



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 3

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI, DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

87^a seduta: mercoledì 25 marzo 2009

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione dell'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., dell'amministratore delegato e del direttore divisione cargo di Trenitalia S.p.A., del direttore centrale strategie e pianificazione e del responsabile affari istituzionali di Ferrovie dello Stato S.p.A.

* PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 12 e <i>passim</i>	* MORETTI	Pag. 4, 10, 12 e <i>passim</i>
CICOLANI (PdL)	10, 12, 23		
* DONAGGIO (PD)	24, 28		
FILIPPI MARCO (PD)	21, 28, 29		
GALLO (PdL)	26		
* MENARDI (PdL)	19, 20		
* ZANETTA (PdL)	20		

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: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Intervengono l'ingegner Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A., l'ingegner Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia S.p.A., il dottor Mario Castaldo, direttore divisione cargo di Trenitalia S.p.A., la dottoressa Barbara Morgante, direttore centrale strategie e pianificazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. e la dottoressa Antonella Azzaroni, responsabile affari istituzionali di Ferrovie dello Stato S.p.A.

lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., dell'amministratore delegato e del direttore divisione cargo di Trenitalia S.p.A., del direttore centrale strategie e pianificazione e del responsabile affari istituzionali di Ferrovie dello Stato S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale, delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta del 4 marzo scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio 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 prevista oggi l'audizione dell'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., ingegner Mauro Moretti, al quale rivolgo il nostro benvenuto, ringraziandolo per aver accolto nuovamente l'invito a partecipare ai lavori di questa Commissione. Sono altresì presenti l'ingegner Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia S.p.A., il dottor Mario Castaldo, direttore divisione cargo di Trenitalia S.p.A., la dottoressa Barbara Morgante, direttore centrale strategie e pianificazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. e la dottoressa Antonella Azzaroni, responsabile affari istituzionali di Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'audizione – lo ricordo ai colleghi – mira ad approfondire il tema del trasporto merci e le prospettive della divisione cargo delle ferrovie, atteso che, nelle precedenti audizioni, la nostra attenzione si è soffermata sulle questioni inerenti l'alta velocità e il servizio universale, con particolare riferimento ai pendolari del trasporto pubblico locale.

Do la parola all'ingegner Moretti.

MORETTI. Ringrazio il Presidente per l'invito. Cercherò di fornire gli elementi più importanti del problema, per come lo stiamo affrontando e vivendo. Naturalmente l'ottica è quella, parziale, di un'impresa che deve far quadrare i conti, pur nella consapevolezza di avere un importante ruolo nazionale che, per quanto possibile, va mantenuto ed anzi sviluppato.

Affronteremo principalmente quattro punti. Quindi, rispetto alle numerose *slides* del documento, comprensivo di tabelle e grafici, che depositeremo presso l'ufficio di segreteria della Commissione, cercherò di essere sintetico, soffermandomi quasi esclusivamente sui titoli, di modo che abbiate comunque la possibilità di avere una visione completa dei nostri problemi.

Il mercato del trasporto merci in Italia, in base ai dati dell'Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica, ha un valore di circa 20-25 miliardi di euro nell'ambito della logistica, mentre, per quanto riguarda la filiera del trasporto puro, ha un valore che si aggira sui 16-20 miliardi di euro. Il fatturato degli operatori logistici multimodali e spedizionieri è pari soltanto a circa 4-5 miliardi di euro. Abbiamo una catena logistica troppo lunga, con tantissime intermediazioni e un'estrema polverizzazione degli operatori. L'Italia è in generale campione nella polverizzazione delle imprese, soprattutto di questo tipo, dove appare difficile ricostruire la situazione del settore. Questo vale per le attività di trasporto in senso puro, ma anche per molte attività di terminalizzazione. Questo aspetto, da un lato, è governato direttamente dai rapporti con i clienti delle piccole imprese di trasporto, che hanno legami di fidelizzazione con industrie manifatturiere, anch'esse piccole, e che, comunque hanno una buona capacità di stare sul mercato nazionale ed internazionale; dall'altro, dai grandi operatori logistici internazionali in grado di fornire alla clientela la completa catena di servizi, da stabilimento a mercato e viceversa.

Il problema molto spesso è trovare tra i due estremi una situazione che metta ordine e riesca, da un lato, a ridisegnare la catena dei servizi, anche con la presenza di operatori italiani medio-grandi che si occupino dell'intero ciclo della logistica e, dall'altro, a far sì che gli elementi decisionali fondamentali, oggi nelle mani di operatori stranieri attivi nell'organizzazione complessiva con l'utilizzo di propri operatori o contestualmente a essi legati, possano essere in qualche modo rivisti. Si potrebbe tranquillamente accettare che la logistica sia in mano ad operatori stranieri, se si prescindesse dal fatto che essa rappresenta un fattore strategico per il rifornimento dei beni alle famiglie e alle imprese. Inoltre, in un Paese che trasforma i prodotti industriali da semilavorati a finiti questo elemento è ancora più importante. Ricordo che oggi i grandi operatori della logistica sono tutti stranieri: tedeschi, olandesi, qualche volta francesi, ma quasi mai italiani. L'unico grande operatore che cerca di entrare nel settore della logistica è proprio il Gruppo Ferrovie dello Stato, che, nato da una vocazione puramente trasportistica, sta cercando in questi anni di diventare operatore logistico a tutto tondo.

La quota modale del trasporto ferroviario, anche se con grande difficoltà, negli ultimi anni è rimasta sostanzialmente la stessa, con pochissimi

aumenti; quella della strada, invece, è leggermente diminuita. Mi riferisco sempre ai dati ufficiali relativi alla quota nazionale trasporti. La modalità ferroviaria è competitiva verso gli altri vettori di trasporto solo nei luoghi di concentrazione delle merci, in presenza di carichi pesanti e percorrenze lunghe e di movimentazione di grandi volumi. Le tre caratteristiche del trasporto merci ferroviario sono quindi: grandi concentrazioni; particolari tipi di merci (pesanti o ingombranti), movimentazione di grandi volumi.

La prima caratteristica, la concentrazione, in Italia si ha solo in Val padana e attorno alle grandi città del Centro-Sud. C'è un distretto relativamente importante in Toscana, nella zona che si estende da Livorno-Pisa fino a Prato-Firenze, e attorno alle città di Roma e Napoli. Anche a Bari, c'è un prolungamento verso Brindisi che si estende sull'Adriatica; poi rimane qualcosa attorno a Palermo e a Catania, ma molto poco rispetto a ciò che servirebbe per realizzare un trasporto ferroviario conveniente.

La stragrande maggioranza del volume di traffico (dell'ordine di grandezza di migliaia di milioni di tonnellate) si svolge nell'ambito dei trasporti nazionali. Nella quota di traffico internazionale, questa dimensione è invece molto inferiore. È del tutto evidente, in questo caso, che quest'ultima si presta maggiormente, per le tre caratteristiche del trasporto ferroviario poc'anzi citate, ad una competizione modale da un lato e intermodale dall'altro e, se volete, anche intramodale, tra le due modalità principali del trasporto, strada e ferrovia. È ovvio che nel primo caso – come potete vedere nel grafico di pagina 8, relativo alle caratteristiche del trasporto stradale – un elemento che non permette a Ferrovie S.p.A. di avere alcuno spazio e alcun ruolo è la percorrenza media della merce, che rende la ferrovia poco competitiva rispetto al trasporto su gomma, in termini sia di tempo, sia di costo: non si riesce a «fare ferrovia» con distanze di 110-120 chilometri medi.

Ieri sera, a Rimini, ho partecipato ad una conferenza dei Rotary Club riuniti, in occasione della quale un signore molto distinto mi ha detto di avere tanta merce da trasportare tra Ravenna e Rimini: gli ho risposto che è un peccato che ci siano solamente 50 chilometri di distanza, per cui non vale la pena fare la fatica di caricare, scaricare e ricaricare nuovamente la merce sui treni. Ecco perché, molto spesso, anche le teorie su porti, interporti e retroporti assomigliano molto a questo tipo di filosofia, in cui la ferrovia, in verità, non ha grandissimi spazi per l'ovvia rottura di carico. Nell'altro quadrante della stessa pagina 8, potete notare, invece, come le percorrenze medie siano molto più alte (di un ordine di grandezza di quasi dieci volte superiore): è quello il tipo di percorso che si presta, naturalmente, alla modalità ferroviaria.

Questo, cosa fa dire a noi Ferrovie, come primo punto intanto di riflessione, anche se non proprio di conclusione? Non possiamo essere operatori logistici avendo solamente il vettore ferroviario: considerando le dimensioni dei volumi in milioni di tonnellate ed il fatto che queste, sul territorio nazionale, si svolgono tante volte di più su distanze brevi proprie del camion, un operatore logistico non può rinunciare a operare in quel settore. Anch'egli, quindi, deve entrare nel *business* del trasporto su

gomma o direttamente o attraverso contratti, se non altro perché questo, molto spesso, rappresenta l'ultimo miglio delle relazioni *door to door* per il servizio che si presta. D'altra parte, il problema opposto è riuscire a far sì che sulla grande colonna vertebrale che è il trasporto ferroviario si riescano a ricostruire le operazioni finali di terminalizzazione.

A pagina 9, dove troviamo il grafico relativo al confronto di alcuni elementi di costo del trasporto su gomma, arrivano i dolori: sarei tentato di ribaltare il problema, ossia di non essere io ad esporre a voi la situazione, ma di chiedervi conto del perché in Italia si faccia una politica anti-ferrovia, con riferimento al trasporto delle merci. Che le cose stiano così, si vede proprio da quel grafico, perché questi sono i dati: l'Italia è il Paese in cui le accise sui carburanti si pagano meno che in tutta Europa, senza considerare che poi si ridanno indietro 900 milioni, come vedremo dopo (il che vuol dire quindi quasi nulla); i pedaggi sono i più bassi d'Europa, come sapete; anche le imposte sul possesso di veicoli sono le più basse. Tutti i suddetti elementi, quindi, avvantaggiano l'autotrasporto: il risultato è che, se guardate l'ultima colonna a destra del grafico, relativa alla quota modale «ferro», e la confrontate con le liste, vi è una vera e propria corrispondenza. Bassi oneri della strada implicano una «quota ferro» marginale: man mano che si ha un equilibrio dei costi tra strada e rotaia, maggiore è quello che si riesce a realizzare anche nella parte modale. È lapalessiano, non possiamo competere se abbiamo quasi tutti gli elementi in opposizione rispetto all'autotrasporto: le politiche decidono le regole e se oggi queste sono sbilanciate verso l'autotrasporto, non si può chiedere a noi perché non riusciamo a competere, ma dovremmo essere noi a chiedere perché non ci viene data la possibilità di agire, almeno come in Germania o in Francia, giusto per rimanere con il punto di riferimento dei grandi Paesi; non chiediamo certamente un paragone con la Svizzera o l'Austria, ma questi sono gli elementi sui quali si deve dibattere.

Com'è stata trattata la parte «ferro» fin qui? Con riferimento allo schema di pagina 10, intanto non abbiamo nessun tipo di contratto di servizio su quella che è anche per noi una zona in cui non c'è mercato e dove i costi sono, come vedrete, di gran lunga superiori a qualsiasi possibilità di ricavo. In secondo luogo, l'erogazione di risorse a sostegno del trasporto combinato, dal 2006, si è di fatto interrotta. L'autotrasporto, d'altra parte, quasi a compensazione, ha risucchiato tutte le risorse messe a disposizione, fino ad avere nel triennio 2007-2009 – se le nostre informazioni sono giuste, come credo – 950 milioni di euro per il rimborso delle accise, i ristorni dei pedaggi autostradali, eccetera. A compensazione di un livello che è già il più basso in Europa, cioè, abbiamo anche questo elemento negativo: capite, quindi, che ciò equivale a mettere sul *ring* due pugili ad uno dei quali prima leghiamo una mano, poi l'altra e magari anche un piede con una palla di ferro, per poi invitarlo a combattere; così, è abbastanza difficile.

Da ultimo, è stato previsto anche un grande contributo all'intermodalità terra-mare, ma chissà perché è saltata solamente la parte relativa alla ferrovia: vista così, la situazione – a meno che non sbagliamo, ma in tal

caso ce lo direte – a nostro modo di vedere è veramente preoccupante, nel senso che sembra che non vi siano più interesse e attenzione per la ferrovia nelle merci, mentre tutti chiedono invece grandi sforzi all'impresa ferroviaria. Dovremmo cercare di compiere e continuare a fare grandi sforzi e, d'altra parte, dovremmo avere non particolari incentivi, ma almeno quegli aiuti che vengono riconosciuti normalmente nel resto dell'Europa, per poter riequilibrare la nostra situazione rispetto agli altri concorrenti.

Ad esempio, come possiamo vedere dalla tabella di pagina 11, i prezzi dell'autotrasporto in Germania, per un percorso di 600 chilometri, sono pari a 1,4 euro per chilometro per un camion: in Italia, invece, sono pari a 0,9 euro, con un rapporto quindi del 50 per cento in meno. E ciò senza contare – e lo dico sommessamente – che, per la particolare struttura delle imprese in Germania e in Italia, questo vale al 90 per cento in Germania, ma al 25 per cento in Italia, perché tutta la quota percentuale restante rientra nel lavoro nero. Questa piccola questione non deve essere dimenticata, nel senso che potremmo parlare di un 50 per cento se tutte le imprese fossero regolari in Germania e in Italia; in Germania, però, la struttura dell'impresa – tale per cui ci sono poche imprese che controllano il mercato e che sono ben controllate dallo Stato – fa sì che questo dato sia ragionevolmente vero; per quanto riguarda l'Italia, invece, questo dato vale per il 25 per cento delle imprese, non per il 100 per cento.

Il nostro problema, quindi, è confrontarci con un competitore modale che non solo sarebbe sotto del 50 per cento, se tutti rispettassero le regole, ma che deve anche tener conto soprattutto delle condizioni in cui versano in particolare le Regioni del Sud: se leggete i giornali, come me, vedrete che è quasi impossibile fare operazioni di trasporto, se non collegate a tutta una serie di reti che – francamente – è difficile controllare.

Sulla competizione intramodale, di cui parliamo nella tabella di pagina 13, la domanda è cos'è accaduto dalla liberalizzazione del trasporto ferroviario in poi e se questa sia stata positiva o negativa. L'Italia è uno dei Paesi in cui essa si è sviluppata maggiormente: se poi si considera che il nostro *business* è tutto concentrato in Val Padana e dintorni e si ragionasse in termini di metri quadri o tonnellate rapportate ai metri quadri di reale concentrazione, saremmo più liberalizzati degli altri. Non a caso, tutti si concentrano in Val Padana per farci competizione, perché lì vi sono una maggiore forma di legalità delle imprese di trasporto su gomma (pari al 25 per cento, che quindi è già più vicino a quei 0,9 euro di cui dicevo prima) e una maggiore concentrazione di imprese, che prima ho citato come una delle tre caratteristiche che servono semplicemente a far sì che vi sia quel legame al resto d'Europa nella logica dell'*export*, soprattutto nell'asse Nord-Sud, che in verità è l'unica parte liberalizzata in Europa. In Francia, poi, al di là delle chiacchiere, non ci si riesce ancora ad entrare, a meno che non si comprino le imprese esistenti, ma ve ne sono solamente due: la seconda che, adesso è in vendita, è VEOLIA S.p.A.; se abbiamo soldi per comprarla, riusciamo ad entrare nel mercato, altrimenti non ci entriamo. Adesso non sappiamo quanti ne servono, ma sono sicuramente parecchi: naturalmente, Deutsche Bahn e SNCF (*Société*

nationale des chemins de fer français) stanno già facendo l'asta, utilizzando – ve lo ricordo – i soldi che ricavano dal trasporto regionale (vi ho dimostrato che in Francia si pagano 22 centesimi di euro per passeggero/chilometro, contro i nostri 11,8). La differenza serve per l'acquisto di pezzi a norma della LTV, e così via: questa è la realtà.

Osservando il grafico di pagina 14, vi invito a prestare particolare attenzione alla prima figura in alto a sinistra, che dimostra che di fatto la liberalizzazione non ha incrementato il trasporto delle merci ferroviarie, ma ha fatto solamente un'operazione di sostituzione di operatore. I terzi sono entrati, cioè, sottraendo una parte del tradizionale mercato di Ferrovie dello Stato-Trenitalia, senza incrementare la logica modale e ferroviaria. Come si può notare, le tonnellate-chilometro sono più o meno le stesse; anzi, se si osserva la parte finale, si può rilevare che le Ferrovie dello Stato hanno registrato un aumento, dopo un periodo che è stato soltanto in discesa. Nell'ultima parte del 2008, peraltro, si sono riscontrate grandi difficoltà, soprattutto a causa della diminuzione dei clienti di Trenitalia, costituiti dalle grandi industrie chimiche e siderurgiche. È importante analizzare questo punto: prima Trenitalia aveva tutto il mercato (comprese le sue parti buone, che poi sono state prese, come la Val Padana, dove circolano molti soldi) e, quindi, pur nella perdita, riusciva in qualche modo a compensare il Centro-Sud; oggi, portate via «le ciliegie buone», può soltanto razionalizzare, oppure sarà costretta a «chiudere bottega». Infatti, l'incidenza degli altri operatori è speculare. Alla pagina 14 del documento, i ricavi unitari sono espressi in euro correnti e, sostanzialmente, sono gli stessi, in valore assoluto, dal 2000 al 2008, cioè in otto anni; ciò vuol dire che i nuovi entranti hanno fatto un'operazione di competizione sul prezzo verso Trenitalia e hanno mantenuto prezzi più bassi, statici (così sono indicizzati) rispetto al mercato. Ciò dimostra proprio quello che ho poc'anzi evidenziato: hanno preso la parte più importante del mercato (i treni lunghi e pieni, al di sopra delle 400 tonnellate per 800 chilometri) e l'hanno contesa sul prezzo, cioè se Trenitalia chiedeva 14, loro hanno offerto 13 sul cliente e sul trasporto. Non c'è stato, però, alcun contributo; lo preciso, perché molto spesso alcuni operatori hanno sostenuto che stava succedendo la fine del mondo, mentre non è accaduto assolutamente nulla. Questi sono dati ufficiali.

Tutte le grandi società, cresciute soprattutto in Val Padana con imprenditori italiani, sono state vendute a Deutsche Bahn, a SNCF o a SBB. Non ce n'è più una italiana. Anche la Nord Cargo di Ferrovie Nord Milano della Regione Lombardia ha venduto la quota di minoranza alla Deutsche Bahn: ha iniziato con i soldi dello Stato – ricordiamocelo – e poi, al momento giusto, poiché perdeva anche in concorrenza con noi, per fare *dumping* sui prezzi, ha venduto a Deutsche Bahn, la quale, pur di prendere un pezzo di mercato, è disposta ad investire, soprattutto se si tratta della Val Padana.

Sottolineo tutto ciò perché nel settore passeggeri siamo veramente in assenza di regole. L'Italia è l'unico Paese in cui si opera con regole del 1999, un po' abbozzate e mai più riviste, quando c'era ancora la logica

della liberalizzazione comunque e ad ogni costo e non si conoscevano le reazioni degli altri Paesi, se cioè sarebbero state di protezione o di liberalizzazione. Oggi, però, sappiamo che sono di protezione.

Per quanto riguarda i valichi, ancora guadagniamo, anche se sempre di meno, perché veniamo attaccati. Ripeto che, quando si va da un'impresa, come ad esempio le cartiere della zona del Lago di Garda, e le si assicura uno sconto del 5 o del 10 per cento rispetto al prezzo di Trenitalia, non c'è ragione per cui questa non accetti. Appena comprata Ferrovie Nord Milano, sono andati nella parte Nord-Est (da Udine verso Est): Deutsche Bahn è riuscita a praticare subito, rispetto ai nostri prezzi, il 10 per cento di sconto (peraltro, in perdita).

Passo ad illustrare la situazione reale. Oggi, il ricavo di Trenitalia, per ogni treno al chilometro, è mediamente pari a 13,2 euro da mercato e a 2 euro in termini di corrispettivi dallo Stato. Negli ultimi tempi, è cresciuta la parte relativa al mercato; quando siamo arrivati, la situazione era drammatica: il ricavo era inferiore a 10 euro, a fronte di costi che allora erano di 24 euro, mentre oggi sono di 20 euro (rimangono comunque sempre elevati). Non a caso rimarrà – e lo vedrete – un buco, un disavanzo, nel conto economico di Trenitalia Cargo.

Le nuove imprese si presentano sul mercato con costi pari a 14,5 euro, ma stanno iniziando a chiudere in perdita. Come già evidenziato, *Rail Traction Company* chiude con 5-6 milioni di euro di perdite su un bilancio che non è grande come il nostro: stiamo parlando di quasi il 10 per cento di perdite su questa partita. Tale società, quindi, cercherà sempre più di concludere la sua avventura vendendo le azioni residue a Deutsche Bahn, ad esempio, che già possiede il 30 per cento; ricordo che le altre azioni sono possedute dalla Regione Trentino-Alto Adige, con le due Province, e dall'autostrada A22, che mi pare sia una concessionaria dello Stato. Al riguardo, ritengo che il Parlamento dovrebbe intervenire: si svolgono operazioni in cui il principale operatore concorrente di Trenitalia Cargo è una società partecipata da due Province, da un'autostrada concessionaria e dal 30 per cento di Deutsche Bahn. Rimango sbalordito, però, perché nessuno pone la questione, neanche l'Antitrust (che non si capisce, poi, su quali basi è intervenuta sullo sconto «K2», che noi non diamo ad una società così costituita).

Desidero ribadire questo concetto in modo chiaro. Ripeto: il più grande concorrente in Italia è Deutsche Bahn che, a forza di comprare, si è presa un pezzo di NordCargo, un pezzo di *Rail Traction Company* e così via. Sottolineo nuovamente che i due *partner* della NordCargo sono la Regione Lombardia e Deutsche Bahn; la compagine azionaria di *Rail Traction Company* è costituita dalla Regione Trentino-Alto Adige, dalla A22 e da Deutsche Bahn, vale a dire da un concessionario autostradale, da due Province e da un'impresa estera. Questa è la concorrenza in Italia! Rimango stupito, perché nessun organo di controllo si pone la questione e cerca di capire come stia procedendo la liberalizzazione. Sembra si tratti soltanto di un problema di Trenitalia Cargo, come se io o l'ingegner Soprano fossimo i padroni delle ferrovie: non siamo i padroni delle

Ferrovie, siamo soltanto delle persone che *pro tempore*, cercano di darsi da fare.

CICOLANI (*PdL*). Ci mettereste parecchio tempo per spiegarlo.

MORETTI. Francamente ritengo di essere sempre con un piede sulla porta, perché così si deve fare nelle Ferrovie: ho visto tutti i miei predecessori che, non appena hanno pensato di essere diventati i padroni, sono stati giustamente messi da parte.

Si tratta di un problema veramente drammatico. Ripeto che società *incumbent* straniere (svizzere, francesi, tedesche e austriache) stanno venendo in Italia con i soldi dei loro Stati e stanno comprando imprese italiane, peraltro fatte da istituzioni italiane. Sembra che con la liberalizzazione le società della Lombardia o delle citate Province abbiano dovuto fare concorrenza alle Ferrovie dello Stato. Io osservo i risultati e non mi permetto di entrare nelle vicende politiche, che non attengono alle mie questioni di competenza.

Se si osserva la seconda parte, si può notare che in Germania siamo presenti con una società privata (non c'è un *partner* istituzionale) che si chiama TX la quale, in questo momento, è la società più efficiente in Europa: ha un costo pari soltanto a 12 euro.

PRESIDENTE. È italiana?

MORETTI. Sì, è nostra: ne abbiamo il controllo completo. È la seconda società che opera in Germania ed oggi è la migliore sul mercato europeo (come si può verificare a pagina 17, comparata alle nuove imprese in Italia). Ciò vuol dire che, se non abbiamo la zavorra di un costo del lavoro, di una rete di impianti da gestire, di una rete diffusa di servizi che non hanno una quantità minima per poter fare trasporto (poiché abbiamo i cosiddetti carri singoli), siamo in grado di essere molto più efficienti degli altri. È inutile infierire facendo vedere quanto viene dato negli altri Paesi in termini di contributi che invece a noi non vengono dati; del resto, lo si evince anche dalla documentazione che abbiamo distribuito. Guardiamo invece la crisi economica mondiale e vediamo come affrontarla nell'attuale contesto.

Sui dati macroeconomici sapete già tutto. Il punto è capire come si riversano su questa partita. Abbiamo un notevole problema per quanto concerne la Germania, principale *partner* commerciale dell'Italia, dal momento che la grave crisi di quel Paese ha effetti soprattutto sul settore industriale e sull'Italia. Settore industriale e soprattutto prodotti export sono i due punti cardine del nostro trasporto in Europa. Nell'export, si registra, quindi, una forte caduta che comporterà riduzioni nei consumi e, naturalmente, anche negli investimenti. Questa situazione colpisce il nostro trasporto ferroviario sia nazionale che internazionale.

Poc'anzi ho descritto soltanto il mercato nazionale di Trenitalia. Se a questo sommiamo anche tutte le attività che stiamo svolgendo in Europa,

potrete notare che in questi anni abbiamo avuto aumenti importanti del trasporto merci, fino ad arrivare a 34.800 milioni di tonnellate per chilometro, di cui un po' meno di 25.000 in Italia e il resto fuori dall'Europa.

Gli operatori FS in Europa fanno registrare un *trend* positivo evidenziato negli istogrammi relativi al 2006, 2007 e 2008, di cui a pagina 24 della documentazione. Siamo quelli che in Europa crescono di più in percentuale, grazie alla società di cui ho parlato poc'anzi e ad altre di cui parlerò, che rappresentano elementi trainanti importantissimi. La scheda iniziale evidenziava che in Europa possiamo competere con il camion e con Deutsche Bahn Shenker Rail in condizioni di favore, riuscendo a guadagnare; in Italia, tranne che in Val Padana, abbiamo solamente perdite. Questo dipende dalla politica, dalle regole e da diversi altri fattori.

In una situazione in cui abbiamo fatto salti mortali rispetto al passato e che ha già dato importantissimi risultati dal punto di vista economico, sebbene sia ancora pesantemente negativa, la risposta del Gruppo FS parte dalla necessità di fare una distinzione tra servizi «a mercato» e servizi «universali», perché la nostra impresa opera sia dove c'è mercato che dove non c'è. La liberalizzazione introduce, quindi, la nozione di servizio universale. Se si vuole mantenere il servizio ferroviario in certe aree del Paese, non può essere Trenitalia a garantirlo. Trenitalia lo può fare sulla base del fatto che, stabiliti i costi efficienti, questi dovranno essere poi coperti direttamente dal mercato o con contributi da parte delle Regioni o dello Stato. Inoltre, gli impianti di terminalizzazione devono essere concentrati. L'Italia, a mio avviso, sia nei porti che negli interporti ha fatto un disastro. Produce in continuazione terminali che rimangono vuoti, nati semplicemente per fare speculazione immobiliare. Ricordo che le speculazioni immobiliari avvengono grazie al fatto che le più importanti spese per il terminale non le sostiene il privato, ma tutti gli enti che mettono in rete quel terminale. È abbastanza semplice per un privato, con un investimento di 10 milioni, costruire qualche ettaro di terminalizzazione, ma per mettere in rete quei 10 milioni occorrono 100 milioni di strade e 50 milioni di ferrovie, pagati dallo Stato; salvo il fatto che, una volta messi in rete, il privato che ha realizzato l'operazione immobiliare la rivende, scappa e i terminali rimangono vuoti.

Questo ci porta a dirvi in maniera accorata che è necessario un piano nazionale per gli interporti, che in Italia non sono più di 10, almeno quelli di livello nazionale europeo. Anche le Regioni, prima di realizzare altri terminali, dovrebbero avere l'accortezza di pensare a quel che fanno. L'altro giorno, a Verona, mi sono permesso di dire che, vista la presenza del quadrante Europa, prima di costruire altri quattro terminali è bene sapere che quello andrà distrutto. È una conseguenza normale. L'abbiamo visto accadere nei porti e negli aeroporti.

Per quanto concerne la specializzazione, occorre una nostra presenza selettiva nei porti italiani. Naturalmente non in tutti, ma nei quattro-cinque nei quali pensiamo si possa dare un contributo, sempre nell'ottica di diventare operatori logistici e non solamente meri trasportatori ferroviari.

Un altro aspetto che stiamo sviluppando, con *partnership* in tutta Europa, è l'internazionalizzazione. Stiamo cercando di ottenere licenze e certificati, che parzialmente già abbiamo, in tutte le reti ferroviarie, cercando di conquistare anche basi logistiche con nostri terminali, anche perché, a differenza di quanto avviene in Italia, negli altri Stati d'Europa non è possibile entrare nei terminali. Qui non soltanto gli operatori stranieri entrano nei nostri terminali, ma offriamo loro anche i servizi gratis, secondo quanto stabilito dal decreto legislativo n. 188 del 2003 (di attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria), che più volte abbiamo chiesto a questo Parlamento di riformare, e non per avvantaggiarci, ma per essere messi nelle stesse condizioni degli altri. La direttiva europea afferma che il gestore delle infrastrutture deve garantire il binario di accesso ai servizi, ma, in Italia, il decreto legislativo n. 188 ha tradotto questa direttiva ampliandone il contenuto e prevedendo che si debbano garantire i servizi medesimi. Abbiamo fatto presente il problema innumerevoli volte, purtroppo inutilmente. C'è una bella differenza tra garantire il binario di accesso per consentire all'operatore di entrare nei propri servizi e affermare, invece, di garantire l'intero ciclo dei servizi. È evidente che i dirigenti del Ministero delle infrastrutture dei trasporti, essendo fedeli a quanto contenuto nel decreto legislativo, su questa partita ci massacrano.

PRESIDENTE. Il decreto legislativo quindi è fatto male.

MORETTI. La direttiva è stata tradotta in maniera difforme e solo in Italia. Ripeto, nella direttiva europea, che apre alla liberalizzazione, è scritto in inglese che il gestore nazionale delle infrastrutture deve garantire l'accesso del binario ai servizi, ossia il collegamento per poter fruire dei servizi. In Italia, è stata tradotta con «deve garantire i servizi» che si svolgono oltre il binario (manutenzioni, terminalizzazioni e quant'altro). Pensate soltanto cosa comporta la garanzia dell'operazione di manovra, approvata nelle Aule del Parlamento. Non si capisce per quale motivo noi dobbiamo garantire il servizio di manovra, visto che ciò non avviene in nessun Paese al mondo. Vi prego davvero di riflettere su questo.

CICOLANI (*PdL*). Cosa vuol dire garantire il servizio di manovra?

MORETTI. Vuol dire che dobbiamo fornire la squadra di manovra e il carrello di manovra a chi lo chiede, e se non lo facciamo l'Antitrust ci sanziona. Personalmente, non riesco neanche ad entrare nel terminale di Monaco e quindi non solo non posso utilizzare il terminale, ma neanche i servizi di manovra, i centri di manutenzione o altro. Non posso utilizzare niente. Queste sono le differenze e ve le pongo in termini di confronto materiale tra condizioni. E non parliamo della Francia.

CICOLANI (*PdL*). Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non la pensa in questi termini.

MORETTI. Secondo me, il Ministero la pensa come noi. Del resto, basta fare la traduzione letterale della direttiva. Se invece vuole fare un tipo di operazione diversa rispetto agli altri Paesi europei, rientra nelle sue potestà, perché la politica la fa il Ministero, non la faccio certamente io. Personalmente però devo dire, e lo ribadisco dinanzi a questa Commissione, che ci troviamo di fronte a condizioni estremamente sfavorevoli per la nostra impresa rispetto alle altre che entrano in Italia e usufruiscono di servizi che invece noi non possiamo avere.

Lascio a voi valutare se questa è parità di condizioni. Tuttavia, poiché le direttive sono disponibili per tutti, basta leggerle e tradurle per vedere cosa c'è scritto. Conosco il dibattito in corso, ma non c'entra nulla con il confronto dei testi e delle condizioni reali fra operatori. Ci saranno altre valutazioni politiche, anche sacrosante, sulle quali non voglio entrare. Sottolineo soltanto gli effetti di quelle decisioni politiche sulla nostra impresa. Il Parlamento deve saperlo perché poi non può chiedere cose che non possiamo offrire, semplicemente perché ci sono regole completamente difformi rispetto ad altri Paesi.

Anche la qualità dei servizi è importante, a partire dalla puntualità. Abbiamo previsto, pertanto, una revisione del modello industriale con un aumento della produttività del lavoro. Abbiamo constatato che i costi sono molto importanti, non solamente quelli del lavoro, ma anche degli *asset* industriali, che spesso in maniera spezzettata non possono garantire una produttività sufficiente a compensare il deprezzamento e a permettere lo sviluppo di nuovi servizi. La logica ve l'abbiamo già presentata nel settore passeggeri: come potete vedere dallo schema di pagina 27, l'assunzione del principio della separazione tra servizio di mercato e servizio universale è la condizione necessaria per raggiungere gli obiettivi prefissati, ossia essere un'impresa. Attualmente, è il Governo che deve fare una dichiarazione in merito, non noi, che possiamo limitarci ad enunciarla e poi comportarci secondo nostre strategie di impresa e non politiche nazionali: ribadisco, infatti, che l'impresa non fa politica. Naturalmente, la nostra strategia è solamente quella di bilanciare costi e ricavi, perché per un'impresa non può essercene una di altro tipo.

Dalla tabella di pagina 28, si può vedere quale sia la condizione reale: come vi dicevo, in primo luogo vi è una grande concentrazione della produzione industriale in Val Padana, i cui distretti fondamentali ovviamente si trovano tra Torino e Novara e in tutta la zona che arriva fino a Treviso; in secondo luogo, vi è una grande appendice nel distretto dell'Emilia-Romagna; in terzo luogo, vi sono alcune concentrazioni diffuse e poi quasi nulla. Da non trascurare è anche l'influenza dei porti: normalmente, vengono presi operatori marittimi non per il flusso internazionale, ma perché Genova e Venezia devono servire la Val Padana, Civitavecchia deve servire Roma, Napoli e Salerno devono servire direttamente l'area metropolitana napoletana, come del resto Taranto e Bari servono le loro province. Non si elaborano grandi idee per realizzare piattaforme che partano dalle diverse zone portuali per dirigersi verso il Nord, ma è tutto limitato

al servizio locale. Come sapete, infatti, il 4 per cento delle nostre merci, dai nostri porti, va oltre le Alpi: si tratta di una percentuale risibile.

Per quanto riguarda la concentrazione sui grandi clienti (della siderurgia, dell'automotive, della chimica e dell'MTO), non sono al corrente degli ultimi dati, ma prima della crisi nel settore automotive eravamo primi in Europa: tra i nostri clienti, annoveriamo Bmw, Iveco, FIAT, Toyota Ford, Audi e Citroen. Noi, e naturalmente le nostre consociate, siamo i primi operatori in Europa per automotive: purtroppo, è andato in crisi il settore, per cui ne paghiamo più di altri le conseguenze, anche se ne avevamo sviluppato un nostro *business* importantissimo che naturalmente, passata la crisi, ritornerà ad esserlo, perché su di esso stiamo investendo.

Anche nel settore MTO, abbiamo direttamente alcune parti (Cemat e soprattutto Italcontainer), ma naturalmente tutti gli altri sono molto aggressivi: non solo i Messina (che purtroppo sono veramente piccoli, perché se fossero grandi sarei contento), ma i campioni qui sono DHL, Contship, in parte, Saima (che è diventata una parte delle ferrovie belghe) e così via.

In questi anni, abbiamo cercato di razionalizzare i servizi terminali e su questo punto voglio essere chiaro: come ho detto altre volte, siamo partiti due anni fa con 800 scali, cioè gli stessi che c'erano agli inizi del '900, quando il camion non esisteva; possibile che in cento anni, con l'avvento del camion, tutta la nostra struttura debba essere la stessa?

Come vedete dal grafico di pagina 30, purtroppo il contributo di ogni terminale alle merci è rappresentato da una curva blu, dalla quale si comprende che più del 40 per cento degli scali forniva il 2 per cento delle merci, assorbendo però il 30 per cento dei costi: quale impresa può reggere un tale sforzo? Capisco che quando diciamo di non voler più fare un servizio più continuativo suscitiamo una sollevazione popolare – che poi nasce dai ferrovieri e dai sindacati locali, più che da altri – contro le Ferrovie, ma non è che chiudiamo gli scali: se qualcuno, un domani, colloca su un sito un'attività che ci permette di fare *business*, apriamo lo scalo un'ora dopo, ma non lo teniamo aperto in attesa che qualcuno venga a portare le merci. Fino a quando le merci non ci sono, lo scalo è fisicamente lì e può funzionare, ma portiamo via gli uomini per collocarli dove si lavora (perché non paghiamo gli stipendi senza che si lavori): è una regola normale e molto elementare, forse troppo rude, ma che purtroppo deve seguire il fatto che bisogna risanare questo settore.

Questo, infatti, è l'unico settore di Trenitalia che ancora non è stato risanato: ci stiamo concentrando con una presenza continuativa dei nostri mezzi sul 25 per cento degli scali rispetto a quelli che inizialmente avevamo (saranno 130 o 140); tenete presente che gli scali pubblici in Germania sono solamente 13, giusto per darvi il senso delle cose che diciamo, perché senza un confronto i soli numeri non evidenziano la situazione. Naturalmente, per ognuno di questi scali proponiamo un catalogo dei servizi che possiamo fornire, ma siamo molto flessibili: se qualcuno paga, forniamo tutti i servizi richiesti (basta pagare, siamo un'impresa che vuole vendere servizi: più complessi e più elaborati sono, più contenti siamo).

Certo, però, non vendiamo più a 20 servizi che costano 100, nemmeno se c'è una sollevazione popolare di intere categorie, perché finora FS Cargo è stata il volano di tutta la struttura merci in Italia nel redistribuire quella ricchezza che altri hanno messo in tasca e ci ha portato ad avere l'impresa Trenitalia S.p.A. con un capitale sociale di 1 miliardo e debiti per 6.

Nello schema di pagina 31, potete vedere l'inezienza dei reticoli del gruppo FS, che comprende la parte legata agli impianti del gestore della rete (aperti a tutti, secondo quelle regole a cui prima facevo riferimento), ma anche quella riconducibile ai tanti impianti privati che sono stati ricordati, da non dimenticare. Quindi, non c'è un monopolio del gestore della rete, perché c'è un'infinità di raccordi privati, a cui sono da ricondurre alcuni casi di grande entità, come tutte le autorità portuali, che non appartengono a FS, ma sono aperte a tutti, o molti interporti. Tutti i grandi scali interportuali, prima gestiti da CEMAT, sono passati a RFI (Rete ferroviaria italiana) e sono diventati pubblici, in virtù della legge cui prima facevo riferimento.

Valutate voi, poi, se questa deve essere la finalizzazione della nostra operatività, piuttosto che arrivare ancora a dare troppe licenze (ribadisco che, in ogni corridoio, ormai, vi sono dieci operatori che vogliono scali merci nuovi, tutti vuoti, con magazzini altrettanto vuoti). Tutti ricevono soldi dalle Province e dalle Regioni, ma nessuno si azzarda mai a dire di no, quando arriva qualcuno che vuole fare un bel chilometro di ferrovia per un chilometro di cemento, e non si capisce perché; poi vengono da noi a dirci che vogliono bloccare il raccordo ferroviario. Non so come dovremo fare, ma considerate che le ferrovie sono come le autostrade: non si può mettere un raccordo ogni tre chilometri per servire l'ultimo che arriva.

Riteniamo che di scali ce ne siano anche troppi, poco utilizzati, malamente organizzati, aperti solo di giorno e solo nei giorni feriali: non esiste in Europa nulla del genere, perché questo vuol dire distruggere una ricchezza sempre pagata dal pubblico e non sfruttarla al 110 per cento, come fanno tutti i Paesi che da tutto ciò vogliono ricavare una grande attività. Quanto sto dicendo si può comprendere semplicemente guardando la cartina di pagina 32, in cui abbiamo la concentrazione della rete ferroviaria italiana e di quella tedesca: la rete pubblica Deutsche Bahn del gestore DUSG ha solo 23 terminali pubblici intermodali; considerando che la Germania è due volte l'Italia, confrontando la cartina dell'Italia che si trova alla sinistra di pagina 32, che rappresenta i terminali intermodali italiani, con quella di destra, che rappresenta i terminali tradizionali, potete rendervi conto della situazione.

Come stiamo andando avanti? Osservando la cartina che rappresenta tutte le nostre società partecipate, stiamo confinando nella parte Cargo essenzialmente i reparti di *business* trasporto e abbiamo costruito la società FS Logistica, alla quale stiamo arrivando a conferire tutte le operazioni di combinato e di MTO, affinché vi siano due grandi strumenti in mano a FS (perché FS Logistica è fuori da Trenitalia), ossia la parte del trasporto e quella logistica della terminalizzazione. È ragionevole pensare che do-

vremo compiere anche qualche operazione organizzativa per riportare queste due, oggi una sotto Trenitalia e l'altra sotto FS, ad una strutturazione articolata in una società dedicata alle merci, una società logistica, una società nazionale e internazionale, con forte specializzazione sul singolo *business* e su ogni singola direttrice, per poter competere ad armi pari con tutti gli altri.

È il disegno che stiamo perseguendo con un certo successo, considerando da dove siamo partiti: come ho già detto, pensiamo che dovrebbe esserci un piano nazionale in cui si individuino gli interporti fondamentali del Paese nello scacchiere europeo, sui quali concentrare gli unici investimenti pubblici, sia nazionali sia regionali, che devono essere concessi, pena il fatto di continuare a condurre un'operazione in cui tutti vogliono fondare la loro fortuna sull'aver ognuno il proprio interportino (naturalmente, per fare concorrenza all'interporto che sta venti chilometri più in là, come gli operatori privati facevano prima a FS).

Ripeto che, qualche giorno fa, a Verona, è stato sottolineato chiaramente che non si possono fare quattro interporti intorno al Quadrante Europa perché, in questo modo, si distruggerebbe. Tra l'altro, mi hanno accusato di prendere le difese del Governo, mentre in realtà io parlo sempre in termini razionali e non politici. Comunque, tutti hanno magnificato il progetto e hanno parlato della realizzazione dell'aeroporto di Brescia (a Montichiari), oltre a quello di Verona, e del fatto che entrambi devono avere una stazione ferroviaria interna, altrimenti sono fuori rete. Ho replicato che gli aeroporti di Heathrow o Charles de Gaulle hanno una stazione ferroviaria; in questo caso, invece, si tratta di due aeroporti a 50 chilometri di distanza l'uno dall'altro, entrambi serviti dalla ferrovia e in concorrenza. Poi, però, ci lamentiamo dell'aeroporto di Malpensa. Vi parlo con le mani giunte, perché bisogna affrontare seriamente la situazione. Non si può lasciare una decisione di questo genere allo «spezzatino territoriale», perché tutti pagheremo le conseguenze di una simile scelta.

Per quanto riguarda i porti, conoscete la mia opinione perché ho avuto più volte occasione di esprimermi al riguardo. Vi sono, come è noto, le quattro basi, ma anche i porti di La Spezia, Livorno e Napoli svolgono funzioni importanti. In ogni caso, il sistema Genova-La Spezia-Trieste-Venezia è quello reale, giacché i porti al Sud sono *trans shipper*. Forse Taranto svolge anche la funzione di alimentare i porti di Bari e Napoli nella concezione degli operatori marittimi. Il porto di Gioia Tauro, invece, è un caso diverso, anche per le condizioni del suo ingresso. Come ho ricordato proprio ieri al presidente Loiero, due anni fa avevamo presentato un'offerta per entrare e avevamo predisposto tutta la documentazione: anche noi volevamo una banchina. Non so, però, per quale motivo non siamo riusciti ad entrare, come invece stiamo facendo a Genova, a Trieste e ora anche a Taranto. A chi facciamo paura? Se non c'è una grande azienda come la nostra che arriva a Gioia Tauro, anche per moralizzare e mettere le cose a posto, chi lo farà mai? Tralascio il fatto che dovremmo trovare qualche dirigente votato al martirio, che però avrebbe alle spalle

una grande azienda. Comunque, voi ne sapete più di noi perché siete esperti del mestiere.

Da una catena aperta in cui effettuavamo soprattutto l'operazione di trasportatori, vogliamo diventare operatori logistici integrati, per svolgere tutti i ruoli, perché la nostra è la più grande azienda d'Italia e sentiamo doveroso raggiungere tale obiettivo nei confronti del Paese. Oggi, se avessimo un po' di soldi in più (invece di perderli, come facciamo ancora ogni anno), sarebbe paradossalmente il momento per comprare qualche azienda sul mercato, perché costerebbe poco; dovremo comunque farlo, se vogliamo fare un'operazione di servizio al nostro Paese.

L'ultima fase riguarda il modo in cui ci siamo sviluppati in Europa. È una fase recente, ma significativa. Nella cartina riportata a pagina 37 del documento, viene indicata in blu l'area dell'Europa in cui i mercati risultano già sviluppati. Stiamo entrando (la documentazione è già pronta) anche in Belgio, in Francia ed in Ungheria ed in parte siamo già arrivati in Danimarca. Attraverso le nostre società, in particolare TX, siamo operativi in Svezia, in Danimarca, in Germania, in Olanda, in Svizzera, in Austria e in Italia; ripeto che stiamo entrando in Ungheria, in Belgio e anche in Francia. Non nascondo che, soprattutto in Francia, la difesa è agguerrita: non si capisce, però, per quale motivo non riusciamo ad ottenere una risposta positiva rispetto all'incredibile situazione della Francia, che è sempre chiusa e si apre soltanto quando deve «invadere» gli altri. Devo riconoscere che qualcosa stiamo facendo di comune accordo con i tedeschi, perché – non vorrei usare un termine volgare – ci siamo un po' stancati di essere invasi e di non poter fare niente. Certamente i tedeschi hanno maggiori capacità, perché possono acquistare facilmente.

PRESIDENTE. Sono forti finanziariamente.

MORETTI. Noi ci difendiamo e andiamo avanti con le nostre forze.

A pagina 38 del documento, sono riportate le nostre imprese e quelle che controlliamo. Ripeto che tali società dovranno essere suddivise tra quelle maggiormente trasportistiche e quelle che hanno, invece, una maggiore attenzione alla parte logistica, tutte con una copertura unitaria per poter agire sul mercato. Si tratta della stessa logica che ha seguito in Europa soprattutto, o addirittura quasi esclusivamente, Deutsche Bahn; gli altri non lo hanno ancora fatto perché, oggettivamente, sono ancora ai primi passi. In questo caso, Deutsche Bahn ha una storia di successo, che noi stiamo seguendo anche con anticipazioni sul loro mercato. Stiamo ottenendo grandi soddisfazioni, riuscendo a conseguire risultati economici assai redditizi, che in Italia non riusciamo ad avere.

Stiamo cercando di comprare *terminal* fuori del Paese, nel nord e nel centro della Germania e nella parte della Repubblica Ceca verso il confine con l'Ungheria e l'Ucraina per proiettarci anche in Romania e in Turchia. Abbiamo fatto questa scelta considerando la parte dell'Europa che sta crescendo. Infatti, mi spiace dirlo, ma oltre Lione c'è il deserto. Semmai le aree ad Ovest mature e ancora in crescita sono quelle costituite dalla lin-

gua di terra che va da Genova fino a Valencia, cioè la litoranea. Come è noto, più a nord, in Francia ci sono soltanto l'2le de France e la piccola Lione, che è grande come Bologna e che io studiavo fin dal 1982. Avete visto poco fa l'area costituita non solo da Bologna, ma anche da Parma, Modena e Reggio Emilia: soltanto se si considerano tutti insieme, questi centri possono rappresentare qualcosa dal punto di vista delle merci.

Per quanto riguarda il nostro sviluppo, sottolineo che la quantità di merci trasportate è pari al 47 per cento a livello nazionale e al 53 per cento a livello internazionale. Quest'ultima percentuale è distribuita per il 50 per cento nel mercato tedesco (comprendendo anche l'Austria che, di fatto, ne rappresenta un indotto) e per il 16 per cento in Francia (il 25 per cento se si unificano i mercati considerando anche il Belgio, che è aggregato); il resto, poi, è distribuito in altri Paesi, soprattutto dell'Est, dove stiamo cercando di svilupparci.

Anche dal punto di vista della produttività del capitale, stiamo facendo importanti passi avanti. Nel 2006, quando abbiamo iniziato, eravamo a 390 tonnellate per treno trasportato; siamo arrivati a 405 tonnellate nel 2007 e a 427 tonnellate nel 2008 e stiamo andando verso le 449 tonnellate, perché vogliamo arrivare al livello del campione europeo, cioè la Germania. Questo obiettivo, però, è molto difficile da realizzare per il semplice fatto che la Germania ha il grande vantaggio di utilizzare una tensione di 15 kilovolt, cioè quattro volte la nostra potenza; esiste, quindi, un limite fisico sulla rete tradizionale che per noi significa molto, ma che stiamo cercando in qualche modo di superare.

È importante l'aumento della qualità dei servizi. All'inizio del 2000, avevamo una situazione drammatica, che ora però siamo riusciti a migliorare; negli ultimi due anni, abbiamo superato la sufficienza nel giudizio degli operatori. Stiamo viaggiando su una puntualità nell'ora (le merci si misurano nell'ora) superiore a quella di Francia, Germania e Svizzera (pari all'82 per cento nel 2007, all'83 per cento nel 2008, all'83 per cento nel gennaio 2009 e all'85 per cento nel febbraio 2009). Sottolineo che, nel sistema ferroviario, maggiore è la puntualità e maggiore è la produttività; la qualità è anche un ottimo *driver* di costo perché, se non si è puntuali, si hanno maggiori sfridi e quindi si hanno più costi indotti (ad esempio, saltano i turni dei macchinisti). Pertanto, in questo caso, la qualità non costa, ma dà valore in sé. Per tale motivo, la stiamo perseguendo in tutti i settori. Stiamo promuovendo grandi offerte commerciali, utilizzando tutti gli strumenti di informazione: offerte chiuse per cicli completi di esercizio; notizie sul *web*; informazione completa e assistita a tutti i nostri clienti che possono sapere dove si trova istantaneamente la loro merce, un po' come avviene per i passeggeri che possono guardare a che punto si trovano i treni e valutarne la puntualità.

Per quanto concerne i risultati di esercizio, la situazione è la seguente. Siamo partiti con un esercizio negativo, nel 2006, di 892 milioni di euro. Nel 2007 il risultato è stato di meno 380 milioni di euro e quest'anno la stima è pari a meno 270. Però è ancora una *débcle*. Nel 2009 stiamo cercando di accelerare maggiormente, perché dobbiamo arrivare a

non distruggere più ricchezza e quindi a un risultato di esercizio positivo. Ci rendiamo conto di creare problemi all'utente abituato a pagare il treno tre o quattro euro per chilometro. Il problema della Sicilia per noi è drammatico, perché paghiamo il traghetto come Trenitalia e il solo costo del traghetto è pari a quello dell'intero percorso verso la Sicilia. Come si può pensare di favorire il trasporto ferroviario in queste condizioni? Non a caso, non c'è un privato che vada laggiù. Inoltre, tutti quelli sui quali agiamo cercando un'apertura delle tariffe si rivolgono alla classe politica per dire che li stiamo strozzando. Purtroppo, la tenaglia è questa, non possiamo rimetterci per fornire un servizio, visto che non abbiamo alcun tipo di contratto per fare servizio universale. Comportandoci in una logica di impresa, questo è quello che dobbiamo fare.

MENARDI (*PdL*). Personalmente, credo, ma è un'opinione largamente condivisa, che l'Italia sia un Paese complesso. Le Ferrovie dello Stato, in Italia, non sono nate nel 2000, ma molto tempo prima e si trascinano diversi problemi nel Paese. Mi rendo conto che gestire un'azienda in termini imprenditoriali, badando in particolare a due fattori, il servizio e il valore della produzione, rappresenti un imperativo per chiunque amministri delle società. Credo tuttavia che occorra rendersi conto della realtà. Ancora oggi potrei portarvi l'esempio di utenti insoddisfatti per il malfunzionamento delle ferrovie. Pertanto, la complessità di questo servizio ci è nota.

Vorrei chiarire però che la competizione sulla liberalizzazione dei terminali, per come è stata esposta, è a senso unico. In sostanza, abbiamo liberalizzato il mercato recependo queste direttive, mentre nella realtà esiste in tutta Europa un protezionismo che in Italia viene impedito.

Poiché si parla di manovre sui *terminal*, vorrei capire innanzi tutto se nel resto d'Europa i *terminal* sono affidati tutti in monopolio ad un'unica società, come in Italia, o se invece sono stati liberalizzati. In secondo luogo, vorrei sapere qual è l'incidenza del costo del personale per tonnellata di merce trasportata sul bilancio della società. In terzo luogo, vorrei sapere se gli interventi in Europa sono realizzati esclusivamente con capitali delle Ferrovie o attraverso partecipazioni con società locali e con capitali stranieri, esattamente come fanno gli stranieri in Italia. Infine, Per quanto riguarda i risultati operativi, esaminando la vostra documentazione, nel periodo compreso tra il 2006 e il 2008 mi pare che i conti non tornino, a meno che lei non ci spieghi qual è il fattore che ha cambiato il risultato di esercizio, giacché l'aritmetica non è un'opinione. Non riesco a capire come il risultato di esercizio possa essere pari a meno 892 nel 2006 e diventati meno 270 quando i costi di produzione sono migliorati di pochi miliardi, ragionamento analogo valer per altri parametri.

MORETTI. C'è una svalutazione dei cespiti di circa 350.

MENARDI (*PdL*). Questo però è importante dirlo, perché, se una svalutazione dei cespiti significa svalutare il patrimonio, cambiano i ter-

mini della questione, ovvero i costi di esercizio e quant'altro. Credo che sia importante spiegarlo.

MORETTI. Nella documentazione è ben indicato il margine operativo lordo. La parte industriale è chiaramente visibile.

MENARDI (Pdl). Personalmente guardavo il risultato di esercizio e senza quello che lei ora ha spiegato era difficile comprenderlo.

ZANETTA (Pdl). Innanzitutto, ringrazio l'ingegner Moretti per la sua relazione, davvero esaustiva, che fa il paio con quella precedente riferita al trasporto locale. Confesso però che la nostra Commissione, dopo quell'importante audizione, ha vissuto un po' di imbarazzo, perché presso la Commissione Industria è pervenuto un disegno di legge nel quale alcune delle questioni sollevate dall'ingegner Moretti, sulle quali avremmo voluto attivarci per cercare di andare incontro alle sue richieste, in qualche modo erano già state trattate. Ci siamo trovati quindi di fronte ad una situazione che abbiamo cercato di recuperare, grazie al presidente Grillo, tenendo conto delle esigenze da lei rappresentate durante l'audizione.

Oggi, nella sua illustrazione, lei ha nuovamente rappresentato con forza la necessità di un'incisiva iniziativa legislativa, che in qualche misura chiede a noi di portare avanti, così come aveva fatto nella precedente audizione. Non c'è da scandalizzarsi se, rispetto alle questioni sollevate, vi sia un approccio più articolato e di confronto con voi e con gli uffici che definiscono i percorsi legislativi. Evidentemente, siamo di fronte ad una materia complessa, che sta dentro ad un'altra con le coordinate cui lei si riferiva, ingegner Moretti, ossia la legislazione europea. Credo, quindi, che la Commissione, per propria volontà, su una questione *bipartisan*, possa trovare una linea d'azione comune, così come il presidente Grillo per i porti sta conducendo un'azione molto incisiva, tramite un disegno di legge che procede abbastanza bene. Forse, è il caso di mettere un po' di ordine su tutto, per dare un'accelerata a questa materia, sulla quale non faccio domande, perché mi sembra che il senso più importante dell'odierna audizione, che si ricollega alla precedente, sia il messaggio che lei dà a noi, ingegner Moretti, ossia di essere fortemente protagonisti in un'iniziativa legislativa.

Su questo punto, quindi, il confronto deve andare avanti: proviamo a mettere in fila le varie priorità; diversamente, rischiamo di procedere per *spot* sulle varie iniziative, creando anche i disagi che abbiamo vissuto in questa Commissione. Dopo quella sua audizione, durante la quale abbiamo preso anche qualche appunto, e dopo aver pensato alle modalità con cui lavorare, ci siamo trovati in qualche misura scavalcati. La mia è una considerazione, ma anche un appello, che cerca di recepire le indicazioni che ci sono state fornite e che, da questo punto di vista, rilancio anche al Presidente.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, anch'io desidero ringraziare l'amministratore delegato Moretti per l'esposizione che ci ha fornito oggi, che definirei sostanzialmente esauriente. Devo dire che non ho alcuna difficoltà a comprendere e condividere l'analisi che ha tratteggiato, rispetto allo scenario delle merci: fra l'altro, anche nelle precedenti audizioni avevo sollecitato un *focus* che ci facesse comprendere bene la realtà del trasporto merci nel nostro Paese.

Sono d'accordo con l'ingegner Moretti quando dice che in Italia, probabilmente come in nessun altro Paese, vi è una politica antiferroviaria: è uno dei temi che abbiamo sempre sollevato in questa Commissione – e il Presidente ce ne deve dare atto – anche quando eravamo al Governo, cercando di mandare segnali di concretezza: purtroppo, la scorsa legislatura è stata quel che è stata.

Condivido soprattutto l'analisi di una politica in termini di trasporto delle merci non fortemente, ma ingiustificatamente sbilanciata nei confronti dell'autotrasporto. Gli elementi che ci ha fornito l'ingegner Moretti, con riferimento alla convenienza del trasporto ferroviario rispetto all'autotrasporto, sono noti ed evidenti, circa la concentrazione, la lunghezza della percorrenza e la quantità delle merci trasportate. Fra l'altro, voglio anche segnalare che la politica che questo Governo – come altri in passato – rilancia sulla politica dell'autotrasporto (e l'ho denunciato in altre occasioni, proprio in questa Commissione) è particolarmente miope. Si tratta di un settore che ha subito, negli anni precedenti, una forte deregolamentazione e destrutturazione, dal punto di vista di aziende e di imprese, ma che nel tempo ha anche trasformato le dinamiche della grande distribuzione.

Se abbiamo assistito a scioperi e blocchi da parte dell'autotrasporto, che nel giro di pochi giorni hanno davvero messo in crisi il sistema della distribuzione delle merci e, soprattutto, delle derrate alimentari, è perché sostanzialmente anche il sistema Paese si è strutturato su una dipendenza dall'autotrasporto, tant'è vero che non esistono più magazzini, perché le merci viaggiano in continuazione. Lo dico perché, in realtà, si tratta di uno dei settori in cui oggettivamente non si governa e che contribuisce a determinare la fragilità del nostro sistema Paese.

È chiaro che la situazione, già di per sé fortemente compromessa, è anche aggravata da un'altra situazione che ha determinato l'assenza di politiche di reciprocità nei processi di liberalizzazione, come diceva l'ingegner Moretti, ma come già sapevamo, per cui condividiamo assolutamente il suo pensiero. Da questo punto di vista, giochiamo addirittura per il nemico o per l'avversario, è assolutamente vero e noto: sostanzialmente, in questo settore avvertiamo tutti gli effetti negativi di una deregolamentazione del nostro mercato interno, dal punto di vista del trasporto ferroviario, e subiamo gli effetti anche di un *dumping* negativo proprio nel nostro Paese.

Nessuno, ovviamente, assume questi elementi come necessità di rilanciare politiche autoprotezionistiche, però è chiaro che su questi elementi l'indirizzo politico della nostra Commissione deve avere indubbiamente maggiore pregnanza, anche quando si discute degli allegati sulle in-

frastrutture al DPEF e laddove si indicano scelte e priorità da un punto di vista infrastrutturale.

Sono meno d'accordo con l'ingegner Moretti sulla distinzione tra servizio universale e di mercato, per quanto riguarda le merci: per quanto lo comprenda per il servizio passeggeri, che indubbiamente ha una sua giustificazione e legittimità, in quanto comunque, la necessità di garantire continuità territoriale e, ovviamente, trasporto ai cittadini attiene davvero ad un diritto costituzionale, credo che la materia sia oggettivamente differente con riferimento al trasporto merci. Da questo punto di vista, il mercato determina davvero le politiche e le regole: anzi, caso mai mi pongo il problema di come, indipendentemente da RFI, si riesca a determinare un'infrastrutturazione, che è il vero problema del Paese, a fronte di tutta quella premessa che assolutamente condivido.

Probabilmente, rispetto al sistema dei porti e degli interporti e, più in generale, al tema della logistica – che è l'elemento vero, che da tutte le altre parti in Europa determina *business*, perché è in grado di accorciare tempi e spazi – nel nostro Paese si assiste ad una concorrenza esterna, sostanzialmente per acquisire fette di mercato. Come abbiamo visto, infatti, non c'è stato alcun incremento dei volumi; oggettivamente non si determina un elemento di vantaggio del nostro Paese rispetto agli altri.

Sono quindi assolutamente d'accordo sulla necessità di varare un serio piano nazionale degli interporti, non come elemento di programmazione, bensì di scelta e programmazione. Questo, signor Presidente, sarà uno dei temi su cui, come partito e Gruppo parlamentare, vorremmo particolarmente incalzarla, ossia la necessità di selezionare le priorità nelle politiche infrastrutturali e, di conseguenza, nei trasporti del nostro Paese: più in generale, avvertiamo da tempo la mancanza di una politica industriale del sistema Paese.

Vorrei concludere il mio intervento, formulando alcune domande specifiche e puntuali all'ingegner Moretti. Vorrei capire quanto Trenitalia, la società FS Cargo e, più in generale, il Gruppo FS abbiano recuperato in termini di efficientamento rispetto al costo treno/chilometro. Lo chiedo perché non possiedo dati, né, quindi, elementi di certezza, ma avverto la sensazione che il costo treno/chilometro, nel rapporto tra treni merci e treni passeggeri, sia oggettivamente minimo rispetto alle potenzialità. Probabilmente, questo deriva anche da altri fattori ambientali, ma la prova potrebbe essere il fatto che vi è una sensibile differenza tra il costo del treno per chilometro nel nostro Paese rispetto a quello che registrate voi stessi all'estero. Qualche elemento di efficientamento maggiore – ma vorrei sentirlo da voi – credo sia possibile perseguirlo.

Vorrei affrontare altre due rapide questioni, la prima delle quali è relativa al tema delle infrastrutture. Credo davvero che la potenzialità inespressa del nostro Paese sia soprattutto costituita, dal punto di vista del trasporto delle merci, dalla potenzialità che deriva dai porti, dalla riscoperta, negli ultimi dieci-quindici anni, della rotta Suez-Gibilterra e da come essa paradossalmente non riesca ad accrescere il vantaggio competitivo che deriva dalla sua posizione naturale. Pertanto, il punto è capire,

indipendentemente dalle difficoltà che Trenitalia e il Gruppo FS registrano, come questo diventi davvero un elemento di priorità e – qui sì – anche di liberalizzazione, rispetto a capitali esteri di investimento sull'infrastruttura primaria.

Infine, è la terza volta che chiedo un elemento di chiarezza, per il quale vorrei mi fosse perdonata l'intemperanza, sull'infrastruttura ad alta velocità e ad alta capacità. Questo elemento – sul quale ritorno per rinnovarne l'importanza e sottolinearlo – credo abbia costituito una scelta giusta, che però ha determinato maggiori costi e tempi di realizzazione. Vorrei sapere, allora, per quale motivo ad oggi rimane soltanto una linea ad alta velocità. Infatti, la linea dell'alta velocità si utilizza soltanto per i treni passeggeri; non mi risulta sia usata anche per i treni merci. Credo che, invece, potrebbe rappresentare una potenzialità, anche in ragione del dato fornito da ultimo dall'ingegner Moretti sulla necessità di un efficientamento del trasporto merci: laddove c'è un voltaggio maggiore, è più facile aumentare il livello di potenza. Se possibile, vorrei dall'ingegner Moretti un chiarimento definitivo.

CICOLANI (*PdL*). Anch'io voglio ringraziare l'ingegner Moretti, innanzitutto per la completezza con cui ha trattato l'argomento, che è risultato veramente interessante. Forse è la prima volta che ci viene fornito un insieme di dati che ci consente di valutare il tema del trasporto ferroviario delle merci. In secondo luogo, egli ci ha risparmiato tutta la parte relativa agli obiettivi da raggiungere. Se riesaminassimo le audizioni svolte negli anni passati, immagineremmo che oggi quasi tutte le merci passino attraverso la ferrovia; quelle previsioni, invece, sono tutte clamorosamente fallite.

Vorrei evidenziare alcuni punti. Negli ultimi tre anni, il trasporto delle merci è rimasto sostanzialmente costante, ma sono diminuiti i costi. Non ho capito – è la prima domanda – se la diminuzione del costo è effettiva o legata ad una modalità di valutazione contabile del costo stesso (ammortamenti diversi e così via). Vorrei richiamarmi, poi, alla domanda sull'alta capacità-alta velocità posta dal senatore Marco Filippi e sapere, in particolare, se oggi non si utilizza la rete ad alta velocità per il trasporto delle merci perché il pedaggio è troppo poco competitivo rispetto ad altri oppure perché c'è la volontà, da parte di Rete ferroviaria italiana, di non accogliere i treni merci; in realtà, Rete ferroviaria italiana dovrebbe avere tutto l'interesse ad accogliere qualsiasi tipo di treno.

Vorrei ora intervenire su alcune questioni che, a mio avviso, non collimano con l'impostazione data al tema. Continuo a cogliere una visione unitaria (che però, a mio parere, non è corretta all'interno di un processo di liberalizzazione) tra Rete ferroviaria italiana e Trenitalia, come se il problema della liberalizzazione potesse essere affrontato nello stesso modo per entrambi i pilastri. Lungi da me l'idea della separazione (che costituisce un altro tema importante, oggi però non in discussione), ritengo che esista una separazione di fatto degli interessi. Si pone il problema di Rete ferroviaria italiana in rapporto alla liberalizzazione: si tratta dell'op-

portunità di aumentare l'offerta di trasporto ferroviario che Rete ferroviaria italiana, che vive di pedaggi, deve poter cogliere.

Vorrei sapere, poi, qual è l'impostazione che ha Rete ferroviaria italiana rispetto alla possibilità di un aumento del trasporto ferroviario delle merci. Mi riferisco ovviamente ai centri di scambio e all'efficientamento dell'offerta da questo punto di vista, indipendentemente dal fatto che si tratti di Trenitalia o di altri. Inoltre, in particolare nel sistema liberalizzato, non si può tollerare che le Ferrovie dello Stato, in ordine alla rete, alla manutenzione e alla sicurezza, vengano trattate in termini aleatori e quindi legate ad un contratto di programma, per cui nell'anno in cui ci sono i soldi ricevono i finanziamenti per effettuare le manutenzioni, mentre nell'anno in cui non vi sono le risorse non ricevono nulla. Ripeto che ciò è impensabile, specialmente se il tema sicurezza viene delegato all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Nei panni dell'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana, io non accetterei di negoziare questo aspetto. Allora, dobbiamo rivendicare una riforma della delibera CIPE che presidia il sistema dei pedaggi: se ci aiutassimo reciprocamente, Commissioni parlamentari e Ferrovie dello Stato, probabilmente riusciremmo ad ottenere un risultato anche «contro» il Ministero dell'economia e delle finanze. È necessario, infatti, impostare chiaramente i rapporti tra i vari soggetti, che poi sono istituti dello Stato. Nella relazione svolta dall'ingegner Moretti manca questa impostazione di Rete ferroviaria italiana in rapporto alla liberalizzazione; chiedo, dunque, se è possibile avere un chiarimento al riguardo.

Infine, condivido l'impostazione sulla logistica ed anche il modo con cui l'ingegner Moretti ne ha parlato, senza clamori. Credo che le Ferrovie non si debbano preoccupare, come è accaduto in passato, di chi materialmente effettua il trasporto ferroviario. Per le Ferrovie dello Stato è limitativo competere; anzi, speriamo che in prospettiva nascano tante aziende di trasporto ferroviario in Italia che possano anche essere affidatarie di trasporti da parte di Trenitalia. Quest'ultima, infatti, con riferimento alla logistica, dovrà svolgere un ruolo di coordinamento e, pertanto, dovrà avere anche aziende di trasporto su gomma, nonché i terminali nei porti.

Per realizzare questo obiettivo servono grandi investimenti. Soltanto Ferrovie dello Stato, e forse le Poste, sarebbero in grado di farvi fronte. Vorrei sapere, dunque, se nel nostro Paese esiste una strategia di raccordo, con riferimento alla logistica, tra Poste italiane S.p.A., Ferrovie dello Stato S.p.A. e la riformata Cassa depositi e prestiti S.p.A., visto che – ripeto – sono necessari capitali assai ingenti. Qualora tale raccordo non esista, vorrei suggerire di analizzare fino in fondo questa possibilità, che è stata già percorsa in altri Paesi, in particolare in Olanda, e che ha portato ad ottimi risultati. Infatti, le grandi aziende logistiche sono nate proprio dall'incontro di queste importanti società.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, innanzitutto ringrazio l'ingegner Moretti per l'esauriente esposizione, che peraltro ci permette di porre domande mirate.

Nel nostro Paese, il trasporto delle merci viene effettuato, in termini percentuali, per circa l'80 per cento su gomma e per circa il 20 per cento su ferro. Spostare una parte di quell'80 per cento sul trasporto su rotaia significa aumentare in maniera notevole la capacità di trasporto delle Ferrovie. Spostare anche solo una quota del 10 per cento del trasporto merci dalla gomma alla rotaia, passando dal 20 al 30 per cento, significa realizzare un notevole progresso della capacità imprenditoriale delle Ferrovie.

Vorrei capire se oggi le Ferrovie sono alla saturazione in termini di capacità di trasporto o se esistono ancora margini per aumentare la quota di trasporto su rotaia rispetto a quella su gomma, che nel nostro Paese ha reso quasi un'emergenza la rincorsa alla costruzione di strade e autostrade, con spazi che in Italia sono sempre più scarsi. Emblematica, al riguardo, è la vicenda del Passante di Mestre, di cui si sta discutendo per evitare di ridurlo ad una tangenziale e integrarlo invece nell'ambito di una visione trasportistica complessiva.

Sarebbe interessante sapere se le FS S.p.A. hanno presentato un piano industriale al socio di riferimento unico, che è lo Stato. Un piano non solo annuale, ma pluriennale, in modo da sviluppare la capacità trasportistica anche su scala aziendale, nazionale e internazionale. Vorrei sapere se esiste un piano industriale che preveda lo sviluppo e il potenziamento di questa parte dell'attività ferroviaria e, nel caso esista, chiedo di metterlo a disposizione della Commissione, in modo da poter valutare le prospettive di sviluppo pluriennale dell'azienda. In questo modo, avremo anche un'idea dell'entità dei costi e di come l'azienda si pone per il futuro.

Per quanto concerne le criticità da lei elencate nella sua esposizione, sarebbe più utile focalizzarle meglio. Mi riferisco, ad esempio, alla competizione sleale fra trasporto su rotaia e trasporto su gomma. Nella sua relazione, lei ha indicato alcuni elementi di vantaggio che favoriscono il trasporto su gomma, legati forse ad una maggiore capacità di pressione degli operatori del settore rispetto alle stesse Ferrovie. Tale capacità probabilmente ha fatto sì che venissero messe a disposizione di costoro una serie di misure e di agevolazioni. Nei confronti delle Ferrovie, invece, c'è stata soltanto una politica di contenimento degli investimenti da parte del socio di riferimento.

Se avessimo un quadro più definito delle proposte dell'azienda al proprio azionista sulle prospettive pluriennali e sulle potenzialità del trasporto merci su rotaia nel nostro Paese, avremmo le idee più chiare su come sostenere l'impostazione che lei ha indicato.

PRESIDENTE. Dopo l'audizione di oggi, credo sia chiaro a tutti perché il trasporto su rotaia in Italia non è cresciuto, come del resto dimostrano i dati statistici. È passata, infatti, una linea che ha privilegiato da sempre il trasporto su gomma e, indipendentemente dai fattori cui essa sia riconducibile, trovo davvero stupefacente il riferimento dell'ingegner Moretti alla direttiva europea e alla diversa interpretazione datane nel nostro Paese. La direttiva comunitaria 2001/12/CE, all'allegato 2, parla di accesso ai servizi sulla linea e alla fornitura dei servizi, mentre il decreto

legislativo n. 188, adottato dal nostro Governo nel 2003 per recepire la suddetta direttiva, stabilisce che le associazioni internazionali delle imprese hanno altresì diritto «all'accesso e all'utilizzo». Si tratta quindi di una libera interpretazione di chi, operando in questo settore, è stato tanto generoso da inserire una norma che ha regalato agli operatori stranieri che vengono in Italia qualcosa di più di quello che i nostri operatori ottengono all'estero.

Seconda riflessione. Non vi è dubbio che le competenze proprie di questa Commissione in materia di portualità, trasporto aereo, autostrade e ferrovie dovrebbero indurci a concentrare i nostri sforzi sulla necessità di credere davvero che la logistica rappresenti il valore aggiunto del Paese, soprattutto in considerazione di quanto sta accadendo. Infatti, una volta superata la crisi e tornati alla normalità, si avrà uno sblocco della produzione mondiale verso i Paesi dell'Est. Allora ci accorgeremo meglio delle potenzialità del nostro sistema portuale, a condizione però di avere porti e aeroporti moderni, non come quelli esistenti, con città come Verona e Brescia che si contendono le merci da trasportare in assenza di un piano interporti che, viceversa, dovrebbe esistere.

Manifesto pertanto il mio personale apprezzamento per questa audizione e credo che, proprio per le nostre competenze, abbiamo molto lavoro da fare, dal momento che la logistica rappresenta la prospettiva futura del nostro Paese.

GALLO (*PdL*). In un discorso di prospettiva, qualche elemento lascia aperti degli interrogativi. Si guardano i traffici, si tiene conto di una realtà caratterizzata da una forte concentrazione, rappresentata da una ragnatela al Centro-Nord, poi si guarda al Centro-Sud quasi con rassegnazione, perché mancano le prospettive e gli investimenti sono quasi inutili, confermando un *trend* negativo e lo scarso interesse dell'impresa, che si limita alla gestione dell'esistente, senza una proiezione nazionale di prospettiva.

Credo che si debba guardare con un certo interesse ai mercati dell'Est (India, Cina) che dovranno essere collegati attraverso il basso Mediterraneo, per cui la logistica e il completamento della rete infrastrutturale – che va oltre il discorso delle Ferrovie stesse riguardando la questione dei porti, degli interporti e quant'altro – rappresenta un obiettivo primario. Siamo tutti consapevoli del fatto che la rete ferroviaria è arretrata e siamo fautori di una politica in favore delle ferrovie.

Crediamo che un Paese moderno debba essere non solo competitivo, ma all'avanguardia in termini di trasporto ferroviario. In questa ottica dobbiamo porre in essere sforzi comuni e una collaborazione più stretta con il gruppo Ferrovie dello Stato.

MORETTI. L'Italia non si è limitata a recepire le direttive di liberalizzazione. A differenza dei Paesi che hanno semplicemente recepito le direttive, tra questi la Germania, e di quelli che ne hanno ritardato il recepimento, come la Francia, l'Italia non le ha solo recepite, ma ha voluto rafforzarle. Come ripeto, i nostri decreti legislativi non si limitano a rece-

pire le direttive, ma fanno ulteriori aperture. Capite bene che questo avrebbe senso tenendo conto dell'indicazione che dava prima il senatore Cicolani. Se nel settore ferroviario si creano tante piccole e medie imprese di trazione che possono essere lo strumento sul quale FS, per abbassare i costi, affida in appalto il lavoro di trazione, avrebbe un senso. Ma stiamo parlando non di una questione nazionale, ma di uno scenario europeo e queste imprese sono state acquistate da operatori pubblici stranieri, quindi da imprese di Stato concorrenti (francesi, tedesche, svizzere). È del tutto evidente che, a quel punto, la differenza di apertura nelle regole di liberalizzazione pone le principali quattro imprese che operano sul mercato europeo, sempre le stesse, in condizioni completamente diverse. Noi siamo gli svantaggiati e loro gli avvantaggiati. Infatti, anche quando arrivano come *incumbent*, riescono ad entrare sul mercato. Noi riusciamo a farlo più o meno con gli stessi costi: infatti, vi ho ricordato precedentemente che abbiamo un costo di 20 euro circa per treno/chilometro, mentre la Germania ne ha uno di 19,9, quindi non c'è una grande differenza.

Aggiungo, per rispondere ad una domanda specifica del senatore Filippi, che abbiamo tagliato i costi del 20 per cento: da 24 euro per treno/chilometro siamo scesi a 20, ma non basta; dovremmo andare verso la proiezione di TX Logistic 12, ma siamo in difficoltà ad arrivarci; abbiamo, ad esempio, il doppio macchinista e non siamo nelle condizioni del mercato tedesco, in cui si prevede un macchinista. Abbiamo alle spalle una storia tale per cui – come prima è stato ricordato – purtroppo dobbiamo gestire questo problema e vogliamo farlo nel modo migliore e con grande decisione, ma senza grandi drammi, né incertezze; altrimenti, rimarremo schiacciati da questa situazione distorta.

Il problema grande – lo ripeto – è che la legislazione italiana non si è limitata al recepimento delle direttive comunitarie, ma ha voluto anche rafforzarle, con tutta una serie di ulteriori aperture di servizi che non vengono dati in nessun Paese d'Europa, sia per le merci, sia per i passeggeri. Si chiedeva come sia la gestione negli altri Paesi: di fatto, nella gestione di SNCF rientrano ancora le stazioni passeggeri e non c'è un'officina di manutenzione al di fuori delle società di Deutsche Bahn e SNCF. Come sapete, in seguito alla vicenda dell'Antitrust, un'officina costruita per Trenitalia deve essere data al concorrente. Per spiegarne la *ratio*, i funzionari dello Stato seguono il dettato delle leggi, che devono rispettare; a volte, ironizzando, il mio collega francese mi dice di non prendermela con lui se è venuto a prendersi una quota della mia società concorrente, perché la nostra legge glielo permette; per cui, perché non dovrebbe farlo? Se non fosse stato lui, sarebbe stato qualcun altro, ossia il concorrente tedesco. Se il suo Stato lo protegge, dobbiamo prendercela con questo, non con il concorrente: capite bene che questo tipo di operazione è dispari, o per lo meno impari, per cui non si può continuare a versare in tale situazione al momento di realizzare questo tipo di operazioni.

Per quanto riguarda i conti, come ho detto prima, è stata fatta una svalutazione contabile dei cespiti aziendali nel 2006, perché versavamo in una situazione drammatica, dal punto di vista economico e finanziario.

Ricordo di essere stato nominato perché la società di certificazione non voleva certificare i bilanci della società e, senza un piano che ne garantisse la continuità industriale, non avrebbe messo il timbro; altrimenti, non ci sarebbe stato il ricambio dell'amministratore delegato del gruppo FS, perché non ce n'era nessuna ragione; infatti, dopo aver preso le carte, non ho fatto altro che ricostruire quanto era stato precedentemente approvato dalla vecchia società di certificazione. Da allora, è stato assunto tutto ciò come pietra miliare, per il confronto che dobbiamo fare, abbandonando le idee di interferenza politica, che non spettano all'impresa, e mirando semplicemente a fare i conti seguendo la logica d'impresa.

Sono però convinto che anche noi dobbiamo giocare il nostro ruolo nel Meridione, ma attenzione: se si vogliono fare gli stabilimenti FIAT a San Nicola di Melfi, si avvia la FIAT, non le si chiede di andare in ogni caso; per noi è lo stesso: capisco che è più difficile, perché siamo considerati Ferrovie dello Stato, ma saremmo nelle condizioni antiche se non avessimo il nostro conto economico e non fossimo soggetti al codice civile, che non permette di percorrere altre strade.

La senatrice Donaggio ha chiesto se abbiamo fatto un piano industriale: lo abbiamo fatto nel 2007 e consegnato al Governo più volte; vi si prevedevano anche 2 miliardi di ricapitalizzazione, che non abbiamo mai visto. Non sto parlando neanche di questo Governo, devo dirlo.

DONAGGIO (PD). Sarebbe utile averne copia.

MORETTI. Ve lo daremo senz'altro: in quel caso, c'era parte di quanto abbiamo già realizzato e con cui siamo perfettamente coerenti, con la differenza che non abbiamo ottenuto lo stanziamento per la ricapitalizzazione. Allora, ci siamo chiesti se, visto che avevamo 1 miliardo e perdevamo fondi proprio per i cargo, potevamo fare questa ricapitalizzazione, ad esempio, assegnando *asset* industriali, se in passaggio verso Trenitalia alle officine, utilizzati al cento per cento da Trenitalia: ci è stato risposto negativamente, perché, con la liberalizzazione, la ricapitalizzazione andava al nostro concorrente. Che dobbiamo fare, allora, chiudere? Questa impresa ha come concorrenti non le piccole aziende, già morte o vendute due giorni dopo (anzi, perdonate la mia onestà nel dirlo, fatte su un contratto di vendita già precostituito), sia per i passeggeri che per le merci. Chiedo semplicemente che le regole del gioco siano uguali a quelle vigenti negli altri Paesi: non chiedo condizioni di vantaggio, ma neppure di svantaggio così clamoroso, perché il nostro caso è indicato in tutta Europa come impressionante esempio di *autogoal* che si commette nell'elaborazione delle regole di liberalizzazione. Credo che anche il commissario Tajani ne sia al corrente, perché è stato investito del problema anche da lettere che ho scritto io stesso; al senatore Zanetta non devo rispondere, ma desidero ringraziarlo per il contributo dato su questi temi.

FILIPPI Marco (PD). Cosa può dirmi, ingegner Moretti, sul problema delle reti ferroviarie ad alta velocità e ad alta capacità?

MORETTI. Arriverò a parlarne subito, senatore Filippi, dopo aver speso qualche parola sul servizio universale, sul quale non ho un'idea così chiara, perché anche voi dovete decidere in merito: se il servizio di trasporto merci non si ritiene debba essere effettuato solamente con la ferrovia, le zone periferiche dovranno essere servite con altri mezzi di trasporto che riescano a coprire i loro costi. Dal momento, però, che non c'è una sola azienda ferroviaria che vada al di sotto di Roma e l'unica che ci ha provato ha un buco di 5 milioni di euro solamente nel tratto tra Segrate-Milano e Napoli-Nola (non sto parlando di quello Canicattì-Alessandria), ciò vuol dire che se non c'è il servizio universale, non si fa il servizio ferroviario nel Sud. È una decisione che devono prendere il Governo e il Parlamento, non io: dico solo che, a certe condizioni di costo, di prezzi e di margine, la nostra azienda là non ci va più.

Per quanto riguarda il problema dell'efficientamento del costo treno/chilometro, senatore Filippi, ho già detto che questo è diminuito del 20 per cento (siamo scesi da 24 euro a 20, cifra prossima a quella della Germania, che si attesta a 19,9): nel 2009, contiamo di arrivare circa a 18, quindi sotto le cifre della Germania.

FILIPPI Marco (PD). Per quanto riguarda il rapporto tra costo del treno passeggero e del treno merci, lo scarto di cui lei ha parlato mi sembra minimo rispetto ad altre realtà.

MORETTI. La realtà di riferimento, in questo caso, era solamente la Germania, ma per quanto riguarda l'uso della ferrovia ad alta capacità c'è questo piccolo problema (riferendomi al quale, rispondo così, congiuntamente, anche alla domanda che mi ha rivolto la senatrice Donaggio): abbiamo ancora tanta capacità non saturata, sia nell'infrastruttura, sia, soprattutto, nel parco materiale rotabile. L'unica parte di rete oggi realmente saturata si chiama Treviglio-Verona, in particolare Brescia, ma per tutto il resto non c'è niente di saturo.

Per quanto riguarda il nostro parco, abbiamo tante locomotive e tanti carri non utilizzati: ecco, allora, la risposta, prima di fare un altro investimento (perché bisogna fare la flotta nuova per andare sulle rotaie ad alta velocità).

FILIPPI Marco (PD). È soltanto quello il problema?

MORETTI. C'è anche il problema dell'adeguamento delle tariffe, con un pedaggio di 6 euro in più per treno/chilometro: comprenderete che il conto non torna, ma fin quando ho capitale investito e utilizzato, prima di fare altri investimenti, voglio utilizzarlo.

FILIPPI Marco (PD). Certo, è giusto.

MORETTI. Tenete presenti i dati che vi ho fornito: in Italia, raggiungiamo lo stesso quantitativo di materiale trasportato, ma con un *load fac-*

tor a carico crescente da 390 a 400; ciò vuol dire che utilizziamo meno materiale rotabile per fare lo stesso trasporto, perché è aumentata la produttività – come ho detto – sia del lavoro, sia del capitale investito. Abbiamo quindi capitale investito non pienamente utilizzato – e non è poco, perché ci attestiamo nell'ordine del 25-30 per cento – che potrebbe essere utilizzato, prima di poter fare un ulteriore investimento sulla ferrovia ad alta capacità, per la quale servono macchine appositamente dedicate. Queste, peraltro, le stiamo già avendo in acquisto dalla Ansaldo Breda, che ha due anni di ritardo, perché non riesce ancora a tirare fuori i pesi giusti per poterci arrivare. Poi bisogna dotare anche i carri, perché quelli che arrivano non possono essere quelli tradizionali; servono carri con freni a disco da 180 chilometri l'ora. Diversamente, il gestore della rete farà pagare non solo i 6 euro per treno al chilometro, ma anche la maggiorazione di pedaggio dovuta al *gap* temporale rispetto alla velocità prevista per le merci sull'alta capacità. Sottolineo che non vi sono saturazioni nel percorso Nord-Sud, là dove cioè c'è l'alta capacità; le saturazioni maggiori si registrano, invece, nel percorso Est-Ovest, dove non è presente l'alta capacità (se non nella parte di Torino, che però non si riesce a realizzare, perché alla fine la rottura di carico trazione ha un costo superiore al vantaggio della scansione di pochi minuti).

Il senatore Cicolani ha sollevato una serie di problemi, come quello della liberalizzazione verso Rete ferroviaria italiana. Al riguardo, io sono perfettamente d'accordo e, infatti, rafforzerei la sua idea di mettere mano subito alla revisione del pedaggio. Paradossalmente, l'attuale pedaggio, come quello del 1999, presenta una grandissima lacuna: molto spesso, penalizza il trasporto locale delle grandi città, per cui si paga un'infinità di soldi di pedaggio per favorire il trasporto delle merci sui valichi, oggi utilizzati soprattutto dalle imprese concorrenti. Sembra costruito ad arte.

Ricordo che, fin quando c'era il cosiddetto K2 (su cui tutti voi avrete ricevuto lettere di contestazione), il pedaggio su assi come il Brennero era addirittura pari a zero. Quindi, una riforma del pedaggio, volta a favorire l'aumento dei clienti e, naturalmente, anche gli aumenti di cassa, è assolutamente giusta. Allo stesso modo, sono d'accordo sul fatto che Rete ferroviaria italiana debba avere una situazione contrattuale stabile, che possa garantire soprattutto la parte dei contratti di servizio riguardanti la manutenzione; come ha evidenziato il senatore Cicolani, poiché oggi esiste un'Authority terza (che per fortuna è terza), Rete ferroviaria italiana non può permettersi di avere pezzi di rete non perfettamente mantenuti, pena la salute dei dirigenti, oltre che dei lavoratori. L'alternativa potrebbe essere quanto si è già verificato in Francia (da questo punto di vista, si tratta di un caso esemplare), dove 3.500 chilometri di rete mal tenuti sono stati rallentati o addirittura quasi chiusi. In Italia, non si conoscono situazioni analoghe.

Infine, concordo con l'ipotesi di un coinvolgimento di Cassa depositi e prestiti S.p.A.. Sono assolutamente d'accordo con il presidente Grillo (una volta tanto, anch'io mi permetto di appoggiare le indicazioni date) sulla necessità di predisporre una normativa sulla concorrenza tra operatori

del trasporto merci omogenea a livello europeo, che possa metterci in condizioni pari a quelle dei competitori. In fondo, dal 2006 non abbiamo più risorse per il trasporto combinato. Non si tratta di un problema di parti politiche; come è stato poc'anzi evidenziato, la pressione esercitata da vari operatori è effettivamente in proporzione alle quote di mercato. In Italia, un partito si è inventato il compromesso storico per paura della situazione cilena: il potere dei camionisti non è dell'ultimo giorno, ma mi sembra sia consolidato nella storia politica del nostro Paese.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Moretti per il prezioso contributo offerto ai lavori della Commissione.

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

I lavori terminano alle ore 16,35.

