



ntv  
Nuovo Trasporto Viaggiatori

**AUDIZIONE NTV S.P.A.**

**COMMISSIONE 8<sup>A</sup> LAVORI PUBBLICI –  
SENATO DELLA REPUBBLICA**

**12 MAGGIO 2015**

**LO**

Signor Presidente, Senatori vi ringrazio per l'opportunità data alla Società che rappresento di condividere con Voi alcune riflessioni nell'ambito del recepimento di una norma che riteniamo di fondamentale importanza per l'intero sistema del trasporto ferroviario, sia in Italia che in Europa.

- ❖ Il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario è stato avviato dall'Unione Europea nella prima metà degli anni '90, in concomitanza con i settori dell'energia e delle telecomunicazioni, mercati caratterizzati dalla presenza di un operatore pubblico monopolista e verticalmente integrato.
- ❖ La liberalizzazione del trasporto ferroviario di persone in ambito nazionale ha ispirato alcuni imprenditori italiani a costituire NTV, una società nata con un investimento interamente privato di 1 miliardo di euro.

- ❖ NTV ha iniziato ad operare il 28 aprile 2012, raggiungendo il primo anno di servizio commerciale 4 milioni di viaggiatori. Quest'anno NTV raggiungerà la soglia dei 9 milioni.
  
- ❖ NTV ha circa duemila tra dipendenti e indotto.
  
- ❖ I dipendenti, i soci di NTV e le banche hanno di recente confermato di credere nelle opportunità offerte dalla liberalizzazione del mercato ferroviario:
  - accordo di solidarietà con i Sindacati;
  - ulteriori risorse finanziarie che consentiranno l'acquisto di nuovi convogli;
  - rinegoziazione del debito.

- ❖ Il Legislatore italiano è chiamato in questi giorni a recepire la Direttiva 2012/34/UE (c.d. «Recast») che è un tassello fondamentale per completare il mercato interno e per rendere efficiente e competitivo il settore del trasporto ferroviario.
  
- ❖ Un recepimento che traduca in modo pieno ed efficace lo spirito della norma comunitaria porterebbe benefici per tutti gli operatori del mercato e per i viaggiatori:
  - l'operatore storico (Trenitalia) avrebbe la possibilità, in forza del principio di reciprocità, di aggredire mercati esteri divenendo uno dei principali player europei;
  
  - il Gestore si doterebbe di strumenti per aumentare l'efficienza e ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;

- ❖ il *new comer* (NTV) vedrebbe ridotto lo svantaggio competitivo, tipico di un settore che si apre alla concorrenza dopo decenni di monopolio legale;
- ❖ i viaggiatori godrebbero di una maggiore qualità del servizio e di un abbattimento del prezzo dei biglietti.

Un corretto recepimento della Direttiva Recast è insomma garanzia di un quadro regolatorio chiaro e stabile (una delle condizioni necessarie per attrarre investimenti e favorire processi di privatizzazione), di cui è pilastro fondamentale un'Autorità di regolazione terza dotata di ampi ed efficaci poteri. Non è un caso che in Germania e in Inghilterra le Autorità di settore dispongano di poteri *ex ante* ed *ex post*, di natura prescrittiva e sanzionatoria.

In Italia le liberalizzazioni nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni sono state rese possibili da un'azione regolatoria incisiva alla quale si è affiancato un ruolo importante dell'Autorità Antitrust.

Appare dunque ingiustificata e dannosa per il mercato ferroviario una norma che depotenzi l'Autorità di settore, privandola dei necessari poteri prescrittivi e ridimensionando quelli sanzionatori.

Vorrei sottolineare che un'Autorità forte ed indipendente non deve essere vista e non costituisce affatto un potere antagonista a quello legislativo ed esecutivo ma rappresenta il momento di attuazione delle scelte politiche di tali istituzioni.

L'ulteriore profilo che merita attenzione riguarda il sovrapprezzo al pedaggio finalizzato a finanziare gli oneri del servizio universale, tema già previsto dalla normativa nazionale in vigore (art. 17 D.Lgs.188/2003) ma che dovrebbe essere riformulato nell'ambito del recepimento della Direttiva Recast così da evitare quelli effetti distorsivi che la stessa Direttiva si prefigge di scongiurare.

In tale ottica è necessario prevedere:

- l'acquisizione di un parere vincolante dell'Autorità di regolazione in fase di determinazione del sovrapprezzo;
- il potere di verifica da parte di un soggetto terzo (Autorità di regolazione) dei costi e dei ricavi del servizio universale;
- un meccanismo di determinazione del sovrapprezzo che lo renda prevedibile così da permettere agli operatori la pianificazione ed il rispetto dei propri piani industriali e che non alteri il profilo economico degli stessi operatori.

Signor Presidente, Senatori

il Legislatore italiano e l'Esecutivo non solo sono chiamati a recepire la Direttiva Recast in modo coerente con la lettera e lo spirito della norma comunitaria ma hanno anche la responsabilità di creare un quadro regolatorio chiaro e stabile che garantisca una concorrenza sana e leale - oggi mi sembra che vi siano le premesse – a beneficio dell'intero sistema del trasporto ferroviario.

Qualora si fallisse l'obiettivo, gli effetti sull'intero sistema sarebbero gravi e irreparabili:

- NTV uscirebbe dal mercato con tutte le conseguenze che si possono immaginare;
- nessun altro operatore sarebbe disponibile ad entrare nel mercato (es. gare nel TPL);
- diventerebbero difficili le condizioni per attuare il processo di privatizzazione delle Ferrovie.

Vi ringrazio e sono a disposizione per rispondere ad eventuali domande.