



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 4

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

1^a COMMISSIONE PERMANENTE (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL RIORDINO DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

73^a seduta (antimeridiana): giovedì 1° febbraio 2007

Presidenza del vice presidente CALVI

I N D I C E**Audizione di rappresentanti delle imprese di trasporti**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e passim	<i>BISCOTTI</i>	Pag. 4, 8
		* <i>CAGNOLI</i>	9
		* <i>LAGUZZI</i>	12
		* <i>PANETTONI</i>	5, 6, 8
		* <i>PIURI</i>	10

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Intervengono, per l'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV), il presidente Nicola Biscotti, accompagnato da Francesco Fortunato, per l'Associazione delle società ed enti del trasporto pubblico locale (ASSTRA), il presidente Marcello Panettoni, accompagnato da Guido Del Mese e Antonio Marzia, per la Federazione imprese trasporti turistici e di linea (FITTEL), il presidente Alessandro Cagnoli, accompagnato da Tommaso Saddò, per le Ferrovie in concessione-Ferrovie Nord, il direttore generale Marco Piuri, accompagnato da Luigi Legnani, e per i Servizi di trasporto regionale e metropolitano di Trenitalia, il direttore della divisione passeggeri regionale Giancarlo Laguzzi, accompagnato da Antonella Azzaroni.

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti delle imprese di trasporti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul riordino dei servizi pubblici locali, sospesa nella seduta pomeridiana del 17 gennaio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, sono state richieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il seguito dei lavori.

È in programma oggi l'audizione di rappresentanti di imprese di trasporti.

Sono presenti, per l'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV), il presidente Nicola Biscotti, accompagnato da Francesco Fortunato, per l'Associazione delle società ed enti del trasporto pubblico locale (ASSTRA), il presidente Marcello Panettoni, accompagnato da Guido Del Mese e Antonio Marzia, per la Federazione imprese trasporti turistici e di linea (FITTEL), il presidente Alessandro Cagnoli, accompagnato da Tommaso Saddò, per le Ferrovie in concessione-Ferrovie Nord, il direttore generale Marco Piuri, accompagnato da Luigi Legnani, e per i Servizi di trasporto regionale e metropolitano di Trenitalia, il direttore della divisione passeggeri regionale Giancarlo Laguzzi, accompagnato da Antonella Azzaroni.

Saluto e ringrazio i nostri ospiti per avere accolto il nostro invito e do subito loro la parola.

BISCOTTI. Signor Presidente, l'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (ANAV), di cui sono presidente, rappresenta le imprese private del trasporto pubblico locale e aderisce a Confindustria. Sarò pertanto piuttosto sintetico, rinviando alle osservazioni già svolte davanti a questa Commissione dai rappresentanti di Confindustria, ai cui lavori interni l'ANAV ha partecipato esprimendo le proprie osservazioni sul disegno di legge n. 772.

Passando ad alcune notazioni particolari, l'Associazione di cui sono presidente esprime anzitutto apprezzamento per il disegno di legge in questione e per la filosofia generale cui esso si ispira, in quanto tenta di mettere ordine in un settore importante per la vita dei cittadini, ma anche per l'economia delle imprese, dal momento che i servizi pubblici locali rappresentano comunque attività d'impresa.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti pubblici locali, che l'ANAV rappresenta, restano ferme alcune osservazioni di carattere tecnico, in linea con quanto espresso precedentemente dai rappresentanti di Confindustria (talí osservazioni sono state sintetizzate in una breve memoria che depositeremo). Devo però aggiungere alcune ulteriori osservazioni.

Anzitutto, ricordo che il settore dei trasporti pubblici locali ha una sua specificità e ha addirittura un percorso legislativo già tracciato con il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (attuativo della legge n. 59 dello stesso anno), il cui *iter* di applicazione è stato molto rallentato dagli eventi e dai fatti. Non a caso, le aziende di trasporto pubblico e le organizzazioni sindacali, in occasione della firma dell'ultimo accordo per il rinnovo del secondo biennio economico del contratto collettivo nazionale, il 14 dicembre scorso, hanno concordato con il Governo la convocazione di un tavolo *ad hoc* sulla continuazione e sulla definizione del percorso del decreto legislativo n. 422, che mira a completare nel nostro Paese l'edificazione di un sistema di affidamento dei servizi proprio attraverso procedura concorsuale. In quella sede, e temperando quel percorso con gli obiettivi del disegno di legge, vanno verificate e viste le specificità e soprattutto, alla luce di quanto sviluppatosi dal 1997 ad oggi, vanno riviste le condizioni – il tavolo governativo proprio questo dovrà fare, in termini sia di regole che di risorse – perché altrimenti le gare, pur previste dal decreto legislativo n. 422, rischiano di essere una recitazione di diritti che non portano all'effettivo miglioramento dei servizi. Noi, come associazione di categoria, auspichiamo che quanto prodotto da quel tavolo e raccolto all'interno di questo disegno di legge possa costituire la specificità.

In questi anni la nostra Associazione si è battuta per l'affermazione di un principio di fondo – mi pare sostanzialmente accolto dal disegno di legge in oggetto – che è quello per cui gli affidamenti dei servizi devono essere effettuati prevalentemente in base a procedure concorsuali. La nostra associazione ha più volte manifestato il proprio pensiero in ordine al sistema di affidamento *in house* nel settore dei servizi. Non intendo dilungarmi sul tema, ma tengo a precisare che il sistema di affidamento diretto è da noi considerato di assoluta eccezionalità in quanto riteniamo che

l'affidamento tramite procedura concorsuale e la separazione tra soggetti gestori e soggetti che fanno programmazione siano cardini volti, non tanto ad affermare posizioni ideologiche, quanto a garantire che l'effettuazione dei servizi risponda a criteri di economicità, di efficienza e di qualità (che sono poi gli obiettivi che stanno proprio alla base del lavoro che il disegno di legge in oggetto tenta di realizzare).

Come ho già detto prima, lascio quindi alla Commissione un documento contenente alcune osservazioni.

PANETTONI. Signor Presidente, l'ASSTRA è l'associazione che riunisce il maggior numero di aziende di trasporto pubblico locale (circa l'85 per cento delle aziende e degli addetti a questo settore). Si tratta di aziende sia private che pubbliche, nell'azionariato.

Mi associo a quanto affermato dal presidente Biscotti rispetto ad un elemento fondamentale. Dopo circa dieci anni dall'emanazione del decreto legislativo n. 422 e otto dall'adozione del decreto legislativo n. 400 del 1999, vi è l'assoluta urgenza di un aggiornamento del decreto legislativo n. 422, nel solco dell'impianto politico e culturale che esso aveva: la competizione per il mercato, che è la specifica forma di procedura competitiva di evidenza pubblica che il Parlamento e il Governo avevano scelto a quel tempo e che ha trovato, nel corso degli anni, un'autorevole conferma. Penso, ad esempio, a tutte le rielaborazioni a livello di regolamento europeo che nel tempo si sono succedute e che hanno mantenuto questo impianto politico e amministrativo: competizione regolata per il mercato, cioè per bacini di traffico omogenei e abbastanza grandi.

Riprendendo quanto già affermato dal presidente Biscotti, noi siamo assolutamente convinti dell'urgenza di un intervento in questo senso, per quanto riguarda gli aspetti sia normativi che economici. Non so se i membri della Commissione conoscono il testo dell'accordo che è stato sottoscritto a palazzo Chigi quando abbiamo concluso le procedure di negoziazione relative al rinnovo del secondo biennio economico del contratto collettivo con le organizzazioni sindacali e, poi, con il Governo, le Regioni e gli enti locali. Qualora questo documento non fosse a disposizione della Commissione, ci facciamo carico di trasmetterlo in giornata.

PRESIDENTE. La ringrazio, presidente Panettoni; sarà utile per i nostri lavori avere questo documento.

PANETTONI. Certamente, signor Presidente, anzi mi scuso di non averlo portato.

Questo documento mi sembra importante perché in esso vi è un consapevole richiamo alla necessità riconosciuta da tutte le parti in causa (Governo, istituzioni locali, aziende, sindacato) di intervenire con urgenza nel settore; sono inoltre indicati alcuni principi fondamentali di carattere normativo e finanziario.

Quanto all'aspetto normativo, in particolare, viene espressamente richiamata la formula della concorrenza per il mercato, tipica del nostro set-

tore e specificamente legata alla differenza strutturale che esso ha rispetto agli altri settori delle *public utility*, che ricavano dalle tariffe tutte le risorse finanziarie per la gestione, per gli investimenti e anche per un ragionevole margine di utile operativo. Noi, invece, abbiamo una struttura finanziaria profondamente diversa che giustifica la scelta italiana ed europea.

Nel documento poi è affermato il principio – che esula dall’ambito di riferimento del disegno di legge n. 772, ma che per noi è estremamente importante – dell’adeguamento delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico e delle tariffe al tasso di inflazione, che rappresenta la condizione ideale perché le nostre aziende possano ragionevolmente operare nella realtà quotidiana e poi auspicabilmente competere sul mercato.

Esprimo un giudizio sostanzialmente positivo sul disegno di legge n. 772: ci riconosciamo nelle linee guida in esso indicate, anche per quanto attiene alle specificità del settore del trasporto. Certo, non nascondo che speravamo, con l’audizione odierna, di avere modo di conoscere l’emendamento che il Governo qualche giorno fa si era impegnato a presentare.

PRESIDENTE. Non dipende da noi parlamentari.

PANETTONI. Lo so bene, signor Presidente, ma sicuramente la presentazione del testo ufficiale dell’emendamento ci avrebbe consentito di sviluppare un ragionamento completo ed esprimere un parere più articolato, per esempio soffermandoci con maggiore precisione sul tema dell’affidamento *in house* e sul ruolo da riconoscere ad un’Autorità indipendente nel settore dei trasporti.

Ricordo che già in un documento da noi elaborato lo scorso anno, nel corso del congresso annuale a Venezia, denominato «La Carta del TPL di Venezia», ci eravamo espressi in tal senso, auspicando l’istituzione di un’*Authority* che avesse voce in capitolo, sia per la determinazione delle tariffe, in analogia a quanto accade in tutti gli altri settori delle *utility*, sia per l’individuazione delle procedure complessive per la concorrenza, nei limiti fissati dalla legge.

Vorrei richiamare l’attenzione della Commissione su un’altra specifica ragione di urgenza che ci induce a fare alcune proposte, tra cui quella generale che ho provato a descrivere. Ove lo riteniate opportuno, potremmo anche lasciarvi un documento che, a nostro avviso, interpreta i bisogni del settore e suggerisce il possibile sviluppo del decreto legislativo n. 422 del 1997, così come auspicheremmo fosse ampliato in virtù dei decreti delegati che seguiranno all’approvazione del disegno di legge n. 772. Ci sembra, infatti, già utile indirizzare il dibattito, avendo presenti quei principi che, per quanto ci riguarda, potrebbero anche rappresentare un’integrazione legislativa del testo esistente, come principi sui quali fondare il futuro aggiornamento del decreto legislativo che dovrà riprendere il lavoro già avviato con i precedenti provvedimenti normativi (decreti legislativi n. 422 del 1997 e n. 400 del 1999).

Ove ciò non fosse possibile, riteniamo comunque di dover informare la Commissione ed il Governo dell'assoluta urgenza di un intervento nel nostro settore che, sia sotto il profilo finanziario che normativo, si impone come prioritario rispetto a quello in altri settori in cui le norme opereranno solo dal momento della loro approvazione.

Pensiamo, ad esempio, alla questione relativa al termine del periodo transitorio. Nel disegno di legge si prevede che, una volta entrate in vigore le norme in esso contenute, si avrà tempo fino al 2011 per disciplinare, attraverso decreti legislativi, tutte le procedure degli altri settori delle *utility*. Esistendo già per il nostro settore un decreto legislativo, con tutti gli adeguamenti nel tempo succedutisi ad oggi per le aziende di trasporto, il periodo transitorio è scaduto il 31 dicembre 2006: si registra, quindi, un'evidente sfasatura tra il termine applicato alle aziende di trasporto, e già operante, e quello che dovrà operare per gli altri settori. Possiamo giustificare l'assoluta contrarietà del Governo a prorogare il periodo transitorio per le nostre imprese con il fatto che nel settore del trasporto esisteva già da tempo una legge di riforma e che nel cosiddetto «decreto mille proroghe» il termine non è stato ulteriormente prolungato, essendo già stato prorogato per due volte.

Si pone per il nostro settore una difficoltà interpretativa di fronte alla legislazione vigente che come associazione, anzi come associazioni, abbiamo tentato di superare, offrendo indicazioni uniformi alle nostre aziende.

Nel disegno di legge n. 772 si dice che, durante il periodo transitorio, è consentito alle aziende interessate di partecipare esclusivamente alla gara per i propri servizi, se abbiano avuto affidamenti diretti: ciò riguarderà l'energia, il gas, la nettezza urbana e gli altri settori, ma non il settore del trasporto, essendo per noi già scaduto il periodo transitorio il 31 dicembre 2006. Il comma 393 della legge finanziaria per il 2006, inoltre, innovando la legislazione al tempo vigente, stabilisce che le società che abbiano fruito della proroga prevista ai commi 3-*bis* e 3-*ter* dell'articolo 18 del decreto legislativo n. 422 del 1997, per tutta la durata della proroga stessa non possono partecipare a procedure ad evidenza pubblica attivate sul resto del territorio nazionale per l'affidamento di servizi, cioè non possono partecipare a gare esterne al bacino di riferimento nel quale operano.

Essendo le nostre aziende prevalentemente monosettore, localizzate in un solo luogo, abbiamo interpretato tale normativa nel senso che dal primo gennaio 2007, cioè il *dies a quo*, queste norme agiscono; se è vero che le imprese che hanno avuto affidamenti diretti non possono partecipare a gare in bacini di utenza diversi da quelli in cui esse operano, possono però partecipare almeno alla gara indetta per i servizi dalle stesse attualmente gestiti.

Si tratta, comunque, di una nostra interpretazione, signor Presidente, che, con tutta onestà intellettuale non sappiamo quanto, in un contenzioso in sede giurisdizionale, possa essere sufficientemente autorevole.

Chiediamo, pertanto, al Governo e al Parlamento di intervenire in tal senso sul testo del disegno di legge n. 772, magari inserendo uno specifico

emendamento aggiuntivo, oppure, visto che ciò richiede comunque del tempo ed il periodo di potenziale conflitto si è già aperto, che in un decreto-legge venga introdotta una norma che recepisca la nostra interpretazione. Infatti, se il comma 393, come sopra richiamato, stabilisce che l'azienda dopo il periodo transitorio non possa partecipare a gare al di fuori del proprio bacino di utenza, allora implicitamente prevede la possibilità di concorrere nel proprio territorio.

Se neanche questo fosse possibile, auspichiamo che quanto meno la nostra interpretazione della norma venga convalidata dall'autorevolezza di questa Commissione o di quella corrispondente della Camera. In tal modo, infatti, accanto ad ASSTRA ed ANAV, ci sarebbero le Commissioni affari costituzionali del Senato e magari della Camera a sostenere, di certo più autorevolmente di quanto noi possiamo fare, la legittimità e la correttezza di un'interpretazione di questo tipo.

Si tratta, signor Presidente, di varie ipotesi che vanno dalla massima – l'intervento legislativo positivo che chiarisca con certezza totale di diritto la situazione legislativa – a passaggi successivi che consentano di affiancare alla nostra interpretazione della legge, così come essa è, altre autorevoli interpretazioni.

Credo siano questi gli elementi fondamentali dal punto di vista normativo che possiamo indicare alla Commissione: gli aspetti di carattere generale, sui quali mi sono soffermato all'inizio del mio intervento, e gli aspetti di carattere specifico e di urgenza di interpretazione normativa, in relazione ai quali ho cercato di illustrare alla Commissione le esigenze che riguardano il nostro settore.

PRESIDENTE. La ringrazio, presidente Panettoni. Tengo a precisare che il Governo non ha ancora presentato emendamenti al disegno di legge in oggetto e che non è ancora stato fissato un termine per la loro presentazione (ciò non toglie che il Governo possa presentare proposte di modifica in qualsiasi momento).

Le ricordo, ad ogni modo, che l'indicazione che lei ha appena illustrato in ordine all'interpretazione autentica di quel punto della legge finanziaria potrà eventualmente essere recepita anche in emendamenti di iniziativa parlamentare. Le sarei quindi grato se lei mettesse a disposizione questa sua riflessione in un documento da lasciare alla nostra Commissione perché tutti i senatori possano averne conoscenza.

PANETTONI. Signor Presidente, riguardo a questo ultimo aspetto, ho già dei documenti che posso lasciare alla Commissione. Mi impegno inoltre a far avere alla Commissione il documento firmato a palazzo Chigi sul quadro complessivo, cui ho fatto prima riferimento.

BISCOTTI. Signor Presidente, l'ANAV ha ragionato insieme all'ASSTRA su questo tema e produrremo quindi insieme questo documento.

CAGNOLI. Signor Presidente, la Federazione imprese trasporti turistici e di linea (FITTEL) raggruppa strutture regionali di medie e piccole imprese private di trasporto. Sarò molto sintetico anche perché mi permetto di depositare una memoria.

Per la nostra Federazione il problema principale, sul quale richiamo l'attenzione del Parlamento e anche delle altre organizzazioni è, non tanto quando, ma come devono essere indette le gare per questo settore. Purtroppo stiamo infatti assistendo ad una successione di fatti che mi portano a ritenere che i principi fondanti di questo settore, contenuti nella legge n. 59 del 1997 (superamento di posizioni monopolistiche nella gestione e introduzione di elementi di concorrenzialità nelle procedure di affidamento dei servizi), siano stati nel tempo progressivamente, se non snaturati, almeno annacquati in ragione di diverse situazioni che si sono verificate. Un monitoraggio da noi svolto al 31 dicembre 2004, legato alle procedure che allora venivano seguite per le gare (le prime che erano state iniziate), ha messo in luce dati negativi, che si sono ingigantiti nel tempo. Oggi, in ragione di come vengono prospettate queste gare, il fatto che esse si svolgano nel 2007, nel 2008, nel 2009 o nel 2011, non cambia assolutamente l'indirizzo politico e organizzativo di un settore nel quale non ci saranno comunque spazi di concorrenzialità effettiva. Le imprese private saranno infatti tolte dal mercato in quanto non in grado di competere a gare che, previste per bacini di utenza a dimensione sempre maggiore, finiscono per costituire oggetto di partecipazione soltanto per poche strutture. Tra l'altro, osservo che le stesse imprese pubbliche che oggi si qualificano per partecipare a queste gare, sono costrette a creare degli accordi tra loro per poter essere competitive in ragione dell'individuazione – ripeto – di bacini di enorme portata. Ricordo, tra gli ultimi esempi a disposizione, che la Provincia di Caserta ha indetto una gara per tutti i servizi operanti nell'ambito della Provincia stessa: parliamo di 26 milioni di chilometri.

La mia domanda è allora la seguente: se il principio da sostenere è quello del superamento della posizione monopolistica del gestore, consentire gare per cui l'unico soggetto istituzionale competente al rilascio del titolo è l'amministrazione provinciale (la quale affiderà il servizio ad un unico gestore operativo dell'intero bacino provinciale di sua competenza) non equivale ad introdurre un regime monopolistico e non già ad eliminarlo?

Il secondo aspetto sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione dei membri della Commissione è il seguente: in mancanza di regole che determinino le condizioni oggettive di compartecipazione, come possono le imprese minori, che pure esistono sui territori di competenza nell'ambito dei quali si dovrà procedere alla gara eventualmente di bacino, essere compartecipi di una gestione? In questo settore non abbiamo una disciplina che regoli con estrema chiarezza le condizioni del subappalto. Noi parliamo di subappalto, ma ci riferiamo al subappalto dei lavori, che è un qualcosa di completamente diverso da quello che nel nostro settore potrebbe nascere e, cioè, un subappalto di servizi.

Quindi, al di là degli aspetti contenuti nel disegno di legge n. 772, mi permetto di chiedere che sia inserita un'indicazione di principio, o comunque un'indicazione normativa, che consenta una disciplina specifica delle regole di subappalto per le gare che devono essere fatte in questo settore.

PIURI. Signor Presidente, il nostro gruppo è il principale operatore ferroviario sul piano regionale distinto dal vettore nazionale Trenitalia. Non intendo soffermarmi su una serie di questioni già sollevate, anche perché il nostro Gruppo, assieme alle oltre 20 ferrovie in concessione, aderisce all'associazione ASSTRA, il cui presidente Panettoni ha prima riassunto delle posizioni da noi ovviamente condivise.

Ritengo sia opportuno compiere delle sottolineature, due di carattere generale e due riguardanti invece nello specifico il trasporto pubblico locale su ferro.

In termini generali, vorrei soffermarmi sul problema, già illustrato molto chiaramente dal presidente Panettoni, che si è creato nel nostro settore a causa del fatto che il periodo transitorio della liberalizzazione è scaduto il 31 dicembre 2006. Mi permetto di osservare che, per come è configurato oggi il sistema, anche se valesse l'interpretazione che prima la nostra Associazione ha prospettato, in assenza di una proroga che allinei il periodo transitorio previsto per le imprese di trasporto con quello disposto nel disegno di legge n. 772, avremmo imprese che, senza alcuna responsabilità, si trovano penalizzate nel partecipare al percorso concorrenziale. Se una Provincia non ha bandito le gare, un operatore che sta in quella Provincia e che non ha la Provincia come suo azionista, si troverebbe infatti penalizzato senza alcuna responsabilità. È chiaro che questo non è ammissibile in quanto un'azienda viene penalizzata rispetto alle sue prospettive di sviluppo perché un soggetto, con il quale magari non ha alcun tipo di relazione (è un'impresa privata, per cui l'ente locale non è azionista), non ha provveduto entro i termini previsti dalla legge a compiere quello che avrebbe dovuto fare. Questo è francamente inaccettabile in termini di diritto di quell'impresa.

Riteniamo pertanto che la questione del periodo transitorio debba essere affrontata anche da questo punto di vista e riallineata, permettendo davvero a tutte le imprese di competere nel sistema alle stesse condizioni.

La seconda osservazione che intendo svolgere riguarda il principio, che condividiamo, della separazione tra la rete di servizio ed il controllo pubblico delle reti. Mi permetto una digressione su un tema che non attiene propriamente al settore del trasporto pubblico locale: sarebbe interessante precisare – e anche sui giornali si è svolto in questi ultimi tempi un dibattito sul tema – cosa si intende per controllo pubblico, perché non ritengo significhi necessariamente proprietà pubblica e non necessariamente degli enti locali. Esistono esperienze interessanti, anche di realtà *not-for-profit*, che garantiscono il controllo pubblico in senso ampio della comunità, magari della comunità locale, e non coincidono con società di capitali e con l'azionista-ente locale.

Svolgo poi due brevi considerazioni con specifico riferimento al trasporto pubblico su ferro. Il decreto legislativo n. 422 del 1997, pur avendo un impianto assolutamente condivisibile, non aveva disciplinato espressamente e in maniera compiuta alcuni aspetti: la riprova sta nel fatto che ad oggi, nel settore ferroviario, si sono svolte e sono state aggiudicate soltanto due gare in tutto il territorio nazionale, una in Veneto e una in Lombardia. Non credo che questa enorme lentezza sia imputabile alla cattiva volontà (o solo a questa), degli attori chiamati a compiere quel percorso: evidentemente esistono degli snodi, anche di tipo normativo, che rendono difficile procedere in tal senso.

Osservo in proposito, che la liberalizzazione nel settore ferroviario ha un carattere diverso da quella nel trasporto pubblico locale su gomma. Infatti, se nel trasporto locale su gomma la questione che si pone riguarda l'eliminazione dei monopoli locali, mettendo in competizione tra loro più operatori, che oggi invece agiscono su un bacino locale in regime di monopolio, nel settore ferroviario esiste un vettore nazionale che produce oltre il 90 per cento del servizio ed alcuni operatori regionali. È evidente che se non si decide di rendere contendibile il servizio dell'operatore nazionale, la liberalizzazione nel settore ferroviario non avviene, a differenza del settore del trasporto su gomma, dove il problema sta invece nel rendere contendibili i tanti monopoli locali: c'è una dinamica diversa che deve essere ovviamente governata.

Il secondo aspetto riguarda l'esistenza di caratteristiche organizzative e tecnologiche del settore che richiedono di essere specificamente affrontate: cito, ad esempio, quella relativa al materiale rotabile, su cui si è pronunciata anche l'*Antitrust*. Nel momento in cui si decide di indire una gara per un servizio ferroviario, la disponibilità di materiale rotabile per i treni diventa determinante e costituisce oggi, di fatto, la vera barriera all'ingresso, perché il mercato del materiale rotabile è diverso da quello dell'autobus. I tempi di approvvigionamento del materiale rotabile per un nuovo entrante sono di almeno tre anni, in base anche alle dimensioni dei lotti: ad esempio, se si fa un ordine per una gara di 100 convogli ferroviari, questi arrivano dopo cinque anni. Profili come questo devono assolutamente essere considerati, se si vuole avviare un processo di liberalizzazione.

Vi è poi il tema della normativa europea, al quale evidentemente anche questa Commissione guarda con attenzione, dal momento che è comunque in corso una discussione nel Parlamento europeo per regolamentare in un certo modo il settore ferroviario, nel quale è opportuno distinguere, ancora una volta, tra servizi regionali e servizi suburbani.

Mi permetto un suggerimento: l'esperienza di liberalizzazione che si sta conducendo in Germania, in particolare nel settore ferroviario, potrebbe costituire un esempio interessante, ma è un parere assolutamente personale. In Germania si è scelto chiaramente di aprire alla concorrenza, mettendo però progressivamente a gara piccoli lotti (1 o 2 milioni di treni-chilometro), cominciando con le linee regionali e permettendo, quindi, un'equilibrata e graduale apertura del sistema.

LAGUZZI. Signor Presidente, negli interventi che mi hanno preceduto, in particolare in quelli del professor Panettoni e del dottor Piuri, l'argomento al nostro esame è già stato ampiamente trattato. In sintesi, riteniamo importanti alcuni chiarimenti in relazione alle regole da applicare e alle risorse.

Per quanto concerne le regole, il decreto legislativo n. 422 del 1997, più volte citato, ha attivato importanti processi di innovazione, il primo dei quali è rappresentato dalla concorrenza per il mercato su cui, come gruppo Trenitalia, ci siamo trovati d'accordo, e lo siamo anche oggi. Due grandi novità sono state introdotte anche per il settore ferroviario: la prima consiste nel concepire il trasporto pubblico ferroviario inglobato all'interno del sistema del trasporto pubblico locale, configurando, quindi, il trasporto pubblico locale e regionale in un contesto di unitarietà ed integrazione tra il settore della gomma ed il settore del ferro. Inoltre, a sostegno di tale impostazione, è stato attivato un processo di federalismo ferroviario, che ha determinato un'ampia ristrutturazione all'interno di Trenitalia spa, per portare la propria organizzazione su scala regionale: di questo eravamo convinti e lo siamo ancora.

Come precedentemente chiarito, il decreto legislativo n. 422 dimostra gli anni che ha ed è importante, da questo punto di vista, che, nel ribadire le linee generali, in occasione del processo di riforma legislativa, ne vengano adeguate le modalità di applicazione, tenuto conto di quanto accaduto in questi anni.

Per quanto riguarda invece le risorse, uno dei processi necessari per l'integrazione dei servizi su scala regionale consiste nell'allineare le tariffe ferroviarie a quelle del trasporto su gomma, in modo da poter creare, come è stato fatto in molte Regioni (con non poche difficoltà, ma con buoni risultati), sistemi di integrazione tariffaria tali da vendere a chi utilizza il trasporto pubblico non modalità o pezzi di modalità di servizio, ma chilometri di spostamento, consentendo così a quanti ne usufruiscono di servirsi indifferentemente della modalità di trasporto ritenuta più appropriata. Tale processo non è assolutamente completato e quindi, secondo noi, è giusto che vengano fornite chiare indicazioni per l'allineamento delle tariffe ferroviarie a quelle della gomma e che, per entrambe le tariffe, sia possibile coprire almeno il tasso di inflazione del settore.

Ho fatto riferimento alla necessità di un aggiornamento delle regole e della definizione delle risorse, trattandosi di aspetti che nel settore ferroviario rivestiranno particolare importanza nei prossimi anni, essenzialmente per il fatto che viene rilasciata ormai progressivamente, mese dopo mese, capacità infrastrutturale, capacità cioè di realizzare più treni per il trasporto ferroviario regionale, grazie all'attivazione delle nuove linee ad Alta capacità, che nei grandi nodi lasciano liberi gli attuali due binari, riservati ai pendolari. Proprio oggi a Roma, a mezzogiorno, saranno attivate tre fermate urbane sulla linea per Tivoli, su cui verrà potenziato il servizio, trattandosi di binari liberati dalla nuova linea ad Alta velocità Roma-Napoli che si innesta nella stazione di Roma Tiburtina, indipendentemente dalla linea storica.

Si tratta dunque anche di un'occasione per definire le regole di governo del processo e per chiarire i profili relativi alle risorse, chiarezza che deve essere fatta anche sui processi di concorrenza per il mercato. In tal senso, quindi, è indispensabile un approccio tempestivo, anche per cogliere una possibilità di sviluppo assolutamente non banale nella storia del Paese.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti, i cui interventi mi sono sembrati particolarmente chiari, efficaci ed esaurienti.

Dispongo che i documenti presentati siano ammessi alla pubblica consultazione, unitamente all'ulteriore documentazione che gli auditi vorranno trasmettere alla Commissione.

Dichiaro conclusa l'odierna audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,15.

