

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## V

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 LUGLIO 1992

*(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)*AUDIZIONE DELL'AMMINISTRATORE STRAORDINARIO DELL'ENTE FERROVIE  
DELLO STATO, AVVOCATO LORENZO NECCI, SUL RIASSETTO DELLE FERROVIE  
DELLO STATO E SULLA QUESTIONE DELL'ALTA VELOCITÀ

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

## INDI

## DEL VICEPRESIDENTE CARLO D'AMATO

## INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
<b>Audizione dell'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, avvocato Lorenzo Necci, sul riassetto delle ferrovie dello Stato e sulla questione dell'alta velocità:</b>	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i> .....	95, 101, 107, 108, 116, 124
D'Amato Carlo, <i>Presidente</i> .....	103, 115
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista) .....	106, 108
Castelli Roberto (gruppo della lega nord) .....	111
Lucchesi Giuseppe (gruppo DC) .....	123
Magnabosco Antonio (gruppo della lega nord) .....	106, 116, 120, 123
Marenco Francesco (gruppo MSI-destra nazionale) .....	104, 105, 109, 116
Michielon Mauro (gruppo della lega nord) .....	121, 122
Necci Lorenzo, <i>Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato</i> .....	96, 103
104, 105, 106, 107, 108, 109, 112, 115, 118, 120, 122, 123	
Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi) .....	101, 104
Turroni Sauro (gruppo dei verdi) .....	105, 108
<b>Sull'ordine dei lavori:</b>	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i> .....	95
Matteoli Altero (gruppo MSI-destra nazionale) .....	95
Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi) .....	95

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 9,50.**

**Sull'ordine dei lavori.**

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori l'onorevole Matteoli. Ne ha facoltà.

**ALTERO MATTEOLI.** Signor presidente, vorrei ricordare a lei ed a tutti i colleghi che la Commissione era stata convocata per le 9,30. Viviamo giorni particolarmente concitati, poiché vi sono altre Commissioni convocate per la discussione di provvedimenti che interessano alcuni di noi, nonché impegni di partito che assumono particolare importanza specialmente alla luce della delicata situazione politica che si è creata ieri a seguito delle dimissioni del ministro degli esteri. Vorrei pertanto pregarla per il futuro, si tratti sia di ministri sia di amministratori straordinari, di invitare i nostri interlocutori ad essere puntuali perché mezz'ora di ritardo, in presenza di questioni politiche di grande rilevanza, rischiano, per alcuni di noi, di far saltare tutti gli impegni presi. Potrei invocare la buona educazione ma non lo faccio, perché sono certo che non si tratta di questo. D'altra parte non mi scandalizzo più di tanto perché, essendo l'avvocato Necci commissario straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, egli si trova in linea con gli orari dei treni italiani che non sono mai puntuali. Prego tuttavia il presidente di fare in modo che in futuro ciò non si verifichi più.

**PRESIDENTE.** Sta bene, onorevole Matteoli, terremo conto della sua sollecitazione.

**MAURIZIO PIERONI.** Chiedo di intervenire brevemente per far presente che alle ore 11 sia io sia il collega Turroni dovremo assentarci per partecipare al seminario promosso dal gruppo verde sull'alta velocità (la cui coincidenza con la seduta odierna non è stata determinata da noi ma dagli impegni del ministro Tesini), rispetto al quale, essendo proprio noi gli organizzatori, non possiamo mancare. Ci scusiamo pertanto con la presidenza e con il nostro ospite.

**PRESIDENTE.** D'accordo, onorevole Pieroni, prendo atto di quanto ha affermato.

**Audizione dell'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, avvocato Lorenzo Necci, sul riassetto delle ferrovie dello Stato e sulla questione dell'alta velocità.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'audizione dell'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, avvocato Lorenzo Necci, sul riassetto delle ferrovie dello Stato e sulla questione dell'alta velocità. Desidero innanzitutto ringraziare per la disponibilità riservataci l'avvocato Necci, che rappresenta per tutti noi un interlocutore privilegiato per approfondire le questioni che sono emerse dalle discussioni svoltesi in Commissione, sia con riferimento alle ultime vicende che hanno caratterizzato il dibattito sul futuro assetto dell'Ente ferrovie dello Stato nel nostro paese, sia in relazione a progetti di legge che si ritenevano conclusivi, come il disegno di legge di riforma della legge 17 maggio 1985, n. 210, al quale abbiamo

lavorato nella precedente legislatura. Pare che tutto ciò sia ormai superato e che sia i provvedimenti legislativi sia, ancora prima, le iniziative dell'ente, del ministro dei trasporti e del CIPE stiano a prefigurare un assetto del tutto diverso rispetto a quello che fu delineato in questa Commissione nelle ultime settimane della scorsa legislatura. Ciò rende ancor più interessante l'audizione di quest'oggi, dalla quale auspico che la Commissione possa trarre tutti gli elementi per definire con maggiore precisione il quadro che va delineandosi davanti a noi.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Chiedo scusa per il ritardo, che del resto avevo annunciato già da tempo, dovuto ad impegni precedentemente assunti; non si tratta dunque di una mancanza di riguardo verso la Commissione. D'altronde sono invitato a partecipare, in pratica, ad un'audizione al giorno: ve ne è stata una ieri ed un'altra avrà luogo domani; ho almeno due incontri al giorno con i sindacati. Non è un mestiere facile il mio!

Mi è stato detto che si intendeva discutere in questa sede sia della trasformazione dell'ente in società per azioni sia dell'alta velocità, argomenti rispetto ai quali sarà forse interessante ascoltare le vostre domande. Non credo che potremo esaurire la materia in questa seduta, per cui dichiaro fin da ora la mia disponibilità, se gli onorevoli lo riterranno, ad incontrarci la settimana prossima o quando verrà considerato opportuno.

Cercherò per ora di esporre una cronistoria degli avvenimenti, senza svolgere una vera e propria relazione, pronto a rispondere a quesiti precisi.

Per quanto concerne la trasformazione dell'ente in SpA, posso esporre la nostra posizione, ma penso che l'interlocutore più corretto sia il Governo.

Ricordo che è stata emanata una delibera del CIPE, del 25 marzo 1992, a seguito della legge 29 gennaio 1992, n. 35, la quale faceva obbligo all'ente di presentare entro il 2 aprile di quest'anno un programma di trasformazione in SpA; se-

condo la richiesta ineludibile del Governo, esso ha presentato entro un mese il suo programma, che potrò senz'altro illustrare. La decisione era del Governo, vi erano una legge e una delibera del CIPE alle quali non potevamo certo sottrarci. La normativa è stata superata da un nuovo decreto-legge del Governo, il n. 333 del 1992, che prevede una procedura diversa per tale trasformazione. Organismi complicati come le ferrovie dello Stato, con centinaia di migliaia di dipendenti, fanno una grande fatica ad adeguarsi a sistemi in così rapida transizione. Ciò nonostante, abbiamo sempre cercato di adeguarci con il massimo impegno e la massima linearità.

Ricordo la posizione anomala dell'ente, che del resto gli onorevoli conoscono perfettamente. Esso è disciplinato dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, che è considerata superata, ed è commissariato da ben quattro anni. Il commissariamento non rappresenta certamente una posizione privilegiata, costituisce nello stesso tempo un onore ed un onere molto pesanti. Ho fatto presente al Governo in ben tre occasioni l'indispensabile necessità di porre fine a tale situazione, per cui non vorrei che vi fossero interpretazioni diverse. Riteniamo che l'ente debba tornare ad una normalità gestionale, che ne abbia il diritto e in questo momento tutte le possibilità.

Abbiamo quindi rispettato le determinazioni legislative e gli indirizzi governativi; nel far ciò abbiamo avuto il tempo per organizzare le condizioni della trasformazione in SpA. Mi sembra un aspetto molto importante: non si può trasformare un'ente di tale complessità dalla notte al giorno, occorre porre in essere una serie di processi organizzativi e strutturali molto complicati. Per fortuna vi abbiamo dato avvio due anni orsono.

Quando nel luglio 1990 ho assunto l'incarico di amministratore straordinario, ho trovato una situazione, a voi tutti nota, piuttosto disastrosa: circa 210 mila dipendenti, una mancanza di patrimonio, un rapporto fra costi e ricavi assolutamente folle, fuori da ogni controllo e da ogni possibilità di paragone con il resto d'Europa, un servizio scadente, piani di inve-

stimento decisi dal Parlamento e dal Governo e poi bloccati per mancanza di fondi e di certezze da parte dell'ente. Si trattava dunque di una situazione estremamente drammatica, che i componenti della Commissione della passata legislatura conoscono molto bene.

Ho l'impressione, se mi è consentito esprimere un giudizio, che vi siano stati due anni di lavoro proficuo da parte del Parlamento, del Governo e delle ferrovie. Non abbiamo lavorato per settori separati; la Commissione trasporti e la Camera dei deputati stessa sono state molto attive e presenti, l'ente ha predisposto alcuni cambiamenti che il Governo ha accompagnato, i quali hanno creato le condizioni che oggi ci consentono di affrontare con serenità il processo di mutamento organizzativo delineatosi all'orizzonte.

I cambiamenti sono stati rilevanti sul piano organizzativo, culturale e finanziario.

Sotto il primo profilo, abbiamo ristrutturato l'ente ripartendolo in divisioni e in società operative fin dal settembre-ottobre 1990. Le Camere ed il Governo hanno accompagnato questo processo, per esempio, con la legge sulla costituzione della società per l'alta velocità e sulla societizzazione di alcune attività. Il provvedimento è stato varato, nel giro di soli cinquanta giorni, nel marzo dell'anno scorso attraverso una procedura in cui Governo, Parlamento ed ente hanno lavorato in modo assolutamente sinergico.

La ristrutturazione dell'ente, organizzativa (ripartizione in divisioni) e funzionale (societarizzazione), ha proceduto negli anni 1990-1991 a tappe forzate con una piena sintonia tra Parlamento, Governo ed ente. In tal modo abbiamo potuto costituire le varie società di diversificazione, dare un senso allo sviluppo del patrimonio, rendere concreto il progetto per l'alta velocità, che non è stato inventato dalle ferrovie, ma concepito dal Governo e dal Parlamento con una legge la quale metteva a disposizione i relativi fondi. In altri termini, abbiamo svolto un lavoro di impresa in sintonia con i due organi che ci controllano e ci dirigono.

È stata svolta anche una importante attività interna di ristrutturazione; penso alla riduzione degli organici, alla riorganizzazione dei sistemi e dei servizi. Il personale è stato ridotto di circa 40 mila unità, in base ad una legge votata dal Parlamento nel 1990 sul prepensionamento e l'esodo agevolato, per cui ammonta oggi a 168 mila unità.

Il traffico è aumentato sensibilmente; ogni mese, per fortuna, si registra un record. L'ente ha registrato un *trend* negativo fino al 1988-1989, perdendo quote di mercato sia nel settore passeggeri, sia in quello merci; a partire dal 1989 è iniziata la ripresa, nel 1990 questa ripresa si è mantenuta in modo leggero, nel 1991 ed ora nel 1992 essa sta assumendo termini molto rilevanti. Si registra regolarmente un incremento mensile del 6-7 per cento rispetto al mese dell'anno precedente, per cui ormai si può parlare di un *trend*, non di un fatto sporadico e casuale. Ritengo che questo sia il risultato più bello ed importante da noi raggiunto; finalmente abbiamo inserito le ferrovie all'interno del sistema trasporti in un circolo virtuoso che — mi auguro — non dovrebbe interrompersi. Non solo stiamo mantenendo le quote di mercato, ma stiamo decisamente recuperando rispetto al trasporto su gomma.

Il nostro servizio rimane tuttavia ancora deficitario ed inefficiente; esistono problemi strutturali estremamente gravi, per cui stiamo lavorando alla riorganizzazione della società, puntando all'unica cosa su cui si può mirare, cioè alla qualità totale. Realizzare un progetto di qualità totale in un'azienda molto complessa e burocratizzata quale quella delle ferrovie dello Stato è complicato e richiede molti anni. Stiamo riesaminando le funzioni di tutti i ferrovieri in un'ottica nuova e secondo una formula organizzativa che abbia come primo punto di riferimento per il personale addetto ai passeggeri il cliente ed il servizio.

Abbiamo predisposto un piano di investimenti coerente con quello del Parlamento e del Governo, anche se abbiamo chiesto meno soldi; spero che questo fatto venga valutato positivamente. Non ab-

biamo mai rinnegato i piani e gli indirizzi del Governo e del Parlamento; tuttavia, sulle scelte degli itinerari e degli investimenti, abbiamo chiesto dove era possibile, per esempio per l'alta velocità, una quota minore di investimenti, proponendo di dedicare quella non utilizzata ad altri obiettivi da raggiungere del comparto ferroviario. Ricordo che la legge per l'alta velocità prevedeva investimenti per 27 mila miliardi; abbiamo ridotto il contributo dello Stato al 40 per cento, dal momento che il mercato finanziario è in grado di darci la differenza.

È stato svolto un lavoro molto proficuo ed opportuno, anche se non è ancora finito. Registriamo infatti uno squilibrio fra costi e ricavi significativo; il costo del lavoro è molto alto, eccede quello che dovrebbe essere, alla luce delle direttive europee e del piano di risanamento imposto dalla legge finanziaria dello scorso anno. Esso è di circa 3 mila miliardi superiore a quello che dovrà essere alla fine del periodo.

Vorrei ricordare che il nostro è ormai un sistema vincolato, in quanto esiste una direttiva della CEE (440/91), vincolante anche per l'Italia, che stabilisce cosa debbano fare le ferrovie e quali siano i contributi che ad esse possono venire concessi. La legge finanziaria 1991 impone alle ferrovie il risanamento completo entro cinque anni con l'abbattimento dei costi e l'aumento dei ricavi. L'ente si sta muovendo su queste direttrici, camminando su binari tracciati da precise normative e da direttive italiane ed europee, alla luce delle quali si sta portando avanti un imponente piano di risanamento, che è contemporaneamente un piano di sviluppo (non a caso quello approvato dal Parlamento era denominato piano di risanamento e sviluppo).

Risanamento significa riduzione dei costi ed aumento dei ricavi, sviluppo significa investimenti per nuove linee, per nuove offerte e per nuovi servizi (tradotto in termini molto semplici). Agendo su queste due varianti, stiamo lavorando sul fronte del costo del lavoro e del costo complessivo dell'azienda al fine di livellarlo ai parametri europei; pensiamo di

farcela con altri tre anni di lavoro. Abbiamo già compiuto uno sforzo enorme, assistiti ovviamente dal Governo: non si può infatti cacciare via la gente con il fucile mitragliatore, ma occorrono degli « ammortizzatori sociali » (non si potrebbe fare diversamente), che nel nostro caso sono di natura particolare, trovandoci ad operare nel settore pubblico. È vero che prepensionare un dipendente comporta un costo, ma è anche vero che mantenerlo in servizio ne comporta uno addirittura superiore, con il risultato che strutturalmente, dopo qualche anno, vi è un posto di lavoro reale in meno.

Sul piano del risanamento riteniamo quindi di dover ridurre il costo del lavoro di altri tremila miliardi; abbiamo individuato le modalità di intervento che adeguerebbero l'ente, in termini di efficienza e di costi, alla media europea: pensiamo che questo sia un obiettivo assolutamente raggiungibile. Ciò comporta peraltro obbligatoriamente il rispetto delle condizioni poste dalla direttiva CEE 440/91, per fare in modo che lo Stato sia in grado di erogare i contributi. Sapete benissimo come ormai le direttive della Comunità siano cogenti: se vengono erogati fondi maggiori di quelli stabiliti potrebbe accadere, come è avvenuto per l'Alfa Romeo ed in altri casi, che la CEE li revochi.

Sul piano del risanamento stiamo cercando di ridurre i costi dove è possibile, mentre su quello degli investimenti stiamo procedendo su due direttrici: spendere il meno possibile e, soprattutto, spendere bene. Infatti, gli investimenti ferroviari sono stati sempre una « fisarmonica »: si estendono nel tempo e non hanno mai fine, anche perché le leggi finanziarie stabiliscono di anno in anno la quota destinata agli investimenti dell'ente ferrovie, per cui non vi è mai la possibilità di programmare totalmente gli investimenti, che si sa quando iniziano ma non quando terminano.

Tale metodo ha provocato ritardi clamorosi, che a loro volta producono aumenti clamorosi dei costi e difficoltà nell'espletamento del servizio, rendendo completamente inefficace il sistema di investi-

mento. Al metodo governativo ed al rapporto tra l'ente ed il Governo si aggiunge anche una certa inefficienza delle procedure e dei sistemi pubblici di esecuzione dei lavori, che vengono concepiti come parti di un'opera e non come lavori complessivi. Abbiamo introdotto il criterio della progettazione integrata, del « chiavi in mano » e del *forfait* di tempi e di costi, che dovrebbero consentirci di avere lavori finiti e non solo lavori iniziati. Avviare i lavori è facile per tutti, tanto che, a fronte delle centinaia di migliaia di opere iniziate, non ne è stata portata a compimento alcuna. Stiamo lavorando alacremente sul fronte dell'organizzazione, degli investimenti, delle procedure, del sistema degli appalti e della trasparenza degli stessi, al fine di ottenere prodotti finiti a costi europei. Oltretutto, fra pochi mesi l'Europa diventerà un imperativo categorico per le ferrovie dello Stato; sapete benissimo che il settore dei trasporti, finora escluso dalla disciplina europea sugli appalti, rientrerà in tale normativa entro la fine dell'anno. La domanda pubblica italiana, quindi, a fronte delle attuali condizioni delle nostre industrie, molto probabilmente si rivolgerà all'estero se non verranno adottati sistemi, procedure e metodi per rendere le nostre imprese competitive rispetto alle società straniere. Stiamo cercando di obbligare le imprese nazionali, in particolare quelle che producono materiale rotabile, a procedere a ristrutturazioni e raggruppamenti, perché non ha senso mantenere 40 imprese che fabbricano lo stesso prodotto. La prima gara europea, alla quale parteciperemo nel 1993, sarà sicuramente vinta da imprese tedesche o francesi, più efficienti, più organizzate, che forniscono prodotti tecnologicamente più avanzati e meno costosi. Già abbiamo preso parte ad una gara europea per la costruzione di locomotive, che ovviamente è stata vinta da un'impresa straniera più competitiva delle nostre.

Esiste quindi un problema reale di riorganizzazione, ma il tempo a disposizione è molto breve; abbiamo dedicato quasi un anno alla proposta di riorganizzare la costruzione del materiale rotabile,

ma finora non abbiamo ottenuto risultati. Ho sollecitato i ministri Guarino e Tesini affinché cerchino, una volta per tutte, di mettere d'accordo i produttori, perché ci sembra assurdo mandare alla deriva questo tipo di imprenditoria nazionale, che può benissimo reggere il confronto europeo ma solo a condizione che si ristrutturino.

Lo stesso discorso vale per le opere civili: abbiamo imposto il sistema di lavoro « chiavi in mano » e *forfait*. Spero di poter tornare in questa Commissione tra un paio di mesi, se il presidente mi inviterà, per comunicarne i risultati sul prodotto alta velocità, che potrebbero essere secondo me clamorosi in termini di costi e di ricavi. Credo che le procedure, i sistemi, l'organizzazione del lavoro e la strutturazione dell'impresa stiano andando nella direzione giusta, quella cioè di creare una società di tipo europeo sia sotto il profilo dei costi, sia sotto quello dei ricavi, sia infine sotto quello della realizzabilità degli investimenti da attuare.

Grazie all'intero programma di ristrutturazione e di sviluppo delle ferrovie si otterrà, a mio giudizio, un risultato di grande rilievo; da questo punto di vista sono molto motivato e sono decisamente convinto di farcela. Il nostro obiettivo per il 1998 è quello di portare su ferrovia come minimo il 20 per cento del traffico merci italiano: si tratta di un risultato clamoroso per coloro che conoscono la situazione attuale: l'11,5 per cento del traffico merci interessa le ferrovie, nonostante nell'ultimo anno e mezzo abbiamo recuperato rispetto al passato, quando la quota era di poco più del 10 per cento. Come dicevo, pensiamo di arrivare al 20 per cento, il che significa alcune centinaia di migliaia di TIR in meno sulle strade, significa risparmio ambientale, qualità ed ecologia (ciò ha un'importanza straordinaria), ma significa anche servizi e prestazioni migliori, capacità di concorrenza e di competizione.

Anche sul piano del trasporto passeggeri, sia locale sia nazionale, l'obiettivo dell'ente è quello di arrivare ad una quota che si avvicini al 17 per cento (a fronte dell'attuale quota dell'11 per cento), estremamente importante in quanto recupera

nei confronti del trasporto su strada e di quello privato; tale quota sarà ottenuta attraverso le nuove direttrici e la nuova offerta di prodotto ferroviario, la cosiddetta alta velocità (che rappresenta semplicemente una quadruplicazione di linee attuata con le moderne tecnologie, che permettono velocità diverse da quelle di un tempo), e con l'aumento del traffico locale.

Abbiamo l'impressione che ciò potrebbe avere un impatto sociale straordinario, che non spetta a noi valutare; l'unico piano per ora definito e finito è quello relativo al comune di Roma: soltanto utilizzando diversamente i sedimi ferroviari già esistenti all'interno di tale comune si ottengono 300 chilometri di linee metropolitane.

Un piano di questo genere vale per Napoli, Milano, Bologna, Bari e Palermo, dove stiamo, per l'appunto, concependo un sistema di collegamento tra l'aeroporto e la città e poi per Messina con una metropolitana urbana. In altri termini, vale per tutti i grandi agglomerati e può dare risultati di notevolissima importanza dal punto di vista sociale ed economico perché ci consente di servire un grandissimo numero di passeggeri.

A questi progetti si affianca quello dell'utilizzazione degli spazi ferroviari in modo più efficiente e razionale, per organizzare e vendere nuovi servizi ai nostri clienti. Noi trasportiamo quasi 2 milioni di passeggeri al giorno, eppure non vi è un parcheggio, non vi è una sistemazione di stazioni minimamente accettabile, non esistono un ricevimento od un albergo: non c'è nulla. Pensiamo, quindi, di valorizzare le cento città italiane — le ferrovie per fortuna sono dappertutto — a seconda della loro importanza e tipologia costruendo stazioni, direi centri di vita e di sviluppo di servizi, eliminando quelli che purtroppo sono andati via via degradandosi negli anni. Penso a centri importantissimi come Roma dove, sulla piazza dei Cinquecento, sono disponibili 80 ettari di terreno che debbono essere utilizzati bene e non più nella maniera attuale. Tutti sapete che non è neppure possibile andarci: e ce ne vergognamo; ma penso anche a piccole o medie città, dove vi è la stazione centrale

con i binari che tagliano in due l'abitato. È un progetto estremamente complicato che si finanzia con l'utilizzazione dei terreni; ciò non vuol dire necessariamente venderli, perché pensiamo di fare grandi convenzioni con i comuni per adibirli ad aree di servizio e di sviluppo all'interno delle città.

L'insieme di tutto questo, dal punto di vista organizzativo, strutturale, culturale e finanziario, mi porta a dire che le ferrovie sono un'impresa che può rendere un servizio importante al paese, dato che la mobilità è certamente uno dei settori più complessi sui quali sicuramente si gioca la sua competitività rispetto agli altri paesi europei.

Per ciascuno di questi comparti esistono progetti ben dettagliati dei quali, nel caso in cui qualcuno volesse approfondirli, possiamo fornire tutta la documentazione. Complessivamente, però, il progetto è unico: si tratta di costruire una rete efficiente di logistica integrata ed una rete di trasporto intermodale a livello europeo. Si tratta di realizzarla in un tempo determinato e non a fisarmonica per i prossimi cinquant'anni; si tratta di agire con capacità imprenditoriali e manageriali. Tutto ciò si può ottenere solo se il Parlamento ed il Governo lavoreranno in piena sintonia con le ferrovie dello Stato e se queste ultime lavoreranno a loro volta in piena sintonia con le collettività locali, in particolare con le regioni ed i comuni.

I vincoli ed i problemi sono numerosi. Essi sono, però, fondamentalmente di tipo culturale ed anche — diciamo così — sindacale. Non vorrei semplificare eccessivamente, perché dire che si tratta soltanto di cambiare cultura è cosa davvero banale. Si tratta, però, di dare un obiettivo di servizio al grande ente delle ferrovie dello Stato che deve e può averlo, deve e può realizzarlo. Gli altri vincoli, a mio modo di vedere, se riusciamo a cambiare la cultura ed il modo di lavorare delle ferrovie, possono sostanzialmente cessare di essere. Il progetto, infatti, dispone di una tale richiesta di mercato, di una tale domanda pubblica e privata per realizzarsi che ho l'impressione che siamo in grado di ge-



stirlo, di trovare fonti finanziarie sia da parte dello Stato sia naturalmente di istituzioni private, che saranno e sono attratte dalla redditività e dalla qualità del progetto medesimo.

Non era mia intenzione ricordarlo, anche perché la precedente Commissione ne era perfettamente a conoscenza, ma desidero precisare ancora una volta che la TAV coagula 27 banche di tutto il mondo interessate a realizzare il progetto, che è ritenuto redditizio. Tutti i paesi ormai giocano la loro competitività sulla progettualità, in particolare sul *project financing*. I nostri progetti sono in competizione con quelli tedeschi, inglesi, americani e giapponesi. Non esiste più un mercato nazionale dei capitali e, se per caso qualcuno avesse ancora la speranza che vi fosse, la situazione del debito pubblico ed in generale la situazione finanziaria dello Stato, stanno lì a dimostrare che non c'è. Bisogna puntare coraggiosamente sui mercati internazionali. E, quando i progetti sono buoni, i soldi ci sono. Non è per niente vero che i soldi sono un limite: lo sono esclusivamente per progetti non buoni, mentre per quelli che hanno possibilità di sviluppo le cose non stanno così.

Questo è lo stato dell'arte: l'ente è pronto a diventare una società per azioni. Anzi, di fatto si sta comportando come tale perché non vi è differenza di conduzione o di condizione. Non c'è dubbio che per l'ente ferrovie dello Stato società per azioni non significa privatizzazione, che può valere, per esempio, per una società dell'IRI o dell'ENI. Qui il proprietario è lo Stato italiano e probabilmente lo rimarrà per sempre. L'Ente ferrovie dello Stato trasformato in società per azioni è un ente che ha un capitale molto elevato — 50 mila miliardi di capitale — di proprietà del Tesoro italiano. Tutte le valorizzazioni del patrimonio, dalla prima all'ultima, vanno direttamente al Tesoro italiano, rimangono nel pieno possesso e nella piena disponibilità dello Stato.

Pensiamo che il progetto, alla fine del periodo, sarà un grande progetto di investimento e non certo solo assistenziale. L'ente mi sembra, quindi, perfettamente in grado di perseguire questo scopo. Occorre,

comunque, considerare il sistema di trasporto in modo integrato: l'intermodalità deve essere una realtà operativa perché non è corretto considerare le cose per parti separate, cioè volta per volta il pezzetto ferroviario, quello del porto, quello del cabotaggio, quello dell'autostrada e quant'altro ancora. Noi pensiamo, per l'appunto, che vada visto in modo integrato, a partire dall'origine della domanda di trasporto del passeggero o dell'impresa fino al termine del processo di mobilità.

Pensiamo, quindi, ad un grande collegamento fra i vari mezzi di trasporto nonché alla necessità che le ferrovie dispongano di una maggiore flessibilità e che non siano considerate solamente come il mezzo di trasporto su rotaia. Disponendo delle stazioni e del mercato (due milioni di persone al giorno e centinaia di milioni di tonnellate di merci), penso non dovrebbe essere difficile realizzare una maggiore integrazione con modalità di trasporto (penso al cabotaggio ed al trasporto su gomma che, peraltro, è in grave crisi come tutti sanno perfettamente) e con sistemi di logistica diversi (penso ai porti).

L'argomento è tanto appassionante che potrei anche parlare per un'altra ora. Mi auguro comunque di non aver rubato troppo tempo nel tentativo di fornire alla Commissione un quadro d'insieme abbastanza esauriente.

**PRESIDENTE.** Poiché l'onorevole Pieroni ha preannunciato che alle ore 11 si dovrà allontanare, se i colleghi sono d'accordo gli consentirei di svolgere subito il suo intervento, ricordando loro — conformemente a quanto più volte ribadito in ufficio di presidenza — che nel corso delle audizioni si debbono porre domande e non svolgere relazioni. Naturalmente possono essere domande motivate ed articolate, per far la qual cosa, però, bastano pochi minuti; anche tenuto conto del folto numero di iscrizioni a parlare, vi esorto dunque a contenere il tempo degli interventi.

**MAURIZIO PIERONI.** Mi limiterò ad una serie di approcci preliminari alle varie questioni, nella speranza che in futuro

avremo nuovamente occasione di incontrarci con il nostro interlocutore, anche perchè con il metodo delle domande e risposte più di tanto non si riesce a definire al primo impatto. Ascoltando la sua relazione iniziale, ho avuto l'impressione di vivere in una realtà diversa da quella dell'avvocato Necci: ho ben presenti le ferrovie che abitualmente mi trovo a frequentare e ritengo che possano essere paragonate a quelle del terzo mondo, con carrozze sovraffollate, sporczia che fuoriesce da ogni angolo e condizioni di viaggio disastrose, ben peggiori rispetto a qualche anno fa. Faccio l'esempio della linea sulla quale viaggio abitualmente, cioè la Roma-Ancona, che va in pezzi, con i binari che stanno consumando le ruote dei treni. Ho quindi difficoltà di relazione e di interlocuzione, perchè ho l'impressione che parliamo di cose differenti: forse frequentiamo tratte o binari diversi.

Detto questo, ho bisogno di un chiarimento iniziale dall'avvocato Necci sulla sua condizione di amministratore straordinario dimissionario, perché la rilevanza delle scelte che si vanno compiendo nella gestione delle ferrovie pone la necessità per i referenti politici di avere un quadro di certezze: vorrei dunque un chiarimento sul significato dell'aggettivo dimissionario, che leggo sempre sui giornali in riferimento alla sua persona.

Le rivolgo inoltre una domanda che ho già avuto occasione di fare al ministro Tesini nella precedente audizione: come ha affermato l'avvocato Necci, le ferrovie in linea di massima già si comportano come se fossero una SpA ed hanno attivato tutta una serie di SpA con la loro partecipazione (TAV, Tavco, Cemat, Italferr e così via). Tuttavia non sono ancora riuscito a capire la situazione nella sua complessità e quindi le chiedo formalmente di rimettere alla Commissione un quadro esaustivo di tutte le SpA nelle quali in questo momento le FS hanno partecipazioni, nonché un rendiconto finanziario rispetto a queste ultime.

Per quel che riguarda l'alta velocità ed il contenimento dei costi, vorrei sapere se all'avvocato Necci risulti essere in atto una

situazione di conflittualità con i *general contractors*, che stanno rivendicando una lievitazione dei prezzi che, in linea di massima, moltiplica per tre il livello sul quale si sono chiusi i vari contratti sulle rispettive tratte; vorrei una precisazione sullo stato dell'arte, con riferimento al fatto che, se entro il dicembre 1992 le cose non andranno in porto, i contratti verranno riaperti in base alla normativa europea.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
CARLO D'AMATO

MAURIZIO PIERONI. Mi chiedo se non sia una scelta gestionale doverosa e consapevole, arrivati al dicembre 1992, quella di lasciare alla logica di mercato la definizione dei prezzi reali: forse così avremo la certezza che si apriranno dei cantieri per la realizzazione di tratte ad alta velocità invece delle solite « fabbriche di San Pietro » italiane, le quali con la *tranche* iniziale del contratto riescono, sì e no, ad aprire il cantiere medesimo e poi cominciano ad assumere la caratteristica di piaghe sempre aperte in cui vengono gettate continuamente risorse finanziarie che non contribuiscono mai al compimento dell'opera. Conosciamo tutti la logica di aprire grandi cantieri per infrastrutture, anche su basi estremamente ridotte, contando sul fatto che, una volta aperti, comunque lo Stato tirerà fuori altri soldi. In Toscana la diga del Bilancino dovrebbe essere studiata come esempio classico di funzionamento di questo meccanismo.

La seconda questione è che le tratte attualmente presentate mancano completamente di collegamento tra di loro attraverso i nodi urbani: esse iniziano in un campo e finiscono in un altro campo. Mi pare difficile formulare una valutazione complessiva di un progetto che salta le articolazioni ed i passaggi essenziali; da questo punto di vista sarebbe opportuna una visione complessiva dell'investimento per farcene un'idea compiuta.

Non entro nelle questioni dell'impatto ambientale perché avremo modo di par-

larne in altre situazioni; lo farò solo in relazione ai rapporti tra l'attività svolta dai *general contractors* e la necessità di partecipazione degli enti locali, sottolineata anche dall'avvocato Necci nella relazione iniziale. Lo farò non in maniera strumentale, per cavalcare la solita questione degli enti locali, ma in maniera funzionale, nel senso che tutti dobbiamo essere consapevoli che se attiviamo un meccanismo di elevata conflittualità, lungi dal condurre in porto le opere, mettiamo soltanto bastoni tra le ruote. È noto a tutti che lungo il tracciato dell'alta velocità si è registrata una compiuta sollevazione di pressoché tutti gli enti locali, in particolare dei comuni che, apprendendolo per caso dai giornali, si sono trovati a dover presentare le osservazioni circa il tracciato in materia di impatto ambientale entro quindici giorni. Soprattutto, le dovevano presentare sulla base di un progetto, la cui elaborazione è veramente opinabile. Non si tratta di ricercare collateralismi interni alla Commissione. Gli studi elaborati sul tracciato Emilia-Romagna sono stati compiuti sulla base di una documentazione risalente all'anteguerra; sono stati tenuti presenti riferimenti che oggi non esistono più, situazioni ambientali che non hanno più riscontro, anche agendo con buona volontà, visto che chi ha redatto il progetto si è preoccupato di salvaguardare la lontananza, animale che oggi non è più presente sul territorio!

Il quarto punto è collegato alla trasformazione dell'ente in SpA. Prescindendo da una valutazione di carattere generale, mi preoccupa soprattutto la concentrazione sull'alta velocità e sui 5 mila chilometri di rete cosiddetta commerciale che tanto il progetto stesso, quanto la sinergia di quest'ultimo con le società per azioni producono. Alla luce del discorso che prima facevamo e delle situazioni rappresentate da tutti i colleghi (la condizione dei pendolari, degli spostamenti nel Mezzogiorno, la situazione di una rete ferroviaria ancora non elettrificata nella misura del 65 per cento), temo fortemente che il progetto di trasformazione in SpA induca le ferrovie

ad essere non il responsabile del collegamento e delle strutture ferroviarie in Italia, ma solo l'ente di gestione di quel terzo di rete che è redditizio. Non mi interessa che il reddito vada allo Stato o ai privati; non ho pregiudizi in merito. Sono francamente atterrito dall'idea che i rimanenti 11 mila chilometri di rete non commerciale ricadano in una gestione regionale o in una gestione realizzata attraverso l'ente, comunque contrattata con lo Stato e le regioni, una gestione che, alla luce delle situazioni di bilancio da noi tutti affrontate quotidianamente, mi sembra l'ammissione di un disfacimento totale.

Si tratta di preoccupazioni non piccole, che gradirei avessero una risposta esauriente.

**PRESIDENTE.** Tenuto conto delle esigenze del collega Pieroni, che gradirebbe ascoltare subito le risposte ai quesiti da lui posti, dovendosi poi assentare per partecipare alla conferenza sull'alta velocità, do immediatamente la parola all'avvocato Necci.

**LORENZO NECCI, Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato.** Non intendo rispondere puntualmente a ciascuna domanda posta dall'onorevole Pieroni; sarebbe troppo lungo e ho comunque l'impressione che si renderà necessario un ulteriore incontro.

Dato che le osservazioni espresse mi sembrano contenere due o tre elementi di non chiarezza, per evitare che questi equivoci ritornino nel dibattito — sono emersi anche ieri al Senato e domani in un ulteriore incontro alla Camera verranno sviluppate altre osservazioni — potrei dare un brevissimo accenno di risposta.

Non sono dimissionario, ho soltanto rimesso il mandato al Governo, che mi ha pregato di rimanere; è cosa molto diversa. L'ho fatto doverosamente, perché credo che, quando un'ente procede alla sua trasformazione, il Governo debba essere libero di scegliere i nuovi amministratori. Lo stesso atteggiamento avevo assunto nell'ottobre dell'anno scorso, nel momento in cui si discuteva la legge di riforma, per

fare pressione sul Governo, con tutta la mia modestia. Sono un servitore dello Stato, ma non posso non sottolineare che l'ente ha bisogno di ritornare ad una situazione di normalità gestionale; ritengo doveroso che il Governo prenda atto di tale necessità. Mi pare che la gestione straordinaria abbia esaurito il suo compito, per cui, a mio avviso, non possiamo prolungarla nell'interesse dell'ente e di tutti quanti. Dal momento che io stesso assumo grandi impegni e responsabilità, ritengo sia corretta la presenza di organi collegiali all'interno dell'ente. Il Governo dapprima mi ha chiesto di rimanere finché non venisse varata la riforma, poi fino alla formazione della nuova società; ne ho preso atto e doverosamente rimango, ritenendo un dovere non lasciare il posto di combattimento.

In ordine alle società concessionarie delle ferrovie dello Stato, invierò alla Commissione un elenco esaustivo ed aggiornato di quelle esistenti e di quelle che sono in previsione. Ogni società è autorizzata dai Ministeri dei trasporti e del tesoro con un decreto interministeriale. Le SpA da voi conosciute sono quelle attualmente esistenti; alcune, come la BNC, l'Italferr e la CIT, esistevano, altre sono state create. Tra queste una, la TAV, addirittura è stata creata con legge e un'altra, la Metropolis, con un decreto dei ministri dei trasporti e del tesoro.

In ordine ai costi dell'alta velocità, se fossero moltiplicati per tre non si penserebbe di realizzarla. Non assumeremo impegni definiti con i *general contractors* finché non avranno presentato prezzi e tempi certi di realizzazione. Vorrei che venisse sgomberato il campo da questo equivoco; quando, tra il mese di settembre e di ottobre, verranno presentate le offerte con tempi e costi certi, decideremo se converrà andare avanti con loro o se non sarà opportuno andare a gare europee. In quel momento verrà fatta la scelta. Il sistema da noi adottato è esattamente opposto a quello cui lei faceva cenno. Non vogliamo cominciare — credo di averlo detto nella mia relazione —, vogliamo finire il lavoro per l'alta velocità! I *general*

*contractors* si impegneranno per un determinato prezzo a completare la tratta Bologna-Napoli entro un certo numero di anni e dovranno fare altrettanto per quelle Bologna-Firenze con tutte — dico tutte — le responsabilità a loro carico, senza revisione prezzi! Non esistono dubbi in proposito.

MAURIZIO PIERONI. Dunque, in questo momento, i tracciati progettati dai *general contractors* sono all'esame dei ministeri competenti, delle regioni e via dicendo. Non riesco a comprendere bene un aspetto, probabilmente per mia ignoranza e incompetenza, ma spero di non essere il solo e di rendere comunque un servizio ai colleghi. Una volta che quei progetti siano stati approvati ed abbiano superato tutti i vincoli prescritti, si può ancora cambiare interlocutore? Come è possibile decidere di non concludere più l'appalto, per esempio, con la Cogefar e la FIAT per il tratto Roma-Firenze, dopo che si è riusciti a superare le resistenze della regione Toscana, dei comuni della Valle del Mugello e che quel progetto è stato definitivamente approvato?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Mi scusi, onorevole Pieroni, la FIAT e l'ENI per ora stanno elaborando un progetto e stanno richiedendo le relative approvazioni con la nostra supervisione, tanto che noi stessi sollecitiamo il VIA (valutazione d'impatto ambientale) e quant'altro. Nel momento in cui vi è un progetto, essi sono in condizione di fissare un prezzo e solo in quel momento stabiliamo se lo reputiamo conveniente o meno. Il tracciato è nostro, per cui nel momento in cui proporranno un prezzo « chiavi in mano », giudicheremo se è competitivo e compatibile con le esigenze finanziarie e temporali delle ferrovie dello Stato. Se la nostra valutazione sarà negativa, ci rivolgeremo ad un altro, abbiamo la piena libertà contrattuale; certamente, ci auguriamo che ce la facciano!

FRANCESCO MARENCO. Si va a riaprire nuovamente la gara d'appalto!

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Onorevole, ci auguriamo che ce la facciano, ma vogliamo evitare quello che ha detto l'onorevole Pieroni !

FRANCESCO MARENCO. Il nastro di partenza potrebbe essere preconstituito, mentre si dovrebbe dare la possibilità a tutti di accedere.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Spero di poter consegnare tra due o tre mesi alla Commissione gli elementi, sulla cui base la Commissione deciderà. A quel punto avremo tempi e prezzi certi; tutto questo viene fatto per evitare un sistema che non ha mai portato né a tempi né a prezzi certi, ma l'ente è libero di affidare il lavoro a chi preferisce, a seconda delle sue decisioni.

I nodi urbani fanno parte integrante del progetto.

SAURO TURRONI. Senza appalto ?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Si tratta di concessioni alla TAV, il cui prezzo, se non è soddisfacente per l'ente, può essere contestato e si può procedere alle gare europee. Ciò non allungherà i tempi; d'altronde non si può concludere il contratto senza conoscerne il costo, proprio al fine di evitare gli inconvenienti di cui si è parlato. Stiamo cercando di presentare un progetto dal quale emerga che la realizzazione dell'alta velocità da Napoli a Milano costa un certo numero di miliardi e necessita di un certo tempo (questo in Italia non è mai avvenuto); la logica è quella di evitare di realizzare solo un pezzetto di qualcosa, come si è sempre fatto, mentre noi vogliamo che sia compiuta un'opera ad un prezzo certo ed in un tempo determinato.

Nel momento in cui verrà definito il progetto, in esso saranno ricompresi anche i nodi urbani, che presentano ovviamente delle difficoltà: abbiamo problemi a Firenze, a Bologna e in altre grandi città, e

stiamo valutando, d'intesa con le relative amministrazioni, quale sia il tracciato più opportuno per arrivare all'interno delle città. Faccio presente che non è che non si vada da Napoli a Milano senza i nodi urbani, perché questi ultimi già esistono, ma che il problema è sempre quello di prevedere nodi urbani « dedicati », che utilizzino meglio le vecchie linee; quest'opera deve essere attuata con i comuni, perché si tratta di utilizzare dei terreni all'interno delle città (fatto abbastanza delicato in merito al quale — come sapete — si è svolto un dibattito a Bologna ed a Firenze). Quindi, nel momento in cui sarà stabilito dove si potrà passare, i territori indicati faranno automaticamente parte del progetto e del nodo urbano.

Per quanto riguarda l'impatto ambientale, abbiamo seguito le normative e la convenzione ordinaria; per quanto concerne la concentrazione sull'alta velocità e sulla rete commerciale — mi dispiace, forse ciò è frutto di un malinteso che ogni volta si ripresenta — la proposta dell'ente ferrovie prevede una sola rete di 16 mila chilometri, divisa in due parti: su una parte transitano treni sufficienti a coprire il costo della gestione della rete commerciale, sull'altra treni insufficienti a coprirlo. Ciò è previsto dalla normativa europea: in sostanza, la Comunità stabilisce che gli Stati possano sovvenzionare le ferrovie soltanto acquistando servizi dove non vi è traffico. Abbiamo quindi indicato al Governo le reti per le quali non deve intervenire e quelle in cui il traffico non copre i costi; però, dal punto di vista della qualità, della tipologia e dei treni la rete è unica.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
PASQUALE LAMORTE

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Anche i treni ad alta velocità percorreranno non solo la nuova linea di mille chilometri ma quasi tutta la rete, anche se ovviamente raggiungeranno sulle diverse

tratte differenti velocità, come avviene peraltro anche in Francia. Quest'ultima nazione dispone di mille chilometri di rete ad alta velocità a fronte dei cinquemila chilometri di rete percorsi dai treni, i quali entrano ed escono dai binari nuovi, che formano un unico sistema.

La ferrovia costituisce una rete interconnessa, che non può essere spezzettata; quindi non esiste la possibilità di concepire una rete al di fuori di quella commerciale come una rete affidata a qualcun altro. Si tratta solo di un fatto contabile ed economico di trasparenza nei confronti del Governo e delle regioni, che mentre su un certo tipo di rete non devono prevedere interventi economici e finanziari, su un altro tipo di rete devono invece intervenire.

ANTONIO MAGNABOSCO. Lei parla di interconnessione e di interscambio fra le reti; la rete normale utilizza la corrente continua a 3 mila volt, mentre per l'alta velocità è prevista la corrente alternata a 24 mila volt.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Tutti i treni saranno bicorrente e potranno percorrere l'intera rete, come avviene in Francia.

UGO BOGHETTA. Attenendomi allo spirito delle indagini conoscitive, cercherò di formulare semplicemente alcune domande, ma non chiederò chiarimenti sulla SpA perché, come ha detto l'avvocato Necci, sarà il Governo a dover rispondere in merito. L'onorevole Lucchesi, che si è interessato molto di questo problema in Commissione, ha ammesso ieri di non capire nulla della situazione attuale e delle prospettive delle ferrovie. Fra l'altro, il ministro Tesini credo abbia aggiunto ultimamente ulteriore carne sul fuoco parlando di *superholding* dei trasporti e così via.

La prima domanda riguarda l'alta velocità, perché da quest'ultima si comprende che tipo di ferrovie avremo in Italia nei prossimi decenni: per quale motivo è

stato scelto il tipo di alta velocità previsto nei progetti, cioè superiore a 250 chilometri di media? Abbiamo fatto un'opzione tra vari tipi di alta velocità scegliendo la più costosa per il paese; vorrei sapere per quale motivo.

Inoltre, le voglio chiedere come sia possibile portare avanti il progetto di alta velocità con le caratteristiche che avete scelto e contemporaneamente incrementare il trasporto merci, mantenere il resto della rete e migliorare anche il trasporto urbano; tutto ciò comporta costi enormi e mi domando dove vengano reperiti i fondi.

Sempre in relazione all'alta velocità, avvocato Necci, lei ha affermato che i progetti vengono predisposti con la supervisione dell'Ente ferrovie; allora lei dovrebbe prendere quei progetti, cestinarli e ricominciare a predisporli, così forse riuscirà ad attuare il *forfait* ed i contratti « chiavi in mano »; infatti, se lei è informato, si renderà conto che quelli proposti non sono progetti validi, perché hanno una serie di lacune enormi, anche in relazione ai passaggi urbani: non si può fare la tratta Bologna-Firenze o Milano-Bologna e non sapere come passare all'interno delle città. Se non conosciamo il costo del passaggio all'interno dei centri urbani (che può essere contenuto, ma che può anche essere elevato se, ad esempio, è necessario scavare un tunnel), come facciamo a sapere se l'alta velocità rappresenta un progetto faraonico — come già è — o addirittura superfaraonico, con costi enormi? Per ora i progetti relativi ai passaggi urbani non contengono alcuna indicazione di costo.

Lei, avvocato Necci, ha rilasciato un'intervista ad un quotidiano di Firenze in cui ha parlato di disponibilità economiche limitate (d'altra parte è giusto che lei faccia questo tipo di affermazioni), e della conseguente difficoltà a rivedere più di tanto i progetti di alta velocità. Tutte le questioni ambientali sorte a proposito della tratta Milano-Bologna e, in particolare, di quella Bologna-Firenze, indicano che volete dar vita ad un progetto di alta velocità i cui costi lieviteranno inevitabilmente; in alcuni casi, stando alle osservazioni che sono

state formulate, occorrerà cambiare tracciato. Se invece si vuole mantenere quel tracciato, i costi aumenteranno inevitabilmente, in particolare se si vorrà fare tutto in tunnel. Da parte sua è corretto — anzi sarebbe giusto che lo facessero tutti — indicare gli obiettivi di nuove acquisizioni di merci e passeggeri, ma se tali obiettivi riguardano l'alta velocità, non posso far altro che esprimere delle perplessità.

A proposito della valutazione del patrimonio delle ferrovie, lei ha detto che ammonta a 50 mila miliardi. Anche in questo caso devo esprimere la mia perplessità sia con riferimento alla valutazione stessa sia su chi l'ha effettuata, cioè a dire la FIAT. Se non ricordo male, esiste una delibera del 1986 che ha attribuito alla FIAT questa possibilità, che è stata via via estesa. Forse, nel caso in esame, sarebbe stato meglio non aspettare il 1993 per andare in Europa. Le chiedo, quindi, di trasmetterci una relazione per capire se la valutazione fatta sia o meno congrua.

Desidero rivolgerle ora una domanda che ho già posto al ministro, anche se forse avrei fatto bene a rivolgerla direttamente a lei. La domanda è: quanto costa alla ferrovie dello Stato il signor Mortillaro e se lei ha intenzione di continuare ad avvalersi delle sue prestazioni che, fino ad ora, mi sembra non abbiano dato risultati. Nel caso in cui lei mi rispondesse che il rapporto con il signor Mortillaro ha dato risultati positivi, le chiederei di motivarlo.

Desidererei anche che lei specificasse meglio le questioni relative all'accordo di programma con il Governo, legate a quella del deficit delle ferrovie.

Da ultimo, chiedo che la Commissione venga rifornita dell'opportuno materiale, anche se solo sotto il profilo generale, sui progetti di alta velocità e sui passaggi urbani (a proposito dei quali non ho avuto modo di vedere nulla), nonché sui progetti generali di utilizzo delle aree urbane. In particolare, vorrei sapere se su Metropolis ci sono state novità perché io sono rimasto all'*impasse* dell'ultima settimana. Le dico subito, come d'altronde ho già detto al ministro, che Metropolis, se continua così, ha i binari puntati sulle carceri: e spero

che ciò venga evitato. L'estrema attenzione che lei pone sui contratti chiavi in mano e sui *forfait*, per quel che riguarda Metropolis ed i suoi obiettivi, penso debba essere moltiplicata per mille.

PRESIDENTE. Ritengo sia opportuno che l'avvocato Necci risponda ad ogni tornata di domande per evitare una replica eccessivamente generalizzata.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Anch'io penso sia meglio procedere in questo modo perché le domande dei singoli deputati sono molte. Aggiungo che probabilmente è necessaria un'altra audizione.

Rispondo quindi subito alla domanda sulla scelta dell'alta velocità superiore ai 250 chilometri. L'alta velocità, nella definizione europea, è quella superiore ai 200 chilometri. Noi abbiamo scelto un'alta velocità che in realtà può portare anche le merci. La soluzione, quindi, riguarda passeggeri e merci al fine di aumentare la capacità di traffico delle ferrovie e questo vuol dire che sulle merci ci sono vincoli di pendenze. Però, nel momento in cui si fa una galleria sotto gli Appennini, non la si può fare solo per l'alta velocità, visto che si tratta di un'infrastruttura destinata a durare cent'anni. Mi sembra impossibile progettare gallerie « dedicate », ad esempio per il Fréjus, ammesso che un giorno si riuscirà a farla. Come loro sanno, si può fare un'alta velocità leggera ed un'alta velocità pesante. La prima è quella del tipo francese, con un territorio dove non ci sono sostanzialmente gallerie e con un'enorme infrastruttura ferroviaria, pari a 34 mila chilometri. Fra Parigi e Lione già oggi ci sono sei coppie di binari per cui l'alta velocità leggera è una soluzione corretta. Quando si scava una galleria, che è un buco nella terra e che costa migliaia di miliardi, sembra corretto farla in modo tale da poterla utilizzare anche per altre cose. Non sappiamo come il paese e la tecnologia evolveranno: se l'evoluzione fosse verso i treni magnetici non potremmo certo scavare un'altra galleria. Pertanto, impostiamo un sistema compatibile anche con gli sviluppi futuri.

SAURO TURRONI. Perché allora la pendenza è aumentata ?

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, così non è possibile procedere. Bisogna porre le domande nel momento in cui si interviene.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Sono disponibile — l'ho già detto prima — a star qui per una giornata o comunque per tutto il tempo che loro ritengono. Dovete però darmi la possibilità di avere accanto qualche tecnico per fornire tutte le risposte possibili nonché la documentazione da noi prodotta. Purtroppo non sono un'enciclopedia.

PRESIDENTE. Per l'istante, procediamo nell'audizione così come programmata. Per il futuro, possiamo ipotizzare altri incontri.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. A proposito dei costi e dei fondi, esiste un progetto di costo ed investimento complessivo delle ferrovie. L'alta velocità non rappresenta neppure un quarto di tale investimento complessivo, quindi non vedo quale sia la preoccupazione per il resto della rete. Quella parte di rete che voi definite « non commerciale » o « abbandonata » o ancora « distrutta » è forse quella su cui si investe di più.

Il progetto è chiaro e completo e ricordo a lor signori che è stato approvato prima dal Parlamento, da questa Commissione, poi portato al Governo, poi diventato direttiva, poi diventato contratto di programma e poi ancora diventato esecuzione da parte delle ferrovie. Mi fa piacere che tutti parlino dell'alta velocità, ma non ce la siamo inventata noi. Noi abbiamo solo detto che si poteva spendere di meno. Il Governo aveva previsto una cifra e noi abbiamo detto che ce ne serviva una minore e non una maggiore. Il resto del programma lo abbiamo adottato così com'è stato deliberato dal Parlamento e tradotto nel contratto di programma.

Tale programma è molto impegnativo. Tutti i giorni veniamo crocifissi da richieste. Ma perché non domandate al Tesoro quanti soldi ha ? Il programma dipende dai fondi del Tesoro, perché noi non siamo in grado di inventarli. Dove abbiamo potuto abbiamo ridotto i costi ed abbiamo reso più efficace il progetto, con un lavoro ovviamente difficile e complesso che coinvolge anche istituzioni finanziarie mondiali. Ci siamo comportati come tutti: come i francesi, i tedeschi e gli inglesi. L'abbiamo fatto là dove abbiamo potuto, cioè a dire dove il progetto era identificabile, come per l'appunto l'alta velocità, che per questo è diventata così simbolica, mentre non è identificabile il progetto di rete.

Ricordo che il Parlamento ha deliberato un programma che, se attualizzato, comporterà 120 mila miliardi di investimento. Se il Parlamento lo conferma e se il Governo ha i fondi, quello è il progetto. Le ferrovie sono un esecutore leale e spero professionale di quel progetto che non abbiamo certo inventato noi. Noi abbiamo detto che bastava di meno.

UGO BOGHETTA. L'interlocutore sleale è lo Stato.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Non è che lo Stato sia sleale: può non avere i fondi, che è ben altra cosa. Sono limiti che tutti conosciamo ed io sono cittadino di questo Stato, sono un funzionario di questo Stato e non certo di un altro. Lo Stato — lo ripeto — può non avere i fondi per portare avanti il progetto. Noi abbiamo ritenuto che tale progetto per obiettivi potesse essere realizzato con una quantità inferiore di soldi. Non credo disponiate di molti altri esempi di enti ai quali viene assegnato un progetto e che dicano: mi servono meno soldi. Di solito si chiede di più, mentre noi abbiamo ritenuto che si possa fare con meno.

Il programma che abbiamo presentato è scritto in migliaia di esemplari che girano in tutta Italia. Non è certo sconosciuto. Sono pronto a darlo a tutti, così come



abbiamo fatto ieri al Senato, dove abbiamo fornito documentazione anche sull'ultimo degli ultimi investimenti, anche per investimenti da un miliardo. Io rappresento un ente pubblico, e ci mancherebbe che un funzionario pubblico non fornisse la documentazione richiesta. Guardate il programma, correggetelo e modificate lo ma, mentre per le modifiche tecniche siamo noi l'interlocutore, per quelle finanziarie è competente il Governo. Io sono a disposizione per fare quello che loro ritengono. Non è corretto continuare ad affermare che vi sono una rete abbandonata ed una rete privilegiata; non è corretto, perché il programma è stato predisposto dal Parlamento. La rete cosiddetta privilegiata è quella per la quale abbiamo chiesto meno fondi perché ne servono di meno sia per l'investimento sia per la gestione. Mi scusi, signor presidente, se parlo con una certa foga, ma evidentemente in questo periodo non mi sono fatto capire: abbiamo detto che questa rete — che è quella decisa da voi — non ha bisogno di tutti gli interventi previsti nel contratto perché ha la possibilità sia di trasportare passeggeri e merci in condizioni economiche, e quindi non ha bisogno di interventi gestionali, sia di fare investimenti attirando capitale privato. Questo è stato detto e se non mi sono spiegato mi dispiace; non vorrei tuttavia essere travisato. Il resto della rete è quello che è: vi è un massiccio programma di investimenti e lo stiamo attuando, anche in quel caso affermando che alcuni investimenti, compiuti in modo diverso, costano di meno perché il nostro programma è di 60 mila e non di 120 mila miliardi per realizzare il complesso degli obiettivi, che comunque includono tutte le tratte. Vi prego di controllare! Siamo pronti a fornire l'elenco totale degli investimenti. In questo periodo ci troviamo in mezzo ad un fuoco di fila: siamo tra il Tesoro, il Ministero dei trasporti, il Parlamento, le imprese, il sindacato e la gente. Un progetto a rete di questo tipo deve ottenere per forza una grande partecipazione ed un grande consenso, altrimenti cosa volete che facciamo? Per quanto mi riguarda, certamente

una cosa non farò: non darò inizio ad un investimento se non avrò la certezza di ottenere i fondi per portarlo a termine. Di ciò potete star sicuri; questa è l'unica cosa che farò e che, professionalmente, mi si richiede. Non posso iniziare i lavori di cinquanta gallerie, come è stato fatto finora, come la Pontremolese, per la quale sono stati spesi 700 miliardi o come la Orte-Falconara, iniziata nel 1980: ci danno una volta 20 miliardi e la volta seguente 25 e noi che facciamo? Una volta costruiamo un chilometro e l'altra mezzo, con un'efficienza pari a zero ed un risultato devastante. Non siamo in grado di programmare i tempi!

Stiamo cercando di ragionare in modo diverso e di ottenere i soldi necessari al completamento delle opere e non all'avvio di nuovi progetti: datecene di meno ma che siano certi, fornitemi gli obiettivi e — naturalmente — cacciateci come volete quando non li rispettiamo. Spero che non sia una colpa l'aver messo a disposizione il mio mandato e mi auguro che molti altri facciano altrettanto; il Governo deve avere la disponibilità di tutti gli incarichi, che io non considero poltrone, anche se siamo sempre chiamati boiardi o quant'altro.

FRANCESCO MARENCO. È così!

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Sarà pure così, ma se volete impiccare quelli che operano nel settore pubblico fatelo voi; molti di noi non hanno alcun interesse a continuare a lavorarvi perché hanno alternative diverse. Vogliamo intavolare un discorso di trasparenza e di collaborazione e sembra sempre che abbiamo il dito puntato contro, quando invece lavoriamo sedici ore al giorno... (scusate lo sfogo).

Per quanto riguarda la valutazione del patrimonio delle ferrovie dello Stato — l'ho detto cento volte ed ora lo ripeterò — esso è appartenuto fino a ieri allo spettabile Governo italiano ed ha valore pari a zero perché non rende ed è destinato alle ferrovie dello Stato. Nel momento in cui passerà alle ferrovie potremo attribuirgli

valore zero perché non vi è alcun motivo di dargli un valore diverso: non rende, non è rivalutabile fino a quando i piani urbanistici dei comuni non l'avranno rivalutato e, fino ad allora è sedime ferroviario. Costa e basta. Se si dà un valore al patrimonio si debbono anche fare gli ammortamenti su quel patrimonio; se gli si dà un valore e poi lo si aumenta si debbono pagare le tasse sulle plusvalenze. Mi paiono concetti abbastanza elementari. Abbiamo valutato il patrimonio in 50 mila miliardi in base ad un calcolo economico e non patrimoniale: abbiamo calcolato quanto ammortamento possono fare le ferrovie dello Stato negli anni e quanto di quell'ammortamento è riferito alle manutenzioni; il calcolo economico conduce ad una possibilità di ammortamento annuale (le ferrovie, anche se è assurdo, non hanno mai fatto ammortamenti) di 1.250 miliardi, che sono l'equivalente di un patrimonio di 50 mila miliardi. Quando le ferrovie renderanno e quando questo patrimonio, per convenzione con i comuni interessati, diventerà qualcosa di diverso, vi saranno anche le plusvalenze.

Per quanto riguarda la società Metropolis, non ho capito a cosa stia mirando perché finora non ha fatto niente: è uno strumento di negoziazione con i comuni per ottenere le convenzioni urbanistiche. Quando queste ultime verranno ottenute, Metropolis non agirà direttamente perché il patrimonio è delle ferrovie; vi saranno società costituite con le banche italiane e con quelle di tutto il mondo che valuteranno la possibilità di finanziare i progetti. Solo in quel momento si deciderà se predisporre o meno un progetto di valorizzazione del patrimonio per farne attività di servizio come i parcheggi alla stazione Termini, i centri commerciali all'Ostiense, o quant'altro a Pescara o a Falconara. Si tratta di progetti di là da venire. Quando al Governo si è posto il problema di rivalutare i propri immobili, esso ha costituito una società, altrimenti non avrebbe potuto ottenere i soldi: noi abbiamo fatto altrettanto, costituendo Metropolis invece di Immobiliitalia. Abbiamo proposto anche all'IMI una fusione, ma questa si è rivelata

una soluzione complicata a causa della presenza di troppi immobili. Per ora Metropolis, che io seguo con particolare attenzione, non ha progetti esecutivi né operativi; quando li presenterà, essi verranno esaminati dalle ferrovie dello Stato, le quali daranno o meno la loro approvazione e poi sceglieranno le banche per realizzarli.

Il dottor Mortillaro è un personaggio illustre, al quale va tutta la mia stima, ma noi abbiamo costituito un'agenzia di servizi; non si è, infatti, rivelato il sistema più efficiente quello secondo il quale le ferrovie continuano a gestire in casa il rapporto conflittuale con i ferrovieri, diretto magari dagli stessi ferrovieri, che un giorno sono sindacalisti e l'altro ferrovieri. Non abbiamo Intersind, ASAP e Confindustria, siamo un mondo dove facciamo tutto da soli: è bellissimo, forse romantico, ma certo non è moderno né attuale. È possibile gestire la conflittualità di un sistema all'interno del sistema stesso? A me non sembra. È possibile che tutti i dirigenti delle ferrovie siano stati tutti sindacalisti? Evidentemente tutti i sindacalisti diventano dirigenti delle ferrovie. Pertanto, per gestire tale forma di rapporto, ho pensato ad un'agenzia di servizi che svolga lo stesso ruolo della Confindustria.

I servizi in Italia — lo sa benissimo l'onorevole Sanza che ha vissuto con la Fenit una esperienza analoga e ci ha fatto anche l'onore di considerare interessante l'esperienza dell'AGENS — non hanno una esperienza unitaria. Siamo lieti del fatto che alla testa dell'AGENS sia venuto un uomo di provata esperienza, certo non facile, che ha vissuto una esperienza di grande momento. Ci fa piacere che oggi le ferrovie, essendo diventate credibili, possano attrarre alcune professionalità: non era così due o tre anni fa. Speriamo che questa persona ci dia i servizi di cui abbiamo bisogno; in ogni caso valuteremo o meno la convenienza della sua proposta quando farà il primo contratto collettivo, quello di quest'anno, e avremo visto come funzionerà.

ROBERTO CASTELLI. Volevo ricollegarmi all'intervento dell'onorevole Pieroni, quando si lamentava del funzionamento delle ferrovie. Mi sembra che in questa sede si tenda a volare molto in alto, mentre la realtà fuori di qui — l'ho già fatto presente al ministro Tesini — è ben diversa.

In merito alle SpA, mi sembra che l'avvocato Necci — me lo confermerà — sia uno strenuo fautore di questo tipo di assetto societario per le ferrovie. Ciò mi sembra logico dal punto di vista teorico; senza pretendere di tenere una lezione sulle caratteristiche e sui fini della figura giuridica della società per azioni — tra l'altro non ne ho i titoli —, mi pare di poter dire che si tratta di uno strumento estremamente flessibile e moderno, anche se nato più di 130 anni fa, per gestire una azienda. Al di là di alcuni vincoli previsti dal codice civile per salvaguardare gli azionisti di minoranza, nella SpA tutto il potere è concentrato in mano al consiglio di amministrazione e al consigliere delegato o al presidente, a seconda degli statuti. Il vincolo vero e ineludibile è rappresentato dal mercato; posso decidere in quali termini gestire l'azienda, quali investimenti realizzare, quale remunerazione dare ai miei dipendenti e a me stesso, deliberare in ordine alle politiche e alle strategie, sapendo tuttavia che vi è un giudice supremo e inappellabile: il mercato. Se avrò sbagliato andrò al fallimento; se poi avrò agito con dolo subentrerà la bancarotta fraudolenta, per cui risponderò anche sul piano penale.

Mi sembra che la filosofia secondo cui oggi si vuole trasformare molti enti, dai più piccoli ai più grandi, sia proprio quella di liberare l'attività da tutti i vincoli finora esistenti. L'avvocato Necci affermava giustamente che non è possibile realizzare credibili piani di investimento, dato che la legge finanziaria di volta in volta decide quali risorse destinare; riportava poc'anzi alcuni esempi, ma in Italia numerosi sono i casi in cui nell'iniziare un lavoro non si sa quando potrà finire, perché da un lato vi è chi è preposto a gestire una realtà e dall'altra vi sono le sedi in cui viene decisa la destinazione dei fondi, che poi è l'ele-

mento motore fondamentale. Questo sistema non può funzionare, per cui la trasformazione in SpA non può non essere accolta con estremo favore.

Passando dal discorso teorico alla realtà, posso dire che ho visto, per averle seguite direttamente o indirettamente, come funzionano le SpA a capitale pubblico. Nella totalità dei casi che mi si sono presentati opera il seguente meccanismo: si crea un consiglio di amministrazione composto esclusivamente da persone « con tessera », la maggior parte delle quali è priva di una qualsiasi competenza nel campo specifico; il presidente o il consigliere delegato viene scelto non sulla base della competenza professionale, ma perché in quel momento prevale la propria corrente o addirittura perché è figlio di un politico influente, per cui si instaura addirittura un sistema di carattere feudale, in cui il padre trasmette il proprio potere al figlio (*EFIM docet*). Non ci si confronta quasi mai con il mercato, vengono realizzate politiche di investimenti quasi sempre rovinose e alla fine si presentano i conti allo Stato chiedendo il ripianamento dei debiti per evitare il fallimento. Poiché si tratta di attività di carattere strategico, come quelle delle ferrovie o dei trasporti, lo Stato non soltanto non esercita alcun controllo, ma addirittura deve in tutta fretta intervenire perché altrimenti si va, o si dovrebbe andare, in tribunale.

Esistono garanzie volte ad escludere che per l'ente ferrovie non si finirà allo stesso modo? La pregherei di non rispondermi invitandomi a rivolgermi all'azionista, cioè al Tesoro, in quanto mi interessa conoscere la sua opinione in merito.

La seconda domanda riguarda la direttiva 440/91 che, secondo quanto ha detto, sarebbe stata recepita nel nostro ordinamento. Ciò mi fa piacere, perché mi pare di capire che lei è un fautore di questa direttiva; tuttavia, dal momento che il recepimento di tali atti richiede l'approvazione di un'apposita legge, non mi risulta che ciò sia avvenuto.

Ho letto in un articolo che la TAV dovrebbe provvedere agli investimenti, alle infrastrutture, mentre le ferrovie paghereb-

bero un affitto per queste realizzazioni. Se questa notizia venisse confermata, si andrebbe in senso contrario alla direttiva citata, la quale prevede che alle aziende di proprietà dello Stato spetti la realizzazione delle infrastrutture e alle altre, addirittura private, venga lasciata la gestione delle linee e del materiale rotabile; la direttiva prevede in particolare che altre società, anche straniere, abbiano la possibilità di percorrere le nostre strade ferrate.

La terza domanda riguarda il trasporto regionale; in proposito l'avvocato Necci affermava non essere sua la responsabilità dell'attuale suddivisione della rete, ma evidentemente esiste la preoccupazione dell'esistenza di due reti, una di serie A e l'altra di serie B.

Vivo in una zona dove esiste la realtà delle Ferrovie Nord, che in qualche modo mi sembra prefigurare le future linee regionali; tutti sappiamo in quale condizione disastrosa si trovi, dal momento che i costi sono giganteschi rispetto ai ricavi. Vorrei conoscere il suo parere in merito.

Poco prima della fine del suo intervento, avevo annotato nei miei appunti che l'avvocato Necci non aveva detto una sola parola a proposito delle merci. Successivamente l'amministratore straordinario ha accennato all'intermodalità e addirittura all'alta velocità con riferimento a questo specifico aspetto.

In realtà, il problema reale è un altro. Sulla base della mia esperienza, avendo lavorato fino a poco tempo fa all'interno delle aziende, posso assicurare che in qualunque tipo di attività — almeno di quelle che io conosco —, piccola o media, non solo viene scartata la possibilità di far viaggiare le merci per ferrovia, ma addirittura questa possibilità neppure passa per la testa, in quanto manca del tutto un certo tipo di mentalità. Come si pensa, non di far viaggiare una quota maggiore di merci sulle ferrovie, ma di ricordare agli operatori che esiste questa modalità di trasporto? Siamo arrivati al punto in cui per le centinaia di migliaia di piccole e medie aziende le ferrovie non esistono più! E da qui che bisogna cominciare.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Io mi identifico molto con le ferrovie, ma spero non mi identifichiate con tutti i mali delle ferrovie, i cui problemi si trascinano da decenni e forse superano il mezzo secolo. Il sistema di trasporto ferroviario è stato molto trascurato negli ultimi trent'anni e certamente non funziona come dovrebbe; per farlo funzionare bene, non disponendo di una bacchetta magica e non essendo sufficiente la buona volontà, occorrono tempo e pazienza. Quando ho cercato di dare un'idea della riorganizzazione alludevo proprio a questo: 40 mila dipendenti in meno e un aumento consistente del traffico dimostrano che si sta procedendo verso l'efficienza.

La trasformazione in SpA significa per me una sola cosa, cioè efficienza; opero nel settore pubblico dal 1981 e vi sono approdato per puro caso (mio padre, per fortuna, non lavorava in questo settore ma in quello privato) e non per motivi politici; ho comunque lavorato con entusiasmo e partecipazione, come peraltro cerco sempre di fare. Certo, non possiedo la ricetta per risanare e per moralizzare il settore pubblico, cerco semplicemente di svolgere un lavoro mettendo sempre a disposizione il mio mandato; questo rappresenta l'unico modo per dimostrare che non mi ritengo inamovibile da una poltrona. Spero anzi che il Governo nomini un altro al posto mio: me lo auguro sempre, non mi auguro mai di essere confermato: è questa una garanzia che posso offrire. Un'altra garanzia è che, se reputo le situazioni inaccettabili, non le accetto; d'altronde, potete constatare che la mia vita non è molto facile né in rapporto al sistema sindacale né, a volte, nei confronti di altri sistemi; combatto una battaglia continua perché credo che la modernizzazione non sia indolore, come pure sono convinto che le colpe di un sistema che non funziona non possono essere addebitate ad una sola persona. Sono sempre sul punto di lasciare il mio posto, nel senso che tutto quello che faccio è personalmente provvisorio, ma non lo è strategicamente, perché cerco di portare avanti discorsi a lungo termine.

La SpA mi sembra un sistema più corretto di gestione rispetto agli enti pubblici economici: mentre questi ultimi non fanno molto i conti, le società per azioni devono rispettare il codice civile e rischiano il fallimento; certo, possono esservi richieste di fondi per evitare il fallimento, ma essi devono essere concessi attraverso un aumento di capitale e sulla base di una contabilità di costi e ricavi, mentre il settore pubblico in parte opera a piè di lista. Siamo nell'ambiguità: vogliamo continuare con il piè di lista o vogliamo entrare immediatamente sul mercato, come auspico? Le ferrovie possono passare immediatamente al mercato? Non mi sembra. D'altronde anche lei, onorevole Castelli, pone domande di tipo sociale relative al trasporto regionale ed al trasporto merci; credo che se di queste cose si occupasse la FIAT, quest'ultima si rivolgerebbe nei settori in cui vi è traffico e forse lo dirotterebbe sui camion.

Si tratta di un discorso complesso; di tale complessità sento molto la responsabilità. Mi sembra che la veste giuridica della società per azioni attualmente sia la più corretta, ma non l'ho proposta io. Durante le audizioni svolte in questa Commissione ho affermato — e non lo rinnego — che l'ente pubblico economico costituisce la soluzione più idonea; successivamente, però, è caduto il muro di Berlino ed anche in Italia, probabilmente, è caduto un muro di Berlino: tutte società per azioni! Certo, la SpA rappresenta una formula più corretta dal punto di vista dei costi, dei ricavi, dell'efficienza e della trasparenza nei rapporti con il Governo, che devono essere regolati da un contratto e non dal ripianamento perdite. La società per azioni ha senso in presenza di una concessione e di un contratto che funzionano; comunque non tutte le società per azioni pubbliche funzionano male, alcune vanno benissimo: nel gruppo ENI abbiamo la SNAM (che attua un sistema di distribuzione di gas in Italia) e l'AGIP, nel gruppo IRI abbiamo la STET (che distribuisce l'importantissima *utility* delle telecomunicazioni) e l'Alitalia. Non mi sembra che queste formule costituiscano esperienze così drammaticamente

negative, mi sembra invece più negativa l'esperienza di alcuni enti pubblici, specialmente quando non si sa che cosa siano; e le ferrovie ne sono un esempio.

Per entrare nel mercato è necessaria la concorrenza: è possibile prevederla per le ferrovie? Penso che fra qualche anno sarà possibile, e auspico l'applicazione della direttiva della CEE 440/91, in modo che in Italia possano circolare anche i treni francesi e tedeschi; non sono affatto contrario, ma dobbiamo disporre di un'infrastruttura e di un sistema di trasporto efficienti, così da poterci recare in Francia ed in Germania. Non possiamo aprire il mercato agli stranieri, più efficienti, e farglielo conquistare interamente; non vorrei infatti che l'Italia diventasse una regione tedesca (conosco i tedeschi, sono filoeuropeo, ma non gradirei che il nostro paese facesse quella fine). Vorrei che l'Italia disponesse di un sistema ferroviario efficiente in grado di competere, che accetta la concorrenza ma che è anche in grado di farla. Mi pare che la società per azioni sia la formula più moderna per ottenere tale risultato; si tratterebbe di una società a capitale pubblico, con un fortissimo intervento dell'azionista, che deve fare i conti con i costi ed i ricavi. È la prima volta che possiamo permetterci di parlare di ammortamenti, di *budget*, di risultati economici, di tariffe, e ciò è possibile solo da quando abbiamo cominciato a discutere seriamente di un conto economico della società per azioni. Abbiamo presentato una proposta di bilancio civilistico: mi sembra un'operazione di grande trasparenza. Non dico assolutamente che senza la trasformazione in SpA finisce il mondo, me ne guardo bene, dico soltanto che essa rappresenta un sistema più avanzato di gestione; perché quindi, non dovrei accettarlo? Lo accetto con convinzione, perché è un passo avanti, anche se obbliga l'ente a fare dei salti mortali.

Il vincolo maggiore che vedevo alla trasformazione in società per azioni lo scorso anno era costituito dai debiti pregressi; grazie forse alla fortuna o forse ad un colpo di immaginazione, siamo riusciti a « costruire » un capitale della SpA di 50

mila miliardi, che permette allo Stato di avere, da un lato, 40 mila miliardi di debiti e, dall'altro, 50 mila miliardi di capitale, che gli consentono cioè di « off-settare » completamente i debiti; lo Stato si ritrova così un patrimonio valorizzato rispetto a debiti molto alti. Quando ne discutemmo, lo scorso anno, sembrava una realizzazione impossibile, ed era una delle mie preoccupazioni maggiori; con il sistema che abbiamo articolato siamo riusciti a compiere un'operazione da cui lo Stato ottiene addirittura un profitto contabile e reale, perché a fronte dei debiti vi è un capitale superiore. Si attua così un investimento — mi sembra un altro fatto di grande interesse — cioè si patrimonializza il capitale trasformandolo in una voce che va alla posta attiva dell'investimento e non a quella passiva.

Il mercato esiste e, nonostante il nostro cattivo servizio, aumenta; quindi, non è tutto così negativo, anche se probabilmente i treni non sono puliti e viaggiano ancora in ritardo. Si tratta di un problema gravissimo, di cui mi scuso, ma stiamo cercando di intervenire cambiando gli uomini, i treni e le infrastrutture; certamente però stanno aumentando di molto le nostre quote di mercato. Per quanto riguarda il trasporto merci, nel giugno dello scorso anno abbiamo raggiunto il record storico e poi l'abbiamo battuto ogni mese. Mi sembra un fatto positivo per l'azienda: il mercato si conquista, e noi in questo momento lo stiamo conquistando. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, il 1992 è stato un anno assolutamente incredibile; nei primi mesi abbiamo avuto aumenti dell'ordine del 10-11 per cento ogni mese e ci siamo stabilizzati ora intorno al 6 per cento di aumento: si tratta di cifre rilevanti. Come uomo di azienda e di impresa dico che l'azienda si sta comportando bene. So quanto sia ancora deficitaria la qualità del servizio, tuttavia l'azienda riesce comunque a tenere il mercato, anche se con il personale ridotto, e ad andare contro tendenza rispetto agli anni passati.

Mi sembrano elementi da non sottovalutare. Se avessi fornito elementi di segno

opposto, sarebbe stato gravissimo. Per quest'anno, con la vendita di prodotti del traffico, realizziamo 5 mila miliardi, mentre due anni fa ne realizzavamo 2.800. È un'azienda che, nel giro di due anni, ha fatto un salto di qualità straordinario nella vendita dei prodotti, il che vuol dire che sta andando nella direzione giusta.

Io sono favorevole alla direttiva 440/91 che, essendo stata recepita, è diventata legge dello Stato.

Ricordo che la TAV è un *project financing*, cioè un sistema per finanziare l'investimento. Per ora non mi sembra corretto che la gestione della linea TAV debba essere data ai privati; tuttavia, nessuno ce lo impedirebbe se il Parlamento decidesse di farlo. Non credo che l'affidamento della gestione della TAV ai privati sarebbe corretto, proprio per il discorso che facevo prima e cioè che la linea ad alta velocità va integrata nell'intero sistema di trasporto: nei nodi e con le altre linee. Quando verrà realizzato il famoso ETR 500, non percorrerà soltanto il tratto da Roma a Napoli o da Napoli a Milano, perché da quelle città si diramerà verso altre direzioni: andrà a Bari o ad Ancona o in qualunque altro posto. In altri termini, non è che non possa viaggiare sulle linee ordinarie: lo farà con una velocità diversa e con caratteristiche diverse.

Pertanto, non mi sembra che l'integrazione del sistema permetta di dire che una parte può essere data ai privati ed una parte no. Molto spesso siamo accusati di voler trasferire troppo ai privati. In questo caso forse è l'opposto e non per scarsa simpatia per i privati, ma perché si tratta di una rete che va gestita unitariamente. Gestione unitaria significa capistazione, direzioni, manutenzioni e segnali unici. Sarebbe di una difficoltà incredibile dividere a pezzi la rete, anzi sarebbe praticamente assurdo, perché i costi aumenterebbero all'infinito. Infatti noi non l'abbiamo mai proposto, perché abbiamo detto che tutta la rete, normale, commerciale, non commerciale, alta velocità e merci è gestita da un solo attore che è l'Ente ferrovie dello Stato. Lo ripeto perché forse non ci siamo capiti.

Traffico regionale e merci sono la conseguenza del progetto: intanto possiamo raddoppiare il traffico merci in quanto abbiamo le linee disponibili; e le linee le abbiamo disponibili in quanto quadruplico quelle dove c'è più traffico. Oggi tra Milano e Napoli abbiamo un numero di passeggeri che si aggira intorno ai 72 milioni l'anno. È una cifra impressionante. Su quelle linee viaggiano le merci, i treni locali, i pendolari e qualche volta le metropolitane, come capita a Napoli; viaggiano i treni a lunga percorrenza, i treni internazionali, i diretti, i direttissimi, gli accelerati e quant'altro. Tutto ciò è assurdo perché un moderno sistema di trasporti impone una specializzazione della rete. La quadruplicazione da Milano a Napoli in presenza di una reale domanda permette la specializzazione di una rete e la specializzazione di un'altra che, però, non sono separate. Il capostazione di Firenze è uno e non saranno mai due: uno che segue l'alta velocità e l'altro le merci. Il sistema di controllo traffico rimane sempre uno.

Spero di spiegarmi perché sussiste un'idea di separatezza che non è logica: si tratta di linee che scorrono vicino ad altre e che dispongono di un sistema unico di gestione delle stazioni. Non si può certo pensare che a Termini o a Milano Centrale si costruisca un'altra stazione. Una simile politica imporrebbe migliaia di miliardi di investimenti. Tutt'al più il problema reale è se si entra con delle linee « dedicate » o no, ma farlo non serve perché il problema è esclusivamente quello dell'utilizzo delle vecchie linee per dei sistemi regionali. Non è che non si possa uscire da Roma Termini ad alta velocità: lo si fa già oggi e non è certo una linea « dedicata ». La linea che esce da Roma Termini per andare a Firenze è una e su di essa passano tutti i treni, compresi quelli merci. È così a Firenze e così sarà a Bologna.

Vi è un equivoco al quale bisogna fare attenzione. I nodi sono sicuramente un elemento importante di rivisitazione delle aree urbane; un elemento di grande razionalizzazione e di specializzazione, ma non

sono certo un elemento essenziale per decidere se fare o meno l'alta velocità.

Il sistema complessivo permetterà di trasportare più merci e più passeggeri a livello locale. La potenzialità di questo sistema è « uguale ad infinito » perché, quando diciamo che a Roma si possono fare 300 chilometri di metropolitana, bisogna chiedersi quanto costerebbe farli.

CARLO D'AMATO. Centoventi miliardi a chilometro.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Centoventi miliardi a chilometro quando va bene. Vale a dire che 300 chilometri costerebbero 40 mila miliardi, molto più del costo dell'alta velocità, per la quale è possibile utilizzare, con un costo nullo, i vecchi sedimi. E questo non solo a Roma perché lo stesso accade a Milano ed a Napoli. Vi è un potenziale di sviluppo che crediamo di aver capito e che ci fa entusiasmare nei confronti del progetto. Non lo difendiamo aprioristicamente, perché se non ci consentirete di realizzare l'alta velocità... Però, se dovrò farla, debbo farla bene.

Come si fa a trasportare più merci? Gli inglesi, che non sono un popolo filo-europeo, si sono fatti finanziare il tunnel sotto la Manica e così l'Inghilterra non è più un'isola. L'Italia non riesce a realizzare né il traforo del Fréjus né il Brennero.

CARLO D'AMATO. Né il collegamento con la Sicilia.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Sì, il ponte sta lì e non si riesce a farlo.

Ormai Francia e Germania si sono unite stabilmente con un sistema ad alta velocità che si sta diramando in tutti i paesi dell'est. Due settimane fa è venuto il ministro tedesco dei trasporti e ci ha detto che stanno investendo nella Germania dell'est 270 mila miliardi per la modernizzazione delle ferrovie. Ripeto: 270 mila miliardi! Ed io invece mi ritrovo subissato da una serie di critiche per un program-

mino — perché tale è — di 40-50 mila miliardi in dieci anni (che poi è razionale e finalizzato a precisi obiettivi). Qualche volta ho il dubbio che non si vogliono realizzare gli obiettivi.

Ripeto: la competenza è del Parlamento e del Governo. Se non si vuol fare, non si faccia. Però, se si vuol fare, per piacere se ne esaminino tutti gli sviluppi, tutte le ricadute, tutte le potenzialità. Non possiamo vivere sempre sul piano congiunturale perché bisogna vivere soprattutto su quello strutturale. E una rete si fa strutturalmente: si deve stabilire che entro il 1997 tutto dovrà essere completato, le regioni ed i comuni si devono mettere d'accordo, le ferrovie devono fare il mestiere loro; si deve, cioè, fare un programma chiuso e non aperto all'infinito e ad organetto. Ed un programma chiuso il paese può permetterselo. Da vent'anni ha investito 4.000-4.500 miliardi l'anno, senza tuttavia realizzare alcunché perché ha avviato programmi senza mai portarli a compimento.

Noi non stiamo seguendo un programma stravolgente o faraonico. È un programma relativamente modesto, solo che è concentrato e selettivo e, quindi, si vedono gli obiettivi che sono poi obiettivi di traffico. Lo scopo non è certo quello di fare investimento, ma di portare più merci e più gente. Lo vogliamo realizzare? Altrimenti, lasciamo il traffico alla strada. Il Governo ed il Parlamento dispongono di tante alternative, non sono certo obbligati alla scelta della ferrovia; possono pure decidere di abolire le ferrovie, ma non possono chiedere tutto e il contrario di tutto, in una ridda di contraddizioni. Ci vuole coerenza; bisogna avere il coraggio di dire: utilizzate la strada o gli aerei ed i problemi si risolveranno.

FRANCESCO MARENCO. Mi sento imputato. Mi sembra che lei sia l'opposizione ed io il capo del Governo oppure il ministro del tesoro.

PRESIDENTE. Onorevole Marenco, le sembra tutto male. Aspetti comunque il suo turno per parlare.

FRANCESCO MARENCO. Soprattutto dal suo punto di vista!

PRESIDENTE. Onorevole Marenco, è iscritto a parlare l'onorevole Magnabosco.

FRANCESCO MARENCO. Avevo capito male anche questa volta. Mi sembrava di essere il terzo degli iscritti ed ora sono diventato il sesto...

PRESIDENTE. Neppure il sesto!

(Il deputato Marenco abbandona l'aula della Commissione).

ANTONIO MAGNABOSCO. Molte domande che intendevo formulare sono già state fatte dai colleghi intervenuti prima di me e dunque ho già potuto ascoltare le risposte. Al pari di altri colleghi della Commissione sono un neodeputato, per cui non conosco tutto quanto è stato compiuto nella precedente legislatura dalla Commissione, ma vorrei fare un'osservazione sull'alta velocità. L'alta velocità serve soltanto a dare un'immagine di *grandeur* all'Italia, perché in realtà abbiamo una rete ferroviaria sufficientemente distribuita nel territorio. Basterebbe sistemare il materiale rotabile, che in certi casi risale a 40-50 anni fa, e far marciare i treni a velocità di 200-250 chilometri orari (basti pensare all'ETR 450, cioè al Pendolino), facendo in modo che arrivino in orario. Ecco allora che il traffico di passeggeri e merci potrebbe aumentare, invogliando molti altri ad utilizzare la ferrovia. L'avvocato Necci ha affermato che si potrebbero usare gli stessi sedimi per creare una rete affiancata: per quanto riguarda la zona in cui vivo, cioè quella di Vicenza, questa operazione è impossibile a causa della natura orografica e del terreno. Inoltre l'alta velocità, nella zona tra Milano e Venezia, crea enormi problemi. Sappiamo tutti che per arrivare ad una velocità di 300 chilometri all'ora vi è bisogno di circa 15 chilometri e che per rallentare sono necessari circa 8 chilometri: poiché le città di Milano, Verona, Vicenza, Padova e Venezia distano fra di loro 30-40 chilometri, il treno non farebbe neanche in tempo ad arrivare alla velocità massima che già dovrebbe cominciare a frenare.



In secondo luogo, il tracciato previsto per la zona di Vicenza è assolutamente indegno, innanzitutto perché, non passando accanto alla città, la penalizza ingiustamente; com'è noto, Verona, Vicenza e Padova formano un triangolo e da Verona a Padova non vi è una tangente ma una sorta di trapezio, per cui l'alta velocità non serve a Vicenza e non serve neanche per creare una direttissima, determinando anzi gravissimi problemi a campi coltivati e a vigneti doc. Una volta le località prendevano il nome dalle caratteristiche che presentavano e la zona di Vicenza che ho citato viene chiamata « la fangosa »: chissà che lavori bisognerebbe fare, altro che utilizzare il sedime attuale!

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
CARLO D'AMATO

ANTONIO MAGNABOSCO. Per quanto riguarda il traforo del monte Berici, che misura 12 chilometri di lunghezza, certamente non si è rispettato l'ambiente. Lunedì sera abbiamo avuto un incontro con alcuni esperti, i quali hanno redatto una sorta di progetto di massima: poiché non vi è niente di definitivo, essi hanno fatto solo discorsi generici che hanno fatto arrabbiare ancora di più la gente. Pur non avendo in mano nessun progetto, i vari comuni entro il 30 settembre dovranno formulare per iscritto le loro osservazioni, perché entro il 31 dicembre i progetti dovranno essere pronti, per non mettere in difficoltà il nostro paese di fronte alle normative CEE. A volte ci vogliono anni ed anni per fare qualcosa ed ora si pensa di realizzare un progetto definitivo in tre mesi, senza aver fatto carotaggi nel terreno né inviato geologi per studiare la natura del suolo.

L'avvocato Necci affermava prima — mi corregga se sbaglio — che per il momento la rete attuale funziona a 3 mila volt a corrente continua, mentre l'alta velocità prevede la corrente alternata a 24 mila volt per cui, per poter fare un interscambio come avviene in Francia, bisogna o dotare le locomotive di convertitori, che però le

renderebbero pesanti e costosissime, oppure predisporre il cambiamento della tensione su tutta la rete nazionale, anche questo con costi enormi. Leggevo qualche giorno fa su *Il Sole-24 ore* che i costi sono già aumentati del 30 per cento e, secondo i discorsi che sono stati fatti nel citato incontro di lunedì scorso, i preventivi sarebbero tutti sottostimati. È vero che il finanziamento è previsto per il 40 per cento a carico delle ferrovie e per il 60 per cento dei privati, ma le società che figurano nella parte privata — guarda caso — sono quelle i cui amministratori delegati, per merito o demerito (a seconda dei punti di vista) del giudice Di Pietro, sono chiacchierati, si trovano agli arresti domiciliari o addirittura a San Vittore. Non vorrei dunque che tutto questo grosso *business* inducesse al lavoro un futuro giudice Di Pietro.

Oltre ad utilizzare materiale rotabile di 40-50 anni fa, non abbiamo fatto studi né progetti, per cui dobbiamo adattarci alle tecnologie straniere, come ha fatto giustamente presente l'avvocato Necci. Se dunque l'operazione viene compiuta per un fatto di immagine, rischia invece di rappresentare un danno per l'Italia, mentre la Spagna, pur non avendo progetti e studi, usa tranquillamente la tecnologia francese. Tra l'altro, la rete dell'alta velocità avrebbe costi di manutenzione altissimi; già viaggiando sui treni attualmente disponibili a velocità normali si sentono notevoli « scuotimenti » e quant'altro, ciò che non può essere consentito ad una velocità di 300 chilometri orari. Occorre una manutenzione costosissima per assicurare un tracciato in perfetta linearità, orizzontalità, distanza e via dicendo.

Non sarebbe meno costoso e più produttivo utilizzare le linee esistenti che consentono una velocità di 200 chilometri orari, assicurando piuttosto una maggiore puntualità, che indurrebbe a servirsi con più frequenza del mezzo ferroviario? Tra l'altro risulta da alcuni dati che, una volta superata la distanza di 200 chilometri, l'uso del treno diminuisce in maniera progressiva, in quanto viene utilizzato solo per coprire piccole distanze. Pertanto, i

230-250 chilometri orari del Pendolino, a mio avviso, sarebbero più che sufficienti.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Cercherò di rispondere a tutte le sue domande, anche se non sono sicuro di essere riuscito ad appuntarle per intero.

Tutta l'Italia del nord è diventata una grande conurbazione, un'unica grande area metropolitana, simile a quella di Los Angeles. Rispetto a tale situazione, il servizio pubblico su rotaia risulta estremamente scarso; non si può utilizzarlo oltre un certo limite, per cui diventa necessario aumentare la disponibilità di infrastrutture. Occorrono infrastrutture nuove tra Torino e Venezia, lungo il cui tracciato non si riesce più a portare una sola persona: occorrono sette ore per coprire questa distanza! Infrastrutture nuove occorrono anche tra Firenze, Bologna e il nord Italia, così da rendere quest'ultimo più vicino all'Europa. A tal fine, immaginiamo la necessità dei valichi del Brennero e del Fréjus.

Abbiamo fatto tutti i conti per evitare la costruzione di nuove infrastrutture, dal momento che queste costano moltissimo e danno risultati nei tempi lunghi. Tuttavia, come ho cercato di spiegare prima, esiste un vincolo fisico: le infrastrutture attualmente esistenti non sono in grado di sopportare un treno in più, né di tipo merci, né di tipo passeggeri. Non è una questione di velocità assoluta, ma di velocità relativa. Con le attuali linee siamo in una crisi totale; se per caso si verifica un guasto in una stazione o su un ponte, si blocca l'intero sistema. Non voglio considerare poi l'ipotesi di un incidente più grave in uno dei punti della rete, in particolare da Bologna in su o nel tratto compreso fra Torino e Venezia. La necessità di un raddoppio della linea è assoluta per far fronte alla domanda di merci e di passeggeri.

Non credo esista alcun dubbio in proposito, possiamo sostenere questa tesi consegnando tutti gli studi, le documentazioni e gli elementi che si riterranno opportuni. Purtroppo, non basta comperare altri dieci Pendolini e utilizzarli sulla vecchia linea,

perché non è possibile far transitare sulla stessa un numero di treni maggiore di quelli attualmente utilizzati.

Dalle nostre documentazioni risulta che l'80 per cento del traffico si svolge sul 20 per cento delle linee, quelle che vanno da Roma verso nord. Se il sud si lamenta, non posso farci niente! È un dato di fatto. Non proponiamo l'alta velocità per il sud non per una convinzione ideologica, ma perché in quelle zone non vi è traffico; viceversa, nel nord si registra un traffico incredibile che non riusciamo a captare.

Ripeto: possiamo utilizzare una terminologia diversa, ma in ogni caso bisogna raddoppiare le linee. Subentra poi una scelta politica: una volta che si è deciso di intervenire, lo si fa in un certo modo, secondo criteri di specializzazione. Per risolvere i problemi del traffico ferroviario non è sufficiente rinnovare il materiale rotabile e migliorare l'organizzazione. Comunque, stiamo operando in tal senso e, quanto alla puntualità, ce la stiamo mettendo tutta, ma il risultato è modesto perché quando un treno merci viaggia davanti ad uno passeggeri, che a sua volta si trova davanti ad uno locale, il quale sta davanti ad uno internazionale, è sufficiente che un solo treno abbia dieci minuti di ritardo perché ciò si riverberi sulla puntualità di tutti gli altri. Purtroppo oggi abbiamo una dotazione di linee scarsissima; la percentuale di dotazione infrastrutturale ferroviaria italiana è la più bassa in Europa! E questo dove vi è traffico! Certamente non mi interessa immischiarmi nei discorsi della realizzazione dell'alta velocità o degli appalti, ma un certo intervento si rende necessario! Si può decidere diversamente; il Parlamento può stabilire di costruire un'altra autostrada o di potenziare il trasporto su camion, ma esiste un vincolo fisico allo sviluppo del trasporto su ferrovia che non è recuperabile se non attraverso la creazione di una nuova infrastruttura.

Cercheremo di far funzionare meglio quelle che abbiamo; posso assicurare che il nostro lavoro è tutto volto a questo fine. Certo non assisterò alla realizzazione dell'alta velocità — non so nemmeno se ne

vedrò l'avvio — perché sarà tra cinque o sei anni, quindi avverrà in un tempo molto lungo; pertanto, dobbiamo affrontare il problema giornaliero. Sia comunque chiaro che, se non risolveremo le questioni strutturali non sarà sufficiente affrontare quelle congiunturali.

In ordine al funzionamento a 3 o a 24 mila volt, faccio presente che in Francia la nuova linea funziona a 24 mila e la vecchia a 3 mila volt (le stazioni sono a 3 mila volt, mentre la linea è a 24 mila volt). Tutti i motori — ugualmente in Germania — sono bicorrente; i locomotori entrano ed escono con due correnti. Il meccanismo non è complesso né aumenta il costo di gestione; è così in tutta Europa. D'altronde i nuovi treni non circoleranno solo in Italia, dovranno per forza viaggiare anche in Francia o in Germania, non si fermeranno a Modane o al Brennero. Il treno europeo deve essere adatto alla rete europea. Del resto, è molto più economica la gestione con 24 mila volt; essa risponde anche ad una scelta di efficienza perché consuma meno corrente e produce più potenza, per cui è un peccato che in Italia non sia stata utilizzata prima. Mi sembra sbagliato continuare ad impiegare corrente a 3 mila volt, quanto meno mi sembra opportuno utilizzare l'altro sistema laddove introduciamo strutture nuove. Come è possibile lasciare il nord Italia isolato rispetto ad un'Europa che invece si sta integrando? Mi sembra un errore. Giustamente si rivendica un analogo trattamento per il sud, ma nel Meridione tutto è più lontano, complicato, difficile. Il mercato che comanda è assente, mentre prevalgono ragioni sociali e politiche, rispettabilissime, alle quali tuttavia non sono io a dover dare risposta.

In ordine all'aumento dei costi e dei preventivi, mi sono lungamente soffermato; evidentemente, non sono convincente e me ne dispiace. Credo che tale aumento sarà evitato grazie al sistema che abbiamo impostato. Stiamo conducendo battaglie feroci per portare i costi ad un livello europeo. Evidentemente — do una risposta indiretta perché non posso darne una diretta — se un'impresa è « strizzata »

fino in fondo ed impegnata a realizzare un'opera in tempi e costi certi, non dovrà neppure ricorrere a pratiche che non siano previste dal codice civile, perché l'efficienza ed il modello di comportamento diventeranno dominanti. Speriamo poi che sulla moralità di questo paese vigili sia l'etica personale sia, giustamente, la magistratura. Comunque, stiamo cercando di adottare modelli di comportamento che evitino tutto ciò. Quando la realizzazione di un'opera pubblica dura trent'anni ed è « ad infinito », perché non viene definito un preventivo, un costo, un tempo di realizzazione, il modello è a mio avviso di per sé distorto; quando invece si precisa che i lavori devono iniziare il giorno A e finire il giorno B e devono costare una certa cifra, mi sembra che il rischio si riduca. Cercherò di fare del mio meglio per rimanere all'interno di questa impostazione.

La manutenzione dell'alta velocità è prevista nei costi. Essi sono tali da permettere una manutenzione che consente una gestione economica dell'alta velocità. Tale sistema, per la verità, dà risultati molto positivi perché induce un consistente volume di passeggeri.

Rispetto allo spazio territoriale entro cui realizzare il nuovo sistema, si può dire che l'alta velocità risulta redditizia dove maggiore è la domanda di passeggeri; dove questa componente manca subentra un decisione socialmente rispettabile, ma non economica. Per il tratto compreso tra Napoli e Milano contiamo su un traffico di circa 50 mila passeggeri al giorno; per quello incluso tra Torino e Venezia ci si aggira intorno ai 25 mila passeggeri al giorno. È un numero impressionante, che può essere facilmente tradotto in termini di treni. Calcolando che un convoglio porta 400-500 persone, tra Napoli e Milano vi sarebbero cento treni al giorno, cioè uno ogni cinque-dieci minuti; lo stesso tra Torino e Venezia.

Lei ha sollevato un problema diverso, vale a dire dove fermarsi. L'alta velocità non è una metropolitana che si ferma ogni venti chilometri. Sarebbe sbagliato impostare così le cose, e proprio per questo si

deve creare un sistema integrato fra alta velocità e linee tradizionali le quali, liberate dal problema dei passeggeri di lunga percorrenza, hanno una potenzialità molto maggiore per i passeggeri di breve e media percorrenza. Possono, quindi, migliorare in termini sia di capacità di trasporto sia di mantenimento degli orari.

Stiamo seguendo i progetti e speriamo che siano corretti. Posso dirle sin d'ora che sono progetti a tutto rischio di chi li fa nel senso che chi realizza un *general contractor* deve fornire un prezzo « chiavi in mano » indipendentemente dal progetto. Perché noi non diamo il lavoro sul progetto; il lavoro si dà per una tratta e se il progetto è modificabile o modificato perché è stato fatto male, la responsabilità è la loro. Quel che è certo è che la collaborazione con i comuni è fondamentale, ma lei sa che i comuni impiegano per decidere tempi molto lunghi. Lei dice che sei mesi sono pochi, ma anche sei anni sarebbero ugualmente pochi perché decidono sempre all'ultimo momento.

A noi sembra che questo progetto o lo si esegue in un certo modo o forse è meglio non eseguirlo per niente. Se per caso dovesse durare un numero di anni infinito e si dovessero trattare ogni volta tutti i particolari — dai tracciati alle gallerie — senza disporre di niente di deciso preventivamente, francamente sconsiglierei dall'intraprenderlo. Bisogna disporre prima di tutto il quadro delle autorizzazioni, dei permessi e dei rapporti e partire solo dopo averli acquisiti, altrimenti sarebbe un suicidio. A Milano, per una linea che mi pare passi sul Naviglio, hanno cominciato i lavori e sono stati fermi diciotto anni in attesa di un permesso comunale: è inutile dire che la linea non serviva più a niente quando il permesso è stato rilasciato.

Mi permetterei, quindi, di suggerire — e nella mia responsabilità cercherò di fare il possibile — di non partire finché non si siano acquisiti tutti i permessi. Però, onorevole Magnabosco, dubito davvero che si possa risolvere il problema senza una nuova infrastruttura. Mi sembra impossibile. Credo che tutte le tecnologie e le innovazioni non possano risolvere il pro-

blema di fondo che è — lo ripeto — infrastrutturale, al di là delle responsabilità gestionali ordinarie delle ferrovie.

ANTONIO MAGNABOSCO. Con una velocità dai 200 ai 250 all'ora e con un solo raddoppio a fianco delle linee attuali penso si risolverebbe tranquillamente il problema senza arrivare ai 300-350 all'ora e ad altri tracciati.

Tornando ai problemi della mia città, cioè di Vicenza, per l'attraversamento di Monte Berici è nato un consorzio di tutti i sindaci dei paesi della zona, insieme al WWF e ad Italia Nostra, al fine di avvertire questo progetto che nessuno aveva fatto conoscere. È stato imposto e adesso, vista l'ostilità locale, si risponde che si tratta solo di progetti, che ci si trova in una fase di studio e quant'altro. Dopo, però, vogliono l'autorizzazione, con le preventive osservazioni per il 30 settembre, in modo da concludere entro dicembre.

Personalmente, devo portare a Vicenza delle risposte concrete sugli eventuali tracciati: da chi dipendono, se da lei, se lei sa qualcosa, se si può evitare di rovinare un territorio, tra l'altro geologicamente instabile. Desidero, quindi, una risposta concreta ai problemi di tutto questo consorzio, che sicuramente metterà i bastoni tra le ruote perché il progetto è sbagliato.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Abbiamo chiesto a tutte le regioni di costituire un comitato regionale. Personalmente, ho avuto l'onore di presiedere un comitato di tutte le regioni attraversate dall'alta velocità. Inoltre, abbiamo istituito un comitato permanente dei presidenti regionali per risolvere preventivamente i problemi.

ANTONIO MAGNABOSCO. Noi abbiamo il presidente della regione in galera.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Francamente, questo dipende molto poco da me.

Abbiamo anche invitato le regioni ad entrare come soci nel progetto dell'alta velocità perché ci rendiamo conto di quali siano i problemi territoriali. Non posso in questo momento darle una risposta su Vicenza, ma mi informerò e le manderò una risposta scritta.

Come ho già detto, siamo pronti ad andare in tutte le regioni a visitare i comuni più importanti e a discutere localmente. Certamente, è necessario il consenso locale perché, altrimenti, non è il caso di portare avanti quest'opera.

**MAURO MICHIELON.** Ritengo che per l'elaborazione del progetto di trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in società per azioni ci si sia prima guardati attorno in Europa. Desideravo perciò sapere a quale organizzazione europea faccia riferimento il suo programma di gestione. Nei documenti a nostra disposizione si fa in genere riferimento alla Francia, anche se qualche volta si accenna alla Germania: vorrei capire verso chi ci orientiamo o se abbiamo un progetto autonomo.

La questione è importante anche perché lei, o chi ha redatto il programma, ha fornito alcuni dati riferiti alla Francia del tutto insufficienti per avere un'idea obiettiva delle ferrovie francesi. Si dice che la rete francese si estende per 34 mila chilometri e che gli addetti lì sono 200 mila. Si aggiunge che l'Italia ha 16 mila chilometri e 170 mila addetti. Di per sé questo dato non dice nulla perché mi risulta che in Francia i treni locali sono un terzo di quelli italiani, quindi il servizio locale francese è ben diverso dal nostro.

Mi risulta, inoltre, che la Francia registra un numero di incidenti 4 volte maggiore rispetto all'Italia. Va bene, allora, ridurre il personale in eccedenza che, in realtà, non fa nulla (e sono il primo a sostenere una politica del genere perché sono un dipendente pubblico ed ho coscienza di come si lavora e di come si potrebbe lavorare), però esiste un problema di sicurezza e la Francia non brilla in materia. Desidererei in proposito una risposta.

Lei dice di aver ridotto il personale di 40 mila addetti. Io non posso che chiederle come è stato ridotto nell'arco dell'intera penisola. Anche questa è una domanda interessante per capire se non si sia ridotto dove già ce n'era poco mentre dove ce n'era parecchio tale è rimasto. Quando si riduce il personale, è necessario sapere come e in che termini ciò avviene.

Attualmente, per condurre una locomotiva vi è un macchinista ed un aiutomacchinista; quest'ultimo fa anche da controllore, però può muoversi solo sulla prima carrozza perché deve restare vicino al macchinista e ciò facilita un'evasione elevatissima. Come dicevo, condivido la politica di riduzione del personale, però riducendo il personale, almeno in alcune tratte, abbiamo eliminato totalmente il controllo degli utenti. E noi non siamo un popolo proprio osservante delle leggi: se si può non pagare il biglietto, non lo si paga. Occorre risolvere questi problemi, se vogliamo recuperare competitività. In Francia il controllore telefona e comunica che ci sono tre persone che non hanno pagato il biglietto; alla fermata successiva la polizia li prende e li porta via. Da noi non succede e si tende a non pagare il biglietto perché si sa che esiste una certa impunità. Riduciamo pure il personale, ma contemporaneamente facciamo sì che l'utenza abbia coscienza del servizio. Un mio collega ha detto che le carrozze sono sporche. Sono d'accordo con lui, ma so anche chi le sporca e perché lo fa: probabilmente perché manca il senso dello Stato. Non voglio addentrarmi in polemiche, ma si pensa che i beni dello Stato siano cosa altrui e non propria. Esiste ancora una simile mentalità, per cui vorrei capire anche come cercate di impostare questi argomenti.

Per le merci in Francia si arriva al 27 per cento di trasporto mentre in Italia siamo all'11 e lei ci dice che, per il 1998, l'obiettivo è il 20 per cento. Però tra le merci vi è una differenza qualitativa: in Francia trasportano anche merci nobili, cioè merci che hanno un valore, mentre in Italia per la maggior parte si tratta di legnami o di rottami, vale a dire merci che non ci danno grandi entrate. Occorre per-

ciò incentivare il trasporto di merci di un certo valore, altrimenti il discorso non ha granché senso.

In merito al discorso delle linee, l'avvocato Necci ha affermato che in 5 mila chilometri è concentrato l'80 per cento del volume di traffico in Italia, mentre i restanti 11 mila chilometri hanno solo il 20 per cento di traffico. Il mio quesito è il seguente. La SpA alla fine sarà in attivo o quantomeno in pareggio, però voi chiederete ugualmente alle regioni un contributo per gli 11 mila chilometri che non sono in attivo: condivido il discorso del collega Castelli sull'efficienza della SpA, sullo svincolo e sulla rapidità rispetto all'attuale gestione, però alla fine tutto si risolverà in uno spostamento del debito. Non mi augurerei mai di vedere la SpA ferrovie in pareggio o in attivo a fronte di un contributo da parte dello Stato rispetto alle linee meno redditizie: che questo non sia un modo per eludere la direttiva comunitaria 440/91! Ho letto che in Germania viene dato un contributo di 300 lire per chilometro per incentivare i passeggeri a servirsi del treno, però 11 mila chilometri inattivi sono tanti! Vorrei capire quindi qual è la vostra logica.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
PASQUALE LAMORTE

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Dal punto di vista tecnico ci serviamo del sistema tedesco perché l'Italia è più simile alla Germania che non alla Francia, cioè stiamo usando il cosiddetto sistema delle *S-Bahn* ossia il sistema di trasporto regionale più il collegamento delle grandi città attraverso infrastrutture e treni veloci. Le città tedesche sono più simili a quelle del nord Italia, mentre la Francia ha un sistema urbanistico diverso, formato da città distanti fra di loro, per cui può permettersi grandi spazi che noi non ci possiamo permettere. Tecnologicamente dunque il nostro sistema è più simile a quello tedesco che non a quello francese.

Dal punto di vista organizzativo, la SpA è tagliata su misura per il sistema italiano.

MAURO MICHIELON. In prospettiva pensate di andare verso un modello di organizzazione tedesco o francese?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Non sappiamo neanche dove andranno quelle nazioni perché, come lei sa, stanno privatizzando in senso tecnico: gli inglesi stanno vendendo le ferrovie, i tedeschi le stanno in parte regionalizzando ed in parte trasformando in SpA da dare ai privati, mentre i francesi ancora sono incerti. È un settore in movimento; stiamo perciò dando un vestito italiano al nostro prodotto organizzativo, mentre il vestito strutturale e tecnologico — come ho già detto — è più simile all'organizzazione tedesca che non a quella francese.

Il controllo che esercitiamo sulle linee ferroviarie costa più di mille miliardi l'anno, a fronte di un ricavo di poche decine di miliardi: il problema non è il sistema di controllo a bordo, ma come organizzare la bigliettazione e l'accesso ai treni, esattamente come avviene in Giappone. In altri termini bisogna progettare le stazioni in senso nuovo dal punto di vista dell'ingresso, della bigliettazione automatica e dell'obliterazione quando si arriva al treno; una volta saliti sul treno il biglietto dovrebbe essere controllato sporadicamente, perché un controllo sistematico costa talmente tanto da non rendere una cifra equivalente. Quanto alla polemica sul doppio macchinista, in tutto il mondo ve ne è uno solo e l'Italia è l'unico paese in cui ve ne sono due, forse per ragioni storiche.

Stiamo cercando di trasformare le funzioni di questo secondo macchinista in compiti di direzione del convoglio e di controllo, trasformando altresì il personale di bordo del treno in personale di servizio (che serve il caffè e distribuisce il giornale, non che controlla il biglietto). Questo tipo di rivoluzione è molto avversata all'interno delle ferrovie perché, per così dire, nessuno vuole cambiare cappello: i macchinisti

vogliono fare i macchinisti, i controllori i controllori e i capitreno i capitreno, perché l'idea del servizio non è stata completamente accettata. Tuttavia ci stiamo muovendo in questa direzione, cambiando il sistema e le funzioni dell'equipaggio, per fare in modo che il cosiddetto personale viaggiante aiuti il passeggero nelle sue necessità allo stesso modo del personale di bordo dei grandi aerei, mentre il personale di macchina abbia funzioni di conduzione della macchina ma anche di controllo complessivo del sistema. Questo dovrebbe consentire di aumentare l'efficienza, perché si forniscono più servizi al passeggero, ed al tempo stesso di ridurre il numero del personale che, francamente, spesso non lavora molto sui treni. La sistemazione del personale sui treni risponde a criteri ormai superati: ogni due porte occorre un manovratore, in coda al treno un addetto al fanalino e così via. Vigono ancora criteri arcaici di regolamentazione del servizio e non è facilissimo cambiarli perché occorre il consenso sindacale; tuttavia da questo si può ottenere un risparmio notevolissimo di personale ed un miglioramento nella qualità del servizio. Ritengo che entro la fine dell'anno riusciremo a cambiare l'organizzazione dell'equipaggio dei treni, scioperi e proteste permettendo. Non è tanto, quindi, il controllo fisico del biglietto quanto l'organizzazione del viaggio che permette di ridurre il numero di coloro che non pagano il biglietto.

GIUSEPPE LUCCHESI. In quanto è stimata l'evasione ?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. L'evasione dipende molto da regione a regione; la parte che noi controlliamo è molto ridotta ed il costo del controllo è molto alto. Evidentemente è quest'ultimo a non funzionare. L'anno scorso stabilimmo una multa molto salata a carico degli evasori, che suscitò alcune polemiche; già il primo mese abbiamo registrato un aumento degli introiti pari al 18 per cento, che mi sembra un risultato importante.

Vi sono regioni in cui l'evasione è maggiore ...

GIUSEPPE LUCCHESI. Non vi sono dati in merito ?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. La stima è difficile ed il solo dato in nostro possesso è che il sistema di controllo costa molto di più di quello che ricava. Tuttavia, quando abbiamo stabilito multe molto salate, abbiamo subito registrato un aumento degli introiti.

ANTONIO MAGNABOSCO. Quali sono le regioni a più alta evasione ?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Non vorrei dire banalità e quindi non le dico. Non abbiamo una statistica che riveli quali sono queste regioni anche perché, se le conosciamo, saremmo già intervenuti. Sappiamo che esiste una forma di evasione, ma le attuali forme di controllo, così come sono concepite, non la rivelano; occorre dunque cambiare il sistema di controllo. A mio modo di vedere, la bigliettazione automatica e l'obliterazione consentiranno di risolvere la maggior parte del problema, perché l'accesso al treno non sarà consentito senza il biglietto, necessario ad aprire la porta. Il controllo diventerà allora un controllo *spot*, ma già l'evasione verrà ridotta del 90 per cento. Questo significa però — comprendo l'impazienza di vedere un servizio migliorato da un giorno all'altro — cambiare le stazioni, trasformare i marciapiedi e gli ingressi. Ogni volta che si interviene su di una stazione è un dramma ! Un anno fa, avendo proposto di costruire alla stazione Termini una galleria per consentire il passaggio di tutti i cittadini in transito per lo *shopping*, il comune non lo ha consentito. Vi è dunque una grande confusione tra noi e le autorità locali in ordine al cambiamento di questa struttura; non possiamo intervenire per una virgola su una stazione senza il permesso del comune. Abbiamo un sistema

complicato, ma penso che siamo sulla strada giusta per risolverlo.

L'intervento dello Stato deve essere valutato in termini assoluti, non relativi; il nostro obiettivo è quello di diminuirlo complessivamente, così come risulta dal progetto: in un decennio esso viene ridotto di 130 mila miliardi (è una cifra enorme, pari quasi alla manovra di un anno). Comunque esso sarà sempre necessario, perché, laddove non è presente il traffico vi è una domanda sociale; è corretto che lo Stato continui ad esigere il collegamento ferroviario, a meno che non adotti un sistema di penalizzazione del sistema automobilistico, che oggi è facilitato rispetto a quello ferroviario, sia per le merci sia per le persone. Si tratta di una politica dello Stato di cui non possiamo non prendere atto.

Il sistema tariffario ferroviario non è competitivo a livello europeo, perché è bassissimo; a nostro modo di vedere, dovrebbe essere aumentato, ma ciò deve essere stabilito all'interno di una politica dei trasporti, non dalle ferrovie dello Stato, in quanto si tratta di un sistema integrato.

L'intervento dello Stato è presente in Germania, in Francia, in Giappone, in America, dappertutto. Negli Stati Uniti solo le linee merci non sono sovvenzionate, ma la stessa Amtrack tra New York e Washington, tra New York e Boston è sovvenzionata. Il trasporto di passeggeri su rotaia è molto caro perché l'infrastruttura e la sua manutenzione sono costosi, per cui probabilmente non sarà possibile eliminare l'intervento dello Stato; tuttavia lo stiamo riducendo a livelli compatibili con la direttiva europea. Mi pare che questo sia il massimo che possiamo fare.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'amministratore straordinario, avvocato Necci, per la sua partecipazione e rinvio il seguito di questa audizione a mercoledì 5 agosto 1992.

**La seduta termina alle 12,30.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA*

**DOTT. VINCENZO ARISTA**

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia il 31 luglio 1992.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO