

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

VII

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 AGOSTO 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 RIASETTO DELLE FERROVIE DELLO STATO E SULLA QUESTIONE DELL'ALTA VELOCITÀ

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione dell'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, avvocato Lorenzo Necci, sul riassetto delle ferrovie dello Stato e sulla questione dell'alta velocità:	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	137, 138, 139, 158
Angelini Giordano (gruppo PDS)	142, 143, 147, 157
Necci Lorenzo, <i>Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato</i>	139, 140, 143, 144, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 157
Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	157
Piredda Matteo (gruppo DC)	137, 138, 139, 140
Santonastaso Giuseppe (gruppo DC)	148, 150
Sanza Angelo Maria (gruppo DC)	151, 152, 153
Turroni Sauro (gruppo dei verdi)	154, 155

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,50.

Seguito dell'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 il seguito dell'audizione dell'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, avvocato Lorenzo Necci, sul riassetto delle ferrovie dello Stato e sulla questione dell'alta velocità.

Nel dare la parola all'onorevole Piredda, desidero rivolgere a lui e a tutti i colleghi l'invito — più volte ribadito anche in ufficio di presidenza — a formulare domande stringate, in modo da consentire all'avvocato Necci risposte chiare ed altrettanto sintetiche.

MATTEO PIREDDA. Nell'introduzione della relazione, resa in Commissione nel corso della precedente audizione, mi è sembrato che a proposito dell'attuale situazione delle ferrovie, l'avvocato Necci abbia delineato un quadro troppo ottimistico. Personalmente, ritengo che la realtà sia diversa da quella rappresentata, anche se, considerate le condizioni di partenza, non è certamente contestabile lo sforzo compiuto.

Sappiano tutti che la legge n. 210 del 1985 è superata e che il tentativo di portare avanti la riorganizzazione delle ferrovie dello Stato è piuttosto difficile e complicato. Comunque, a me sembra che tutto ciò che è stato fatto non vada nella direzione giusta. Certo, i riferimenti dell'avvocato Necci sono condivisibili quando egli si riferisce a strutture operative create

ex novo o riorganizzate, quando ricorda la ristrutturazione organizzativa delle ferrovie dello Stato. Non intendo quindi soffermarmi su questi aspetti, ma sulle carenze del trasporto merci, a proposito del quale spesso mi è stato fatto osservare, da parte di operatori che normalmente si servono delle ferrovie dello Stato, che in passato tale tipo di trasporto risultava meglio organizzato. I colloqui che ho avuto con i rappresentanti dell'Istituto nazionale trasporti mi hanno convinto che le trasformazioni intervenute a proposito del trasporto delle merci deperibili non hanno migliorato la capacità di rispondere alle esigenze di un trasporto veloce e puntuale e che hanno addirittura determinato un notevole peggioramento.

Credo, quindi, che tale problema debba essere considerato, altrimenti resteremmo lontanissimi dall'ipotesi dell'avvocato Necci, secondo la quale le ferrovie dello Stato dovrebbero assorbire il 20 per cento della quota generale del trasporto merci. Si tratta di un traguardo da tutti auspicato, ma ho la sensazione che resterà semplicemente un sogno. Se non si metterà a punto un programma specifico, rimarrà un'aspirazione delle ferrovie dello Stato, e il Parlamento ...

PRESIDENTE. Onorevole Piredda, la prego di formulare le domande che intende rivolgere all'avvocato Necci.

MATTEO PIREDDA. Credo che una prima domanda sia già implicita nelle osservazioni che ho svolto: avvocato Necci, lei è proprio convinto che le trasformazioni attuate siano positive? Per quanto mi riguarda, se dovessi basarmi sulla mia esperienza, direi di no.

E sempre per seguire l'invito del presidente, la successiva domanda che le pongo è la seguente: lei ritiene che sia merito dell'amministrazione straordinaria l'aver sfoltito i ranghi delle ferrovie di 40 mila unità operative? Se dovessi rispondere io al suo posto dovrei dirle che non è così e che il merito va ricondotto alla legge che il Parlamento ha votato per agevolare il collocamento anticipato in pensione.

Mi chiedo, signor presidente, se debba continuare con questo schema, cioè se debba essere io stesso a rispondere alle mie domande. Credo di no, ma se lei mi inchioda a questo metodo, non ho alcuna difficoltà a trasformare ...

PRESIDENTE. Onorevole Piredda, io l'ho invitata a rivolgere domande....

MATTEO PIREDDA. Allora formulerò le domande sulla base dei ragionamenti che intendo fare.

L'avvocato Necci ha dichiarato di essere un convinto assertore dell'intermodalità, ma credo che questa sia un'affermazione di principio che non trova riscontro nei fatti, anche se sono consapevole dell'impossibilità di chiedere conto della mancata attuazione di un'accettabile intermodalità in termini così brevi. Voglio comunque portare avanti un ragionamento per dimostrare che l'intermodalità non è stata attuata, e che si è fatto in modo che essa non potesse esserlo. Per dimostrare la validità delle mie opinioni, mi riferirò alla regione in cui sono stato eletto, nonché al rapporto di sinergia e di costante sintonia che l'amministratore delegato delle ferrovie dello Stato avrebbe dovuto avere nei confronti della Commissione e del Parlamento. Riferendomi a quest'ultimo, vorrei sapere, per esempio, perché non sia stato attuato l'ordine del giorno approvato in Commissione trasporti, con il consenso di tutte le forze politiche, relativo all'esigenza di rafforzare la capacità del trasporto merci e passeggeri delle ferrovie dello Stato a proposito dei collegamenti tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Se conveniamo sull'importanza dell'intermodalità mi chiedo inoltre in base a

quale principio una parte dei servizi di traghetto gestiti dalle ferrovie dello Stato sia stata ceduta alla Tirrenia. Infatti, potrei comprendere tale cessione se i bilanci delle ferrovie fossero stati tutti incentrati su quei collegamenti o se la perdita per quintale trasportato fosse stata maggiore rispetto alle altre parti d'Italia. Seguendo questa ipotesi, infatti, avrebbe prevalso il ragionamento di cedere ciò che non regge più. Ma, trovandoci a registrare anche l'assenza di alternative di traffico, constatiamo che non solo non vi è stata sintonia nei confronti dei dibattiti della Commissione trasporti, ma che, addirittura, è venuta meno l'attuazione di una norma contenuta in una legge costituzionale, qual è quella relativa allo statuto della Sardegna.

In una precedente riunione della Commissione avevamo discusso sulle decisioni da assumere a proposito dei cosiddetti rami secchi. Al riguardo, nella relazione espostaci dall'avvocato Necci, tutto sembrava perfetto dal punto di vista aziendale. A me, comunque, permangono dei dubbi. Per esempio, a chi e con quali finanziamenti dovremmo cedere quei rami secchi? I 91 mila miliardi che erano stati programmati come investimento generale delle ferrovie, verranno spesi soltanto per l'alta velocità oppure no?

Rispondendo alle domande di altri colleghi, che hanno posto osservazioni in merito alla divisione della « torta » dell'alta velocità tra i grandi gruppi, lei, avvocato Necci, ha detto che erano stati affidati solo gli studi preliminari. Ebbene, se gli studi preliminari della Roma-Firenze — per fare un esempio che potrebbe essere non del tutto pertinente — fossero stati affidati ad un certo gruppo anziché ad un altro, chi potrebbe dire che i risultati non sarebbero stati migliori?

Considerato il richiamo del presidente, credo sia chiaro che sto formulando domande in base ad un ragionamento ...

PRESIDENTE. Onorevole Piredda, approfitto della sua osservazione per ricordarle che l'avvocato Necci ha già svolto la sua relazione e che nel corso dell'audizione

odierna i colleghi della Commissione trasporti dovrebbero rivolgergli domande su aspetti specifici della relazione stessa. Se ognuno svolge una controrelazione...

MATTEO PIREDDA. Non sto svolgendo una controrelazione, signor presidente... Posso anche star zitto...

PRESIDENTE. Per carità! Non stiamo qui per stare in silenzio, altrimenti il Parlamento lo chiameremmo in modo diverso!

MATTEO PIREDDA. Io non condivido gran parte dell'ottimismo dell'amministratore straordinario.

PRESIDENTE. Questo credo sia chiaro a me, all'amministratore straordinario ed ai colleghi.

MATTEO PIREDDA. Intendiamoci: questo lo dico non perché amministratore straordinario sia l'avvocato Necci — la persona non c'entra niente — ma perché credo che la gestione straordinaria delle ferrovie veda coinvolti sia l'amministratore straordinario sia il Governo. Oggi chiedo all'amministratore straordinario chiarimenti su alcuni punti, per esempio sulla questione della divisione degli spazi per l'alta velocità in vari grandi consorzi di imprese, a proposito della quale nutro qualche perplessità.

Posso anche apprezzare il riferimento ad un presunto eccessivo numero di imprese produttrici di materiale rotabile; chiedo quindi — pongo una domanda visto che è necessario procedere così — sulla base di quale ragionamento e di quali criteri si ritenga di doverne diminuire il numero ed a quante si intenda portarle. Pongo tale quesito perché alcune aziende sono localizzate nel meridione. Siccome è diffusa la concezione di un nord molto più efficiente, corriamo il rischio di tagliare quanto esiste nel Mezzogiorno nel settore della produzione del materiale rotabile, pensando così di risolvere tutti i problemi.

A proposito dell'obiettivo di aumentare l'offerta e di migliorare la qualità del

trasporto passeggeri, dico subito che non mi risulta sia stato fatto molto e ne chiedo conferma all'avvocato Necci. Sicuramente poco è stato fatto per il miglioramento delle stazioni anche in termini logistici, ad esempio di parcheggi. Nelle stazioni che conosco personalmente, salvo la stazione Ostiense di Roma, non ho mai visto grandi aree di parcheggio di recente realizzazione.

A proposito delle ragioni per le quali l'Ente ferrovie dello Stato ha ceduto alla Tirrenia la relazione di traffico passeggeri Civitavecchia-Golfo Aranci, chiedo come mai Governo ed amministratore straordinario non abbiano sentito la necessità di ascoltare preventivamente il Parlamento su un argomento tanto importante. Chiedo, quindi, a conclusione del mio intervento se e come l'amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato pensi di consentire ai cittadini sardi di utilizzare le ferrovie allo stesso modo in cui le utilizzano i cittadini delle altre regioni. In altri termini, sarà possibile che un passeggero salga su un treno a Cagliari per scendere a Milano? Oppure dovrà, come nel Medioevo, continuare a fare i consueti trasbordi dalle navi? Per evitare che passeggeri e merci provenienti e diretti alla Sardegna continuino a subire gli attuali disagi, forse sarebbe stato molto più corretto e rispondente a maggiore efficienza caricare un treno sulle navi, modificandone magari la tipologia, piuttosto che liberarsi del servizio.

Mi spiace di non essere completamente d'accordo su quanto ha detto l'amministratore straordinario nel corso della sua relazione, ma purtroppo in qualità di rappresentante di una certa parte della popolazione italiana, sono stato portato a ritenere che tale relazione fosse eccessivamente ottimistica e, conseguentemente, ad auspicare un impegno diverso e maggiore da parte di chiunque sia e sarà amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato.* La sua, onorevole Piredda, è stata più una relazione che una richiesta di chiarimenti. I problemi del trasporto ferroviario sardo

sono problemi politici che dovrebbero riguardare il Governo e la regione sarda. È difficile chiedere alle ferrovie dello Stato impegni che sono di natura politica e non imprenditoriale né commerciale.

Mi dispiace che lei non sia d'accordo su alcuni aspetti, che ha perciò contestato, ma che invece sono veri. Non posso, invece, non prendere atto che non considera sufficiente il nostro impegno. Io cerco di mettercela tutta ed ho detto più volte che il Governo può sempre sostituirmi. Non posso, quindi, fare altri commenti.

A proposito delle carenze nel settore del trasporto merci, mi dispiace contraddirla perché il traffico aumenta in modo straordinario. Registriamo record mensili di trasporto a proposito dei quali ho fornito tutti i dati in nostro possesso. Se ritiene, posso nuovamente inviarli alla Commissione.

MATTEO PIREDDA. Il 6-7 per cento.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Mi sembra sufficiente. È un dato sicuramente non trascurabile: noi puntiamo all'efficienza ed oggi trasportiamo il 6-7 per cento in più di merci al mese. A me sembra un risultato molto importante e perciò non vedo carenze nel trasporto merci.

MATTEO PIREDDA. Leggerò nuovamente la relazione per vedere quale tipo di merci trasportate.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Onorevole Piredda, non possiamo comporre un treno per ogni tipo di merce. Il nostro è un trasporto ferroviario, cioè un sistema complesso che deve prevedere treni completi. Questi ultimi hanno senso se portano certe merci in quantità sufficiente. Se le ferrovie dello Stato dovessero puntare ad un servizio porta a porta, effettuato con treni, formulerebbero un'ipotesi tecnicamente impossibile.

Credo di avere detto l'altra volta che le ferrovie dovrebbero diventare uno strumento intermodale di trasporto, cosa che

oggi non sono. Dovrebbero cioè essere uno strumento capace anche di garantire il trasporto su gomma, ipotizzando di trasportare più merci dal punto di origine al punto di destinazione. D'altro canto, lei può giorno per giorno andare a verificare i fondi che il Governo dà alle ferrovie, le quali sono obbligate a fare i conti con una situazione finanziaria che si restringe mese per mese, con una disponibilità economica che pure diminuisce mese per mese. Quindi, o le ferrovie si danno una regola di efficienza e di riduzione dei costi, oppure non vivono più.

In conclusione — e ripeto che mi dispiace contraddire le sue osservazioni — noi trasportiamo molte più merci, siamo contenti di farlo e stiamo portando avanti un discorso, credo anche originale, di efficienza di trasporto per treni completi; tant'è che per la prima volta conduciamo treni completi dal nord al sud — i cosiddetti treni blocco — adottando un sistema che, a nostro modo di vedere, non solo è efficiente, ma anche finalmente competitivo con il camion.

Per quel che riguarda il prepensionamento, lungi da me attribuirmi meriti che sono del Parlamento e del Governo, che ringrazio sempre per aver messo a disposizione delle ferrovie un'apposita legge. Non mi sono certo vantato: sono state eliminate 40 mila unità e personalmente ritengo che se ne debbano mandare via altre 50 mila; credo comunque di aver fatto quello che ho potuto e ringrazio nuovamente il Governo e il Parlamento di avermene data la possibilità.

Gli strumenti legislativi predisposti, però, non sono perfetti perché, in realtà, non attribuiscono i costi dalle ferrovie a qualche altro soggetto. Vorrei far rilevare che la legge sul prepensionamento — contrariamente a ciò che è stato stabilito per le aziende private, per le quali si spostano i costi dalla singola azienda allo Stato — nel caso delle ferrovie ha lasciato tutti gli oneri a loro carico. Il Governo aveva messo a disposizione in tutto 600 miliardi ed il prepensionamento finora è costato varie migliaia di miliardi. Pertanto, pur dando atto dell'impegno del Governo e del Par-

lamento, l'operazione è stata professionalmente effettuata dalle ferrovie, che hanno ridotto il personale di 40 mila unità e contemporaneamente hanno aumentato il traffico. Mi sembra che questo sia un dato di fatto.

Come lei sa benissimo, onorevole Piredda, non abbiamo ancora stipulato l'accordo con la Tirrenia, né le abbiamo venduto nulla. Tra la Sardegna e l'Italia vi sono due linee pubbliche che si fanno concorrenza giornaliera tra Civitavecchia e Golfo Aranci. A noi sembra che tale sistema debba essere razionalizzato ed abbiamo discusso, pertanto, un'ipotesi di accordo con la Tirrenia per migliorare il servizio, che prevederebbe un nostro ingresso nell'azienda ed il trasferimento sia del traffico merci sia di quello passeggeri dalle ferrovie dello Stato all'interno del sistema Tirrenia (a fronte di una nostra partecipazione azionaria). Non abbiamo ancora agito in questo senso; abbiamo chiesto l'autorizzazione al Governo ed ora siamo qui a parlarne (è la terza o la quarta volta che ci riuniamo) per illustrare il nostro progetto di razionalizzazione e di sviluppo del traffico. Mi pare di aver ricordato anche la volta precedente che la decisione delle ferrovie dello Stato era quella di predisporre mezzi veloci che non è stato possibile attivare per opposizione della Tirrenia, la quale avrebbe dovuto eliminare quattro o cinque navi. Non mi sembra che la regione Sardegna possa lamentarsi; lo ha fatto nel momento in cui sembrava che avessimo concluso l'accordo con la Tirrenia. Siamo pronti a confrontarci sulle basi del mercato, delle logiche di razionalizzazione e del miglioramento del servizio. Tra Civitavecchia e la Sardegna il servizio può, a nostro avviso, essere migliorato dal punto di vista dell'efficienza e dell'economicità. Non ci sembra che due operatori, entrambi pubblici, che gravano sull'erario e si fanno concorrenza possano rappresentare il meglio di questo servizio. Se lo Stato, il Governo e la Sardegna riterranno che dovranno rimanere due, va benissimo: manterremo il nostro ruolo. Abbiamo formulato una proposta, ora al-

l'attenzione del Governo, ma l'iniziativa non può partire esclusivamente da noi.

Non ho ben capito cosa si intenda per rami secchi. Nella proposta che abbiamo formulato i rami secchi sono lì. Si tratta di un dibattito probabilmente molto più vecchio di me; i rami secchi costituiscono un concetto e, a mio modo di vedere, (esprimo, pertanto, solo un'opinione professionale) vanno eliminati. Se il Governo non intende farlo, continuerà a sopportarne il carico.

Le sarei molto grato, onorevole Piredda, se i 91 mila miliardi di investimenti di cui ha parlato divenissero effettivi. Esistono infatti solo sulla carta e sono, per la precisione, 120 mila miliardi. Abbiamo già svolto un amplissimo dibattito a tale proposito; si tratta di investimenti a pioggia previsti di volta in volta dalle leggi finanziarie in modo assolutamente inefficiente, relativi a pochi miliardi per ogni linea che deve essere realizzata. Non ne vedremo mai i risultati, il costo di questi investimenti salirà alle stelle e non disporremo mai di un servizio migliore. Non credo si possa ottimisticamente pensare, considerati i venti che spirano nella finanza pubblica, che questi 91 mila miliardi arriveranno. Abbiamo cercato di migliorare stabilendo selettività e principi; nel corso del precedente incontro abbiamo anche parlato degli investimenti in Sardegna e la dorsale sarda era stata approvata proprio il giorno prima che io venissi in Commissione. Abbiamo cercato di essere selettivi in un contratto con il Governo. Il ministro dei trasporti di volta in volta approva o non approva, decide o non decide; il ministro dei trasporti mi autorizza a riferire al Parlamento, ma se il Governo non assegna i fondi non posso certo mantenere gli impegni che la Commissione o il Parlamento vorrebbero. Si tratta di impegni dei quali dovete chiedere conto al Governo. Ho già ricordato nel precedente incontro — mi pare — che il contratto di programma è rimasto molto aperto e, tutto sommato, non efficiente.

Per i consorzi di imprese ci siamo rivolti a ENI, IRI e FIAT per effettuare un'operazione che doveva interessare il

mercato. Non vi erano soggetti imprenditoriali più importanti di quelli; si può sempre fare di meglio, è vero, e se entro quest'anno i prezzi di ENI, IRI e FIAT non saranno accettabili si effettueranno gare internazionali, le uniche a poter dare garanzie (visto che mi pare difficile trovare soggetti imprenditoriali italiani più efficienti dei tre grandi istituti pubblici e privati che hanno svolto il ruolo di capi commessa).

I parcheggi non possono essere predisposti da un giorno all'altro, essendo necessarie autorizzazioni comunali. Per ogni stazione abbiamo formulato un progetto che stiamo negoziando con le centinaia di comuni presso i quali operiamo. Ci auguriamo che essi ci diano le necessarie autorizzazioni: attualmente non ne è giunta alcuna. I comuni vedono con favore che gli spazi destinati alle ferrovie siano interessati da progetti che poi non amano, tradurre in realtà per mille e mille motivi, cosicché gli spazi rimangono inutilizzati. La stazione Termini costituisce un esempio clamoroso di ciò; da due anni stiamo cercando di migliorarla, ma il comune di Roma non ha concesso neanche l'autorizzazione alla costruzione di un passaggio sopraelevato per consentire un più comodo transito da Via Marsala a Via Giolitti, non agli utenti delle ferrovie, ma ai cittadini del comune di Roma.

Per quanto riguarda le navi credo di avere risposto.

Ha tutto il diritto, onorevole Piredda, di essere insoddisfatto. Personalmente, non sono ottimista ma, se me lo consente, disperato. L'ottimismo è riferibile ad un progetto che si può attuare, mentre la situazione in cui ci troviamo richiede un'impegno spaventoso e mezzi finanziari che non esistono, a fronte di richieste continue per mantenere in vita tutte le situazioni (economiche e non) con una certa contraddittorietà di intenti. Siamo esecutori di una direttiva pubblica e, personalmente, sono anche orgoglioso di ciò, ma ci vuole coerenza tra gli impegni e le richieste, tra i finanziamenti ed i programmi. Spetta a noi eseguire i programmi disponendo, tuttavia, dei mezzi

finanziari per farlo e delle risorse per compensare tutte le diseconomie. L'onorevole Piredda ha parlato delle imprese meridionali e dei tagli che intendiamo apportare. Come tante volte abbiamo ribadito, 40 imprese costruttrici di materiale rotabile danno vita ad un sistema che non sta in piedi. Da due anni stiamo cercando di incentivare la ristrutturazione volontaria del settore che, tuttavia, non è avvenuta. Se lei ritiene che nel corso dei prossimi anni potremo rivolgerci ad ognuna di queste imprese per la costruzione dei treni, posso dire che lo ritengo industrialmente ed economicamente sbagliato. Ciò nonostante, abbiamo cercato di assicurare all'industria nazionale il massimo dell'aiuto e della protezione, talvolta anche rischiando di non essere efficienti e competitivi. Lo abbiamo fatto assumendone tutti i rischi, onorevole Piredda, ma l'industria nazionale continua ad essere chiusa in una visione per la quale le aziende rimangono 40, non si specializzano, non si uniscono, non formano aziende più grandi e non sono competitive. Non so cosa fare; alla fine dell'anno queste aziende si troveranno di fronte ad una normativa comunitaria che obbliga all'organizzazione di gare europee. Non vi sarà più una scelta da parte nostra, ma si realizzerà una selezione dovuta alla loro incapacità di unirsi e razionalizzarsi.

GIORDANO ANGELINI. Per quanto riguarda la trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in società per azioni non abbiamo alcuna obiezione di principio. Lei, avvocato Necci, ha predisposto il progetto per il ministro, pur avendo manifestato, se ben ricordo, al termine della X legislatura, il suo consenso (espresso attraverso la stampa) nei confronti della trasformazione in ente pubblico economico: mi chiedo cosa le abbia fatto cambiare opinione. Quali sono i vantaggi della trasformazione in società per azioni rispetto all'ente pubblico economico, tenuto conto che non si tratta di una privatizzazione (e nessuno sembra pensare a questo) né, per quanto ci è dato di sapere, di un'apertura alla concorrenza?

Quale coerenza esiste rispetto alla direttiva CEE n. 440/91? Come si configura l'organizzazione di questo insieme di società e in quale rapporto sono fra loro? Abbiamo osservato in questi giorni la trasformazione delle tre società ferroviarie tedesche, in rapporto alle distinzioni che la citata direttiva propone.

Sempre a tale proposito vorrei soffermarmi sull'organizzazione societaria Metropolis.

Abbiamo letto che sono intervenuti diversi cambiamenti nelle ultime settimane, non solo a livello di dirigenza, ma anche nell'organizzazione della società. Vorrei sapere quali mutamenti sono intervenuti ed il motivo che li ha ispirati; se con riferimento alla precedente organizzazione vi erano state richieste o pressioni perché si organizzasse la società in quel modo; se l'amministratore straordinario dell'Ente ha modificato la sua opinione oppure se l'esperienza ha dimostrato la necessità di un aggiornamento.

Quanto all'alta velocità non intendo ribadire le ragioni del nostro assenso rispetto alla necessità di realizzare la quadruplicazione con le migliori tecnologie e di introdurre questo meccanismo affinché le nostre ferrovie non siano escluse dalla rete europea dell'alta velocità e le industrie italiane dal confronto europeo. Auspichiamo che sia il Governo sia l'amministratore straordinario stimolino le quaranta imprese a ricercare un accordo.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Mi fa piacere questo suo auspicio.

GIORDANO ANGELINI. Ho unito la mia voce al coro delle altre, in quanto ho letto sulla stampa che state facendo un altro tentativo. Le do atto dello sforzo compiuto; sono le imprese a non aver risposto: non c'è alcuna critica in questo perché la sollecitazione era stata accolta.

Passo ora alla scarsità di risorse e all'alta velocità. Per quanto riguarda la tratta Torino-Venezia o si costruisce l'autostrada oppure si deve procedere al raddoppio della linea ferroviaria: non esistono

alternative diverse, lo dico molto duramente. Per quanto concerne invece la Milano-Genova e la Venezia-Trieste, cosa si intende fare? Scarse risorse significa operare scelte e individuare le priorità, anche se noi alla strada preferiamo la ferrovia.

Per quanto riguarda la TAV l'impegno dello Stato si è ridotto, non possiamo non prenderne atto. Tuttavia mi sia consentito affermare che il settore privato non rischia molto poiché, in sostanza, fronteggia con le sue risorse un impegno dello Stato che non c'è o che viene sostituito. Un impegno che viene remunerato — forse sbaglierò i calcoli — ad un tasso simile a quello dei buoni ordinari del tesoro. Non c'è un privato che rischi, che « corra sul mercato ». Di qui la domanda: erano o sono possibili altre forme o modalità di impegno nel privato? In proposito cito un esempio: per la tratta Genova-Milano si partì da una determinata ipotesi, ma si giunse ad una conclusione diversa.

Posto che i *general contractors* stanno eseguendo il progetto, vorrei sapere a chi appartiene la proprietà del progetto medesimo. Se in futuro il rapporto con questa società non dovesse concludersi positivamente, esiste una clausola che consenta l'acquisizione delle progettazioni eseguite in base alle quali l'Ente possa poi indire le gare?

Quanto ai rapporti con i comuni, ritengo che in alcune occasioni questi sbagliano, in altre è l'Ente ferrovie dello Stato a commettere errori. Nel caso dell'alta velocità vi è una lezione da imparare, avvocato Necci, almeno per i casi a me noti. Forse è opportuno avviare una riflessione oltre ad un intervento da parte del presidente dell'Ente, perché con la strada intrapresa non si andrà lontano in quanto le ferrovie, per il loro rilancio, hanno bisogno dei comuni e delle regioni come del pane quotidiano. L'alta velocità deve rappresentare l'occasione per la modernizzazione della rete del nostro paese oppure faticherà a stare in piedi, al di là di ogni altra valutazione. Non ha senso risparmiare mezz'ora o un'ora di tempo tra Milano e Bologna se poi in questa stazione non si trova la coincidenza o l'integra-

zione. Questo è il tema centrale che le ferrovie devono affrontare per il futuro: come pensate di risolverlo?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Per quanto riguarda la società per azioni vi è stata una legge approvata dal Parlamento e un decreto-legge che ci ha ordinato di predisporre un progetto. Ad un funzionario del Governo, ancorché commissario, è difficile dire: « No, non lo preparo ». Quanto meno, mi sembrerebbe scortese rispondere in tal senso.

Tuttavia, debbo confessare che si è verificato un evento che mi ha fatto cambiare opinione, ossia il contratto di programma non ha funzionato come avrebbe dovuto e l'esecutivo non sta erogando i fondi né per il risanamento, né per gli investimenti. Di conseguenza ci siamo trovati, a metà di quest'anno, con 5 mila miliardi — sottolineo 5 mila — che dovevano essere coperti dallo Stato e che non lo sono stati (in sostanza abbiamo un buco finanziario). Avendo considerato che il traffico sta aumentando in misura soddisfacente e che il patrimonio consentiva un indebitamento, ne abbiamo tratto le dovute conseguenze: il risultato è che se fossimo una società per azioni potremmo indebitarci per conto nostro, mentre attualmente non abbiamo la possibilità di farlo. Oggi, registriamo semplicemente un disavanzo e purtroppo il futuro non migliorerà la situazione.

Vorrei fare una mia valutazione personale, su cui richiamo l'attenzione del Parlamento e della Commissione, che si è dimostrata sensibile ai problemi delle ferrovie. Poiché le ferrovie rappresentano un sistema a rete infrastrutturale, ci vuole enorme coerenza tra indirizzi, programmi, disponibilità finanziaria, capacità di realizzazione, strumenti operativi e rapporti con le collettività locali. Gli investimenti costituiscono uno dei temi misteriosi su cui tutti, apparentemente, sono d'accordo. Nella sostanza, però, si verifica per esempio che tra Milano e Treviglio, quando si deve realizzare un quadruplicamento, si è bloccati per vent'anni dalla decisione di un

comune. Lei giustamente afferma che bisogna allacciare dei rapporti con i comuni: d'accordo, occorre verificare però quanto è il potere dei comuni. Quando un comune deve essere attraversato da una linea chiede condizioni tali che il costo di quel lavoro da dieci aumenta a cinquanta: chi lo paga? Il comune no! Le ferrovie non hanno i soldi e lo Stato risponde: « Io non li ho! ». La situazione è estremamente complicata anche perché le infrastrutture italiane debbono seguire una legislazione complessa.

Non è colpa di nessuno; il nostro è un paese democratico e bisogna tenerne conto. Si consideri che i francesi hanno realizzato l'alta velocità tra Lione e Parigi in tre anni; gli spagnoli hanno costruito la linea Madrid-Siviglia in tre anni e mezzo e il tunnel sotto la Manica, lungo 150 chilometri, è stato eseguito in tre anni. Noi, quante opere abbiamo cominciato che stanno ancora al punto di partenza? È forse colpa delle ferrovie? So benissimo che l'Ente ferrovie dello Stato soffre di carenze storiche, progettuali e di personale, ma non è solo colpa nostra! Le modalità di decisione della spesa non prevedono una programmazione di lungo termine; anno per anno si decide quello che si può fare.

Purtroppo le realtà locali (qualcuno evidentemente potrebbe dire che questa è una fortuna) esercitano un potere di veto, a causa del quale il costo delle infrastrutture sale normalmente alle stelle.

Circa l'opportunità di operare la scelta della società per azioni, devo dire che non sono innamorato delle formule. I vestiti si adattano ad un corpo, ad una strategia; ed a me sembra che l'odierna strategia delle ferrovie possa permettersi un vestito (di questo si tratta) di tipo privatistico che gli consenta alcuni vantaggi finanziari e patrimoniali. Tali vantaggi consistono in una certa autonomia sui mercati mondiali ai fini della possibilità di indebitarsi ed un comportamento (se così lo si può definire) da impresa. Ritengo quindi che la SpA sia oggi un vestito che più correttamente si attaglia alle ferrovie di quello vigente. Non mi strapperei tuttavia le vesti se si perve-

nisse ad un'altra soluzione: ciò che non è ammissibile è che la soluzione sia sconosciuta, come oggi accade.

Ritengo un'opportunità degna di essere colta anche dal Governo quella di avere un ente del valore di 50 mila miliardi, che è quindi in grado di compensare gli investimenti che il Governo deve fare.

Per quanto riguarda l'aspetto della coerenza con la direttiva CEE 440/91 desidero rilevare, onorevole Angelini, come tutte le ferrovie straniere si stiano avviando alla privatizzazione: gli inglesi le stanno vendendo; i tedeschi hanno costituito una *holding* composta da tre società operative, prevedendo la successiva abolizione della prima ed il mantenimento in vita delle seconde (merci, passeggeri e trasporto locale); i francesi hanno adottato una formula mista, di cui non si capisce ancora l'approdo.

È molto semplice chiarire come la SpA sia coerente con le disposizioni della citata direttiva: quest'ultima, infatti, è vincolante solo in relazione agli obiettivi delle infrastrutture e della trazione. Ebbene, perseguiremo questa scelta! Ma essa può essere realizzata sia con un ente pubblico economico sia con una società per azioni. Poiché la SpA presenta però molti vantaggi, ritengo non contraddittoria la scelta di tale soluzione.

Se lo Stato dovesse tuttavia decidere di tenersi le infrastrutture e di effettuare tutti gli investimenti necessari, questa ipotesi sarebbe più favorevole per le ferrovie, che, avendo la responsabilità della sola gestione, potrebbero ottenere immediati guadagni. I costi infatti derivano dal mantenimento delle infrastrutture, che comporta oneri ingenti di manutenzione, per l'investimento e per il personale.

Sono convinto che le ferrovie rappresentino un grande asse portante del paese: non sarò certo io, quindi, ad elaborare un progetto che ne riduca il ruolo. Sto anzi cercando di formulare un progetto per aumentarne l'importanza nelle condizioni date, e cioè in una situazione di scarsità di fondi, che non è presumibile possa migliorare nei prossimi anni. Auspico un po' di selettività e di certezza negli inve-

stimenti, ritenendo che ciò consentirebbe di attirare anche il risparmio privato.

Per quanto riguarda Metropolis, rilevo che la società è rimasta quale era: avendo essa subito, dopo appena un mese o due di attività, un cambiamento al vertice, ho ritenuto opportuno assoggettarla per due mesi ad un'amministrazione unica, per consentire una migliore progettualità ed un rapporto più immediato con le ferrovie dello Stato di quanto non sarebbe avvenuto in presenza di un consiglio di amministrazione. Poiché si tratta di un organismo che è emanazione delle ferrovie, che ne detengono al cento per cento la proprietà, mi è sembrato più opportuno provvedere con un'amministrazione unica alla organizzazione, alle modifiche strutturali ed ai contratti. Non vi è alcun cambiamento di programmi o di linea. Il consiglio di amministrazione di Metropolis rientrerà nella pienezza delle sua facoltà e della sua capacità operativa alla fine del mese di settembre. A quella data saranno stati definiti con chiarezza i rapporti tra le ferrovie e Metropolis, che, voglio ricordarlo, è nata come società di progettualità finanziaria e patrimoniale. Ora il patrimonio di Metropolis si sta concretizzando e ciò consentirà un'azione più puntuale.

Circa il problema del confronto tra le industrie italiane produttrici di materiale ferroviario e le industrie europee del settore, devo dire che nulla possono le ferrovie se la nostra industria non si europeizza e non acquista competitività. Tra tre o quattro mesi decadranno le norme europee in tema di esenzione dei trasporti dalle disposizioni comunitarie sugli appalti e questo rappresenterà un dramma per l'industria italiana.

Nel sottolineare questo problema, le ferrovie si stanno assumendo un compito che non le riguarda. Al limite, se l'industria italiana non si ristrutturasse, per le ferrovie ciò potrebbe comportare un vantaggio per la possibilità di spuntare prezzi migliori all'estero. È evidente tuttavia che, come italiano e come funzionario dello Stato, non ritengo sia il caso di ragionare in questa ottica: tuttavia, voglio ricordare che si sono svolte ben 30 riunioni con le

industrie italiane e non è quindi colpa nostra se esse non si sono ristrutturate.

Domani si svolgerà un'ulteriore riunione, da noi promossa per sollecitare una riflessione di queste aziende, che tra due mesi dovranno affrontare enormi difficoltà. Stiamo facendo in sostanza del nostro meglio per orientare la domanda verso un'industria realmente competitiva.

Le imprese italiane, onorevole Piredda, devono ristrutturarsi al nord ed al sud. La situazione è assai complicata, in quanto l'industria del materiale rotabile si disloca, con le sue efficienze e con le sue inefficienze, uniformemente in tutt'Italia. Si tratta di 40 aziende, dalla FIAT di Savigliano alla Breda (che conta circa 10 imprese del settore), da piccole imprese private all'Ansaldo, alla Firema. Questa situazione non trova paragone in alcun'altra nazione del mondo.

Abbiamo spinto perché le imprese si riunissero, perché la domanda ferroviaria è sufficiente a mantenere in vita un'industria competitiva. È un dramma il fatto che non si comprenda che la domanda ferroviaria è in grado di mantenere in vita nei prossimi anni una buona industria del settore, che sia competitiva a livello europeo. Se però le aziende italiane continueranno ad essere 40, ogni qual volta sarà indetta una gara le imprese tedesche e francesi avranno buon gioco, potendo praticare prezzi e condizioni migliori.

Come dicevo, domani si svolgerà un'ulteriore riunione alla presenza del ministro dell'industria per spingere nuovamente in direzione di una ristrutturazione del settore: speriamo che sia la volta buona!

Circa il problema delle scarse risorse a disposizione in relazione all'attuazione del progetto dell'alta velocità, ricordo che si tratta di una struttura fondamentale, la cui realizzazione è stata decisa dal Governo e dal Parlamento. È ovvio che in Europa ci si entra con i servizi e questo rende chiara la valenza del progetto in questione.

Stiamo impegnando le scarse risorse a disposizione in investimenti capaci di assicurare ritorni. L'alta velocità tra Napoli

e Milano consentirà dei buoni ritorni economici ed è finanziabile privatamente; quella tra Genova e Milano consentirà anch'essa soddisfacenti ritorni economici; quella tra Torino e Venezia deve essere realizzata per la sua valenza strategica, ma è necessario faccia parte del percorso Lione-Torino-Venezia-Trieste-est europeo.

Si tratta di coprire grandi itinerari di traffico: quello da nord a sud, fino a Napoli ed a Battipaglia e, quando miglioreremo quel tratto di linea, fino a Reggio Calabria; quello tra la Francia e l'est europeo, attraverso l'Italia. Oggi invece la Francia raggiunge l'est europeo attraverso Berlino e Monaco. Stiamo pertanto lavorando su tutta la T formata dal tracciato dell'alta velocità e sulla Milano-Genova, come è stato deciso dal Parlamento e dal Governo.

Onorevole Angelini, lei ha affermato che i privati non rischiano: vorrei però osservare, innanzitutto, che il privato rischia se gli viene data la proprietà. Potremmo anche decidere che sono i privati ad occuparsi delle ferrovie: a me, però, non sembra opportuno. La TAV è uno strumento finanziario, non uno strumento di proprietà privata: si potrebbe anche scegliere questa seconda opzione, che però non mi sembra corretta. Abbiamo una rete ferroviaria di 16 mila chilometri che può migliorare con la TAV: se affidassimo la gestione di quest'ultima ai privati, dovremmo forse gettare la nostra vecchia rete? Sarebbe una follia permettere che i privati gestiscano soltanto la parte migliore: se vi fossero, da Napoli a Milano, una linea privata ad alta velocità ed una linea pubblica a bassa velocità, chi si servirebbe della seconda? Analoghe considerazioni valgono per la linea Milano-Genova, per la quale esisteva il rischio che i privati creassero una linea ad alta velocità di un certo tipo, mentre le ferrovie avrebbero dovuto mantenere quella vecchia e ci siamo opposti, a mio avviso correttamente, a tale ipotesi.

Nella TAV esiste un capitale di rischio, che è ripartito fra le ferrovie e le banche: altra cosa sono i finanziamenti. Il capitale di rischio arriverà ad un certo valore, che

ancora non conosciamo, per esempio, 1000-1.500 miliardi; accanto al capitale di rischio della società, vi sarà un capitale preso a prestito, da restituire con i proventi del traffico quando il lavoro sarà terminato. Mi sembra che si tratti di un meccanismo corretto.

GIORDANO ANGELINI. Con gli interessi pagati ?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Onorevole Angelini, se lei trovasse una formula migliore, potremmo accettarla volentieri !

GIORDANO ANGELINI. A determinate condizioni, chiunque rischierebbe !

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. No, non è così. Nell'ambito del capitale di rischio, cioè della proprietà, il rischio è totale. In tutte le società, chi sottoscrive il capitale di rischio può guadagnare o perdere: anche nel caso della TAV è così e le possibilità di guadagnare saranno legate al suo successo. Per quanto riguarda il finanziamento necessario per l'opera, non è pensabile che una banca di Tokyo, o un investitore americano, decidano di impegnare 10 mila miliardi soltanto per farci viaggiare più comodi, poiché, naturalmente, vorranno avere determinate garanzie. È importante considerare che tali garanzie sono legate ad un progetto e al rimborso che si basa sui relativi ritorni: sono legate, in sostanza, ad un *project financing* reale e tranquillo. Quindi, non vi sarà un gravame per lo Stato, poiché i pagamenti deriveranno dai volumi di traffico che si verificheranno appena saranno finite le opere e allo stesso tempo si renderanno disponibili le risorse finanziarie necessarie. In sostanza, il meccanismo previsto permette di terminare le opere e di remunerare le risorse impiegate. Fra l'altro, mi sembra che in nessuna parte del mondo si possano realizzare infrastrutture senza tali condizioni.

Si può anche ipotizzare un rischio sulle infrastrutture, ma in tal caso bisogna assegnare a chi rischia sia le infrastrutture sia la gestione: si potrebbe, per esempio, immaginare che il Governo italiano stabilisca che l'alta velocità può essere attuata su concessione da chiunque lo desideri, che però dovrà vedersi affidata anche la gestione. Riteniamo però che questa strada sia errata, poiché comporta una sorta di sovrapposizione su una rete che occupa 150 mila persone, determinando una concorrenza in condizioni di assoluto vantaggio fra un prodotto ottimo e moderno ed un prodotto vecchio e superato.

Nell'ambito della TAV vi è un'ipotesi in cui le ferrovie sono in minoranza e le banche sono in maggioranza: in sostanza, lo Stato impegna il 40 per cento e le banche il 60 per cento. La TAV, poi, gestisce la linea affittandola alle ferrovie, perché essa non può essere dedicata soltanto ad un determinato tipo di trasporto: la diffusività della linea ad alta velocità, infatti, deve consentirci di portare treni veloci e moderni dappertutto. Non è ipotizzabile, per esempio, costruire una linea ad alta velocità soltanto sulla tratta Napoli-Roma (quella che registra il traffico massimo), poiché non è possibile comprare treni che vadano soltanto da Napoli a Roma: i treni, infatti, si diramano da Roma verso Firenze e da Napoli verso il sud. Oggi, abbiamo la tratta Roma-Firenze ad alta velocità, ma il Pendolino va anche a Bologna, a Milano, a Napoli. Affidare la gestione della tratta ad alta velocità ad un soggetto diverso dalle ferrovie dello Stato sarebbe quindi un errore: fra l'altro, le stazioni rimarrebbero invariate e la maggior parte del personale sarebbe lo stesso. Se affidassimo la gestione ad un privato, potrebbe essere diverso soltanto il personale di bordo: quale convenienza avremmo, però, riconoscendo tutto il vantaggio di una linea moderna ad un privato, che deve soltanto impiegare poi quattro *hostess* e due controllori ? Sarebbe troppo comodo ! Tutto è perfettibile, ma mi sembra che l'ipotesi che è stata studiata non solo sia corretta ma che sia anche la più avanzata fra tutte le formule di gestione

dei servizi pubblici in Italia. Si tratta di una concessione e dopo trenta anni la proprietà tornerà alle ferrovie.

Le ferrovie dello Stato possono sfruttare un'incredibile ottimizzazione delle linee: se dovessero dedicare le proprie forze soltanto alla gestione delle vecchie linee, si troverebbero in una situazione di totale svantaggio rispetto a chi gestisce quelle nuove, il quale deve mettere di proprio soltanto le *hostess* ed il personale di bordo. Le stazioni, infatti, rimarrebbero comunque le nostre. Ritengo quindi che quella ipotesi sarebbe totalmente sbagliata, anche perché il bilancio delle ferrovie dello Stato mostra risultati che si impennano in senso positivo in presenza dell'alta velocità. Perché dovrei dare il prodotto più innovativo a qualcun altro? Piuttosto, faccio correre un rischio al capitale privato per finanziare l'opera, che poi ripagherò con il traffico, finché l'opera, dopo un certo numero di anni, diventerà mia. Le ferrovie francesi, per esempio, guadagnano con l'alta velocità. Mi meraviglia che determinate osservazioni vengano dall'onorevole Angelini: in base ad una considerazione professionale, e non ideologica — ripeto — per quale ragione dovrei dare un prodotto innovativo ad un altro?

I progetti sono di proprietà, anche intellettuale, delle ferrovie, se per caso non verrà accettata l'offerta dei *general contractors*. Per quanto riguarda i rapporti con i comuni, essi sono sicuramente complessi e, per fare un esempio, finiscono per essere del seguente tipo: ti faccio passare nel Mugello, ma voglio la Faentina, la Pontremolese, il sottopassaggio, la galleria. Per la realizzazione dell'opera, quindi, il preventivo iniziale finisce per essere quintuplicato a livello di costo finale. È necessario perciò definire un sistema di concerto tra il Governo e i rappresentanti delle comunità locali, altrimenti le sole ferrovie risentiranno di una posizione di assoluta debolezza. È chiaro che un'infrastruttura può dar fastidio, anche se poi bisogna considerare che la scelta da operare è tra infrastruttura ferroviaria e autostradale. Se vogliamo raddoppiare tutte le autostrade italiane, non ho difficoltà! Ritengo

che sia un errore pazzesco e catastrofico, ma nei nostri confronti i comuni hanno un'arma di ricatto terribile! È vero, infatti, che noi commettiamo molti errori, ma è altrettanto vero, onorevole Angelini, che i comuni sono di una pesantezza incredibile nelle loro richieste: spesso, infatti, la realizzazione dei progetti è resa difficile da tanti ostacoli, quali, per esempio, la presenza di uno stadio comunale o la necessità di realizzare un numero incredibile di sottopassaggi.

GIUSEPPE SANTONASTASO. Desidero innanzitutto esprimere un apprezzamento nei confronti della relazione dell'avvocato Necci. Ritengo, infatti, che i risultati raggiunti siano estremamente lusinghieri, considerato che sono state tolte « fette » di traffico al trasporto su gomma — per quanto riguarda sia il trasporto merci sia il trasporto passeggeri — e tenuto conto, altresì, delle condizioni che caratterizzavano il trasporto su ferrovia; quest'ultimo è stato trascurato per oltre un ventennio, ha avuto un rilancio soltanto negli ultimi due o tre anni ed ha subito alti e bassi dal punto di vista economico e gestionale.

Ovviamente non possiamo considerarci completamente soddisfatti dei traguardi raggiunti, perché l'obiettivo è ben altro, quello cioè di recuperare al trasporto su rotaia una « fetta » ancor più notevole del trasporto su gomma. Ritengo che, da questo punto di vista, una valutazione definitiva potremo esprimerla solo alla fine del quinquennio.

Ciò premesso, voglio formulare all'avvocato Necci alcune domande specifiche.

Per quanto riguarda l'alta velocità, devo dire che mi preoccupa l'attuale situazione economica, soprattutto perché essa potrebbe condurre, stante il rigore preannunciato dall'amministratore straordinario dell'Ente, ad un possibile ridimensionamento del piano già programmato. Augurandomi che ciò non avvenga, vorrei chiedere all'avvocato Necci se stia studiando ipotesi alternative per ciò che concerne gli investimenti privati o se, invece, stia anche valutando la possibilità di un loro ridimensionamento. Qualora dovesse prevalere

quest'ultima scelta, mi chiedo se l'intenzione sia quella di sacrificare le tratte del Mezzogiorno. E, sempre riferendomi al Meridione, vorrei sapere quando potremo disporre di un quadro tecnico-economico relativo alla fattibilità della ferrovia Napoli-Battipaglia.

A proposito dell'alta velocità, su cui si è a lungo soffermato il collega Angelini, vorrei delucidazioni in merito agli interventi che l'Ente delle ferrovie dello Stato intende realizzare, nonché sapere se essi tengano conto di ciò che le realtà locali stanno predisponendo per le reti metropolitane, in base a quanto previsto dalla legge n. 211 del 1992.

Per quanto riguarda le merci, l'alta velocità tiene conto delle realtà interportuali ed in particolare di quella Nola-Marcianise, unica realtà del Mezzogiorno?

Quali sono inoltre le previsioni per la realizzazione della ferrovia Torino-Lione? Il materiale rotabile sarà a carico delle ferrovie dello Stato o della TAV? Inoltre, quali sono le esigenze finanziarie relative a tale tipo di investimento?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Mi auguro che gli investimenti ferroviari non subiscano tagli, perché sarebbero pericolosi tenuto conto del fatto che si tratta di investimenti a rete. Il piano previsto dal Parlamento può essere ridimensionato, ma non tanto nelle modalità di esecuzione quanto negli obiettivi. Questi ultimi devono restare quelli previsti, perché a mio avviso sarebbe catastrofico ridurli.

Senz'altro è possibile decidere di portare avanti certe azioni, a proposito delle quali cercherò di spiegarmi con un esempio. A volte l'infrastruttura viene considerata come l'unico obiettivo dell'investimento, anche se possono esservi modalità diverse per ottenere lo stesso risultato, cioè una via di mezzo fra infrastrutture, tecnologia e materiale. Su alcuni progetti sarebbe assai più semplice se lo Stato, nel caso in cui intenda realizzare strutture che consentano il passaggio di un certo numero di treni, demandasse alle ferrovie

dello Stato la facoltà di assumere decisioni in merito, anziché chiedere all'Ente il raddoppio della linea. Quest'ultimo, infatti, segue una logica finanziaria perversa, in quanto sottoposta a finanziamenti dello Stato, che spesso non arrivano, nonché ai permessi dei comuni, alla progettualità, e così via. L'obiettivo di traffico, dunque, può essere realizzato con modalità diverse.

Ritengo quindi che non debba considerarsi un fatto drammatico se per alcune tratte l'infrastruttura richiederà tempi più lunghi di quelli previsti, purché non venga meno una condizione essenziale, cioè che vengano mantenuti gli obiettivi prefissi. In questo caso, infatti, gli investimenti potrebbero anche essere ridimensionati.

Per quanto riguarda il sud, a cui lei, giustamente, è molto sensibile, onorevole Santonastaso, anche se l'Ente ha un piano di programma spetta al Governo decidere ciò che deve essere attuato o meno. Purtroppo quest'ultimo adotta ben altro atteggiamento, nel senso che ci chiede di realizzare tutto senza però assicurarci i relativi fondi. Vi chiedo scusa se a volte posso apparirvi un po' irrequieto di fronte a certe domande, ma credo vi rendiate conto dell'esistenza di responsabilità che competono solo al Governo, dal momento che il nostro ruolo è quello di esecutori. Il Governo non può chiederci di realizzare tutto senza assicurarci i finanziamenti necessari, altrimenti dovrebbe prevalere un altro concetto, cioè quello di riconoscere autonomia all'azienda e di consentirle di fare ciò che vuole.

Ritengo di aver chiarito che i piani non verranno mai ridimensionati dall'azienda, ma, se necessario, dal Governo, tramite il contratto di programma, il quale stabilisce non solo il punto e la virgola di ciò che l'azienda deve fare, ma anche le penalità nei casi di ritardo e la stessa qualità del servizio. Si tratta di un contratto molto dettagliato, che imita quelli francese e tedesco e che, personalmente, giudico buono. Ripeto: la decisione sulle infrastrutture e sulle linee spetta solo al Governo e, quindi, al Parlamento.

GIUSEPPE SANTONASTASO. La priorità...

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. La priorità dipende da ciò che il Governo decide di assegnarci, dipende dal momento in cui i finanziamenti ci vengono concessi e dal modo in cui dobbiamo impiegarli. Nel contratto il Governo ha la priorità di regolare tutto ciò che vuole. La priorità diverrebbe una scelta delle ferrovie nel momento in cui, per esempio, il Governo dovesse chiederci di realizzare cento dandoci cinquanta. Questo è il momento in cui, essendo « saltato » il rapporto tra l'azienda e il Governo, le ferrovie dello Stato cercherebbero di attuare ciò che considerano più remunerativo dal punto di vista degli investimenti.

GIUSEPPE SANTONASTASO. È questa la mia preoccupazione !

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Onorevole Santonastaso, mi rendo conto delle obiezioni che mi vengono mosse ma, anche se posso apparirvi come un terzo interlocutore che cerca di difendere l'imprenditorialità, non posso non ripetere quanto già detto: deve essere il Governo a decidere ciò che deve e ciò che non deve essere realizzato; deve essere il Governo a comportarsi coerentemente, dal punto di vista finanziario, rispetto alle opere che ci chiede di portare a compimento. Per quel che riguarda la Napoli-Battipaglia, le annuncio che disporremo del progetto di fattibilità nei prossimi giorni.

I nodi dell'alta velocità sono il modo per rivisitare la presenza delle ferrovie all'interno delle città. Sono perciò un problema che va considerato sempre insieme ai comuni.

GIUSEPPE SANTONASTASO. È previsto un coordinamento?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. È previsto un coordinamento all'interno delle

ferrovie. Abbiamo lavorato con il CIPET per beneficiare del suo coordinamento nel rapporto con le collettività locali. Sono infatti interessati i comuni, le ferrovie concesse, le ferrovie dello Stato, le modalità di trasporto su gomma: solo in una visione integrata si può ottenere un risultato.

Abbiamo sempre fatto a tutti i comuni proposte integrate di modalità di trasporto e mai di semplice ingresso dell'alta velocità. Le reti metropolitane sono parte di questo sistema e mi auguro che la legge n. 211 del 1992, da lei citata, risulti davvero efficace. Mi sembra però che i tempi saranno molto lunghi.

A proposito del tratto Nola-Marcianise, lei sa benissimo che stiamo investendo per il collegamento. Ne abbiamo discusso altre volte e francamente non vedo cosa abbia a che fare con l'alta velocità.

GIUSEPPE SANTONASTASO. Vi ha senz'altro a che fare perché l'alta velocità passa proprio per lo scalo merci collegato alla linea ferroviaria.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Approfondirò la questione perché in questo momento non sono in grado di darle una risposta più precisa.

Per quel che riguarda la Torino-Lione, il vertice di Viterbo dello scorso anno aveva dato un anno di tempo alle due società per elaborare il progetto di fattibilità. Noi l'abbiamo fatto ed ora spetta al Governo assumere le dovute decisioni. Il materiale rotabile dell'alta velocità può essere nostro oppure della TAV. Il problema è delicato per le ragioni che ho esposto prima rispondendo all'onorevole Angelini: il materiale in proposito non è usato solo sulla linea ad alta velocità, ma anche su linee quattro volte maggiori. In altri termini, se costruiamo mille chilometri di nuove linee, il materiale andrà su 4 mila chilometri di linee, così come avviene in Francia.

GIUSEPPE SANTONASTASO. A carico delle ferrovie dello Stato.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. O a carico delle ferrovie dello Stato oppure della TAV. Se lo conferiamo a quest'ultima — come essa vuole — dobbiamo pagare un affitto per gestirlo. È quindi una questione di costi. Per ora i contratti — che sono semplici lettere di intento — prevedono che sarà o l'uno o l'altro soggetto ad assumerlo e che la decisione verrà presa nei prossimi mesi. Non so francamente se convenga darlo o meno alla TAV, tanto che mi sto orientando ad assumerlo in *leasing* in modo che il problema, che è di ammortamento, venga risolto *a priori*. La TAV pretende di averlo ed io non sono ancora sicuro — lo ripeto — che questa sia la scelta migliore.

ANGELO MARIA SANZA. È mia intenzione porre soltanto tre domande che forse — visto che sono arrivato in ritardo, cosa di cui mi scuso — sono già state formulate.

Vorrei che si recuperasse la valenza del ruolo dell'Agens nel rapporto forza lavoro-Ente ferrovie dello Stato (domani Spa ferrovie dello Stato). Ritengo che il Parlamento debba in qualche modo valutare il significato della presenza di tale agenzia, considerarne l'efficacia ed eventualmente — alla luce di quanto ci potrà dire l'avvocato Necci — verificare se attua una strategia meritevole di essere adeguatamente supportata, anche ai fini dei contratti di lavoro, dell'incidenza sull'azienda dei costi del personale e di quant'altro residua nella politica di gestione del personale medesimo e del suo ridimensionamento.

La seconda domanda riguarda gli effetti dell'imminente trasformazione dell'Ente in società per azioni, sia sotto il profilo economico sia per la sua ricaduta sociale. Credo che la società per azioni debba raccordarsi a quella nuova cultura aziendale che l'Ente ferrovie dello Stato è venuto via via proponendo a proposito del riordino del chilometraggio.

Si tratta di 5 mila chilometri commerciali e di 11 mila più propriamente sociali, così come vengono definiti dall'avvocato Necci. Nella società per azioni ferrovie dello Stato troveranno spazio — certamente

sarà così — i 5 mila chilometri commerciali che garantiscono un ritorno aziendale: le chiedo come intenda atteggiarsi l'Ente dinanzi al costo sociale derivante dagli altri 11 mila che non hanno un ritorno di tipo economico, probabilmente a causa dell'alternativo comportamento del Governo nel tener fede agli impegni assunti a proposito della nuova società per azioni.

Ritengo si tratti di un problema rilevante ai fini dei conti economici della società per azioni, sui quali è bene che il Parlamento sia informato perché non vorrei che ci trovassimo da qui ad alcuni mesi o anni, forse quando l'avvocato non sarà più qui (non so se dobbiamo o meno augurarglielo) ...

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Che cosa vuole dire affermando che non sarò più qui ?

ANGELO MARIA SANZA. Che sarà promosso ad un altro eventuale incarico.

Non potremo certo dire al suo successore: l'avvocato Necci ci aveva detto ...

Vorremmo capire meglio, nell'ambito del riordino di cultura aziendale che lei sta operando all'interno dell'Ente ed in ragione della ricaduta sulla gestione della trasformazione in società per azioni, come si struttureranno questi aspetti del rapporto tra le ferrovie dello Stato ed il Governo.

La terza domanda riguarda il trasporto pubblico locale. Dell'argomento abbiamo parlato poc'anzi con il ministro, il quale ci ha dato qualche assicurazione replicando all'audizione tenutasi in questa sede qualche giorno fa. Secondo me sul trasporto pubblico locale si gioca il riordino della rete ferroviaria italiana dal quale, in una certa misura, vedo anche dipendere quello di tutto il trasporto pubblico locale; mi riferisco anche a quello su gomma e ad altre modalità.

Vorrei sapere se la valutazione in merito dell'Ente ferrovie dello Stato corrisponda alla mia. Prendiamo in considerazione la ferrovia fondamentale del paese, cioè la spina dorsale dell'intero sistema, ed

analizziamola regione per regione, cioè in una dimensione gestibile del territorio nazionale che concentra le conferenze regionali dei trasporti raccordate con i piani nazionali, il CIPET e quant'altro. In questo contesto, le chiedo, quindi, se recuperando una dimensione regionale siamo in grado di costruire con le ferrovie dello Stato e l'aiuto del ministero e delle regioni, oltre alla rete fondamentale (che fa certamente capo all'Ente) anche reti regionali ferroviarie che rappresentino una sorta di spina dorsale cui raccordare tutto il sistema della pendolarità urbana e suburbana per ciascuna delle regioni italiane. Se vogliamo economizzare nel settore dei trasporti dovremo disporre di un disegno organico. Proprio sul trasporto pubblico locale, avvocato Necci, possiamo operare tagli ed economie. Francamente dobbiamo dire che oggi spesso si sovrappongono servizi su rotaia e su gomma. È possibile ipotizzare che qualche tratta delle ferrovie dello Stato o anche di quelle in concessione ed a gestione governativa venga definitivamente eliminata sostituendola con un sistema su gomma più adeguato e moderno? Si può pensare che le ferrovie dello Stato diano il loro contributo per il riordino del trasporto pubblico locale?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Cominciando dall'ultima richiesta, sono convinto che per quanto riguarda il trasporto pubblico locale abbia ragione l'onorevole Sanza, nel senso che esiste uno spazio enorme di efficienza e di recupero. Abbiamo di fronte un ottimo modello, quello dell'*S-Bahn* tedesco, che adotta il criterio delle ferrovie regionali efficienti ed in grado di rispondere a domande locali. Abbiamo in Italia una certa confusione dovuta al fatto che le regioni hanno proprie concessioni (autolinee e ferrovie) ed i comuni di vasta dimensione hanno le proprie linee; a questo si aggiungono le ferrovie in concessione ed i privati trasportatori su gomma, che sono però pagati esclusivamente dalle regioni, e le ferrovie. Questi cinque sistemi confliggono, non comportano un servizio migliore e costano

in un modo spaventoso. La legge n. 385 del 1991 aveva dato l'idea di una sorta di ottimizzazione ...

ANGELO MARIA SANZA. Proprio un'idea, ha detto bene!

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Non sufficiente, a mio avviso, perché riguardava solo le linee a scarso traffico che interessano solo per pochi chilometri le ferrovie dello Stato. Il mio personale convincimento è che dovremmo costruire un sistema analogo a quello dell'*S-Bahn* tedesco oppure, per le grandi aree metropolitane, rifarci all'ottimo modello rappresentato dalla RER parigina, per altro di grandissima efficienza. Molto spesso non è necessario inventare perché i modelli già esistono; basterebbe avere, qualche volta, il coraggio, l'umiltà e la pazienza di dire: si fa questo. Ma non abbiamo questo coraggio perché le regioni hanno le proprie competenze che si tengono gelosamente, i comuni le loro aziende ed i privati talvolta « ci marciano » perché le loro aziende, tutto sommato, sono pagate dalle collettività locali. Le ferrovie dello Stato dovrebbero costituire un punto di raccordo perché, alla fine, quello che manca è sempre il treno.

La linea da seguire nel futuro non è quella di diminuire il trasporto pubblico, ma di aumentarlo e per fare ciò bisogna renderlo efficiente riducendo, a mio avviso, i soggetti. Dovrebbero esserci: un sistema regionale che, in alcuni casi, sia addirittura metropolitano (come nelle grandi aree di Roma, Milano e Napoli), quindi provinciale più che regionale; un sistema nazionale gestito dalle ferrovie; nonché il vero sistema di trasporto urbano, che è cosa ben diversa. Questi tre sistemi non dovrebbero essere costituiti da cento soggetti, ma da pochissimi e la responsabilità di spesa dovrebbe essere attribuita chiaramente: la spesa nazionale allo Stato (ed alle ferrovie per quanto loro compete); la spesa regionale alle regioni (le quali devono decidere autonomamente di comprare il treno se lo vogliono); le spese urbane ai comuni. Se

compissimo questi passi otterremmo un servizio enormemente migliore a costi molto più ridotti. Ribadisco che a mio avviso il modello da seguire è quello tedesco, tranne che per le grandi aree urbane di Roma, di Napoli e di Milano, per le quali l'esempio dovrebbe essere quello della RER francese.

ANGELO MARIA SANZA. Esiste, quindi, una disponibilità delle ferrovie dello Stato?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Completa e non per svendere o scaricare su altri i costi, ma per razionalizzare. La legge n. 385 del 1990, a mio avviso, non è sufficiente.

La società per azioni, onorevole Sanza, si pone in modo neutrale rispetto al problema dei 5 mila o degli 11 mila chilometri. La questione riguarda le modalità di pagamento del servizio da parte dello Stato. Abbiamo ragionato pensando ai treni che passano sui binari: vi sono binari sui quali passa un numero di treni sufficiente a pagare il costo del servizio e binari su cui ciò non accade. La CEE impone trasparenza nei trasferimenti dallo Stato alle ferrovie e dal 1° gennaio imporrebbe di non concedere più trasferimenti prevedendo che l'unico modo per pagare sia l'acquisto di un servizio. Abbiamo diviso, pertanto, i termini del problema: i 5 mila chilometri non hanno bisogno di intervento da parte dello Stato, mentre gli 11 mila necessitano che lo Stato acquisti il servizio. È questo l'unico modo per aggirare il problema, e non si tratta naturalmente di una truffa, ma di un modo corretto di agire sul modello tedesco e francese. Dovrebbero esservi linee sulle quali lo Stato compra un servizio, che ha pieno diritto ad acquistarlo. È inutile, allora, farselo pagare su linee in cui il servizio si paga già da solo.

Come ho già ribadito la volta scorsa, non si tratta di dividere o di mettere un semaforo per evidenziare dove comincia la linea commerciale, perché la rete è unica e viene gestita con una visione unitaria. Su

5 mila chilometri la programmazione è nostra perché i passeggeri sono sufficienti a pagare i costi; su 11 mila chilometri la programmazione e la richiesta del servizio sono dello Stato, che chiede un determinato numero di treni da un punto ad un altro e li paga ad un prezzo europeo. È questa la proposta che abbiamo formulato, a mio avviso trasparente e in linea con le direttive CEE. Nessuno può obiettare o chiedere indietro soldi allo Stato e, anche in un confronto politico, si saprà che lo Stato può chiedere su una certa tratta 10 treni: le ferrovie dovranno predisporli, non limitandosi a prevederne uno ad una certa ora ed uno per la sera dopo (per cui il servizio non risulta sufficiente). Oggi, infatti, vi è confusione, mentre in quel modo sarebbe possibile sapere da dove la domanda ha origine, chi la pagherebbe e quale ne è il costo. Lavoriamo, infatti, a costi standard e lo Stato potrà sapere che ogni treno costa una determinata cifra.

L'Agens è uno strumento importante che dovrebbe conglobare tutti i servizi. Con le privatizzazioni, per esempio, ho letto che l'Asap e l'Intersind si scioglierebbero. Si tratta, ovviamente, di una scelta politica, ma riguarda solo la Confindustria o anche l'Agens? L'Agens ha un ruolo? L'abbiamo predisposta per evitare che all'interno delle ferrovie vi fossero, insieme, canto e controcanto, considerato che al nostro interno esiste un mondo a parte rappresentato dalle relazioni sindacali, dalle pensioni, dai sistemi assistenziali; abbiamo cercato di portare al di fuori le relazioni industriali, le pensioni e il sistema previdenziale, così come accade dappertutto. Questa è anche la base per l'impresa, onorevole Angelini, che la società per azioni potrebbe costituire (è questo un altro dei vantaggi che avevo prima dimenticato di citare). Che senso ha pagare 250 mila pensionati e 150 mila lavoratori? Fra due anni avremo 300 mila pensionati e 120 mila lavoratori. Si tratta di contraddizioni. Dopo la trasformazione in società per azioni speriamo che i pensionati debbano rivolgersi all'INPS. Ha senso, infatti, che in un'azienda vi siano due pensionati a fronte di un lavoratore? Un'azienda di questo

tipo non potrà mai essere economica e più si va avanti nel tempo, maggiore sarà la sproporzione. L'Agens, pertanto, è uno degli strumenti per operare questo tipo di modernizzazione dell'azienda.

SAURO TURRONI. A pagina 12 della relazione dell'amministratore straordinario dell'Ente si legge che « sin dal 15 gennaio di quest'anno la TAV ha avviato un'analisi di fattibilità economica della linea Milano-Napoli utilizzando un apposito modello predisposto dal Credit Lyonnais ». Domando: quando era stato verificato, in termini tecnici, economici ed anche riguardo alle possibili alternative, il programma dell'alta velocità che si sta per avviare? All'atto dell'assunzione della decisione da parte del Parlamento — rispetto alla quale vorrei conoscere la forma di estrinsecazione dato che dal materiale consultato non l'ho ben compresa — sono state stabilite e valutate le caratteristiche che questo tipo di spesa deve avere ed i costi conseguenti?

Sempre nella relazione si parla di collegare il nostro sistema di alta velocità con la Francia, da Torino verso l'Occidente; dal sud verso il nord attraverso il Brennero e da Venezia verso est attraverso Trieste: le valutazioni svolte, i costi complessivi e le verifiche dell'intero sistema tengono conto di queste connessioni e degli oneri che ne deriveranno? Su che cosa ci si è materialmente basati per valutare e decidere il progetto nella sua complessità?

Nel contratto di programma stipulato tra il ministro Bernini e l'Ente ferrovie dello Stato — che conosco — in cui oltre a parlare di alcune linee si stabiliscono taluni importi indicati in 18 mila miliardi, non è previsto, tuttavia, il miglioramento della tratta ad alta velocità esistente...

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Scusi, onorevole, ma per tratta esistente intende la Roma-Firenze?

SAURO TURRONI. Sì, esatto. Dicevo che nel contratto di programma non sono

indicati interventi sui nodi, né si fa riferimento alla linea Milano-Genova.

Vorrei sapere a quanto ammonta effettivamente — considerate le notizie apparse recentemente sugli organi di stampa — il costo complessivo delle opere previste nel contratto di programma (che secondo alcuni autorevoli giornali ammonterebbe a 30-40 mila miliardi) ed anche l'ammontare dei costi aggiuntivi, ossia la sistemazione dei nodi e il programma Milano-Genova.

Sappiamo inoltre che le risorse sono limitate, anche se risultano « riproducibili » perché si tratta di risorse economiche. Tuttavia, sono state compiute scelte che spostano questi fondi su determinate operazioni.

Si è registrato un pessimo rapporto con i comuni: probabilmente il metodo seguito non è stato dei più corretti. Le progettazioni in effetti hanno tenuto poco conto delle esigenze avvertite dalle amministrazioni locali, il che creerà certamente dei contraccolpi perché numerose amministrazioni hanno avuto solo ripercussioni negative e danni sul proprio territorio, non effetti positivi. A questa considerazione riallaccio la questione Metropolis. Perché, mi domando, tale questione viene considerata solo in funzione di ritorno economico tramite le varianti ai piani regolatori, stigmatizzate dal Presidente del Consiglio nelle sue dichiarazioni programmatiche? Perché le varianti non vengono utilizzate per sostenere nei comuni i progetti di riqualificazione sociale ed ambientale al posto di quella economica attuata con la costruzione di centri direzionali o con altre attività edilizie? A mio avviso, bisogna tener conto delle esigenze di miglioramento sentite dalle amministrazioni comunali.

Infine, avvocato Necci, sono preoccupato per l'indebolimento delle strutture tecniche. L'affidamento dell'attività di consulenza e di assistenza all'Italferr SIS TAV SpA ritengo crei conflitti con la struttura tecnica presente all'interno dell'Ente. Quest'ultima, come mi è stato riferito, era dotata di capacità progettuali e di competenze, ma l'affidamento di rilevanti progetti, di responsabilità e della capacità di

intervento ad una struttura esterna — la quale è comunque una società controllata dall'Ente — creerà una situazione tale per cui i cervelli migliori confluiranno nell'Italferr e l'apparato dell'Ente ferrovie risulterà indebolito. Non solo, le risorse verranno convogliate in altre direzioni e nulla più rimarrà all'Ente ferrovie. Ritengo che questo sia un cattivo modo di investire sul proprio capitale, posto che questo è consistente ed è assolutamente da salvaguardare.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Onorevole Turrone, le sue domande sono molto stimolanti.

Prima di dare un giudizio, però, forse bisognerebbe conoscere i fatti. Le strutture tecniche dell'Ente sono la nostra forza: chi le vuole indebolire? Certo è che stiamo cercando di modernizzarle.

Onorevole Turrone, lei ha notato che negli ultimi dieci anni le ferrovie, in termini di realizzazione di opere, hanno fatto molto poco. Non vorrei che all'improvviso tutto quello che non è stato fatto fosse imputato a me, mentre quanto è stato realizzato sia merito di qualcun altro. In dieci anni, queste strutture tecniche hanno prodotto solamente i contratti di prestazioni integrate (così vengono chiamati) che sono lieto di aver distrutto.

I contratti di prestazioni integrate affidavano tutta la progettazione ai costruttori e nessuno se ne è mai lamentato. Ma come, dopo aver creato una struttura dell'Ente, l'Italferr, nella quale ho convogliato gli ingegneri dell'Ente ed alla quale ho affidato la progettazione di tutte le opere dell'Ente, mi si chiede: « Perché le progettazioni vengono affidate all'esterno? » Non do nulla all'esterno, ma ad una società nostra, la Italferr. Perché ad una società, onorevole Turrone? In quanto all'interno dell'Ente vi è una grande confusione di ruolo tra fase di progettazione e costruzione. L'Ente con la costruzione non deve avere niente a che vedere, perché la realizzazione delle opere si affida ai costruttori sulla base di un progetto. E quando c'è un progetto, i margini di va-

riazione sono minimi. Mi sono trovato decine di migliaia di miliardi impegnati. Dal 1981 l'Ente ha lavorato solo con le prestazioni integrate che affidavano all'esterno la progettazione. Ma come, sto cercando di riportarla all'interno e gli ingegneri dell'Ente sono perplessi nell'andare a lavorare in una società dell'Ente? A me non importa se costoro confluiranno nell'Italferr o se rimarranno all'Ente, mi interessa la chiarezza della responsabilità. Mi interessa avere per le mani un progetto esecutivo completo all'atto dell'affidamento di un lavoro. Poiché però non possiamo attrezzarci per i picchi, a volte abbiamo bisogno di ausili esterni.

SAURO TURRONI. Il progetto esecutivo, in questo caso, non lo esegue l'Italferr?

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. Quale progetto?

SAURO TURRONI. Il progetto dell'alta velocità.

LORENZO NECCI, *Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato*. In quel caso lavoriamo a *forfait*. Se l'Italferr riuscisse a coprire solo un decimo dell'intero fabbisogno dell'Ente sarebbe già molto.

Nel settore dell'alta velocità lavoriamo con il criterio del *forfait*. Se la FIAT è la società costruttrice, ad esempio, ci comunica quanto costa l'opera e la progettazione non è più un problema di nostro interesse, stabilendosi un *forfait* di costi e di tempi. Analogamente avviene con l'ENI e con l'IRI. Le altre opere richiedono invece la nostra progettazione.

Se la sua preoccupazione riguarda la valorizzazione delle risorse tecniche dell'Ente, desidero rassicurarla perché essa è anche la mia. Vorrei che le risorse tecniche delle ferrovie diventassero la forza motore dell'Ente, riassumendo il ruolo ricoperto in passato. Non a caso le uniche assunzioni da me autorizzate sono quelle di 100 ingegneri, puntando anche alla acquisi-

zione di giovani laureati di prestigio, che abbiano conseguito il diploma con il massimo dei voti.

Qualcuno può forse nutrire il dubbio che spostarsi dalla struttura interna dell'Ente ad una società dello stesso possa comportare un risultato diverso. Le assicuro tuttavia, onorevole, che l'obiettivo è quello da lei auspicato. Ritengo di aver riportato all'interno dell'Ente quanto era stato dato fuori e quindi di aver agito nel senso che lei auspica.

Poiché lei mi dice — anche l'onorevole Angelini lo ha sostenuto — che i rapporti con i comuni sono impostati in modo sbagliato, presumo che questo giudizio derivi da giuste valutazioni acquisite sul territorio. Farò del mio meglio per tener conto da oggi in poi di queste obiezioni. L'alta velocità è in concessione alla TAV e quindi questo tipo di rapporti non è stato gestito dalle ferrovie. Prendo atto che la TAV non ha gestito correttamente questi rapporti.

Abbiamo effettuato una riunione con tutti i presidenti dei consigli regionali, ricostituendo il rapporto tra l'Ente e le realtà locali, e dal 1° settembre comincerò a recarmi nei comuni per discutere con i loro rappresentanti.

Mi rendo conto del fatto che il *trade off* più importante che ci troviamo di fronte è quello delle aree urbane. Devo però rilevare che non abbiamo mai effettuato un progetto di valorizzazione o sfruttamento di tali aree che non fosse un progetto di servizi.

Abbiamo proposto ai comuni di elaborare insieme questi progetti. Le chiedo, onorevole, di indicarmi un solo caso in cui abbiamo proposto centri direzionali, ipotesi di sfruttamento o, come qualcuno afferma, di cementificazione.

Abbiamo presentato al comune di Roma il cosiddetto piano direttore e stiamo presentando analoghi piani a tutti i comuni italiani. Tale piano riguarda l'utilizzo dei vecchi sedimi ferroviari per le metropolitane e per il trasporto locale. Esso propone inoltre ai comuni di discutere l'utilizzazione delle aree. Certo, sarei contrario a farne grandi giardini, anche se

le città ne hanno bisogno, perché non si comprende per quale ragione i giardini dovrebbero essere realizzati tutti sulle aree delle ferrovie, mentre su quelle dei privati si costruiscono i grattacieli. Si deve pervenire a soluzioni che tengano conto degli interessi di tutti. Abbiamo proposto ai comuni di decidere il da farsi nell'ambito di una commissione congiunta.

Avevamo costituito, di intesa con il ministro per le aree urbane, una commissione che ha predisposto i progetti riguardanti Roma e Bari. Auspico che tale commissione riprenda i suoi lavori.

Sono d'accordo circa l'esigenza che le città valorizzino le aree in questione e certo non ci sfiora neanche il pensiero di proporre che esse vengano utilizzate per costruire grattacieli. Abbiamo però bisogno di una reale collaborazione dei comuni.

Abbiamo affidato all'architetto Piano l'incarico di predisporre esempi di progetto di come le stazioni possano tornare ad essere i centri delle città. Ne sono scaturite idee molto interessanti: il progetto riguardante Bari, ad esempio, è molto bello, anche se molto costoso; vedremo se il comune di Bari è interessato. Un altro progetto riguarda Venezia. Secondo la nostra filosofia, le stazioni devono ridiventare le piazze delle città e le aree ferroviarie devono diventare aree di servizio. Questa scelta tuttavia dipende dai comuni: noi non possiamo andare in giro per gli assessorati come fanno i privati. Tutto dipende dalle convenzioni realizzabili con i comuni e con i sindaci.

Il Credit Lyonnais ha predisposto il progetto per l'Eurotunnel, pertanto gli abbiamo affidato le valutazioni economiche che il Parlamento non avrebbe potuto effettuare. Il Parlamento ha infatti assunto la decisione politica di realizzare l'alta velocità, il Governo ha dettato decisioni ed indirizzi in tal senso alle ferrovie dello Stato e queste ultime, prima di passare alla fase di realizzazione, si sono dotate di uno strumento per sapere quanto il progetto significasse in termini di economicità. Il Credit Lyonnais ci ha fornito un modello matematico, già utilizzato per

l'Eurotunnel, ed in base ad esso stiamo compiendo le valutazioni economiche.

Esprimiamo soddisfazione perché tali stime confermano che i progetti sono economicamente validi. Il tratto Roma-Milano presenta un tasso di ritorno economico molto alto (12 per cento circa); il tratto Genova-Milano presenta un ritorno soddisfacente; il tratto Torino-Venezia fa ipotizzare un risultato soddisfacente purché si concretizzi il raccordo con Lione e con l'est europeo.

Per quanto riguarda il tratto Torino-Venezia, devo tuttavia rilevare che esso va visto in una prospettiva decennale, richiedendo la realizzazione dell'opera un tempo enorme. Peraltro, per l'intero progetto dell'alta velocità, vale la considerazione che si tratta di realizzazioni che non vedranno la luce in alcuni casi prima di sette od otto anni. Dobbiamo tuttavia immaginare cosa sarebbe il traffico in Italia tra sette anni qualora l'alta velocità non fosse realizzata. Le autostrade scoppiano, gli aeroporti non esistono più, sappiamo quanto importante è il problema dei TIR...

GIORDANO ANGELINI. Quale differenza di costo esiste tra un chilometro di linea normale ed un chilometro di linea attrezzato per l'alta velocità?

LORENZO NECCI, Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato. Le risponderò in un modo che la meraviglierà, onorevole Angelini: spero che l'alta velocità comporterà un costo inferiore a quello medio delle linee ordinarie realizzate.

MAURIZIO PIERONI. Avvocato Necci, devo rivolgerle una rimostranza che preferisco avanzare personalmente a lei in Commissione anziché con il ricorso a mezzi polemici.

Le avevo chiesto, in occasione della prima parte della sua audizione, l'elenco delle società in cui l'Ente ferrovie dello Stato ha in qualche modo partecipazioni. Speravo che l'unità funzionale affari societari potesse darci una schedina per ogni società, comprendente i membri del consi-

glio di amministrazione ed indicante le funzioni principali delle società medesime, piuttosto che un elenchino così striminzito.

La prego di segnarsi queste sigle in modo che quando tornerà in Commissione otterremo lumi anche su queste società: ad esempio, la TAVCO non figura nell'elenco fornitori...

LORENZO NECCI, Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato. Non è stata ancora fatta, onorevole!

MAURIZIO PIERONI. Comunque, visto che se ne parla addirittura nel piano di impresa, vi sarà pur qualche idea su come deve essere strutturata.

Non risulta inoltre la INT International Transport!

LORENZO NECCI, Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato. Onorevole, ho chiesto agli uffici di mandarle un elenco. Se è incompleto, le farò pervenire ogni altro dato.

La TAVCO non c'è perché non è stata fatta.

MAURIZIO PIERONI. Sta bene, rimanga a verbale, per quel che riguarda questo discorso, che mi interessano chiarimenti anche sull'INT International Transport, sulla Cemat, sull'Italcontainer, sull'Omniaexpress e sulla SGT. Vorrei inoltre sapere che cosa sia, perché non si tratta di una società, il Freight Leaders Club.

LORENZO NECCI, Amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato. Le invierò tutti questi dati. Le assicuro che non c'è alcun segreto. Se siamo stati incompleti, ce ne dispiace.

Posso però dirle subito cosa è il Freight Leaders Club: si tratta di un club di trasportatori e spedizionieri italiani, che ha il compito di promuovere, solo sul piano culturale, i rapporti tra il trasporto su gomma ed il trasporto su rotaia. Posso dirglielo avendo assistito ad una riunione del Club: esso è composto da 5 spedizionieri, 5 trasportatori, dalle ferrovie dello Stato e da non so chi altro ed ha il

compito di discutere come integrare meglio il trasporto su rotaia con quello su gomma.

Quanto alle società che lei ha citato, Cemmat ed Omniaexpress sono sicuramente società dell'INT e mi meraviglia che non siano comprese nell'elenco. Le invierò tutti i dati relativi: se lo desidera, anche quelli concernenti la composizione dei consigli di amministrazione. Non c'è nessun problema.

PRESIDENTE. Si conclude così l'audizione dell'avvocato Necci, amministratore

straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, che ringrazio del contributo fornito alla Commissione.

La seduta termina alle 18,40.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 6 agosto 1992.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO