

Premesso che:

nei programmi del Governo e della sua maggioranza, ivi incluso il DEF 2014, vi è la parziale privatizzazione del Gruppo FSI che attualmente è di totale proprietà pubblica;

il Gruppo costituisce un consistente soggetto industriale italiano ed europeo evidenziando nel 2014 un fatturato di 8.4 MLD di euro, un utile netto di 303 milioni, investimenti per 4,26 MLD e 69.100 dipendenti;

il Gruppo, tramite la controllata RFI, è anche concessionario dello Stato e proprietario della rete nazionale dell'infrastruttura ferroviaria che ha un'estesa di 16.700 chilometri;

il Gruppo svolge tradizionalmente la sua funzione sulla base di ricavi assicurati dall'utenza ma anche sulla base di: a) consistenti trasferimenti dello Stato e delle regioni per sovvenire in misura significativi il costo del servizio; b) trasferimenti statali per coprire la totalità del costo degli investimenti e della manutenzione della rete.

Premesso inoltre che:

il Gruppo ha assunto nel corso degli ultimi anni anche una positiva fisionomia internazionale, soprattutto nel settore cargo;

che tale presenza estera è ancora insufficiente se si considera che FSI dovrà operare sempre più in un contesto di liberalizzazione del trasporto ferroviario che, quindi, potrebbe avverarsi una riduzione del market share domestico e che pertanto tale possibile riduzione dovrà essere affiancata da una espansione sui mercati stranieri che sia pari ed auspicabilmente superiore alla contrazione del mercato interno;

la menzionata espansione sui mercati stranieri dovrà essere pianificata in un'ottica di breve/medio periodo sulla base di una efficace strategia di multinazionalizzazione con la quale accrescere fatturato e quota di mercato del Gruppo FSI su scala continentale.

Considerato che:

con Atto Governo 251, che ha già ricevuto il parere favorevole della Commissione VIII del Senato, il Consiglio dei Ministri ha varato lo schema di DPCM finalizzato a dare seguito al procedimento di privatizzazione del Gruppo FSI indicando le linee guida essenziali di tale programma;

la privatizzazione già assentita dalla Commissione VIII riguarderà sino al 40% del Gruppo, potrà avvenire in più fasi e verrà strutturata di modo tale da mantenere in ogni caso in capo allo Stato la proprietà della rete dell'infrastruttura ferroviaria nonché assicurando che il gestore dell'infrastruttura medesima, nell'esercizio di tutte le sue funzioni sensibili, continuerà a garantire agli operatori l'accesso equo e non discriminatorio alla rete;

la privatizzazione, inoltre, avverrà valutando per le finalità appena indicate anche l'evoluzione verso una completa indipendenza societaria del gestore stesso e offrendo ai dipendenti oltre che agli investitori istituzionali la facoltà della sottoscrizione di azioni.

Considerato che:

sulla base di tali premesse la privatizzazione di cui all'Atto Governo 251 costituisce una opportunità di crescita industriale e gestionale del Gruppo FSI così come per assicurare introiti straordinari allo Stato;

la menzionata opportunità di crescita del Gruppo -ricavi, utili ed occupazione- deriva, fra l'altro, dal fatto che la presenza di azionisti privati nel suo seno consentirà di accentuare una cultura gestionale orientata alla competizione di mercato ossia fondata sulla capacità di agire in un contesto regolatorio sempre più improntato alla liberalizzazione;

il percorso di crescita del Gruppo FSI qui indicato costituisce un contributo rilevante alla modernizzazione del trasporto ferroviario e dell'intero paese;

la privatizzazione indicata dal Governo con l'atto 251 costituisce inoltre un mezzo con il quale introitare risorse straordinarie da destinare positivamente alla riduzione del debito.

Il Senato impegna il Governo a:

- 1) sottoporre all'attenzione del Parlamento tutti i passaggi rilevanti del processo di privatizzazione del Gruppo FSI;
- 2) promuovere con tempestività la definizione di un autorevole piano industriale del Gruppo FSI e delle sue controllate con l'obiettivo di farne, anche in coerenza con il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica: a) un protagonista del trasporto ferroviario europeo, b) la fondamentale leva della modernizzazione del trasporto ferroviario nazionale tanto per le merci che per i passeggeri (lunghe distanze di mercato, obbligo di servizio, regionale), c) lo strumento fondamentale per la politica dello scambio modale con riferimento particolare ai porti e agli interporti;
- 3) proporre al Parlamento la programmazione e il finanziamento pluriennale di incentivi al trasporto ferroviario delle merci del tipo ferrobonus;
- 4) individuare le tecniche più efficaci per assicurare la pubblicità della rete dell'infrastruttura ferroviaria, l'obiettivo dell'indipendenza del suo gestore nonché l'auspicabile separazione societaria del medesimo indicata nell'Atto Governo 251;
- 5) disporre indirizzi del processo di privatizzazione che facciano confluire –e riconfluire- nella società del Gruppo FSI che è proprietaria e concessionaria della rete dell'infrastruttura ferroviaria nazionale tutti i beni, oggi allocati in altre società del Gruppo (segmenti di rete, scali, depositi, officine e impianti di natura tecnologica), che sono invece direttamente necessari per lo scopo di garantire agli operatori il menzionato accesso equo e non discriminatorio alla rete;
- 6) disporre indirizzi del processo di privatizzazione che promuovano la dismissione dei beni immobili del Gruppo FSI non più funzionali alle strategie trasportistiche di modo tale che questi possano essere oggetto di risanamento ambientale e recupero urbano;
- 7) prevedere un autorevole programma pluriennale di investimenti statali per la modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile;
- 8) varare una nuova disciplina statale quadro che favorisca nel rispetto dell'ordinamento comunitario la modernizzazione del trasporto ferroviario regionale dei passeggeri con lo scopo di assicurare maggiore efficienza, affidabilità e qualità, in particolare accelerando il processo di riforma del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario universale, nazionale e regionale.

Roma, 4 aprile 2016