

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

(n. 2)

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 SETTEMBRE 1994

(Ai sensi dell'articolo 119, comma 3, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLE FERROVIE DELLO STATO SPA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

INDICE

	PAG.		PAG.
Audizione di rappresentanti delle Ferrovie dello Stato SpA:		Lia Antonio (gruppo PPI)	66, 69, 71, 73
Perticaro Sante, <i>Presidente</i>	41, 52, 53 58, 69, 75	Marenco Francesco (gruppo alleanza nazionale-MSI)	71
Angelini Giordano (gruppo progressisti-federativo)	58	Mariano Achille Enoc (gruppo alleanza nazionale-MSI)	68, 75
Becchetti Paolo (gruppo CCD)	58, 59, 71	Necci Lorenzo, <i>Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA</i>	43, 53, 55 62, 64, 66, 73, 75
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista-progressisti)	49, 53, 55, 59, 64	Rizzotti Silvio, <i>Direttore dell'area rete delle Ferrovie dello Stato SpA</i>	75
Canesi Riccardo (gruppo progressisti-federativo)	58	Savarese Enzo (gruppo forza Italia)	68
Castelli Roberto (gruppo lega nord)	57, 58	Sparacino Salvatore (gruppo forza Italia)	60
Duca Eugenio (gruppo progressisti-federativo)	51	Turroni Sauro (gruppo progressisti-federativo)	61
Galletti Paolo (gruppo progressisti-federativo)	67	Sulla pubblicità dei lavori:	
		Perticaro Sante, <i>Presidente</i>	41

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,10.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Propongo che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti delle Ferrovie dello Stato SpA.

PRESIDENTE. Ringrazio l'avvocato Necci, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, e la delegazione che l'accompagna per avere accolto questo nostro invito. Vorrei spiegare brevemente i motivi per i quali l'ufficio di presidenza ha deciso questa audizione che si svolge ai sensi dell'articolo 119, comma 3, del regolamento.

L'audizione si inserisce in una procedura finalizzata a consentire alle Commissioni di acquisire elementi informativi utili ai fini dell'esame degli stati di previsione dei dicasteri di rispettiva competenza. Nel caso specifico, la possibilità di acquisire dalle Ferrovie dello Stato informazioni e dati appare particolarmente opportuna, stante il rilievo che il trasporto ferroviario assume nell'ambito dei documenti di bilancio, in primo luogo sotto il profilo delle

risorse stanziare nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e nella legge finanziaria.

Il trasporto ferroviario sta vivendo nel nostro paese una fase di notevoli cambiamenti, contrassegnati in primo luogo dalla trasformazione in SpA delle Ferrovie dello Stato. Non meno significativo è poi l'avvio, anche sotto il profilo della realizzazione, del progetto dell'alta velocità. Sul piano normativo, per quel che riguarda il primo aspetto, sembra opportuno ricordare che con la legge n. 239 del 1993 il Parlamento ha disposto che il Governo provveda a trasmettergli i contratti di programma e i contratti di servizio prima della loro stipula con le Ferrovie dello Stato per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni. In effetti, i suddetti contratti costituiscono, insieme all'atto di concessione, gli strumenti fondamentali per la disciplina dei rapporti, anche di ordine finanziario, fra le Ferrovie dello Stato e lo Stato. Peraltro, fino ad ora il Governo non ha ancora adempiuto il richiamato obbligo di trasmissione, pur essendo stato più volte sollecitato in tal senso. Da ultimo, occorre ricordare che, recependo una precisa richiesta di questa Commissione, l'Esecutivo ha provveduto ad inserire nel decreto-legge n. 547 del 1993, recante interventi urgenti a sostegno dell'economia, una disposizione che prevede che la trasmissione del contratto di programma e della revisione del contratto di servizio debba avvenire entro il 15 ottobre prossimo. Pur essendo questo un obbligo posto a carico

del Governo e non delle Ferrovie dello Stato, trattandosi di un atto di natura contrattuale, e la cui redazione si può ritenere quindi in qualche misura concordata fra le parti interessate, sembra lecito chiedere ai rappresentanti delle Ferrovie dello Stato quali motivi hanno sino ad ora impedito che i suddetti atti fossero trasmessi al Parlamento e se, a loro giudizio, il termine del 15 ottobre sarà rispettato. In assenza dei richiamati atti, infatti, per il legislatore diventa estremamente difficile disporre di un quadro chiaro delle strategie del trasporto ferroviario e delle connesse esigenze di ordine finanziario.

In proposito sembra opportuno ricordare che lo Stato concorre con ingenti risorse al finanziamento del trasporto ferroviario. In particolare, il finanziamento delle Ferrovie dello Stato ha luogo, secondo quanto disposto dalla legge n. 210 del 1985, in sede di legge di bilancio, per quel che riguarda i contributi compensativi degli obblighi di servizio pubblico e della normalizzazione dei conti, e in sede di legge finanziaria per quanto riguarda i costi per le infrastrutture nonché i contributi finanziari per nuovi investimenti. Con la legge finanziaria per il 1994 era quindi previsto il concorso dello Stato all'aumento del capitale delle Ferrovie dello Stato in relazione ad operazioni finalizzate alla realizzazione di investimenti destinati al potenziamento della rete ferroviaria nazionale e locale. Dell'importo complessivo, pari a lire 8.050 miliardi, da versare mediante rate annuali pari a 1610 miliardi con decorrenza dal 1995, una parte, dell'ammontare di 2.600 miliardi, era destinata ai raddoppi e ai quadruplicamenti delle linee necessarie allo sviluppo del trasporto passeggeri e merci e alla velocizzazione della rete. Non si citava quindi esplicitamente il progetto dell'alta velocità, a differenza di quanto prevedeva la legge finanziaria del 1993 che, su un totale di 8250 miliardi stanziati a favore delle Ferrovie dello Stato, ne destinava 2750 per l'attuazione del progetto dell'alta velocità. Si tratta allora di sapere in che stadio di realizzazione si trovi il citato progetto, quanta parte delle risorse ad

esso esplicitamente destinate risulta già utilizzata, quale sia stato l'impegno sostenuto fino ad ora dai *partners* privati dell'operazione e quale sia l'entità delle risorse ulteriori da stanziare per la sua realizzazione nella stima dei responsabili delle Ferrovie dello Stato.

Allo stesso tempo, sembra opportuno acquisire elementi informativi circa le linee strategiche che le Ferrovie dello Stato intendono adottare per quel che riguarda le linee ordinarie, nonché quelle locali. In proposito, si tratta di conoscere come le Ferrovie dello Stato intendano ripartire gli stanziamenti previsti nella finanziaria del 1994, quanta parte intendano destinare al progetto dell'alta velocità e quanta alla velocizzazione delle linee ordinarie. Riguardo alle linee locali a minor traffico, si pone poi il problema di sapere se vi sia l'intenzione di sostituire progressivamente il trasporto su rotaia con quello su gomma, senza trascurare i risvolti che ciò comporterebbe in termini di aumento del traffico su strada. Sempre con riferimento alle questioni che hanno un riflesso di ordine finanziario, sembra opportuno sapere quali saranno gli orientamenti delle Ferrovie dello Stato per ciò che riguarda le tariffe che si intendono adottare.

Una delle questioni centrali in sede di esame dei documenti di bilancio riguarda il tema delle privatizzazioni. In proposito, sembra opportuno sapere quali sono gli orientamenti delle Ferrovie dello Stato e quali linee strategiche si intendono adottare per quel che riguarda specificamente la società Tirrenia. Più in generale, i responsabili delle Ferrovie dello Stato potrebbero comunicare alla Commissione l'attuale andamento della società sotto l'aspetto contabile e finanziario e le ulteriori misure che si intendono adottare per realizzare l'obiettivo di un completo risanamento cui si accompagni un miglioramento qualitativo dei servizi resi all'utenza. Nella prospettiva degli interventi da assumere ai fini del risanamento non sembrano peraltro irrilevanti le questioni che riguardano il personale e se in particolare si prevedono ulteriori ri-

duzioni degli organici e in tal caso con quali modalità e fonti di finanziamento.

L'esigenza di un trasporto ferroviario più efficiente è infatti indiscutibile nel nostro paese, che registra, in confronto agli altri paesi europei, un'incidenza del traffico su gomma nettamente superiore alla media e di quello su rotaia largamente inferiore.

Credo di aver toccato nella mia introduzione tutti i problemi che sono sul tappeto. Prima di dare la parola all'avvocato Necci desidero però soffermarmi sulle modalità di svolgimento dell'audizione e proporre, anche sulla base dell'esperienza della seduta di ieri, che la discussione si svolga secondo alcuni limiti.

Avere qui l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato ci consente di fare una panoramica che va al di là delle questioni strettamente connesse con la legge finanziaria e con i documenti di bilancio. Credo che questa sia un'occasione da cogliere ed è quindi importante ragionare a 360 gradi, però con due avvertenze: innanzitutto cerchiamo di limitare la discussione alle questioni di carattere generale, non entrando nelle questioni specifiche della tratta o del binario di una certa regione o provincia, altrimenti ci disperdiamo; in secondo luogo cerchiamo di attenerci ad una riflessione generale sugli argomenti, tralasciando le questioni specifiche e i dati di carattere tecnico.

Questa è la proposta che affido alla sensibilità dei colleghi che interverranno, perché si possa concentrare l'attenzione sia sulla parte finanziaria sia, più complessivamente, sulla politica che le Ferrovie dello Stato intendono portare avanti.

LORENZO NECCI, *Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA*. Ringrazio il presidente e la Commissione per l'attenzione che vorranno dare a questo nostro intervento. Riteniamo fondamentale il rapporto con il Parlamento perché le Ferrovie dello Stato sono un animale bicefalo, come abbiamo detto già altre volte: parte società per azioni e parte importante servizio pubblico. Spesse volte, purtroppo, le due cose si sommano e si confondono e

non è chiaro dove finisce il servizio pubblico e dove comincia la società per azioni, cioè la responsabilità manageriale.

Cercherò di essere molto breve nell'introduzione, perché immagino che sia importante lasciare spazio alle domande che lor signori avranno. Su alcuni punti mi riservo, se non avrò tutti i documenti a disposizione, di fornire risposte scritte in tempi brevi; su tutto quello su cui posso dare risposte immediate risponderò in questa sede, avendo a disposizione una serie di persone, colleghi ed amici, che hanno capacità e funzioni operative all'interno delle Ferrovie dello Stato.

Le questioni aperte dal presidente costituiscono un panorama che per essere affrontato richiederebbe alcune ore a disposizione. Vi chiedo pazienza, siamo naturalmente disposti a tornare qui ogni momento, quando vorrete; ritengo che servano sedute molto lunghe per discutere tutti i problemi, altrimenti corriamo come al solito il rischio di essere generici su alcune cose e troppo specifici su altre.

Farei un brevissimo *excursus* storico; per coloro che hanno partecipato nella passata legislatura a riunioni della Commissione molte cose che dirò sono note, per altri lo sono meno.

Le Ferrovie dello Stato sono state trasformate da azienda autonoma in ente pubblico economico nel 1985; dal 1985 al 1992 hanno operato sotto la forma giuridica di ente economico; in realtà non era molto chiaro se fossero paragonabili all'ENI, all'ENEL o all'IRI, avevano uno statuto autonomo, la discussione se fossero o meno ente pubblico autonomo era molto incerta. Dal 1° gennaio 1993 hanno assunto la veste definitiva di società per azioni.

Questo *excursus* istituzionale è fondamentale per capire la storia delle Ferrovie dello Stato. Fino al 1985 erano azienda autonoma, sostanzialmente parte del Ministero dei trasporti, ossia della pubblica amministrazione; ciò comportava il contratto pubblico per i dipendenti, il ripianamento delle perdite e la gestione dell'esercizio attraverso puri strumenti nor-

mativi di tipo pubblico (le leggi finanziarie che si sono succedute negli anni).

Dal 1° gennaio 1985 per circa sette anni è seguito questo esperimento di ente pubblico economico, non completo, non chiaro, tanto che alcuni problemi di fondo non sono stati mai risolti: il trasferimento del patrimonio, la natura pubblica o privata del rapporto di lavoro, la capitalizzazione, la possibilità di indebitamento sul mercato, tutta una serie di problematiche fondamentali per la chiarezza del rapporto manageriale e politico.

La trasformazione in SpA, avvenuta nel dicembre 1992 — quindi operante dal 1° gennaio 1993 — ai sensi delle leggi sulle privatizzazioni del 1992, ha cambiato radicalmente la situazione: oggi le Ferrovie hanno un bilancio privatistico, una struttura privatistica, possono presentare conti in cui è chiara la parte manageriale, imprenditoriale e quella pubblica, politica, legata all'intervento del Parlamento, del legislatore.

Ripeto per chiarezza che sono responsabile delle Ferrovie dello Stato dalla metà del 1990, quando erano ancora — diciamo — ente pubblico economico. La prima problematica è stata quella del risanamento accompagnato allo sviluppo.

Le Ferrovie nel gennaio del 1990 disponevano di un piano di risanamento e di sviluppo approvato dal Parlamento che prevedeva un forte potenziamento del sistema ferroviario in Italia con investimenti per circa 120 mila miliardi; piano di risanamento e di sviluppo approvato dal Governo e divenuto direttiva delle Ferrovie nel maggio del 1989. Le risorse per la sua realizzazione, come spesso avviene, purtroppo non ci sono mai state; c'è stato un grande piano di risanamento e risorse sempre molto limitate.

L'operatività delle Ferrovie dello Stato, sia come ente pubblico economico sia come SpA, è stata indirizzata fondamentalmente a due obiettivi: il primo è stato quello del risanamento, il secondo quello dello sviluppo.

I due obiettivi in realtà non sono separabili perché lo sviluppo è concepibile solo su un'azienda risanata; un'azienda non ri-

sanata, che più fa traffico e più perde non è in grado di fare sviluppo. L'obiettivo quindi di risanare l'azienda per fare lo sviluppo era non solo compatibile ma addirittura indispensabile: si può vendere di più se nel farlo c'è un risultato, altrimenti la vendita in più diventa perdita maggiore.

L'obiettivo di risanamento è stato realizzato sulla base di due presupposti, la riduzione dei costi e l'aumento dei ricavi. Sull'aumento dei ricavi, come loro sanno, grava il vincolo tariffario: le tariffe sono stabilite con decreto del Governo, quindi sono vincolate, non sono nella libertà delle Ferrovie dello Stato. Oltre tutto il costo del biglietto, in particolare quello della Roma-Firenze, rientra nel paniere; le tariffe hanno un andamento estremamente rigido, le Ferrovie non possono operare su questa leva, sulla quale interviene solamente il Governo ed il Parlamento. L'aumento dei ricavi, pertanto, si può basare soltanto sull'incremento del traffico, in quanto l'aumento delle tariffe è stato modestissimo, non ha mai recuperato l'inflazione; come loro sanno, le tariffe italiane sono meno della metà della media di quelle europee. Non obiettiamo a quella che è una politica del Governo, ma riteniamo di dover dire che dal punto di vista commerciale un loro aumento non produrrebbe effetti negativi sul traffico. Questa è l'unica osservazione che possiamo fare; spetta poi al Governo decidere quali sono le tariffe e come vanno applicate. Certamente il fatto di avere in Italia treni che costano la metà rispetto alla Francia e alla Germania rappresenta un vincolo molto forte; a nostro modo di vedere ci sarebbe un margine di recupero molto significativo.

Potendo operare poco sulle tariffe, abbiamo agito su due fattori, in primo luogo sulla riduzione dei costi. Questi riguardano fondamentalmente, per l'80 per cento, il personale e per il 20 il mantenimento in esercizio del sistema ferroviario. I costi del personale evidentemente sono determinati dal numero delle teste e dallo stipendio. Peraltro le Ferrovie hanno un sistema pensionistico autonomo, che è

un'assurdità giuridica ed economica, visto che tutti i sistemi pensionistici in Italia fanno capo all'INPS. Nel caso delle Ferrovie dello Stato vige un sistema autonomo, per cui i lavoratori che vanno in pensione continuano a percepire una pensione pagata, attraverso un fondo chiamato OPAFS, dalle Ferrovie stesse.

Il sistema non è riuscito a decollare completamente verso il privato; il trattamento previdenziale è veramente un'anomalia che non sembra accettabile e che certamente grava le Ferrovie di un risultato, il costo delle pensioni, che non spetta alle stesse.

Abbiamo operato anche sul recupero del costo del lavoro. Quando siamo arrivati avevamo una pianta organica di 224 mila persone, mentre oggi il numero delle unità in servizio è di 139 mila. Il recupero è stato molto sostanzioso, impressionante e non è stato minimamente affidato ad un'opera di riduzione di servizi o di tagli di linee. Si sono svolti nella passata legislatura lunghi dibattiti in questa Commissione sulle linee a scarso traffico, sui cosiddetti rami secchi; il Parlamento ha deciso che quelle linee non andavano tagliate e le Ferrovie giustamente le hanno tenute in piedi.

La linea commerciale che le Ferrovie ritengono gestibile economicamente evidentemente non rappresenta il totale delle linee a disposizione. Abbiamo circa 16 mila chilometri di linee, di cui 4 mila sono puramente commerciali, mentre gli altri costituiscono sistemi di trasporto importantissimi, che hanno un forte contenuto sociale.

La riduzione del costo del personale — dicevo — non è avvenuta a scapito dell'offerta di servizio ferroviario, che viceversa è gradatamente aumentata. Quest'anno sia l'offerta, sia l'andamento del trasporto merci e passeggeri sono ai massimi storici mai realizzati. Nel nuovo orario invernale che presenteremo tra qualche giorno proporranno un 30 per cento in più di offerta sulla base delle attuali linee e delle attuali consistenze, che riteniamo — per rispondere ad una domanda del presidente — siano ancora sovrabbondanti: c'è margine

per una ulteriore riduzione del personale, grazie ad automatismi, a diversi sistemi di conduzione e di organizzazione del lavoro che hanno dato una notevole flessibilità.

Per quanto riguarda la riduzione del costo del lavoro, siamo passati dagli oltre 12 mila miliardi del 1991-1992 agli attuali 9.500, quindi una riduzione sostanziosa. Vi sono stati, poi, un aumento dell'offerta ed un aumento del traffico, sia merci sia passeggeri. Il traffico merci delle Ferrovie è aumentato in modo impressionante per quanto riguarda il settore cosiddetto intermodale. Quest'ultimo rappresenta uno degli strumenti più importanti di risoluzione dei problemi dell'ingombro delle strade, quindi noi puntiamo moltissimo su di esso. Ci troviamo, in proposito, in controtendenza rispetto alle altre nazioni europee, perché stiamo aumentando notevolmente il traffico intermodale, mentre le altre ferrovie registrano una netta diminuzione: la strada, anche in Francia ed in Germania, sta recuperando sulle ferrovie, mentre in Italia avviene il contrario. Purtroppo, il traffico intermodale non dà grandi redditi, anzi il trasferimento da traffico normale ad intermodale comporta un aumento del traffico, ma una riduzione degli introiti. Riteniamo, comunque, che questa sia la via corretta da seguire e che ciò sia socialmente ed ecologicamente importante.

Il forte aumento del traffico passeggeri ha registrato punte notevoli: solamente sul Pendolino — il mezzo di comunicazione più rapido e prestigioso delle Ferrovie — registriamo oltre 100 mila passeggeri al mese, con punte di 140 mila nel mese di agosto.

Come dicevo, ci troviamo in controtendenza rispetto alla situazione europea. Per mia fortuna — o sfortuna — mi occupo anche delle ferrovie europee e posso testimoniare che la concorrenza della strada sta diventando estremamente violenta, tranne per quelle ferrovie che godono di una politica di trasporto complessiva: la Svizzera, per esempio, esclude il passaggio dei camion, quindi ovviamente le merci vengono trasportate sui treni, ma in altri paesi che per legge non intervengono in questo sistema le ferrovie stanno perdendo quote

di mercato, anche a causa della fortissima concorrenza operata dai paesi dell'est con camion, onestamente, scassatissimi, che rispettano pochissimo le normative comunitarie e che stanno invadendo a basso costo il mercato del trasporto merci. Si tratta di un pericolo molto grave; se si continuasse di questo passo, nel 1999 o nel 2000 le ferrovie rimarrebbero in una posizione marginale rispetto al traffico su strada. Riteniamo che tale rischio debba essere evitato, in quanto consideriamo le ferrovie il mezzo di trasporto socialmente, ecologicamente ed economicamente più importante, per cui pensiamo che debbano essere potenziate al massimo, sia per quanto riguarda il trasporto passeggeri che per quanto concerne il trasporto merci.

Negli anni 1991-1992 abbiamo avuto una notevole espansione, mentre il 1993 ha segnato un momento di stasi, specialmente per le merci, anche in conseguenza della crisi economica, che indubbiamente si è fatta sentire in tutti i settori; nel 1994 stiamo avendo una ripresa molto forte e l'aspetto più confortante è che possiamo verificarla in relazione alle percentuali del trasporto. Riteniamo che tale ripresa possa continuare.

Per il 1995 abbiamo programmato un aumento dell'offerta del 30 per cento, che non si tradurrà interamente in un aumento dei servizi, perché contemporaneamente abbiamo finalmente tutto il programma di investimenti e di lavori in corso, che produrrà quindi, rispetto alla quota del 30 per cento dell'offerta, un aumento reale dei servizi che si aggirerà intorno al 15 per cento. Si tratta di una cifra impressionante, che non era prevedibile negli anni passati, ovvero che era nei nostri piani, ma non è stata mai realmente credibile né creduta.

Il limite che oggi si pone all'aumento della nostra offerta dipende essenzialmente dal materiale rotabile. Le tecnologie sono in piena espansione, nel 1993 abbiamo messo in funzione 200 chilometri di nuove linee, elettrificato circa 400 chilometri di linee e tecnologizzato (inserendo tutti gli elementi per la gestione ed il controllo automatici delle linee e dei treni) ol-

tre 3 mila chilometri di linee. Siamo quindi convinti che il nuovo andamento caratterizzato dall'immissione massiccia di tecnologia e dalla nuova organizzazione del lavoro potrà darci ottimi risultati sul piano dei servizi e su quello dell'acquisizione di clientela, che sta reagendo molto bene.

Come dicevo, i limiti sono dati essenzialmente dalla scarsa disponibilità di materiale rotabile moderno: il nostro materiale, infatti, è abbastanza obsoleto e oggi stiamo lavorando un po' ai limiti della disponibilità di materiale, perché l'aumento del traffico ha messo in moto tutte le riserve che avevamo. Le ordinazioni di nuovo materiale sono state fatte, ma l'industria non è adeguatamente attrezzata per produrlo in tempi compatibili con l'incremento del traffico. Stiamo comunque sollecitando tali ordinazioni, che ammontano a circa 5 mila miliardi per quelle già in corso ed a circa 3 mila miliardi per quelle che faremo in questi giorni.

Il materiale rotabile moderno ci permetterà di ridurre i costi di manutenzione e di fornire un servizio migliore. La novità è basata su concetti abbastanza semplici, ossia treni completi, che si tratti degli ETR 500, del Pendolino o delle motrici ALE, che sono quelle destinate al trasporto locale. La standardizzazione del materiale è uno degli elementi su cui abbiamo puntato per avere maggiore efficienza e riduzione dei costi. Ciò ci consentirà una forte riduzione delle spese di gestione — riduzione che, in alcuni settori, è arrivata fino al 40 per cento, rispetto al 1990 —, che si accompagna ad una diminuzione delle spese per il personale. Gli incrementi del traffico portano certamente aumenti interessanti degli incassi, ma la limitazione delle tariffe è tale per cui gli aumenti, pur essendo forti, portano nelle casse delle Ferrovie una quantità di denaro relativamente modesta.

Quest'anno arriveremo a vendere circa 5 mila miliardi di prodotto che, paragonati ai 2.800 miliardi del 1990, mostrano un incremento quasi doppio, senza che vi sia stato un sostanziale aumento delle tariffe: ciò dimostra come esso derivi da una mag-

giore produttività e da una maggiore vendita di servizi.

Il contratto che abbiamo stipulato con il Governo all'atto della trasformazione delle Ferrovie in società per azioni — che noi chiamiamo, per comodità, *business plan* — rappresenta il piano di risanamento. All'atto della trasformazione, quindi, abbiamo concluso con il Governo due contratti: quello di programma e quello di servizi, che sono soggetti, per il rinnovo, all'approvazione del Parlamento. Penso di poter dire al presidente che entro il 15 ottobre saremo senz'altro in grado di sottoporre al Parlamento (se concorderemo i termini con il ministro, ma ci sembra che la trattativa sia ormai giunta alla conclusione) i due documenti relativi al contratto di programma ed a quello di gestione.

Essendo una società per azioni, ormai operiamo tramite strumenti civilistici e, di conseguenza, i nostri unici incassi sono quelli derivanti o dal contratto di trasporto che stipuliamo ogni mattina con i cittadini o da quello che concludiamo con chi spedisce le merci per ferrovia oppure dai contratti che sottoscriviamo con il Governo, le regioni o i comuni. Sono questi gli incassi delle Ferrovie, che vanno a formare il nostro conto economico. Quest'anno, a livello di margine operativo, avremo un risultato negativo di circa 500 miliardi, mentre nel piano concordato con il Governo era previsto che perdessimo poco più di mille miliardi: il risultato, quindi, è nettamente migliorativo rispetto alle previsioni. L'anno prossimo le Ferrovie, civilisticamente ed in termini gestionali, saranno in attivo ed il risultato dovrebbe aggirarsi intorno ai 400-500 miliardi, non so dirlo con precisione, perché i *budget* non sono stati ancora approvati. Ritengo che tale successo sia un fattore fondamentale, tanto per noi quanto per il Governo ed il Parlamento, perché dimostra che le possibilità di aumentare il servizio e l'offerta non vanno assolutamente a detrimento dei costi e non gravano sulla finanza pubblica. L'aumento dell'offerta, quando si tratta di offerta commerciale e quando il costo del servizio

è uniformato al livello europeo, produce un risultato positivo. Ebbene, il costo del nostro servizio è ormai comparabile con quelli europei.

Per quanto riguarda il risultato del margine operativo cui ho accennato poc'anzi, siamo partiti da 3.300 miliardi in negativo nel 1993 e, alla fine del 1994, siamo praticamente al *break even*, quindi in due anni il risultato è stato straordinariamente interessante. Il personale dipendente è diminuito nel modo che ho descritto, il costo del lavoro per unità di traffico è passato, a lire costanti, dalle 129 lire del 1985 alle 91 del 1994. L'aumento della produttività del servizio è pari, direi, ad un buon livello europeo: siamo vicini alla Francia e migliori delle altre reti con cui normalmente ci compariamo (sia quella inglese sia quella tedesca). È questo il livello che abbiamo raggiunto negli ultimi tre anni.

Gli indici di puntualità, anche se non sono ancora i migliori del mondo, sono soddisfacenti: l'88 cento dei treni si attestano entro cinque minuti di ritardo, mentre il 97 per cento entro i quindici minuti. Il risultato è soddisfacente, se consideriamo che siamo partiti dall'indice di puntualità del 76 per cento raggiunto nel 1992. Certo oggi i treni che entrano in Italia portano più ritardo di quelli che ne escono. La qualità del servizio, poi, non è tutta proporzionale all'indice di puntualità. Quest'ultimo è solo uno degli indici; sappiamo perfettamente che la qualità del nostro servizio è ancora scadente, ma ciò dipende dalle condizioni delle stazioni, dall'enorme difficoltà di intervenire al loro interno (abbiamo bisogno di 188 autorizzazioni anche per modificare un vetro) e dalla qualità del materiale rotabile. Stiamo inoltre intervenendo pesantemente sulle linee sia per raddoppiarle, sia per elettrificarle, sia per fare tutti gli interventi di manutenzione e di aggiornamento tecnologico.

I sistemi a rete sono complessi — le bacchette magiche purtroppo non sono disponibili — ed hanno bisogno di tempo. Il progetto delle Ferrovie dello Stato sarà completato nel giro di tre o quattro anni,

quando tutto il materiale rotabile nuovo sarà arrivato e quando i quadruplicamenti in corso saranno finalmente terminati. A quel punto, poiché l'andamento economico e commerciale è del tipo di quello che ho prima indicato, avremo un'azienda perfettamente al passo con gli *standard* europei, e ci auguriamo anche migliore; avremo quindi un'azienda in grado di collocare sul mercato circa il 18-20 per cento del totale delle merci e circa il 16-17 per cento del totale dei passeggeri.

Vorrei poi sottolineare che l'intervento delle Ferrovie non è mirato ad un unico investimento; sono ormai tre anni che parliamo dell'investimento per il quadruplicamento o per l'alta velocità, ma questo è solo uno dei progetti su cui stiamo lavorando e non sarà disponibile, purtroppo, prima di quattro o cinque anni (e potrebbe anche andare oltre). Il problema delle Ferrovie è quello di arrivare al momento in cui si realizzerà il quadruplicamento con clienti affezionati, avendo avuto capacità di ricreare fiducia nel sistema ferroviario, e con un certo numero di merci da trasportare. A quel punto si potrà far pagare ai clienti un prezzo del biglietto (che attualmente, lo ripeto, è troppo basso) aumentato, senza che ciò comporti perdita di competitività nei confronti del trasporto su strada o del trasporto aereo.

Occorre, peraltro, una politica intermodale, una politica dei trasporti e una politica dei porti, degli aeroporti e delle stazioni; non si può assolutamente immaginare che le ferrovie vivano da sole in un limbo, esse hanno senso se vengono inserite in un sistema più vasto.

Per quanto riguarda la Tirrenia, alle accuse che ogni ogni tanto ci vengono rivolte rispondo che non vogliamo comprare proprio niente, anzi, se potessimo, venderemmo gran parte di quello che abbiamo. Dobbiamo invece razionalizzare i servizi di cabotaggio per la Sardegna e per la Sicilia: abbiamo avuto varie trattative con la Tirrenia, siamo disposti a cedere quei servizi e siamo disposti ad acquisire o a razionalizzare insieme alla Tirrenia i nostri servizi per le isole. Non abbiamo alcuna ambizione di espanderci, perché siamo

convinti che ciò che deve interessare le Ferrovie è il suo *core business*, cioè il suo trasporto ferroviario, tutto il resto è un tentativo da parte nostra, a volte anche una speranza, di creare un sistema, una certa politica del trasporto. Non si possono, infatti, potenziare troppo le ferrovie se i porti non funzionano, non si possono potenziare le ferrovie sulle merci se gli interporti non sono in funzione, non si può avere un rapporto corretto se il cabotaggio e le ferrovie non lavorano insieme. Abbiamo bisogno, per la nostra configurazione geografica, di trasportare merci per mare e per ferrovia e dobbiamo anche considerare l'importantissimo tema della razionalizzazione del trasporto su strada, che è forse il mostro di cui tutti parliamo ma sul quale, purtroppo, risultati non ne vediamo.

A me sembra che il trasporto su strada, in Italia e in Europa, continui ad essere fortemente agevolato rispetto al trasporto su ferrovia. Il Parlamento è sovrano, può decidere per l'una o l'altra soluzione, ma non si possono adottare entrambe: non si può immaginare di trasportare più merci su ferrovia se si agevola il trasporto su strada. Il discorso, quindi, è semplice: è una questione di scelte. Noi riteniamo di essere ormai in grado, come azienda, di trasportare più merci; fino a tre o quattro anni fa questa poteva forse essere un'illusione, ma a me sembra che le ferrovie abbiano reagito molto bene allo stimolo della società per azioni, della competitività e del paragone europeo (su questo siamo disponibili a fornirvi ovviamente tutti i dati). Al momento non vi è ferrovia europea che non dialoghi con noi in condizioni di parità.

Abbiamo bisogno, dunque, di portare le ferrovie in Europa. Se non facciamo i valichi alpini, siamo spacciati. I trafori sono fondamentali: il Brennero e il Fréjus sono due assi fondamentali per lo sviluppo dell'Italia, non delle ferrovie. Il blocco del trasporto merci in Svizzera, in Austria, e un giorno forse anche in Francia, costerà all'Italia, a partire dal 1997-1998, alcune migliaia di miliardi, perché si allunga il tragitto per portare le nostre merci all'e-

stero. Il problema dei trafori, quindi, è fondamentale, come lo è quello del quadruplicamento senza il quale non siamo in grado di portare più merci e passeggeri sugli assi dove vi è più domanda. Sono questi i due assi portanti della strategia.

Vi è poi anche la questione, più volte sollevata in Parlamento, della strategia da adottare per il sud. Al riguardo vorrei far presente che non esiste un problema ideologico di localizzazione al sud, ma esiste un problema di disponibilità di risorse che vanno previste nei contratti di programma e nelle decisioni del Parlamento e del Governo. Non è, quindi, un problema di scelta; certo le ferrovie si indirizzano laddove vi è più traffico, questo è il requisito minimo e fondamentale, perché in questo modo si ha un beneficio in termini di ritorno del traffico stesso. Laddove vi è minore traffico, occorre un adeguato incentivo a trasportare più merci sui treni e a realizzare le infrastrutture. Queste ultime devono essere realizzate in tempi ragionevoli, non possiamo prevederle per le generazioni che ancora non sono nate (i lavori sulla la linea Roma-Firenze sono durati ventisei anni e non sono ancora terminati)!

Bisogna quindi prevedere risorse sia per iniziare le opere, sia per finirle, altrimenti continueremo ad avere tanti cantieri e nessun risultato. Dobbiamo pensare al traffico reale con le tecnologie, con il materiale rotabile e con infrastrutture a tempi certi; di qualunque infrastruttura (che sia la linea Palermo-Messina, o quella Milano-Torino) si deve prevedere l'inizio ma anche la fine, si devono cioè trovare forme di finanziamento in grado di far completare l'opera.

Noi riteniamo che questo sia il momento delle ferrovie: i tedeschi stanno investendo 300 mila miliardi per collegare l'est con l'ovest, tutte le grandi linee che si stanno realizzando tra Francia, Germania, Belgio, Lussemburgo ed Inghilterra (che con l'Eurotunnel si è collegata all'Europa e non è più un'isola) sono dati di fatto ormai indiscutibili. La Spagna, con il suo progetto di alta velocità si sta collegando con Parigi (sono stato di recente a Madrid e a

Siviglia), non scende a sud, ma va verso l'est europeo attraverso il nord. È fondamentale, a mio modo di vedere, avere linee al di qua delle Alpi, per lo sviluppo economico del paese, per le ferrovie e per una politica di recupero del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma.

Credo siamo sulla strada giusta ma vi è ancora moltissimo da fare. Credo anche che moltissime delle osservazioni che ci vengono mosse siano corrette, ma che sia fondamentale verificare dove reperire le risorse per realizzare i progetti.

Avete uno strumento, le Ferrovie dello Stato, che ci sembrano più efficienti di quanto fossero in precedenza e che stanno facendo un grande sforzo di riorganizzazione, di sviluppo, di gestione civilistica ed economica, perfettamente cosciente delle proprie responsabilità sociali.

Siamo qui per discutere tutti i punti indicati dal presidente; sono intervenuto a braccio su un problema che è molto ampio, ma su ognuna delle questioni poste sono pronto a fornire le risposte ed i chiarimenti richiesti.

UGO BOGHETTA. Ritengo opportuno questo incontro non solo perché siamo all'inizio della legislatura, ma anche per altri motivi, non escluso il fatto che qualche mese fa abbiamo ascoltato anche il ministro Fiori sulla politica dei trasporti; era quindi doveroso da parte nostra dare corso ad una audizione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato, i quali dovrebbero costituire il perno su cui si sviluppa il trasporto in Italia. Così non è; come ha sottolineato l'avvocato Necci, esistono difficoltà che riguardano la questione della prevalenza del trasporto merci, anche in relazione ai problemi che interessano il traffico stradale, di cui abbiamo discusso in Parlamento in occasione dell'esame dell'ultimo provvedimento sulla fiscalizzazione a favore dell'autotrasporto; oggi però la situazione del trasporto in Italia rischia di peggiorare.

Pongo al presidente della Commissione, al sottosegretario Micciché ed all'avvocato Necci la questione del contratto di programma di cui ci occuperemo in un altro

momento, visto che non rientra nel tema oggetto dell'audizione. Infatti la discussione non verte sul rinnovo del contratto di programma, una questione che comunque riguarderebbe soltanto le Ferrovie dello Stato e non la Commissione, perché quest'ultima non ha mai approvato tale documento. Oggi infatti è la prima volta che siamo chiamati ad esprimere un parere e quindi non possiamo rinnovare un contratto che non abbiamo mai esaminato.

Per altro la discussione sul contratto di programma non può riguardare soltanto il problema dei binari, ma deve esaminare tutto l'indirizzo politico della società, prendendo in considerazione anche quei settori che non sono estranei alla competenza consultiva del Parlamento. Questo discute tanto di tutti i problemi, ma dobbiamo evitare che alla fine si finisca per non affrontare questioni che sono rilevanti. Voglio per esempio sottolineare che non abbiamo ancora discusso del problema della concessione e dello statuto delle Ferrovie dello Stato.

L'avvocato Necci poneva, tra l'altro, la questione patrimoniale, visto che vi sono politiche aziendali che lo interessano; in questa occasione dobbiamo discutere, per la prima volta, visto che finora non è stato possibile, di tutte queste questioni, e probabilmente non basterebbe un mese di tempo. Le proposte contenute nel contratto di programma — ripeto — sono numerose e non riguardano semplicemente la questione dei binari o altri problemi generici.

L'avvocato Necci, a proposito dell'Europa, ha fatto riferimento ai trafori alpini; se non ricordo male, al vertice di Corfù, sono stati decisi due interventi prioritari per il trasporto italiano. Il primo riguarda l'alta velocità per il tratto Lione-Torino, l'altro il combinato Berlino-Monaco-Verona. Mi chiedo come rientrerà formalmente nel contratto di programma, sul piano finanziario, la realizzazione del primo progetto, e vorrei sapere per quale motivo il potenziamento del combinato si fermerà a Verona.

In merito al progetto sull'alta velocità non voglio ripetere qui le nostre obiezioni, ma non posso non rilevare come non sia sufficiente cambiare nome ad un progetto perché questo sia qualcosa di diverso da ciò che era prima. È vero che esso è stato modificato, ma personalmente continuo a denominarlo progetto sull'alta velocità. Quindi, quando discuteremo del contratto di programma vogliamo anche sapere come si arriva al quadruplicamento e come esso si realizzi (mi riferisco, per esempio, alla velocizzazione).

È stata costituita la TAV (adesso opera un'altra società); non capisco allora perché debbano esistere sia le Ferrovie dello Stato SpA, sia la TAV SpA, con tutti i problemi di rapporto esistenti, che riguardano i contratti e quant'altro.

Non voglio ora soffermarmi sulla questione dell'equilibrio dei corridoi adriatico-tirrenico e dorsale, ma vorrei conoscere la situazione sul piano finanziario, perché la banca indicata per realizzare il progetto sull'alta velocità è il Credito ligure che da alcuni anni ha numerosi problemi, come risulta dai quotidiani che si occupano spesso della sua situazione. In altri termini, mi chiedo se tale progetto sia ancora solido dal punto di vista finanziario.

Vorrei inoltre sapere se nel contratto di programma sarà indicato il costo esatto delle opere da realizzare; sappiamo benissimo come la costruzione del tunnel sotto la Manica, dell'aeroporto di Osaka e comunque di grandi opere comporti costi triplicati rispetto a quelli iniziali. Poiché non vorremmo trovarci nella stessa situazione, vorrei ricevere assicurazioni sull'esatto ammontare della spesa.

Inoltre sappiamo che i sindaci di Torino e di Milano non sono d'accordo sulla realizzazione di alcune opere per ragioni ambientali; anche a Bologna esistono contrasti sul problema della contestualità del potenziamento dei servizi ferroviari regionali, e problemi si pongono anche nella realizzazione del progetto sull'alta velocità nel tratto Roma-Napoli; siccome il piano è stato elaborato in fretta tali questioni non sono state risolte e queste sono le conse-

guenze. Per quanto riguarda il trasporto merci, per la prima volta — credo — abbiamo sfondato il muro del trasportato del 1938, un dato certamente positivo.

Vorrei che la Commissione condividesse la mia richiesta di ottenere dalle Ferrovie dello Stato un contributo di idee per individuare le iniziative che il Parlamento deve adottare per cambiare la situazione del trasporto merci nel nostro paese. Ritengo che un contributo da parte delle Ferrovie sulla questione fiscale e molte altre sia importante, almeno per chi crede che il baricentro del trasporto in Italia sia la ferrovia e non la gomma. Vorrei che i rappresentanti delle Ferrovie dessero questo contributo, valutando vari aspetti, compreso quello dei costi economici, perché vi sono spese inerenti il trasporto su strada che non vengono conteggiate, il che fa supporre che esso sia più economico.

In relazione alle nubi nere che si addensano sulle pensioni, vorrei sapere se sono state presentate (e in tal caso quante) domande di prepensionamento anticipato e qual è la loro incidenza. In secondo luogo vorrei sapere fino a che punto le ferrovie possono continuare a ridurre il personale, a danno della sicurezza. In pochi giorni, infatti, si sono verificati due incidenti, uno dei quali stava per coinvolgere lo stesso Presidente della Repubblica (comunque, poiché tutti i cittadini sono uguali, non faccio alcuna differenza). I problemi al riguardo sono due: il primo riguarda la manutenzione e l'altro la riduzione del personale che, ripeto, incide sulla sicurezza. La questione dei costi è sicuramente importante, ma essa incontra due limiti: il primo è quello della sicurezza e della qualità, e l'altro è che non si possono spremere i lavoratori all'infinito, nel senso che chi lavora in alcune località viene utilizzato al massimo (sostenere che nel nostro paese nessuno lavora è veramente una barzelletta!). Voglio dire che dobbiamo prestare maggiore attenzione al rapporto manutenzione-personale e incidenti.

La questione delle reti telematiche nell'ambito delle ferrovie dovrebbe, a mio av-

viso, trovare spazio all'interno del contratto di programma. Ieri abbiamo ascoltato il presidente dell'Alitalia, il quale ci ha informato dell'esistenza del progetto Sigma, che dovrebbe coinvolgere anche le ferrovie, i cui responsabili — ci è stato detto — hanno però intenzioni diverse da quelle dei dirigenti dell'Alitalia. In proposito, quindi, vorrei conoscere le intenzioni dei nostri ospiti. Del modello di società, delle terziarizzazioni che si stanno realizzando anche nelle lavorazioni prettamente ferroviarie e dei problemi di organizzazione interna discuteremo in occasione dell'esame del contratto di programma.

EUGENIO DUCA. Il gruppo progressisti-federativo ritiene doveroso porre tre problemi nell'interesse dello sviluppo delle ferrovie, per correttezza verso il paese, i lavoratori ed i cittadini che pagano per ottenere un servizio.

La prima questione riguarda l'occupazione, rispetto alla quale le Ferrovie dello Stato si trovano di fronte al rinnovo del contratto dei lavoratori. La legge ha affidato alle parti la definizione dei rapporti contrattuali, anche per sottolineare la separazione netta tra gestione ed indirizzo politico. Oggi ci troviamo di fronte ad una piattaforma rivendicativa presentata dalle organizzazioni sindacali ed una dal ministro; questo ci fa supporre che si stia ritornando ai vecchi metodi, con una situazione che può produrre oneri per circa 1500 miliardi e che potrebbe provocare profonde divisioni e crescenti conflittualità all'interno della stessa categoria.

Vogliamo sapere quali sono le risposte che intendono dare i responsabili delle Ferrovie dello Stato, qual è il grado di autonomia delle parti contrattuali, come intendono recuperare un metodo corretto di relazioni industriali.

La seconda questione riguarda il piano di risanamento della società e la presenza di un alto ammontare di investimenti non utilizzati. Proprio pochi giorni fa abbiamo ricevuto tutti un rapporto redatto dal settore studi economici dell'ANCE nel quale viene messa in evidenza la fortissima incidenza di stanziamenti non spesi. In effetti,

il contratto di programma tra le Ferrovie e lo Stato risulta in larga parte disatteso; via via sono stati abbandonati alcuni progetti infrastrutturali, come per esempio quello delle linee di collegamento delle due dorsali, la Pontremolese, la Orte-Falconara e la Caserta-Foggia. Tra l'altro anche per la realizzazione di tali linee sono stati utilizzati sostanziosi stanziamenti, ma se non vengono completati è come se fossero stati gettati al vento. A nostro avviso permane una sottovalutazione dei problemi del Mezzogiorno, mentre si continua a prevedere centinaia di miliardi di spesa per opere « alla Pomicino ».

Le linee cosiddette secondarie sono sempre più abbandonate, benché vi siano sforzi anche da parte degli enti locali per contribuire a realizzare misure di risparmio e di contenimento delle spese, che negli anni passati era difficile trovare.

Quindi, vorremmo conoscere quali innovazioni sono state prodotte nelle Ferrovie utilizzando gli investimenti concessi, anche per garantire lo sviluppo del sistema ferroviario in linea con le direttive comunitarie; è importante prevedere lo sviluppo complessivo dell'intera rete e non soltanto dei quadruplicamenti.

Vorrei sapere se risponde al vero il fatto che sia stata proseguita in modo abnorme l'esternalizzazione delle attività, che in effetti non ha prodotto risparmio, ma uno spostamento nei capitoli di bilancio dalle spese di personale alle spese dei contratti. Se sono state appaltate opere che prima si svolgevano all'interno delle ferrovie questo non significa un'economia di spesa, ma vuol dire che prima si spendeva una certa somma ed oggi per quella stessa opera si spende la stessa cifra con una maggiorazione.

Questo è un indirizzo politico che bisognerebbe ripensare e comunque bloccare, perché si corrono rischi, come sottolineava l'onorevole Boghetta, a livello di sicurezza e di continuità del servizio.

Vorrei inoltre sapere se risponde al vero che il campo delle progettazioni ferroviarie venga progressivamente ceduto all'esterno con scarse procedure di concorrenza, alimentando forti dubbi sull'esito e

sulla convenienza delle operazioni, determinando così un forte disagio nelle professionalità interne alle ferrovie. Vorrei altresì sapere se prassi non concorrenziali vengono seguite anche per il rinnovo del materiale rotabile.

In sostanza l'insieme delle nostre domande punta a chiedere se la forma impresa, così come è stata delineata, risponde agli obiettivi da perseguire; su questo tema specifico non pretendo una risposta immediata; questa potrebbe essermi fornita entro una settimana, dieci giorni attraverso una dettagliata e documentata relazione sullo stato della forma impresa. Più in particolare vorrei ricevere copia dei bilanci, correlati dalle relazioni integrative delle Ferrovie dello Stato, quale società capogruppo, delle società controllate, di quelle partecipate e quelle collegate, nonché i nominativi dei componenti dei consigli di amministrazione e degli organi dirigenti. In particolare, vorrei conoscere la valutazione dei responsabili delle Ferrovie dello Stato, soprattutto dell'amministratore delegato, sui bilanci di tutte queste società.

L'ultima domanda può apparire curiosa e si riferisce ad una notizia apparsa qualche giorno fa sui giornali riguardante il signor Zamorani, il quale ha patteggiato la pena presso il tribunale di Milano in relazione ad alcune vicende tangenzialità. Vorrei sapere se risponde al vero — può dirlo nel corso di questa seduta — che il signor Zamorani continua a lavorare ed a percepire dalle Ferrovie cifre che sfiorano il miliardo. Ciò sorprende soprattutto se si considera che le Ferrovie nei confronti di dipendenti che siano incorsi in procedimenti giudiziari provvede sin dalla fase del rinvio a giudizio alla sospensione cautelare. Per questo mi chiedo come sia possibile che addirittura dopo il patteggiamento la persona in questione continui ancora ad operare all'interno della società.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al presidente Necci per rispondere alle domande che gli sono state rivolte, vorrei pregare i colleghi di attenersi al tema oggetto dell'audizione, perché altri sono gli

strumenti per esercitare il controllo parlamentare sull'attività governativa.

UGO BOGHETTA. Alle interrogazioni, per esempio, non si risponde mai!

PRESIDENTE. Alle interrogazioni deve rispondere il Governo, non l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato.

LORENZO NECCI, *Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA*. Cercherò di rispondere brevemente perché immagino che avrete molte altre domande da porre.

Per quanto riguarda le opere relative alla Lione-Torino e al Brennero, il loro finanziamento è di livello europeo: l'idea che stiamo perseguendo per la Lione-Torino, che è la più avanzata, è di costituire un gruppo di interesse economico tra le ferrovie italiane e quelle francesi. La costituzione di tale gruppo di interesse economico è stata già deliberata dai consigli di amministrazione delle ferrovie francesi ed italiane; pensiamo di ricorrere al mercato finanziario internazionale per il finanziamento dell'intero progetto, da Torino a Lione.

Posso assicurare già oggi che il progetto, per la parte che non riguarda la galleria, è sicuramente finanziabile sui mercati. Per la parte che riguarda il traforo, se sarà quello del Fréjus, di 54 chilometri, e se la sua sagoma sarà quella per l'autostrada viaggiante, cioè molto ampia, difficilmente potrà avere un ritorno economico: i due Stati italiano e francese, quindi, dovranno intervenire per quanto riguarda la parte dei fondi necessari per il traforo. Abbiamo già presentato tutte le domande all'Unione europea per farla partecipare: questo è uno dei famosi *missing link* dell'Europa, per cui l'Unione europea dovrebbe intervenire con un certo quantitativo di stanziamenti a fondo perduto. Pensiamo che il volume dei finanziamenti europei sarà rilevante e stiamo perseguendo il negoziato con la Comunità.

Stiamo anche cercando forme di finanziamento internazionale: abbiamo fatto ricorso — l'avrete letto — al Giappone per

cercare forme di finanziamento di lungo periodo per quest'opera specifica. Riteniamo, comunque, che la Torino-Lione potrà essere autofinanziata se la galleria sarà diversa da quella che per ora abbiamo in mente (quella di 54 chilometri del Fréjus); in quest'ultimo caso, probabilmente, sarà necessario, ripeto, un intervento dei due Stati di entità da precisare.

La parte francese del lavoro da compiere è maggiore di quella italiana (la prima è due terzi, mentre la seconda è un terzo): l'interesse, però, è il medesimo, sia per noi sia per i francesi. Da Torino a Susa, noi abbiamo 100 chilometri, mentre i francesi hanno più di 200 chilometri per arrivare sotto il Fréjus. Riteniamo che l'opera sia finanziabile, ed il governo francese sta già finanziando la parte da Lione a Mont Mellian per una spesa di 6 mila miliardi, già decisi ed in corso di realizzazione. Pensiamo, quindi, che vi sarà un finanziamento internazionale di questo tipo sulla linea Torino-Lione.

Per quanto riguarda il Brennero, purtroppo, il negoziato è ancora molto vago, non per colpa nostra, visto che sono ben trent'anni che insistiamo per avere questa linea, ma perché i tedeschi, in realtà, sono estremamente tiepidi a questo riguardo. Debbo dire che per noi il Brennero non ha la stessa urgenza della Torino-Lione: per l'est europeo, possiamo avere circa 600 treni al giorno, con le potenzialità che stiamo mettendo in opera, per cui non è necessario che il Brennero entri in funzione prima del 2005-2010: per quell'epoca, sarà invece un vincolo assoluto. Ad oggi, però, i tedeschi non hanno mostrato tutto l'interesse corrispondente all'importanza che, secondo l'Unione europea, l'opera dovrebbe avere: sicuramente, quando i tedeschi si decideranno, vi sarà una forma di finanziamento fra Germania, Austria e Italia, non diversa da quella che indicavo prima per la Torino-Lione.

Per quanto riguarda la domanda sul Crédit Lyonnais, per la TAV vi sono 27 banche, senza una banca *leader*: il Crédit Lyonnais ha solamente provveduto allo studio iniziale di fattibilità, anche perché aveva provveduto allo stesso tipo di lavoro

per il tunnel sotto la Manica. Oggi le banche che hanno la *leadership* nell'alta velocità sono quattro banche italiane: l'IMI, il Crediop, Mediobanca e la Banca di Roma, con l'insieme delle banche che ad essa fanno capo. A queste si aggiungono altre 23 banche, e proprio in questi giorni stanno entrando altre banche straniere, tedesche e giapponesi: non riteniamo, quindi, di avere problemi di finanziamento per l'opera, che viene considerata credibile. Il suo ritorno economico viene giudicato molto buono e dagli ultimi conti finanziari che le banche stanno facendo (non noi, che, vorrei ricordarlo, abbiamo soltanto il 40 per cento della TAV) risulta che l'ammortamento dell'intero investimento avverrà nell'arco di 22 anni. Mi sembra, quindi, che stia andando molto bene e non vi siano problemi finanziari, almeno per quanto riguarda la parte privata.

Il costo dell'opera è fisso: scusate se lo ripeto, ma è la prima volta che abbiamo indicato costi fissi e tempi certi. So bene che è giusto che il Parlamento lo chieda e mi fa piacere che lo pretenda, ma l'abbiamo preteso anche noi. Quando sono arrivato alle ferrovie, come tutti sapete, il sistema di contrattazione andava sotto il nome di « prestazioni integrate »: progettazione, realizzazione, costruzione, controllo di gestione erano completamente affidati alle imprese private. Noi abbiamo preteso costi e tempi certi, che ci permettano di indicare quanto costa l'opera fino all'ultima lira. Le penali sono formidabili e gli istituti di garanzia sono primarie banche mondiali, per cui non riteniamo di avere problemi sul costo finale dell'opera, che è garantito da una forma contrattuale molto forte ed assistita da garanzie reali, da parte sia dei *general contractor* come IRI, Fiat ed ENI, sia delle banche, che garantiscono la *performance* con penalità formidabili ed anche il tempo di esecuzione.

Non riteniamo, quindi, di avere problemi sul costo: la relativa domanda è giusta per tante altre forme di intervento delle ferrovie. Dal 1980 al 1990, infatti, si è proceduto in tutt'altro modo: da quando è subentrata la presente amministrazione,

però, abbiamo imposto le regole del costo certo e del tempo definito. Su questo voglio insistere perché mi sento sempre ripetere la stessa domanda: noi abbiamo inventato ed introdotto un nuovo sistema, diverso dal precedente, che comportava tempi infiniti (come quelli per tutte le opere che non sono ancora terminate) e costi non controllabili.

Per quanto riguarda il trasporto merci, non voglio fare una polemica contro i colleghi della strada, ma mi sembra evidente che non sia possibile avere la botte piena e la moglie ubriaca. Il trasporto merci si trova di fronte ad una competizione obiettiva, che può trovare una conciliazione nel rapporto ferrovia-strada se i sistemi di trasporto si specializzano. La realtà italiana dei piccoli trasportatori non è competitiva a livello europeo; vi è un dato impressionante: il 60 per cento del trasporto su gomma in Italia è effettuato da imprese straniere. Si tratta di grandi imprese straniere, che trovano conveniente lavorare in Italia: purtroppo, il sistema dei piccoli padroncini, con tutto il rispetto per l'iniziativa individuale, non è certamente quello migliore. Possiamo, quindi, da parte nostra, limitarci soltanto ad alcuni suggerimenti, onorevole Boghetta, ma certamente trasportare le merci sul treno costa di più, in termini di pedaggio, rispetto a trasportarle su gomma. In questo secondo modo, vi è un vantaggio — se mi si consente, illegittimo — degli autotrasportatori: nessuno di noi vuol fare la guerra contro di loro, me ne guardo bene, ma il problema esiste.

Se la tariffa autostradale del camion costa pochissimo, se la benzina ed il bollo sono agevolati, non credo che riusciremo mai a fare una reale concorrenza alla strada. Sono necessarie politiche di intermodalità, bisogna aiutare le imprese di trasporto a ristrutturarsi e ad avere mezzi di trasporto conciliabili con gli interporti e con le ferrovie (che altrimenti, da sole, non ce la faranno). Sono auspicabili, quindi, iniziative finanziarie e legislative che favoriscono un sistema di intermodalità. C'è posto per tutti, visto che la mobilità aumenta del 3-4 per cento l'anno.

Credo, quindi, che una grande politica di riequilibrio modale dei trasporti, che comprenda anche il cabotaggio, sia fondamentale per la competitività del sistema italiano. Noi cercheremo di fare la nostra parte.

Passando alla questione del personale, noi non abbiamo avuto un'ora di sciopero negli ultimi anni. Non ci sembra che il personale delle ferrovie sia « spremuto »; certo, lavorano più di prima, ma non abbiamo l'impressione di seguire una politica padronale, o salarialista. Abbiamo orari e sistemi di lavoro ed anche una organizzazione del lavoro che non sono a livello europeo: i colleghi delle ferrovie europee, tedesche, francesi, inglesi lavorano di più.

Anche per quanto riguarda la sicurezza, nessuno è superstizioso, però è bene toccare legno, perché qui interviene anche il Padreterno; siamo la ferrovia più sicura del mondo, i nostri regolamenti di sicurezza non li ha nessuno !

UGO BOGHETTA. Finché li mantenete !

LORENZO NECCI, *Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA*. Vogliamo mantenerli ! Siamo la ferrovia più sicura del mondo ! Non voglio fare esempi, perché può succedere di tutto ! C'è anche un fatto umano e di casualità, ma paragonare la nostra con altre ferrovie non è possibile, perché è certamente la più sicura del mondo ! Quanto al paragone con la strada, se avviene un incidente ferroviario con tre feriti, per noi è un dramma, mentre sulle strade muoiono decine di persone al giorno, siamo abituati a questo massacro e lo viviamo come un fatto normale. È giusto pretendere dalle ferrovie il massimo di sicurezza, ma l'ingegner Rizzotti, direttore dell'area rete è un patito della sicurezza e, piuttosto che toccare una virgola in relazione alla sicurezza, si farebbe uccidere. Credo che, nei limiti in cui è stato umanamente possibile, le ferrovie italiane non abbiano mai toccato il discorso della sicurezza.

Per quanto riguarda la qualità del lavoro, tutti dobbiamo lavorare un po' di

più; i ferrovieri non sono trattati male economicamente e credo che altre categorie vengano retribuite nettamente peggio. A me sembra che, pur con un correttissimo rapporto con il sindacato, sia giusta una contrattazione aziendale mirante ad ottenere maggiore produttività. Lo ritengo un dovere per l'azienda, e finché quest'ultima riesce ad ottenerla con dei lavoratori che non sono proprio abituati ad essere... Quando si fermano, i ferrovieri fermano mezza Italia; lo sciopero è delicato. Quindi, con dei lavoratori abituati ad avere una loro forza, non credo che un'azienda possa essere accusata di politiche... Vorrei dirle una battuta: magari fossimo di più, perché credo che si possa fare ancora di più, e spero che il contratto che stiamo rinnovando garantisca ancora più efficienza.

Non abbiamo progetti di stravolgimento del lavoro, abbiamo però progetti in cui le ferrovie italiane devono stare almeno al livello europeo; dico almeno perché sapete benissimo che esistono alcuni regolamenti italiani di netto vantaggio rispetto alle altre realtà.

Per ciò che concerne le reti telematiche, esse rappresentano la grande scoperta di questi ultimi anni: abbiamo una rete a fibre ottiche molto estesa (e ne stiamo realizzando una nuova per il quadruplicamento), che è adoperata attualmente soltanto per i fabbisogni interni delle ferrovie, mentre la sua potenzialità è maggiore. Riteniamo pertanto che vada utilizzata anche da altri operatori; ci siamo rivolti alla STET per farla valutare e per verificare l'interesse di tale azienda ad utilizzarla. Una cosa è l'EDP, un'altra cosa è la gestione del servizio, che invece riteniamo di dover gestire noi; ma l'eccesso di potenzialità della rete a me sembra vada ceduto e meglio utilizzato. Trattandosi di una ricchezza per il paese, non vedo per quale motivo la rete debba essere usata soltanto per trasmettere, ad esempio, le informazioni, pur doverosissime, dal capostazione di Colonna a quello di Palestrina. Vi è una potenzialità maggiore che va sfruttata, e tale sfruttamento si può realizzare con pochissimi investimenti. Non possiamo farlo

noi, non è il nostro mestiere, non lo sappiamo fare, ma esistono operatori che lo sanno fare benissimo e che dovrebbero poter utilizzare questa rete.

Anche all'onorevole Duca rispondo nello stesso modo sul lavoro e sul rinnovo contrattuale: il rinnovo contrattuale costituisce sempre un momento difficile, e io non voglio azzardare nulla in ordine a come possa andare a finire. È in atto un confronto molto serrato, che deve concludersi rapidamente; ma noi, per concluderlo, abbiamo bisogno di un recupero di produttività che — ripeto — non è forzato né pretestuoso, e di ciò anche i lavoratori si rendono conto. Speriamo di poter arrivare presto ad una soluzione.

L'autonomia aziendale è tutta nella gestione del rinnovo contrattuale: non vi è neanche bisogno di dirlo, sono le Ferrovie che firmano il contratto e, al momento della firma, se ne assumono interamente la responsabilità; tutti gli altri impegni non hanno alcun peso. Si tratta di una materia complessa. Esistono molte sigle di lavoratori: quando siamo arrivati alle ferrovie, quattro anni fa, le sigle erano 325, attualmente sono 6 (anche 6 sono tante); riteniamo che con un'opera paziente ma anche determinata si possa concludere un buon contratto che soddisfi tutti quanti, inclusi i lavoratori del settore macchina, che hanno esigenze da loro ritenute particolari. Noi pensiamo di arrivare alla stipula del contratto solo se alla fine avremo ottenuto più di quanto abbiamo dato, perché abbiamo ancora molto da recuperare in termini di produttività.

Quanto agli investimenti non spesi, il primo contratto concluso era dell'ordine — se non erro — di 35 mila miliardi di lire: abbiamo speso tutto. L'88 per cento di questa cifra è già impegnato, il restante 12 per cento non lo è solo ed esclusivamente a causa dei permessi urbanistici, perché le città ci rendono sempre complicata la vita, in particolare per il discorso dei nodi. Abbiamo impegnato tutte le somme a nostra disposizione; quindi, non si può dire che spendiamo poco. Certo, lo scorso anno vi è stata, come tutti voi sapete, un'incertezza normativa relativamente al modo di pro-

cedere con gli appalti, ma credo che le Ferrovie non abbiano mai risentito di questa situazione. Si lavora su tutto il territorio nazionale, quindi in situazioni complesse, e abbiamo bisogno di avere le reti tutte insieme; ci interessa poco infatti avere una parte di rete non so dove e non averla dove magari il treno deve arrivare. A volte il nostro progetto è complesso e difficile, non c'è dubbio.

In ordine alle progettazioni esterne, facevamo tutto all'esterno, mentre oggi facciamo all'interno tutto quello che la nostra capacità interna ci consente. Abbiamo assunto 200 ingegneri lo scorso anno — credo che le Ferrovie siano l'unica azienda ad assumere — e ne assumeremo molti altri quest'anno; stiamo potenziando le nostre capacità di progettazione, ma non ci possiamo stabilizzare sui picchi della progettazione, altrimenti in primo luogo non ci avvantaggeremmo di una concorrenza che a volte riduce sostanzialmente i nostri costi e, in secondo luogo, avremmo un numero di personale di cui non sapremmo cosa fare una volta diminuiti gli investimenti.

Quanto ai problemi del Mezzogiorno, credo di aver già risposto: di ciò si deve discutere nel contratto di programma, non penso di poter anticipare nulla. Effettivamente dovete vedere con chiarezza, sono investimenti che decide il Parlamento, non noi. A noi non potete chiedere se siamo filomeridionalisti: io sono meridionale per nascita, sono figlio di un ferroviere, però i fondi sono stabiliti dal Parlamento e poi il Governo, con il disegno di legge finanziaria, ne assegna una parte: quelli che assegna sono tutti all'interno di un contratto. Il contratto di programma prima non lo avete approvato, adesso lo approverete: ogni lira spesa dalle Ferrovie sarà una lira approvata da voi, non sarà spesa per capriccio: non è possibile né giuridicamente né finanziariamente. Noi potremo essere in grado di fare alcuni investimenti dove autofinanziamo i risultati: si tratta degli investimenti nelle stazioni ed alcuni nel materiale rotabile. Ma ben vengano! Dove possiamo autofinanziarli, lo facciamo. È la prima volta che parliamo di autofinanzia-

mento; qui dentro non si è mai fatto, mentre oggi le ferrovie sono in grado di autofinanziare una parte dei propri investimenti. Tutti gli altri — scusate, ma lo ripeto — sono decisi dall'onorevole Parlamento e dal Governo, nella misura in cui dispone dei soldi per farli; non siamo noi a deciderli.

Ritengo quindi che questa discussione vada vista tutta all'interno del contratto di programma. Invierò alla Commissione l'elenco delle società con l'organizzazione e i componenti delle stesse (ne abbiamo 4 o 5, non 58); l'avete già chiesto una volta, mi pare che già lo scorso anno abbiamo compiuto quest'operazione inviando un volume in materia.

Quanto al dottor Zamorani e al patteggiamento avvenuto qualche giorno fa, devo dire che non si tratta più di un nostro dipendente, non ricopre più la carica che aveva due anni fa, dal momento cioè in cui è incorso nei noti problemi giudiziari.

ROBERTO CASTELLI. Non so se andrò fuori tema ma non formulerò domande di carattere tecnico. Nonostante le questioni sollevate nella relazione introduttiva e dai colleghi siano moltissime, altre ve ne sarebbero; tuttavia credo che questo tipo di tematiche andrebbero affrontate in sede di esame del contratto di programma.

Personalmente tratterò un argomento estremamente delicato — oggetto di lunghe discussioni durante la passata legislatura — che si pone con forza, la cui soluzione va ricercata in tempi brevi, e che forse riveste più un carattere culturale che tecnico. Nella passata legislatura si è assistito alla trasformazione, non sempre indolore e lineare, delle Ferrovie da ente di natura pubblica in ente di natura privata, tanto che attualmente le Ferrovie sono una società per azioni a tutti gli effetti, avendo un proprio statuto, un capitale azionario e un azionista di riferimento, un consiglio di amministrazione e propri organi dirigenti. Certamente non ricorderò i motivi posti a base dell'approvazione e della realizzazione di tale operazione, ma il fatto fondamentale credo fosse, almeno per quanto ci riguarda, l'avere — finalmente — dei re-

sponsabili certi della conduzione aziendale, i quali avessero il mandato dell'azionista (che in ultima analisi è il popolo italiano), per poter disporre dei bilanci sotto il profilo civilistico.

Perché ho detto che si è trattato di una questione di carattere culturale? Perché mi pare che ancora oggi si faccia fatica a giudicare le Ferrovie per quello che sono, cioè una società per azioni, la quale, come ha ricordato l'avvocato Necci, è una SpA particolare perché svolge un servizio pubblico.

Nel consiglio di amministrazione sono rappresentati i ministri dei trasporti, del tesoro e del bilancio; l'azionista detentore delle azioni è il ministro del tesoro; vi è un consigliere delegato il quale è responsabile, insieme con il consiglio di amministrazione, della conduzione dell'azienda: in tutto il mondo, nelle società per azioni se l'azionista non è soddisfatto dell'azione del consigliere delegato lo cambia; se non lo cambia, lo lascia lavorare, nel senso che verifica i bilanci, l'andamento aziendale, le strategie e i risultati e poi adotta le dovute conclusioni.

L'attuale situazione è alquanto strana per quanto riguarda le ferrovie perché vi è un soggetto — peraltro autorevolissimo — che si sta muovendo come se fosse l'amministratore delegato: mi riferisco al ministro dei trasporti, il quale a norma di statuto può intervenire. Ritengo però che questi interventi, alcune volte, siano dettati da un grande attivismo: mi sto riferendo a due casi, il primo dei quali — estremamente grave per le conseguenze che potrebbe avere — riguarda il rinnovo del contratto di cui si parlava in precedenza.

Non conosco ancora il testo della legge finanziaria, ma so — come tutti — che dovrebbe essere improntata ad un forte rigore. Stiamo agendo in un campo molto delicato com'è quello del regime previdenziale, ed è evidente che tutto il paese è chiamato a fare sacrifici. Mi pare che anche l'atteggiamento dei sindacati dell'azienda rispetti questo spirito.

In questo quadro è intervenuto il ministro dei trasporti — non si è capito bene, a

dir la verità, se invitando l'apparato dirigente delle Ferrovie o intervenendo direttamente nella trattativa — ed ha trattato con una delle tante sigle autonome dei sindacati presenti all'interno delle Ferrovie, ciò che evidentemente può innescare una gravissima reazione a catena, anche se il fatto in sé può non essere rilevante dal punto di vista quantitativo; si è parlato di 220 mila lire al mese che, se concesse, si riverserebbero su tutto l'apparato pubblico, non soltanto all'interno delle Ferrovie.

Il secondo caso riguarda la Banca nazionale delle comunicazioni. Questa banca improvvisamente è balzata al centro dell'attenzione, nonostante fosse misconosciuta fino a qualche giorno fa, dal momento che vivacchiava. Forse è l'unica a presentare il bilancio in passivo.

PRESIDENTE. Questa materia rientrerebbe nella competenza della Commissione finanze.

ROBERTO CASTELLI. La ringrazio, ma come Gianburrasca vado avanti.

A me risulta che l'azionista delle Ferrovie dello Stato sia molto importante, quindi assumiamo questa competenza.

GIORDANO ANGELINI. Cambiamo la competenza !

ROBERTO CASTELLI. Poiché conosciamo il pensiero del ministro in materia, mi piacerebbe acquisire anche quello dell'amministratore delegato su tali questioni.

RICCARDO CANESI. Avvocato Necci, dal suo intervento abbiamo tratto la convinzione che l'attività principale delle Ferrovie dello Stato dovrebbe consistere nella gestione delle ferrovie; in proposito vorrei sapere quali sono le motivazioni politico-economiche-finanziarie alla base dell'entrata della società nella SOGIN che, com'è noto, agisce nel settore degli autoservizi.

Vorrei anche soffermarmi sulla qualità del servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato agli utenti. Poiché sono un fedelissimo — diciamo così — delle ferrovie, ho notato molte pecche, come penso abbiano

fatto tutti. Nonostante le sue dichiarazioni, avvocato Necci, secondo le quali le ferrovie italiane si situerebbero in una posizione di vertice in Europa, la qualità del servizio è molto carente: secondo un'indagine da me svolta circa il 50 per cento delle carrozze provviste di condizionatore non funziona; le pulizie, soprattutto nelle regioni meridionali, lasciano a desiderare e l'eliminazione delle barriere architettoniche sia sui treni sia nelle stazioni per ora è stata effettuata in una dimensione ridotta. Il trasporto delle biciclette, che in altre regioni d'Europa è molto sviluppato, nel nostro paese è carente, il che forse non dipende solo da voi perché mancano anche le piste ciclabili.

Lei, avvocato Necci, ha affermato che le opere debbono essere terminate, non si possono aprire mille cantieri. Ricollegandomi però alle giuste affermazioni fatte in merito al trasporto combinato, all'esigenza dell'intermodalità ed ai rapporti con l'Europa, le chiedo se le Ferrovie dello Stato abbiano intenzione di terminare quelle opere che a mio parere, ma anche a parere del Parlamento e della Commissione europea, sono importanti, quali ad esempio la linea tirrenica Pontremolese, dove assistiamo allo scandalo di una galleria, la famosa galleria Serena, costata quasi 300 miliardi e inutilizzata. Penso che quest'opera sia funzionale anche al discorso dei porti e degli interporti.

PAOLO BECCHETTI. Ascoltando gli interventi che si sono susseguiti mi è sorta una riflessione. Appena eletto deputato, mi sono messo a leggere una serie di documenti, per deformazione professionale e per tante altre ragioni, e mi ha profondamente colpito una circolare del 1992 del presidente Napolitano, che mi sembra molti colleghi abbiano dimenticato: nelle audizioni di soggetti economici, come le Ferrovie dello Stato o altri enti del genere, il taglio delle domande dovrebbe essere assolutamente estraneo alle informazioni inerenti la gestione del servizio. Oggi invece abbiamo largamente debordato dai limiti che tale circolare, che fino a prova contraria è ancora in vigore, impone alle

Commissioni. Nelle audizioni non possiamo chiedere quante persone hanno cacciato via le Ferrovie dello Stato, perché ci sono dei limiti oltre i quali il taglio non è più politico e si trasforma in una specie di « voyeurismo » economico.

UGO BOGHETTA. I prepensionamenti li paga lo Stato !

PAOLO BECCHETTI. Collega Boghetta, lasciami esprimere la mia opinione. Tra l'altro voglio dire al collega Duca che mi sembra abbastanza inutile per i lavori di questa Commissione insolentire alludendo a lavori « alla Pomicino ». Abbiamo un ente che da alcuni anni presenta un *trend* largamente positivo e quindi dobbiamo guardare avanti, non indietro e nel fare ciò non possiamo immaginare che tutte le opere saranno opere « alla Pomicino ». Lascio quindi alla responsabilità del collega Duca — che mi dispiace sia andato via — tutto il contenuto delle sue affermazioni in merito a quel tipo di opere.

Sgombrato il terreno da queste due osservazioni, che non mi sembrano affatto marginali, vorrei ricordare all'avvocato Necci alcune cose che possono essere utili. È stato chiesto — e questo evidentemente è un problema politico — qual è la linea spartiacque al di sotto della quale le Ferrovie non potranno e non dovranno scendere in termini di riduzione del personale. Il tema è se la riduzione del personale sia l'unico elemento di risparmio, l'unico elemento che abbia un taglio relevantissimo sul piano della gestione economica dell'azienda Ferrovie dello Stato, se sia uno dei più rilevanti o addirittura l'unico. Voglio ricordare alcune cose ai colleghi che hanno formulato questa domanda, sia per comprendere quale sia il limite dell'azione delle Ferrovie dello Stato, ma anche per comprendere quale sia il limite oltre il quale non si può fare a meno di tutelare il lavoro dei ferrovieri e di tutto il personale dell'azienda ferroviaria: c'è un dato che credo sia utile far conoscere alla gente, che costituisce anche un collegamento con l'altra domanda che voglio rivolgere, cioè qual è la politica delle Ferrovie — e mi

pare che in parte l'avvocato Necci abbia risposto — nel campo del cabotaggio marittimo. Non tutti sanno che nelle linee di trasporto per la Sardegna la Tirrenia ha un equipaggio di 55 persone, mentre le Ferrovie dello Stato hanno tre equipaggi di 55 persone: tre comandanti, tre primi ufficiali, tre direttori di macchina e così via, il che vuol dire che ogni navigante dipendente delle Ferrovie viaggia un giorno e poi sta due giorni a riposo. Credo che ciò sia inaccettabile in un paese civile, non dico in un'azienda che debba essere gestita con criteri di economicità.

Penso dunque che il presidente Necci ci spiegherà quale sia la linea spartiacque, la linea dell'economicità, del rapporto equilibrato fra costo del personale e costo complessivo del servizio, di cui il costo del personale è una componente. Questo discorso si riallaccia al problema — mi rammarico di nuovo che il collega Duca sia andato via — dell'esternalizzazione dei servizi. Se questi interventi, per i quali c'è stata una riduzione del personale che svolgeva quei servizi o una mobilità ad altri impieghi, comportano realmente parità di costi — a parte l'osservazione che comunque se uno lavora alle dipendenze delle Ferrovie dello Stato o appartiene ad una cooperativa che fornisce, per esempio, un servizio di *catering* all'interno delle carrozze letto, alla fine, nel bilancio complessivo dell'occupazione, non mi pare che ci sia una grande differenza — va chiarito se l'esternalizzazione sia soltanto una scelta strategica limitata alla gestione del personale, oppure se abbia anche una valenza economica, come io credo che sia.

Per quanto riguarda l'impegno delle Ferrovie dello Stato nel campo del cabotaggio marittimo, chiedo all'avvocato Necci quale sarà l'impegno dell'azienda, sia pure in *pool* con altre aziende interessate, nella costruzione o nell'attuazione dei piani regolatori portuali di alcuni porti che attendono lo sviluppo portuale e rispetto ai quali sono state prospettate possibilità di costruzione e di gestione in concessione demaniale dell'intera struttura portuale, e quindi in autonomia funzionale di alcune parti dei porti. Faccio l'esempio di Civita-

vecchia, città nella quale vivo: le Ferrovie facevano parte del consorzio CAT rispetto al quale si è bloccata la procedura di concessione pluriennale e rispetto al porto di Civitavecchia esiste da parte della popolazione l'aspettativa che le Ferrovie, insieme all'AGIP e all'ENI, che sono i maggiori utenti di questo porto, facciano un intervento. Non mi interessa la risposta specifica per Civitavecchia, ma la risposta più generale se le Ferrovie intendano partecipare a *joint ventures* di questo tipo nell'ambito della costruzione dei porti e quindi nell'ambito della gestione delle banchine, sempre che le Ferrovie intendano continuare a riconoscersi nell'ottica del trasporto marittimo.

Lo stesso discorso vale per gli interporti, che sono una componente fondamentale dell'intermodalità. La domanda è se le Ferrovie dello Stato intendano divenire solamente utenti di interporti costruiti da altri soggetti, oppure se intendano partecipare direttamente, in proprio, per l'intero o in *partnership* con qualcuno, alla costruzione degli interporti e alla gestione di interporti o piattaforme modali.

Condivido quanto ha detto il collega Duca sulla questione dell'abbandono delle trasversali. In un sistema tendenzialmente longitudinale come quello del nostro paese, dove ci sono tre grandi autostrade — centrale, tirrenica e adriatica — dove le linee delle Ferrovie dello Stato sono longitudinali ed il cabotaggio marittimo avviene in senso longitudinale, è evidente che le trasversali sono vitali. Non si possono inseguire tutti i localismi realizzando una trasversale ogni 50 chilometri, però è necessario che le poche che si debbono fare, si facciano e siano effettivamente utili. Nel nostro paese il traffico si svolge principalmente dal nord al sud e per trasportare le merci da un porto situato sul Tirreno ad un altro situato sull'Adriatico si impiegano magari sette ore su gomma.

L'ultima questione riguarda il patrimonio delle Ferrovie dello Stato. Mi risulta che Metropolis sia interessata ad un intervento sulle strutture delle stazioni ferroviarie per utilizzare questi grandi volumi di aree impegnate solamente dai binari

ferroviari, che nelle altre città europee sono utilizzate per servizi polifunzionali, compresi addirittura i parcheggi urbani, che sarebbero essenziali per liberare le aree metropolitane dal traffico.

Ritengo infine che l'estensione del quadruplicamento al sud sia un problema che presto le Ferrovie dovranno indurre la TAV ad affrontare. Non possiamo escludere il sud da questa vicenda. Condivido l'ottica secondo cui il quadruplicamento delle linee ferroviarie e l'alta velocità vanno verso il mercato; la condivido in pieno perché ovviamente ciò è in linea con la mia visione politica ed economica e mi chiedo se l'estensione di questi progetti al sud non possa diventare un fattore di sviluppo e di riscatto per quelle regioni.

SALVATORE SPARACINO. Cercherò di attenermi alla circolare Napolitano per evitare che il collega mi riprenda!

Vorrei innanzitutto esprimere il mio apprezzamento sull'esposizione chiara e competente dell'avvocato Necci, che peraltro è molto rispettosa dei ruoli dell'ente Ferrovie e del Parlamento: ruolo propositivo, tecnico l'uno, di carattere politico l'altro, demandato al Parlamento che dovrà decidere su talune questioni sollevate in questa sede. Nel momento in cui, avvocato Necci, ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità, loro faranno la loro parte, noi certamente dovremmo fare la nostra.

Quando si guarda allo sviluppo del nostro sistema dei trasporti così come è stato delineato dal ministro Fiori, le Ferrovie assumono un ruolo importante in questa intermodalità interna ed esterna: Malpensa 2000, il progetto Leonardo, i trafori — vado per *flash* —, il sistema dei collegamenti che dai due grandi poli aeroportuali si debbono diramare lungo l'Italia (non si può non ricercare un sistema adattabile alla conformazione geografica del nostro paese).

Si parla dell'alta velocità cui siamo certamente favorevoli, di un quadruplicamento al nord, dei collegamenti marittimi tra le isole — quindi della Tirrenia —, ma deve anche essere considerato il collega-

mento con le isole ed all'interno del paese. Come ho avuto modo di dire, il progetto di sviluppo non può che attraversare l'asse nord-sud, determinato anche dalla nostra storia: le cose migliori nel nostro paese sono avvenute nel momento in cui si è costituito questo asse preferenziale tra nord e sud, questa linea di scorrimento delle idee, della cultura, della storia, degli investimenti e delle intelligenze.

Vediamo con favore il quadruplicamento delle linee ferroviarie al nord, ma al sud — lo sottolineava l'onorevole Becchetti —, su dorsali importanti in Sardegna ed in Sicilia siamo ancora alla linea unica! Per esempio il raddoppio ferroviario della Palermo-Messina — iniziato circa trentuno anni fa partendo da Palermo — è fermo al fiume Torto, non procede neppure verso importanti località turistiche come Cefalù. Allora, che senso ha potenziare il collegamento con le isole se poi non abbiamo la possibilità di spostarci al loro interno? Non parliamo dell'alta velocità, sollecitiamo almeno il raddoppio ferroviario! Chiediamo che si utilizzino le moderne tecnologie; penso per esempio all'impiego del Pendolino — ho presentato in proposito un'interrogazione al ministro dei trasporti — sulla linea Roma-Palermo per diminuire i tempi di percorrenza.

Chiediamo che nell'accordo di programma, che il Parlamento dovrà verificare, vengano espressamente previsti i raddoppi ferroviari al sud lungo le dorsali più importanti.

Vediamo con favore i trafori e l'alta velocità: dobbiamo aprire le vie dello sviluppo verso l'Europa, dobbiamo porre in essere un momento sinergico del nostro sistema dei trasporti con quello europeo. Il futuro non può non andare in questa direzione.

Anche l'intermodalità cui accennava l'avvocato Necci rappresenta un momento di sintonia: sono stati opportunamente richiamati i collegamenti con gli interporti, punti nodali e strategici di collegamento. Ricordo ancora i collegamenti con le grandi stazioni aeroportuali: a Palermo si vaga ancora nel nulla quando si parla del

collegamento della città con l'aeroporto di Punta Raisi!

Continueremo a chiedere queste cose con forza per tentare di programmare, di fare chiarezza tra luci ed ombre. Certamente bisogna considerare con una mentalità più attenta agli aspetti contabili ed il rapporto costi-benefici, ma le ragioni di natura economica non possono mortificare le esigenze minime della gente comune che dai servizi — e quello delle ferrovie è un servizio primario — si aspettano qualcosa di più. Anche noi indubbiamente dobbiamo assumerci le nostre responsabilità e lo faremo nel momento in cui saremo chiamati ad esaminare le diverse questioni e ad esprimere la nostra opinione. Il Parlamento — come sottolineava l'avvocato Necci — deve fare la sua parte nel ruolo che gli compete; questa è certamente la nostra intenzione.

SAURO TURRONI. Rivolgerò una sola domanda che si riferisce ad una affermazione fatta dall'avvocato Necci nel suo intervento: egli ha parlato relativamente alle opere del cosiddetto quadruplicamento — che per me è ancora alta velocità — di costi fissi e certi. Questa è musica per le mie orecchie! Tuttavia, consideriamo anche che i progetti sono ancora in corso e che ci sono prescrizioni derivanti da accordi procedurali, dai risultati delle conferenze dei servizi, dalle richieste dei comuni e delle regioni, dalla soluzione che hanno avuto successivamente alcuni nodi (mentre altri attendono ancora di essere risolti dal punto di vista progettuale); tutto questo ci dimostra come nei fatti sicuramente ci saranno maggiori opere rispetto a quelle preventivate nel momento in cui è stato raggiunto l'accordo con i *general contractors*.

Sulla base delle mie conoscenze, i costi possono essere definiti solamente sulla progettazione esecutiva, se si vuole essere sicuri che siano fissi e certi. Ebbene, se ci sono state — ho fatto un elenco, posso essermi sbagliato — maggiori opere, maggiori richieste anche impreviste, come si fa, oggi, a dire che i costi saranno identici a quelli determinati in precedenza? Per

quanto mi riguarda, penso vi siano due ipotesi: o in precedenza le imprese avevano praticato prezzi molto più alti, per stare al sicuro, oppure al momento dell'esecuzione vi sarà una riduzione della qualità degli interventi, per risparmiare. Cito il caso di Modena, dove vi è una situazione che deve essere ancora risolta ed alcune delle soluzioni proposte prevedono costi decisamente superiori rispetto alle altre: ebbene, qualora si scegliesse la più costosa, certamente si avrebbe un aumento notevolissimo dei costi. In che modo, allora, le imprese possono far fronte a questi maggiori costi? Rivolgo questa domanda all'avvocato Necci che è stato, come al solito, molto rassicurante nella sua esposizione, però è necessario che ci vengano riferiti dati precisi in proposito.

Desidero infine anticipare una richiesta che esprimerò nella sede competente, ossia la Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici. Vorrei conoscere da vicino tutta la vicenda che riguarda Metropolis, i progetti di natura urbanistica e le trasformazioni territoriali. Non mi dilungo su tale questione, perché probabilmente si svolgerà un lungo dibattito presso la Commissione ambiente.

LORENZO NECCI, Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA. Ringrazio l'onorevole Castelli per il suo intervento perché effettivamente quello della privatizzazione delle Ferrovie è un problema culturale di fondo. Non rientro tra coloro i quali ritengono che privatizzare significhi smettere di gestire nell'interesse pubblico. Credo che le privatizzazioni abbiano un senso dal punto di vista gestionale, dal punto di vista delle modalità di comportamento e da quello — come ha sostenuto correttamente l'onorevole Castelli — dell'individuazione della responsabilità manageriale. In definitiva, si chiarisce finalmente « chi fa che cosa ».

Quando, infatti, le Ferrovie dello Stato erano un ente pubblico, vi era una totale indeterminazione riguardo a chi decideva, chi aveva le responsabilità e chi eseguiva. Si potrebbero raccontare diecimila storie in proposito: personalmente, ho cercato di

individuare alcune responsabilità dei ritardi, ma dopo due anni non sono ancora riuscito a capire nulla, pur avendo interpellato numerosissime persone che avevano firmato i documenti.

Si trattava, insomma, di un sistema che non era assolutamente in grado di determinare la responsabilità. Un sistema privato, invece, fa proprio questo. Per quanto mi riguarda, posso assicurare che quando sarò io a firmare, la responsabilità sarà soltanto mia e non me la prenderò con nessun altro. Questo vale per i due casi che sono stati citati. Per quanto concerne la BNC, ritengo che la decisione spetti al Governo, perché si tratta di un'operazione strategica e di privatizzazione. La BNC è diventata una delle banche delle Ferrovie per caso, un anno e mezzo fa, perché era una cooperativa e noi abbiamo chiesto al Governo di indicarci le procedure e le modalità da seguire per rafforzarla. Per quanto riguarda il contratto di lavoro, quando e se arriveremo ad una conclusione con i lavoratori e se io lo firmerò, la responsabilità sarà mia e ne risponderò completamente. Credo fosse questa la risposta che dovevo dare sulla responsabilità, da cui poi, giustamente, l'azionista trarrà le conseguenze.

Per quanto riguarda la SOGIN, desidero chiarire che non siamo interessati al trasporto su gomma come attività strategica delle Ferrovie, ma riteniamo che queste ultime debbano diventare un soggetto integratore di modalità di trasporto. Come sapete, forniamo servizi cosiddetti sostitutivi, nel momento in cui una linea si rompe oppure è necessario fare su di essa alcuni lavori. Normalmente affidiamo la gestione di tali servizi sostitutivi a privati, però ci siamo resi conto di pagare troppo, per cui abbiamo voluto effettuare una specie di *test* sul mercato attraverso la partecipazione ad una società destinata ad essere in maggioranza privata. Nel momento, cioè, in cui dobbiamo fornire ai nostri clienti un servizio, non è detto che dobbiamo darglielo per forza attraverso il treno, tutti i giorni ed in ogni momento. Esistono, per esempio, linee a scarso traffico ed il Parlamento ha deciso che deb-

bano essere mantenute. È una decisione che rispetto e non contesto, però, dovendo mantenere tali linee, si pone il quesito se far passare un treno, oppure cinque o dodici: possiamo benissimo far passare un treno la mattina ed uno la sera, quando c'è traffico, ma se dobbiamo garantire il servizio in ogni momento certamente il pullman costa meno. Un'attività di questo tipo, quindi, ci conviene, per cui forniamo ai nostri clienti un servizio integrato. Questo, insomma, ci è sembrato un sistema valido per avere un controllo dei costi. Vi assicuro, però, che siamo determinati ad andare in minoranza in questa società nei tempi più brevi possibili ed in seguito anche ad uscirne, perché riteniamo che la nostra vera attività sia quella del trasporto su ferrovia.

Per quanto riguarda la qualità del servizio, mi scuso, perché certamente è vero che in proposito possono essere ancora fatte molte osservazioni: vi sono carrozze vecchie o con condizionatori che non funzionano, è capitato a voi ed è capitato anche a me. Ci occupiamo tutti i giorni di questi problemi e stiamo cercando di fare i salti mortali con le officine di manutenzione, ma al tempo stesso combattiamo con la limitatezza dei fondi. Bisogna infatti considerare che a volte risulta più costosa la manutenzione che l'acquisto di nuovi mezzi, per cui abbiamo calcolato che converrebbe rinnovare il parco rotabile anziché effettuare la manutenzione di macchinari molto vecchi. È come quando si vuole mantenere a tutti i costi funzionante una Topolino: gestirla costa molto di più che comprare una macchina nuova. Il parco rotabile di cui disponiamo, però, è quello che è, e finché non arriverà il nuovo, purtroppo non saremo in grado di garantire in pieno la qualità del servizio.

È vero che le barriere architettoniche sono uno scandalo e debbono essere eliminate. Vi sono i problemi dei disabili, che non sono mai stati affrontati, come non ci si è mai curati dell'importanza che l'accesso al treno avvenga all'altezza del marciapiede. Sono tutte cose evidenti, che però richiedono tempo e denaro per realizzarle in quanto è necessario modificare

tutte le stazioni e purtroppo non è sufficiente cambiare i treni. A questo punto desidero esprimere il mio personale convincimento che le Ferrovie avranno davvero successo quando verranno rifatte le stazioni, che dovranno essere concepite in un modo completamente diverso da quello attuale, la cui progettazione risale a 50 anni fa. Solo in questo modo si potranno eliminare le barriere architettoniche, che non solo rappresentano uno scandalo dal punto di vista sociale, ma non sono neppure accettabili nell'ottica del servizio. Ciò richiederà però, ripeto, un'attività enorme: pensiamo, per esempio, all'ipotesi di modificare tutti i marciapiedi della stazione di Roma, per la quale passano centinaia di migliaia di persone ogni giorno, studiane nuovamente tutto il *lay out*.

Per quanto riguarda le opere da finire, desidererei concludere un importante patto con questa Commissione: decidiamo quali sono le opere da terminare, individuiamo i fondi disponibili e concludiamole. Poi troveremo anche modalità di finanziamento diverse. Credo che tutti siamo responsabili, per la parte che ci compete: io posso dichiarare di non avere i fondi necessari e voi potete dirmi che devo ugualmente procedere a terminare le opere. Fin qui, però, rimaniamo su due linee parallele, ma possiamo trovare un punto di incontro e decidere quali sono le opere da terminare (ed io sono d'accordo sul fatto che le trasversali siano importantissime). Possiamo discutere, però, soltanto se sappiamo quali sono i costi: per carità, non cerchiamo di finanziare i lavori con il sistema tradizionale! La Pontremolese, per esempio, costa 3 mila miliardi, nessuno lo vuol dire, ma quello è il prezzo. Se per la Pontremolese mi date — con tutto il rispetto — cento miliardi l'anno, occorreranno trent'anni per terminarla. Dobbiamo trovare, allora, modalità idonee a finanziare l'intera opera, al limite utilizzando forme di finanziamento simili a quella che abbiamo reperito per la TAV. Il successo dell'operazione TAV va valutato esclusivamente in base alla considerazione che essa ci consente di terminare l'opera per la quale altrimenti sarebbero occorsi

cinquant'anni. Facciamo allora un grande patto per decidere magari quattro opere, ma da terminare.

Per quanto riguarda la linea Palermo-Messina (sulla quale vi abbiamo già consegnato una nota), non possiamo aspettare che sia terminata l'opera per utilizzare tecnologia e materiale rotabile diverso; nel frattempo dobbiamo fornire un servizio migliore; potremmo infatti, senza terminare l'opera, ridurre a due ore e dieci il tempo impiegato per percorrere quella linea rispetto alle attuali tre ore e mezzo. Lo stesso discorso vale per la linea Orte-Falconara. Se adoperiamo un sistema per il quale in una parte questa linea viene raddoppiata mentre non lo è in un'altra, utilizzando contemporaneamente materiali e sistemi diversi, possiamo ridurre moltissimo il tempo di percorrenza del servizio. L'importante è capirsi e decidere fino in fondo quale sia la responsabilità che tutti insieme ci possiamo assumere.

Sono d'accordo che non sia ammissibile lasciare le opere incompiute, perché questo è uno spreco di risorse. La Pontremolese è costata fino ad ora 700 miliardi: è assurdo a questo punto non completarla, ma per finirla occorre la cifra cui accennavo prima. È inutile, quindi, che nel contratto stabiliamo un finanziamento di 50 o 100 miliardi; adesso abbiamo a disposizione 206 miliardi che utilizzeremo, ma non si avrà un miglioramento del servizio fino al completamento dell'opera. Nel frattempo, ripeto, l'unico modo per migliorare il servizio è adoperare mezzi diversi, locomotive di potenza, materiali diversi e nuove tecnologie.

Mi è stato domandato da più di un commissario a che punto sia possibile arrivare in termini di riduzione del personale. Quando abbiamo dato avvio al programma di riduzione del personale — che è stato aumentato dal 1980 al 1990 — pensavamo che trentamila persone fossero il limite obiettivo che potevamo porci: ebbene, attualmente sono molte di più e ancora non è possibile stabilire a che punto arriveremo. Per alcuni aspetti, il risultato ottenuto è dipeso da semplicissimi fatti tecnici: per esempio l'eliminazione dei

passaggi a livello comporta una riduzione di personale; lo stesso può dirsi per l'introduzione di treni-blocco, treni completi, come i Pendolini, gli ETR 500 e le locomotive ALE, che comportano l'eliminazione delle manovre e di tutta una serie di altre attività. Anche la minore manutenzione, dovuta al progressivo rinnovo delle linee e del parco rotabile, riduce la necessità di personale.

Naturalmente, non si tratta di un processo con possibilità infinite, ma pensiamo che vi sia ancora un margine di riduzione del 10-15 per cento, rispetto all'attuale forza lavoro impiegata. Tutto ciò, ovviamente, non è indolore per l'azienda, perché comporta nuovi investimenti per migliorare la qualità. Crediamo, comunque, che il limite fisiologico sia quello indicato; devono essere introdotti immediatamente nuovi dipendenti perché abbiamo personale vecchio, poco adatto al servizio: è difficile cambiare la mentalità di una persona che per trent'anni ha fatto il capotreno ed avviarlo ad un'attività di servizio.

In conclusione, le Ferrovie cominciano ad avere scarsità di personale, pur avendone sovrabbondanza, perché non è possibile, ripeto, ricondurre ad attività di servizio talune persone. Dall'anno prossimo, quindi, dovremo cominciare ad assumere.

UGO BOGHETTA. Questo riguarda anche i quadri dirigenti?

LORENZO NECCI, *Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA*. Più che i dirigenti, riguarda i quadri tecnici. A nostro parere è necessaria una forte immissione di capacità tecnica, di laureati e di diplomati, poi di una forte immissione di capacità di servizio.

Giungiamo così alla questione delle esternalizzazioni. Se un'azienda fa tutto da sola, finisce per portare tutti i costi del personale al livello più alto: da noi ci sono dipendenti che potrebbero avere il contratto dei metalmeccanici e invece hanno quello dei ferrovieri, però fanno i metalmeccanici, non i ferrovieri; vi sono poi persone che potrebbero avere il contratto

dell'edilizia e invece hanno quello dei ferrovieri. Tutti questi sono vantaggi indiretti. Abbiamo quindi tutto l'interesse a far svolgere alcune attività ad imprese che hanno contratti diversi e quindi costi minori. Vi assicuro che le esternalizzazioni costano molto meno e ne abbiamo tratto sensibili vantaggi, anche se non vi abbiamo fatto ricorso molto spesso. Credo che negli ultimi anni, tutto compreso, questi contratti abbiano riguardato circa 2 mila persone, per un totale di circa 150 miliardi.

Non è giusto chiedere alle Ferrovie la manutenzione lungolinea ed il contratto dei metalmeccanici quando ci sono ditte che possono svolgere questo tipo di attività. Personalmente sarei contrario a privatizzare le ferrovie, però ritengo che talune attività possono essere svolte meglio dai privati. È questa la linea che stiamo seguendo.

Per quanto riguarda i porti ho già detto all'inizio che essi, insieme agli aeroporti ed alle stazioni, rappresentano il nucleo vitale di questo paese. Questo settore, però, ha bisogno di una politica che oggi non esiste. I porti non sono economici e questo impedisce una serie di possibilità di traffico che, anziché in Italia, preferiscono convogliarsi a Rotterdam. Pertanto, anche se il nostro paese rappresenta un punto naturale di traffico e di passaggio, accade a volte che le merci vanno a Rotterdam e via treno raggiungano poi il nord Italia. Questo è un assurdo. Francamente, però, non possiamo attuare noi una politica dei porti: abbiamo in materia poche competenze (l'ingegner Rizzotti dice sempre, ma lo dico anch'io, che siamo dei poveri ferrovieri). Possiamo partecipare all'attività dei porti e degli interporti, ma la decisione non è facile perché tutti chiedono la nostra partecipazione in un'attività nella quale possiamo svolgere solo una parte di servizio; guai se diventassimo gestori dei porti o degli interporti! Non possiamo andare al di là della nostra competenza specifica.

Mi sono state poi rivolte due domande sul patrimonio delle Ferrovie dello Stato. Mi piacerebbe che per una volta si parlasse in maniera corretta di Metropolis.

Purtroppo si tratta soltanto di un'idea; certo vi è un patrimonio immobiliare enorme, tutto al centro delle città, che credo vada valorizzato. Vorrei comunque precisare che qualsiasi guadagno di Metropolis va a scontare gli interventi dello Stato a favore delle Ferrovie: se Metropolis guadagna 1000 miliardi, riceveremo 1000 miliardi in meno da parte dello Stato, è questo che accade in base al contratto. Nel contempo ritengo sia un dovere valorizzare le aree ferroviarie per far rivivere le città e renderle diverse. Parliamo tanto di questo, ma Metropolis non è altro che una società di 50 persone che per ora ha stipulato con molta fatica talune convenzioni con comuni, rimaste purtroppo inattuare. Ogni qualvolta si tratta di discutere delle aree ferroviarie, i comuni avanzano richieste per lo stadio, per la ferrovia nuova, magari per otto sottopassaggi! Potremmo anche rinunciare a Metropolis; se volete cediamo volentieri le aree ferroviarie a qualcuno che possa gestirle meglio. Riteniamo comunque si debba consentire l'inserimento automatico, nei piani urbanistici dei comuni, dei contratti di programma che le ferrovie stipulano. Si tratta di un patrimonio importante per il paese e vi assicuro che non è stato né svenduto né alienato: è tutto lì, dobbiamo trovare il modo di valorizzarlo.

Riteniamo di avere dei buoni progetti per alcune città; siamo piuttosto avanti per Roma, Bologna e Torino, cioè per alcune grandi città, mentre abbiamo enormi difficoltà a far comprendere il concetto di valorizzazione nei piccoli centri.

Siamo pronti a far vedere quali progetti abbiamo, dove li abbiamo, e con quali criteri. A quest'ultimo proposito si pone un problema da discutere, sul quale non mi sento in grado di dare una risposta: con quali criteri li alieniamo? Abbiamo delle idee, ma vorrei che ne discutessimo, perché deve esservi la massima trasparenza possibile. Non si può certo immaginare che gestiamo noi le aree ferroviarie, che ci costruiamo i grattacieli, che facciamo gli urbanisti o gli immobiliari: sarebbe una follia! Mi farebbe dunque piacere discutere sui criteri: se vorrete, in

una prossima occasione, vi sottoporremo un'idea, una proposta, ed il Parlamento, oltre che il Governo, potrà esprimere le proprie posizioni al riguardo.

Per quanto riguarda il problema della TAV al sud, è stato discusso mille volte. Il sud, a mio avviso, non ha volumi di traffico tali da richiedere il quadruplicamento di alcune linee; ha la necessità drammatica di migliorare le linee, in particolare quelle per Reggio Calabria e per Bari, nonché la linea ionica. Ritengo che, quando avremo migliorato queste linee con interventi mirati ad ottenere un tempo di percorrenza inferiore alle quattro ore da Bari e da Reggio Calabria fino a Roma, avremo ottenuto un importante risultato. L'alta velocità, poi, è un concetto: il treno non si ferma a Napoli, ma arriva a Reggio Calabria, o a Bari, o in Sicilia. È sempre lo stesso treno: in un tratto andrà più veloce e in un altro meno veloce; l'importante è che ci sia uniformità tecnologica e garanzia del servizio.

ANTONIO LIA. Che volete? Al sud è già grasso che cola!

LORENZO NECCI, *Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA*. No, onorevole, mi permetta un'osservazione perché non vorrei essere frainteso. Se si vuole portare il quadruplicamento delle linee al sud, possiamo discutere del costo e delle possibilità di realizzazione. Noi pensiamo che i volumi di traffico che vi indichiamo (sono ufficiali, non inventati) abbiano la possibilità di essere assorbiti all'interno dell'attuale situazione, se vi è, ripeto, un miglioramento tecnologico. Pensiamo che gli investimenti al sud siano molto importanti, e quelli che stiamo trattando nell'ambito del contratto di programma sono nell'ordine, se non erro, di 10 mila miliardi. Abbiamo avuto, per la prima volta, l'intervento della Comunità europea, richiesto dalle Ferrovie, per 1600 miliardi destinati agli investimenti nel sud: mi sembra che sia molto importante.

Quindi, il sud ha certe caratteristiche: alcune aree, per esempio Napoli, hanno necessità di molto traffico; altre hanno ne-

cessità di un traffico minore. Possiamo, comunque, valutare i dati e discuterne: voi prenderete una decisione, che noi eseguiremo. Per ora, ci limitiamo a riferirvi qual è il traffico, quali sono le caratteristiche, quali sono i posti. Per favore, quindi, non voglio essere frainteso: non si può affermare che le Ferrovie sono antimeridionaliste, perché non è vero.

Non abbiamo alcuna intenzione di seguire politiche diverse nelle varie aree del paese. Certo, Ancona ha un traffico diverso da Firenze, Bari lo ha diverso da Bologna, le potenzialità che hanno Palermo e Messina sono diverse da quelle che hanno Milano e Torino. Per Napoli e Roma il discorso è diverso, perché le due città hanno una potenzialità infinita, che stiamo a mio avviso sfruttando.

Per quanto riguarda Malpensa 2000, sono d'accordo sulla necessità di farvi arrivare l'alta velocità. Oggi non è previsto ed è un errore, perché i treni veloci devono arrivare a Malpensa. Vanno inoltre potenziati i collegamenti navali con le isole: in questo ambito, vi è spazio per potenziare i collegamenti sia navali sia ferroviari. Ho già detto la mia opinione sulla Palermo-Messina (è anche disponibile un documento al riguardo): a mio avviso, deve essere completato quanto è possibile entro i prossimi tre anni. Vi sono importanti lavori in corso, anche se si è presentato un problema imprevisto causato da un importante ritrovamento archeologico nella zona di Imera, che ha fatto cambiare completamente la progettazione della Palermo-Messina. Il ritrovamento ha infatti obbligato a modificare il progetto, per il quale erano disponibili i fondi, prevedendo una galleria al posto di un collegamento di superficie. Questo comporterà una lievitazione dei costi, ma siamo comunque d'accordo sulla necessità di finanziare l'opera fino in fondo.

Il Pendolino è destinato ad andare al sud, come peraltro l'ETR-500: non vi è, cioè, differenza di treni fra una parte e l'altra d'Italia. I treni saranno tutti uguali, perché è giusto che sia così: il passeggero deve salire da una parte ed arrivare dal-

l'altra con lo stesso treno, e non con uno diverso.

Onorevole Turroni, per quanto riguarda i costi fissi e certi, abbiamo chiesto le conferenze dei servizi, alcune delle quali, però, durano da due anni. Non abbiamo chiuso, e non chiudiamo i costi prima di aver finito le conferenze dei servizi e di avere concluso il negoziato con il Ministero dell'ambiente per quanto riguarda l'impatto ambientale. Non abbiamo voluto cominciare nessuna opera che non fosse tale da avere la progettazione esecutiva: quando questa vi è, i tempi ed i costi sono certi. Non abbiamo chiuso le conferenze dei servizi — come lei sa benissimo — per la Firenze-Bologna, per la Bologna-Milano e per altre linee: quando saranno terminate, avremo tempo e costi definiti. Oggi i tempi ed i costi sono definiti per tutte le parti che hanno un progetto esecutivo (peraltro, la maggior parte). Abbiamo delle riserve, come è logico, per tutte le grandi opere che si realizzano, ma tali riserve non sono per varianti in corso d'opera; non ne esisterà neanche una! Le riserve vi sono perché a Firenze abbiamo negoziato un sottopasso: quando avremo concluso l'accordo per Firenze, sapremo dire quanto costa; a Bologna abbiamo negoziato una stazione sotterranea: quando avremo dati definitivi, potremo fornirli; lo stesso vale per Modena. I tempi ed i costi sono certi quando il progetto è finito: nel momento in cui sarà finito, però, le assicuro che non vi saranno spostamenti di sorta.

PAOLO GALLETTI. Nonostante lo sforzo della nuova amministrazione delle Ferrovie dello Stato, mi sembra che anche quando parliamo di trasporto ferroviario si risenta ancora del modello delle concessioni autostradali.

Devo dire che concordo con le ultime affermazioni che ho ascoltato, poiché sottolineano l'importanza del materiale rotabile, del modello di esercizio, dell'organizzazione del lavoro e delle tecnologie, che io ritengo aspetti prioritari rispetto alla costruzione di opere. In passato, anche le Ferrovie hanno ecceduto nella costruzione

di opere in tutte le parti d'Italia, senza avere poi un modello di servizio che portasse a risultati effettivi: il citato caso della Pontremolese è indicativo. Il primo punto che voglio sottolineare, quindi, riguarda la necessità di una modernizzazione complessiva del servizio, a partire dal materiale rotabile, dal modello di esercizio, dalle nuove tecnologie. E questo vale anche per i nodi ferroviari: anche quando si tratta di importanti nodi ferroviari, infatti, si attende l'entrata per vari minuti, a volte anche per decine di minuti.

Un'altra considerazione riguarda il problema dell'incremento della mobilità. Ritengo che sia importante servire la mobilità necessaria in modo intelligente ed adeguato, ma non incrementare una mobilità forzata, che scarica costi sociali sulla collettività. Questo tipo di mobilità va ridotta: è il caso di molta mobilità su strada, che sposta sui costi sociali il fatto che, per esempio, le imprese decidono di non tenere magazzini. Non capisco perché, in tal caso, vi debba essere un costo a carico della collettività.

Ritengo inoltre che far pagare al trasporto su strada i costi effettivi, cioè i cosiddetti costi esterni, sociali, ambientali, energetici porterebbe ad un aumento oggettivo della concorrenzialità delle Ferrovie e del trasporto pubblico. Se vogliamo, quindi, spostare effettivamente (e non solo come petizione di principio, sulla quale tutti siamo d'accordo) passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia come mezzo più appropriato di trasporto, dobbiamo contabilizzare realmente il costo effettivo, sociale, ambientale, energetico dei mezzi di trasporto, prima ancora di parlare di aumento delle tariffe. Credo peraltro che l'eventuale aumento delle tariffe dovrebbe essere correlato ad un miglioramento della qualità del servizio, che, nell'attuale situazione, mi sembra abbastanza difficile.

Passo ad una delle domande che mi preme di più. Oggi, nelle grandi aree metropolitane, vi è una domanda di mobilità enorme, che viene servita dall'automobile in un modo che crea disfunzioni incredibili. Qual è la politica delle Ferrovie dello Stato in merito ai servizi delle aree metro-

politane e regionali, in merito ai nodi e a ciò che interessa la maggior parte degli attuali utenti delle Ferrovie stesse?

Un'altra considerazione - alla quale in parte è già stato risposto - riguarda l'enorme patrimonio pubblico delle Ferrovie nelle aree urbane che non può essere utilizzato al di fuori di una funzione sociale e di una grande operazione di ecologia urbana per città che oggi sono soffocate. Dovremo discutere - spero presto - dei criteri per l'utilizzo del patrimonio dell'azienda, della funzione sociale di questo patrimonio (peraltro la nostra Costituzione, all'articolo 42, afferma che anche la proprietà privata deve svolgere una funzione sociale, figuriamoci quella pubblica!) e di una grande operazione di ecologia urbana, che può anche essere remunerativa ma che certamente non può essere speculativa.

Porro' ora due ultime brevissime domande: il passaggio lessicale da alta velocità a quadruplicamento, come è già stato detto, non può essere solo formale, deve essere di sostanza. A che punto è la modifica dei progetti, anche sulla base delle sollecitazioni venute dagli enti locali, dalle regioni e dai comitati delle associazioni ambientaliste? Effettivamente questi progetti devono passare ad un modello universale, non ad un sistema chiuso, e questi quadruplicamenti devono essere effettuati solo dove sono davvero necessari; si sente invece parlare di nuovo delle linee Milano-Genova, Milano-Venezia e della stessa Roma-Napoli: vorrei capire a che punto sia la vicenda, chiusa in fretta e male, che oggi si riapre. Probabilmente questi quadruplicamenti non servono, se prendiamo come riferimento i modelli di esercizio e del miglioramento del servizio; queste opere - ripeto - forse non sono per nulla necessarie.

Infine, questa mattina abbiamo sentito dalla radio che tra quelli previsti dalla legge finanziaria ci sarebbero anche tagli alle Ferrovie dello Stato; vorremmo sapere se questo vi risulti, in questo caso dove si vorrebbe tagliare e cosa servirebbe invece per un rilancio delle Ferrovie nel nostro paese.

ENZO SAVARESE. Ho letto una volta su una rivista che l'avvocato Necci è stato definito un incantatore di serpenti; non faccio mia questa definizione, altrimenti noi saremmo serpenti, ma devo dire che trovo piuttosto esaustiva la sua relazione. Non farò pertanto, come è stato fatto da altri colleghi, una controrelazione, limitandomi a svolgere qualche considerazione e a richiedere alcuni chiarimenti.

Esiste il problema delle dismissioni, della BNC e della CIT (so che è competenza della Commissione finanze); vorrei sapere come l'avvocato Necci giudichi la presenza della CIT nell'ambito delle Ferrovie dello Stato. Esiste il problema del miglioramento della rete agenziale e del settore biglietteria, che spesso lasciano alquanto a desiderare; inoltre, anche se ho già capito che il problema non dipende dalle Ferrovie dello Stato, vorrei sapere cosa l'azienda intenda fare per ottimizzare i servizi urbani: mi riferisco per esempio all'anello ferroviario di Roma, così sbandierato dal sindaco Rutelli all'atto della sua elezione, mentre mi risulta che il sindaco Rutelli niente abbia fatto in tal senso. Quindi, vorrei capire se si tratti di deficienze delle Ferrovie dello Stato o dell'amministrazione capitolina.

Vorrei inoltre sapere quale sia il rapporto con i fornitori di servizi di tipo alberghiero - mi riferisco alle società di *catering* e a quelle che gestiscono i servizi di vagone letto -, se si sia soddisfatti di questo tipo di servizi o se si ritenga di doverli rivedere.

ACHILLE ENOC MARIANO. Intervengo solo per dire all'avvocato Necci che mi trova d'accordo nel voler veramente diversificare ed incrementare il traffico su rotaia.

Come ho già detto in altre occasioni, dal momento che si vuole incrementare il traffico passeggeri, vorrei sapere come intenda tutelare il viaggiatore nelle percorrenze notturne dagli scippi e dalle rapine, operate spesso con il ricorso a bombolette soporifere; vorrei sapere come si intenda intervenire rispetto a questo problema, che certamente allontana i viaggiatori dal

treno. La ringrazio e mi auguro che la sorveglianza possa essere veramente diversificata, non dico tornando al controllo della polizia di Stato, ma quanto meno potenziando la sorveglianza delle ferrovie.

ANTONIO LIA. Vorrei essere più breve di quanto ci è concesso, però, presidente Necci, non ho capito a che cosa sia servita questa vostra audizione...

PRESIDENTE. Questo è un giudizio che potrà esprimere la Commissione, non dobbiamo chiederlo all'amministratore delegato!

ANTONIO LIA. Signor presidente, mi faccia dire...

PRESIDENTE. Non posso consentire un simile giudizio.

ANTONIO LIA. Lo dico nella mia autonomia! Non parlo perché qualcuno mi ha passato il foglio!

PRESIDENTE. A chi allude, scusi? Un tono del genere non è certamente accettabile! Onorevole Lia, la richiamo formalmente.

ANTONIO LIA. Non mi può richiamare...

PRESIDENTE. Come, non posso richiamarla!

ANTONIO LIA. Sto dicendo delle cose nella mia responsabilità. Mi faccia terminare, poi comprenderà quello che sto dicendo.

Abbiamo fatto una bella audizione, abbiamo sentito belle parole, belle cose; nello stringere, però, non so che cosa stiamo stringendo, come Commissione trasporti, cioè quale tipo di trasporti vogliamo nel nostro paese. Abbiamo ascoltato una mezza lezione su come è fatta una società per azioni, abbiamo ascoltato dei passaggi che sarebbero andati bene in Commissione lavoro, ma non abbiamo affrontato il problema dei trasporti. Mi consenta, ma queste cose sento il dovere di dirle.

Credo che questa sia un'audizione inutile; sarebbe stata certamente importante se fosse servita per far elaborare alle Ferrovie e al ministero il contratto di programma. Poiché però tale audizione si svolge a quindici giorni dall'approvazione di tale contratto, mi domando se sia una passerella con il contratto di programma già fatto oppure se sia un momento propeudeutico ad esso.

Ho assistito a tanti contratti di programma, tutti inutili, perché tutti cambiati e ricambiati mille volte; abbiamo visto mille volte il governo Ciampi impegnato sulla linea Roma-Napoli, ma dopo gli impegni di rito in Parlamento la Roma-Napoli si è persa per strada, non si è fatta più. Abbiamo ascoltato tante cose: credo che ormai non sia più il tempo di ascoltare ma di affrontare le questioni. Oltre tutto, rileggendo le dichiarazioni del ministro Fiori — do precedenza alla parte politica — trovo in esse un contrasto con quelle dei rappresentanti delle Ferrovie. Il ministro Fiori dà una valenza importantissima al collegamento e al potenziamento delle ferrovie nel sud, mentre non riscontro la stessa strategia nel dottor Necci, anzi quest'ultimo parla di volumi di traffico nel sud che non esistono: come fa a trovare volumi di traffico nel sud se non esistono i trasporti e non esistono le ferrovie? È difficile trovare una persona che usa le ferrovie nel sud, perché per trasferirsi da Bari a Lecce deve cambiare treno, perché si passa da una locomotiva elettrica ad una a nafta. Come si fa a fare uno studio sul volume dei trasporti quando manca ogni minima base di servizio ferroviario? Allora diamo i servizi! Non possiamo parlare qui di debiti che c'erano e che non ci sono, è materia che abbiamo ascoltato tante volte, il consiglio di amministrazione è deputato a queste cose. Noi dobbiamo sapere quale tipo di politica ferroviaria si vuole per l'Italia. Si è parlato delle linee che collegheranno la Francia e la Germania con il nord del paese, ma non di quelle che collegheranno — come ha detto il ministro Fiori — l'Italia, attraverso il Mezzogiorno d'Italia, con la Grecia, l'Albania e con i paesi d'oltre Mediterraneo.

L'avvocato Necci dovrebbe sapere — e certamente lo saprà — che se l'anno scorso le ferrovie hanno trasportato un milione di passeggeri nei mesi di luglio, agosto e settembre, quest'anno quella cifra è stata superata. Dunque c'è un traffico passeggeri costretto purtroppo ad usare ferrovie fatiscenti oppure altri mezzi.

Vorrei capire in termini chiari se questo incontro serve per far « scaricare » i componenti la Commissione prima di affrontare il vero problema, ossia il contratto di programma. Ecco perché ci si riferisce a Metropolis. Accetto la sfida dell'amministratore delegato delle Ferrovie: Metropolis, quanto è costato questo carrozzone? Quanti utili ha dato? Vorrei capire quanto abbiamo speso e quanto utile è entrato nelle casse delle Ferrovie, del paese o dello Stato.

Vorrei che si chiarissero i tanti aspetti oscuri. L'amministratore delegato sostiene di aver impegnato tutti i 35 mila miliardi, ma lei mi insegna che impegnare è diverso da spendere; bisogna spendere, bisogna realizzare. L'impegno è sulla carta, per questo si trovano impegni della durata di 5 o 6 anni. E questa non è una politica sana né corretta. Una politica sana e corretta fa spendere i denari che si impegnano.

L'avvocato Necci ha posto un accento sulla volontà del Parlamento e del Governo: alcune parti, alcune persone, alcuni personaggi hanno già in mano una bozza dell'accordo di programma, ma quando potrà averla questa Commissione? Quando potrà esaminarla e discuterla? Oggi l'accordo di programma non è più tra il ministro e le Ferrovie ma passa attraverso il Parlamento; quando verrà dato alla Commissione il tempo, prima del 15 ottobre, per valutarla attentamente?

Il ministro Fiori ha parlato della possibilità di velocizzare le ferrovie anche al Mezzogiorno. L'avvocato Necci invece è contrario: ritengo che i componenti la Commissione trasporti debbano esaminare in tempo utile l'accordo che si sta preparando, manifestare le dovute osservazioni e formulare i dovuti suggerimenti.

Sinceramente non so quante volte si sia potuto dire di aver portato a compimento ciò che era stato approvato. Vorrei ricordare che più volte abbiamo approvato risoluzioni che poi non sono state mai portate a buon fine. Spero dunque che finalmente venga attuata una politica diversa in materia di trasporti e specialmente per quelli ferroviari.

Avvocato Necci, ho già domandato, spesse volte e con diversi strumenti, perché si dica di voler fermare la politica dei trasporti su gomma mentre le Ferrovie dello Stato spendono 100 miliardi — se la cifra è errata, la prego di correggermi così avrò il piacere di conoscere l'esatto ammontare — per azioni della SOGIN, ossia di una società inventata per creare un supporto alla SITA e alla Marozzi. Perché viene incrementato per il sud il trasporto su gomma, mentre si sostiene di volerlo eliminare per far posto alle ferrovie? Perché spendiamo tanti miliardi e agevoliamo questa nuova società che, guarda caso, viene inventata nel sud d'Italia? Pare che ultimamente si sia lavorato per cercare di risolvere i problemi delle ferrovie nord di Milano, a fronte delle difficoltà che incontra il sud, che non vengono mai affrontate. Questo accade non perché manchino le possibilità o gli utenti, ma in quanto manca la volontà politica e gestionale per affrontare i problemi del trasporto nel Mezzogiorno.

Presidente, mi dispiace per quanto è accaduto all'inizio del mio intervento; non vengo a dire le cose che qualcuno del mio partito, non del suo, mi suggerisce; dico le cose che la gente sostiene. Ho con me una serie di giornali e tantissimi altri potrei citarne: da anni e anni molti ministri sono venuti al sud a promettere, ma in tanti anni non si è mai costruito un metro di linea ferrata nuova nel meridione! Si è fatto qualcosa, ma quel qualcosa non è stato mai messo in funzione!

Credo che nel Mezzogiorno non si possa parlare di rami secchi; se si vuole dare uno sviluppo concreto, attraverso i trasporti, alla nuova politica economica che questa parte del paese si sta impegnando a realizzare occorre potenziare i

trasporti; senza i trasporti, certamente, non si realizzerà nulla.

FRANCESCO MARENCO. Vorrei dare atto al collega Lia del suo appassionato intervento. Chi come me nella scorsa legislatura ha avuto la fortuna di essergli collega, anche se seduto su banchi diversi (io ero all'opposizione mentre il collega Lia apparteneva alle forze di governo), ricorda che ha usato lo stesso linguaggio di questa sera pur appartenendo alla maggioranza.

ANTONIO LIA. Ho votato contro la legge finanziaria.

PAOLO BECCHETTI. Non distinguiamo tra combattenti e reduci!

ANTONIO LIA. Sono combattente, non reduce...

FRANCESCO MARENCO. Ripeto, voglio dare atto al collega Lia della coerenza che gli spetta e gli è dovuta, perché spesso e volentieri abbiamo a che fare con persone che a seconda della posizione, di maggioranza o di minoranza, dimenticano quello che hanno detto nella legislatura precedente o ciò che hanno dichiarato ai giornali.

Mi dispiace che il collega Castelli non sia presente, perché quel velato attacco al ministro Fiori — che respingo anche se il ministro Fiori non ha bisogno del deputato Marenco come difensore, perché sa difendersi molto bene — è alquanto strano, specie se pronunciato da lui. Ricordo che se l'onorevole Castelli contestava qualcosa al ministro Fiori, questo qualcosa riguardava le nomine della società per azioni, a cominciare dall'avvocato Necci. Questa sera ho sentito ribaltare la posizione, quasi quasi si è trattato di un « viva Necci, abbasso Fiori », il quale si permetterebbe di sindacare, anzi di occuparsi, di questa problematica.

Forse a qualcuno sarà sfuggito, perciò vi prego di leggere su *la Voce* del 25 settembre l'intervento dell'onorevole Castelli nell'ambito dell'articolo intitolato « La lega frena il super treno. Troppi costi della TAV sarebbero a carico dello Stato ». Con-

divido il contenuto del titolo, tant'è che pensavo che questa fosse l'impostazione, ma ovviamente siamo tutti liberi di aggiornarci sentite le dichiarazioni di una persona qual è l'avvocato Necci, al quale non ho nulla da confutare. In questo caso non si tratta di confutare o di chiosare il contenuto del documento, anche se ne avrei la possibilità e la capacità.

Vi sono molti punti oscuri del processo di risanamento e sviluppo delle Ferrovie dello Stato. Debbo anche dire che alcune domande che avrei desiderato formulare le hanno poste in precedenza colleghi di altri gruppi e l'avvocato Necci ha dato risposte, in parte esaurienti ed in parte meno (ma avremo modo di soffermarci in seguito su questo). Aggiungo che a proposito del fatto che l'avvocato Necci, a mo' di sfida, ha detto di poter cedere Metropolis, io vorrei che prima che fosse ceduta arrivassero i carabinieri; del resto è già successo che a proposito di Metropolis siano arrivati i carabinieri! Se l'organico è composto da 50 persone, allora bisogna chiuderla, perché sono più i consiglieri d'amministrazione, che prendono le prebende, che non il personale addetto a Metropolis: pertanto, se la sua è una sfida, caro avvocato Necci, chiudiamola pure, anzi farò di tutto perché venga chiusa e trasferite le funzioni a qualcosa di più serio. Se non era una sfida, invece, i termini sono ovviamente diversi.

Il ministro Fiori ha la facoltà, il diritto e il dovere, da me spesso richiamato, di porre tutta l'attenzione sulla questione del trasporto, ferroviario e non: questa è una garanzia per il Parlamento, non per un gruppo politico o per una maggioranza, ma per questo Parlamento. Pertanto, in virtù degli articoli che ho letto e delle dichiarazioni che ho ascoltato, mi spiace dover dire che non ho capito una cosa, e questa forse è una mia lacuna, ma su di essa tornerò tra un attimo.

Si è parlato di cabotaggio, di alta velocità; il pensiero del gruppo di alleanza nazionale su quest'ultima è stato espresso in modo chiaro e definitivo: bisogna accelerare i tempi, non lasciarci trasportare in giochetti ad alto livello, certamente non

soltanto politico ma di imprese (che poi sono sempre le stesse due o tre), bensì interessarci al nodo del problema, oggi insoluto ma urgente da risolvere, dell'intermodalità e di tutto il sistema dei trasporti collegati con i porti.

Oggi abbiamo un forte rilancio dell'attività nei porti: a Genova negli ultimi tre mesi non c'è stato un solo giorno di sciopero e le maestranze caricano e scaricano le navi a pieno ritmo. Le uniche difficoltà ci arrivano dalle ferrovie, che sono vetuste e mal gestite; spesso il personale è incompetente, o meglio è competente per le linee strettamente legate al trasporto passeggeri, ma nello specifico è in balia di sé stesso. Ogni tanto ci si inventano incontri con il consorzio del porto o con i comuni — ha ragione l'avvocato Necci — i quali spesso frappongono i famosi legacci o paletti: questo modo di fare dovrà essere superato una volta per tutte.

Siamo favorevoli all'alta velocità: non dimentichiamoci che altre nazioni come la Germania stanno lavorando su progetti rispetto ai quali il nostro sistema di trasporto su binario non solo è superato, ma non consentirà accessibilità. In alcuni paesi del centro Europa l'alta velocità viaggia già sulla monorotaia, mentre noi rimaniamo ancorati ai vecchi sistemi. Mi auguro di sbagliare.

Torno all'importanza dell'impegno da parte delle Ferrovie per quanto concerne i nodi portuali e della portualità in generale e questo mi fa ricollegare a quanto ha affermato il collega Lia in riferimento al sistema dei trasporti al sud d'Italia. Nel progetto della nuova portualità abbiamo zone come Bari e Brindisi che sono strategiche per l'alto Adriatico; abbiamo la zona di Gioia Tauro che è strategica per quello che sarà l'alto Tirreno, con Genova, Savona, La Spezia ed i porti collegati, Livorno compreso. E le Ferrovie debbono accelerare.

Vi è, dicevo, una cosa che non ho capito nell'esposizione dell'avvocato Necci, che non condivido interamente, anche se è stata molto chiara. Nella tabella sul costo del lavoro per unità di traffico ho colto un dato: da 224 mila dipendenti si è passati

agli attuali 139 mila. Desumo una fuoriuscita dall'azienda di 85 mila dipendenti. Attenzione ad estremizzare, in termini economici, perché in termini sociali hanno pagato le famiglie, il concetto del dio denaro, facendo sempre pagare a chi è meno protetto le ripercussioni di errori gestionali compiuti negli ultimi 40 anni! Tutto come se l'unica questione fosse quella del cosiddetto profitto; stiamo facendo un grosso errore, avvocato Necci. È vero che siete diventati società per azioni, ma c'è ancora una parte pubblica al vostro interno e comunque, anche se foste al cento per cento in mano ai privati, lo Stato, il Governo avrebbero ugualmente il diritto di controllare la questione sociale rappresentata da un'importante infrastruttura come questa.

I colleghi poc'anzi parlavano della soluzione di collocare azioni presso un'azienda privata di trasporto: non torno su questo argomento, ma mi chiedo soltanto che cosa abbia prodotto in termini economici la fuoriuscita di queste 85 mila unità dato che il deficit è sempre così alto. C'è chi parla di 2400 miliardi, c'è chi sostiene che il deficit sia di 3000 miliardi; anche il collega Castelli, nell'intervista rilasciata a *La Voce* ha fornito dati diversi rispetto a quelli da lei esposti, ma questo ha poca importanza e ripeto: la fuoriuscita di 85 mila dipendenti a che cosa è valsa in termini economici al fine di riequilibrare il bilancio? A niente. Se così fosse, se le Ferrovie dello Stato avessero ancora quei dipendenti, quale sarebbe il debito? Dove sono andati a finire questi soldi, come sono stati impiegati? Questo ci dovevate spiegare, perché stiamo per affrontare la discussione sulla legge finanziaria e questa audizione — non ha torto il collega Lia — aveva la finalità di mettere la Commissione in grado di valutare gli agganci relativi ai documenti finanziari. Al limite sarebbe stato opportuno che ci fosse stato detto: « Ci auguriamo che la prossima finanziaria attui e confronti con la Ferrovie dello Stato SpA questo tipo di politica, questo tipo di intervento ». Probabilmente l'avrete detto e non l'ho capito io.

LORENZO NECCI, *Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA*. Non vorrei deludere gli ultimi due intervenuti facendo due affermazioni che forse li stupiranno: non sono mai stato contro le ferrovie al sud. Ho fatto una dichiarazione ben precisa, affermando che bisogna vedere i costi e dove prendere i soldi, che il Parlamento ha il diritto-dovere di decidere.

Ritengo che il sud abbia bisogno di infrastrutture, onorevole Lia, e che sia inutile costruire le fabbriche; è una mia convinzione profonda.

ANTONIO LIA. Sono d'accordo con lei; le infrastrutture costano meno !

LORENZO NECCI, *Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA*. Allora, andiamo avanti insieme. Non c'è polemica su questo punto; bisogna solo evitare che si tratti di sole parole e di fare in modo che il numero delle risorse destinate sia equivalente ai programmi che si fanno. Questi programmi sono tanti, mentre le risorse sono pochissime.

Non voglio fare richiami — il Parlamento è molto più autorevole di me — ma dico che questo è un problema di fondo: bisogna fare in modo che le opere si possano cominciare e si possano finire, che il sud abbia una sistema infrastrutturale simile o uguale a quello di tutto il paese, altrimenti non decollerà mai.

La Bari-Lecce è in corso di elettrificazione. Le Ferrovie dello Stato stanno investendo complessivamente 13.700 miliardi nel sud su un contratto di 35 mila miliardi, per cui non mi sembra vi siano squilibri di investimento. Si può fare di più, non c'è dubbio; bisogna fare in modo che la linea Palermo-Messina, quella per Reggio Calabria siano non solo oggetto di dichiarazioni ma anche finanziate fino in fondo, che non siano promesse fatte al vento. Lei, onorevole Lia, essendo emotivamente e forse politicamente presente nel sud, deve capire che di promesse ne sono state fatte tante; stiamo cercando di fare i fatti.

L'alta velocità che arriva fino a Battipaglia è una realtà già in corso, magari non dichiarata da nessuno; la linea Monte del Vesuvio si sta realizzando senza che nessuno ne parli o se ne vanti. Siamo professionisti che cercano di fare il loro mestiere e non vogliamo rubarlo alla politica.

Mi sembra che da parte nostra non vi sia nessuna contraddizione rispetto a quanto afferma il ministro Fiori. Egli deve decidere il contratto di programma, e deve portarlo al vostro esame, non possiamo farlo noi ! Il Parlamento poi deciderà tutto quello che deve mettere e deve togliere all'interno di quel contratto. Ho già detto all'inizio che non possiamo investire una lira che non sia decisa dal Parlamento e dal Governo, per cui mi sembra che la polemica sia abbastanza...

ANTONIO LIA. Non è una polemica !

LORENZO NECCI, *Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA*. ... non logica e giusta nei nostri confronti. Non vi è da parte nostra polemica che riguardi il rapporto con il ministro, né il rapporto con il Parlamento. Siamo grandi tifosi delle Ferrovie; se tutti siamo d'accordo, siamo i primi ad essere felici di batterci, di combattere perché vadano avanti. Si figuri se abbiamo voglia di tagliare di qua e di là, o di tranciare giudizi !

Riceviamo molto spesso critiche che accettiamo. Il nostro, signori, è un mestiere difficile, non è necessario che lo dica (se si fa una cosa da una parte, non si fa dall'altra); altri enti perseguono obiettivi strategici molto semplici, mentre nel nostro caso abbiamo una rete, dovunque sono presenti carenze e difficoltà.

Vi prego di non personalizzare i problemi; non riguardano l'amministratore delegato, riguardano un sistema a rete in un paese che ha bisogno delle Ferrovie dello Stato. Stiamo facendo una battaglia per rilanciarle; su questo — accettiamo tutte le critiche del mondo — non ammettiamo contestazioni rispetto a tante parole che sono state dette in tanti anni. Abbiamo la possibilità di dimostrare che ci

stiamo riuscendo; abbiamo bisogno del vostro aiuto, del vostro incoraggiamento, dei vostri soldi (nel senso che dovrete convincere il Governo a darceli), anche delle vostre critiche. Vi prego di non personalizzare: non sono il padrone delle Ferrovie o delle ferriere, sono un dipendente dello Stato che resterà fino a quando lo Stato avrà voglia di tenerlo, per cui non esistono problemi da questo punto di vista. Siamo liberi tutti, con il doveroso rispetto dell'uno verso l'altro.

Stiamo rilanciando il sistema delle Ferrovie; possiamo far bene o male, bisogna risulti chiaro una volta per tutte che gli investimenti vengono decisi dal Parlamento e dal Governo, non abbiamo nessuna possibilità di opporci ad una decisione.

Per quanto riguarda i fuoriusciti, siamo passati da 3.300 miliardi di debito a 500 — onorevole, a lei sembra una cifra piccola, ma a me sembra grande —, l'anno prossimo l'azienda sarà in attivo. Certo, si può fare sempre meglio, ma credo che a tariffe bloccate, con quel determinato sistema di servizio, riuscire a ridurre i costi in modo sostanzioso, del 25 o del 30 per cento, aumentando la produttività e il servizio, sia — per carità di Dio! — merito dei ferrovieri, non dico mio, ma loro perché effettivamente lavorano meglio e di più.

Per primo ho fatto il discorso dei porti, figuriamoci se non sono d'accordo sull'opportunità di potenziare il rapporto con i porti stessi! Anzi, ho posto la domanda se si dovesse o meno permettere alle Ferrovie di entrare più decisamente in questo ambito.

Ho sostenuto il progetto di Gioia Tauro a spada tratta, onorevole Marenco, in quanto sono convinto che sia importantissimo. Ci sembra di fare un buon lavoro su Genova con i treni blocco, con gli *shuttle*, garantendo un trasporto di cui credo che il porto di Genova sia soddisfatto; non mi sembra che vi siano grandi ingorghi o difficoltà.

Non credo che la Germania lavori su sistemi più moderni del nostro per quanto riguarda il quadruplicamento e l'alta velocità; sta elaborando un progetto di sospensione magnetica, ma è a livello di studio,

mentre il progetto tecnologico dell'alta velocità tedesca è uguale al nostro. Stiamo anzi standardizzando a livello europeo i sistemi; la Comunità europea sta imponendo la interoperatività delle reti, ossia reti omogenee in tutta Europa. Francamente siamo all'avanguardia; sono membro di tutte le commissioni impegnate in questo lavoro e posso dire che l'Italia non sta dietro a nessuno. Il nostro sistema quando sarà in esercizio sarà moderno, non sarà superato.

Sulla questione Metropolis ho affermato l'opportunità di occuparcene, di discuterne, perché mi sembra che il Parlamento ed il Governo si debbano interessare del modo in cui noi procediamo alla sua dismissione. Non abbiamo nulla da dire sulle osservazioni riguardanti il modo in cui procederemo, visto che ancora non l'abbiamo fatto perché i comuni non ci hanno ancora permesso le valorizzazioni; queste valorizzazioni sono fondamentali per l'economicità dell'azienda, per cui dobbiamo trovare una modalità per farle in modo trasparente e perché i comuni si decidano a darci la possibilità di realizzarle affinché non rimangano sulla carta.

Sono totalmente d'accordo con l'onorevole Galletti nel ritenere che i nodi siano uno dei punti fondamentali nello sviluppo delle Ferrovie: abbiamo previsto 6.500 miliardi di investimenti sui nodi, che tuttavia richiedono un negoziato continuo con i comuni. Qui c'è un punto di novità, perché le Ferrovie accettano un ruolo di maggiore presenza nel traffico metropolitano. Mi riferisco a ciò che abbiamo compiuto a Roma e a Napoli — in quest'ultima città gestiamo la metropolitana —, al traffico di bacino che stiamo realizzando in Emilia ed a ciò che stiamo facendo in Lombardia: sono tutti interventi collegati ad un nuovo ruolo delle Ferrovie dello Stato, che non si occupano più soltanto del trasporto a lunga distanza, ma si inseriscono anche attivamente nel trasporto locale. È davvero un cambiamento strategico importante per le Ferrovie e spero sia soddisfacente e ci venga riconosciuto.

Per quanto riguarda le linee, stiamo realizzando solo quelle strettamente indi-

spensabili: ci stiamo cioè occupando di quelle in cui non è possibile aggiungere neppure un treno, se non si effettua il quadruplicamento. Speriamo sia chiaro che esistono limiti fisici invalicabili alla possibilità di far passare i treni su due binari: tra Firenze e Milano passano più di 300 treni al giorno, siamo davvero ai limiti, bisogna a tutti i costi realizzare i quadruplicamenti. Questi, poi, debbono essere effettuati con la massima tempestività, come ha sostenuto anche l'onorevole Marengo.

Per quanto riguarda la legge finanziaria, certamente ci rendiamo conto che viviamo in una situazione diversa rispetto a quella precedente. Cosa volete che vi chiediamo? Certamente, un aiuto a sostenere le Ferrovie, mi sembra ovvio e mi sembra il minimo che possiamo chiedere. Voglio però sottolineare che, per quanto concerne i programmi concordati, li stiamo realizzando con risorse minori. Non possiamo fare a meno di considerare che le risorse stanno diminuendo, non possiamo certo immaginare che, all'improvviso, il nostro diventi un paese con sovrabbondanza di risorse. Mi risulta che quest'anno i tagli al conto capitale relativo alle Ferrovie saranno molto rilevanti, mentre non vi sarà alcun taglio degli investimenti: le Ferrovie non investiranno una lira meno di quanto hanno garantito. Per quanto riguarda, poi, la differenza, di cui si è parlato, tra l'impegno e la realizzazione, posso assicurare — se è necessario, vi mostrerò i relativi documenti — che noi realizziamo tutto ciò per cui ci siamo impegnati: non si tratta di impegni « a babbo morto », come si suol dire. Ormai, infatti, sono stati stipulati i contratti, che indicano costi e tempi certi. Abbiamo completamente cambiato le modalità: in precedenza, i lavori impegnati nel 1980 venivano realizzati nel 1990 o nel 1995, ma oggi non è così e gli incarichi vengono assegnati soltanto quando i lavori prendono avvio e questi ultimi debbono essere terminati nei tempi previsti. Vi è stato, quindi, un cambiamento di fondo nel modo di ragionare delle Ferrovie.

Spero di aver risposto a tutte le osservazioni; rimaniamo comunque a vostra di-

sposizione, in ogni momento, per continuare il dibattito.

ACHILLE ENOC MARIANO. Pensiamo anche a tutelare il viaggiatore!

LORENZO NECCI, *Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato SpA*. Su questo ha ragione, ma noi abbiamo assunto alcuni provvedimenti, che potranno essere meglio illustrati dall'ingegner Rizzotti.

SILVIO RIZZOTTI, *Direttore dell'area rete delle Ferrovie dello Stato SpA*. Da circa un anno e mezzo sono stati assunti provvedimenti di notevole importanza ai fini della sicurezza sui treni.

In primo luogo sono stati consegnati telefoni cellulari al personale viaggiante (può sembrare un intervento ovvio, ma nella nostra azienda non era così), che oggi può comunicare con le stazioni e ciò facilita anche le ricerche della polizia quando vengono individuati dei ladri.

La polizia ferroviaria esiste ancora, è un corpo di dimensioni notevoli ed anche piuttosto costoso, che è stato potenziato dal punto di vista delle scorte sui treni: sulle linee nord-sud, negli orari notturni, almeno in una tratta c'è sempre la polizia ferroviaria. Tali provvedimenti hanno migliorato la situazione, anche se la microcriminalità è in aumento e quindi rappresenta un fenomeno difficile da combattere.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'avvocato Necci ed i suoi collaboratori per il contributo che hanno fornito ai nostri lavori.

Voglio dire ai colleghi che, svolgendo un dibattito a 360 gradi sulla materia, era presumibile che si uscisse un po' dal tema ristretto della manovra finanziaria. Ritengo, tuttavia, che le decisioni che il Parlamento dovrà assumere in materia finanziaria non potranno prescindere dall'esame del quadro generale, per cui ritengo che l'obiettivo della presente audizione sia stato raggiunto. Credo, infatti, che nel corso di questo incontro siano stati chiariti molti punti e, nel complesso, sia stata

illustrata una filosofia che era utile conoscere, allo scopo di assumere le decisioni di nostra competenza, sia in relazione all'esame dei disegni di legge finanziaria e di bilancio, sia in riferimento all'attività successiva, nella quale potremo comunque avvalerci di ulteriori contributi ed approfondimenti specifici da parte delle Ferrovie dello Stato, oltre che, naturalmente, da parte dei rappresentanti del Governo.

La seduta termina alle 19,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 30 settembre 1994.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO