica,

il che è ancora più preoccupante, e di avvicinarci alle medie europee o meglio alle medie dei Paesi confrontabili con l'Italia, con un'economia di un certo tipo in termini di dimensioni e di avanzamento.

Non credo che rientri nei compiti stretti dell'Autorità, però è del tutto chiaro che se ci sono stati nel passato alcuni comportamenti che in qualche modo hanno condizionato lo sviluppo del cargo, e in particolare hanno condizionato lo sviluppo del settore privato del cargo, credo che su questo si debba fare un approfondimento e anche alcune valutazioni che più che avere a riferimento il passato abbiano a riferimento il futuro.

Mi preoccupa sempre se un mezzo — lei faceva riferimento anche a questo aspetto — o materiale rotabile magari adibito a movimentazione delle merci in uno scalo non viene messo a disposizione, non viene affittato, non viene venduto e non viene utilizzato. Evidentemente questo è un atteggiamento che compromette non tanto la solidità di alcune imprese, che è già un problema, ma credo che metta in difficoltà l'intero settore.

Vengo all'ultimo punto che riguarda le liberalizzazioni. Ne abbiamo parlato a più riprese e anche l'altro giorno i massimi esponenti di FS sono venuti in audizione e hanno posto, a mio modo di vedere correttamente, un tema: dicono di essere a favore della liberalizzazione — in realtà, ascoltando le loro parole, a me sono sembrati dei campioni della liberalizzazione — però pongono l'elemento della reciprocità. Credo che tutti qui abbiano condiviso questa posizione, anche perché c'è un sistema complessivo nazionale da tutelare e di conseguenza la logica di non farti entrare in casa chi non è disponibile a farsi entrare in casa e per cui mettere tutti sullo stesso piano e legare la competizione e la concorrenza alla capacità di produrre risultati e di sapersi posizionare nelle fasce alte di mercato, credo sia interesse di tutti, anche di sistemi industriali, a partire da quello italiano.

Però quello che lei mi dice in qualche modo mi preoccupa, pur condividendo la

valutazione. Al netto del fatto che sono otto Paesi, dipende quali Paesi sono perché se un Paese è ad esempio la Lituania o comunque un piccolo Paese immagino che non sia in grado di competere sul mercato ferroviario rispetto a un grande sistema come il nostro; diverso è se invece questi otto Paesi sono tutti o in gran parte grandi Paesi, con sistemi di trasporto avanzato come quelli che lei citava. Penso a Deutsche Bahn, penso alle ferrovie francesi.

La domanda è se lei ritiene che tra questi Paesi o tra quelli che stanno entrando in quella fase ce ne siano di consistenti e se, di conseguenza, l'elemento della reciprocità diventa un elemento effettivo che non condiziona il mercato; inoltre, quale livello di liberalizzazione supera la soglia per essere considerato realmente reciproco. È chiaro che se si liberalizza al 5 per cento non si può pensare di essere sullo stesso piano di chi liberalizza all'80 per cento, a maggior ragione se i Paesi dovessero indicare delle soglie per evitare che la concorrenza sia strozzata dall'*incumbent* di fatto (non so se si arriverà a questo, ma immagino di no, sinceramente).

Vorrei avere degli elementi in più su questo tema per poter fare insieme delle valutazioni conseguenti.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor Andrea Camanzi per la replica.

ANDREA CAMANZI, *Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Farò riferimento agli onorevoli che sono intervenuti. Onorevole Oliaro, sull'Agenzia europea noi siamo ovviamente favorevoli, perché ne vediamo dei vantaggi in termini di funzionalità e in termini di riduzione dei costi; inoltre, pensiamo solo ai tempi per i collaudi, per le autorizzazioni a usare il mezzo sulla rete. Questo vale sia per la parte merci — ovviamente i canali merci sono importantissimi — sia per la parte passeggeri. Pensiamo ai calvari attuali per omologare una tipologia di treno, una tecnologia, una piattaforma; tutto ciò che integra vuol dire che consente di avere

una base più ampia per ammortizzare i costi. Da questo punto di vista, l'armonizzazione e l'integrazione sono quanto mai necessarie.

Noi siamo anche favorevoli — infatti uno dei primissimi atti che ho fatto è stato quello di aderire all'Independent Regulator's Group Rail — a collaborare e cooperare con la Commissione europea da una parte, con le istituzioni comunitarie, ma anche con le altre autorità di regolazione del settore ferroviario indipendente, perché dalla creazione di un quadro di regolazione armonizzato o comunque più integrato che risponda a principi ed obiettivi comuni e condivisi noi vediamo solo dei vantaggi.

Peraltro, e qui vengo alle questioni poste dall'onorevole Mauri, noi abbiamo sia una dimensione come Paese, sia una tecnologia — abbiamo non solo una tecnologia di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e di esercizio dei servizi, ma anche tecnologia di produzione dei sistemi di segnalamento, dei carri, degli stessi treni, da soli o in *joint venture* con altri — sia un'economia che sicuramente dalla integrazione e dalla creazione di un mercato unico europeo del trasporto ferroviario, merci o passeggeri, non può che avere dei vantaggi. Da questo punto di vista, abbiamo già iniziato a lavorare e continueremo a lavorare per favorire la creazione di un sistema armonizzato di norme, anche tecniche, dettagliate.

Sugli aiuti di Stato, onorevole, ha detto tutto lei e io non commento. Mi sono permesso di citare il tema, pur non essendo l'Autorità indipendente competente in materia di aiuti di Stato — come sapete questa è una competenza che appartiene al Governo, non all'Autorità indipendente — proprio per la rilevanza regolatoria (lei ha detto finanziaria, io dico anche finanziaria, ma lasciatemi dire regolatoria) di questo intervento, che è estremamente importante perché va a toccare di equilibri competitivi in un settore liberalizzato come quello del trasporto merci. Parlo di settore liberalizzato e tale deve rimanere.

Il discorso tocca anche la questione del trasferimento degli *asset*, perché gli *asset*

trasferiti dalla rete, dal gestore dell'infrastruttura all'impresa ferroviaria non sono *asset* minori, perché noi li consideriamo strumentali all'esercizio dei servizi di rete. Ad esempio, parliamo dei depositi, dei centri di manutenzione, dei centri di servizio in senso largo, insomma di una serie di cose che sono strumentali all'esercizio dei servizi di trasporto merci o trasporto passeggeri. Ciò riguarda anche le questioni molto cruciali dei servizi di manovra, uno degli snodi — non il solo — su cui gira la possibilità di rilanciare la modalità del trasporto merci su ferrovia.

Per quanto riguarda il cargo, nei procedimenti che abbiamo aperto e che sono in corso, nelle audizioni che abbiamo fatto abbiamo dedicato molta attenzione al trasporto merci, per le ragioni che lei stesso ha evocato. Consideriamo questa una delle aree importanti sulle quali intervenire con una buona regolazione, la rimozione di ostacoli inutili e costosi, l'abbassamento dei costi di gestione di quel mercato. Il fatto che ognuno debba provvedere ai propri servizi di rimorchio e trasporto, ai sistemi di manovra, quando invece si possono razionalizzare e provvedere in un modo più efficiente rispetto a quello attuale: siamo convinti che queste siano misure di regolazione virtuosa che ci apprestiamo ad adottare. Abbiamo fatto una consultazione, adesso ci lavoriamo e, dopo la relazione al Parlamento, ci apprestiamo a intervenire in merito.

Quanto alle liberalizzazioni e alla reciprocità, si tratta di un argomento molto delicato. I maggiori Paesi che attualmente hanno liberalizzato il trasporto pubblico regionale sono l'Olanda, l'Inghilterra e la Germania. Questi sono i più importanti; poi ci sono Paesi verso i quali abbiamo molto rispetto, ma che hanno un'economia meno importante.

Inghilterra e Germania sono Paesi rilevanti che, fra l'altro, operano in Italia attraverso loro consociate anche nel trasporto merci e operano già nel trasporto passeggeri su gomma (ad esempio, Deutsche Bahn ha comprato Arriva, che come sapete è un operatore su gomma molto importante).

La Francia sta «riflettendo»; il Governo francese ha adottato, qualche settimana fa, una nuova legge che rivede la struttura del gruppo SNCF attraverso la costruzione di tre gruppi fra loro concatenati (EPIC, cioè *Établissement public à caractère industriel et commercial*, quelli che potrebbero essere per noi grosso modo gli enti pubblici economici, una figura giuridica che appartiene allo Stato francese e che noi non abbiamo).

In questa modifica credo che loro non si potranno sottrarre all'apertura — forse sarà parziale, poi vedremo, ma quello che conta è il primo passo — del servizio passeggeri ad alta velocità. L'apertura della Spagna all'alta velocità (per ora sulla sola tratta Madrid-Alicante, perché è la sola operativa, ma hanno annunciato che apriranno anche sulle altre tratte una volta che saranno completate) sposta completamente il quadro delle convenienze. Questo si integra anche col ragionamento sull'Agenzia europea per la sicurezza. Si crea un piccolo gruppo di mercati e Paesi che possono creare convenienza a investire anche al di fuori delle nostre frontiere.

Non dimentichiamo che in Italia abbiamo l'importante investimento di SNCF, che è uno dei soci di riferimento di NTV. Non posso immaginare che NTV non sia interessata a valutare l'opportunità di investire anche sul trasporto pubblico regionale qualora fosse aperto in modo adeguato alla concorrenza. Di questo — apro una parentesi — ci occupiamo anche noi. Abbiamo pubblicato sul nostro sito una settimana fa il documento di consultazione per le gare sul trasporto pubblico locale su gomma e sul trasporto pubblico regionale.

È evidente che noi andiamo in quella direzione e che la visione di regolazione che noi abbiamo è aprire il trasporto pubblico locale su gomma, aprire il trasporto pubblico regionale su ferro, creare le condizioni per poter fare servizi migliori, consentire di usare meglio le risorse e gli investimenti, aumentare la qualità a parità di costo, oppure abbassare i prezzi laddove la qualità non meritasse di avere prezzi più alti.

In questo contesto ci sono le due posizioni strumentali che dicevo all'inizio: i *rolling stocks*, che io sono per allargare anche al settore merci, abbiamo avviato un ragionamento e lo svilupperemo; in secondo luogo, la contabilità regolatoria; noi abbiamo sposato l'idea di applicare il metodo dei costi direttamente imputabili al servizio e attualmente stiamo scegliendo un *advisor* per aiutarci a fare questo lavoro. Costruiremo nelle prossime settimane il primo procedimento, assieme a RFI, in modo trasparente e pubblico, per vedere la contabilità e vedere esattamente quali sono i costi imputabili. È necessaria quindi la creazione dei presupposti affinché i mercati liberalizzati da una parte e quelli che stanno per liberalizzarsi possano essere gestiti in modo trasparente e integrato.

Credo — e spero — di avere risposto a tutti. In ogni caso, sono disponibile per ulteriori approfondimenti. In ogni caso, tutte le nostre iniziative sono sul sito. Per il 31 luglio è prevista l'audizione con i

portatori d'interesse sul trasporto pubblico locale. Abbiamo messo molta carne al fuoco e siamo impegnatissimi a fare in modo che in autunno possano essere adottati i primi atti di regolazione attiva.

Vi ringrazio molto per l'attenzione.

PRESIDENTE. Grazie a lei, presidente, per il contributo che ci ha fornito.

Ricordo ai colleghi che il 16 luglio ci sarà alla Camera dei deputati la presentazione del primo rapporto dell'Autorità a cui siamo tutti invitati.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 13 ottobre 2014.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 1,00



17STC0005460