Senato della Repubblica XV LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 8

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

13ª COMMISSIONE PERMANENTE (Territorio, ambiente, beni ambientali)

INDAGINE CONOSCITIVA SUI CAMBIAMENTI CLIMATICI, ANCHE IN VISTA DELLA CONFERENZA NAZIONALE SU ENERGIA, AMBIENTE E ATTUAZIONE DEL PROTOCOLLO DI KYOTO

97ª seduta: mercoledì 11 luglio 2007

Presidenza del presidente SODANO

IC 0497

TIPOGRAFIA DEL SENATO (255)

I N D I C E

Audizione di rappresentanti della Bombardier Transportation Italy

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 5, 8 e *passim*
* BELLINI *(SDSE)* 9, 11
CONFALONIERI *(RC-SE)* 9
RONCHI *(Ulivo)* 6, 7, 8
* *CLEMENTI* . . . . . *Pag.* 4, 6
* *GIOVANNUZZI* . . . . . 6, 7, 8 e *passim*
* *SERRA* . . . . . 3, 7, 8 e *passim*

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 per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-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; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Consumatori: Misto-Consum; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

Intervengono, per la Bombardier Transportation Italy, l'ingegner Enrico Dolfi, responsabile delle relazioni internazionali, l'ingegner Giuseppe Clementi, responsabile d'offerta per l'ingegneria, l'ingegner Walter Serra, direttore commerciale services*, l'ingegner Cristina Roscia, docente al Politecnico di Milano alla facoltà di ingegneria, e l'ingegner Marco Giovannuzzi, responsabile ingegneria della manutenzione.*

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti della Bombardier Transportation Italy

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sui cambiamenti climatici, anche in vista della Conferenza nazionale su energia, ambiente e attuazione del Protocollo di Kyoto, sospesa nella seduta del 9 maggio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo 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 prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione di rappresentanti della Bombardier Transportation Italy. Sono presenti l'ingegner Enrico Dolfi, responsabile relazioni internazionali, l'ingegner Giuseppe Clementi, responsabile d'offerta per l'ingegneria, l'ingegnere Walter Serra, direttore commerciale Services, l'ingegner Cristina Roscia, docente al Politecnico di Milano alla facoltà di ingegneria, e l'ingegner Marco Giovannuzzi, responsabile ingegneria della manutenzione.

Cedo immediatamente la parola all'ingegner Serra.

SERRA. Ringrazio innanzitutto il Presidente e la Commissione per l'opportunità che ci viene offerta. Forse sono la persona meno adatta a fare da portavoce; il mio cognome non è certo una garanzia per questa Commissione, ma proverò a fare del mio meglio.

Deposito agli atti della Commissione un fascicolo di presentazione del nostro gruppo perché possa servire da traccia dell'incontro stesso.

La Bombardier Transportation Italy fa parte di una multinazionale canadese impegnata nel trasporto ferroviario ed aeronautico. Con 56.000 dipendenti in tutto il mondo è quotata alla borsa di Toronto (la casa madre ha sede in Canada).

Per quanto concerne la realtà nazionale, la società, fondata nel 1905 – due anni fa ha celebrato il centenario – ha uno stabilimento produttivo dedicato alle locomotive a Vado Ligure, vicino Savona, che impiega 500 dipendenti, e uno stabilimento a Roma dedicato al segnalamento ferroviario con 200 dipendenti. La realtà italiana è quindi dedicata al settore ferroviario. Sempre a Roma, in centro, l'azienda ha un ufficio che cura le relazioni internazionali. In totale i dipendenti sono 700.

Vorrei adesso accennare brevemente al catalogo dei prodotti aeronautici, senza soffermarmi su ogni singolo modello e richiamare soprattutto l'attenzione sul contributo che i Canadair forniscono nei momenti di difficoltà sotto il profilo ambientale a causa di incendi o quant'altro.

Nel settore ferroviario l'attenzione dell'azienda è rivolta a tutte le tipologie di rotabile, dai treni per il trasporto regionale all'alta ed altissima velocità, ai treni intercity, alle locomotive – in particolare a Vado Ligure viene realizzata la E464, una locomotiva che rappresenta la colonna portante del traffico regionale italiano – fino alle locomotive per trasporto merci.

Per quanto concerne il trasporto urbano, l'azienda si occupa delle metropolitane, dei sistemi tramviari e di quelli per la mobilità senza conducente. All'aeroporto di Roma ne abbiamo un esempio evidente.

Lascerei ora la parola all'ingegner Clementi che ha curato la seconda parte della presentazione in cui viene spiegato il valore strategico che il nostro gruppo attribuisce agli aspetti ambientali.

CLEMENTI. Il primo passo che la Bombardier Transportation Italy ha inteso fare nei confronti dell'ambiente è stato quello di dotare tutti i propri rotabili di una sorta di carta d'identità ambientale. Ciò significa che monitoriamo tutto il ciclo di vita della locomotiva: partendo dai materiali, dall'energia impiegata nell'uso della locomotiva fino allo smantellamento della stessa ed assegniamo per ognuna di queste fasi l'impatto ambientale prodotto suddiviso per categorie. Le categorie di impatto ambientale non sono altro che la descrizione degli effetti ambientali prodotti (produzione di gas ad effetto serra o di gas con effetti deleteri sull'ambiente). I numeri riportati in tabella a pagina 7 vengono riferiti a grandezze specifiche, come il trasporto di una tonnellata lorda per chilometro.

Questa carta di identità viene rilasciata ai clienti in modo tale che abbiano la possibilità di calcolare immediatamente l'impatto sull'ambiente dell'esercizio dei rotabili.

Per quanto concerne la mobilità sostenibile, desidero soffermarmi sui cambiamenti climatici che oggi stiamo vivendo in relazione al riscaldamento globale del pianeta. Quest'ultimo, infatti, si manifesta con modificazioni climatiche e meteorologiche che vengono fatte dipendere dai gas ad effetto serra, in particolare la CO2. Le emissioni di CO2 sono il risultato dell'uso di combustibili fossili.

Il 25 per cento dell'emissione globale di CO2 è legata al trasporto. I due terzi di questa emissione sono da attribuire al trasporto stradale. Nella *slide* di pagina 9 della relazione è possibile osservare la previsione della

evoluzione dei gas ad effetto serra dovuta alle varie attività industriali (il rettangolino arancione è relativo ai trasporti). La previsione per il 2010 evidenzia che il gas ad effetto serra passerà dal 26 per cento, per quanto riguarda il trasporto, al 35 per cento. Quindi, nonostante i miglioramenti nelle tecnologie, l'incremento di richiesta nel trasporto fa in modo che questo gas tenda ad aumentare.

Per quanto riguarda il confronto tra la ferrovia e gli altri sistemi di trasporto terrestri si può affermare che la ferrovia occupa davvero poco spazio in rapporto al servizio che offre. La capacità di trasporto di una linea metropolitana, che si attesta attorno alle 50.000 unità per ora, necessita di una striscia di terreno larga circa quattro metri. Se dovessimo effettuare lo stesso trasporto con una automobile sarebbe necessario occupare ben altri spazi, in questo caso si tratterebbe di 25 corsie autostradali.

Sempre in tema di mobilità sostenibile e nello specifico per quanto riguarda il traffico passeggeri, la ferrovia se paragonata ad altri mezzi di trasporto, in termini di emissioni di CO2, risulta 3,4 volte migliore rispetto ai trasporti su strada e 4,8 volte migliore rispetto all'aereotrasporto. Per quanto riguarda il traffico merci, sempre in termini di emissioni di CO2, la ferrovia risulta 3 volte migliore rispetto ai trasporti su strada e di ben 23 volte migliore rispetto all'aerotrasporto.

Quanto alle iniziative volte a incrementare l'efficienza ambientale, tengo a segnalare che la Bombardier Transportation Italy è convinta che vi siano ancora spazi di miglioramento interni al trasporto ferroviario, nonostante quest'ultimo si attesti comunque ai vertici della compatibilità ambientale. In tal senso ci stiamo quindi muovendo sostanzialmente in direzione di un incremento dell'efficienza energetica. Nello specifico stiamo lavorando ai fini di una riduzione del rumore ferroviario – affinché questo mezzo possa risultare più appetibile anche nei confronti dell'utente finale –, di una piena riciclabilità dei materiali utilizzati per costruire le locomotive – onde ottenere un impatto ambientale che per lo meno sotto questo profilo sia pari a zero – e, infine, di un miglioramento della compatibilità ambientale della trazione *diesel*, posto che quest'ultima è una delle forme con cui viene esercitato il trasporto ferroviario. Da questo punto di vista possiamo senz'altro affermare che l'evoluzione tecnologica che si è avuta negli ultimi anni, soprattutto nei motori *diesel,* ha portato ad una riduzione, da un lato, dei consumi e, dall'altro, delle emissioni dei prodotti inquinanti.

In generale faccio presente che il lungo ciclo di vita dei rotabili ne comporta l'obsolescenza tecnologica. Nel caso specifico della trazione *diesel* siamo convinti che un semplice intervento di rimotorizzazione possa migliorare la compatibilità ambientale, oltre a procrastinare la rottamazione dei rotabili stessi.

PRESIDENTE. In base ai dati in vostro possesso, in termini percentuali, quanto ancora vengono utilizzati i motori *diesel* nelle tratte ferroviarie nazionali e regionali?

CLEMENTI. I rotabili utilizzano per un 20 per cento motori a trazione *diesel*, e per il restante 80 per cento motori a trazione elettrica.

Concludo qui la mia esposizione, per lasciare la parola all'ingegner Giovannuzzi che illustrerà in dettaglio l'iniziativa relativa alla rimotorizzazione di alcune automotrici.

GIOVANNUZZI. Al momento la Bombardier Transportation Italy è impegnata anche nella progettazione della rimotorizzazione delle automotrici Aln668 e Aln663, di proprietà di Trenitalia, che negli scorsi anni ci ha dato mandato di indagare circa la fattibilità di questa iniziativa. Si tratta di una flotta di 700 automotrici con motori *diesel* costruiti negli anni Settanta ed Ottanta, delle quali 500 sono ancora in esercizio e vengono utilizzate per il trasporto regionale sulle linee non elettrificate.

Tali automotrici in questi anni non hanno subito alcun adeguamento e quindi i loro motori presentano problemi in termini sia di scarsa affidabilità – il che chiaramente ha un serio impatto sul servizio prestato ai passeggeri – sia di elevate emissioni di inquinanti (ossido di carbonio, ossidi di azoto, idrocarburi e particolato).

Il nostro progetto propone una soluzione molto semplice che consiste nella sostituzione dell'attuale motore con uno moderno e nel recupero dei veicoli, evitando così la necessità di un loro smaltimento. In tal modo contiamo di ottenere una flotta di veicoli moderni con ridotte emissioni di inquinanti, dotati di motori omologati secondo la direttiva europea n. 26 del 2004.

RONCHI *(Ulivo)*. Ci può dire qualcosa circa l'utilizzo di *biodiesel* nel settore ferroviario?

GIOVANNUZZI. La Bombardier Transportation Italy sta indagando anche su questa possibilità, anche se tengo a precisare che la nostra azienda si pone in questo ambito come integratore di sistemi ovvero di impianti utilizzati all'interno di veicoli ferroviari e in tale contesto l'impiego del *biodiesel* al momento non è ancora supportato dalle tecnologie fornite dai produttori dei motori, né dalla diffusione del biocarburante.

RONCHI *(Ulivo)*. Però in Francia ed in Germania in tal senso sono previste delle quote obbligatorie.

GIOVANNUZZI. Sì, è vero sono previste delle quote d'obbligo. Da questo punto di vista direi che il problema è fondamentalmente il seguente: nel settore ferroviario le flotte sono molto grandi e questo dato implica delle serie valutazioni da parte degli operatori in ordine alla convenienza dell'impiego di *biodiesel*. Inoltre, attualmente i produttori mantengono la garanzia sui loro motori solo in presenza di un utilizzo di miscele di *biodiesel* fino ad un massimo del 5 per cento del totale. Purtroppo, nell'ambito delle varie amministrazioni ferroviarie europee le sperimentazioni su possibili incrementi delle percentuali di impiego di queste

miscele sono ancora in corso e attualmente si ritiene che la percentuale massima di impiego di *biodiesel* sul totale del combustibile utilizzato sia del 30 per cento, soglia oltre la quale si ritiene che vi possa essere il rischio di inficiare i benefici ed il ritorno economico dell'impiego del *biodiesel.*

RONCHI *(Ulivo)*. Al momento però in Italia l'impiego di *biodiesel* nel settore ferroviario mi risulta sia pari a zero.

GIOVANNUZZI. Infatti. Da questo punto di vista la criticità è dovuta al fatto che i costruttori di motori non danno garanzie rispetto all'impiego di percentuali più elevate di *biodiesel* e questo è anche il motivo per cui gli operatori si dimostrano meno inclini a sviluppare nel loro parchi veicoli l'utilizzo di questo combustibile.

Tornando al merito del nostro progetto, nella documentazione al vostro esame è possibile osservare rapidamente quali sono i possibili miglioramenti conseguenti a una rimotorizzazione delle automotrici Aln668 e Aln663, dove vengono indicati gli attuali livelli di emissione di inquinanti per KWh di energia e il livello raggiungibile con l'utilizzo dei nuovi motori. Ad esempio, per quanto riguarda il monossido di carbonio, è possibile ottenere una riduzione dell'emissione pari al 57 per cento; nel caso degli ossidi di azoto tale riduzione è del 96 per cento, mentre per quanto riguarda gli idrocarburi ed il particolato tali riduzioni sono stimate rispettivamente nel 95 e 89 per cento.

Tali dati, tradotti in volumi, significano, ad esempio, che una automotrice che oggi emette nell'atmosfera 8 tonnellate di monossido di carbonio all'anno, a seguito dell'intervento di rimotorizzazione potrebbe emetterne soltanto 3 tonnellate e 300 chili. Analogo discorso va fatto per le altre sostanze inquinanti.

Riduzioni così significative sono fondamentalmente dovute al fatto che, come già sottolineato, ci si riferisce a motori che corrispondono a quelli originariamente montati in fase di costruzione delle automotrici.

RONCHI *(Ulivo)*. Ciò significa che tali automotrici sono completamente obsolete.

GIOVANNUZZI. Ulteriori benefici di questo intervento di rimotorizzazione sono chiaramente rappresentati da una riduzione del consumo di combustibile ed anche dalla riduzione dell'emissione acustica. Va inoltre considerato che dal punto di vista del servizio passeggeri le attuali prestazioni dei motori comportano numerosi fermi in linea; i dati relativi al primo quadrimestre 2007 inducono a ritenere che una rimotorizzazione consentirebbe di ridurre gli eventi di fermo in linea per cause tecniche del 60 per cento.

SERRA. Aggiungo che nella nostra documentazione potrete rilevare una mappatura dei siti ferroviari che fanno uso di questo tipo di rotabile.

GIOVANNUZZI. Ad ulteriore supporto di questo intervento di rimotorizzazione, va considerato che anche in questo caso vale ovviamente il discorso generale già fatto per il trasporto ferroviario, sia a trazione elettrica che *diesel.* Le automotrici Aln a motore *diesel* determinano comunque delle emissioni in atmosfera minori di qualsiasi altro mezzo di trasporto. In questo caso l'unità di misura utilizzata sono i grammi per persona a chilometro; si evince che per il monossido di carbonio risultano emissioni molto basse. Inoltre, l'ulteriore informazione che deriva dal diagramma di pagina 28 è che aumentando il numero dei passeggeri il valore di 0,32 grammi per persona a chilometro può ulteriormente ridursi.

RONCHI *(Ulivo).* Perché non avete calcolato i valori relativi all'anidride carbonica?

GIOVANNUZZI. L'anidride carbonica è fondamentalmente legata al consumo di combustibile. Quindi, il 5 per cento in meno, con riferimento alla riduzione dei consumi di combustibile, può condurre ad un valore minore anche di emissioni di CO2. In ogni caso, è inferiore, considerato un valore di emissione di 20 grammi per persona a chilometro, rispetto al valore di 33 riferito agli autobus extraurbani. Va poi sottolineato che il trasporto ferroviario *diesel* assorbe attualmente circa lo 0,8 per cento del gasolio utilizzato per il trasporto passeggeri; quindi, il contributo all'emissione di anidride carbonica delle automotrici *diesel* – e in generale del trasporto ferroviario *diesel* – è inferiore all'1 per cento.

In conclusione, la rimotorizzazione di queste automotrici porterebbe come vantaggio a: una riduzione delle emissioni inquinanti; in modo particolare per Trenitalia, al recupero di veicoli – evitandone lo smaltimento – di cui viene allungata la vita tecnica di almeno 15 anni; a miglioramenti nella qualità del servizio per la riduzione dei fermi in linea; ad un aumento dell'affidabilità e a una riduzione dei costi di manutenzione e consumi, che non possono che giovare all'impresa di trasporto Trenitalia.

SERRA. Aggiungo poi che un beneficio indotto è garantito dal fatto che aumentando la disponibilità dei rotabili, a parte il miglioramento dell'impatto ambientale, si determina anche un incentivo maggiore all'utilizzo del sistema ferroviario piuttosto che, in alternativa, del trasporto su gomma che porta sicuramente con sé uno specifico inquinamento. C'è dunque un vantaggio indotto derivante da una maggiore competizione del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma.

PRESIDENTE. Per quante motrici è già prevista la rimotorizzazione, o in altre parole un *restyling*?

SERRA. Le motrici oggi in servizio sono 500.

PRESIDENTE. Vi sono già delle commesse?

SERRA. Non c'è ancora una commessa. Attualmente è allo studio un progetto, che ci permettiamo di portare anche all'attenzione della Commissione, già presentato a Trenitalia. E' importante una legittimazione da parte della Commissione.

CONFALONIERI *(RC-SE)*. Quello odierno è il vostro primo incontro istituzionale? Siccome si è parlato di un rapporto specifico con Trenitalia e considerato che in particolar modo per questo vettore si sta facendo riferimento ad un sistema di trasporti a livello locale di competenza regionale, quali sono i vostri rapporti in questo ambito? È stato manifestato un certo interesse?

È del tutto evidente che il parco motrici a livello regionale, in particolar modo della Regione da cui provengo, è vetusto (le ultime motrici acquisite provenivano da Lourdes o sono quelle, come si dice, cannibalizzate). È un problema molto serio. Ascoltando le vostre parole, mi sono tornati in mente alcuni ragionamenti che ho ascoltato in Regione Lombardia.

Nell'ambito delle relazioni regionali sono stati manifestati interessi in questa direzione?

SERRA. Quello di oggi è il primo incontro istituzionale.

PRESIDENTE. Da una delle diapositive della relazione si intuisce che gran parte delle linee ancora non elettrificate si trovano in Sicilia e in Sardegna.

GIOVANNUZZI. Le flotte più numerose sono a Treviso, Sulmona e nell'Italia centrale.

BELLINI *(SDSE)*. Al di là del progetto da voi presentato quest'oggi, vorrei chiedervi come si presenta il mercato italiano della rotaia rispetto a quello europeo e, in generale, alle tendenze mondiali. Mi riferisco ovviamente al mercato dei trasporti integrato, comprendente tramvie, metropolitane, ferrovia e trasporti regionali. Come valutate complessivamente il mercato del trasporto su ferro?

SERRA. È un mercato che offre sicuramente grandi possibilità di sviluppo, anche se è sicuramente necessaria una legittimazione diversa.

BELLINI *(Ulivo)*. Potete fornirci qualche cifra in relazione alla crescita o allo sviluppo del settore?

PRESIDENTE. Mi sembra che dall'analisi delle diapositive emergesse un dato percentuale riferito al trasporto su gomma che credo possa aiutare a valutare meglio la situazione esistente a livello europeo. Come si colloca l'Italia rispetto alla Francia o alla Germania? Rientriamo nei para-

metri che sono indicati a livello europeo oppure no? Qual è il potenziale di crescita del nostro Paese rispetto a quello degli altri?

SERRA. Siamo messi sicuramente peggio rispetto alla Francia, anche in considerazione del fatto che dal punto di vista orografico in Francia il trasporto ferroviario è più agevole. La distribuzione ferroviaria sul nostro territorio deve tener conto invece di specifici problemi orografici. Anche la Germania è molto più avanti di noi in termini di trasporto ferroviario. Pertanto, credo che dal punto di vista nazionale, se ci si confronta a livello europeo, si evidenzino spazi di crescita notevoli.

PRESIDENTE. Rispetto ad altri progetti innovativi, in materia di efficienza energetica o di utilizzo di fonti alternative, avete come azienda altri progetti in cantiere?

GIOVANNUZZI. Uno dei progetti che già trova applicazione in Spagna da parte della Bombardier Transportation Italy su numerose flotte riguarda il controllo del consumo energetico attraverso il monitoraggio dei veicoli in modalità remota. In sostanza, dai singoli veicoli vengono trasmessi a terra i dati ambientali di cui si dispone (quali le tensioni utilizzate dalla locomotiva negli impianti in funzione), allo scopo di ottimizzare il comportamento sia del veicolo che degli operatori a bordo.

Nelle fasi di stazionamento viene ordinato dalla sala di controllo lo spegnimento dei condizionatori oppure la chiusura delle porte e nel contempo vengono monitorati durante i servizi i comportamenti dei macchinisti che oltre a garantire un adeguato sfruttamento energetico dei mezzi devono essere istruiti periodicamente per garantire comportamenti adeguati con riferimento all'accelerazione e alla frenatura. Queste procedure sono state applicate in maniera massiva da parte della RENFE, l'operatore ferroviario di riferimento spagnolo, sui treni suburbani nei dintorni di Madrid ed ha portato ad una riduzione del consumo energetico del 7,2 per cento annuo.

Questa è una strada che sicuramente merita molta attenzione e può essere ulteriormente sviluppata.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma perché in Italia non sono stati applicati? Perché solo in Spagna?

GIOVANNUZZI. L'applicazione di questi sistemi comporta costi per gli operatori. Se gli operatori riescono a valutare positivamente il ritorno economico e il beneficio che possono avere dall'applicazione di tali sistemi, sono disposti al loro utilizzo, altrimenti risulta difficile per noi fornitori, che avremmo i sistemi già disponibili, imporli al mercato.

SERRA. Vorrei fare una precisazione: Trenitalia, corrisponde una quota fissa forfettaria annua a chi le fornisce l'energia elettrica per erogare il servizio.

Abbiamo iniziato una presentazione di questo sistema a Metroroma per la metropolitana di Roma, perché quella società invece paga secondo il consumo.

Pur essendo l'operatore più importante d'Italia, Trenitalia in questo momento è poco sensibile all'argomento, perché ad oggi non paga l'energia secondo il consumo, ma in base ad una quota forfettaria annuale.

PRESIDENTE. Questo è un tema che sicuramente sottoporremo a Trenitalia. Anzi, se potete farci avere una documentazione sul progetto per la Spagna per noi sarà utile anche per sottoporlo alla valutazione di Trenitalia.

Visto che oramai in Italia siamo molto attenti, almeno dal punto di vista delle enunciazioni, al risparmio energetico, nella prossima o nelle successive finanziarie cercheremo di trovare una modalità per dare risorse a chi investe nel risparmio energetico.

Vi ringraziamo per le informazioni che avete fornito alla Commissione. È evidente che non compete a noi una decisione, perché in Parlamento abbiamo altre funzioni.

BELLINI *(SDSE)*. Ancora non gestiamo un'azienda.

PRESIDENTE. Più che altro, abbiamo a che fare con un altro Ministero. Rientra tra i prossimi incontri, che si svolgeranno alla ripresa dei lavori dopo la pausa estiva, quello con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per capire quali siano le azioni che si intende mettere in campo su questi temi, che hanno ricadute di tipo ambientale.

Ringrazio i rappresentanti della Bombardier Transportation Italy per il contributo fornito ai lavori della Commissione e dichiaro conclusa l'audizione odierna.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,10.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 1,00