



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 28

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

**14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Politiche dell'Unione Europea)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA PAESE NELLA TRATTAZIONE DELLE QUESTIONI RELATIVE ALL'UE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL RUOLO DEL PARLAMENTO ITALIANO NELLA FORMAZIONE DELLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA

198<sup>a</sup> seduta: mercoledì 22 febbraio 2012

Presidenza della presidente BOLDI

**I N D I C E****Audizione del presidente delle Ferrovie dello Stato italiane Lamberto Cardia  
e dell'amministratore delegato Mauro Moretti**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 5, 13 e <i>passim</i>	* CARDIA . . . . .	Pag. 13, 19, 24
ADERENTI (LNP) . . . . .	17	* MORETTI . . . . .	4, 5, 20 e <i>passim</i>
DI GIOVAN PAOLO (PD) . . . . .	3, 19		
* PEDICA (IdV) . . . . .	18, 21, 22		
* SOLIANI (PD) . . . . .	16, 23		

---

**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: Coesione Nazionale: Grande Sud-SI-PID-II Buongoverno-FI: CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo: ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.*

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il presidente delle Ferrovie dello Stato italiane, dottor Lamberto Cardia, e l'amministratore delegato, ingegner Mauro Moretti.*

*I lavori hanno inizio alle ore 13,40.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del presidente delle Ferrovie dello Stato italiane Lamberto Cardia e dell'amministratore delegato Mauro Moretti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul sistema Paese nella trattazione delle questioni relative all'Unione europea con particolare riferimento al ruolo del Parlamento italiano nella formazione della legislazione comunitaria, sospesa nella seduta del 18 gennaio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione del presidente delle Ferrovie dello Stato italiane, dottor Lamberto Cardia, e dell'amministratore delegato, ingegner Mauro Moretti. In modo irrituale, poiché l'audizione è stata chiesta nell'ambito di moltissime altre audizioni dal senatore Di Giovan Paolo gli passerei la parola prima di cederla ai nostri ospiti.

DI GIOVAN PAOLO (PD). Il motivo per cui avevo chiesto questa audizione nell'ambito della nostra indagine è che molto spesso conosciamo il versante italiano dell'attività delle nostre aziende che hanno rilevanza europea e, a volte, mondiale, ma non conosciamo quello che viene fatto da noi negli altri Paesi. A me interessa sapere se c'è reciprocità nelle relazioni con le ferrovie negli altri Paesi. Mi scuso se parlo semplicisticamente di ferrovie: capisco bene che si tratta di mezzi, strutture e trasporti e di organizzazioni diverse. Vorrei sapere che tipo di relazioni esistono in tale comparto con il resto d'Europa. Avviene infatti che anche Governi che su tanti temi manifestano posizioni aperte, sono poi in realtà molto chiusi su altri temi: penso all'atteggiamento dei Governi francesi, tanto di centro destra quanto di centro sinistra, rispetto alla tutela loro territorio. Mi interessa sapere se a livello europeo c'è una presenza internazionale, se le Ferrovie italiane hanno accordi con altre aziende e se, da questo punto di vista, siete pienamente un'azienda europea.

**CARDIA.** Signor Presidente, onorevoli senatori, ringrazio a nome del gruppo Ferrovie dello Stato italiane per l'invito a prendere parte a questo ciclo di audizioni su un tema di tale attualità. Dato che ci si riferisce specificamente ai rapporti esistenti nel mondo delle ferrovie, alle relazioni e all'organizzazione esistente in campo europeo, credo sia preferibile che risponda l'ingegner Moretti, perché il mio intervento si risolverebbe in un inquadramento generale della tematica e toglierebbe spazio alla sua esposizione. Diversamente, qualora nel prosieguo ci fosse interesse ad approfondire il contributo che la Commissione può fornire alla fase ascendente della legislazione europea, a vantaggio del Paese e nell'interesse collettivo. Le esperienze che ho avuto e sto avendo mi consentirebbero di offrire maggiori contributi informativi.

**MORETTI.** Signor Presidente, ritengo che vi sia un problema importante per l'Italia relativo al ruolo del Parlamento e dei Governi nel momento in cui si costruiscono le politiche europee; nelle varie esperienze nazionali si hanno comportamenti diversi rispetto alla discussione formale o informale che viene fatta in Europa. Mi è facile poter parlare di questo perché, come sapete, sono Presidente *pro tempore* della CER (*Community of European Railway and Infrastructure Companies*). Sono al terzo mandato e ho avuto tempo in questi anni di approfondire con vari Governi, oltre che, a livello comunitario, con la Commissione, il Parlamento e il Consiglio, i temi che cercherò rapidamente di illustrarvi.

Accanto all'attività tradizionale di recepimento delle normative europee negli ordinamenti nazionali (la cosiddetta fase discendente), con il Trattato di Lisbona si è riconosciuto a Governi e Parlamenti nazionali anche un ruolo importante nella fase di formazione delle decisioni europee, attraverso un esame preventivo dei documenti che la Commissione predispone per sottoporli al Parlamento europeo. Tale esame ha un ruolo chiave per garantire la massima capacità di confronto e di condivisione su problemi fondamentali. Questo accade in generale per le proposte legislative europee ma, in modo particolare, per la legislazione concernente i sistemi che, sulla base dei trattati sottoscritti, devono essere portati ad omogeneità a livello europeo, devono creare un *single market* dotato di un insieme coerente di servizi, regole ed espressioni imprenditoriali. Questa funzione particolare serve ad evitare le asimmetrie prima di addivenire alla fase discendente di recepimento. Infatti, una discussione vasta, nella quale tutti gli attori istituzionali nazionali esaminano le indicazioni che si vogliono prospettare a livello comunitario, consente di predisporre per tempo gli elementi di risoluzioni, direttive e regolamenti che rispondano a un sentire comune che possa essere applicato in maniera omogenea.

Purtroppo così non è nel settore ferroviario, per il quale è evidente una disomogeneità drammatica. Ho così anticipato la risposta al senatore Di Giovan Paolo.

La Commissione europea ha interpretato in maniera innovativa il suo rapporto con i Governi e i Parlamenti nazionali, aprendo confronti informali per favorire una migliore comprensione delle ragioni di ciascuno e

considerare le proposte che la Commissione fa al Parlamento di concerto con il Consiglio europeo. Nel settore ferroviario questo ruolo permette ai Parlamenti di essere protagonisti nella costruzione delle regole di competizione a livello europeo per la definizione di un *single market*, per la costruzione del *Trans-European transport network* (TEN-T) un progetto infrastrutturale che è una delle leve fondamentali per accrescere la competitività della piattaforma europea nel suo insieme rispetto alle altre piattaforme continentali. La qualità infrastrutturale, l'omogenea distribuzione dei servizi, l'individuazione dei servizi che nei singoli Stati possono essere lasciati sul mercato e di quelli che invece devono essere annoverati tra i servizi universali sono esattamente gli argomenti che devono essere affrontati in maniera globale per avere un approccio sistemico e non perdere parti importanti dell'equilibrio che si vuole determinare. In alcuni Paesi europei addirittura i Parlamenti analizzano assieme ai Governi le proposte.

Credo che questo sia un punto fondamentale: voi avete un'esperienza importante nei rapporti con i Parlamenti nazionali e anche io ho maturato qualche esperienza, attraverso continui rapporti con il Senato e con la Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Vorrei sottolineare al nostro ospite che il Senato italiano è al secondo posto, tra i Parlamenti europei, per quel che riguarda l'attività legata alla cosiddetta fase ascendente della formazione del diritto comunitario, ovvero all'analisi delle proposte di direttiva europea. Lo dico, perché magari ha un'idea un po' diversa di quello che facciamo in questa sede e di come lavoriamo.

MORETTI. Mi riferivo specificamente al settore ferroviario.

PRESIDENTE. Allora concentriamoci sul settore ferroviario.

MORETTI. Forse ci saranno stati problemi di informazione, ma posso assicurare che sui temi relativi al settore ferroviario la Commissione non ha mai avuto a che fare con proposte specifiche, né per ciò che riguarda il riordino delle direttive in materia di trasporto ferroviario, né per gli atti che servono per il prossimo intervento della quarta direttiva europea in materia. Ritengo che un apporto del Parlamento italiano costituirebbe un fatto positivo, perché aiuterebbe a portare maggiore equilibrio rispetto ad altri Paesi, che sono invece molto presenti nel dibattito, anche attraverso i loro funzionari che operano direttamente all'interno della Commissione europea. In particolare, il Regno Unito e la Danimarca concertano formalmente le proposte e le inviano alla Commissione, come posizione del Paese, affinché se ne tenga conto nella formulazione delle direttive. Questo aspetto formale, riguardante il Parlamento italiano, mi era ignoto: confesso dunque la mia ignoranza in materia.

Si deve operare in una logica di *single market* perché l'Europa è sempre più piccola nel mondo. Durante una lezione tenuta in un'università poco distante da qui, ho fatto riferimento al fatto che rappresentiamo so-

lamente il 7 per cento della popolazione mondiale. Contiamo ancora molto perché abbiamo un relativo potere industriale ed economico e quindi anche un'importante capacità finanziaria accumulata, che però in pochi decenni rischia di essere dispersa. Se non ragioniamo in una dimensione di regione continentale, perderemo la possibilità di competere con i colossi che stanno crescendo rapidamente e che in qualche decennio supereranno, come potenza economica, non tanto e non solo uno o due dei grandi Paesi europei, ma l'insieme del continente. In questo contesto c'è la necessità di costruire una rete di interesse europeo, che metta in connessione le grandi realtà d'Europa, che fanno la differenza nella competizione mondiale.

Immagino che questo sia un problema, se visto dalla parte politica, nel senso che affermare che esistono delle infrastrutture a livello europeo, significa affermare contestualmente che esistono delle infrastrutture a livello locale. Il grande problema, a livello politico, è dunque come, dove e con quali strumenti congiungere le prime alle seconde. Naturalmente, muovendomi in una logica di impresa, non posso entrare in questo campo: posso dare solo dei suggerimenti, ma non ho alcuna capacità decisionale in merito. L'esperienza induce a far sì che le grandi realtà interportuali – siano esse interporti *inland* o sul mare – rappresentino il punto di riferimento dei grandi corridoi europei e che le grandi città e i grandi *terminal* rappresentino i nodi nella rete, punti di riferimento per tutti i territori circostanti che vengono serviti. È evidente che la valorizzazione della rete si ha quando si valorizzano i nodi, più che i rami. Più il peso dei nodi nella rete è importante, più i Paesi che li detengono hanno spazio nel determinare le condizioni di sfruttamento economico, di valorizzazione finanziaria e di benessere sociale, per i nodi stessi, per le realtà immediatamente comunicanti con loro, per il territorio e per le grandi aree metropolitane, che fanno riferimento a un grande *terminal*, con cui costruiscono l'osmosi sociale ed economica, per poter contestualmente progredire.

Nella documentazione che consegnerò alla Commissione potrete vedere una cartina che indica, attraverso colori più o meno scuri, la densità delle attività insediate in un dato territorio. Analizzando questa cartina si riesce a capire perché l'attenzione si concentra su alcuni corridoi e non su altri: laddove esiste una maggiore concentrazione di attività e di persone, è evidente che ci sia maggiore necessità di un'infrastrutturazione moderna e anche sostenibile, nel lungo termine. Questa sfida offre una doppia opportunità: evitare il collasso ambientale ed attivare tecnologie innovative, legate ad una concezione diversa dello sviluppo sostenibile, che possano essere vincenti nella competizione, che ormai non si svolge più sulla produzione di beni di consumo, ma sulla capacità di sviluppare grandi sistemi tecnologici a supporto delle grandi reti di servizi nelle telecomunicazioni, nell'energia, nei trasporti. È ciò che, ragionevolmente, i Paesi più sviluppati stanno facendo attraverso idonee politiche industriali. Non mi riferisco solo alla Germania, che viene spesso citata a tale proposito, ma anche al Giappone, che sta abbandonando la produzione dei beni di consumo, ormai appannaggio della Corea o della Cina, che offrono prodotti di qualità a prezzi tali da non avere concorrenti. Paesi come il Giappone si

stanno spostando proprio verso una diversa concezione dello sviluppo e del mantenimento del benessere sociale, collegata alla capacità di innovare le grandi reti di servizi.

In Europa, alla politica tesa a costruire un sistema di infrastrutturazione di livello europeo – e penso alla rete di trasporto trans-europea TEN-T – si è coniugata la volontà di costituire un *single market*, superando lo spezzettamento dei sistemi ferroviari, che nell'insieme rappresentano l'impresa che li gestisce, il sistema da sfruttare e il riferimento di servizio. Ciò al fine di costruire un sistema europeo e, nel frattempo, di aprire tale sistema al mercato, per poter determinare i migliori servizi, a vantaggio delle comunità e delle persone che vivono in Europa.

Si è posto così il problema delle cosiddette liberalizzazioni. Affronterò per primo questo problema, che non è collegato direttamente a quello della separazione tra rete e gestione dei servizi, di cui parlerò in seguito. Quando si dice che in Europa tutto è liberalizzato, si dice una falsità. Le direttive, in Europa, oggi riguardano solo due campi: quello delle merci – che è completamente liberalizzato, sia a livello europeo che a livello nazionale – e quello dei passeggeri, limitatamente al trasporto internazionale, dal 1° gennaio del 2010, sebbene vi siano ancora Paesi che non hanno ancora adottato le relative normative o lo hanno fatto in maniera formale e ancora insufficiente. Non si tratta solo di Paesi tradizionalmente chiusi, come la Francia, ma anche di Paesi come l'Olanda, che, data la sua posizione geografica, presenta drammatiche difficoltà per tutti coloro che vi devono transitare e che dunque devono stipulare degli accordi, non potendo fare operazioni di libera competizione. Nella documentazione che consegnerò, potrete vedere ciò che è stato fatto in Europa in materia di liberalizzazioni: possiamo dunque esaminare gli spazi di liberalizzazione e le differenze di applicazione. Si sono costituiti due gruppi, il primo dei quali è formato da Francia, Spagna, Olanda e da altri Paesi, che hanno semplicemente recepito le direttive europee, in alcuni casi in modo formale, come per il trasporto di lunga percorrenza internazionale, ma non hanno dato la possibilità di attuarle concretamente. In Francia nei fatti non è stata attuata alcuna liberalizzazione regionale o nazionale e ci sono anzi limitazioni. Recentemente abbiamo cercato di entrare nel mercato francese non solo con i treni notte, che è stato un problema, ma anche con l'alta velocità: sui primi siamo entrati parzialmente perché non hanno concesso tutte le aperture che avevamo chiesto; sulla seconda non ci hanno fatto entrare. Abbiamo protestato presso l'Unione europea perché non è neppure possibile chiedere le tracce perché non si sa dove collocare le fermate in un percorso. Abbiamo avuto una risposta dal vice presidente della Commissione europea e responsabile per i trasporti Kallas che ha riconosciuto l'assenza di un regolamento attuativo e, in particolare, di disposizioni che consentano di sapere dove collocare le fermate, per esempio, tra Milano e Parigi: è difficile garantire questa traccia senza soste intermedie perché si rischia di andare con treni vuoti, mentre il TGV (*Train à Grande Vitesse*) da Parigi arriva a Milano.

Germania, Gran Bretagna e Italia hanno volontariamente aperto in tutti i settori, ma, non essendoci alcun obbligo europeo, non possiamo invocare reciprocità perché l'Europa si attiene alle direttive sulle liberalizzazioni. Non possiamo reclamare di non poter entrare in Francia nel trasporto nazionale o regionale perché non esiste una direttiva in merito. Leggendo alcune delle vostre interviste sembra esserci una consapevolezza diversa dalla realtà. In Gran Bretagna è stata adottata una forma particolare di liberalizzazione: l'accesso avviene per lo più attraverso gare di mercato sulla base di una regolamentazione forte e con un intervento attivo delle autorità di governo. Normalmente vengono messi in gara pezzi di servizio e chi vince per un certo periodo è in grado di poter sviluppare il *business* e sfruttare le opportunità. Esaminerò alla fine i vantaggi e gli svantaggi, come appaiono dai dati empirici, che però iniziano ad essere scientifici, per poter capire quale può essere la strada nel futuro. Mentre Italia e Germania, che hanno seguito una vicenda molto simile, hanno aperto completamente al mercato, uno schema di liberalizzazione non esiste in altre parti del mondo. Non so se questo è noto perché sembra che noi stiamo perseguendo una liberalizzazione di tipo anglosassone.

In giro per il mondo la liberalizzazione non esiste: negli Stati Uniti ci sono *companies* che lavorano sul trasporto merci che posseggono le linee e i treni; in Giappone – campioni nel trasporto viaggiatori, a differenza degli Stati Uniti che sono migliori nel settore merci – non esiste una liberalizzazione: piuttosto che separare, come si sta discutendo in Europa, hanno tagliato in tre il sistema nazionale e l'hanno assegnato a tre diverse compagnie che si occupano di tutto, compreso lo sfruttamento immobiliare del territorio, che usano normalmente per coprire i debiti della gestione ferroviaria. Il Giappone ha, con grande intelligenza politica, copiato il modello di sviluppo degli Stati Uniti dell'800, quello delle compagnie ferroviarie che si gettavano alla conquista dell'Ovest non per lo sfruttamento del *business* dei biglietti, che era sempre in *deficit*, ma perché veniva loro data possibilità di fare investimenti immobiliari nelle città toccate dalle linee ferroviarie e così si pagavano sia la ferrovia che i debiti del servizio. I giapponesi hanno fatto la stessa cosa: se guardate lo *Shinkansen* troverete che attorno alle stazioni si sono sviluppate città enormi. Non sto parlando di centri di qualche decina di migliaia di persone come quelli che abbiamo noi lungo le linee ferroviarie a Roma. La rete di treni superelevati che unisce Osaka a Tokyo copre il bacino di utenza più grande al mondo, circa 60 milioni di persone, e rappresenta il cardine della potenza economica giapponese. Il sistema è stato pensato con una logica politica: più che elaborare operazioni astratte, si è cercato di capire dove prendere i soldi per offrire servizi che non riuscivano a finanziarsi da soli.

In Germania e Italia abbiamo una concezione molto simile con la differenza che solo in Italia, a seguito dell'ultimo decreto sulle liberalizzazioni, c'è un'imposizione a fare gare per il trasporto regionale. In Germania ogni *linder* può scegliere tra l'affidamento diretto o la gara, a suo piacimento, in relazione alle convenienze. Questo accade anche in Gran Bre-



tagna. Non voglio dilungarmi ora sui filtri che i Paesi mettono alla partecipazione alle gare: se volete, potremo discutere anche di questo.

In questo momento in termini di regole, il Paese più liberalizzato è l'Italia: non solo ha liberalizzato tutti i settori, compreso quello regionale, ma con l'ultima normativa ha imposto le gare per l'affidamento dei servizi ferroviari. Faccio presente che nella legge che state esaminando non è chiaro se questo valga solo per i servizi sulla rete delle Ferrovie dello Stato o anche per i servizi che si svolgono sugli altri 5.000 chilometri di rete che non sono delle Ferrovie dello Stato. Non si capirebbe la ragione di una eventuale differenza di trattamento: la liberalizzazione dovrebbe valere per tutti o per nessuno. Non deve essere un caso-impresa, perché i vertici possono cambiare dall'oggi al domani. L'impresa è un bene pubblico. Ancorché non fosse un'impresa controllata dallo Stato, ogni impresa che opera in un Paese è un bene pubblico e il suo fine economico nella creazione di valore deve essere congiunto ai ritorni in termini sociali.

Mi è stato chiesto qual è lo stato del processo di liberalizzazioni all'estero. In Italia – lo sapete poiché lo state facendo voi – è stato liberalizzato tutto. In Europa nel *recast* del primo pacchetto la Commissione europea non ha presentato nessun allargamento della liberalizzazione; drammaticamente, nemmeno il Parlamento europeo, in sede di discussione del provvedimento la cui relatrice è stata l'onorevole Serracchiani, si è posto il problema di ampliare la liberalizzazione dei mercati nazionali. Se dovessi dare una valutazione politica dall'esterno, direi che in Europa liberalizzare non interessa a nessuno. Il ministro Passera nel suo primo Consiglio dei ministri ha potuto constatare che questo problema non è neanche all'ordine del giorno.

C'è stata in verità una spinta dalla *lobby* ferroviaria da me rappresentata, che ha posto il problema dell'omogeneizzazione a fronte della rilevante disparità tra i vari Paesi. Siccome riteniamo che Italia, Francia, Germania e Gran Bretagna non possano tornare indietro rispetto ai livelli di liberalizzazione raggiunti, abbiamo chiesto che il resto dell'Unione europea vada avanti, cioè che, almeno a livello nazionale, liberalizzino anche i Paesi che finora non lo hanno fatto. Non ci aspettiamo di ottenere risultati fino al livello regionale, ma almeno a livello nazionale. Abbiamo avuto numerosi confronti con il commissario europeo ai trasporti Siim Kallas, con la Commissione e con il Parlamento europeo e abbiamo fatto notare le incongruenze dell'approccio che affronta il problema della separazione della rete prima di quello della liberalizzazione. Paradossalmente, ci sono Paesi come la Francia, che hanno separato formalmente la proprietà della rete, ma non hanno liberalizzato il mercato e quindi non si capisce a cosa serva la separazione. Accade una cosa simile anche in Spagna, altro Paese in cui non è stata effettuata la liberalizzazione; in Olanda c'è separazione formale, ma non liberalizzazione. Gli unici Paesi in cui sono stati effettuate sia la separazione tra rete e gestione dei servizi, sia la liberalizzazione del mercato sono la Gran Bretagna e la Svezia, che

però, per le ridotte dimensioni della sua rete, rappresenta un caso marginale.

In Gran Bretagna sull'argomento si è aperta negli ultimi mesi una discussione: lo ha trattato la stampa, dall'*Independent* al «*Guardian*», e addirittura la BBC ha chiesto ad un *advisor* di verificare quanto accaduto negli ultimi 10 anni. Vi posso descrivere quello che è emerso da questa indagine, riportando ciò che hanno detto loro e non ciò che dico io. È stato fatto un confronto sul costo del servizio ferroviario per i cittadini di cinque diverse capitali europee. Prendendo come riferimento un modello uguale per tutti definito dall'*advisor*, è emerso che Roma è la città in cui si paga di meno per il servizio di trasporto ferroviario, seguita da Madrid, in cui però si paga il 90 per cento in più che a Roma. La città in cui si paga di più è Londra: nella capitale britannica si paga infatti il 1000 per cento in più rispetto a Roma. Con il costo di un abbonamento londinese, infatti, in Italia offriamo l'abbonamento ai pendolari dell'alta velocità tra Roma e Napoli – e, anzi, avanza qualche decina di euro – senza prendere alcun contributo dallo Stato. Infatti, al costo pagato dai cittadini inglesi, che come abbiamo visto è 10 volte superiore a quello italiano, occorre aggiungere attualmente i contributi statali.

È stato analizzato infatti anche che ruolo hanno gli Stati, confrontando in particolare i modelli italo-tedesco e inglese. A livello di Stati le differenze non sono meno rilevanti: forse avrete visto nei siti Internet qualche studio parziale. Confrontando l'insieme dei contributi che il singolo Stato offre al sistema ferroviario per i servizi (sia al gestore sia alle imprese: fare differenze non avrebbe senso, visto che c'è comunque un soggetto, diverso da Paese a Paese, che paga il pedaggio) possiamo notare che il *trend* è molto diverso. Mentre in Italia e in Germania le risorse offerte dallo Stato, nel decennio, sono diminuite del 15-20 per cento circa pur avendo incrementato i servizi, in Gran Bretagna i contributi sono aumentati del 220 per cento. Se avessero a disposizione per il servizio universale, a parità di volumi, i contributi che vengono destinati alle ferrovie britanniche, le ferrovie italiane potrebbero gestire altri 2,5 miliardi di euro, cioè il doppio di quanto attualmente finanziato dallo Stato. Ed inoltre bisogna considerare le risorse che vengono dai cittadini. In Italia infatti i cittadini pagano, per il trasporto locale, circa 3,8 centesimi di euro per chilometro; se pagassero quello che pagano i cittadini britannici, non solo non avremmo bisogno di un centesimo dallo Stato, ma potremmo fare un piano di investimenti da 10 miliardi di euro, solo con i soldi dei cittadini, a parità di contribuzione. Sono dati che posso dimostrare.

La situazione è dunque molto diversa tra i vari Paesi. A tal proposito mi collego alla prima parte del mio intervento: ricordando l'impegno della Commissione, offriamo ogni collaborazione su questo tema. Dunque le spinte dei vari *stakeholders* presenti in Europa, compresa la *lobby* delle imprese ferroviarie, che in questa discussione presenta un approccio abbastanza omogeneo e comprende anche i francesi (che si accorgono degli scricchiolii del loro modello), hanno portato alla formulazione di un insieme di proposte, la prima delle quali è la liberalizzazione del servizio

nazionale per tutti i Paesi. Questa soluzione peraltro non richiederebbe la reciprocità formale, perché se una impresa ferroviaria del Paese A entra nel Paese B con una partecipazione del 20 per cento e vi radica la sua attività, l'impresa del Paese B che volesse entrare nel Paese A solo tra 10 anni avrà accumulato un decennio di svantaggio. Abbiamo poi formulato una proposta che è stata accettata: il Parlamento, dopo ampia discussione, ha chiesto alla Commissione di fare entro il dicembre del 2012 una proposta di estensione della liberalizzazione nazionale. Il Parlamento italiano ha dunque il tempo per poter partecipare a questa discussione.

Per quel che riguarda la separazione tra rete e gestione dei servizi, non si tratta più un dibattito tra teorici, come accadeva alla fine degli anni Novanta, in cui potenzialmente tutti e due i modelli erano supportati da ragioni teoriche che andavano confrontate. Ora esistono modelli empirici, che vanno studiati per individuare quello che ha i migliori effetti economici sui cittadini, sugli Stati e sull'industria. Non parlo della sicurezza, che costituisce un problema etico: se in alcuni Paesi non vengono più neanche presentati i dati relativi alla sicurezza, perché il deragliamento di un treno è considerato un fatto normale, che non viene neppure riportato dai giornali, ciò vuol dire che in quei Paesi si è intrapresa una strada molto negativa. Anche a tale riguardo abbiamo scelto un approccio pragmatico, considerando che in Gran Bretagna il rapporto di sir McNulty, che potete trovare nel sito Internet del Governo britannico o in quello del *Rail regulator*, mostra tutte le difficoltà di rapporti basati su contratti tra una rete e tanti operatori. Tali rapporti devono infatti essere gestiti in maniera contrattuale e non in maniera industriale: ogni qualvolta emerge un problema, non si convoca un tavolo di confronto che consente di risolverlo in pochi minuti, come avviene nelle relazioni industriali all'interno di uno stabilimento, ma se ne occupano gli avvocati. Dunque, i problemi si amplificano piuttosto che risolversi.

La Commissione europea, su invito del Parlamento, darà mandato ai consulenti di valutare i due modelli oggi presenti che, per semplificare, possiamo definire modello inglese e modello tedesco (o anche italo-tedesco). In tal modo sarà possibile individuare, secondo il punto di vista degli attori che ho citato in precedenza, qual è il migliore alla luce di una valutazione scientifica di un'esperienza più che decennale. Il modello migliore dovrà essere proposto e rappresentare un riferimento per tutti. La Commissione europea dovrebbe compiere questa operazione entro la fine del 2012. Anche la *Community of European Railway and Infrastructure Companies* (CER) ha commissionato uno studio analogo per avere elementi di confronto e di discussione e per valutare, in particolare, ciò che attiene alla contribuzione.

Nella decisione politica – sebbene ciò non possa essere scritto esplicitamente nei rapporti – occorre valutare anche l'impatto della decisione in termini di condivisione sociale in senso lato e sulla filiera industriale. In tutti i Paesi in cui è stata effettuata la separazione dei servizi da quella della rete è infatti scomparsa l'industria ferroviaria. Quando c'era la «*British Rail*», la «*GEC Alsthom*» era una delle più grandi imprese al mondo.

Quando ero ragazzo, nel 1978, mi recai nel centro di ricerca della «*British Rail*» ed ebbi a che fare, naturalmente, soltanto con la «*GEC Alsthom*», una società anglo-americana e francese controllata dalla «*General Electric*». Dopo ciò che è avvenuto, sono state tolte la «*GEC*» e la «h» del nome della società ed è rimasta soltanto la «*Alstom*», di proprietà francese, mentre in Gran Bretagna non è rimasto più niente. Chi, come me, ha qualche anno di età ricorderà forse l'esistenza di una bellissima azienda svedese, l'ASEA (*Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget*), che ora non esiste più.

Voglio evidenziare questo aspetto, perché in Italia c'è un piccolo problema, che si chiama gruppo «*Finmeccanica*», che ha al suo interno la «*Ansaldo Sistemi Industriali*» e la «*AnsaldoBreda*», che credo rappresentino importanti entità industriali. È infatti importante avere un committente con una visione globale, che riesce a produrre e stimolare innovazione, come si è visto quando abbiamo sviluppato lo *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), che governa l'alta velocità – e non solo – e costituisce lo *standard* europeo. Lo abbiamo sviluppato noi perché avevamo la visione d'insieme delle necessità e la capacità di condurre a un processo innovativo. Se non c'è visione d'insieme, non c'è nessuno che possa sviluppare un processo innovativo. Anche l'Italia ha questo problema: dobbiamo capire se anche noi dobbiamo rinunciare a una parte dell'industria. Personalmente ritengo – lo avete letto sui giornali – che sia una cosa sbagliata: se il nostro Paese non investe moltissimo nei sistemi tecnologici a sostegno dei sistemi di servizio rete non può competere. Questo vale per tutti i settori.

Non esiste un problema sulla rete dei trasporti ferroviari: l'Italia ha liberalizzato su tutto, anche nel trasporto locale a seguito del decreto attualmente all'esame del Parlamento. In altri Paesi la liberalizzazione è stata introdotta ma con un vincolo per le istituzioni locali. Si può accettare anche questo, l'importante è che ci sia un minimo di reciprocità. Sapete che è in vendita l'azienda di trasporto urbano di Firenze ATAF: il bando di gara per come è stato formulato può essere utilizzato solo da imprese non italiane. Faccio presente che più delle metà di queste imprese provengono da Paesi non liberalizzati. Credo che, quando all'interno delle Aule parlamentari ci si chiede perché la «*Irisbus*» chiude, la risposta sia evidente. Se in Italia abbiamo una miriade di piccole imprese che non fanno massa critica per avere committenze sugli autobus non potremo sviluppare piattaforme industriali al servizio del Paese tali da competere con la Renault o la Mercedes, che dietro ha il mio collega tedesco il quale, oltre a dirigere la più grande impresa ferroviaria europea, ha anche la più grande azienda di trasporto pubblico su gomma e che ogni anno fa committenze dirette di miliardi e senza gara. Su quella base, come imprese di servizio, invadono altri Paesi dove la struttura non è così robusta come da loro.

Nell'esaminare questi problemi sono emersi dei punti di riferimento. Innanzitutto, per fortuna, la sicurezza da noi ancora fa clamore: quando si verifica un fatto che evidenzia problemi di sicurezza, finisce in prima pagina; in altri Paesi non è neanche da ultima. In secondo luogo, bisogna

considerare se il cittadino si avvantaggia o meno quanto paga per il servizio e valutare se lo Stato paga di più o meno. Occorre vedere, inoltre, se la filiera industriale si arricchisce o si impoverisce, se può svilupparsi o rischia di scomparire. Una valutazione di questi elementi può dare risposte sulle scelte da compiere.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Moretti. Prima di passare ai quesiti dei colleghi, vorrei porre una domanda al presidente Cardia, approfittando del fatto che egli ha avuto nella sua vita svariate esperienze da Sottosegretario e da presidente di importanti enti. Senza entrare nel particolare e dopo quanto detto dall'ingegnere Moretti, volevo che lei ci desse, con riferimento al campo ferroviario un suo generale giudizio sul sistema Italia in Europa, inteso come capacità del nostro Paese di fare sistema e di portare avanti delle iniziative che abbiano una ricaduta positiva.

CARDIA. Se guardo in retrospettiva, la mia opinione non è positiva perché ho potuto constatare come in molte circostanze in campo internazionale ci siano stati interventi che banalmente definirei *spot*, ma che si possono inquadrare come interventi riguardanti singole entità sia pure rilevanti, enti o società strategiche che hanno saputo svolgere un'attività diretta di *lobbying* ma nello stesso tempo di corretta rappresentazione dei problemi in sede europea. I loro interessi hanno trovato ascolto e, a volte, anche risposte positive, anche se non collegate con l'interesse nazionale. Prendendo spunto da questo, posso dire che mi sono convinto della necessità di un'azione coordinata di un Parlamento e di un Governo. Oggi il Parlamento ha assunto notevoli poteri di indirizzo sul Governo per far sì che in sede europea vengano rappresentati indirizzi comuni e si manifesti un coordinamento flessibile.

Parto da un esempio banale per trarre una considerazione di ordine generale. Nella qualità di Presidente della CONSOB ho partecipato per sette anni al Committee of european securities regulators (CESR), l'organismo che unificava i presidenti delle autorità di vigilanza finanziaria di tutti i Paesi; in quella sede si rappresentavano gli interessi dei diversi Paesi sia di regolamentazione che d'intervento per violazione di norme. Si decideva attraverso un *consensus* che non aveva un'entità numerica predefinita: era più della maggioranza, ma era meno della totalità del voto. Quando c'era l'opinione conforme di 21 presidenti di autorità su 27 si riteneva raggiunto il risultato. In un incontro che mi è rimasto particolarmente impresso si alzò in piedi (fatto non comune perché si lavorava in un clima di grande cordialità) il rappresentante della BaFin tedesca, un uomo alto due metri che incuteva timore, che battendo i pugni sul tavolo dichiarò che il suo Governo sosteneva che quanto era stato convenuto non si poteva fare. Io che gli stavo vicino osservai che ormai il consenso era stato raggiunto, ma lui ribatté che se il suo Governo aveva deciso che non si poteva fare, non si sarebbe fatto. Il presidente, a quel punto, disse che essendo giunto il momento del caffè – anche se non era vero – era opportuno interrompere. Ed effettivamente non si è fatto

più: successivamente si è scoperto che il rappresentante tedesco aveva concluso un accordo con le autorità di altri tre o quattro Paesi ed insieme erano riusciti a vanificare la decisione di una maggioranza rilevante. Da questo esempio si capisce l'importanza di un coordinamento nazionale forte e flessibile, che può partire dal Parlamento, che a sua volta può assumere elementi di informazione ascoltando categorie o singoli rappresentanti che hanno conoscenza di problemi di grande rilievo e possono suggerire indirizzi e propositi da perseguire con tenacia.

Per tornare alle mie esperienze precedenti – che costituiscono però anche un esempio valido per il settore che stiamo esaminando – ricordo cosa accade in occasione della nomina del nuovo presidente e del nuovo vicepresidente dell'allora CESR, che oggi si chiama *European securities and markets authority* (ESMA), in cui sono rappresentati gli organismi dell'Unione europea analoghi alla nostra Commissione nazionale per le società e la borsa (CONSOB). Mi fu chiesto di fare degli approfondimenti e dei sondaggi e di proporre due nomi, che poi divennero effettivamente presidente e vicepresidente del CESR. Attraverso tale accordo si è fatto in modo che fosse nominato segretario generale del CESR un ottimo dirigente della CONSOB, il dottor Comporti. È fondamentale nominare, nelle sedi apicali, dirigenti di alta qualità e la flessibilità nelle trattative consente il coinvolgimento di personale esperto e adatto a svolgere le funzioni richieste. Non si può dare infatti un mandato ultimativo, dicendo che o si fa in un certo modo o non si fa niente, ma occorre dare un *input* di flessibilità.

Proprio quando stavo per concludere la mia attività alla CONSOB, si è provveduto al rinnovo degli organi di tutte le autorità, che oggi, in seguito alla crisi economica in corso dal biennio 2009-2010, hanno poteri più forti rispetto a quelli che avevano in precedenza. Dovendosi nominare nuovamente gli organi del CESR ed avendo io terminato la mia attività di presidente della CONSOB il 30 giugno 2010, il dottor Comporti, che – come dicevo – era un rappresentante di alto livello della CONSOB, non è stato rinnovato nella carica di segretario generale: ciò è accaduto perché c'è stato un vuoto di sei mesi alla presidenza della CONSOB, che ha impedito di influire concretamente nella trattativa per mantenere una posizione di vertice. Occupare una posizione di vertice nell'organizzazione di tali istituzioni consente ad un Paese di evidenziare in modo più semplice i suoi interessi, coordinandoli, naturalmente, con quelli degli altri Paesi per non rischiare di essere screditati. I problemi si possono sempre inquadrare sotto l'ottica dell'interesse collettivo, pur riguardando certamente anche gli interessi del singolo Paese.

Per quel che riguarda la formazione del personale, in Italia abbiamo certamente ottimi funzionari, ma il loro numero è ridotto rispetto alle dimensioni del Paese e inoltre, a causa della mancanza di un'azione concertata, solo pochi di loro riescono a giungere ad una posizione apicale negli organismi internazionali. Inoltre, evidenzio con tristezza il fatto che può capitare – ma questo non riguarda necessariamente il nostro Paese – che venga eletto presidente di un organismo un uomo o una donna che

non ha le specifiche competenze necessarie per rivestire quel ruolo. Ciò accade magari perché la sua nomina è frutto di uno scambio e di un accordo tra alcuni Paesi recentemente entrati nell'Unione europea e un Paese capofila, come la Germania o il Regno Unito, a cui a volte, a seconda delle circostanze, può aggiungersi la Francia. Tra questi Paesi può infatti crearsi un accordo su un determinato argomento di interesse, in cambio del quale viene concessa la Presidenza di un organismo o la nomina di un segretario generale a persone che non possiedono i requisiti fondamentali.

Specialmente dal 2008, con l'accrescersi della crisi globale, vengono attribuiti sempre maggiori poteri agli organismi europei, all'interno di una costruzione che si sviluppa e individua compiti che implicano poteri anche rilevanti. A tale proposito, se mi è consentito, vorrei dire che l'impegno del Parlamento nei confronti del Governo deve essere più forte e quanto più possibile informato: con questo non voglio dire che non lo sia già adesso, anche perché il mio giudizio in proposito sarebbe limitato. Oggi un soggetto può essere ascoltato da un organismo europeo, magari perché supportato da un sostegno nazionale; il Parlamento nazionale dovrebbe ascoltare tutti coloro che possono avere una competenza specifica sui temi da affrontare. A tal proposito ricordo quella volta in cui, essendomi reso conto di non avere una competenza cognitiva su un determinato argomento, ne parlai con un esperto, il dottor Rainer Masera, e per me fu come tornare a scuola o all'università, perché mi fornì moltissime argomentazioni, che poi si mostrarono utilissime in un successivo dibattito, che interessava il nostro Paese.

Il Parlamento ha dunque il potere-dovere di acquisire conoscenze nel modo più ampio possibile, anche attraverso il lavoro delle Commissioni e la costituzione di appositi comitati, grazie ad approfondimenti multipli, che non siano limitati soltanto ad una audizione. Ritengo peraltro che l'odierna audizione sia molto utile e, per quel che mi riguarda, la vivo con interesse e come un onore. Si potrebbero formare piccoli gruppi di studio o comitati organizzati, che diano un apporto anche scritto, non limitandosi ad un contributo di ordine generale. In tal modo il Parlamento potrebbe portare determinate materie all'attenzione del Governo, con tutti gli strumenti che fortunatamente possiede, ad esempio attraverso un parere particolarmente dettagliato su una direttiva europea.

Desidero raccontare un altro episodio vissuto personalmente, che giudico sbalorditivo. Ricordo che gli allora presidenti di ENEL ed ENI mi dissero che erano stati invitati dall'autorità di vigilanza francese a dare notizie specifiche sulla loro intenzione di operare in Francia, nei campi di rispettiva competenza. Entrambi gli amministratori manifestavano la loro sorpresa per il fatto che era stato detto loro di rispondere nel giro di 48 ore. Mi interessai della questione, rivolgendomi al presidente dell'autorità francese di vigilanza dei mercati finanziari, l'equivalente della nostra CONSOB, evidenziando che tale procedura non era prevista dalla direttiva europea in materia: gli chiesi dunque in base a quale norma ciò venisse richiesto. Mi venne risposto che alla direttiva uguale per tutti erano stati

aggiunti alcuni codicilli, che consentivano all'autorità francese di chiedere un incontro con i vertici delle aziende, anche in presenza solo di un *rumor* che desse adito ad ipotesi di investimento o di acquisizione. Feci allora notare al mio interlocutore che, se i soggetti non rispondevano, era perché non ne avevano titolo e che la prescrizione imposta non aveva forza giuridica. Mi fu risposto che in tal caso non ci sarebbe stato problema, perché nella normativa interna francese era stato aggiunto che, in caso di mancata risposta, tali soggetti non avrebbero potuto operare in Francia nei successivi sei mesi. Dunque la direttiva è uguale per tutti, ma occorre considerare anche il codicillo, che se non sbaglio era stato aggiunto agli articoli 44 e 45, e le norme di recepimento. I rappresentanti di ENI ed ENEL, per l'apprensione di non poter operare in Francia, diedero allora una celere risposta: uno lo fece direttamente, l'altro comunicò attraverso il presidente della CONSOB, che, pur essendo domenica, rispose entro il lunedì mattina.

Occorre dunque porre attenzione sia alla creazione delle direttive europee sia al loro recepimento; quindi sia nella fase ascendente – per cui bisogna operare con l'apporto concorde, forte e convergente dell'intero Governo e non soltanto di una singola Amministrazione – sia nella fase discendente, nella quale il Parlamento può intervenire moltissimo. Quando il Parlamento recepisce una direttiva, può davvero analizzarla e, in questo caso, fare anche degli approfondimenti, se riesce, su come la stessa direttiva viene recepita negli altri grandi Paesi europei. In particolare è utile seguire l'attività dei Paesi che possono essere definiti capofila: pensiamo alla Germania, che sta ampliando la sua sfera di influenza, specialmente nella parte orientale dell'Europa. Personalmente ho fiducia in un'attività del Parlamento costante e determinata e, se mi è consentito, ad ampio spettro, per conoscere anche aspetti che possono sembrare di dettaglio, ma che magari riescono ad imporre ad un ente di dichiarare ciò che intende fare entro 48 ore.

SOLIANI (PD). La audizione odierna costituisce un'occasione molto importante. I nostri auditi hanno offerto alla Commissione il loro punto di vista su un sistema fondamentale per il Paese e hanno delineato anche la dimensione del sistema europeo che si sta costruendo, sia dal punto di vista politico che dal punto di vista materiale. È necessaria una partecipazione comune ai processi in atto da parte di tutti gli attori fondamentali: i grandi gruppi imprenditoriali, visto che stiamo parlando di infrastrutture, ed i grandi interlocutori politici, la Commissione e il Parlamento europeo e i Parlamenti e i Governi nazionali.

Ciò che ci avete detto in base alla vostra specifica esperienza avvalorava l'idea che oggetto dell'indagine conoscitiva non sia solo il sistema Italia, ma il modo nel quale si sta costruendo il sistema Europa. A margine di un'osservazione del presidente Cardia, vorrei dire che, nella dimensione democratica dell'Unione europea, della quale fanno parte molti più Paesi di prima, grandi e piccoli, occorre necessariamente tener conto



delle esigenze di tutti i membri di essere rappresentati negli organismi europei.

All'inizio l'ingegner Moretti notava che l'Italia partecipa a questa opera di raccordo tra gli attori, ma forse non quanto sarebbe necessario. Noi abbiamo un problema irrisolto: nella fase ascendente di costruzione delle politiche europee la presenza del Parlamento italiano non dovrebbe limitarsi al solo contributo di questa Commissione, che si assume al massimo le sue responsabilità e la cui Presidente ha fatto tutto quello che poteva. Sulle politiche attinenti il settore oggetto dell'audizione odierna, ad esempio, manca l'apporto della Commissione trasporti e lo stesso vale per le altre materie. Abbiamo bisogno di un raccordo parlamentare molto più stretto: abbiamo recepito il vostro messaggio, ma lo sapevamo.

C'è una seconda osservazione che vorrei fare. Mi perdonerete, ma l'esperienza è troppo vicina e dolorosa. Io sono affezionata alla rete ferroviaria, per molte ragioni: il treno ha per me un valore positivo perché è un luogo di scambio ed è uno dei mezzi che ho più frequentato. Quanto si è verificato nelle ultime settimane ha diffuso interrogativi circa le possibilità del sistema italiano di competere in Europa. Non potete appellarvi all'emergenza meteorologica, intanto perché bisogna saper governare anche l'emergenza; poi perché essa ha messo in luce i grandi *deficit* strutturali che vanno al di là della situazione contingente. Coloro che hanno usufruito dei servizi ferroviari in queste settimane drammatiche si sono domandati se sono ancora cittadini europei. Perdonerete il precipizio sul quale vi porto, ma, proprio perché ho apprezzato il vostro contributo, vorrei dirvi che anche questo fa parte della costruzione di un sistema Paese che vuole giocare le sue responsabilità in Europa. Mi rivolgo a voi perché avete diretta responsabilità sul settore ferroviario, ma il problema rientra nelle responsabilità anche del Parlamento e dei Governi in tutta la fase che è alle nostre spalle e in quella presente. Non si tratta solo di attivarsi nei luoghi decisionali per assicurare la competitività del Paese, ma anche di far sentire i cittadini parte di un sistema Paese all'altezza del sistema europeo. È emerso un *deficit* enorme, che è difficilissimo da recuperare e mi domando se siete in grado di farlo. Penso che possiate trovare le soluzioni, ma bisogna essere consapevoli della sfida perché, se si ritiene che quanto avvenuto in queste settimane sia qualcosa di ordinario o che basti superare l'emergenza neve e i problemi saranno risolti, non ci siamo.

ADERENTI (*LNP*). Signor Presidente, ringrazio il presidente Cardia e l'amministratore delegato Moretti per essere venuti qui, per averci informato e anche spiegato in maniera molto esauriente la loro visione dei trasporti per via ferroviaria di merci e passeggeri nell'ambito di una realtà complessa qual è quella dell'Unione europea.

Vorrei porre una domanda molto specifica ad entrambi ritornando sul sistema Paese, pur condividendo tutto quello che è stato esposto da loro rispetto alle problematiche e alla realtà europea. Se da un lato è vero e condivido che uniformare le regole di tutti i Paesi dell'Unione europea serve di fatto a facilitare gli investimenti per la mobilità ferroviaria, è an-

che vero che questa omogeneità dovrebbe essere declinata anche a livello nazionale. Pur avendo ben presente che il trasporto regionale è stato liberalizzato e che, quindi, non è gestito direttamente da Ferrovie dello Stato, faccio presente che a livello regionale – io parlo della Lombardia da cui provengo, ma credo che questo discorso non riguardi solo la mia Regione – vi sono delle cadute di qualità rispetto ad alcune linee ferroviarie. Porto l'esempio delle tratte Mantova-Milano e Mantova-Verona perché sono mantovana. Ebbene, quasi tutti i giorni da mesi e non in concomitanza di un'emergenza per maltempo si creano dei problemi terrificanti, quasi da Gabibbo. Su queste linee in estate non funziona il condizionatore, in inverno i passeggeri vengono surgelati, molto spesso non ci sono nemmeno i bagni utilizzabili, i treni vengono cancellati o arrivano in ritardo senza conoscerne il motivo. Ripeto: tutto ciò avviene nella normalità e non a fronte di condizioni meteorologiche avverse. È vero che c'è la liberalizzazione e che ci sono appalti diversi, ma mi chiedo cosa fanno, se lo fanno, le Ferrovie dello Stato per la tenuta del sistema complessivo del trasporto ferroviario a livello nazionale, per omogeneizzare la qualità di questi servizi. C'è un tavolo di confronto tra Ferrovie dello Stato e le altre aziende che utilizzano le reti ferroviarie? C'è un interscambio di informazioni e di aiuto per migliorare il trasporto a livello nazionale? Io riporto la realtà di Mantova perché la vivo quotidianamente, ma ritengo che questo tipo di situazioni si verifichino anche in altre zone dell'Italia.

PEDICA (*IdV*). Volevo ringraziare il presidente Cardia e l'amministratore delegato Moretti per l'esposizione e per alcuni rilievi che hanno fatto sulla difesa degli interessi dell'Italia in Europa. È giusto che noi difendiamo il nostro Paese ma bisogna vedere come lo facciamo e quali errori commettiamo.

L'ingegner Moretti ha esordito con due concetti chiave: omogeneità europea e dannose asimmetrie. La domanda che volevo porle si concentra su queste due espressioni: come si concilia l'omogeneità europea con la dannosa asimmetria nelle ferrovie italiane? In Italia il massimo delle risorse e di cure va agli Eurostar e il minimo ai treni regionali, locali e notturni per i quali si rilevano ritardi, disservizi, scarsa manutenzione. Chi ne fa le spese sono lavoratori e studenti, come la collega ha segnalato.

Avete fatto una buona analisi sulla difesa dell'Italia in Europa. Ma se si vuole difendere il Paese, si devono difendere anche le risorse umane del Paese. Ad oggi non ci sembra che ci si sia preoccupati di queste risorse: i lavoratori italiani vengono licenziati. Si pensi al servizio *wagonlit*, un segmento che è stato totalmente smantellato. Si privilegia un sistema Italia che va verso l'Europa: va bene, però vogliamo sapere che fine fanno gli italiani. Se quello è l'inizio, immaginiamo la fine.

Perciò vorrei sapere se la scelta di dedicare il minimo di risorse e di cure ai treni regionali, locali e notturni, con tutto ciò che ne consegue, rientra in una strategia per entrare in Europa, funzionale all'interesse del Paese. Questo ci deve essere spiegato bene, anche perché né io né il mio partito siamo assolutamente d'accordo con la scelta di chiudere de-

finitivamente il rubinetto delle risorse per i treni notturni. Spero di aver sbagliato a leggere la rappresentazione grafica dei servizi ferroviari sul territorio, ma, da quel che ho capito, per arrivare in Sicilia da un altro Paese europeo occorre scendere da un treno e salire su un altro, in ore impensabili per una famiglia, per un disabile o, in generale, per tutte quelle persone che non possono permettersi di scendere da un treno e salire su un altro, mentre in precedenza si sarebbe potuto utilizzare un solo treno, che viaggiava per una notte intera.

DI GIOVAN PAOLO (*PD*). Il mio intervento sarà molto breve, anche perché mi ostino a distinguere le audizioni all'interno di un'indagine conoscitiva dalle sedute dedicate alle interrogazioni. In questo momento, ai parlamentari e alla politica viene chiesto un supplemento di riflessione e – per certi versi – d'anima, in quanto classe dirigente. Personalmente sono però convinto che la classe dirigente non sia costituita solo dai parlamentari, ma dal sistema nel suo complesso, comprese le aziende, le strutture e le agenzie. Tutti questi soggetti sono classe dirigente, nessuno escluso, e possono fare il bene o il male del Paese.

Dall'esposizione dei nostri auditi, mi sembra di capire che esiste un problema di politica industriale e che dunque c'è la necessità di un piano che tenga conto non solamente delle tratte, ma anche di chi costruisce i vagoni e compete sul mercato internazionale, di chi sceglie di trasportare le merci su rotaia piuttosto che su gomma e di chi si pone problemi di tipo ambientale. Evidentemente la politica ha difficoltà a predisporre questo piano dei trasporti: vorrei sapere se le ferrovie sono in grado di porsi il problema – magari lo fanno già e quindi sto facendo una domanda inutile – e di fornire elementi per costruire un piano industriale per questo settore – che in molti campi non c'è più dagli anni Settanta – che punti all'integrazione con l'Europa e definisca in tale contesto il ruolo dell'Italia.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi che domani mattina, alle ore 8,30, la Commissione è convocata per le comunicazioni del ministro Moavero in vista del prossimo Consiglio affari generali del 28 febbraio e sulle recenti iniziative del Governo in ambito europeo.

CARDIA. La senatrice Soliani ha fatto riferimento alla partecipazione dei Paesi più piccoli alle decisioni europee, evidenziando che, in un sistema democratico, è naturale che ciò avvenga. Forse mi sono espresso male: non intendevo certo esprimere una critica nei confronti dei Paesi europei più piccoli o di quelli entrati più di recente in Europa. Vorrei semmai evidenziare – e lo ripeto – l'esigenza che ogni Paese, attraverso accordi di gruppo, fornisca alle istituzioni europee dei rappresentanti e dei dirigenti di alto livello, come ad esempio il segretario di una commissione o il suo presidente, scegliendo con acuta attenzione le persone migliori e i soggetti più dotati. Altrimenti si rischia di creare dei vuoti o, peggio ancora, dei danni.

Sono inoltre convintissimo della necessità di esaminare un argomento non solo nell'ambito di una Commissione: aggiungo a tal proposito che deve essere investita di tali tematiche non soltanto la Commissione trasporti, ma anche la Commissione bilancio, perché, se discutendo si comprende come far fronte ad un determinato problema o si definiscono i bisogni, occorre anche individuare la relativa copertura finanziaria, oppure, se si conoscono le risorse a disposizione per la copertura dei provvedimenti, poi si può effettuare una programmazione adeguata. Non c'è dubbio dunque che debba esserci un concerto di intenti e di operatività.

Potrei intervenire anche sulle altre domande che sono state poste, ma sono certo che l'amministratore delegato, ingegner Moretti, potrà rispondere in maniera più puntuale e completa.

*MORETTI.* Probabilmente occorre fare una verifica di quante risorse vengono destinate, nel nostro Paese, ai singoli settori. A tal proposito si potrebbe effettuare un normale *benchmarking*. A mio avviso è sbagliato continuare a fare una discussione senza capire quante risorse ha a disposizione ciascun settore, in confronto con quelle messe a disposizione negli altri Paesi europei, pretendendo di avere le stesse condizioni degli altri Paesi. In precedenza ho fornito, *en passant*, dei dati su quanto, in Italia, il servizio ferroviario costa ai cittadini e allo Stato: esso viene pagato, sia dallo Stato sia dal cittadino, davvero molto meno che in qualsiasi altro Paese europeo, compresa la Spagna. Sto facendo riferimento al dato in valore assoluto, senza fare riferimento ai redditi: se dovessimo parametrare la spesa ai redditi dei cittadini, le differenze con gli altri Paesi sarebbero ancora più vistose.

Abbiamo un sistema che sovvenziona ancora molto le strade – il Parlamento ha recentemente deliberato in merito – e dunque credo che ci sia un problema legato alla politica dei trasporti. Faccio presente che negli altri Paesi si è già arrivati a soluzioni diverse nella discussione sulla sostenibilità del sistema dei trasporti. I dati sugli effetti inquinanti del sistema dei trasporti dicono che nell'intera Europa è *polluted* circa il 25 per cento del totale, mentre in Italia questo dato è pari al 35 per cento. Nonostante questo continuiamo ancora con una politica da anni Cinquanta. In Europa stanno già facendo altro e in Germania hanno già applicato una serie di regole che scoraggiano i mezzi inquinanti e i mezzi individuali a vantaggio dei mezzi di trasporto non inquinanti e collettivi. In tutti gli altri Paesi si sta operando in questa direzione, utilizzando lo strumento della direttiva Eurovignette, ma in Italia non se ne discute.

Abbiamo infatti un grande *deficit*, perché laddove c'è bisogno di intervenire per compensare il divario tra i ricavi e i costi dei servizi universali, lo Stato non ha soldi. Senatore Pedica, se non avessimo i treni «Frecce rosse» che, ricavando risorse dal mercato, mettono ogni anno a disposizione qualche centinaio di milioni di euro per pagare quello che lo Stato non paga per i servizi universali, quei servizi li avremmo chiusi e non ci sarebbe nessuno che li apre. Quando sono arrivato a ricoprire il mio ruolo, il nostro gruppo perdeva 2 miliardi e 115 milioni di euro all'anno. Con

questa perdita e 10 miliardi di euro di debiti, il gruppo era praticamente fallito, tanto che il certificatore di bilancio aveva detto che non avrebbe firmato la continuità di impresa e aziendale. Sapete cosa vuol dire questo: non ce n'era più per nessuno. Capisco che forse abbiamo fatto troppo per rimettere a posto il gruppo, ma da qui a pensare che, con le poche risorse che abbiamo, si possano fare anche dei voli pindarici, ce ne corre.

Per quanto riguarda i treni notturni, siamo disponibili a farne viaggiare anche il triplo di quelli che c'erano prima. Si tratta di servizi universali e noi siamo un'impresa: se lo Stato ci dà i soldi per garantirli, li garantiamo. Non dobbiamo neanche essere noi a dire se servono o meno, perché si tratta di una valutazione politica: in merito ai servizi universali, non posso dire se essi servano o meno, perché mi occupo dei servizi che rispondono alle leggi di mercato. È un problema delle istituzioni stabilire quanti servizi deve avere ogni pezzo del Paese, per aumentare le opportunità di ogni cittadino rispetto all'accesso, a quello che si ritiene il diritto minimo che deve essere garantito. Il problema è quante risorse ha lo Stato per fare ciò: non sono io che lo deve dire, perché non rappresento lo Stato, ma una società per azioni, con bilanci separati, che non può essere ricapitalizzata dallo Stato.

PEDICA (*IdV*). Lo Stato non ha detto di chiudere i treni notturni.

MORETTI. Però non ci ha dato i soldi per farli viaggiare e quindi ciò vuol dire che vanno chiusi. Dobbiamo forse continuare a tenere dei servizi in perdita? Abbiamo chiesto allo Stato di darci altri 130 milioni di euro. Lo Stato non ce li ha dati e ci ha detto di trovare il modo di razionalizzare. Abbiamo fatto una proposta; l'abbiamo presentata al Governo e poi l'abbiamo attuata. Se ci fossero stati dati 130 milioni in più avremmo garantito il servizio; se avessimo le risorse messe a disposizione in Germania potremmo quintuplicare i servizi. Questa storia secondo cui l'impresa si deve indebitare, salvo che quando è l'ora di pagare i debiti nessuno li paga, deve finire.

PEDICA (*IdV*). Questa però era una vostra impresa. Prima era Trenitalia e poi l'avete data in gestione.

MORETTI. Io non sono il padrone dell'impresa; io sono l'amministratore *pro tempore* e ho come mandato il compito di tenere a posto i conti dell'impresa e non mi devo occupare dei problemi sociali.

PEDICA (*IdV*). Sta gestendo questa azienda da tempo.

MORETTI. Da cinque anni. Se lei ha qualcosa da dire sui conti vada a controllarli. Noi siamo tranquilli.

PEDICA (*IdV*). Non si può sbagliare in un segmento.

*MORETTI.* Non è compito mio. Se lo Stato vuole offrire i servizi universali deve pagarli; se li vuole mettere sul mercato, si deve procedere in questo modo.

*PEDICA (IdV).* C'è una domanda.

*MORETTI.* La domanda è stata soddisfatta. Lei sta usando dati falsi.

*PEDICA (IdV).* Sono dei punti di vista diversi.

*MORETTI.* Sono dati falsi, non sono punti di vista.

*PEDICA (IdV).* Ognuno resta della propria opinione, poi non vi lamentate se ci sono azioni diverse.

*MORETTI.* Io non mi lamento; lei ha diritto di fare tutte le azioni che vuole.

*PEDICA (IdV).* Non parlo di me; ho in mente famiglie che avete messo in mezzo alla strada.

*MORETTI.* Io rispondo a tutti, ricordando che io faccio impresa e che lo Stato deve comportarsi come tale. Se vuole i servizi universali li paghi; li faccia fare alle altre imprese ferroviarie – non c'è bisogno che li facciamo noi – ma deve pagare, altrimenti non si chiama servizio universale. Sul servizio ferroviario notturno: quello internazionale non c'entra nulla con quello nazionale, che per altro esiste perché arriva a Roma. Abbiamo dato al Governo la disponibilità ad aumentare i treni: se il Governo ce lo dice, noi lo facciamo. Sui servizi internazionali verso la Francia abbiamo un problema di reciprocità: delle tracce che abbiamo chiesto abbiamo avuto un solo treno da Firenze a Parigi e stiamo aspettando il secondo da Roma a Parigi. Non appena lo Stato francese ci darà la possibilità di poter fare le tracce dal confine italiano a Parigi noi siamo in grado di attrezzare subito un treno, come c'era una volta.

Paradossalmente (ritorno al tema fondamentale) da quando c'è la liberalizzazione ci sono meno collegamenti internazionali. Ho letto alcuni articoli su «Il Piccolo» in cui tutti si lamentano perché ci sono meno treni che arrivano a Trieste. Voglio ricordare ai triestini che nella loro città prima non arrivavano solo treni dall'Italia, ma anche dalla Jugoslavia, dall'Austria ed erano treni di quei Paesi e non italiani che non ci sono più. Quando si dice che prima si andava a Praga, a Lubiana o a Budapest, ci si dimentica di dire che erano treni di quei Paesi e non nostri. Chiedere a noi di mettere treni che altri hanno soppresso è straordinario ed anche di difficile realizzazione nella situazione attuale, visto che l'Unione europea vieta qualsiasi tipo di intervento nella ricapitalizzazione delle imprese. Questo è un altro vincolo che prima non c'era: non si può continuare a

mettere vincoli alle imprese e poi chiedere di fare il mestiere che facevano come imprese di Stato o come aziende autonome di Ferrovie dello Stato.

Sul trasporto regionale, a parità di condizioni atmosferiche, abbiamo avuto situazioni simili a quelle verificatesi in Svizzera, Austria o Germania. Ricordo che hanno chiuso la linea Vienna-Innsbruck, che è la linea fondamentale dell'Austria. Le poche linee che invece noi abbiamo chiuso erano tutte secondarie e lo abbiamo fatto non per problemi agli scambi, come è stato detto, ma per interruzioni dovute alla caduta di un'infinità di alberi sulla linea ferroviaria, eventi che non c'entrano niente con la linea ferroviaria. L'incidente del treno deragliato sulla tratta Siracusa-Messina è dipeso dalla caduta di un albero sulla linea, che non c'entra con le proprietà ferroviarie. In queste condizioni è difficile poter dire chi deve fare cosa. Nelle zone dove ci sono stati due metri di neve, abbiamo avuto gravissime difficoltà e sono stati ridotti i treni. Questo succede in condizioni straordinarie. In alcune città dove siamo riusciti a far arrivare i treni, quando la gente arrivava alla stazione non sapeva da dove uscire per andare a casa perché le strade erano bloccate dalla neve. È difficile dire che abbiamo avuto delle condizioni ordinarie, perché avete visto che c'è stato un flagello da tutti riconosciuto. Semmai c'è stato un problema nei giorni successivi agli eventi nevosi e lì credo sia legittimo dare delle risposte perché la comprensione è meno intuitiva. Ci si potrebbe chiedere: perché, finito di nevicare, non è tornato tutto come prima? Perché a causa degli sforzi enormi fatti durante la nevicata tanti treni, in particolare quelli regionali, si sono affaticati: la neve è andata a finire nei sistemi elettrici e li ha messi in corto circuito. Questo è un problema vero che riconosco: abbiamo un parco treni molto vecchio. Questo però non dipende solo da noi: se ho a disposizione risorse pari alla metà di quelle della Germania, meno della metà di quelle francesi e un terzo di quelle inglesi, come faccio a rinnovare i treni?

SOLIANI (PD). Allora dica solo questa cosa a tutti sempre.

MORETTI. L'ho detta a tutti sempre. Le faccio questa proposta, visto che siete legislatori: date a noi delle Ferrovie gli stessi soldi che vengono dati in Italia e non in altri Paesi per il trasporto su gomma. Noi complessivamente prendiamo 12,8 centesimi di euro per un passeggero che fa un chilometro; il trasporto su gomma ne riceve 17. Con questi il nostro piano di investimenti per il trasporto locale passerebbe da 2 a 6 miliardi. Qualcuno deve decidere. Il trasporto regionale da molti anni è di competenza delle Regioni, le quali però se ne sono disinteressate per molto tempo chiedendo allo Stato di continuare ad erogare risorse. Lo Stato non ne dava più perché non ne aveva, sicché le Regioni si sono trovate a corto di risorse ed hanno preferito continuare a finanziare il servizio su gomma, gestito dalle loro aziende. Siamo l'unico Paese al mondo in cui il servizio ferroviario non solo riceve la metà di quanto riceve il servizio ferroviario in altri Paesi ma anche meno del servizio su gomma. Se questa anomalia *record* fosse annullata, riusciremmo a costruire anche un minimo di piano

industriale in un settore come questo, che rientra nell'economia sostenibile e del futuro, che dà la possibilità essere protagonisti in Europa e nel mondo e può dare grande soddisfazione, come già alcune imprese stanno dando. Mi riferisco a quelle che hanno sviluppato con noi prodotti innovativi. Penso all'Ansaldo Sistemi che, avendo lavorato con noi ed essendo partita dieci anni fa senza alcun *know how* specifico, è riuscita a sviluppare tecnologie che oggi sta vendendo in tutto il mondo. Stiamo cercando di fare la stessa cosa con il materiale rotabile, ma con grande difficoltà. In questo momento abbiamo commesse per due miliardi per il trasporto locale e un miliardo e mezzo per i treni a lunga percorrenza, tra i quali quelli ad Alta Velocità. Le commesse ci sono e l'industria deve essere rapida nel realizzare questi treni da mettere a disposizione dei cittadini.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri auditi per la disponibilità dimostrata: l'audizione è stata lunga, ma l'avremmo continuata volentieri, perché gli argomenti sono molti. Non appena avremo ultimato l'indagine conoscitiva e quando sarà pronta la relativa documentazione, in cui saranno presenti anche gli interventi dei nostri auditi, non solo ve ne invieremo una copia, ma vi inviteremo alla sua presentazione.

CARDIA. Desidero ringraziare la Presidente e la Commissione tutta: consideriamo molto utile questa attività per far conoscere ciò che accade, per apprendere e per offrire un contributo.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione odierna.  
Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 15,10.*