

La IX Commissione Trasporti, Poste e Tlc della Camera dei Deputati, presieduta dall'On. Mario Valducci, ha approvato oggi all'unanimità il documento conclusivo dell'Indagine conoscitiva sul settore del Trasporto Ferroviario. I lavori, iniziati nell'ottobre 2010, hanno comportato l'audizione di 22 soggetti e si sostanziano nel documento finale approvato oggi, di cui si riportano le conclusioni (sintetizzate per punti):

1. Adozione dello strumento del Regolamento per lo Spazio Unico Ferroviario in UE

L'articolata normativa UE (basata sulle Direttive) si è rivelata non idonea alla definizione e allo sviluppo di un mercato unico del trasporto, favorendo problemi e difformità normative nei 27 Stati membri (v. in particolare il caso della Francia). Il ricorso allo strumento del Regolamento UE (direttamente efficace in Italia) si prospetta come lo strumento più adatto alla ridefinizione di regole comuni e alla liberalizzazione del settore.

2. Separazione Sostanziale Rete/Servizio e Proprietà/Regolatore

E' auspicabile una sostanziale separazione di ruoli tra:

- **fornitore del servizio di trasporto/gestore della rete stessa:** si potrebbe realizzare collocando Rfi al di fuori del Gruppo Ferrovie dello Stato, mantenendone comunque il controllo pubblico, previa puntuale verifica dell'economicità della gestione. Appare essenziale per il pieno sviluppo della concorrenza l'affidamento della gestione a un soggetto separato non solo giuridicamente, ma anche terzo e indipendente dal punto di vista economico e organizzativo.

- **proprietario della rete/Autorità di regolazione nazionale:** rendendo quest'ultima effettivamente indipendente dalle strutture ministeriali attraverso l'istituzione di una nuova Autorità indipendente o ampliando nel durante le funzioni di un'esistente Autorità con il compito di garantire la concorrenza *ex ante*, cioè prima che il confronto di mercato abbia inizio, anziché di controllo *ex post* (v. Autorità per l'Energia elettrica e il Gas).

Resta la necessità di un Regolatore Europeo (previsto fin dal 2001) per assicurare al consumatore un apprezzabile miglioramento quali-quantitativo del servizio

3. Ribilanciamento Incentivi per trasporto Merci

Alla luce del nuovo Libro bianco dei trasporti della Commissione europea (che prevede di trasferire su ferro la maggior parte del trasporto PAX medio-lunghe distanze entro il 2050), sarebbe opportuno promuovere una **internalizzazione di costi esterni**, basata sul rincipio del *polluter pays* (chi inquina paga) (v. direttiva Eurovignette che riconosce agli Stati membri la facoltà - di cui però l'Italia non si è ancora avvalsa - di introdurre una tassa per l'utilizzo delle strade da parte dei veicoli pesanti).

4. Revisione Perimetro Servizio Universale

Ripensare il perimetro (contenuti e assegnazione) del servizio universale (cioè l'insieme minimo di servizi di qualità predefinita) per i quali non sia possibile l'equilibrio economico, ma che si ritiene tuttavia necessario di garantire alla collettività con meccanismi di **compensazione finanziaria pubblica** (fiscalità generale; fondo perequativo; concessione all'*incumbent* di diritti di riserva su segmenti profittevoli; ...). In questo senso appare opportuno il recente **sovrapprezzo** del canone dovuto per l'accesso alle infrastrutture dedicate all'AV a favore del SUP

Ridefinire la sostenibilità economica e ambientale degli investimenti pubblici come scelta strategica per rendere il sistema ferroviario italiano più attraente soprattutto per gli operatori privati stranieri.

5. Servizio Universale, apertura mercato e Gare

Occorre procedere all'apertura del mercato, attraverso una concorrenza tra le imprese che dovrebbe manifestarsi non 'nel mercato' ma 'per il mercato' cioè selezionando le imprese in grado di

svolgere con più efficienza i servizi stessi mediante **gara**. (Anche NTV , attualmente attiva solo sull'AV, ha manifestato il proprio interesse al trasporto regionale).

6. NO alla rimodulabilità degli investimenti

Qualità dei servizi, e grado di apertura del mercato sono comunque commisurati ad adeguate risorse pubbliche, in mancanza dei quali si riduce drasticamente la remunerazione del gestore del servizio e quindi le prospettive di ingresso dei privati, in particolare allontanati dall'instabilità e dal carattere di breve periodo degli stanziamenti.

La RIMODULABILITA' degli investimenti dovrebbe essere esclusa (per legge) dalla programmazione contenuta nei contratti di servizio e - soprattutto - di programma