

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

II

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 SETTEMBRE 1990

*(Ai sensi dell'articolo 143, comma 3, del regolamento della Camera)*AUDIZIONE DELL'AMMINISTRATORE STRAORDINARIO DELL'ENTE FERROVIE
DELLO STATO, LORENZO NECCI, SUI PROGRAMMI DELL'ENTE

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDI

DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione dell'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, Lorenzo Necci, sui programmi dell'Ente:	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 6, 8, 19, 20, 21, 23, 25, 26
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	10
Angelini Giordano	8, 9
Baghino Cesco Giulio	9
Bonsignore Vito	20
Cerofolini Fulvio	14, 16
D'Amato Carlo	6
Dutto Mauro	9, 16, 22
Lucchesi Pino	6, 13
Maccheroni Giacomo	17
Necci Lorenzo, <i>Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato</i>	3, 9, 10
	13, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 24, 25
Reina Giuseppe	20, 21, 24
Sanza Angelo Maria	18, 19
Savio Gastone	19, 21

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 17.

Audizione dell'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, Lorenzo Necci, sui programmi dell'Ente.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera, dell'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, Lorenzo Necci, sui programmi dell'Ente.

Ringrazio l'avvocato Necci per aver prontamente aderito alla nostra richiesta di avere con lui un primo contatto; infatti, da quando è stato nominato amministratore straordinario dell'Ente (peraltro, sono appena trascorsi sei mesi) non era ancora venuto in questa Commissione.

In particolare, interessa a questa Commissione ricevere alcune informazioni e assicurazioni in merito al piano di investimenti, alle priorità (come è noto, abbiamo approvato il piano decennale e lo stralcio triennale), alla protesta generalizzata e alla domanda pressante nel mondo del lavoro e della produzione, dovute al fatto che quanto afferisce al settore delle ferrovie dello Stato è bloccato da due anni; tutto ciò comporta gravi crisi aziendali ed occupazionali, dell'anno.

Ci interessa inoltre avere un riscontro in ordine alle organizzazioni e all'efficienza dell'azienda, al provvedimento riguardante il prepensionamento e la mobilità, nonché a tutte le altre questioni da affrontare affinché l'azienda possa « partire » in maniera efficace, divenendo non solo oggetto di discussione, ma anche ente operativo impegnato nello sforzo di offrire un servizio sempre migliore.

Anticipo che l'avvocato Necci preferirebbe dar luogo ad uno scambio di opinioni sulla base delle domande poste dai commissari, in modo tale da focalizzare ogni problema, piuttosto che procedere ad una lunga e voluminosa relazione.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Dopo aver ringraziato il presidente e gli onorevoli deputati qui presenti, desidero dire quanto sia onorato e fiero di servire in questo momento lo Stato in una posizione tanto delicata ed impegnata.

Lor signori conoscono bene la situazione dell'Ente, l'evoluzione e il dibattito sviluppatosi in questi ultimi anni sull'argomento; conoscono altresì la precarietà istituzionale dell'Ente stesso, precarietà sottolineata dal fatto che partecipo purtroppo a quest'audizione come commissario e non in una veste « formalizzata », che sia propria di una situazione finalmente normalizzata.

Da questo punto di vista, vorrei augurarmi e sperare, ovviamente rimettendomi completamente alla volontà ed alle decisioni del Parlamento e del Governo, che nel tempo più breve possibile si dia all'Ente una certezza istituzionale, una garanzia ed un punto di riferimento certo. Mi attengo alla legge n. 210 del 1985 perché in vigore di questa stessa legge sono stato nominato commissario del consiglio di amministrazione, ma sono in attesa di una riforma che mi sembra essere all'attenzione del Senato e del Parlamento tutto e che mi auguro venga realizzata al più presto.

Queste premesse indicano già *in limine limitis* lo stato dell'Ente e la mia perso-

nale posizione rispetto ai grandi problemi testé enunciati dal presidente, che devono essere affrontati.

L'onorevole Testa mi ha chiesto un'informazione che darò volentieri sullo stato degli investimenti e sulla ripresa dell'attività. Prima di tutto, va detto che l'Ente non si è mai fermato, ha continuato a camminare sia pure attraverso difficoltà, problemi ed una situazione di precarietà istituzionale; non ha mai cessato di procedere secondo i programmi che il Governo aveva dato.

Negli ultimi due anni la discussione si è incentrata molto sul tipo di piano che l'Ente avrebbe dovuto portare avanti. Questo programma di investimento è stato formalizzato il 30 aprile di quest'anno da una direttiva dei ministri dei trasporti e del tesoro. A tale direttiva mi adeguo completamente, per cui l'Ente ha un programma da realizzare, un programma che non intendo minimamente discutere, rispetto al quale tuttavia ritengo doveroso fare alcune precisazioni.

Innanzitutto, è chiaro a lor signori che tale programma può essere realizzato da un'Ente come le ferrovie dello Stato solo in presenza di una garanzia, di una copertura finanziaria dello stesso.

Questo, purtroppo, va detto subito perché l'Ente ferrovie dello Stato non è in grado di autofinanziare nessuno degli investimenti previsti. La realizzazione di questi ultimi dipenderà, quindi, completamente dalle decisioni governative e parlamentari in materia.

Da parte nostra, pertanto, siamo attrezzati per portare avanti il programma di investimenti e per organizzare l'Ente in modo tale da dare piena rispondenza a quel programma, con la condizione (necessaria anche se non sufficiente) rappresentata dall'effettiva disponibilità delle risorse necessarie per portare avanti il programma medesimo.

Tali risorse, tra l'altro, hanno risentito fino ad oggi di alterne vicende in quanto sono state determinate anno per anno dalle varie leggi finanziarie succedutesi. Da ciò deriva una situazione di grave imbarazzo per l'Ente, il quale incontra difficoltà nel programmare progetti che

per la loro stessa natura sono di lunga durata, nonché nell'organizzare la propria attività e quella delle imprese collegate su base pluriennale, come è indispensabile fare se si vuole realizzare un progetto tanto ambizioso e di così ampia portata. L'Ente, inoltre, incontra difficoltà nel programmare i propri ricavi a seguito della nota politica tariffaria; ci troviamo, pertanto, in una situazione nella quale l'Ente stesso deve far fronte a notevoli problemi di organizzazione nell'attuare un programma così ambizioso ed impegnativo.

Il programma stesso, di per sé, richiede per le ferrovie dello Stato un eccezionale sforzo di organizzazione: si tratta, infatti, di rifare o raddoppiare il sistema ferroviario italiano.

Personalmente, comunque, concordo pienamente con l'obiettivo di ridare impulso al trasporto su rotaia come effettivo contributo allo sviluppo del paese. Per troppi anni, infatti, è stato privilegiato il sistema imprenditoriale e di industrializzazione, mentre non si è rivolta la dovuta attenzione al settore dai servizi, che invece è indispensabile per un effettivo funzionamento del sistema industriale. Quest'ultimo, tra l'altro, si è sviluppato assai rapidamente negli ultimi trent'anni portando il nostro paese a livelli di reddito e di competitività eccezionali nel contesto internazionale; il sistema dei servizi, invece, non ha seguito assolutamente lo sviluppo industriale del paese ed oggi rappresenta un limite per lo stesso sviluppo industriale.

Abbiamo, pertanto, bisogno di un larghissimo consenso e di un forte impegno per realizzare ciò che finora non è stato fatto, ovvero per riparare ad errori o comunque a scelte sbagliate compiute in anni precedenti. Oggi, infatti, abbiamo un bisogno vitale di disporre di servizi efficienti, il primo dei quali è rappresentato indubbiamente dal sistema ferroviario, che negli ultimi dieci anni ha perso quote molto consistenti di passeggeri e di merci, tanto che attualmente esso rappresenta il 12 per cento del traffico complessivo di passeggeri e di merci.

Di fronte a tale situazione, posso affermare con molta tranquillità che in queste condizioni non ci troviamo più in presenza di un servizio sociale indispensabile. Abbiamo, pertanto, bisogno di recuperare le quote di traffico perso; per fare ciò, tuttavia, è necessaria una politica di programmazione, in quanto non è sufficiente incrementare le infrastrutture per l'offerta.

Si avverte, quindi, la necessità di una programmazione generale del settore dei trasporti, nell'ambito della quale rientrano anche i mezzi concorrenti del trasporto su rotaia, nonché tutte le attività ausiliarie, accessorie e complementari che danno vita ad un sistema infrastrutturale.

Lo stesso sistema infrastrutturale che ci accingiamo a ricostruire (se non a costruire *ex novo* raddoppiando le potenzialità dell'offerta) ha un senso se alla sua realizzazione si accompagnano tutte le azioni accessorie e complementari necessarie. Occorre, quindi, dar vita ad un sistema di programmazione che tenga conto della concorrenza e della competitività nel settore dei trasporti effettuando scelte programmatiche corrette sia a livello nazionale sia a livello regionale e locale.

D'altro canto, gli investimenti in infrastrutture dovranno essere accompagnati da altri investimenti più sofisticati e complessi in termini di uomini, sistemi e mezzi che conferiscano allo stesso sistema infrastrutturale la capacità di esprimersi compiutamente in modo tale da acquisire potenzialità di sviluppo effettive (quindi non solo illusorie); in questo modo esso ritroverà la capacità di « catturare » la domanda potenziale che esiste e che ha bisogno del sistema di trasporto su rotaia.

L'Ente è preparato alla realizzazione di tale programma e si sta attrezzando per farlo nel migliore dei modi, ovvero con maggiore efficacia ed efficienza. In proposito, consideriamo fondamentale la disponibilità certa di risorse, non attribuite anno per anno, ma inserite in un quadro di programmazione. Da questo punto di vista il provvedimento di ac-

compagnamento la cui discussione inizierà domani assume un'importanza fondamentale in quanto per la prima volta si stanziavano risorse destinate non soltanto al 1991, ma anche agli anni 1992 e 1993, mettendo a disposizione stanziamenti che, pur essendo limitati rispetto al programma predisposto dal Governo per l'Ente, costituiscono tuttavia una fonte di risorse certe per un periodo di tempo abbastanza lungo.

È necessaria, inoltre, una programmazione effettiva di tutti gli altri mezzi di trasporto complementari o sostitutivi del sistema ferroviario.

Da parte nostra, siamo decisi a portare avanti i contratti in corso (le famose prestazioni integrate), che hanno subito varie battute d'arresto dovute in parte alla mancanza di fondi per farvi fronte, in parte alla complessità del sistema contrattuale che con quelle prestazioni era stato impostato ed in parte ad alcune incertezze di tipo strategico e decisionale in ordine al percorso che l'Ente avrebbe dovuto seguire. Queste difficoltà sono state superate mediante la direttiva emanata il 30 aprile scorso. Pertanto, posso rispondere affermativamente alla prima domanda rivolta dal presidente, purché si realizzino le condizioni finanziarie per poter attuare quel programma e le risorse necessarie non siano previste anno per anno dalla legge finanziaria, ma siano in grado di offrire una garanzia sufficiente ad affrontare investimenti che per loro natura sono pluriennali.

L'Ente, dal canto suo, è attrezzato in tal senso ed è disposto a portare avanti quel tipo di programma.

Da ciò risulta evidente, signor presidente, che non abbiamo remore né problemi in ordine alla prima parte della sua domanda, anche se naturalmente abbiamo bisogno dei tempi tecnici che ci consentano di completare un confronto che mi auguro di poter attuare con le imprese, al loro massimo livello di rappresentatività.

Naturalmente, i problemi cui dobbiamo far fronte sono diversi a seconda dei singoli casi e delle varie aziende; tut-

tavia, riteniamo essenziale instaurare anche un rapporto con le associazioni e gli organi rappresentativi di queste imprese a livello nazionale.

Tali associazioni dovranno essere coinvolte in un programma per sua natura eccezionale per quanto riguarda l'ammontare degli stanziamenti, l'impegno necessario ed i tempi di realizzazione. Non possiamo, pertanto, affrontare tale programma con metodi tradizionali o con sistemi di programmazione « pezzo per pezzo » o addirittura « pezzettino per pezzettino » basati sull'esame di casi singoli. Dobbiamo, invece, affrontarlo nell'ambito di una concertazione con il mondo dell'imprenditoria privata chiamata a realizzare il programma stesso; sia sul piano della imprenditoria del materiale rotabile, sia sul piano della imprenditoria delle grandi opere civili vi è la necessità di una concertazione, di un accordo e di un contratto-quadro all'interno del quale muovere tutti i nostri investimenti.

I primi contatti che ho avuto la possibilità di tenere nel periodo dal mio insediamento — si tratta di un periodo inferiore ai tre mesi — mi portano a vedere ottimisticamente questo rapporto, avendo riscontrato una grande disponibilità da parte delle imprese e delle associazioni di imprese per portare avanti insieme questo tipo di discorso. Pertanto, ritengo che, con un grande sforzo, con una grande volontà e con notevole determinazione, l'Ente sarà in grado di rispondere al programma che il Governo gli ha assegnato, ovviamente — lo ripeto — alle condizioni che ho citato, cioè solo se vi sarà disponibilità finanziaria e disponibilità finanziaria certa, non « caso per caso » e anno per anno, ma con un respiro più ampio che ci consenta di dare certezza alle imprese nello stesso modo in cui noi la riceviamo dal Governo. Si tratta di un elemento fondamentale per il successo della nostra impresa. Non vogliamo ripetere, infatti, esperienze in cui gli investimenti delle ferrovie dello Stato hanno sopportato « tempi storici » più che imprenditoriali; abbiamo bisogno di tempi imprenditorialmente certi, che ci consen-

tano di discutere di costi e di tempi di realizzazione con una imprenditoria in grado di realizzarli per affrontare i problemi nella loro interezza e nella loro complessità. A nostra volta, avvertiamo la necessità di contare su alcune certezze « a monte » per poterle trasferire a nostra volta al mondo dell'impresa.

Auspico che si inizi al più presto questo dialogo con l'impresa e che si riesca a portare avanti un discorso conclusivo nel quadro degli obiettivi che il Governo ha fissato per il nostro Ente. Ribadisco che potremo agire in tal senso nel momento in cui avremo la certezza di poter contare su mezzi finanziari adeguati per il raggiungimento di quegli obiettivi.

PINO LUCCHESI. Ringrazio prima di tutto l'avvocato Necci per le cose che ci ha detto.

Devo, però, precisare che ci saremmo attesi, come tradizionalmente avviene nel corso delle audizioni, una traccia scritta su questi problemi che sono di grandissima rilevanza, allo scopo di consentirci di svolgere un minimo di riflessione per poi procedere al conseguente dibattito.

In ogni caso, abbiamo apprezzato la capacità del dottor Necci di « parlare a braccio », però — lo ribadisco — questo ha un po' sconvolto il nostro tradizionale modo di procedere nel corso delle audizioni.

PRESIDENTE. Proporrò di dare inizio oggi al dibattito sulle considerazioni del commissario straordinario e successivamente attendere una memoria scritta da parte del dottor Necci che esamineremo in vista di un successivo incontro.

CARLO D'AMATO. Ritengo che dalla illustrazione svolta dal commissario straordinario si debba cogliere un dato che appartiene, probabilmente, alla serietà di impostazione di un programma. Questo dato consiste nel fatto di non dover « cominciare da zero » (mi pare che il dottor Necci lo abbia affermato con estrema lealtà). Tutto ciò ripropone a questa Commissione, e al sottoscritto che ne fa parte,

esigenze e questioni sulle quali stiamo discutendo da moltissimo tempo, essendo particolarmente legate ad una parte politica; ognuno si dovrà assumere le proprie responsabilità, in particolare per quanto riguarda il superamento della fase straordinaria del regime commissariale. Si tratta, ovviamente, di una sollecitazione che accettiamo di buon grado, e come rappresentanti del gruppo socialista ce ne siamo fatti carico nel corso di questi mesi. Auspichiamo che tale questione, attualmente all'esame del Senato, possa essere rapidamente trasferita presso la Camera dei deputati — preciso che spingeremo in tale senso — e, possibilmente, approvata al più presto.

Vi è inoltre da considerare un'altra questione che è « a monte » di ogni discorso relativo a questo settore. Il concerto, il coinvolgimento, il problema di una verifica di campo dell'attività dell'Ente, tenendo conto dei soggetti concorrenti, rappresentano indubbiamente temi propri di un'azienda che vuole muoversi recuperando i dati della economicità e della efficienza del servizio. Efficienza ed economicità appartengono ad una cultura che, finalmente, si è affermata nel nostro paese. Questi elementi richiedono però l'esistenza di quel dato « a monte » a cui facevo riferimento: la certezza dei finanziamenti. Su questo tema abbiamo discusso molto spesso anche con l'ex commissario straordinario, dottor Schimberni, e ricordo che è stato oggetto di approfondimenti che hanno portato alla elaborazione di due proposte o meglio di due posizioni diverse. Mi riferisco, da un lato, alla proposta del ministro Bernini che dava per certa una serie di disponibilità finanziarie (il piano decennale, lo « strascico » del piano triennale e il piano annuale), sulla quale la Commissione trasporti si è impegnata a lungo, arrivando alla redazione di una serie di ordini del giorno e alla espressione di un parere abbastanza preciso e puntuale e, dall'altro, alla predisposizione di un testo di legge — del quale sono relatore assieme al collega Matulli — che mi auguro possa essere rapidamente approvato dalla Ca-

mera. Questa proposta di legge presenta un elemento di certezza estremamente importante come quello relativo alla definizione del *quantum* finanziario che si rende necessario per questo settore.

Credo che la richiesta del collega Lucchesi andasse interpretata nella seguente maniera: essendo venuti a conoscenza, nel corso di questi anni, di numerose cifre, sarebbe importante avere (rispetto alla esigenza posta dal commissario straordinario di poter disporre di una cadenza di finanziamenti non legati alla singola opera, ma rientranti in un progetto di rinnovamento complessivo e di potenziamento del sistema del trasporto su ferro in Italia) della certezza rispetto a questo quadro. Si rende pertanto necessario fare il punto della situazione finanziaria e fissare tale quadro di certezze sulla base del quale si potranno definire anche alcune questioni per le quali, come Commissione trasporti, siamo indirettamente coinvolti, ma direttamente partecipi: mi riferisco, in modo particolare, al problema della qualità del servizio, a quello della estensione della rete e al superamento del *gap* oggi esistente che ha pesato e pesa sullo sviluppo del nostro paese. Si tratta di problemi che riguardano anche le attività delle industrie che sono strettamente collegate a quella ferroviaria.

Vorrei a questo punto soffermarmi su un altro tema che ritengo fondamentale non perché sono di origine meridionale, ma perché lo considero un argomento che fa parte del patrimonio culturale del nostro paese indipendentemente dalla posizione dei partiti di questa Commissione. Come si intende recuperare questa parte d'Italia che, obiettivamente, vive la doppia negatività di una inefficienza di sviluppo e di una inadeguatezza della rete ferroviaria? Credo che l'Ente ferrovie dovrà svolgere alcune riflessioni su tale argomento, anche tenendo conto delle analisi relative al sistema ferroviario nel sud d'Italia.

Vorrei inoltre sottolineare l'altrettanto grave situazione di crisi delle industrie del settore, collegate al sistema ferrovia-

rio, che è a tutti nota. In questo quadro di valutazioni credo si debba sottolineare un aspetto importante; è vero che l'azienda deve superare una fase difficile, ma esistono le necessarie potenzialità per affrontare tale prova, poiché l'Ente dispone di un *management* industriale notevole, formatosi nel corso di questi anni. Inoltre, si potrebbero superare le contraddizioni presenti nella burocrazia aziendale, che, forse per molti aspetti, è cresciuta in un'ottica che era quella delle precedenti gestioni, e che probabilmente potrebbe apparire restia alle sollecitazioni ed al cambiamento. Tuttavia vi è anche da considerare l'aspetto relativo all'immagine dell'azienda ed alla qualità del servizio.

Ritengo perciò doverosa, da parte dell'amministratore straordinario dell'Ente, un'attenzione particolare, affinché si possa fare in modo che i treni viaggino tenendo conto delle esigenze degli utenti e non solo di quelle relative all'organizzazione interna dell'azienda. Ognuno dei presenti potrebbe riferire in merito a discrasie ed inadeguatezze che emergono nelle singole regioni. Tanto per fare un esempio, migliaia di cittadini — non solo noi deputati, ma anche migliaia di cittadini « pendolari » — vorrebbero sapere perché non esiste un collegamento accettabile tra la Campania e Roma dopo le ore 20, considerando anche che i treni di un certo livello cominciano ad essere fruibili intorno all'1-1,30.

Non volendo ridurre ad aspetti minimali il senso del nostro incontro, ma richiamandoci all'impostazione del suo intervento, avvocato Necci, dichiaro il nostro consenso alla linea da lei esposta, nonché la nostra attenzione e la nostra disponibilità a verificare sul campo che alle scelte ormai maturate possa essere data concreta attuazione.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola agli altri colleghi che hanno chiesto di intervenire, vorrei svolgere una breve considerazione.

I membri di questa Commissione hanno seguito la materia nel corso degli

anni, prestando attenzione ai singoli passaggi. Oggi siamo di fronte ad un nuovo soggetto istituzionale, cioè all'avvocato Necci, dal quale vorremmo avere alcune certezze. Ritengo perciò opportuno che oggi vengano poste, da parte dei colleghi, precise domande, tese a conoscere quali saranno le decisioni da assumere su alcuni punti salienti. La memoria scritta che l'avvocato Necci vorrà inviare potrà allora essere illustrativa e fornire le risposte richieste.

Ad esempio, poiché è stato affrontato il problema dei finanziamenti, mi sembra opportuno chiedere a quanto ammontino, in quale modo siano disponibili, come saranno spesi, in quale modo saranno divisi, se cioè in base alle priorità date, e in quali settori. Sono queste, a mio avviso, le questioni concrete in merito alle quali potremo esprimere una valutazione politica nel momento in cui giungeremo ad un approfondimento concreto della questione.

GIORDANO ANGELINI. In occasione di questo primo incontro, desidero innanzitutto rivolgere all'avvocato Necci, a titolo personale ed a nome del gruppo comunista, l'augurio di buon lavoro. L'opera alla quale si accinge è ancora più ardua dell'impresa nella quale era stato impegnato qualche tempo fa.

Ho ascoltato con molta attenzione le dichiarazioni rese e riscontro una notevole consonanza tra quanto affermato dall'avvocato Necci e la linea sostenuta dal gruppo comunista, dalla necessità di riorganizzazione della struttura industriale e dei servizi all'urgenza di un quadro programmato entro il quale rilanciare il trasporto ferroviario, dal nodo della riforma dell'Ente ai temi dell'autonomia imprenditoriale dell'Ente, delle garanzie certe, nonché dell'accordo di programma, tema centrale nel processo di riforma.

Attenendomi ai suggerimenti del presidente, vorrei entrare nell'ambito del confronto che si avvicina, tenendo conto che siamo alla vigilia della legge finanziaria 1991 e che domani in Assemblea si discuterà della legge di accompagnamento.

La prima domanda è relativa al piano triennale, che si pone nell'ambito di quello decennale delle ferrovie. Quello in corso è il primo anno del triennio.

MAURO DUTTO. È già passato!

GIORDANO ANGELINI. Nel 1990 le ferrovie realizzano la prima annualità del piano decennale. Domando se, nell'ambito del piano triennale, cioè delle garanzie certe e degli investimenti certi, si sia instaurato un legame tra le poste e le scelte, tra le cifre e le voci. Sono stati posti, a fianco delle singole voci di questa « cosa » i relativi numeri?

MAURO DUTTO. Hai toccato i due punti deboli, le poste e la « cosa »!

GIORDANO ANGELINI. L'ultima questione che vorrei affrontare riguarda una serie di opere in sospenso, di cantieri fermi, nonché le conseguenti situazioni, che a volte diventano estremamente serie. Siamo alla ripresa dell'attività, alla ricontrattazione delle opere: in sostanza, talune di esse verranno abbandonate? Legata a tale domanda ne sorge un'altra concernente i cosiddetti rami secchi ed il risanamento di alcune opere ferroviarie. In merito a tale questione, della quale più volte la Commissione si è occupata, vorrei un chiarimento.

CESCO GIULIO BAGHINO. Il gruppo del movimento sociale è da sempre favorevole ad un aumento del traffico su rotaia, affinché diminuisca, con tutte le conseguenze positive che ne deriverebbero, quello su gomma. So che in aprile è stato approvato un piano, che fissa due cifre di finanziamento, una con riferimento al periodo decennale, l'altra per il triennio. L'avvocato Necci ha impostato il suo intervento affermando la necessità di un finanziamento certo, non episodico, da stabilirsi almeno su base triennale.

Vorrei sapere se le cifre di cui al piano approvato nel mese di aprile siano state confermate e se perciò sia sufficiente dare attuazione a quelle norme per

poter andare avanti, ovvero se siano sorte ulteriori difficoltà.

In secondo luogo vorrei sapere se, in base al piano già approvato che l'amministratore straordinario si è trovato a gestire, siano stati individuati indirizzi prioritari relativamente a determinate iniziative e, in caso affermativo, quali siano. Infatti, mentre la suddivisione di cui al piano è tecnica e non sempre legata alle esigenze più o meno urgenti, sicuramente l'avvocato Necci avrà valutato quali siano le scelte più urgenti, necessarie ed indispensabili, alle quali, grazie al finanziamento previsto dalle leggi, possa essere data tempestiva attuazione. Avrà poi individuato altre scelte che potranno essere realizzate nel prosieguo. A quest'ultimo proposito, vorrei sapere se appare necessario un intervento (oltre quello previsto dalla legge), al fine di accelerare i tempi della modifica del rapporto fra trasporto su gomma e trasporto su rotaia.

Inoltre, poiché si prevedeva una rilevante richiesta di prepensionamento di dipendenti dell'Ente, mentre le domande inoltrate sono state notevolmente inferiori alle previsioni, mi chiedo quali mutamenti possano essere introdotti per sopperire ad una stima che non è risultata corrispondente ai fatti.

Al momento non ho altro da aggiungere, essendo più che altro interessato a conoscere le richieste dei colleghi parlamentari.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Non intendo dare l'impressione agli onorevoli deputati che non sia stato elaborato un piano per realizzare tali progetti; al contrario, disponiamo di un programma preciso e ci siamo organizzati per attuarlo. Tuttavia, ritengo sia poco serio elaborare un piano e cominciare a ridiscuterlo in mancanza di alcune certezze finanziarie ed istituzionali.

Sono in grado di citarvi fin d'ora tutti i dati (che regolarmente abbiamo comunicato al Governo) occorrenti all'Ente per realizzare tale piano nella sua interezza. In altri termini, se portiamo avanti il

piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo nella sua globalità, senza discutere nessuno degli interventi decisi dal Governo, si prospetta la seguente situazione.

I nuovi impegni di spesa previsti nel 1990 sono stati di mille miliardi di lire nel primo semestre, che diventano di 2.240 miliardi nel secondo semestre. La previsione di impegni di spesa per il 1991 è di 8.340 miliardi nel primo semestre, e di 6.650 nel secondo semestre per un totale di 14.990 miliardi. La previsione di impegni di spesa per il 1992 è di 7 mila miliardi per il primo semestre, e di 9.260 miliardi nel secondo semestre.

Il piano triennale che ci è stato consegnato ha subito uno slittamento nel 1990, poiché non si sono potuti realizzare tutti i progetti previsti; pertanto contiamo di recuperare nel 1991-1992 l'impegno di spesa nel settore degli investimenti di 34.490 miliardi.

Tali impegni, che non costituiscono delle contabilizzazioni, insieme alle spese effettive sono indicati nel piano triennale che ci avete consegnato ed ammontano a circa 21 miliardi, suddivisi nel seguente modo: 4.470 miliardi per il 1990, 6.800 miliardi per il 1991, 8 mila miliardi per il 1992.

Dietro queste cifre esiste una complessa elaborazione tecnica e l'apparato strutturale dell'Ente si è attrezzato per realizzare tale piano; vorrei che ciò fosse chiaro.

Gli impegni che ho indicato esprimono la progettualità dell'Ente per realizzare i quali, ripeto, ci stiamo organizzando; dietro ognuno di questi grandi numeri di migliaia di miliardi, ci sono decine e decine di progetti previsti nel piano.

La direttiva emanata dal ministro del tesoro e da quello dei trasporti è particolarmente precisa, nel senso che non prevede un margine di operatività e, come ho detto all'inizio, noi dobbiamo osservarla, dando per scontato che essa è il frutto di un'ampissima discussione parlamentare. Non voglio in questa sede riprendere argomentazioni che sono state ampiamente discusse anche in questa Commissione; ho avuto modo di leggere

gli atti parlamentari e di conoscere gli scontri di opinione e gli incontri che si sono registrati relativamente a quel tipo di piano. Tengo a ribadire che è nostro impegno adeguarci ad esso, anche se ciò non avverrà in modo acritico.

Per quanto riguarda le nostre linee di intervento, posso indicare con precisione la priorità degli investimenti; in primo luogo contiamo di adottare tutte le nuove tecnologie; di sopprimere i passaggi a livello, fornendo tutte le attrezzature necessarie alla riorganizzazione del lavoro; di migliorare l'intermodalità e la qualità dei servizi; di completare le fasi funzionali di tutti i lavori in corso e le forniture di materiale rotabile; di realizzare ogni altro intervento atto a consentire il miglioramento del servizio e l'aumento dei ricavi; di avviare i grandi progetti per l'alta velocità e per i valichi, quest'ultimi finalizzati all'integrazione della rete italiana con quella europea.

L'indicazione di tali obiettivi è stata preceduta da un'analisi degli investimenti che abbiamo provveduto a discutere e a presentare al ministro; abbiamo inoltre elaborato una serie di interventi innovativi rispetto al piano che mirano a valutare e riclassificare gli investimenti.

Secondo l'ottica dell'Ente tale rivalutazione si può suddividere in quattro tipi di investimento; in primo luogo, tutti quelli che garantiscono un ritorno finanziario diretto in grado di remunerare il capitale investito, almeno parzialmente (mi riferisco all'importantissimo campo dell'autofinanziamento e delle sinergie con i privati che permettono la riduzione della spesa da parte dello Stato); in secondo luogo, tutti gli investimenti che consentono l'aumento dei ricavi commerciali e la riduzione dei costi con un apporto al riequilibrio gestionale senza possibilità di remunerare il capitale investito.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PASQUALE LAMORTE

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. In

terzo luogo, vi sono tutti gli investimenti che consentono miglioramenti del servizio pubblico con servizi esterni « quantizzabili », ma che richiedono la copertura con risorse pubbliche sia del capitale sia dei costi di esercizio. Infine, tutti gli interventi di interesse pubblico effettuati con motivazioni di supporto allo sviluppo e con possibile utilità differita al di fuori dell'arco temporale del piano decennale.

Per quanto ci riguarda, lungi dall'accettare acriticamente il piano, abbiamo deciso quali fossero le priorità al suo interno e credo che quelle indicate siano estremamente importanti ed impegnative, dal momento che ciascun investimento è stato considerato singolarmente. Spetta, comunque, allo Stato indicare quali di essi debbano essere realizzati con assoluta priorità.

Fino ad ora si sono contrapposte, di fronte al Parlamento ed all'opinione pubblica, due logiche diverse: una d'impresa ed una di carattere sociale. Nel primo caso, essa si proponeva di realizzare solo gli investimenti che garantissero un ritorno, ma l'approccio del Governo e del Parlamento, che per noi ha il significato di una direttiva, è stato diverso. Il nostro Ente pubblico risponde direttamente a tali organi degli indirizzi indicati ed è ad essi che ci dobbiamo attenere.

Quindi, alle vostre precise domande rispondo che se il Parlamento stanzierà i finanziamenti previsti dal piano, l'Ente provvederà alla sua realizzazione integrale, secondo le priorità che ho poc'anzi indicato, ossia adozione di nuove tecnologie, interventi per l'intermodalità, completamento di tutte le fasi funzionali dei lavori in corso, realizzazione di tutti gli interventi che consentono di migliorare il servizio, di avviare l'alta velocità, anche in presenza di valichi.

Si tratta, com'è evidente, di un programma estremamente impegnativo per l'Ente, ma non vorrei che rispetto a mille, 10 mila, o 100 mila miliardi, ce ne venissero dati una parte da destinare complessivamente a tutti i progetti, perché questo sarebbe un grave errore ma-

croscopico di programmazione e di scelta che impedirebbe la realizzazione del sistema ferroviario, in quanto si limita a favorire gli investimenti.

L'unica osservazione che mi permetto di formulare è quella di non attuare una politica di investimenti fine a se stessa, bensì una politica concreta, che abbia tempi certi di realizzazione, capace di tradursi in opere visibili e, quindi, di assicurare taluni risultati. Da questo punto di vista la classificazione degli investimenti nelle quattro categorie (di cui abbiamo discusso a lungo e sul quale anche il Ministero ha manifestato il suo assenso) mi sembra fondamentale, ma non si tratta di scelte che rientrano nella mia competenza. Ribadisco, quindi, che il piano è già disponibile e potrei consegnarvelo anche domani mattina, qualora tali scelte fossero compiute; da parte nostra siamo in grado di compiere tutto il lavoro che ci è stato richiesto.

Ho descritto i criteri ed i parametri che presiedono alla gestione degli investimenti ed ho illustrato anche i costi che essi comportano; per quanto ci riguarda siamo attrezzati a realizzarli tutti, con le priorità qualitative e quantitative elencate.

Le risorse finanziarie necessarie ammontano a 21.150 miliardi: per ogni anno, dal 1989 al 1992, sono stati stanziati 3 mila miliardi (le leggi finanziarie per il 1991 e per il 1992 sono ovviamente ancora da approvare), altri 8.900 miliardi sono previsti dalle leggi di accompagnamento; vi sono, inoltre, 250 miliardi di residui. queste sono le cifre previste dal piano approvato dal Parlamento, che per noi costituisce una direttiva.

Spero di essere stato chiaro. Del resto, onorevole Lucchesi, mi sembrava poco serio presentare un piano senza fare queste precisazioni: l'Ente ferrovie dello Stato realizza ciò che gli viene chiesto. Debbo sottolineare che vi è un grande impegno in questa direzione e sarebbe veramente un errore sprecare queste risorse, anche per la responsabilità che abbiamo nei confronti del Governo e delle imprese. Non sarebbe possibile ripartire gli inve-

stimenti senza avere la certezza di poterli pagare.

Ripeto, quindi, che attualmente non è in discussione nessuno degli investimenti previsti dal piano; esistono soltanto delle modalità per realizzarli e ben precise priorità aziendali relative a quegli investimenti che riducano i costi e portino benefici sostanziali all'impresa come tale, quelli, cioè, che diano la possibilità di ripagare almeno in parte il capitale impegnato o, quanto meno, di finanziare la gestione. Effettuare investimenti per 100 mila miliardi e poi lasciarli sul territorio nelle condizioni attuali, senza che aumenti il traffico perché manca una effettiva programmazione, significa sprecare decine di migliaia di miliardi; questo non possiamo farlo.

Cito come esempio di programmazione errata la linea Roma-Fiumicino: per la sua realizzazione sono stati investiti 300 miliardi, oltre ad altri costi accessori per risistemare la rete urbana di Roma, e i ricavi del traffico ammontano a meno di 10 milioni al giorno. *A posteriori* si può senz'altro dire che si tratta di un'opera non giustificata. Mi auguro che non sia questa l'impostazione che prevarrà nell'Ente; occorre, invece, insistere sulle modalità degli investimenti, su tutte quelle azioni accessorie, complementari e di servizio necessarie a valorizzarli.

Sugli investimenti il Parlamento ed il Governo hanno una potestà sovrana che non intendiamo contestare. Questa mi pare la prima risposta generale ai quesiti posti. Ho colto un momento di incertezza, ma non mi sembrava corretto rispondere diversamente: si può anche presentare un piano completo e dettagliato che potrebbe, però, rimanere un libro dei sogni. L'Ente ferrovie, ripeto, è terzo rispetto al Governo e se ha la disponibilità di adeguarsi alle sue direttive lo fa con le metodologie che ho illustrato.

Certamente una serie di parametri, di modelli organizzativi e di strutture sono da rivedere; ritengo, comunque, che gli investimenti effettuati con una programmazione corretta, avendo a disposizione piani pluriennali, potendo contare su

fondi certi e sulla capacità di interloquire in modo efficace con le imprese, possano consentire dei risparmi, che ovviamente si trasferiscono al Governo ed allo Stato in modo diretto. Penso anche che l'europeizzazione delle ferrovie in termini di *standard* di costruzione e di modalità di realizzazione possa consentire altri considerevoli risparmi. Per realizzare questi obiettivi, però, abbiamo bisogno di queste certezze.

È stato stabilito un indirizzo che comporta i costi che ho illustrato; l'Ente ferrovie è in grado di effettuare le spese nel modo che ho descritto e se vi sarà la disponibilità finanziaria siamo in grado di realizzare tutti i programmi. Se, però, le risorse messe a disposizione fossero inferiori a quell'ammontare, sarebbe un grave errore mantenere tutti gli investimenti previsti dal piano; ritengo più opportuno concentrarsi su quelli che hanno un ritorno ed una possibilità di esistere effettivamente. Anche a questo proposito, comunque, la decisione spetta al Governo.

In definitiva, mi sembra fosse questo il nocciolo delle domande dell'onorevole D'Amato e dell'onorevole Angelini.

Per quanto riguarda le opere sospese, siamo pronti a farle ripartire tutte: entro il mese di dicembre, o al massimo entro gennaio, riteniamo doveroso riprendere i lavori per completare tutte le fasi funzionali di quelle opere. Nel primo anno realizzeremo una parte degli impegni previsti. D'altronde non è un caso che l'Ente ferrovie sia già al secondo commissario! Non attribuiteci più responsabilità di quelle che abbiamo! Certamente nel 1990 sono rallentati gli investimenti, ma mi sembra una cosa nota; oggi possiamo e vogliamo riprenderli.

Il prepensionamento dei dipendenti è stato superiore alle aspettative; ha costituito certamente un successo nei rapporti con il sindacato, e necessita solo di alcuni interventi formali per coprire i costi. Questa operazione costituisce, comunque, un vantaggio sia per l'Ente sia per lo Stato. Essa porta a riduzioni sostanziali di costi per entrambi i soggetti, anche se in misura maggiore per l'Ente, che con il

prepensionamento si avvantaggia immediatamente, mentre lo Stato deve far fronte agli oneri per il fondo pensioni con uno stanziamento assai superiore alle aspettative: a fronte di una previsione di 10 mila pensionamenti, infatti, sono pervenute 28 mila richieste.

Credo si tratti di un'occasione eccezionale per riorganizzare le ferrovie senza traumi e su una base consensuale. Spero, quindi, che questo aspetto venga colto positivamente. Da parte nostra, vi è un grande sforzo di adeguamento: far uscire 28 mila persone nel giro di un anno è un'impresa enorme. Non vengono chiusi degli impianti o tagliati dei rami secchi, si tratta di una riorganizzazione del lavoro che registra un passaggio da una pianta organica di 226 mila persone e un organico effettivo di 208 mila persone ad un totale di 175 mila dipendenti: si tratta di un'impresa colossale.

Vorrei sottolineare, onorevoli deputati, che siamo in una fase di grande impegno per realizzare un programma enorme di investimenti, quale quello affidatoci dal Governo, e per approntare una ristrutturazione complessa, quale quella venuta a seguito del grande esodo e del nuovo contratto collettivo nazionale. Si tratta di due fatti dirompenti rispetto alla strategia elaborata dall'Ente ferrovie lo scorso anno; esamineremo le conseguenze e presenteremo i nostri programmi per affrontare questi due problemi (in una dimensione quale non si era mai vista nel nostro paese) in primo luogo al ministro, com'è doveroso, essendo il nostro proprietario. Trentamila persone, per una riduzione degli organici ed una maggiore efficienza...

PINO LUCCHESI. La riduzione del personale, a parte gli scaglionamenti di cui ha riferito la stampa negli ultimi giorni, avviene in maniera abbastanza differenziata, se non erro.

LORENZO NECCI, Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato. Sì, tratterò dell'argomento tra breve; ora, vorrei terminare il discorso che stavo

svolgendo. La realizzazione di un piano di investimenti con una mole come quella descritta richiede un'organizzazione straordinaria dell'Ente; da parte nostra, abbiamo considerato limiti e caratteristiche positivi e negativi delle prestazioni integrate. Queste ultime comportano la progettazione e la direzione dei lavori da parte delle imprese ed un tipo di contratto caratterizzato da luci ed ombre. Come è noto, infatti, spesso, la progettazione è stata effettuata dalle imprese, ma l'Ente non è stato soddisfatto e l'ha dovuta nuovamente compiere, per cui si sono persi uno, due, tre anni. La direzione lavori non affidata all'Ente, inoltre, causa una scarsa capacità di controllo da parte dell'Ente medesimo sulle imprese, e pertanto una condizione non ottimale. Le prestazioni integrate erano nate al fine di accelerare i lavori, ma in realtà stanno diventando uno strumento che invece li ritarda, visto che non ne è stata portata a compimento nessuno. A partire dal 1983, infatti, i lavori terminati con le prestazioni integrate sono pochi, o nulli.

Abbiamo pertanto bisogno di un nuovo strumento contrattuale; d'altro canto, immaginiamo cosa accadrebbe se ci servissimo nuovamente dello strumento contrattuale tradizionale, con il nostro Ente che ritorna a progettare, impiegando due o tre anni, andando a confrontarsi con i comuni e con le situazioni locali, a trattare gli appalti su scala nazionale, per ogni parte dei lavori, a coordinare il complesso dell'attività: si procederebbe nuovamente all'infinito!

Sono convinto di riferire ad una Commissione che conosce bene i problemi dell'Ente ferrovie dello Stato, che sono complicatissimi: attrezzarsi per gestire il piano di investimenti cui ho accennato, da realizzare completamente od anche soltanto in parte, e per gestire una riduzione di personale come quella già avvenuta non è davvero semplice. Per l'Ente, nel 1990, si sono verificati i seguenti due fenomeni: in primo luogo, il 30 aprile, il piano investimenti dell'Ente è passato da 59 mila miliardi a 112 mila miliardi (piano governativo) e, in secondo luogo,

per il contratto collettivo, ci si è trovati di fronte a 226 mila unità di organico, 208 mila effettivi e 30 mila prepensionamenti.

Si tratta, in sostanza, di un'impresa difficile per un Ente che certamente non vive in una situazione di normalità gestionale e che ha vissuto parecchi traumi negli ultimi anni e mesi, non ultimo quello del cambiamento del commissario straordinario. Realtà come quelle che ho descritto hanno fisiologicamente bisogno di tempo, di capacità di adattamento, di certezze. Negli ultimi quattro o cinque mesi, è successo il « finimondo » per l'Ente ferrovie dello Stato: sono cambiati la strategia, il piano di investimenti, l'organico, l'organizzazione, il vertice di riferimento. Mi è sembrato, di conseguenza, logico e giusto presentarmi in questa Commissione, per ascoltare nuovamente la voce e l'indirizzo del Parlamento, riferendo che stiamo lavorando giorno e notte, in condizioni difficili, per realizzare quanto ci è stato indicato dal Parlamento e che abbiamo bisogno di non sperperare il poco, o tanto, potenziale umano e di avere certezze per quanto riguarda i fondi disponibili. Altrimenti, metteremo in piedi un'iniziativa che, anche per le imprese, per il mondo esterno, nonché per lo stesso Ente ferrovie dello Stato, rischia di essere nuovamente teorica e di creare numerose aspettative, realizzando pochi contenuti.

FULVIO CEROFOLINI. Mi associo anch'io nell'augurio di buon lavoro all'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, avvocato Lorenzo Necci; raccolgo l'invito della presidenza e non ripropongo pertanto temi di ordine generale, per altro già rappresentati da altri colleghi e, in particolare, per quanto riguarda il mio gruppo, dall'onorevole Carlo D'Amato.

Personalmente, desidero sottoporre all'amministratore straordinario Necci due questioni che reputo fondamentali, anche se, naturalmente, ve ne sono altre che

possono essere giudicate ancora più importanti. La prima è la seguente: qual è la posizione dell'Ente rispetto al rapporto con i privati? Naturalmente, non mi riferisco tanto ai rapporti fra appaltante ed appaltatore, committente e fornitore di servizi ma, viceversa, a nuove forme e possibilità di rapporti di collaborazione e di compartecipazione con i privati nell'attività dell'Ente.

Sono un deputato ligure e l'amministratore Necci sa che tra le questioni che stiamo dibattendo (forse la relativa proposta non è ancora stata ufficializzata, ma il Ministero dei trasporti ne è sicuramente a conoscenza) vi è quella della possibile realizzazione di un treno veloce Genova-Milano. Non intendo però affrontare in questa sede tale questione, poiché m'interessa, più in generale, la nuova filosofia che può essere espressa attraverso la proposta cui ho accennato, con riferimento alle strategie ed alla politica dell'Ente.

La seconda questione che desidero sottoporre all'amministratore Necci è quella della posizione dell'Ente rispetto alle sue società partecipate, ed in particolare all'INT. Si tratta di una problematica tutto sommato modesta rispetto a quella più generale cui l'amministratore ha accennato, ma ha una sua rilevanza. L'INT, a quanto mi risulta, ha una situazione economico-finanziaria molto difficile e sofferta e tuttavia, a mio avviso, essa ha notevoli potenzialità di sviluppo, soprattutto in rapporto al tema dell'intermodalità, che è alla nostra attenzione e che è ricorso anche nelle considerazioni dell'amministratore Necci.

Ringrazio infine quest'ultimo per le risposte che vorrà fornirmi.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Desidero premettere una precisazione affinché non vi sia confusione sui numeri: i 34 mila miliardi cui ho accennato sono ovviamente comprensivi dell'IVA e del tasso inflattivo, rispetto ai 21 mila miliardi.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANTONIO TESTA

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Risponderò ora alle due domande dell'onorevole Cerofolini. Per quanto riguarda il rapporto con i privati, ho già accennato a rapporti di tipo innovativo; le ferrovie dello Stato non possono infatti estraniarsi dal grande dibattito in corso relativo al coinvolgimento dei soggetti privati nella realizzazione delle opere e nella loro gestione.

Ritengo che vada giudicato positivamente il fatto che vi siano privati che intendano entrare nel settore delle ferrovie; non sono, infatti, contrario *a priori* a tale possibilità. Naturalmente, se i privati intraprendono la propria attività in competizione con il nostro Ente nelle due o tre tratte ferroviarie nelle quali vi è maggior traffico, realizzando investimenti che provocano una riduzione del traffico per le ferrovie dello Stato, si pone un problema politico, più che dell'Ente. La questione mi sembra delicata: il dato di riferimento da tenere presente in proposito è che l'80 per cento dei ricavi dell'Ente si realizza su circa il 20 per cento del sistema ferroviario, poiché il rimanente 80 per cento del sistema produce soltanto il 20 per cento dei ricavi.

Le tratte che generano traffico (in particolare, per esempio, quella da Napoli a Milano) rappresentano un mercato appetibile e se su tali tratte subentra la competizione privata, si genera un problema alquanto delicato. Personalmente, ritengo che debba esservi un ampio spazio per una collaborazione (anche azionaria, per alcuni percorsi) con i privati, cui sono senz'altro favorevole.

Quello dell'alta velocità è un sistema moderno — ancora tutto da vedere, ma interessante — su cui probabilmente si può fare un discorso che interessi ai privati ed all'ente, sia nella realizzazione, sia nella gestione. Mi sembrerebbe, però, delicato un discorso che vada nel senso di dare in concessione ai privati la tratta

Torino-Milano (non cito la tratta Genova-Milano, per non fare polemica). Dovremmo renderci conto del fatto che, in tale ipotesi, il tratto Torino-Milano delle ferrovie dello Stato non servirebbe più a niente.

Il problema è quello di mettere l'ente ed i privati insieme per realizzare e gestire in modo innovativo, con criteri di efficienza e con riduzioni di costi. Personalmente non ho alcuna preclusione e l'ente che oggi modestamente rappresento e per il quale ho l'onore di aver avuto l'incarico dal Governo è disposto a fare tale tipo di operazione. Le alternative mi sembrerebbero un po' delicate o, quanto meno, da esaminare perché sostitutive. Invece, qui si aggiungono. Dunque, cosa dovremmo fare? Dovremmo rifare una stazione a Milano ed una a Genova? Cosa dovremmo fare della vecchia linea Genova-Milano?

Si tratta di temi ai quali bisogna rispondere con molta attenzione.

La mia è un'apertura ad una collaborazione innovativa con i privati, in particolare nei lavori (che possono essere concepiti secondo il criterio delle « chiavi in mano » perché siano svolti in tempi rapidi ed in modi concreti) ed anche nella gestione.

Per quanto riguarda le società partecipate ed in particolare l'INT, sono totalmente d'accordo con lei, onorevole Cerofolini.

L'INT ha potenzialità enormi e va sviluppata. Ho detto, prima, che costruire un sistema ferroviario è una condizione necessaria ma, assolutamente non sufficiente. Il sistema ferroviario ha bisogno di vivere, nonché di avere rapporto con il cliente. Nel settore delle merci, se non arriviamo ad un sistema integrato, ad un sistema « porta a porta », ad un sistema in cui l'intermodalità diventi una filosofia, un modo di pensare, un modo di vivere il rapporto, è meglio che non potenziamo il trasporto.

Dunque, sono d'accordo con lei sul fatto che l'INT debba essere rilanciata; ma non è colpa mia se nell'Ente ferrovie dello Stato (e con esso anche le società

partecipate) sono, purtroppo, in crisi. È in crisi la CIT, è in crisi l'INT.

FULVIO CEROFOLINI. La CEMAT non è in crisi.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dallo Stato*. La CEMAT, anzi, va bene; ne siamo particolarmente soddisfatti. Per l'INT, abbiamo elaborato un programma di rilancio e di sviluppo: è un programma complesso ed ambizioso; vogliamo portarlo avanti perché ne abbiamo bisogno.

Anche relativamente alle società partecipate i privati possono avere un ruolo. Nella CEMAT abbiamo avuto un ruolo positivo di collaborazione: l'ente detiene il 34 per cento della società e la partecipazione dei privati è positiva. Pensiamo che tale modello possa essere esportato verso altri sistemi.

CARLO D'AMATO. Questo vale anche per gli interporti.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. È fondamentale.

MAURO DUTTO. Anch'io desidero rivolgere al dottor Necci un ringraziamento — non solo per l'esposizione da lui svolta, bensì anche per la sua disponibilità a dialogare con questa Commissione — e l'augurio più sincero di buon lavoro, perché credo che l'impresa nella quale si è impegnato non sia certo tra le più facili. La Commissione, infatti, ha vissuto esperienze molto polemiche, in passato, sui problemi del trasporto ferroviario.

Le domande che intendo rivolgere all'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato partono dalla considerazione che, in effetti, abbiamo elaborato un piano decennale che egli ha detto di accettare e che sembra ridisegnare la rete italiana accogliendo tutte le richieste od i bisogni che sono stati presentati al Governo dal Parlamento. Partono, inoltre, dalla considerazione che c'è un piano triennale che già prevede — così mi sembra di capire dalle cifre fornite dal dottor

Necci — un « buco » di 13 mila miliardi di lire, nel senso che tra IVA ed attualizzazione dei prezzi esiste una differenza di 13 mila miliardi rispetto ai 21 mila miliardi che sono stati predisposti.

Da questo punto di vista, credo nella possibilità di un lavoro sereno dell'amministratore straordinario nell'ambito di scelte che spero possano essere rapide, nel momento in cui si va verso la riforma della legge n. 210 e si ribadisce con chiarezza la divisione tra l'indirizzo politico e l'autonomia di gestione. Mi auguro che sia il Senato sia la Camera siano in grado di esprimere una razionalità ed una maturità che in passato sono mancate (ma, facendo tesoro delle esperienze già fatte, tale obiettivo forse non è tanto lontano) rilevando come l'abitudine (se vogliamo, giustificabilissima) in ambito politico e parlamentare sia quella di chiedere allo Stato (in questo caso, al Ministero dei trasporti e poi all'Ente ferrovie dello Stato) di fare tutto, perché vi sono priorità in tutti i settori, perché vi sono treni che diventano essenziali per le popolazioni in ogni angolo d'Italia, perché vi è una logica dei bisogni che non riesce mai ad essere contenuta in un disegno organico.

A me sembra che il dottor Necci, nel dire che accetta le indicazioni del piano, ci abbia anche chiesto di dargli le risorse e ci abbia spiegato che vi sono alcune priorità.

Nel momento in cui si parla di lavori in corso, si parla anche di una logica di apertura di cantieri e di intrapresa di opere che vanno ad irradiarsi in tutte le parti d'Italia e che poi richiederanno 10, o 15, o 20 anni per arrivare a completamento? O, invece, si pensa in qualche modo ad un coagulo delle risorse che permetta di attivare un cantiere, di completarlo e di integrare poi quel prodotto nella rete ferroviaria dando un servizio?

Non penso che questo sia veramente facile. Penso che, da questo punto di vista, la quadratura del cerchio derivi anche dal significativo risultato che è stato raggiunto nella mobilità prevedendo un'ipotesi di 28 mila prepensionamenti?

Desidero rivolgere ancora una domanda.

Abbiamo stanziato 600 miliardi di lire per un esodo di 10 mila persone. Rispetto ai 28 mila prepensionamenti ipotizzati, sarà necessario un intervento finanziario per sostenerlo, o l'ente sarà in grado di coprire le esigenze da solo?

Esprimo all'attuale amministratore straordinario i miei complimenti per avere raggiunto il risultato. Per noi repubblicani questo era, nei confronti del commissario Schimberni e di chi lo ha preceduto, uno dei punti strategici per cercare di rimettere l'azienda in condizioni di gestione ed è un nodo non piccolo, che è sembrato in qualche momento inestricabile. Mi fa piacere che sia stato superato.

Desidero porre un'ultima domanda.

Il progetto per l'alta velocità può essere affrontato insieme con i privati? Può permettere l'utilizzazione di risorse esterne a quelle che la mano pubblica rivolge all'Ente ferrovie dello Stato? C'è la possibilità, in questo senso, di pensare, rispetto agli anni già persi, ad una fase accelerativa utilizzando risorse che non vengano soltanto dallo Stato ma possano derivare anche da investimenti privati?

GIACOMO MACCHERONI. Credo che anche se il commissario Necci nella sua replica ha integrato l'esposizione iniziale sarà necessario riprendere la discussione odierna in Commissione sulla base di una nota scritta più puntuale. Infatti, che se è vero che è necessario da parte nostra vigilare soprattutto sull'operato del Governo per quanto riguarda l'impianto programmatico e finanziario, per attuare tale controllo è indispensabile una conoscenza approfondita e ciò rientra anche nei nostri compiti istituzionali.

Per acquisire tale conoscenza bisogna entrare nel merito di una serie di scelte prioritarie sulle quali abbiamo più volte espresso un consenso di massima per poi trovarci, sul piano operativo, di fronte a contraddizioni che rischiano di farci cadere in una situazione di confusione.

Ci troviamo in una congiuntura favorevole, ossia alla vigilia — ce lo auguriamo tutti — dell'approvazione del disegno di legge n. 4229 di accompagnamento della legge finanziaria per il 1990, che domani verrà discusso. Ritengo che la nota generale che l'avvocato Necci potrà trasmetterci debba affrontare l'aspetto dei finanziamenti in modo da entrare nel merito dei problemi. Anche questa Commissione deve sapere quali opere possono essere completate con il finanziamento già previsto. Se non si acquisisce la conoscenza di questo aspetto il rischio è di rimanere sempre su un piano di genericità. L'Ente ferrovie dello Stato ha una conoscenza approfondita delle opere legate al finanziamento previsto dal disegno di legge ricordato, in quanto esse sono oggetto del lavoro quotidiano; ma credo che anche questa Commissione debba saperne di più.

Ritengo inoltre che, come già hanno ipotizzato altri colleghi, nella sua nota l'avvocato Necci possa fornirci dati ulteriori in ordine alla questione del pensionamento perché il Parlamento ed il Governo non si trovino, come al solito, di fronte ad una richiesta dell'ultimo momento di compiere scelte operative che rischiano di mettere a repentaglio i risultati del disegno che si è avviato. Altrettanto può dirsi in merito ai problemi dell'alta velocità.

Ritengo che chi ha la responsabilità dell'Ente possa fornirci una sorta di conforto politico nel compito di vigilanza che dovremo esercitare sul programma pluriennale complessivo. Si è parlato delle questioni attinenti al sistema ferroviario, legate ad una visione di insieme del trasporto (concernenti, per esempio, il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia) e si è detto che le scelte relative a tale settore sono decisive ai fini dello sviluppo economico del paese, soprattutto in vista della scadenza del 1993. Mi chiedo, pertanto, a quali conseguenze andremo incontro rispetto ai tempi che abbiamo a disposizione, perché questo aspetto non viene mai affrontato. Siamo in presenza di un piano pluriennale e si è detto che

esso deve essere legato a determinati finanziamenti. Credo che l'Ente, per ottenere una maggiore responsabilizzazione del Governo e del Parlamento dovrebbe fornire precise indicazioni circa i tempi che realisticamente sono a disposizione, mancando i quali rischiamo di spezzare il meccanismo dello sviluppo economico del paese. Da ciò conseguirebbe tutta una serie di problemi legati non solo allo sviluppo delle ferrovie, ma all'intero sistema dei trasporti nazionali.

ANGELO MARIA SANZA. Desidero rivolgere, anche al nome del gruppo democristiano, all'avvocato Necci i migliori auguri in considerazione della dura prova di cui si fa carico e che si accinge ad affrontare. Spero anche che il lavoro da compiere all'interno dell'Ente per pervenire agli assetti costituzionali richiamati in questa sede — e per realizzare i quali il Parlamento ed il Governo debbono fornire all'avvocato Necci il giusto contributo — possa svolgersi celermente, in modo da conferire all'Ente una struttura democratica compiuta.

Da quanto ho letto ed anche dai contenuti dell'esposizione svolta poc'anzi dall'avvocato Necci, mi sembra che il lavoro sia stato avviato in un clima di serenità, condizione questa che non guasta soprattutto essendo noi tutti a conoscenza delle vicende verificatesi all'interno dell'Ente ferroviario nei mesi e negli anni scorsi, allorquando si sono avuti problemi di valenza politica, sociali ed attinenti al servizio.

Prima di rivolgere all'avvocato Necci le domande alle quali mi interessa avere una risposta, nella speranza che in futuro i contatti tra l'amministratore straordinario e questa Commissione siano continui e proficui e che si abbia modo di familiarizzare su tutte le altre questioni, vorrei premettere che riscontro un approccio corretto all'intera tematica. In particolare, vorrei richiamare un concetto espresso dall'avvocato Necci il quale ha affermato che è necessario costruire il sistema ferroviario e non procedere ad in-

vestimenti fini a se stessi. Nei mesi scorsi in questa Commissione abbiamo spesso dato i numeri — uso questa espressione tra virgolette — preoccupandoci costantemente delle migliaia di miliardi da investire senza avere mai — come ricordava poc'anzi il collega Maccheroni — la certezza dei tempi.

Condivido il quadro delle scelte da compiere e le modalità secondo le quali sono state predisposte le priorità che il commissario Necci ci ha esposto. Tali indirizzi, però, fanno sorgere un interrogativo che ritengo dovrebbe essere oggetto di riflessione da parte nostra. Tra le righe l'avvocato Necci ci ha posto di fronte al dilemma tra logica di impresa e quella di servizio sociale. Ad un commissario che dimostra un approccio ai problemi anche di tipo politico-sociale, possiamo dire con molta franchezza che non abbiamo mai fatto una scelta tra queste due logiche perché, in questa sede, si fa sempre molta fatica a prendere una decisione di questo tipo. Infatti, adottare la logica di impresa porterebbe a recuperare alcune considerazioni svolte poco fa dall'onorevole Cerofolini, mentre in adesione ad esigenze territoriali ed culturali emerge anche prepotentemente la logica di servizio sociale. Per esempio, personalmente, in quanto parlamentare meridionale non posso accettare drasticamente una logica di impresa sapendo che vasti territori del Mezzogiorno ancora non hanno un servizio di trasporto su rotaia adeguato a rispondere alle istanze delle popolazioni. Pertanto, la prospettiva del servizio sociale rappresenta una componente nello scenario di riorganizzazione che il commissario Necci ha davanti a sé e di cui dovrà tenere conto nel lavoro che lo attende.

Vorrei, quindi, che si potesse recuperare — ne ho discusso molte volte con l'onorevole Lucchesi e con altri colleghi del gruppo democristiano — la certezza non solo dei finanziamenti ma anche dei tempi, secondo la logica di priorità che il commissario Necci ha prospettato in questa sede. In quest'ottica desidero porre tre interrogativi.

In primo luogo vorrei sapere quale spazio è destinato ad occupare il Mezzogiorno, che era interessato da due degli scenari operativi dell'Ente ferroviario. Il primo di tali scenari è rappresentato da una risposta significativa per quanto riguarda l'alta velocità anche per i territori del Meridione. Vorrei, infatti, che l'impegno sul versante dell'alta velocità — aspetto che il commissario Necci ha inserito fra le priorità indicate — tenesse conto equamente anche delle esigenze del Sud del paese.

La seconda domanda si raccorda strettamente con la significativa prospettiva del prepensionamento. A questo proposito, desidero rimarcare la positività del rapporto che intercorre tra l'attuale dirigenza dell'Ente ferroviario ed il mondo sindacale. I 28 mila pensionamenti richiesti mi sembra siano il frutto del buon rapporto che si è subito instaurato.

Quale incidenza viene a determinarsi sul servizio? In proposito, richiamo la tematica dei rami cosiddetti secondari o secchi, che interessa la nostra Commissione in raccordo con l'articolo 2 dal disegno di legge di accompagnamento alla legge finanziaria 1991 che domani approveremo in Aula...

PRESIDENTE. Speriamo!

ANGELO MARIA SANZA. ... secondo cui si prevede la costituzione di società per azioni di tipo regionale, alle quali conferiscono tratte ferrate il Ministero (per le ferrovie in concessione e gestione governativa) e l'Ente ferrovie dello Stato, con la partecipazione programmatica e finanziaria degli enti locali.

Se dessimo vita all'indicazione contenuta nell'articolo 2 del disegno di legge n. 4229 credo che — e lo dico a seguito di contatti avuti con i suoi collaboratori nei mesi scorsi — un terzo della rotaia dell'Ente ferrovie dello Stato potrebbe essere assegnato a queste nascenti società regionali, le quali avvertirebbero la necessità di rappresentare una rete che si raccorda con quella di esclusiva competenza dell'Ente ferrovie dello Stato, per scelta cul-

turale e strategica. Ciò consentirebbe di dar vita nel nostro paese ad un doppio livello della rotaia: il primo per rispondere alle esigenze di pendolarità; il secondo relativo all'alta velocità, al trasporto delle merci, all'intermodalità e quant'altro.

Chiedo quindi all'avvocato Necci se possano essere ipotizzati, in tempi brevi, significativi passi in avanti al fine di avere uno scenario ristrutturato della rotaia.

Infine, poiché il collega Cerofolini nel suo intervento ha ricordato il tema dell'INT, vorrei sapere qualcosa di più sulle prospettive della CIT in ordine alle società partecipate.

GASTONE SAVIO. Associandomi agli auguri formulati all'avvocato Necci per lo svolgimento di un proficuo lavoro, ritengo che già nell'esposizione iniziale si intravedano le possibilità che l'Ente ferrovie dello Stato deve cogliere per una sua modernizzazione.

Pur condividendo la filosofia sottesa alle priorità generali, perché mi pare sia quella la via giusta su cui incamminarsi, le rivolgerò talune domande per entrare nel vivo dei problemi, per calarsi nelle diverse realtà ed imprimere il movimento iniziale. Quando si è impantanati la difficoltà maggiore è proprio quella di muoversi, perché poi dopo tutto per inerzia va avanti più velocemente.

Dall'avvocato Necci vorrei sapere, in primo luogo, se esiste un inventario delle opere iniziate ed a che punto sono arrivati i lavori rispetto ai progetti elaborati per il loro completamento: tutto ciò in relazione alle attuali priorità poste dall'Ente ferrovie dello Stato rispetto alle disponibilità esistenti.

Premesso che siamo convinti della integrazione strada-rotaia, vorrei farle presente la situazione del mio collegio, quello di Verona — lo stesso del presidente della Commissione trasporti — in cui si vive il dramma del valico del Brennero, ossia la fermata periodica dei TIR. Rispetto a questa realtà, tutti abbiamo espresso l'auspicio che i problemi si risol-

vano, ma allo stesso tempo siamo convinti che le difficoltà potranno essere superate se si riuscirà a sostituire la strada con la rotaia.

In effetti, circa due anni fa, ci siamo mossi lungo questa direzione, ma i risultati non sono ancora soddisfacenti, vuoi per la necessità di ammodernamento avvertita dall'Ente ferrovie dello Stato, vuoi per le difficoltà rappresentate dagli autotrasportatori, i quali stentano a comprendere le esigenze di modernizzazione.

Al riguardo, vorrei che si prestasse attenzione al fatto che i convogli non possono essere formati a Verona: l'integrazione strada-rotaia significa considerare l'intera penisola, altrimenti si realizzerà un tratto terminale privo di significato. È inutile trasportare merci da Palermo a Verona via gomma, per poi metterle sul treno per farle arrivare oltre confine: tanto vale allora continuare con l'autotrasporto il tragitto fino a destinazione. È necessario, quindi, collegare Verona al resto dell'Italia, ultimando il raddoppio della Verona-Bologna la cui progettazione è ormai storia passata.

Supposto però che ciò non possa avvenire in tempi brevi, suggerirei il completamento dei due tratti finali verso Verona e Bologna al fine di rendere agevole l'entrata e l'uscita dei mezzi; inoltre, si renderebbero opportuni taluni accorgimenti sulla mediana Novara-Chioggia per consentire l'eliminazione di una parte consistente di traffico sulla Milano-Venezia.

Ho voluto sottolineare tali aspetti perché sono fondamentali per un nodo cruciale che fa parte di quel 20 per cento di redditività da lei evidenziato.

Tutto ciò, ovviamente, va considerato insieme ai rami ritenuti un tempo secchi, ma che tali non sono, poiché hanno dimostrato che se non colleghiamo le parti periferiche alla dorsale, avremo sempre necessità di rivolgerci all'automezzo con le conseguenze a tutti note.

Ancora: dall'avvocato Necci vorrei sapere sia se il prepensionamento — sicuramente positivo — viene legato alla mobilità, poiché una sua accentuazione in alcune zone potrebbe creare scompensi, sia se è stata prevista la mobilità.

In ordine all'INT, debbo dire che non può essere sottovalutato, ma anzi al contrario sviluppato. Lei, avvocato Necci, ha sostenuto che vi è una disponibilità per eventuali collaborazioni con privati, il che è ritenuto da me fondamentale sempre che non si ripeta ciò che accade oggi — se sono ben informato — cioè che l'INT « taglia » con i concessionari, con chi è a più diretto contatto con l'utenza. Non conosco i motivi di tale situazione che, mi risulta, esista e perciò le chiedo chiarimenti.

VITO BONSIGNORE. Desidero svolgere due considerazioni velocissime per sottolineare che il discorso del commissario sulla progettazione e sull'alta velocità mi trova d'accordo. Vedo infatti che due problemi ai quali sono particolarmente sensibile trovano attenzione da parte dell'avvocato Necci; mi auguro che si possa andare nella direzione da lui tratteggiata, che mi sembra esatta.

Vorrei in particolare porre una domanda, alla quale spero egli possa rispondere in una prossima occasione. Sono molto curioso di sapere a che punto ci troviamo con il famoso treno commissionato dalle ferrovie, che mi pare sia conosciuto sotto la sigla 402; da molti anni si lavora intorno a questo progetto, per cui mi chiedo se il prodotto potrà essere realizzato o se la sperimentazione sia destinata ad abortire.

GIUSEPPE REINA. Mi permetto di chiedere un'informazione sull'ordine dei lavori, non avendo potuto seguire per un impedimento l'inizio dell'audizione.

PRESIDENTE. Si è precedentemente stabilito che il commissario depositerà una memoria con cui verrà data risposta alle domande poste in questa sede, anche per soddisfare la necessità di avere un documento scritto su cui discutere; tale memoria terrà anche conto degli avvenimenti *in fieri*, quali il provvedimento legislativo che sarà in discussione domani ed i finanziamenti che verranno decisi. Sulla base di questo documento avrà

luogo a breve un nuovo incontro con l'avvocato Necci per un approfondimento più concreto.

GIUSEPPE REINA. Quindi, non si esaurisce questa sera il dialogo con il commissario.

PRESIDENTE. Il dialogo inizia questa sera, anche perché immagino che l'amministratore straordinario, il quale assume con noi questo impegno, comprenda quale scommessa abbia fatto. Quando, infatti, afferma che recupererà il non speso nel 1990, per spenderlo nel 1991 e nel 1992, dà per risolta una questione, che in questa sede era viceversa rimasta insoluta, e che riguardava la capacità di spesa dell'Ente. Abbiamo sempre detto che esso non è in grado di spendere più di 7-8 miliardi, mentre, in base alla scommessa imprenditoriale, tale cifra dovrà raddoppiare. Se abbiamo ben compreso quanto è stato detto prima, nel 1991 e nel 1992 l'avvocato Necci riuscirà a formare un saldo; si tratta di una grande questione che richiede l'assunzione diretta di responsabilità e capacità gestoria. Credo che questo aspetto, da noi percepito immediatamente, vada sottolineato...

GASTONE SAVIO. Se così è, siamo a metà dell'opera!

PRESIDENTE. Formuliamo quindi i nostri auguri all'avvocato Necci, sapendo però che le scommesse vanno poi onorate; altrimenti, cominciano i dolori!

GIUSEPPE REINA. Questo è un discorso di carattere generale, non è riferito a Verona.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Cercherò di rispondere nel modo più esauriente possibile alle molte domande formulate in questa sede.

L'onorevole Dutto mi chiede se venga fare tutti i lavori oppure attuarne solo una parte. Ebbene, non vorrei ripe-

tere un discorso che ha creato una serie di interrogativi sulla possibilità o sulla necessità di realizzare tutti i lavori decisi dal Governo e dal Parlamento. Dico solo che l'Ente ferrovie dello Stato è uno strumento di servizio, nonché un'impresa; lo Stato decide, con esso l'Ente contrattualizza il rapporto, negozia i finanziamenti necessari per realizzare le opere e, sulla base dei finanziamenti ricevuti, tali opere pone in essere. Qui forse si può recuperare la distinzione tra impresa e servizio sociale; dobbiamo essere impresa in tutti i sensi. Come è possibile fare questo? L'importante è non considerare automaticamente l'Ente come una parte della pubblica amministrazione. È anche possibile tornare indietro ad una simile concezione (questa è una decisione sovrana del Parlamento e del Governo), ma non si può « stare in mezzo al guado ».

L'Ente deve diventare impresa a tutti gli effetti; a tal fine, il Governo ed il Parlamento sono liberissimi di decidere tutti gli investimenti che vogliono; essi vanno negoziati con l'Ente, il quale prospetta i costi per la costruzione e per la gestione. Credo che questo sia un dovere per le ferrovie e penso anche per il Governo, recuperando ruoli reciproci. L'Ente deve agire sempre come impresa, non ci possono essere confusioni su questo punto; altrimenti, è molto meglio ripristinare la situazione *quo ante*, tornando a dire che l'Ente è solo una direzione generale del Ministero dei trasporti. Non avrei nulla da obiettare al riguardo, mentre sarei contrarissimo a mantenere questa situazione ambigua, che dobbiamo assolutamente risolvere.

Rispondendo al quesito posto dall'onorevole Dutto, dirò che ho consegnato un elenco specifico; alcuni lavori producono risultati e redditi che permettono di ripagare in parte l'investimento e di migliorare la gestione, altri non danno questi redditi. La decisione spetta al Governo, che diventa committente e dà disposizione all'Ente di fare questo o quell'altro lavoro, con queste o con altre priorità. Noi agiamo solo per dare una metodologia di valutazione.

MAURO DUTTO. Lei dice di fare tutte quelle cose che poi non le permettono di gestire le ferrovie.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Se il Governo dicesse di fare tutte quelle cose che sono stabilite nel piano, l'Ente si dovrebbe attrezzare per provvedere in tal senso. Naturalmente, dobbiamo distinguere il costo d'investimento e quello di gestione. Rivolgerei in proposito un solo monito molto attento: l'investimento rischia di essere gettato al vento se non viene calato in una realtà operativa, se non diventa qualcosa di vivo e di gestibile, in grado di rispondere a domande effettive. Se non si opera sotto questo aspetto, non dipende da noi; qualcuno si prenda la responsabilità di buttare al vento gli investimenti, non è compito dell'Ente svolgere queste considerazioni.

D'altronde, esso non dispone di un suo *cash-flow* che gli consenta di decidere sugli investimenti. Per i prossimi cinque o dieci anni avremo bisogno di essere finanziati dal Governo su tutto; come sapete, non abbiamo la capacità di spendere denaro ricavato dalla nostra attività. L'Ente dispone di introiti provenienti dal traffico, che rappresentano circa il 18 per cento delle spese totali, di finanziamenti da parte del Governo per coprire le differenze sui costi di gestione, oltre che della copertura totale degli investimenti. Fino a quando l'Ente non sarà in grado di disporre di un *cash-flow* da investire autonomamente, non avrà potestà deliberatoria e quindi dovrà negoziare con il Governo.

Su questo punto, potrei certamente dire molte cose, ma si tratta di polemiche vecchie. Vogliamo ridurre l'onere complessivo dello Stato per le ferrovie o no? La decisione spetta al Governo ed al Parlamento. Io ritengo che l'onere vada ridotto, almeno per la parte riguardante il modo in cui realizzare gli investimenti; propongo di non utilizzare sistemi storici ed antiquati, ma di fare i necessari investimenti in un modo corretto e moderno,

attraverso un negoziato complessivo, che veda il coinvolgimento dello Stato da una parte e delle imprese dall'altra. Se realizzeremo tutti gli investimenti e viceversa lasceremo l'intera gestione, posso assicurarvi che alla fine del decennio lo Stato non avrà il denaro sufficiente per coprire i « buchi » delle ferrovie. Io sono di questo avviso. Forse si riuscirà a reperirlo da altre fonti, ma non credo che una tale previsione sia realistica in considerazione dell'entità delle cifre. In questo momento non voglio dare indicazioni numeriche, ma, se vorrete, un giorno le potremo fornire. Del resto non spetta a me, ma al Governo svolgere tali considerazioni.

Un altro quesito riguardava i prepensionamenti e la capacità dell'Ente di coprire o meno da solo le relative esigenze. Si profila al riguardo un discorso di cassa ed uno di competenza. Essi costituiscono un affare per il Governo e per le ferrovie; la previsione di 10 mila prepensionamenti e di 600 miliardi è superata dai fatti. Anche in questo caso l'Ente non li può coprire da solo per competenza, mentre certamente può farlo per cassa, perché risparmia.

In questi giorni, sono in procinto di mandare una nota ai ministri dei trasporti e del tesoro, nella quale specifico qual è il costo di competenza di quei prepensionamenti, sui quali desidero spendere una parola: si tratta di un affare per l'Ente, per il sindacato e per lo Stato, quindi vanno fatti! Siamo del parere di andare avanti, poiché il risparmio è netto per lo Stato e per le ferrovie. Immaginate che cosa vuol dire avere in meno 30 mila persone, aventi ciascuno un costo di 60 milioni: si tratta di 1.800 miliardi all'anno. Certamente, vi è un aggravio per i quattro, i cinque, i sei o i sette anni concessi a carico del sistema previdenziale, ma questo è enormemente inferiore rispetto al costo che si dovrebbe sopportare qualora rimanessero in servizio. Se poi domani l'azienda fosse in grado addirittura di tornare propositiva e di assumere, tanto di guadagnato! Non è questa la situazione di oggi.

Rispondendo ad un'ulteriore domanda, dirò che i prepensionamenti si accompagnano alla mobilità. Stiamo dando la precedenza, naturalmente, agli invalidi, agli inidonei e a coloro che lavorano negli uffici. In sostanza, stiamo applicando la legge Pomicino facendo in modo che i 14.500 ferrovieri che escono dal servizio abbiano le caratteristiche cui ho fatto riferimento e non incidano quindi sul servizio.

Dall'anno prossimo, invece, mandando in pensione 1.500 ferrovieri al mese, si correrà il rischio di incidere sul servizio, in particolare perché il prepensionamento è squilibrato tra nord e sud. Adotteremo, quindi, tutti i sistemi di mobilità possibili e ragionevoli, anche se indubbiamente dovremo affrontare molti problemi. È preferibile, comunque, avere a che fare con difficoltà legate a carenze di organico piuttosto che con gli « storici » problemi connessi alla sovrabbondanza dell'organico stesso.

L'Ente, quindi, dovrà prepararsi ad affrontare tale situazione; ritengo, comunque, che il servizio non ne soffrirà.

Per quanto riguarda la questione dell'alta velocità, ribadisco ancora una volta che siamo disponibili ad attuare tale programma anche in collaborazione con i privati, in quanto riteniamo che si tratti di un buon *business*. Siamo, quindi, disponibili ad una piena collaborazione con i privati sia nella realizzazione sia nella gestione degli impianti; abbiamo, anzi, invitato gli stessi operatori privati a collaborare con noi nell'« inventare » le modalità di questa collaborazione.

L'onorevole Maccheroni ha insistito giustamente sulla necessità di poter disporre di una nota scritta. In proposito, sono pronto ad inviare alla Commissione qualsiasi nota scritta, ma essa non avrebbe molto senso se non fosse susseguente ad un confronto con il Governo in ordine alle necessità da soddisfare ed agli accordi da concludere. Sulla base di tale confronto, nei prossimi giorni sarò in grado di fornire alla Commissione un documento molto completo. Infatti, l'Ente è già in grado di elaborare una nota scritta che mi riservo di inviare al presidente

Testa (affinché la distribuisca ai membri della Commissione) dopo aver appreso le decisioni del Governo.

PRESIDENTE. Compresa la decisione di domani.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Certamente. Infatti, la situazione sarà molto diversa a secondo che vi sia o meno la legge di accompagnamento, in quanto sono in gioco 9 mila miliardi che influiscono molto sul modo di operare dell'Ente. In proposito, vorrei evitare di entrare in una sorta di spirale in base alla quale, pur disponendo di minori finanziamenti, si continua a fare tutto.

Quindi, se domani non sarà approvato il suddetto stanziamento, vi invierò un piano completamente diverso rispetto a quello che avrei fornito oggi.

Rispondendo alle domande rivoltemi dall'onorevole Sanza, desidero precisare che ho riscontrato un clima di collaborazione da parte del Governo e dei sindacati. Mi adopererò, quindi, affinché tale clima si mantenga inalterato. Infatti, il rapporto con l'azionista e con il ministro assume un'importanza fondamentale, dal momento che non si può certamente agire in una situazione di contestazione o di polemica, anche perché non abbiamo tempo da perdere. Mi auguro, comunque, che una situazione del genere non si instauri mai.

Per quanto riguarda la questione relativa all'alternativa tra la logica di impresa e quella di servizio, ritengo che l'Ente possa agire soltanto seguendo una logica di impresa; in caso contrario, si tornerebbe indietro. Mi auguro, comunque, che ciò non accada, anche se non dipende da me. Sarà determinante, infatti, la legge che il Parlamento approverà nei prossimi mesi. Oggi, effettivamente, avverto talvolta l'impressione di essere in una « cosa », ed anche l'Ente ha la sensazione di trovarsi in questa situazione. Si tratta di una condizione molto scomoda, nella quale è obiettivamente difficile operare.

Comunque, stiamo operando con il massimo della buona volontà, come se la legge n. 210 modificata fosse già in vigore. Non sappiamo, invece, che cosa accadrà.

Le problematiche organizzative, come quelle strutturali e di investimento, sono drammaticamente urgenti. Se il Governo ed il Parlamento vogliono un sistema ferroviario efficiente devono dargli certezze immediate; altrimenti, gli sforzi basati esclusivamente sulla buona volontà finiranno per esaurirsi.

In tale situazione, quali sono le motivazioni in base alle quali potrei coinvolgere i privati nel programma? In proposito, si è parlato molto di valorizzazione del patrimonio, senza tenere conto del fatto che non abbiamo ancora un patrimonio. Quest'ultimo, infatti, è ancora soggetto ad una procedura di trasferimento.

Si tratta di una situazione assurda, analoga a quella relativa al settore fiscale: non sappiamo, infatti, in quale regime fiscale operiamo. Basti pensare che non sono in grado di redigere un bilancio civilistico come imporrebbe la legge n. 210. Conseguentemente, i conti che ho presentato rappresentano una via intermedia tra la contabilità pubblica e quella privata.

GIUSEPPE REINA. Questo si potrebbe collegare ad un'affermazione che ricorre spesso da parte delle forze sindacali e politiche e che mi dispiace ascoltare da lei. Mi riferisco al fatto che, pur sapendo di trovarsi di fronte ad un ente di diritto pubblico (con tutte le conseguenze che ne derivano sul piano giuridico), si tende a considerare l'ente stesso come un'impresa da gestire secondo i criteri tipici di quest'ultima.

Si tratta, invece, di realtà diverse. Nel momento in cui si intenderà dar vita ad un'impresa (personalmente sono favorevole a questa soluzione) si dovrà costituire una società per azioni, la quale potrà agire secondo la logica e le regole proprie di tale istituto.

Fino a quando ci troveremo, invece, di fronte ad un ente di diritto pubblico, il

fatto di considerarlo come un soggetto idoneo ad agire con i criteri dell'impresa sarà soltanto una finzione.

Certamente, comunque, non è un nodo che può essere sciolto dall'avvocato Necci.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Certamente, non spetta a me risolvere il problema.

Tuttavia, vi sono nel nostro paese alcuni precedenti illustri: mi riferisco agli enti a partecipazione statale che, in effetti, sono riusciti a conciliare la logica di impresa con la proprietà pubblica. Ritengo che una soluzione analoga sia praticabile anche in questo caso.

Per quanto riguarda lo spazio riservato al Mezzogiorno nel settore dell'alta velocità, si prevede di estendere tale sistema anche a sud di Napoli. Per il momento, comunque, vorremmo estendere il servizio veloce a tutto il meridione con i « pendolini ». In prospettiva, però, si prevede di estendere il servizio di alta velocità fino a Reggio Calabria. Si tratta di un problema meritevole della massima considerazione: infatti, se non vi è dubbio che l'alta velocità è competitiva entro un raggio di 200-300 chilometri, non è altrettanto certo che essa sia conveniente su una tratta di 1.000-1.500 chilometri. Si tratta comunque di una decisione presa dal Parlamento che io mi limito ad eseguire.

Personalmente, ritengo assolutamente indispensabile il servizio di alta velocità tra Napoli e Roma, Roma e Firenze e Firenze e Milano, mentre nel tratto compreso tra Napoli e Reggio Calabria (nel quale peraltro è stata programmata) essa assume una valenza diversa, in quanto non assicura la stessa redditività propria degli altri percorsi. Pertanto, sarà difficile convincere i privati ad associarsi alla realizzazione dell'alta velocità da Napoli in giù.

Condivido, inoltre, la necessità di costituire società regionali. Ritengo, infatti, che la regionalizzazione del sistema locale sia importante come l'europeizza-

zione del sistema nazionale. In proposito, nelle prossime settimane concluderemo un accordo con la regione Lombardia ed il comune di Milano, in vista della costituzione di una società che veda la partecipazione paritaria di tutti i soggetti interessati al fine di gestire l'intera rete metropolitana dell'area milanese. Ritengo che sia un esempio importante da seguire anche in altre realtà; dobbiamo realizzare, a mio avviso, un sistema analogo a quello tedesco intorno a tutte le grandi aree metropolitane.

Le regioni, pertanto, devono svolgere un'attività programmatica ed assumere responsabilità di decisione in ordine a tutto il trasporto regionale. Non è giusto, infatti, che, nel gestire il sistema di trasporto ferroviario, le regioni stesse debbano ricorrere soltanto a mezzi, per così dire, impropri, ossia facendo pressione sul Governo affinché a sua volta spinga l'Ente ferrovie dello Stato a realizzare o gestire una determinata tratta.

Tale compito dovrebbe essere affidato alle regioni, che hanno una capacità programmatica la quale non si esaurisce nel settore ferroviario ma si estende anche ad altri sistemi di trasporti nonché all'urbanizzazione. Questo è, a mio avviso, un modo per risanare non solo il sistema ferroviario nazionale, ma anche per dare alle regioni il ruolo che compete loro nella programmazione dei trasporti.

Nel sud vi sono numerosi problemi da risolvere per quanto riguarda gli investimenti, come nel caso della Matera-Ferandina.

Per quanto attiene la CIT vorrei ricordare che è una delle altre aziende partecipate che ha fatto registrare una lunga storia fatta di problematiche, tensioni e polemiche. Per quanto riguarda tale questione, abbiamo predisposto un programma finalizzato innanzitutto a gestire strategicamente le nostre consociate. Voglio precisare infatti che, al momento attuale, non gestiamo le nostre consociate. Devo rilevare non solo che la CIT rappresenta un corpo estraneo, ma anche che nella banca delle comunicazioni l'Ente non ha alcuno spazio. Tutto ciò è inaccet-

tabile perché o si tratta di strumenti della politica dell'Ente, oppure non devono esistere per l'Ente! Non possiamo di certo permetterci una agenzia che si occupa di turismo per qualcun altro, o una banca che fa i finanziamenti per qualcun'altro; o queste consociate sono strumentali agli obiettivi dell'Ente, oppure non le vogliamo!

In ogni caso, ritengo che la CIT possa svolgere un grande ruolo strumentale nei servizi accessori per i viaggiatori e pensiamo che come l'INT è strumentale al trasporto merci, così la CIT debba esserlo per il servizio ai viaggiatori: quindi, intendiamo potenziarla.

PRESIDENTE. In Italia?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. In Italia!

PRESIDENTE. E in Australia?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. In Australia « c'entra poco con noi »! È evidente, che potendo disporre di questa, cercheremo di utilizzarla; in ogni caso, questo non è un nostro problema! Devo, comunque, sottolineare che lì vi è un ampio spazio per la collaborazione con i privati, ma per la parte che riguarda l'Ente vi sono, a mio avviso, due sole alternative: o è strumentale al nostro servizio viaggiatori, oppure non ci interessa. In ogni caso, possiamo contare su un piano strategico che la rende strumentale a tale obiettivo: speriamo, quindi, di poterla rilanciare restando in questa logica.

Per quanto riguarda la questione della esistenza o meno di un inventario delle opere, devo precisare che sarebbe grave se non esistesse uno strumento di questo genere. In ogni caso, posso tranquillamente affermare di averle ben presenti tutte quante. Il nostro Ente è particolarmente attrezzato dal punto di vista statistico e, quindi, quando ho sostenuto che siamo in grado di « ripartire su tutto », questa affermazione è il risultato delle

analisi svolte. Siamo, quindi, pronti « a ripartire » sulla base delle nostre priorità, ma con delle rinegoziazioni che, attualmente, sono in diverse fasi operative.

Condivido pienamente la necessità di raddoppiare la linea Bologna-Verona — sollevata dall'onorevole Sapio — il più presto possibile. In ogni caso, voglio precisare che stiamo attivando e abbiamo attivato gli investimenti necessari. La prima firma che ho posto per un investimento, da quando sono amministratore straordinario dell'Ente, riguardava proprio quella linea.

Per quanto riguarda, infine, il treno 402, onorevole Bonsignore, non sono in grado di risponderle ora; in ogni caso tale argomento verrà incluso nella memoria scritta che invierò alla Commissione.

PRESIDENTE. Nel ringraziare l'avvocato Necci per questo primo incontro, ritengo opportuno precisare che la Commissione si impegnerà nella successiva fissazione dei finanziamenti, per poi procedere concretamente, e più nel dettaglio, con l'esame delle opere, degli impegni e delle prospettive.

La seduta termina alle 19,10.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 27 settembre 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO