



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 14

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 E DELLE TELECOMUNICAZIONI,
DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

115^a seduta: martedì 7 luglio 2009

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione del Presidente dell'European Rail Freight Association (ERFA), Luca Ronzoni**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 20	* RONZONI	Pag. 3, 10, 12 e <i>passim</i>
FILIPPI Marco (PD)	12		
* MENARDI (PdL)	11, 12, 14		

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-IO SUD:Misto-IS; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Luca Ronzoni, presidente dell'European Rail Freight Association (ERFA).

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Presidente dell'European Rail Freight Association (ERFA), Luca Ronzoni

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 e delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta del 2 luglio scorso.

È oggi in programma l'audizione del presidente dell'European Rail Freight Association (ERFA), dottor Luca Ronzoni, che ringrazio per la sua presenza.

Colleghi, quando abbiamo deciso di invitare il Presidente dell'ERFA, in qualità di associazione che si occupa di trasporto ferroviario, l'incidente di Viareggio non si era ancora verificato. Credo quindi che oggi, oltre ad ascoltare con interesse quanto il dottor Ronzoni vorrà dirci con riferimento all'indagine che abbiamo da tempo avviato sulle problematiche relative alle autorizzazioni nel settore dei trasporti, potrebbe essere sicuramente di grande utilità riuscire ad avere un quadro della situazione attualmente esistente in Europa.

Infatti, come è stato ricordato già la scorsa settimana, nell'ambito dell'audizione dell'amministratore delegato e del Presidente di Ferrovie dello Stato S.p.A., nonostante nel corso di questi anni sia stato avviato ed incentivato il processo di liberalizzazione nel settore del trasporto ferroviario, le direttive europee in materia, purtroppo, non sembrano essere osservate allo stesso modo da tutti i Paesi membri dell'Unione. Ciò genera situazioni di evidente incomprensione, per così dire, soprattutto nei confronti di certe garanzie che probabilmente i Paesi meno evoluti non sono in grado di offrire.

Considerato che sarebbe comunque improprio rivolgere ora al nostro ospite domande al riguardo, ascolteremo la sua relazione per passare poi agli eventuali quesiti che i colleghi vorranno porre.

RONZONI. Signor Presidente, ringrazio la Commissione per l'invito e, in particolare, il senatore Butti per aver sollecitato lo svolgimento del-

l'audizione odierna, che ci dà la possibilità di presentare lo stato attuale della liberalizzazione nel settore del trasporto ferroviario di merci in Europa, tema sul quale stiamo lavorando da quando la Commissione europea ha deciso di dare corso all'apertura del mercato ferroviario.

Illustrerò al riguardo una serie di *slides* che consegnerò poi agli uffici, scusandomi se sono scritte in inglese, ma si tratta della stessa documentazione che utilizziamo generalmente in ambito europeo.

Ricordo innanzitutto che l'associazione da me presieduta è stata fondata nel luglio del 2002 e raggruppa imprese ferroviarie di carattere privato, compagnie di navigazione ed associazioni, con la partecipazione sostanzialmente di quasi tutti gli Stati membri dell'Unione europea, oltre ad Ucraina e Svizzera, Paese quest'ultimo che ricopre un ruolo fondamentale dal punto di vista ferroviario, rappresentando uno degli snodi centrali lungo il quale si muovono tutte le direttrici Nord-Sud.

Quanto ai compiti e agli obiettivi dell'associazione, si tratta, in buona sostanza, di favorire l'apertura del mercato ferroviario, in modo che esso sia quanto più possibile libero, nonché di lavorare per lo sviluppo dell'interoperabilità e per la sicurezza dello stesso. Con riferimento in particolare a quest'ultimo profilo, se i concetti di «*safety*» e «*security*» in inglese hanno accezioni diverse, essi rappresentano comunque i due profili fondamentali in relazione ai quali opera la nostra associazione, al fine di permettere una maggiore compenetrazione sul piano delle regole di condotta delle imprese, all'interno di uno dei mercati in assoluto più difficili da questo punto di vista.

Mi piace sempre ricordare – magari lo ha fatto già anche l'ingegner Moretti – che il sistema ferroviario nasce come sistema militare, per cui all'inizio, in tutti i Paesi europei, i vari Governi decisero di dotarsi di sistemi di sicurezza, di energia e, a volte, di scartamento dei binari del tutto differenti tra di loro. Per questo un lavoro fondamentale è innanzitutto quello di cercare di armonizzare i diversi mercati e le infrastrutture, affinché i treni possano liberamente circolare in tutta Europa.

A partire dal 1991, da quando cioè la Commissione europea ha deciso con le prime direttive di aprire il mercato ferroviario, ci siamo ritrovati a dover affrontare una serie di problemi. Tra questi, i principali sono rappresentati dagli aiuti di Stato (mi soffermerò poi sulla specifica situazione delle imprese private, che si trovano in una posizione concorrenziale decisamente svantaggiata rispetto alle imprese ex monopoliste), nonché da tutti gli accordi *cross-border*, cioè quelli transfrontalieri, che permettono sostanzialmente a vagoni, locomotive, personale viaggiante o macchinisti di poter condurre treni o potersi muovere attraversando le frontiere; a questi si aggiungono poi i profili legati all'interoperabilità, alla sicurezza e all'armonizzazione, anche sul piano della legislazione.

Da parte nostra ci auguriamo che il mercato giunga ad una piena e completa liberalizzazione entro il 2010, ma siamo al riguardo forse un po' ottimisti.

Da tempo ormai a livello europeo si parla di una «*blu banana*» – lo avrete sentito anche voi – per indicare l'area compresa tra la Spagna ed il

Sud-Est dell'Inghilterra in cui si concentrano i maggiori volumi di traffico ferroviari, come potete vedere nella documentazione che ho presentato.

Negli ultimi due anni, poi, anche a seguito dell'allargamento dell'Unione ad altri Paesi, abbiamo assistito ad un considerevole aumento dei volumi di traffico ferroviario, con uno spostamento degli stessi dall'asse canonico Nord-Sud (sostanzialmente la Pianura Padana e il porto di Rotterdam) su una serie di direttrici molto importanti che si muovono verso la Bulgaria e la Romania. La stessa Deutsche Bahn ha avviato, inoltre, un sistema di collegamenti ferroviari con la Cina che, oltre ad essere assolutamente funzionante, ha anche il vantaggio di impiegare molto meno tempo rispetto alle compagnie di navigazione: così, nonostante i numerosi problemi di passaggio alle frontiere nei Paesi asiatici, ci sono treni che settimanalmente raggiungono la Cina dal Bacino della Ruhr.

La liberalizzazione per noi è dunque essenziale, nel tentativo di far crescere l'intero settore. Ricordo che in questo momento vi è una crescita del traffico marittimo di *container* di circa l'8 per cento all'anno, nonostante ci troviamo in una fase di forte crisi. Tutti i porti europei del Nord Europa (Amburgo, Brema e Rotterdam) stanno aumentando – ahimè! – il numero dei moli e la loro capacità. Se consideriamo però che vi sono molti problemi di connettività tra i porti e i corridoi europei (cioè le infrastrutture ferroviarie) e se a questo si aggiunge, poi, il fatto che vi è una continua richiesta di trasporti verso l'Europa da parte del mercato asiatico, possiamo dire che vi sono molte opportunità, che potremmo definire ambientali, per l'incremento dei servizi ferroviari.

In questo momento la Commissione europea sta cercando di catturare i *trend* del mercato mondiale al fine di realizzare a livello europeo un sistema di trasporti più efficiente e possibilmente più liberalizzato. In buona sostanza, tra i *desiderata* della Commissione c'è quello di rendere il mercato effettivamente comune per cercare di migliorare le connessioni tra i Paesi europei e i mercati vicini. Si tratta, infatti, di uno dei problemi di maggior impatto ed è anche quello più difficile da risolvere, perché esistono ancora dei colli di bottiglia, soprattutto nelle Alpi, che rendono particolarmente difficile la liberalizzazione completa. Nel Consiglio europeo del 10 giugno viene sostanzialmente ribadita l'opportunità di liberalizzare il mercato ferroviario per migliorare tutti questi aspetti.

Per quanto riguarda invece la statistica delle quote di mercato dei non *incumbent*, cioè dei soggetti che non sono ex monopolisti, in Italia la percentuale delle imprese private è pari a circa l'11 per cento. È un dato particolare, perché nel nostro Paese le aziende effettivamente private sono molto poche: principalmente sono le FERROVIENORD, che hanno iniziato la loro attività fin dall'inizio della liberalizzazione con una propria licenza privata; tuttavia è complicato definirle private, poiché sono di proprietà della Regione Lombardia e una quota di minoranza rilevante è nelle mani della Deutsche Bahn. Un'altra impresa che è difficile definire privata è quella costituita dalle Ferrovie federali svizzere, che riveste in Italia un ruolo privato, ma è emanazione diretta del gruppo elvetico; lo stesso vale

per la Deutsche Bahn e per l'azienda francese Société nationale des chemins de fer (SNCF).

Di conseguenza, l'Italia è diventata un mercato particolarmente appetibile per le aziende estere, secondo me anche a causa dell'inefficienza del nostro ex monopolista, che dal punto di vista cargo ha difficoltà di qualità, quindi ha aperto ad altri la possibilità di venire a fare concorrenza in Italia.

Per quanto concerne la percentuale di variazione negli ultimi dieci anni sulle *performance* e sulla qualità dei traffici ferroviari, il Regno Unito, che è stato il primo Paese a liberalizzare il traffico ferroviario, ha aumentato del 68 per cento la qualità del proprio servizio in termini di puntualità di consegna e anche di prezzo. La Francia, che è certamente il Paese che in questo momento ha aperto di meno il proprio mercato alla competizione e alla concorrenza, ha visto decrescere fortemente la propria capacità qualitativa nel trasporto merci. Di conseguenza, le merci passano dal treno alla gomma perché il consumatore finale del servizio ferroviario richiede qualità e puntualità.

La Commissione europea ha costituito la European railway Agency, l'Agenzia ferroviaria europea che, in base alle direttive del 2004 e del 2008, fornisce a tutte le agenzie ferroviarie nazionali le regole da seguire, per quanto riguarda locomotive e vagoni, in materia di manutenzione, infrastruttura, certificazione e personale. La difficoltà è far ricadere dal livello europeo nei sistemi nazionali tutto un complesso di regole molto complicato. Credo che anche l'ingegner Moretti e l'ingegner Chiovelli dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie abbiano manifestato tutte le difficoltà di questo momento dovute al recepimento a livello nazionale della normativa europea e al fatto che l'Agenzia ferroviaria europea ha molte difficoltà di funzionamento ed è parecchio burocratizzata.

Amo dirlo perché spesso gli italiani vengono considerati i più burocrati e farraginosi, ma trovo che l'Agenzia ferroviaria europea sia l'ente più burocratizzato a livello continentale. La sua ubicazione è molto disagiata perché ha uffici a Lille e Valenciennes. Inoltre, il coordinamento con le agenzie ferroviarie nazionali è estremamente difficile. Pertanto è veramente molto difficile lavorare col suddetto ente.

In considerazione del momento attuale è interessante rilevare che la liberalizzazione ha accresciuto la sicurezza: infatti, un'analisi sulla situazione inglese mostra la discesa della percentuale di incidenti per treno al chilometro dagli anni Settanta al 2005. Evidentemente, uno dei problemi che i privati sentono come rilevante è il fatto che spesso il tema della sicurezza viene utilizzato in maniera strumentale come un'ulteriore difficoltà nell'accesso alla rete.

Problemi del mercato libero quali l'indipendenza, i principi sottesi al pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture, il ruolo, i poteri e le attribuzioni degli enti regolatori sono temi fondamentali che le imprese ferroviarie, soprattutto private, si trovano a combattere ogni giorno in Europa, ma anche in Italia.

Il mercato non si è aperto in maniera uguale per tutti i Paesi della Comunità e i problemi fondamentali sono la discriminazione nell'accesso all'infrastruttura, la scarsa chiarezza e trasparenza dei prezzi e dei pedaggi, l'incremento dei ritardi e il peggioramento della qualità dei servizi su particolari corridoi (quelli transalpini italiani), il fatto che tutte le decisioni siano devolute al Ministero, mentre le imprese ferroviarie non riescono ad accedere al sistema dei controlli.

Procedendo ad un'analisi della suddivisione di queste problematiche in relazione ai servizi offerti dalle imprese, si deve considerare che le imprese private presenti sul mercato sono in grado di produrre soltanto treni completi. Ciò significa che muovono il treno da una destinazione all'altra, attraversando tutte le dogane a propria cura, ma non riescono ancora ad effettuare il traffico dei vagoni singoli, che rimane prerogativa delle imprese nazionali, anche per la problematica connessa ai *terminal* intermodali in cui agganciare i vagoni per completare il treno ed effettuare il servizio di trasporto.

In questo momento stiamo assistendo a una sorta di nuova monopolizzazione del mercato, cioè stiamo passando da una fase caratterizzata dalla presenza di monopolisti nazionali (come SNCF, Deutsche Bahn e FS) a dei soggetti che hanno assunto il ruolo del monopolista europeo. In buona sostanza, un grande blocco tedesco tramite Deutsche Bahn sta comprando molte imprese ferroviarie private in Europa e costituisce un aggregato molto forte. A questo si contrappongono, forti del proprio mercato nazionale, i francesi che stanno cercando in ogni modo di non aprire il proprio mercato interno e noi che, da parte nostra, stiamo tentando di difendere il nostro.

Sulla base della mia esperienza diretta, maturata quando FERROVIE-NORD ha iniziato a collegare con una serie di treni la Lombardia alla regione di Parigi, faccio presente che in Francia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha i moduli per chiedere i certificati di sicurezza delle licenze ferroviarie. Noi siamo andati, forti della normativa europea, e ci hanno detto di non avere neanche i moduli e di tornare quando sarebbero stati disponibili. A quel punto abbiamo sospeso i treni, che eravamo costretti a produrre in correlazione con SNCF, e abbiamo impiegato circa nove mesi per raccogliere tutti i vagoni che la società francese aveva sparso per tutto il territorio francese. Dal loro punto di vista, non hanno alcuna intenzione di aprire il mercato; né quello cargo, che è più facile, né quello passeggeri, che invece per loro è il *core business*.

Non aumentano gli operatori ferroviari: in 17 Paesi ci sono 432 licenze. Il numero maggiore è in Germania (a parte l'Inghilterra, dove c'è una liberalizzazione più piena). L'Italia non aumenta il numero delle licenze ferroviarie; il mercato è diventato infatti particolarmente difficile, anche a causa della crisi economica e delle difficoltà di collegamento sui porti. Il traffico cargo si sviluppa a strettissimo contatto con le compagnie di navigazione.

Malauguratamente, noi stiamo perdendo quote di mercato, perché le grandi navi che viaggiano sulle rotte transoceaniche ormai non entrano

più nel Mediterraneo, ma vanno direttamente nei porti del Mare del Nord. Abbiamo problemi sia a Genova che a Gioia Tauro. Per portare fuori un treno completo da Genova ci vogliono cinque ore, mentre a Rotterdam in due ore si riesce a caricare tutto il treno e ad uscire dal porto. Considerando che la sosta di una nave ha un peso rilevante per le compagnie di navigazione, queste, invece di stare tre giorni a Genova per scaricare, preferiscono andare a Rotterdam, dove impiegano una sola notte.

Abbiamo inoltre un problema di dogane, che nei nostri porti non lavorano ventiquattro ore al giorno, mentre a Rotterdam lo fanno. Vi sono poi ulteriori difficoltà. A Gioia Tauro c'è un porto relativamente nuovo, che però ha un binario singolo, per cui bisogna effettuare molte manovre per attaccare tutti i vagoni al treno ed uscire. L'anello del porto di Rotterdam, invece, è lungo circa 75 chilometri, per cui il treno non si rompe mai; ad ogni molo viene caricato il *container* e si esce direttamente, con una velocità di crociera decisamente superiore rispetto a quello che si può fare a Genova. Questo è uno dei problemi fondamentali. L'ultimo miglio e i terminali sono ciò che in questo momento ci penalizza maggiormente.

Il nostro competitore è, mediamente, il camionista. Appare pertanto utile mettere a confronto quali sono i costi e le difficoltà per aprire un'impresa ferroviaria o per avviare un'attività di trasporti su camion. I costi del camion e della locomotiva sono facilmente individuabili: un camion può costare 300.000 euro, mentre una locomotiva costa circa 3,5 milioni di euro. Se si acquista una locomotiva in grado di viaggiare in più Paesi (la quale pertanto dovrà avere più sistemi di sicurezza e più sistemi di energia, per captare i segnali dei vari sistemi europei), il prezzo oscilla tra i 4 e i 5 milioni di euro. I tempi di consegna vanno dai 6 mesi per il camion ai 12-24 mesi per le locomotive. L'omologazione delle locomotive è valida per un solo Paese e deve pertanto essere ripetuta per ogni singola Nazione, mentre un camion immatricolato in Italia può viaggiare tranquillamente dalla Sicilia alla Svezia senza alcun problema. La prima omologazione per una locomotiva costa mediamente da 1 a 2 milioni di euro. Il paragone è presto fatto. Un camionista macedone con una patente bulgara può venire in Italia e portare un *container* guidando trentasei ore di fila, da Palermo al confine di Chiasso, a 400 euro al *container* (con le gomme bucate e guidando quando ha voglia). Noi invece abbiamo bisogno mediamente di due macchinisti, due locomotive, un capo treno, sistemi di sicurezza integrati e via dicendo.

Questo non vuol dire che bisogna mollare o comunque essere laschi dal punto di vista della sicurezza. Si consideri però che i treni di FERROVIENORD quando trasportano i passeggeri sulla propria rete hanno un solo macchinista, mentre quando utilizzano la rete di RFI ne hanno due. Grazie a Dio, le FERROVIENORD non hanno avuto grandi incidenti negli ultimi tempi, anche se c'è un solo macchinista. La normativa attuale e i regolamenti di sicurezza impongono il doppio macchinista, nonostante ormai le locomotive siano più simili ad un aeroplano che ad una vecchia locomotiva a carbone. È evidente che in questo modo i costi fissi raddop-

piano, perché un macchinista ha un certo tipo di costo e non può guidare oltre un certo numero di ore (giustamente, nonostante i sistemi di sicurezza delle locomotive attuali).

La crisi ovviamente ha colpito anche il nostro mercato. Questo ha creato un'ulteriore incongruenza nella liberalizzazione. Le grandi imprese ex monopoliste hanno fatto ricorso a tutte le richieste possibili per avere aiuti economici dai propri Stati. È evidente che le imprese private si trovano invece in una situazione diversa, perché, essendo investitori privati, non possono accedere a quello che è una sorta di finanziamento pubblico.

Posso citare tre esempi eclatanti. B-Cargo, le ferrovie nazionali belghe, hanno perso circa 80 milioni di euro e vogliono spostare 500 dipendenti dalla divisione cargo alla divisione passeggeri, in un processo interno che gli permette di essere più competitivi e di chiedere un aiuto al governo. I polacchi della PKP Cargo hanno chiesto anche loro oltre 500 milioni di euro di aiuti al loro governo. FS sta cercando di porsi nella situazione di andare a comprare imprese ferroviarie estere; il caso principale è quello di Veolia Cargo, il più grande operatore privato in Francia, il quale, anche a causa della crisi, si è trovato a voler uscire dal mercato. Veolia è un grande gruppo francese di trattamento delle acque. Tale gruppo aveva realizzato un forte investimento nel settore ferroviario, che ora non considera più primario, proprio perché il sistema produce delle perdite.

Le difficoltà di sviluppo del settore sono proprio legate al fatto che l'imprenditore privato si può trovare in perdita per dieci anni di seguito senza avere un ritorno effettivo. Evidentemente l'Italia ha un mercato che in questo momento è poco attrattivo, nel quale non ci sono grandi sviluppi, perché la quota di mercato rimane sempre a zero.

Illustrerò ora quali sono i problemi principali in Italia. Il gruppo FS controlla a sua volta RFI, Trenitalia, Italferr e tutte le varie società collegate. La mancata liberalizzazione comporta sostanzialmente nei vari Paesi un decremento del numero dei chilometri percorsi dai treni; questa è un'ulteriore barriera all'ingresso di nuovi operatori. Anche l'Autorità garante della concorrenza ha rilevato che Trenitalia ha la possibilità di condizionare le dinamiche concorrenziali dei mercati, con tutta una serie di problematiche che impediscono l'ingresso di nuovi operatori nel mercato. La cosa più importante è che sull'infrastruttura italiana gestita da RFI è stata rilevata una velocità media inferiore a 50 chilometri orari, laddove in Germania la velocità media è di 85 chilometri orari. Si consideri inoltre che mediamente vi sono ritardi di uno o due giorni per le manovre nelle stazioni di frontiera, quando si devono cambiare le locomotive; il caso eclatante è rappresentato da Luino e da Chiasso.

La qualità di tutte le imprese è decrescente; per tale ragione in questo momento si perdono quote di mercato in favore dei camionisti. Ciò è esattamente l'opposto degli obiettivi della politica comunitaria, che invece vorrebbe trasferire sul ferro il traffico delle merci.

PRESIDENTE. Non ho capito bene quali sono le difficoltà della realtà italiana, al di là del fatto che i treni camminano meno velocemente.

RONZONI. Le difficoltà principali sono costituite dal fatto che noi facciamo molta fatica ad omologare le locomotive ed i vagoni. L'Agenzia nazionale è nata di recente, come separazione di una parte delle strutture ministeriali a Firenze, per cui incontra tutte le difficoltà di una struttura all'inizio dell'attività. Si consideri però che anche quando c'era il CEFER erano necessari tra i sei e gli otto mesi per l'omologazione di una locomotiva in Italia, mentre in Germania si impiega un mese.

L'omologazione tedesca, inoltre, non viene riconosciuta in Italia; questo è per noi un problema fondamentale. Una locomotiva non è come un camion della Mercedes che, omologato a Stoccarda, può venire tranquillamente in Italia; le locomotive devono essere omologate in ogni singolo Paese. Questo è il primo problema.

Il secondo problema è costituito dalla necessità di utilizzare due macchinisti; in questo modo si raddoppiano i costi fissi. Si tenga conto, ad esempio, che sul treno delle FERROVIENORD con partenza da Milano e diretto a Rotterdam, ci sono due macchinisti che guidano fino a Chiasso; da Chiasso in poi rimane un solo macchinista che guida fino in Germania. Potete quindi immaginare cosa significa un discorso di questo tipo dal punto di vista dei costi fissi.

Il terzo profilo, che non è prettamente legale, riguarda il mercato e, in particolare, attiene all'incapacità dell'Italia di avere infrastrutture adeguate per raccogliere le merci. I porti presentano infatti un enorme problema di accessibilità; le manovre nei porti sono oggetto di un monopolio assoluto da parte di Trenitalia che, pur essendo tenuta a fornire un servizio di supporto per le manovre di tutti i treni, spesso non lo presta, oppure lo assicura prioritariamente ai propri treni a scapito di quelli dei concorrenti. Gli stessi terminal intermodali, quelli cioè non collegati all'attività portuale, ma a quella stradale, sono sostanzialmente di proprietà di privati che, a loro volta, adottano politiche che non sono certo di apertura complessiva verso tutti gli operatori ferroviari.

Da ultimo, poi, sono rilevanti anche i profili legati al calcolo economico, necessario per conoscere quanto costa un chilometro sulla rete ferroviaria italiana. Si consideri che ogni anno noi firmiamo un contratto di servizio con RFI particolarmente voluminoso. Più specificamente, ogni anno viene avviata una negoziazione sulla base di un calcolo delle fatture elaborato preventivamente da RFI sul numero dei chilometri prenotati: sono poi necessari circa sei mesi successivi di lavoro per arrivare ad avere il consuntivo finale. Spesso, inoltre, abbiamo la possibilità di chiedere rimborsi, che si perdono però nella notte dei tempi.

Ricordo, ancora, che FS *holding* ha un debito simile a quello di Alitalia (troverete indicati i dati nella relazione che ho consegnato agli uffici): nell'ultimo anno i prezzi sono aumentati di circa il 76 per cento per i servizi di manovra nei terminal e nei porti. I costi del pedaggio

dei locomotori o dei vagoni vuoti sono aumentati del 300 per cento, così come è aumentato anche il prezzo per le infrastrutture.

Si tratta di tutta una serie di barriere tecniche che creano non poche difficoltà; tra queste vi è, innanzitutto, quella di avere un'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, con sede a Firenze, che si rapporta sostanzialmente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma che non riesce ad avviare la propria attività (lo avrete visto probabilmente anche in relazione al tema degli incidenti). Noi siamo evidentemente costretti a passare attraverso l'Agenzia per qualsiasi tipo di certificato di manutenzione, come avrete potuto verificare anche in occasione della tragedia di Viareggio: il fatto però che l'Agenzia non abbia adeguate strutture per poter essere incisiva, ci crea parecchi problemi, soprattutto di tempo.

Alcune difficoltà si pongono anche dal punto di vista sindacale, considerato che il nostro contratto di servizio è particolarmente penalizzante (vi ho detto prima della presenza del doppio macchinista) e ciò in ambito europeo viene considerato in maniera un po' allarmante, perché evidentemente il contratto di servizio italiano ha un costo decisamente superiore rispetto a quello di altri Paesi europei.

Da questo deriva poi anche il fatto che negli ultimi 24 mesi l'Italia non ha registrato la richiesta di alcun tipo di certificato di sicurezza, né ha visto la nascita di nessuna nuova impresa ferroviaria sul proprio territorio: sembrerebbe quindi che stiamo tornando indietro, soprattutto se si guardano le percentuali di altri Paesi europei (Germania, Regno Unito, Francia).

In conclusione, vorrei richiamare, oltre ai problemi legati ai costi e ai prezzi delle infrastrutture, alcune questioni che riteniamo importanti per l'Italia: il problema della FS Holding e quello della privatizzazione di Trenitalia Cargo. In particolare, abbiamo bisogno di una completa liberalizzazione di tutti i servizi connessi al trasporto ferroviario e, quindi, non solo di quelli di accesso alla rete: mi riferisco, ad esempio, alla possibilità di fare gasolio, quando questa ci viene negata, e di utilizzare gru, centri di manutenzione e ricoveri per il personale. Si tratta di tutta una serie di servizi che non riusciamo ad avere in questo momento, perché il Gruppo FS utilizza comunque in modo esclusivo le proprie infrastrutture, connesse o complementari all'attività ferroviaria, violando peraltro le regole contenute nelle direttive europee. A questo deve poi aggiungersi anche la questione del *cross acceptance*, sia per quanto concerne i vagoni, che il materiale rotabile.

In conclusione, auspichiamo che l'Agenzia ferroviaria europea (ma su questo sono molto scettico) riesca a giocare un ruolo effettivamente *super partes* e a carattere europeo per quanto attiene al sistema delle regole: non credo che ciò si realizzerà in tempi brevi, perché sono molto forti le spinte nella direzione opposta provenienti da tutte le agenzie ferroviarie nazionali, ma su questo a Bruxelles si sta lavorando.

MENARDI (PdL). Dottor Ronzoni, siamo perfettamente a conoscenza di quanto lei ci ha riferito, e cioè del fatto che i Paesi europei no-

stri competitori, con i quali ci confrontiamo, non hanno liberalizzato il sistema o cercano di non farlo (*in primis* la Société nationale des chemins de fer, che anche lei ha citato), con l'intenzione di mantenere il monopolio quantomeno sul mercato domestico.

A mio modesto avviso, però, mentre è giustificato il tipo di protezionismo messo in atto da francesi e tedeschi, in ragione della necessità che essi hanno di proteggere la loro tecnologia, dal momento che Francia e Germania non hanno soltanto società di trasporto, ma anche grandi competenze tecnologiche nel settore (non dimentichiamo che molti dei nostri treni sono di produzione della Alstom, che non a caso ha comprato anche la FIAT Ferroviaria), la stessa cosa non può dirsi per il nostro Paese.

Dottor Ronzoni, lei ha messo il dito su una piaga enorme dell'Italia! Vorrei sapere allora se lei crede veramente – come purtroppo credo io – che la situazione italiana sia in tempi brevi pressoché irrecuperabile, nel senso che, non avendo noi alcuna specifica ragione per esercitare un monopolio, lo facciamo soltanto per la nostra incapacità di confrontarci con il resto del mondo, perché poi questo ci mette o ci dovrebbe mettere nelle condizioni di diventare davvero competitivi. Nel momento in cui si aprisse veramente il mercato, dovremmo uniformarci al resto del mondo; al contrario, invece, finché gestiamo un mercato domestico, siamo protetti, nel senso che facciamo ciò che vogliamo, indipendentemente da quanto viene fatto all'estero.

Va da sé ovviamente che il mercato si restringe sempre di più e diventa quindi assolutamente velleitario pensare di andarci ad agganciare a chi oggi cerca addirittura di investire sui treni che vanno in Cina. Proprio la scorsa settimana sono stato in Cina ed ho viaggiato in treno per ben 25 ore, da Shilin fino a Lhasa. Per quanto riguarda questi treni, vorrei ricordare che parliamo di una linea ferroviaria realizzata in soli quattro anni.

RONZONI. In verità c'è stato il contributo di Siemens S.p.A.

MENARDI (PdL). Sì, ma l'ingegneria è cinese.

RONZONI. D'accordo, senatore, ma i locomotori sono stati forniti gratuitamente da Siemens, in forza di un accordo con cui la Cina si impegnava ad acquistare poi i treni passeggeri.

MENARDI (PdL). La Cina si è aperta al mercato, curando tutta la parte ingegneristica in proprio. È ovvio che non avevano la tecnologia necessaria per i mezzi di trasporto, ma si sono occupati di tutta l'ingegneria civile della linea. Comunque non intendo fare una discussione di questa natura. Vorrei sapere se dobbiamo proprio essere pessimisti.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, prima con i colleghi senatori ironizzavo, ma solo fino a un certo punto, sulla capacità di preveggenza della Commissione in tempi non sospetti. Anche alla luce dei recenti incidenti ferroviari, credo che la presenza del dottor Ronzoni sia estrema-

mente opportuna e stimolante per capire più da vicino le problematiche connesse alla sicurezza ferroviaria.

Contrariamente al senatore Menardi, nonostante anch'io ritenga che la liberalizzazione dei sistemi e dei servizi di trasporto sia un processo ineludibile per migliorarne la qualità, ho la sensazione che nel nostro Paese si guardi a tale percorso in maniera abbastanza deformata. Molto spesso si guarda alla liberalizzazione per deregolamentare vari settori: il riferimento è al sistema dell'autotrasporto, dove oggettivamente si riscontra un abbassamento della sicurezza. Quindi bisogna ricostruire la normativa finalizzata a questo scopo e ristabilire il livello dei controlli, altrimenti si scambia liberalizzazione per privatizzazione e si tende a sostituire il monopolista pubblico con uno privato.

A fronte di queste degenerazioni ricorrenti, nei nostri processi di liberalizzazione manca un soggetto regolatore forte che faccia davvero l'interesse dello Stato e dei cittadini e su questo punto tutti saremo chiamati a riflettere superando i rispettivi schieramenti.

Dico questo perché anche nel processo di liberalizzazione del servizio ferroviario merci ho avuto la sensazione che si sia determinata una sorta di cavallo di Troia, nel senso che si è guardato più alle fortune extranazionali che non alla capacità di aggregazione e di azione dei nostri operatori privati nazionali. Questo è stato un limite, perché non si può continuare a guardare i processi di liberalizzazione e a considerare l'erba del vicino sempre più verde anche quando è completamente di un altro colore. Condivido in questo senso il richiamo del collega Menardi.

Premettendo che abbiamo registrato dei limiti nel nostro Paese e che ci dobbiamo migliorare, non vorrei che le manchevolezze siano soltanto nel nostro recinto, quando oggettivamente il livello di protezione che si riscontra in altri sistemi è meno giustificabile. Infatti, se non ottemperiamo a delle direttive comunitarie, va detto che ci sono altre realtà dove l'elemento di schermo rispetto alle suddette norme in termini di liberalizzazione è ancora più consistente.

Fermo restando che condivido la problematica inerente la posizione del monopolista che non riesce a spogliarsi delle funzioni di gestore della rete e del servizio, a mio avviso uno dei temi di estrema attualità che inevitabilmente siamo chiamati ad approfondire – e da ciò deriva l'utilità della presenza del dottor Ronzoni – riguarda l'abbandono di un sistema sostanzialmente monopolista, pubblico o privato che sia, dove vi è un soggetto anche più facilmente controllabile in termini di sicurezza, a cui è più semplice chiedere *standard* di adeguamento. Diverso è il caso di un sistema aperto, caratterizzato da una pluralità di soggetti in cui non necessariamente (come abbiamo visto con la vicenda di Viareggio) l'ente che controlla è pubblico, né il soggetto che controlla l'ente controllore compie una verifica effettiva, ma è spesso basata su accreditamento e rispetto dei parametri.

Occorre dunque chiedersi quale sia lo *standard* di sicurezza efficace che si registra negli altri Paesi e quale sia il livello di intervento che un'Agenzia per la sicurezza ferroviaria dovrebbe compiere, perché, al di là del

fatto che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie dovrebbe andare a regime, dalla recente audizione abbiamo avvertito il timore che il controllo si incentri sugli atti e sulla documentazione piuttosto che sull'operatività effettiva. Infatti, quando si sostituisce un assile sei mesi prima di una disgrazia e oggettivamente questo pezzo arriva con tanto di certificazione, si ha la sensazione che si riproponga un meccanismo assimilabile a quello dei bollini blu e delle revisioni dell'auto; in questo settore però – specialmente su alcuni trasferimenti merci – i rischi potenziali sono più preoccupanti ed esponenzialmente più forti. Pertanto, in relazione a questo tema che è oggettivamente serio e non vogliamo strumentalizzarlo, sarebbe opportuno capire se a livello comunitario sia in atto una riflessione sull'opportunità di rivedere la complessa catena della sicurezza, tenendo conto che tale problematica è connessa agli investimenti, alle risorse per la manutenzione, ma chiama anche in causa procedure in cui il responsabile è sempre facilmente individuabile, dove chi sbaglia paga davvero, dove i controlli non sono formali ma accertabili, dove vi sono procedure ed elementi deterrenti che disincentivano davvero il dolo.

Vorrei infine sapere dal dottor Ronzoni se il sistema di trasporto aeroportuale, per certi aspetti ancora più complesso di quello ferroviario, possa rappresentare per quest'ultimo un modello al quale attingere sul piano della sicurezza.

Infatti, al di là della vicenda di Viareggio – in cui tra l'altro vi è stata anche una componente di casualità veramente incredibile, perché poteva non accadere nulla o anche molto di più di quanto si è verificato – si pone oggettivamente il problema dell'abbassamento delle soglie di sicurezza e dei controlli sul sistema ferroviario, con una conseguente maggiore fragilità dello stesso da questo punto di vista.

MENARDI (*PdL*). Mi permetto di far notare al senatore Filippi che il sistema ferroviario in realtà è molto più complesso di quello aeroportuale, in quanto è necessaria una continua manutenzione della rete infrastrutturale. Infatti, se è vero che nel caso del trasporto aereo è necessario svolgere controlli sul vettore in fase di atterraggio e durante il volo, per quanto riguarda il trasporto ferroviario occorre invece controllare anche l'intera rete infrastrutturale dei binari.

RONZONI. Signor Presidente, sono stati proposti due temi molto interessanti, ma vorrei iniziare dal primo che mi colpisce di più.

Mi sono avvicinato a questo mondo facendo l'avvocato e sono arrivato alle FERROVIENORD quando la Regione Lombardia, avendo un gruppo ferroviario importante, ha deciso di cogliere l'occasione di avviare l'attività cargo. Successivamente, mi sono occupato dalla certificazione, di chiedere e di presentare i documenti e ho iniziato un percorso in cui dal 2001, quando il bilancio era a zero (ricordo ancora l'incredulità dei macchinisti delle FS quando il primo treno è uscito da Segrate), abbiamo chiuso l'anno scorso con circa 40 milioni di fatturato. Inoltre, qualche milione di euro di utile ci ha permesso di chiudere un affare con Deutche

Bahn che ha comprato il 49 per cento di FERROVIENORD Cargo, anche perché le Ferrovie dello Stato non hanno voluto fare un'integrazione, nonostante siano a loro volta socie di FERROVIENORD.

Mi è stato chiesto se sono pessimista. Ebbene, quando ho iniziato a lavorare, il sistema ferroviario italiano non era composto solo da imprese ferroviarie, ma anche da aziende costruttrici di treni che erano fra le prime al mondo. L'AnsaldoBreda era uno dei maggiori produttori di tecnologie nel mondo e la Oto Melara era una delle imprese più avanzate del settore (adesso credo che sia stata venduta agli americani e produca torrette di navi da guerra). A mio avviso, la nostra tecnologia è certamente allo stesso livello di Alstom, Siemens, Bombardier e di tutti gli altri. Posso affermarlo perché, avendo treni passeggeri, mi sono reso conto di quello che la nostra industria porta sul mercato. D'altro canto, va anche detto che è in corso un importante decadimento dell'attività industriale, come ho potuto constatare quando ho avuto la malaugurata avventura di comprare i treni dell'AnsaldoBreda per il servizio regionale passeggeri di FERROVIENORD e le consegne sono in ritardo di circa tre anni.

Sto diventando pessimista nonostante quest'attività mi appassioni molto, perché quando sono in giro per l'Europa mi rendo conto che gli altri fanno sistema. Ad esempio, SNCF non apre il mercato, ma vende i treni della Alstom; la Deutsche Bahn ha aperto il mercato perché è stata costretta, ma ha una politica talmente aggressiva che compra tutto il possibile e lo rende redditizio, che è la cosa più difficile. La Deutsche Bahn fa lo stesso numero di chilometri e ha lo stesso numero di locomotive di FS, però guadagna circa 3 miliardi di euro l'anno, mentre FS perde circa 2 miliardi all'anno. Evidentemente non ha lo stesso numero di dipendenti o lo stesso numero di ore guidate di locomotive.

Sto diventando pessimista, perché vedo che noi italiani siamo specializzati nel non fare quadrato. L'esperienza di NORDCARGO è stata questa. Noi abbiamo messo sul tavolo un *deal* per aprire ad un *partner* industriale più importante (perché, una volta arrivati a 40 milioni di euro, o dovevamo crescere e investire noi o dovevamo aprire ad un *partner* industriale, e il governo della Regione Lombardia ha deciso che probabilmente era meglio investire nella sanità piuttosto che in altri sistemi). Al tavolo della trattativa si sono presentati solo i francesi di SNCF e Deutsche Bahn; evidentemente il nostro socio al 14 per cento della *holding* di FERROVIENORD non ha ritenuto interessante pensare di realizzare un monopolista italiano di un certo peso. Anche sul fronte del trasporto passeggeri ci scontriamo quotidianamente; invece di cercare di unificare le reti infrastrutturali, c'è una politica molto complicata di coesistenza. D'altra parte, conoscete tutti l'ingegner Moretti; ha il suo carattere, è un grande tecnico, ma con qualche spigolo.

Sono diventato presidente di questa associazione – che ha un numero di rappresentanti, a livello di impiegati, di qualche milione – sostituendo un tedesco. Ho impiegato i primi due anni del mio mandato a guadagnarmi il rispetto di inglesi, tedeschi e francesi, i quali pensavano che gli italiani non riescono a far andare i treni in orario, sono poco puntuali, non parte-

cipano alle riunioni e così via. Ricordo una delle prime audizioni a cui ho partecipato alla Camera dei Lord, dove ho parlato in inglese: mi hanno guardato tutti, chiedendomi come facessi a sapere l'inglese e ad interloquire in quella lingua. Noi siamo comunque specializzati nel farci del male. Quando siamo a Bruxelles, ad esempio, noi e FS non riusciamo a fare quadrato contro i francesi. Andare ad aprire il mercato francese è un'opera immane, perché i francesi sono durissimi; dovremmo affrontare questa sfida tutti insieme, a livello di industria e a livello di Governo, per aggredire quella situazione in maniera forte. A Bruxelles, secondo me, siamo sottorappresentati; ci sono altri Governi che riescono ad essere più presenti.

Quando parlo dell'Agenzia ferroviaria europea, divento matto, perché secondo me i nostri ingegneri – dall'ingegner Chiovelli in giù – sono tutti molto più bravi dei francesi e dei tedeschi. Ma l'Agenzia ferroviaria europea ha sede a Lille, che è il posto più sperduto e più scomodo da raggiungere in Europa. È stata scelta Lille perché l'85 per cento degli impiegati dell'Agenzia ferroviaria europea è francese.

Faccio parte della Commissione sicurezza; oltre a me, gli altri componenti sono tutti francesi e tedeschi. Costoro non hanno alcun interesse alle questioni che riguardano l'Italia; loro parlano del corridoio di Rotterdam, di Colonia, di Parigi, del tunnel sotto la Manica. Quando si parla della Rotterdam-Genova, del tunnel di Monte Olimpino che sta cadendo o di Luino che ha un binario singolo, loro replicano che è più importante la tratta Bruxelles-Parigi o il tunnel sotto la Manica. Da questo punto di vista sono pessimista, perché mi rendo conto che la battaglia è impari.

Anche a livello di impresa privata le FERROVIENORD, se entreranno nella galassia di Deutsche Bahn, subiranno un po' le redini tirate da Berlino. Loro hanno una politica orientata sul trasporto di lunghissima percorrenza; ormai i treni per la Cina li fanno quotidianamente. Gli arabi stanno effettuando un investimento enorme sul lago di Costanza, per realizzare un *terminal* intermodale che taglierà fuori completamente Gioia Tauro, Genova, Livorno e tutti i nostri porti. D'altronde, Genova ha il problema della dogana, delle curve e delle pendenze, Gioia Tauro ha il problema del binario ed attraversare l'Appennino con il treno è molto difficoltoso. Abbiamo una situazione infrastrutturale molto obsoleta. Penso che sarebbe opportuno fare più sistema, soprattutto nei confronti dell'estero.

Sono un acceso sostenitore della possibilità che Trenitalia arrivi a far concorrenza ai francesi in casa loro, perché loro sono già venuti in casa nostra e hanno già i certificati. Forse riusciremo a fare un po' di protezionismo per quanto riguarda l'omologazione delle locomotive; però, quando inizieranno ad operare sulla tratta Milano-Roma, ci faranno concorrenza sul serio. È necessaria una forza a livello di sistema e di investimenti che forse il gruppo FS in questo momento non ha. Io sto diventando pessimista ma non mollo, nonostante i tedeschi e gli inglesi cerchino di farmi fuori tutti i giorni.

Per quanto riguarda l'altro tema affrontato, penso che a livello europeo ci sia un ottimo sistema di regole di carattere generale. Credo però che l'Agenzia ferroviaria europea sia particolarmente burocratizzata e poco incisiva e che subisca il fatto che le agenzie ferroviarie nazionali vogliono continuare a mantenere un ruolo di controllo. Quello che succede in Italia è molto meglio di quello che succede in Francia, dove è difficile ottenere l'omologazione di una locomotiva. Se si porta una locomotiva costruita da AnsaldoBreda in Francia, loro dicono di non conoscere quell'impresa costruttrice e suggeriscono di acquistare le locomotive della Alstom, che sono già omologate.

Credo inoltre che si debba tornare ad avere una capacità di indagine concreta, che in questo momento sta un po' zoppicando. L'Agenzia nazionale per la sicurezza, dopo l'incidente di Viareggio, ha scritto a tutte le imprese ferroviarie (quindi anche a noi), chiedendo collaborazione per cercare di individuare gli altri cinque vagoni difettosi (oltre ai due coinvolti nell'incidente), in quanto è molto difficile riuscire a capire dove si trovino tali vagoni sulla rete. Con qualche milione di vagoni che girano per l'Europa, io mi faccio il segno della croce, sperando che non ci sia un altro di quei vagoni che entra, ad esempio, nel tunnel sotto la Manica carico di benzina, con il rischio che vi sia un altro grave incidente e che quell'infrastruttura venga danneggiata irrimediabilmente.

Bisogna tornare ad avere un po' più di controllo di carattere pratico e concreto. Si consideri che i documenti che accompagnano le omologazioni dei vagoni e delle locomotive riempiono degli scatoloni interi di carta. Basterebbe semplicemente che uno degli ingegneri che abbiamo in Italia andasse ad esaminare il treno fisicamente; probabilmente si renderebbe conto subito dello stato del treno, senza leggere 2.500 fogli sulle superfici di carico dei vagoni e via dicendo. Si tratta certo di un percorso molto complicato; credo che non vi siano neanche le risorse per spostare la struttura dal Ministero e trasformarla in un'agenzia, creando al contempo una struttura di peso.

Chiarisco meglio il discorso sui costi: quando abbiamo un problema di manutenzione delle locomotive, ci vogliono centinaia di migliaia di euro solo per effettuare l'ispezione ed individuare il guasto. Ormai una locomotiva è come un aereo, a livello di sistemi computerizzati; vi sono sistemi computerizzati del valore di milioni di euro, che spesso hanno bisogno più di un tecnico di *software* che di un ingegnere meccanico che faccia il calcolo della rottura di un asse.

Penso che bisognerebbe dotare l'Agenzia sia della struttura di personale che delle risorse necessarie per poter fare bene il proprio lavoro. Invece dal Ministero provengono poche risorse e si cerca di fare quel che si può. È evidente che controllare una sola impresa è più facile; altra cosa è quando cominciano ad esserci 10 o 15 licenze. Le FERROVIENORD hanno una storia di cento anni, per cui, probabilmente, sono in grado di effettuare una manutenzione di un certo tipo. Invece NTV (faccio questo nome a titolo di esempio), una nuova impresa che intende operare nel settore dell'alta velocità, nasce come *broker*, nel senso che prende in affitto

locomotive e vagoni, li mette in rete, prende in affitto la manodopera e comincia a far andare i treni. Ma l'alta velocità è difficile da far funzionare. La manutenzione di un treno non è come quella di un'auto, che si porta dal meccanico e viene messa a posto. NTV nasce come un'impresa che non ha manutenzione. Loro affittano i treni dalla Alstom, ad esempio, ed è quest'ultima azienda ad occuparsi anche della manutenzione. Se si verifica un inconveniente in linea, però, si blocca la circolazione.

Allora uno degli aspetti fondamentali è cercare di sistemare l'Agenzia ferroviaria europea. Ne ho parlato spesso con i vostri colleghi a Bruxelles. Non vi nascondo che il tema per loro è di così scarso interesse che non credo di rivederli una seconda volta. Inoltre, bisogna assicurare all'Agenzia una struttura adeguata, oltre alle risorse necessarie perché essa possa svolgere un lavoro effettivo sul campo. In particolare, le ispezioni sui treni non possono limitarsi a meri controlli formali, sulla carta, con l'esame cioè della sola documentazione ad essi relativa; è necessario invece svolgere sui mezzi verifiche tecniche puntuali e dirette.

Qualche settimana fa ho avuto una lunga discussione con il commissario Tajani nel corso della quale ho sottolineato che, nell'ambito del trasporto ferroviario, vi è una situazione non molto diversa da quella che si registrava negli anni Cinquanta nel trasporto aereo. Anche allora si parlavano lingue diverse, ma vi fu tutta una serie di interventi per uniformare il sistema: si introdussero i radar, i controlli di sicurezza e si avviò un'ampia attività diretta all'informazione delle imprese. A mio avviso il sistema di trasporto aeroportuale deve rappresentare un modello per la sicurezza, anche perché credo che inventare in questa materia sia molto difficile; potrebbe essere invece interessante ricorrere all'esperienza maturata in quel settore.

Sicuramente l'incidente di Viareggio senza l'elemento della fatalità sarebbe stato un banalissimo incidente, in cui magari si sarebbero rotti quattro carri ferroviari – per carità, con un danno di 2 milioni di euro – ma senza nessuna vittima o al massimo con qualche ferita lieve riportata dal macchinista nello scendere dalla cabina a causa del buio. Però pensiamo, ad esempio, alla linea ferroviaria internazionale di Luino: ogni volta che i nostri treni partono da lì o da Monte Olimpino (Chiasso), personalmente ho paura per i macchinisti, perché si tratta di linee singole che passano vicino alle abitazioni.

Sicuramente, a differenza di altri incidenti, in quello di Viareggio vi è stata una componente di fatalità enorme. Si consideri, ad esempio, che un paio di anni fa nella galleria di Monte Olimpino – sono di Como, per cui conosco bene la vicenda – è deragliato un carro pieno di gas, che si è toccato con un treno passeggeri che andava in Svizzera, a causa di un abbassamento del piano ferroviario, per un problema di falde: il vagone ad un certo punto non ha più trovato i binari ed è deragliato. In quel caso però, al contrario di quanto è accaduto a Viareggio (dove un paletto di calcestruzzo ha perforato la cisterna), il carro ha percorso 100 metri all'interno della galleria, appoggiato al muro, per poi fermarsi lì: è stata la più

grossa fortuna nella storia degli incidenti ferroviari, se si pensa che potevano rimanere coinvolte circa 1.000 persone.

Il problema fondamentale è rappresentato quindi dalla rete infrastrutturale dei binari: ci sono pochi investimenti, anche se per investire in questo campo ci vogliono risorse, che probabilmente in questo momento l'Italia fa fatica a raccogliere.

Non si costruiscono chilometri nuovi, a parte l'Alta Velocità che a sua volta, però, è sottoutilizzata perché non ci sono treni capaci di viaggiare su quei binari. Così, se da un lato le linee merci sono sature, per cui non c'è un centimetro in più disponibile per far viaggiare i treni, dall'altro, la linea dell'Alta Velocità è vuota ed è percorsa da ETR 500, che non sono treni ad alta velocità, anche se vanno comunque a più di 100 chilometri orari.

C'è poi il problema dei tunnel ferroviari. Ricordo, ad esempio, che è ferma la Torino-Lione: così, se i francesi hanno già costruito 15 chilometri di tunnel, noi stiamo ancora discutendo dove fare l'uscita. La Svizzera, poi, non più tardi di un mese fa ha rotto il diaframma dell'AlpTransit, mentre il nostro Paese non ha ancora deciso se uscire da Varese o da Como.

Inoltre, a differenza di quanto accade nel settore del trasporto aereo, in cui si porrà semmai il problema degli aeroporti, nel nostro caso un binario che si rompe determina un danno analogo a quello del carro cui si spaccano gli assi: grazie a Dio questo si verifica spesso in prossimità degli scambi, quando i treni rallentano. Però, come anche voi avrete notato, ultimamente sulla linea dell'Alta Velocità non dico che i guasti siano all'ordine del giorno, ma è abbastanza frequente che si fermi la macchina, che si rompa il vagone o che vi sia un blocco in galleria.

Gli altri Paesi hanno fatto moltissimi investimenti sul piano infrastrutturale: sono stati eliminati i colli di bottiglia e le stazioni, facendo passare le merci su binari riservati, distinti da quelli su cui viaggiano i treni passeggeri; lo stesso sistema delle gronde di Milano, ad esempio, appare decisamente utile.

In proposito vorrei ricordare che vent'anni fa, quando acciaio e carbone sono andati in *default*, il bacino della Ruhr era l'area più depressa d'Europa, con qualche milione di disoccupati. Quell'area è stata trasformata in un bacino logistico, con il canale che arriva fino a Duisburg, da dove poi partono i treni; in questo modo si è riusciti a realizzare una piena occupazione, anzi, si è aumentato il numero dei posti di lavoro. Lo stesso terminal ferroviario di Busto Arsizio – è privato, ma possiamo dirlo – ha creato un indotto di circa 16.000 posti di lavoro.

Ciò significa, dunque, che l'intermodalità e la logistica creano comunque valore, per cui bisognerebbe occuparsi di più sia del concetto della sicurezza che di quello del trasferimento intermodale delle merci.

Segnalo infine che, secondo alcuni studi della Banca d'Italia, una liberalizzazione completa dei servizi ferroviari contribuirebbe ad un incremento fino al 5 per cento del prodotto interno lordo nazionale. Personalmente non mi spingo fino a tanto; in ogni caso, però, ove anche l'inc-

mento fosse già di un solo punto percentuale, in una fase come quella attuale, sarebbe comunque interessante.

Ringraziandovi per l'attenzione, sono a disposizione della Commissione per qualsiasi ulteriore informazione o aggiornamento.

PRESIDENTE. Ringrazio il nostro ospite per il contributo fornito ai lavori della Commissione e i colleghi che sono intervenuti.

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

I lavori terminano alle ore 16,20.