

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 MAGGIO 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

La seduta comincia alle 10,25.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato SpA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato SpA, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato del trasporto pubblico locale, in vista della ristrutturazione del settore e della riforma della legge n. 151 del 1981.

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Il processo di divisionalizzazione delle Ferrovie dello Stato SpA si è accompagnato ad un processo di negoziazione con lo Stato e ad un processo di applicazione della direttiva comunitaria 440/91. In altri termini, applicando tale direttiva abbiamo distinto fra trasporto, cioè tutto ciò che corre sulle rotaie – treni merci, treni passeggeri e treni locali – e rete, cioè l'infrastruttura alla quale compete di garantire la circolazione attraverso il meccanismo delle stazioni e dei lavori lungolinea. All'interno del trasporto vanno poi distinte le attività che sono esposte puramente al mercato, cioè le merci ed i passeggeri e le attività esposte al finanziamento pubblico e cioè il trasporto locale.

Su questo schema logico nascono il contratto di programma ed il contratto di servizio con lo Stato. Il primo finanzia l'insieme degli investimenti da una parte (questo non è di competenza dell'area trasporto) e dall'altra il funzionamento

dell'infrastruttura; in altri termini l'infrastruttura di rete, che serve l'area rete, si mantiene attraverso i pedaggi pagati dalle imprese di trasporto (oggi solo da noi, ma domani anche dalle imprese di trasporto ferroviario terze di altri paesi comunitari od eventualmente private), più un contributo dello Stato che serve a sanare il deficit di bilancio dell'area rete. L'area trasporto si regge sul mercato per quanto riguarda passeggeri e merci ed è invece regolamentata dal contratto di servizio pubblico per quanto attiene al trasporto locale; in altri termini il trasporto locale è un segmento del trasporto che vende allo Stato i propri servizi.

Complessivamente allo stato attuale per l'anno 1983 lo Stato ha stanziato nella legge finanziaria 6100 miliardi di spesa corrente, che vanno per 3800 miliardi circa all'area rete come supporto all'esistenza dell'infrastruttura e per 2184 miliardi circa all'area trasporto come acquisto di trasporto locale. In realtà vi sono anche degli sfridi che vanno alla navigazione per gli obblighi di traghettamento e degli sfridi che vanno anche ai passeggeri per emettere le carte di libera circolazione agli aventi diritto; tuttavia, al di là di questi sfridi, la massa è di 4 mila miliardi di sostegno all'infrastruttura e di 2 mila miliardi di sostegno al trasporto locale. Con queste somme – occorre essere chiari – il trasporto locale non è in grado di offrire lo stesso volume di offerta che ha dato nel 1992; già l'offerta per il 1993 è, sia pure in piccolissima misura, ridimensionata, ma soprattutto per il 1994, qualora dovesse essere confermato nella legge finanziaria lo stanziamento previsto dalla legge di bilancio 1993-1995, il trasporto locale do-

vrebbe sopprimere il 18 per cento dei servizi lungo tutto l'arco dell'anno (alcune discussioni polemiche di questi giorni fanno riferimento alla soppressione del 10 per cento dei servizi nelle giornate domenicali per il solo trasporto estivo), il che corrisponderebbe alla chiusura di 2 mila chilometri di rete. Quali dovrebbero essere questi 2 mila chilometri di rete? Di per sè stessi i peggiori da selezionare all'interno dei circa 7 mila chilometri di rete a scarsa frequentazione. Perché chiusura della rete e non solo soppressione dei servizi? Perché un conto è ridurre i servizi su linee che continuano ad essere in qualche misura cariche ma, quando i servizi su una linea sono pari a zero, tanto vale « spresidiare » la linea e quindi togliere oneri anche dal punto di vista del contratto di programma.

Su questo sfondo va collocata l'ipotesi di riforma del trasporto locale nelle modalità presentate dal ministro Tesini, alle quali siamo largamente favorevoli perché il soggetto programmatore e finanziatore del trasporto locale deve essere unico; diversamente ci si troverebbe di fronte all'attuale paradosso in cui lo Stato finanzia il trasporto locale svolto dalle Ferrovie dello Stato con i limiti finanziari che vi ho descritto ed in base alla rigida direttiva di privilegiare le linee a più alta frequentazione. Sull'altro versante le regioni finanziano il trasporto su gomma con modalità sostanzialmente a pioggia, sulla base delle domande di esercizio di servizi su gomma. Con questo risultato vi è duplicazione di spesa e non vi è programmazione o integrazione del servizio. In altri termini la gomma corre parallela alla rotaia invece di essere adduttrice o deduttrice della rotaia.

Siamo quindi favorevoli al principio che tutto il servizio locale venga finanziato dalle regioni e che sulle regioni stesse confluiscono i fondi precedentemente destinati al nostro finanziamento, vale a dire i 2 mila miliardi destinati oggi all'acquisto dei servizi del trasporto locale, dei quali auspichiamo comunque l'aumento. Siamo a favore della regionalizzazione del servizio; siamo molto più

dubbiosi ove si parlasse di regionalizzazione delle linee perché se le regioni dovessero sostenere anche quota dei 4 mila miliardi e non solo dei 2 mila destinati al mantenimento in esercizio delle linee, probabilmente questa quota sarebbe tale da soffocare completamente le capacità di spesa delle regioni; in secondo luogo, in alcuni casi circoscritti il possesso da parte dello Stato della linea è garanzia, sia per il servizio merci sia per alcune tratte di servizio passeggeri a lunga distanza che trovano percorsi alternativi. L'eventuale regionalizzazione delle linee creerebbe invece una sorta di tappo rispetto a questo.

In generale la nostra convinzione filosofica è che, essendo la rete un patrimonio dello Stato, essa deve essere di proprietà di un'azienda posseduta al cento per cento dallo Stato o di sua diretta proprietà, perché comunque è un'infrastruttura fondamentale del paese. Pertanto è difficile pensare ad una frammentazione della rete che faccia perdere effetti sinergici di costo. Il servizio deve essere regionalizzato da numerosi operatori distinti l'uno dall'altro e da questo punto di vista le società regionali di trasporto locale su ferro, sul modello di quelle che stiamo tentando di realizzare in alcune regioni, finanziate da un contratto di servizio con la regione, appaiono essere il modello istituzionale ideale.

Devo far presente che vi sono due scelte che il Parlamento può effettuare a questo proposito dal punto di vista riformatore; una è quella che noi caldeggiamo e che attualmente non è presente nel disegno di legge del Governo, ossia la scelta di trasferire *tout court* alle regioni i duemila miliardi circa attualmente destinati al contratto di servizio pubblico. Se il Parlamento adottasse questa scelta l'unica nostra raccomandazione sarebbe quella di porre il vincolo alle regioni di non spostare gli equilibri dal trasporto su ferro a quello su gomma per almeno cinque anni. Il rischio evidente è che di fronte alla pressione delle imprese del trasporto su gomma, che versano in una situazione disastrosa, presentando un de-

ficat di 12 mila miliardi di lire che qualcuno dovrà sanare, vi è il rischio che l'assessore regionale utilizzi gli stanziamenti destinati al trasporto su ferro e li impieghi per sanare il « buco » del settore della gomma (e a quel punto il trasporto su ferro non esisterà più). Rispetto a questo tipo di rischio vi raccomandiamo una certa cautela.

La seconda alternativa, che per altro mi sembra adottata nel più recente disegno di legge, è quella di prevedere ancora il finanziamento dello Stato, lasciando alla regione la programmazione. Tale alternativa ci sembra perversa, perché la regione continuerebbe a distribuire a pioggia i finanziamenti alle autolinee e, una volta esauriti i fondi, si rivolgerebbe a noi, rivendicando campanilisticamente tutti i servizi che teoricamente potremmo assicurare, indipendentemente dal fatto che sulla base di un finanziamento nazionale abbiamo deciso di allocare tale finanziamento su una linea più produttiva invece che su una linea meno servita.

In generale devo dire che ci troviamo, a causa dell'insufficiente comunicazione che è seguita alla trasformazione istituzionale delle Ferrovie e di modifica del meccanismo contrattuale con lo Stato, in una situazione kafkiana. Infatti subiamo un taglio ai finanziamenti da parte dello Stato in sede di approvazione della legge finanziaria e, dopo aver sopportato ciò, diventiamo le controparti autori dei tagli e delle soppressioni dei servizi. Per questa ragione le stesse pubbliche autorità vengono da noi a rivendicare l'incremento dei servizi, perché in ambito locale esiste sempre una certa insoddisfazione, a volte diretta, a volte « insufflata » dai ferrovieri che hanno perduto turni di comodo e dobbiamo metterci il cosiddetto cappello dello Stato; inoltre, dopo aver rivendicato maggiori finanziamenti, ci troviamo a difendere tagli che sono necessitati dalla stretta economica in cui ci troviamo.

Tengo a precisare che tutti i calcoli di spesa e di contrattazione con lo Stato sono stati effettuati a struttura ottimizzata, cioè abbiamo praticato allo Stato

prezzi che non corrispondono ai nostri costi. Nell'ultimo biennio ci siamo liberati di 40 mila unità e riteniamo che ve ne sia ancora un'eccedenza di 50 mila; i prezzi, quindi, sono stati calcolati a meno 50 mila unità, nel senso che presenteremo il tasso di inefficienza esistente, come spiegherà meglio di me l'ingegner Bernardi, sotto forma di perdita di esercizio e cercheremo di ridurla, altrimenti passeremo la mano ad altri.

I prezzi che abbiamo concordato con la controparte Stato corrisponderanno invece ai costi, supponendo che nel frattempo saremo riusciti a risanare dell'azienda.

STEFANO BERNARDI, *Responsabile della divisione trasporto locale*. Ho portato con me la documentazione che ho ritenuto più interessante; tuttavia mi limiterò a riferire qual è la situazione complessiva dell'attuale servizio locale, riservandomi di rispondere più in dettaglio alle vostre eventuali domande.

In generale il servizio locale delle Ferrovie dello Stato riguarda praticamente tutta la rete, circa 16 mila chilometri, e 6 mila treni al giorno nella tipica giornata invernale media. Tuttavia facciamo fronte, anche se con un'offerta pressoché costante nel tempo, ad una domanda che invece è estremamente variabile.

Premesso che il traffico ferroviario riguarda circa 27 miliardi di viaggiatori/chilometro all'anno, gli abbonati sono meno di dieci miliardi, quindi poco più di un terzo del nostro traffico interessa viaggiatori in abbonamento, perciò pendolari. Essi sono distribuiti in modo molto ineguale sulla rete ed incostante nel tempo; ineguale sulla rete perché oltre un terzo dei pendolari fa capo alle quattro grandi aree metropolitane di Milano, Roma, Napoli e Torino. Ineguale nel tempo perché sia all'interno della settimana sia nel corso dell'anno, gli scostamenti sono forti; fatto uguale a 100 il traffico medio del giorno lavorativo, la nostra domanda oggi scende a 68 di sabato e a 36 di domenica. Fatto uguale a 100 il traffico di un mese scolastico, la

domanda scende a 60 in giugno, 46 in luglio e 42 in agosto. Quindi, complessivamente, la domanda di trasporto nelle giornate di domenica scende al 36 per cento rispetto al giorno lavorativo e nel mese di agosto scende al 42 per cento rispetto al mese lavorativo. Nonostante ciò, per diverse ragioni, ci troviamo a soddisfare un'offerta di servizio praticamente costante; oggi nel corso della settimana, fatta uguale a 100 l'offerta dei giorni lavorativi, la manteniamo praticamente uguale di sabato e soltanto di domenica scendiamo a 70. Per quanto riguarda la differenza dei mesi, fatta uguale a 100 l'offerta del mese lavorativo invernale, scendiamo a 92 nel mese di agosto (questi dati si riferiscono soltanto al trasporto locale). Questa differenza di comportamento tra domanda ed offerta implica la mancanza di possibili risparmi.

Per quanto riguarda i costi, oggi produciamo circa 168 milioni e 500 mila treni/chilometro all'anno; questo è un dato sostanzialmente costante, del quale siamo costretti a prevedere il calo in relazione alle previsioni di finanziamento del settore, perché il piano di impresa approvato alla fine dell'anno scorso prevede, purtroppo, dal nostro punto di vista, il calo dell'offerta dai 168 milioni di quest'anno a 162 milioni per il 1994 ed a soli 135 milioni di treni/chilometro per il 1995. Si tratta di un taglio molto consistente che subiamo ed al quale dobbiamo procedere per forza a seguito della diminuzione dei finanziamenti previsti.

Devo sottolineare che questi dati sono stati calcolati ipotizzando nel contempo un aumento di produttività notevole delle attuali risorse (personale e mezzi), ed ipotizzando nel contempo drastici aumenti tariffari. Naturalmente, se dovessero esservi difficoltà nella gestione delle risorse produttive, come purtroppo si stanno manifestando, e se dovessero esservi maggiori difficoltà nell'aumento delle tariffe, il taglio da 168 a 135 milioni di treni/chilometro ovviamente non potrà che aumentare, anche sensibilmente. Ovviamente cercheremo di tagliare i servizi

meno frequentati per cui, a fronte di un taglio di queste dimensioni nell'offerta, il calo del traffico è previsto essere minore, in quanto evidentemente si tagliano i servizi meno frequentati. A questo proposito ricordo che a tutt'oggi abbiamo un'occupazione dei treni mediamente piuttosto bassa: per l'esattezza offriamo in media 350 posti per ciascun treno locale e circa 600 per ciascun treno diretto interregionale. L'occupazione media, cioè il rapporto fra i viaggiatori presenti ed i posti offerti, non è molto alta e per l'esattezza è pari a circa il 30 per cento nei giorni feriali, scendendo, per i fenomeni cui prima ho accennato, circa al 20 per cento alla domenica. I treni superaffollati, cioè con passeggeri in piedi, sono pochi; certamente costituiscono un problema tecnico di produzione del servizio, ma non fanno statistica, pertanto l'occupazione media, quindi l'introito medio, resta basso.

Con la ristrutturazione del servizio prevediamo di aumentare il numero medio dei passeggeri sempre che riusciamo, cosa evidentemente non certa, a diminuire l'offerta nei settori di minore domanda.

Concludo questa esposizione di dati numerici, riservandomi di fornire ulteriori dati nel prosieguo della discussione.

MAURIZIO PIERONI. Vi sono alcuni punti fondamentali sui quali è necessario un chiarimento. Quello più importante, che sottopongo anche alla riflessione dei colleghi, ma su cui oltre ad un parere aziendale vorrei anche un parere sulla base delle competenze manageriali acquisite da parte dei nostri interlocutori, è la questione della distinzione fra rete e servizi, che è stata introdotta dall'ingegner Vaciago nel suo intervento iniziale, che però non mi pare coerentemente perseguita anche nelle prospettive che si sono delineate questa mattina. In sostanza non mi pare che l'attuale divisionalizzazione costituisca una reale ed effettiva attuazione della direttiva comunitaria n. 440 del 1991 e che configuri una reale separazione della gestione della rete

da quella dei servizi. La cosa diventa evidente quando ci si dice che, a fronte di un vistoso calo di introiti o di finanziamenti dello Stato nei confronti delle Ferrovie, ci prepariamo a tagliare 2 mila chilometri di rete. È una questione che mi pare difficile accettare proprio in virtù della premessa fatta dall'ingegner Vaciago che la rete è un patrimonio pubblico, e che, come tale, non può essere dilapidato per contingenti, pur se rispettabilissime e validissime, motivazioni di politica aziendale. In breve, a fronte del venir meno dei finanziamenti che tutti gli anni le Ferrovie si trovano costrette a sopportare in sede di legge finanziaria, le Ferrovie stesse possono porsi il problema di diminuire i servizi, ma non possono porsi quello di intaccare la rete, altrimenti la separazione dove sta?

Per quanto riguarda i servizi molte volte, in questa complicata situazione kafkiana, come è stata ben definita, questa Commissione ha cercato di ottenere dal Governo indicazioni ed indirizzi circa un piano generale strategico di dismissione dei servizi; ciò può essere prodotto sia a tavolino sia nei fatti. Personalmente concordo con adesione convinta sull'ipotesi non prevista nel progetto di riforma, ma caldeggiata dalle Ferrovie dello Stato, circa il trasferimento effettivo alle regioni dei miliardi per l'acquisizione dei servizi ferroviari, in modo che le regioni siano poste di fronte alla responsabilità di scegliere se e quanto investire su ferro e su gomma, decentralizzando – come è giusto – anche i conflitti tra chi sostiene la necessità di investire su ferro e di combattere la gomma, chi difende i servizi e chi difende i posti di lavoro nei confronti dell'ente che *in loco* è responsabile della destinazione degli investimenti. Su questo sono pienamente d'accordo, tuttavia quello che sta avvenendo nei fatti è che oggi a livello centrale l'azienda Ferrovie dello Stato decide lei quali, quando e dove tagliare i servizi, cosa che non mi pare francamente discutibile.

Tuttavia, se devono essere le Ferrovie dello Stato ad assumere questa decisione, esse non possono farlo se non sulla base

di un progetto generale di cui questa Commissione va messa preventivamente a conoscenza, non per contrattare ma, se vi è coincidenza con gli interessi generali del sistema dei trasporti del nostro paese, secondo le corrette competenze di controllo e di indirizzo dell'organo legislativo. Mi pare che tutto questo discorso non stia comunque in piedi per quanto riguarda l'oggetto della contingente vertenza dell'orario estivo per il 1993, sommessamente richiamata più volte negli interventi iniziali. L'intangibilità di tale orario è sancita dal contratto di servizio, che l'azienda ha firmato con il ministro dei trasporti e che, a mio modo di vedere, può benissimo denunciare per motivi di politica aziendale e di corretta gestione economica, se non lo ritiene più praticabile, ma prima di denunciarlo non può fare a meno di rispettarlo. Su questo punto la posizione del gruppo dei verdi è assolutamente intransigente. Se l'azienda vuole aprire una vertenza con il Governo perché il contratto di servizio non è più attuale, può farlo benissimo, ma fino a quando ciò non avviene quel contratto di servizio va rispettato, perché la copertura finanziaria corrente è finalizzata a quel contratto di servizio.

L'ultima questione riguarda una richiesta che non pretende una risposta immediata: vorrei che inviate alla Commissione in tempi ragionevoli il materiale circa gli accordi di programma già formalizzati con le regioni. Abbiamo appreso che le Ferrovie dello Stato stanno affrontando in maniera concreta e positiva con diverse regioni il problema della gestione del trasporto locale; non sappiamo però quante siano le regioni con le quali siano stati conclusi gli accordi di programma, a quale livello si siano conclusi e quali ne siano i contenuti. Ci piacerebbe soprattutto conoscere, sempre per la nostra funzione di indirizzo e di controllo generale sulla situazione del paese, quali regioni non abbiano concluso con le Ferrovie dello Stato gli accordi di programma, per quali motivi e se in ogni

caso le Ferrovie dello Stato si siano attivate ma non abbiano ricevuto risposta e così via.

FRANCESCO MARENCO. A proposito di ristrutturazione e di tagli ai servizi vorrei sottolineare – chissà quante volte lo stesso problema è stato sollecitato in altre sedi – che molto spesso linee poco frequentate soddisfano esigenze sociali di popolazioni e zone particolarmente disagiate, che hanno maggiori difficoltà di movimento; di conseguenza la soppressione di tali servizi finirebbe per isolare ancora di più queste categorie.

Ultimamente vi sono state forti proteste a difesa della tratta Ovada-Campo Ligure-Genova, una zona servita da sempre, in modo abbastanza opportuno, da una linea ferroviaria, peraltro molto frequentata, sostengono gli abitanti, ed anche secondo me, contrariamente a quanto ritengono le Ferrovie sulla base di un ragionamento di tipo economico.

Voglio ricordare a me stesso, ed anche a chi mi ascolta, che tagliare la linea Ceva-Ormea, nella zona di Cuneo, ha comportato, per esempio, un aumento del 400 per cento degli incidenti stradali nelle ore di punta (al mattino ed alla sera), perché le popolazioni residenti in quelle zone sono costrette ad utilizzare mezzi su gomma, percorrendo strade di montagna pericolosissime e inidonee ad un vero traffico automobilistico. A mio avviso, in certe decisioni si dovrebbe tener conto anche di questi fattori, e non limitarsi a valutare il fatto che alcuni percorsi sono poco utilizzati; devono essere tenuti presente l'aspetto sociale e le conseguenze che il taglio di certi servizi ha su popolazioni e zone svantaggiate, che non possono facilmente spostarsi con altri mezzi di trasporto.

GIORDANO ANGELINI. La mia domanda è rivolta all'ingegner Vaciago, al quale ricordo che, per quanto riguarda il passaggio delle competenze alle regioni, abbiamo presentato una proposta di legge che va nella direzione da lui indicata.

È importante evitare che la riorganizzazione del trasporto locale si traduca in

uno spostamento dei rapporti a favore del trasporto su gomma. Nella fase attuale vorrei sapere come si concilia questo obiettivo con l'operazione che le Ferrovie avevano avviato – non so se sia stata autorizzata dal precedente ministro, né quali esiti abbia avuto – di acquistare autobus per sostituire le linee ferroviarie.

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Rispondo innanzitutto all'onorevole Pieroni, perché non vorrei che l'espressione « taglio della rete » ingenerasse equivoci. È chiaro che non si può, e non si deve mai, dismettere un patrimonio pubblico. Per darvi un'idea esatta dei numeri, chiarisco che la manutenzione della rete costa all'incirca 100 milioni per chilometro all'anno; l'esercizio della rete, cioè il presidio attraverso le stazioni, costa 250 milioni per chilometro l'anno; i treni, compreso il pedaggio, costano, l'uno per l'altro, 30 mila lire a chilometro/treno.

Quando usiamo l'espressione « chiusura delle linee » non intendiamo la sospensione dei 100 milioni di manutenzione, poiché continuiamo a tenere le linee in efficienza, ma del presidio, ossia cancelliamo 250 milioni di spese. Questo concetto deve essere chiaro, perché alcuni miei colleghi dementi hanno fatto circolare certi progetti su terreni agricoli – tutte sciocchezze – che costerebbero cinquanta volte di più della manutenzione della linea.

MAURIZIO PIERONI. È anche successo che in qualche caso sono stati semplicemente abbandonati!

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Quindi è da escludere nel modo più assoluto che quando parliamo di tagli di linee ci riferiamo all'interruzione della manutenzione, che serve a mantenerle potenzialmente in grado di riprendere l'esercizio.

Da questo punto di vista la distinzione tra rete e servizi è netta. Certo, se la rete sulla tratta Ceva-Ormea – della quale il mio collega vi illustrerà meglio la situa-

zione – non riceve più il nostro pedaggio non può pagare i 100 ed i 250 milioni; quindi, si sopprime questo costo per conservare quello relativo ai 100 milioni. In questo senso le linee risultano tagliate, ma potenzialmente sono sempre attive.

La rete – ripeto – è un patrimonio pubblico collettivo e riteniamo giusto che appartenga al cento per cento allo Stato; è altresì giusto che esso paghi il disavanzo della rete, una volta che l'abbiamo resa efficiente, per una ragione banale che spesso sfugge agli osservatori. Esiste un fattore competitivo a favore della gomma che è inaccettabile; lo Stato paga completamente il costo della strada, per cui quando Tizio si serve di un camion o di un'automobile riceve il servizio di manutenzione delle strade, di costruzione e mantenimento delle infrastrutture, del servizio di polizia stradale e di assistenza tramite ambulanza in caso di incidente. Nel caso del trasporto ferroviario tutti questi costi sono concentrati su un unico soggetto, appunto l'azienda rete; nel caso del trasporto stradale gli stessi costi sono distribuiti su diversi operatori pubblici. Salvo pochi professori universitari, nessuno ha mai eseguito un calcolo esatto circa le implicazioni di questi costi, come nessuno ha mai valutato – mi rivolgo all'onorevole Marengo – il costo sociale indiretto del trasporto su gomma, sotto forma di inquinamento ambientale, acustico e numerosi altri fattori che renderebbero in chiave equitativa estremamente più competitivo il trasporto su ferro.

Malauguratamente, come sapete, siamo orientati in senso completamente diverso, perché la normativa comunitaria tenderà ad abbassare i costi del trasporto su gomma. Infatti il prezzo della benzina sarà defiscalizzato, almeno in parte, per rispettare le direttive comunitarie e quindi la bilancia tenderà sempre più verso il settore della gomma se non vi sarà una scelta politica diversa.

È vero, abbiamo 50 mila unità eccedenti e di queste 30 mila appartengono all'azienda rete e 20 mila al comparto ferroviario di cui sono responsabile. In-

sieme al collega dell'azienda rete abbiamo il dovere di risolvere questo problema; personalmente ho la responsabilità di mantenere l'azienda sul mercato, mentre il mio collega deve ricevere le sovvenzioni per le 30 mila unità eccedenti, altrimenti il beneficio per il trasporto su gomma diventa intollerabile. Precisato questo aspetto, sono totalmente d'accordo con l'onorevole Pieroni sul fatto che non devono essere le Ferrovie dello Stato a decidere dove operare i tagli. Di fatto abbiamo redatto un piano di tagli in vista del prossimo anno, ma ci auguriamo fortemente che in sede di approvazione della legge finanziaria il Parlamento impedisca questa dolorosa necessità. Del resto, in tali circostanze è giusto porgere il cappello perché stiamo parlando di 500 miliardi di lire; se gli attuali 6100 miliardi previsti per i contratti di programma e di servizio di parte corrente diventano 6600 io e l'onorevole Pieroni facciamo finalmente la pace. È un dato banale, però...

PRESIDENTE. Sarebbe un dato storico!

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Però non esisterebbe più il problema dei cosiddetti tagli che, ripeto, non comportano interruzione della manutenzione, ma dell'esercizio.

Vi faremo avere gli accordi di programma già realizzati; accordi di programma ve ne sono quasi dappertutto, ma a livello di discussione linea per linea dell'entità dei tagli e di aver concordato un piano con la regione, credo che vi sia soltanto la Lombardia. Abbiamo tuttavia avviato con tutte le regioni un tavolo di questo tipo, che adesso stiamo incrementando anche sulla tematica tariffaria per giungere all'omogeneizzazione tariffaria a livello regionale.

Per quanto riguarda il contratto di servizio pubblico, credo che avremmo il diritto di denunciare sia quest'ultimo sia quello di programma, perché la nostra controparte governativa finora non ne ha onorato nessuno dei punti e non ha nem-

meno versato una lira, a causa di un intreccio fra Corte dei conti e Ministero del tesoro che siamo riusciti a dipanare soltanto recentente. In sostanza siamo di fronte ad un cliente totalmente insolvente e quindi non mancherebbero le ragioni per denunciare il contratto di programma e quello di servizio; esiste però una differenza interpretativa fra me e l'onorevole Pieroni, che ha avuto una vasta eco, a proposito dell'articolo 6 del contratto di servizio pubblico, relativo alle perdite di esercizio, del quale mi permetto di dare lettura: « Le parti prendono reciprocamente atto dell'impossibilità di modificare l'orario invernale 1992-1993 perché già in corso e quello estivo 1993 a causa dei tempi tecnici di elaborazione ». Questa frase, da me pronunciata in puro gergo ferroviario, intendeva dire che l'orario estivo 1993 era in corso di elaborazione e non si poteva intervenire in quella sede operando dei tagli. Dal punto di vista mio e dell'ingegner Sciarrone, che fummo i contraenti materiali di questo atto, ciò implicava che l'orario estivo 1993 sarebbe stato pubblicato così come elaborato dagli uffici e non in base ad un ragionamento di taglio dei servizi; di conseguenza, il taglio dei servizi sarebbe stato aggiornato all'orario estivo del 1994. L'onorevole Pieroni interpreta questo passaggio come un obbligo per le Ferrovie dello Stato di fotocopiare l'orario estivo dell'anno precedente; poiché il processo di elaborazione dell'orario costa circa 10 miliardi e noi cerchiamo di risparmiare denaro, se ogni anno elaboriamo un nuovo orario non lo facciamo per fotocopiare quello dell'anno precedente, ma perché ogni anno cerchiamo di andare incontro ad alcune esigenze della clientela e di tagliare alcuni servizi meno produttivi semplicemente a fini di risparmio. A mio avviso non esiste, quindi, un contenzioso; non stiamo violando il contratto, ma semplicemente applicando un orario che era già in corso di elaborazione.

PRESIDENTE. La sua mi pare un'interpetazione molto ardita!

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Sono pronto alla vertenza giudiziale! Si tratta di una frase da me scritta a tutela dell'ente per sottolineare...

PRESIDENTE. Ingegnere Vaciago, lei l'ha scritta, ma bisognerebbe verificare come l'ha letta l'ingegner Sciarrone!

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Sono pronto anche ad un alto arbitrato però, per ridimensionare il problema, ricordo che stiamo parlando di un numero di treni della domenica complessivamente irrilevante, come l'ingegner Bernardi potrà illustrare.

FRANCESCO MARENCO. Soltanto nelle zone turistiche!

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Purtroppo, ma si tratta di treni che hanno una frequentazione media di 5-10 passeggeri; in sostanza la gente non prende quei treni!

Se mi è consentito un riferimento alla questione dell'acquisto degli autobus, intendiamo acquistare una società di autobus per essere presenti in modo competitivo sul mercato della gomma, e non per sostituire i treni con gli autobus. Noi produciamo treni ed il nostro scopo istituzionale è produrne il più possibile e, in particolare per quanto riguarda il trasporto locale, non vogliamo essere i protagonisti della decisione relativa ai tagli, vogliamo che lo siano le autorità locali. Tuttavia su due mercati, quello del servizio locale e quello del servizio di lunga distanza, siamo pesantemente infastiditi da una concorrenza privata per opera di scelte pubbliche: nelle regioni, perché esse finanziano le autolinee private, e nelle tratte di lunga percorrenza perché il Governo concede, a nostro avviso in modo del tutto incongruo, licenze e concessioni per tratte autostradali parallele al servizio ferroviario con mediocri trucchi. Mi spiego: se vi è una linea che noi serviamo in modo competitivo e soddisfacente per il mercato è la Roma-Milano e non vorremmo avere concorrenza gom-

mata su tale linea. Il ministero autorizza un servizio gommato Frascati-Rho: naturalmente è un trucco, perché si fa partire - vuoto - un pullman da Frascati e lo si ferma a piazza Venezia...

GIORDANO ANGELINI. Anche a Castel Bolognese, che è in provincia di Ravenna - scusi se l'ho interrotta - le Ferrovie dello Stato hanno chiuso dei percorsi e hanno messo degli autobus in giro per l'Italia e questo non si concilia con quello che lei sta dicendo.

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Sto dicendo che di fronte a questo fatto abbiamo deciso di non essere profeti disarmati e quindi, non con il denaro degli investimenti ma con quello che prendiamo a rischio sul mercato, vogliamo comperare una partecipazione in un'azienda di autolinee per essere presenti competitivamente su quel mercato, dove si svolge una guerra ai nostri danni. È una scelta imprenditoriale che non ha nulla a che vedere con la sostituzione dei servizi; quando intraprendiamo la sostituzione dei servizi con autobus lo facciamo attraverso regolari gare e sulla base della banale considerazione che se vi sono 10-30 persone in media è più conveniente l'autobus, ma se ve ne sono meno di 10 non conviene assolutamente nulla.

GIORDANO ANGELINI. Perché, dal momento che avete affermato cose intelligenti, delle quali condivido gran parte, non ci avete detto che bisogna metter mano anche alle concessioni? Deve essere una Commissione del Parlamento a dirvi di non chiudere le linee e di comprare gli autobus? Bisogna impedire al ministero...

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Siamo diventati serenamente diffidenti: lo chiediamo, ma nel caso non vi riusciste vorremmo anche noi essere seduti al tavolo.

PRESIDENTE. Ingegnere Vaciago, come si configura il tentativo di occupare que-

sto segmento di mercato non da profeti disarmati?

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Le Ferrovie dello Stato sono una società di trasporto e servizi; il treno ha un difetto competitivo che è inutile nascondere e cioè che non va porta a porta. Di conseguenza, il motivo principale per cui si utilizzano i mezzi competitivi, cioè l'automobile ed il camion, è che manca un'agevole servizio rispetto alla rete ferroviaria: il cliente merci non può portare la merce alla rete ed il cliente passeggeri da casa propria non può arrivare agevolmente alla linea. I camion e gli autobus ci servono pertanto a superare questo difetto competitivo: con gli autobus portiamo il cliente alla stazione in coincidenza con i nostri orari di partenza e con il camion trasferiamo le merci ai nostri scali. Dobbiamo quindi possedere una società di autotrasporti ed una società di autobus perché, se tutti gli uomini fossero buoni, le regioni programmerebbero le autolinee in funzione dei nostri orari, ma questo a tutt'oggi non avviene; sempre se tutti gli uomini fossero buoni, vi sarebbero normative sul trasporto gommato che impedirebbero il trasporto di merci pericolose lungo le tratte autostradali o che costringerebbero gli autotrasportatori al rispetto del codice della strada (per esempio, doppia guida e revisione del camion dopo un certo numero di chilometri). Poiché ciò non avviene, riteniamo di essere presenti competitivamente, sia pure minoritariamente, con aziende che detengono quote di mercato pari al 3-4 per cento del mercato privato. Possiamo quindi realizzare in casa l'intermodalità che il sistema esterno non ci consente.

PRESIDENTE. Si tratterebbe, quindi, poiché si svolge in termini di intermodalità, di un servizio integrativo?

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Ovviamente! Il nostro obiettivo è quello di mantenere il sistema sulla ferrovia: siamo profondamente auto-

critici sulle nostre inefficienze, ma una volta accertatele ed avviato un piano per cancellarle, riteniamo che in un sistema equo il treno sarebbe perfettamente competitivo.

PRESIDENTE: Per capirci: una linea Rocca di Papa-Rho non sarebbe ipotizzabile?

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Non soltanto non sarebbe ipotizzabile, ma a cosa mi servirebbe acquistare quella società di autobus? Probabilmente per poter dire a chi sta organizzando la linea Rocca di Papa-Rho che se anche il ministero gli concedesse la facoltà di realizzarla io potrei fare, ad un prezzo inferiore del 30 per cento, una linea Roma-Reggio Calabria. È questo, brutalmente, l'intento imprenditoriale: innanzitutto presenza competitiva sul sistema. Mi riferisco ovviamente alle aziende in equilibrio, come quelle di autolinee a lunga percorrenza, che guadagnano molto bene e di conseguenza non graverebbero sui bilanci del nostro ente (profitti pari a 2-3 miliardi l'anno certo non ci risanerebbero, però servirebbero come presenza competitiva di contorno).

ANTONIO LIA. Le Ferrovie agirebbero, all'occorrenza, in questo modo?

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Intendiamo acquistare l'azienda per questa ragione.

ANTONIO LIA. Ma come potete fare questo discorso quando qualche mese fa stavate facendo un accordo con la Marozzi e la Sita per dare denari...

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Non è mai stato fatto un accordo per dare denari.

ANTONIO LIA. Mi sembra che invece si stesse facendo.

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Stiamo tuttora comprando un operatore (la Sogim) per svolgere questo ruolo. Non si tratta di un acquisto facile in quanto...

ANTONIO LIA. Secondo lei si tratta di concorrenza oppure, per così dire, di donazione di sangue? A mio avviso, proprio di questo si tratterebbe e non si avrebbe alcun miglioramento del sistema dei trasporti.

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Le sto dicendo che il mio obiettivo è quello di entrare parzialmente nel settore delle autolinee e dell'autotrasporto per essere un protagonista competitivo e per creare servizi complementari al trasporto su ferro, il quale ha un limite competitivo dovuto alla sua struttura, quello cioè di non operare porta a porta.

Tra i diversi operatori, nel settore delle autolinee e in quello dell'autotrasporto, abbiamo avviato rapporti di tipo industriale: nella fattispecie nel settore delle autolinee con il gruppo Sita-Marozzi, e nel settore dell'autotrasporto con quattro o cinque operatori, con i quali non abbiamo ancora attivato trattative ufficiali.

Come dicevo, non è facile per noi un acquisto di questo genere perché esso ovviamente comporta, in tempi di grande prudenza, una valutazione patrimoniale molto accurata. Abbiamo avuto una prima valutazione da parte di Mediobanca, ne stiamo effettuando una seconda e, qualora esse fossero coincidenti, riapriremmo la trattativa. Nel frattempo abbiamo attivato i primi contatti con altri operatori nel caso in cui il primo dovesse rivelarsi non adeguato alla nostra stima iniziale.

Si tratta di ragionamenti abbastanza complessi dal punto di vista industriale, comunque concernono l'acquisizione di imprese in posizione marginale: il ministro del tesoro ci ha autorizzato a questo tipo di trattative ponendoci il vincolo di non operare mai in posizione dominante

nel mercato, quindi di non raggiungere mai più del 5 per cento della quota di mercato corrispondente. All'interno di questo vincolo, con gli opportuni controlli, stiamo cercando di dotarci di imprese che abbiano queste caratteristiche; in particolare l'impresa in questione, di cui, come lei può ben immaginare, conosco pregi e difetti, ha tra i pregi quello di essere l'operatore più forte nelle zone in cui noi siamo strutturalmente più deboli.

ANTONIO LIA. Ha detto che conosce anche i difetti?

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Credo di conoscerli nel dettaglio, se però lei volesse, in separata sede, elencarmene altri che mi fossero eventualmente sfuggiti, gliene sarei particolarmente riconoscente perché si tratta di un'informazione sempre preziosa.

ANTONIO LIA. La mia preoccupazione è che invece di creare concorrenza, poiché non vi è alternativa, si crei un nuovo regime di monopolio in mano a questi signori.

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Questo è escluso dal fatto che...

ANTONIO LIA. Poiché in quelle zone è presente solo il trasporto su gomma, quest'ultimo diventerebbe un trasporto protetto anche dalle Ferrovie e quindi alcune aree del nostro paese resterebbero tagliate fuori dalle grandi vie di comunicazione.

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Il rischio di monopolio, dicevo, è certamente escluso in quanto vi è, appunto, il vincolo competitivo. Si deve poi tenere conto del fatto che la competizione nel settore della lunga percorrenza, mi riferisco soprattutto al Mezzogiorno, è di per se stessa aperta e le aziende sono più o meno tutte remunerative. Diverso è il campo del trasporto

locale, dove la concorrenza è artificiale perché attivata dalle regioni con finanziamento proprio.

Per spiegare il motivo per il quale le Ferrovie hanno bisogno di una società di autobus vorrei farle un esempio: nel Mezzogiorno l'esperimento del Pendolino è fallito quasi dappertutto per mancanza di adduzione, nel senso che a Bari o a Reggio Calabria non vi sono abbastanza passeggeri. A nostro avviso vi sarebbero passeggeri sufficienti in Puglia e in Calabria, però non abbiamo linee di adduzione; se riuscissimo a garantire queste linee – lo vogliamo sperimentare – probabilmente diventerebbe competitivo anche il trasporto su treno. Questo è l'eterno dilemma della rete italiana: non dimentichiamo che essa deve tutto a due grandi uomini, Ferdinando di Borbone e Camillo di Cavour, gli unici veri strateghi delle ferrovie che hanno operato nel paese. Sfortunatamente questi due personaggi ragionavano in un'ottica locale in cui Alcantara e Randazzo, piuttosto che Ceva ed Ormea, sembravano centri destinati, in assenza di automobile, a grande sviluppo. Poiché il vero investimento strategico lo hanno fatto – ripeto – questi due uomini e successivamente vi è stato un dominio del trasporto su gomma, malauguratamente le linee si sono strutturate secondo grappoli di linee sovrabbondanti in Sicilia e in Piemonte e gravi carenze di adduzione in zone che hanno poi avuto un grande sviluppo, come il Veneto e la Puglia. Questo è il nodo.

A proposito della linea Ceva-Ormea, lascerei la parola all'ingegner Bernardi.

STEFANO BERNARDI, *Responsabile della divisione trasporto locale*. Vorrei aggiungere soltanto un'osservazione. A proposito delle caratteristiche della linea Ceva-Ormea (le cifre che richiamava l'ingegner Vaciago si riferiscono proprio a quell'esempio) il costo per la sola manutenzione è pari, *grosso modo*, a 100 milioni per chilometro l'anno, senza transito di treni, oltre a circa 230 milioni l'anno per il passaggio dei treni. Lasciando fissi i 100 milioni l'anno per la manutenzione,

che continueremo in ogni modo a fare, chiudere al traffico la Ceva-Ormea significherebbe per noi un risparmio secco di circa 9 mila lire per ogni treno/chilometro che passa (nel caso specifico per quella tipologia di treni si tratta di un valore molto minore della media nazionale riguardando, appunto, treni a composizione minore). Ripeto: il costo è di circa 9 mila lire per treno/chilometro che passa e di circa 230 milioni l'anno per ciascun chilometro di linea. Le due cifre naturalmente si sommano, non comprendono le stesse voci. Chiudere la linea Ceva-Ormea significa risparmiare una consistente somma di denaro. Ovviamente stiamo facendo il possibile per non sopprimerla, però ciò significa trovare ad ogni costo un finanziatore perché, anche se riuscissimo a raddoppiare il traffico attuale (cosa alquanto improbabile in quanto si tratta di zona non demograficamente sviluppata), passando dagli attuali 25-30 passeggeri per treno a 60, si tratterebbe sempre di una linea fortemente passiva. Quindi, in assenza di un finanziamento pubblico per noi sarebbe estremamente difficile mantenerla in esercizio. Il problema dunque è quello di reperire tale finanziamento ovunque provenga, basta che copra i costi di gestione.

FRANCESCO MARENCO. A vostro avviso, chi dovrebbe essere il soggetto a cui chiedere il finanziamento?

STEFANO BERNARDI, *Responsabile della divisione trasporto locale*. Allo stato attuale, lo Stato. Con il disegno di legge di riforma della legge n. 151 si determinano nuove opportunità alle quali evidentemente siamo molto interessati e che cercheremo di cogliere. Tuttavia, allo stato attuale, si tratta di sole ipotesi e non di partite contabili esistenti.

Per quanto riguarda la questione sollevata dall'onorevole Pieroni relativamente alle regioni, preciso che stiamo contattando tutte le regioni in previsione dell'entrata in vigore del nuovo assetto del trasporto locale, allorquando esse provvederanno direttamente a finanziare

le ferrovie. Stiamo predisponendo i primi contatti e ci troviamo nella necessità di « fare cultura », come si suol dire, in quanto la maggior parte delle regioni, per non dire tutte, non hanno compreso quale ruolo dovranno svolgere e che tipo di potere dovranno gestire. Esse ragionano tuttora in un'ottica di pianificazione deresponsabilizzata e tutte tendono a mantenere il servizio ferroviario *sic et simpliciter*, o addirittura a chiederne il potenziamento, senza rendersi conto che dovranno loro provvedere al relativo finanziamento.

Per quanto attiene all'orario ferroviario 1993, siamo riusciti ad avere un contatto costruttivo con le seguenti realtà: Valle d'Aosta, Lombardia, provincia autonoma di Bolzano, Toscana (limitatamente alla linea Firenze-Mare), Puglia (limitatamente al servizio urbano di Bari). In particolare segnalo che con la regione Lombardia siamo riusciti a concordare un programma di esercizio relativo alle autolinee interferenti, però si tratta di un caso unico.

MAURIZIO PIERONI. Vorrei raccomandare ai nostri ospiti, che ringrazio per aver accolto il nostro invito, di farci pervenire tutto il materiale in loro possesso, proprio alla luce delle considerazioni fatte circa le autolinee interferenti: si tratta di documentazione utile alla Commissione. Proprio perché il nostro compito è quello di controllare, di dare indirizzi e di valutare il disegno di legge sul traffico locale, abbiamo bisogno di avere chiaro il quadro del rapporto con le regioni. Ci risulta infatti che alcune di esse non hanno nemmeno un piano regionale dei trasporti. Personalmente sono spaventato all'idea che sul traffico locale ricadano le linee ferroviarie locali; non vedo infatti come si possano stipulare contratti locali di servizio e seri accordi di programma con regioni sprovviste persino di un piano dei trasporti.

Per quanto riguarda l'orario estivo, al di là delle interpretazioni, sta di fatto che esiste una mozione della Camera che siete chiamati ad ottemperare. Ciò non

significa che la Commissione sia cieca e sorda: se vi sono treni che viaggiano con tre passeggeri certamente ne teniamo conto. Il problema è che dovete tenere in considerazione il documento approvato dal Parlamento: si tratta di un problema di correttezza di rapporti. A fronte di un contratto di servizio e di un indirizzo politico preciso espresso dai competenti organismi dello Stato, voi potevate benissimo inviarci un prospetto e dirci che, al di là degli indirizzi dati dal Parlamento, vi erano 14 treni che la domenica viaggiavano con tre passeggeri ciascuno. Se ci aveste inoltre dato un po' di tempo per verificare la situazione, nessuno di noi vi avrebbe chiesto di far viaggiare questi convogli con tre passeggeri. Quello che però la Commissione non potrà accettare (lo dico con tono fermo al fine di evitare conflitti futuri) è che il 23 di questo mese entri in vigore un orario che in pratica trascura completamente quanto abbiamo sostenuto fino ad ora: in questo modo ci troveremmo di fronte ad un fatto compiuto ed una cosa del genere la Commissione non la può accettare.

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. È bene che la Commissione conosca il complicato marchingegno istituzionale con il quale stiamo operando. Noi abbiamo un azionista che, secondo la delibera del CIPE, attuativa della legge di trasformazione in società per azioni, è il ministro del tesoro di concerto con i ministri dei trasporti e del bilancio. L'intero ciclo che ho poc'anzi descritto si svolge all'interno di una direttiva dell'azionista (è come se l'azionista avesse votato in assemblea avendo la totalità del pacchetto), tant'è vero che egli ha chiesto che tutte le direttive da lui emanate fossero registrate nel libro delle assemblee. Non so se la Commissione sia a conoscenza della direttiva dei tre ministri emanata il 17 novembre 1992, comunque leggo due passaggi che sono rilevanti rispetto al dibattito che stiamo svolgendo. « Considerati gli obiettivi di efficienza economica...; considerato che quanto sopra comporta da un lato la necessità di una

progressiva dismissione dei servizi ferroviari non competitivi sul piano dei costi rispetto ad altri modi del trasporto...», si formula la seguente direttiva. Punto 2): in questa fase il modello di esercizio deve essere orientato prevalentemente verso i servizi di maggior rilievo locale e di interesse nazionale, ove il modo ferroviario può risultare più competitivo. Ove ritenuto diseconomico e non compatibile con le risorse disponibili, si dovrà considerare anche l'opportunità di sospendere i servizi di trasporto su linee a bassa frequentazione, ovvero di sostituirli con modi di trasporto più economici ».

All'interno di questa direttiva abbiamo elaborato un documento che si chiama piano di impresa, il quale è stato approvato dal Governo in due *tranches*: quella del 9 dicembre (con l'esclusione degli investimenti in materia di alta velocità) e quella del 29 dicembre, approvazione della tratta Torino-Milano-Napoli per l'alta velocità. Vi sono quindi tre direttive di Governo: quella del piano di impresa, quella del 9 dicembre, che approva il piano di impresa, e quella del 29 dicembre, che approva l'ultima *tranche* dell'alta velocità. Queste tre direttive di Governo presiedono alla stesura del contratto di servizio pubblico, per cui esso e quello di programma, che sono atti di minor pregnanza rispetto alle direttive, in quanto stipulate solo tra noi ed il ministro dei trasporti come contraente tecnico, rappresentano una meccanica applicazione del piano di impresa approvato il 9 dicembre, che a sua volta conteneva tutti i tagli citati. La mozione approvata dal Parlamento, che abbiamo molto apprezzato in quanto desideriamo incentivare il trasporto su rotaia, non la possiamo malaguratamente applicare, in quanto non esiste, nell'attuale assetto istituzionale, un rapporto diretto tra noi e l'organo legislativo. Nell'attuale assetto istituzionale vi è un rapporto diretto tra noi e l'azionista e tra quest'ultimo ed il Parlamento. Credo che debba essere fatta chiarezza su questo punto, perché poi sulle piazze passiamo per « tagliatori » di pubblici servizi e come inadempienti del-

l'articolo 6. A tale proposito ribadisco che l'interpretazione letteraria di tale articolo può essere discutibile, mentre quella attinente alle direttive del piano di impresa non può esserlo. Di conseguenza questo ci pone in una situazione particolarmente delicata. Non si tratta di una predica per il passato, ma di una raccomandazione per il prossimo futuro.

Noi saremmo vincolati dalle direttive a rinegoziare il contratto di servizio ed il contratto di programma con lo Stato entro il 30 giugno. Se, come sovente accade, questa scadenza non verrà rispettata, speriamo che non si vada a dopo la formulazione del progetto di legge finanziaria, perché a quel punto sarebbe del tutto vana ogni negoziazione.

GIORDANO ANGELINI. L'altra volta ce l'hanno dato in tre giorni; questa volta non accadrà più nemmeno questo.

CESARE VACIAGO, *Responsabile dell'area trasporto*. Mi auguro che la Commissione possa raccomandare una sollecita rielaborazione in questo senso. Noi proporranno la rinegoziazione nel senso di una modifica sostanziale del piano di impresa, con un rilancio, quindi, dei servizi locali; così come saremo favorevoli ad una rinegoziazione che dia maggiore chiarezza finanziaria. Si riteneva di aver predisposto un contenitore di acciaio dal punto di vista finanziario, mentre non ha retto neppure un minuto di fronte alle complicazioni interne dell'apparato ministeriale. Siamo quindi abbastanza accaniti rispetto alla negoziazione. Il ritardo sugli investimenti indotto dalla mancanza di cassa si rifletterà negli anni a venire rispetto all'entrata in esercizio delle linee.

Condividiamo nel merito il fatto che il contratto di programma ed il contratto di servizio siano preventivamente discussi in Commissione; è il contratto di servizio, nei confronti del quale spezziamo una lancia, che presiede alla gestione del traffico locale. Molte volte la gestione degli investimenti di lungo periodo si è tradotta, anche in sede parlamentare, in una sommatoria di investimenti all'interno

della quale è estremamente difficile e penoso rispettare le priorità.

In sede di contratto di servizio pubblico il problema diventa più meccanico. Si tratta di un problema di 500 miliardi in più per avere più treni.

PRESIDENTE. Sull'ultima questione sollevata credo valga la pena ricordare che il groviglio istituzionale concernente le competenze è stato oggetto più volte di una riflessione da parte della Commissione, al punto che quest'ultima ha ritenuto di pervenire all'approvazione unanime di un provvedimento di legge che ha stabilito, credo con sufficiente chiarezza, quali sono i rapporti che devono intercorrere non solo e non tanto tra il Parlamento e le Ferrovie dello Stato SpA (su questo punto l'ingegner Vaciago ha perfettamente ragione), quanto tra il Parlamento e il Governo.

Esprimo tuttavia il dubbio che la proposta di legge approvata dalla Commissione non sia sufficiente a garantire la possibilità del Parlamento di valutare tutti gli atti adottati dal Governo riguardo alle Ferrovie dello Stato. L'ingegner Vaciago osservava che successivamente intervengono le direttive, che in qualche modo rischiano di stravolgere tutto. Purtroppo in ordine alle direttive la Commissione non si è riservata un proprio spazio (ciò sarà materia di ulteriore riflessione da parte nostra), il che dimostra che il groviglio è sempre più aggrovigliato.

MAURIZIO PIERONI. L'ingegner Vaciago faceva riferimento a direttive vincolanti per la SpA emanate prima che questa nascesse. Anche a questo riguardo si potrebbero aprire questioni interpretative.

GIORDANO ANGELINI. Nei rapporti sono previsti tre elementi: l'atto di concessione, il contratto di programma ed il contratto di servizio. Le direttive, dal mio punto di vista, rappresentano un'invenzione che qualcuno può inserire nel

libro dei soci. Tuttavia, ritengo che il Parlamento abbia sempre la possibilità di intervenire.

PRESIDENTE. Dal momento che ci troviamo di fronte ad un nuovo ministro dei trasporti cercheremo di chiarire questi aspetti del problema.

CESARE VACIAGO, Responsabile dell'area trasporto. Le direttive, lo ribadisco, per noi sono più vincolanti. Non è vero che sono state emanate prima della trasformazione dell'Ente in SpA, avvenuta il 12 giugno ai sensi della legge n. 35 del 1992 ed il 12 luglio ai sensi della legge n. 333 del 1992.

Dal 12 agosto, data della definitiva trasformazione in SpA, al 29 dicembre, data in cui, essendo stati firmati gli atti, è stato nominato il consiglio di amministrazione, esiste un periodo in cui tecnicamente l'Ente era una SpA e in conseguenza di ciò il Governo emanava direttive in questo senso nonostante non fosse regolarmente convocata l'assemblea. In sostanza l'Ente era una società per azioni con un amministratore straordinario che riassumeva gli organi. Infatti, questa è una direttiva dell'azionista all'amministratore straordinario.

Il vero nodo del problema è rappresentato dall'atto di concessione. In sostanza, non essendo stato approvato l'atto di concessione, noi siamo una SpA contrattualizzata con lo Stato ma il cui rapporto con quest'ultimo è ancora regolato dall'atto di concessione del 1907, dal momento che non è stato ancora ratificato l'atto di concessione che privatizza l'ente a tutti gli effetti. L'atto di concessione ci trasformerebbe in un soggetto a prezzi

amministrati ma con tariffe non deliberate per legge. Ci troviamo, pertanto, nella paradossale situazione di dover effettuare variazioni tariffarie per legge e nel non poter gestire imprenditorialmente il mercato.

Prima di concludere desidero fare un breve esempio in ordine alla tematica nord-sud. Avendo tariffe chilometriche siamo costretti a mantenere lo stesso prezzo sulla tratta Torino-Venezia e su quella Bari-Reggio Calabria, malgrado sulla tratta Bari-Reggio Calabria il servizio reso dal punto di vista della qualità sia infinitamente inferiore a quello offerto sulla tratta Torino-Venezia.

Come è noto, uno dei primi elementi di gestione imprenditoriale è quello di far pagare una tariffa inferiore in presenza di un servizio scadente, cercando di attrarre in questo modo il cliente; viceversa, la tariffa aumenta in presenza di un buon servizio e di una clientela sovrabbondante. Purtroppo a noi è impedita questa elementare leva di gestione di impresa, a causa del ritardo nell'emanazione dell'atto di concessione.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per aver accolto l'invito rivolto loro dalla Commissione e dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 11,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 18 maggio 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO