



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 12

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE
FINANZE PADOA-SCHIOPPA SUL PIANO INDUSTRIALE 2007-2008
DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

81^a seduta: martedì 19 giugno 2007

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E

Comunicazioni del ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa sul Piano industriale 2007-2008 del gruppo Ferrovie dello Stato

PRESIDENTE	Pag. 3, 12, 17 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (SDSE)	22
CICOLANI (FI)	15, 17
FILIPPI (Ulivo)	19
* GRILLO (FI)	12, 13, 19 e <i>passim</i>
IZZO (FI)	25, 33
MARTINAT (AN)	12, 21, 30 e <i>passim</i>
MAZZARELLO (Ulivo)	18, 19, 32
PADOA-SCHIOPPA, ministro dell'economia e delle finanze	4, 27, 32 e <i>passim</i>
PROCACCI (Ulivo)	20, 21
* RAME (Misto-IdV)	23
* TONONI, sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze	30, 31, 32
VANO (RC-SE)	24

ALLEGATO (contiene note del Ministero dell'economia e delle finanze sul Piano industriale predisposto dalle Ferrovie dello Stato). I

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democratici cristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Consumatori: Misto-Consum; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inn; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

Intervengono il ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa e il sottosegretario di Stato per lo stesso Dicastero Tonomi.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa sul Piano industriale 2007-2008 del gruppo Ferrovie dello Stato

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa sul Piano industriale 2007-2008 del gruppo Ferrovie dello Stato.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto i colleghi che gli Uffici hanno provveduto a distribuire il materiale relativo al Piano industriale del gruppo Ferrovie dello Stato.

Prima di dare la parola al Ministro, è doveroso da parte della nostra Commissione – sono certa di interpretare la volontà di tutti – esprimere il cordoglio e la solidarietà alle famiglie delle vittime dell'incidente ferroviario verificatosi venerdì 14 giugno sui binari delle ferrovie della Sardegna, tra Nuoro e Macomer.

Il problema della sicurezza delle ferrovie e, in generale, il tema sicurezza nei trasporti è sempre ben presente tra gli obiettivi di lavoro della nostra Commissione ed anche quest'ultimo incidente ferroviario purtroppo ce lo ricorda, sottolineando la necessità di intervenire e finanziare gli ammodernamenti tecnologici per la sicurezza degli utenti e dei lavoratori delle aziende ferroviarie.

Sono in programma oggi le comunicazioni del ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa, che saluto e ringrazio per aver accolto il nostro invito. Ricordo che il Ministero è azionista di FS e in questo momento sta discutendo con l'azienda FS il Piano industriale 2007-2011. Vorremmo conoscere i contenuti di questo Piano, la posizione del Governo in merito e gli effetti che si preannunciano anche in termini temporali in ordine alla sua approvazione. Queste nostre domande riflettono anche i contenuti della discussione che la nostra Commissione sarà chiamata ad affrontare nelle prossime settimane ai fini dell'espressione del parere in merito al disegno di legge Bersani il quale nell'articolo 13 – ex articolo 10 – prevede misure in materia di trasporto ferroviario ed un processo di liberalizzazione regolato delle Ferrovie dello Stato. L'audizione

di oggi, quindi, risulta anche utile per conoscere ciò che intende fare il Governo per lo sviluppo ed il risanamento dell'azienda.

Cedo ora la parola al professor Padoa-Schioppa.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Signora Presidente, consegno agli atti della Commissione un documento contenente alcune note che utilizzerò come base per il mio intervento, anche se formulerò osservazioni aggiuntive rispetto ad esse.

Ricordo anche di avere partecipato alla fine di marzo ad un'audizione presso la Commissione trasporti della Camera dei deputati incentrata sulle Ferrovie dello Stato, basata anch'essa su una raccolta di tavole che può rappresentare in parte un utile riferimento per chi fosse interessato ad approfondire le questioni su cui il Ministro è già stato ascoltato.

Premetto che, come ha detto la Presidente, le Ferrovie dello Stato sono una società per azioni di cui maggiore azionista è lo Stato e detentore delle azioni è il Ministero dell'economia e delle finanze. Le FS rappresentano a tutti gli effetti un'impresa e ritengo che il loro Piano industriale, che è in corso di elaborazione, debba essere presentato nella sua versione definitiva dall'impresa stessa. Questo mi sembra logico. In questa sede io parlerò nella veste di azionista, una ma non l'unica delle vesti con le quali lo Stato ed il Governo sono interessati alle Ferrovie.

Il documento che ho preparato contiene un breve riassunto delle principali tematiche che investono le Ferrovie dello Stato. È un'azienda che presenta un certo numero di problemi annosi, irrisolti da lungo tempo: innanzitutto, vista dall'ottica del Ministero, la mancanza di un equilibrio dei conti che si rileva in quasi tutti i Paesi ma che in Italia va oltre il livello fisiologico per le ferrovie nazionali. Si registra una mancanza di coerenza fra i servizi richiesti dallo Stato ed i corrispettivi. Le tariffe sono ferme dal 2001 ed attualmente, salvo il recente aumento, sono inferiori del 30-50 per cento rispetto agli operatori europei. Si rilevano poi una situazione estremamente grave nel settore delle merci che è in perdita strutturale ed un costo del lavoro penalizzato dal fatto che le cosiddette regole di ingaggio sono particolarmente svantaggiose rispetto a quelle con cui agiscono altri operatori europei. C'è infine l'annosa questione della riorganizzazione relativa al macchinista unico. Queste sono alcune delle tematiche che rendono critica la situazione delle Ferrovie dello Stato. Nello stesso tempo siamo di fronte ad una cronica carenza di investimenti, ad una obsolescenza del materiale rotabile e bisogna affrontare la tematica dell'alta velocità. Questa è in estrema sintesi la fotografia della situazione attuale.

Il problema delle Ferrovie è quello di essere un'azienda stretta fra una condizione di forte perdita dei conti e un'esigenza di robusti investimenti necessari per consentirle di tornare in una condizione dinamica, a fronte di un azionista che questi forti investimenti non può permetterseli. Questo è l'elemento che io definirei quasi drammatico e che caratterizza il sistema delle Ferrovie.

Le note contengono inoltre alcune tavole che ci forniscono indicazioni relative alla situazione economica e finanziaria del gruppo negli

anni 2004, 2005 e 2006. Le cifre parlano da sole: il risultato netto è in forte peggioramento dal 2004 in poi; l'indebitamento è elevato, in particolare se si tiene conto dei debiti Ispa. Sono indicati anche i livelli degli investimenti e dell'occupazione.

A titolo indicativo, poi, sono illustrati due ordini di confronto su servizi Eurostar/Alta velocità da un lato e servizi Intercity dall'altro fra tratte di dimensione e lunghezza equivalenti in Italia, in Germania, in Francia, con l'indicazione della velocità e delle tariffe. Da un confronto fra le tratte Roma-Milano, Hannover-München e Parigi-Valence risultano i seguenti dati: le distanze sono quasi equivalenti; la velocità raggiunta dai mezzi è pressoché equivalente in Germania e in Italia, mentre in Francia è molto più elevata; le tariffe, invece, in Italia si presentano inferiori della metà rispetto a quelle tedesche e di circa il 40 per cento rispetto a quelle francesi. Lo stesso dicasi per il servizio Intercity che in questo caso si basa sul raffronto fra tre tratte dell'ordine di circa 150 chilometri ciascuna.

Si è anche operato un confronto con i principali operatori europei relativo ad alcuni elementi quali la lunghezza della rete, il suo utilizzo (treni per chilometri espressi in milioni) ed i ricavi operativi unitari (passeggeri per media-lunga percorrenza e passeggeri regionali). È evidente che, a fronte di una rete di Deutsche Bahn doppia rispetto a quella italiana, in Germania si vendono servizi tre volte superiori. Emerge inoltre che i ricavi operativi unitari di Ferrovie dello Stato sono inferiori alla media del campione del 25 per cento sulla media-lunga percorrenza e del 40 per cento sul percorso regionale.

Si rileva quindi una situazione critica che riguarda tutti e tre i grandi campi operativi: le lunghe percorrenze, il trasporto regionale ed il trasporto merci.

Nelle note è inoltre indicata una sintesi dei ruoli dello Stato nel settore ferroviario. Lo Stato è regolatore, cliente, azionista e finanziatore. In questi ultimi due ruoli è rappresentato dal Ministero dell'economia e delle finanze, mentre il soggetto regolatore è il Ministero dei trasporti e il soggetto cliente è lo Stato in generale. Nel ruolo di regolatore lo Stato definisce il grado di liberalizzazione dei servizi di trasporto, regola le modalità di accesso alla rete infrastrutturale e i relativi pedaggi, definisce l'insieme delle regole, in particolare quelle che riguardano la sicurezza e le modalità di trasporto. Come cliente, valuta il perimetro del servizio universale, individua le necessità di sviluppo infrastrutturali, acquista servizi e prodotti valutando prestazioni e livelli qualitativi. In quanto azionista impartisce indirizzi strategici e fornisce risorse finanziarie anche attraverso aumenti di capitale. Infine, come finanziatore fornisce risorse a vario titolo attraverso il contratto di programma, il contratto di servizio e come azionista. Ciò significa che nel settore del trasporto ferroviario la competenza del Governo è interministeriale e non appartiene solo al Ministro dell'economia e delle finanze.

In tale ambito, le competenze del Ministro dell'economia e delle finanze si sostanziano nell'esercitare i diritti dell'azionista, di concerto con i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, nel verificare gli aspetti finan-

ziari dei contratti di programma e di servizio con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e nel provvedere all'erogazione dei relativi fondi. È da notare che la configurazione dell'attuale Governo, con lo sdoppiamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha necessariamente incrementato il numero dei soggetti chiamati ad una collaborazione ordinaria in materia di ferrovie.

La situazione che presenta il settore ferroviario è abbastanza simile a quella che si riscontra per il trasporto aereo, con la differenza che mentre in quest'ultimo settore Alitalia è una delle compagnie che operano in Italia, quindi non vi è coincidenza tra impresa Alitalia e il sistema «trasporto aereo», nel caso in analisi, invece, vi è coincidenza tra l'impresa Ferrovie dello Stato (che è l'unica) e il sistema del trasporto ferroviario, anche se l'apertura alla concorrenza di una parte almeno del trasporto ferroviario potrà condurci ad una situazione in cui non vi sarà più una coincidenza assoluta fra un'impresa e un sistema.

Sempre a proposito dei vari ruoli che lo Stato esercita in questo ambito, è importante sottolineare quale sia il contenuto del contratto di programma. Si tratta di un contratto stipulato tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture che regola i rapporti tra RFI, in quanto responsabile (secondo principi di terzietà) della gestione, della manutenzione e dello sviluppo della infrastruttura ferroviaria e lo Stato. Tale contratto definisce, inoltre, i rispettivi impegni dello Stato, che eroga contributi alla Rete, e della Rete, tenuta a garantire la qualità dei servizi offerti.

Al momento posso affermare che questo è uno dei settori – ma ne esistono altri – in cui l'Italia negli ultimi 10 anni circa ha liberalizzato più di quanto abbiano fatto altri Paesi dell'Unione europea. Di fatto, oggi la rete italiana è più aperta all'offerta di servizi di trasporto ferroviario lungo i binari, che restano bene pubblico comune, di quanto non lo siano le reti francese o tedesca. Come sappiamo, analoghe iniziative sono state intraprese in Italia, ad esempio per la rete elettrica, con il ridimensionamento parziale dell'ENEL effettuato in anni passati. Per certi versi, dunque, l'Italia è più esposta alla concorrenza internazionale. Nel settore ferroviario esiste un servizio universale, una rete dimensionata sulla necessità di far giungere il servizio del trasporto ferroviario in qualunque posizione nel territorio. Questo servizio universale è una rete che somma in sé parti molto redditizie, quindi appetibili per chi potrebbe offrire trasporto il giorno in cui la liberalizzazione diventasse effettiva, e altre parti che operano in maniera non profittevole. Se queste due parti fossero scisse completamente, se cioè si liberalizzasse del tutto la parte appetibile e restasse allo Stato solo la parte che rappresenta un servizio pubblico (certo non giustificato dal fatto che i ricavi coprano i costi in quel settore), resterebbe in capo allo Stato solo la parte in perdita e verrebbe meno la possibilità di trasferire ricavi dall'uno all'altro di questi settori. Dunque, una condizione di liberalizzazione avanzata non operata in maniera controllata metterebbe a rischio ulteriormente l'equilibrio economico del sistema delle ferrovie.

I contratti di servizio fra Trenitalia e Ministero dei trasporti o Regioni (quindi, non con il Ministero delle infrastrutture, come accade per il contratto di programma che riguarda la rete) regolano, invece, i servizi d'interesse pubblico forniti da Trenitalia (in questo caso il contraente è Trenitalia) e i corrispettivi che lo Stato e le Regioni si impegnano a riconoscere: servizio passeggeri nelle Regioni a statuto speciale, nelle Province autonome e nelle Regioni a statuto ordinario; servizio passeggeri notturno; trasporto merci dal continente alla Sicilia e alla Sardegna e sulle distanze superiori a 1.000 chilometri.

Il problema relativo al contratto di servizio è, in parte, rappresentato da ciò cui prima ho fatto riferimento e tocca non solo il sistema del trasporto ferroviario, in quanto sistema di competenza del Ministero dei trasporti, ma il sistema dei trasporti in genere: infatti, nella misura in cui c'è sostituibilità tra trasporto su strada e trasporto su binario, una politica generale dei trasporti deve contemporaneamente disegnare lo sviluppo di queste due categorie di trasporti. Si pensi, ad esempio, a come il Piano industriale intenda effettuare investimenti che comportano un forte incremento del trasporto ferroviario. Essendo il totale della domanda di trasporto di persone o di merci pressoché prevedibile e relativamente stabile, significa che il trasporto su gomma subirà un decongestionamento, ma nello stesso tempo si renderanno necessari servizi complementari, come gli accessi alle stazioni, i parcheggi e via dicendo. Quindi, in questo senso la competenza piena è del Ministero dei trasporti.

A proposito del Piano industriale della società per azioni Ferrovie dello Stato, la ristrutturazione che le Ferrovie stanno disegnando punta a conseguire un nuovo posizionamento competitivo sul mercato dei servizi, a un margine positivo e ad assicurare la presenza nei servizi a margine nullo o negativo, se ricompresi nel servizio universale. Ciò comporta la necessità di riflettere, di mettere a fuoco la nozione di servizio universale, affermata in passato in un'epoca in cui non vi erano automobili, quando il trasporto attraverso un mezzo meccanico poteva avvenire solo grazie alle ferrovie. Quindi, l'unificazione del territorio italiano, dal punto di vista della mobilità, poteva essere assicurato solo con il servizio ferroviario.

Per certi versi, oggi forse si dovrebbe procedere a un ripensamento profondo del significato di servizio universale: infatti, analizzando i trasporti e la necessità di spostamento fra diversi punti del territorio che sono pure collegati da binari, possiamo facilmente renderci conto che molto spesso tali spostamenti avvengono solo in misura minima con il trasporto ferroviario. Pertanto, in alcuni casi potrebbero e dovrebbero essere riattivati i binari perché un trasporto ferroviario efficiente potrebbe rappresentare il metodo di gran lunga più efficace ed economico: decongestionerebbe le strade, consentirebbe il risparmio di risorse che altrimenti, con tutta probabilità, verrebbero investite nel decongestionamento del trasporto su strada. D'altra parte, invece, potrebbe risultare che il sistema più efficiente sia il trasporto su strada e che sia il trasporto ferroviario a dover rivedere la propria definizione di servizio universale. Quindi, una parte

del problema economico del sistema ferroviario passa attraverso un riesame critico della stessa nozione di servizio universale.

Più in generale, lo scopo del Piano industriale è di accrescere la produttività, rendere più efficienti i processi, razionalizzare i costi, dare qualità di servizio potenziando il sistema dei controlli e delle prestazioni dei servizi e definire in modo diverso i rapporti con la pubblica amministrazione nel nuovo piano di liberalizzazione. Le due cartine illustrate a pagina 13 delle note da me consegnate agli atti riportano le grandi linee del traffico passeggeri nelle tratte di lunga percorrenza. In una precedente presentazione era stato notato che non sono segnate linee per la Sardegna; ciò non perché non ci siano binari, ma perché in tale Regione non sono presenti linee di lunga percorrenza e per il traffico merci.

Gli andamenti e le proiezioni che il Piano prevede, come risulta dai grafici a pagina 14, lasciano emergere una dinamica (mi riferisco al grafico concernente il risultato netto) per cui il sistema delle Ferrovie raggiungerebbe, attraverso un andamento quasi lineare, un confortevole risultato netto positivo a partire dal 2010, con ulteriori miglioramenti nel 2011, partendo dal profondo rosso in cui si è chiuso il 2006. Questo è il risultato della dinamica dei ricavi e dei costi, indicati nella tavola in alto a sinistra e l'andamento del margine operativo lordo, riportato nella tavola in alto a destra. Naturalmente, chiunque esamina questo grafico si rallegra pensando che sia possibile realizzare tali risultati. Il punto fondamentale è se lo Stato sia azionista delle Ferrovie esattamente, *mutatis mutandis*, come se fosse un privato – spiegherò tra breve in che senso è qualcosa di diverso – che deve chiedersi se l'impresa di cui è azionista ha effettivamente le prospettive che il *management* (cioè, in questo momento, l'ingegner Moretti e il presidente Cipolletta) gli prospetta nel presentare questo Piano. Però lo Stato non è un azionista qualsiasi proprio perché le Ferrovie sono un servizio pubblico oltre che un'impresa presente sul mercato. Come dicevo prima, le Ferrovie sono presenti sul mercato per certi tipi di trasporto, per esempio per le lunghe percorrenze. Inoltre, sono presenti in una maniera un po' *sui generis* per il trasporto locale: si tratta di una maniera *sui generis* perché esiste la concorrenza o l'elemento equivalente del trasporto pubblico locale. La tematica del trasporto pubblico locale è uno dei grandi temi che si dovrebbe fronteggiare in maniera integrata, a livello soprattutto di poteri locali, regionali e comunali, in un esame che consideri congiuntamente l'alternativa tra trasporto su rotaia e su strada.

Analogo discorso si può fare sul tema delle merci. In Italia abbiamo un sistema ipersviluppato di trasporto merci su gomma e un sistema di trasporto merci ferroviario largamente deficitario, che è poi deperito come parco rotabile e sistema di servizi collaterali; si tratta, quindi, di vedere se investire oppure no la tendenza. L'azionista pubblico in questo senso è molto diverso da un azionista privato: quest'ultimo chiuderebbe tutte le parti in perdita, se ne infischierebbe – consentitemi di usare questa espressione – dell'interesse pubblico di raggiungere tutti i punti del territorio, terrebbe solo le percorrenze dove si guadagna o quelle che possono diventare redditizie con qualche investimento. Siccome il settore è in

corso di liberalizzazione, il rischio è che tutta la parte redditizia si apra alla concorrenza – offra quindi opportunità a operatori che hanno una logica esclusivamente privatistica – e che l'azionista pubblico resti solamente con la parte dove l'interesse pubblico va al di là dell'equilibrio immediato dei costi e dei ricavi.

Il Piano indica il profilo dell'andamento dei mezzi propri, dell'indebitamento finanziario netto e degli investimenti necessari, distinti per rete di Alta Velocità/Alta Capacità, rete convenzionale, Trenitalia e altri investimenti. Anche in questo caso si nota un notevole sforzo di investimenti che deve essere realizzato nei prossimi anni per poter sostenere gli andamenti che ho illustrato (mi riferisco al grafico a pagina 14), un incremento dei mezzi propri e dell'indebitamento.

Prima di passare alle conclusioni, vorrei osservare che dal punto di vista del Governo – non mi riferisco solo al Ministero azionista, ma al Governo nel suo insieme – l'interlocuzione con le Ferrovie dello Stato sul loro Piano industriale non è solo quella che può esserci tra un azionista e il suo *management*, tra un azionista che si sente dire dal suo *management* che ha bisogno di risorse finanziarie per sviluppare un piano industriale alla fine del quale l'impresa andrà a guadagnare anziché essere in perdita. È anche quella di chi ha la responsabilità generale per il sistema dei trasporti nazionali e, quindi, deve prendere decisioni di distribuzione degli investimenti pubblici: tra il Nord e il Sud d'Italia si possono fare collegamenti per le merci per mare, su strada e su rotaia. C'è poi anche una tematica che riguarda il mercato del lavoro e il relativo sistema delle tutele, nella misura in cui un'impresa delle dimensioni di Ferrovie dello Stato nel predisporre un Piano di questo genere ha bisogno di ristrutturazioni simili a quelle che altri grandi imprese private, come la FIAT, hanno ad un certo momento dovuto affrontare con modifiche o riduzioni della struttura dell'impiego; tali ristrutturazioni in Italia e in altri Paesi non possono avvenire se non nel quadro dell'attivazione di certi sistemi di sostegno pubblico. Quindi, nella presentazione preliminare che Ferrovie dello Stato ha fatto al Governo del suo Piano industriale, ancora in corso di definizione, vi è una richiesta che in parte è quella tipica che un'impresa rivolge al suo azionista; in parte è quella tipica che una grande impresa indirizza allo Stato quando si deve ristrutturare per gli aspetti concernenti il mercato del lavoro; in parte è quella che un'impresa di servizi pubblici, come il trasporto, fa allo Stato in quanto responsabile del sistema generale dei trasporti non solo ferroviari, ma anche aerei e stradali.

Passo ora all'ultima parte della mia relazione introduttiva, relativa alla spesa dello Stato. Abbiamo ricevuto molte indicazioni da parte delle Ferrovie dello Stato – l'ho dichiarato quando ci siamo incontrati a Palazzo Chigi – basate su un'articolazione di dati e di analisi, anche tecniche, veramente notevole e direi quasi ammirevole. Abbiamo preso visione di un materiale informativo che è frutto di un enorme lavoro compiuto dalle Ferrovie dello Stato; ho persino affermato che se anche altri sistemi sovvenzionati, almeno in parte, da un finanziamento pubblico (penso al sistema sanitario o a quello scolastico-universitario), raccogliessero una se-

rie di dati sui propri costi e ricavi altrettanto approfondita, lo sforzo per rendere più efficace la spesa pubblica ne risulterebbe certamente alleggerito. Ciò nondimeno, si tratta del Piano industriale presentato dalle Ferrovie dello Stato, nell'esaminare il quale c'è bisogno di una capacità di analisi critica e indipendente per convincersi in via definitiva che quelle proiezioni di passaggio dalle perdite ad un utile netto siano effettivamente credibili. La maggior parte del Piano, infatti, si fonda sulla previsione che, grazie ad alcuni miglioramenti e ad una certa quantità di investimenti, il traffico aumenterà in misura tale da fornire ricavi supplementari. Pertanto, la condivisione di massima che il Governo ha accordato alle Ferrovie dello Stato e che – come sapete – è già stata comunicata, è subordinata alla condizione che, nella fase di avvio, il Governo possa compiere un'analisi autonoma del suddetto Piano e effettuarne un vaglio critico che non dipenda esclusivamente delle informazioni fornite dalle Ferrovie.

Nelle note consegnate agli atti troverete una scheda sulla valutazione della qualità della spesa in rapporto ai benefici per il sistema Paese, nonché la verifica delle compatibilità finanziarie, dell'adeguatezza del rapporto contrattuale e degli effetti della spesa. In essa si illustra brevemente quanto il Governo si accinge a fare in questa prima fase ed è parte di quello che in gergo si chiama «revisione della spesa»: è quel controllo che il Ministero dell'economia e delle finanze ha già avviato in una serie di Ministeri, oltre che nel settore in oggetto, al fine di riesaminare la spesa non solo in chiave incrementale, aggiungendo o sottraendo alcuni stanziamenti alla spesa dell'anno precedente, ma in relazione alle funzioni svolte. Si tratta, quindi, di un'analisi integrale della giustificazione della spesa e della sua relazione con i servizi resi. Naturalmente poi vi è il problema di correlare queste richieste di finanziamento alle disponibilità finanziarie dello Stato che appaiono – da ciò che leggiamo in questi giorni – sempre inferiori a quelle auspiccate. Infine, bisogna assicurarsi che le risorse siano ben spese e che producano gli effetti che le Ferrovie ci prospettano.

I recenti interventi dello Stato in materia di rete per l'Alta velocità e l'Alta capacità e per la rete tradizionale e gli stanziamenti in materia di trasporto sono riassunti a pagina 18 delle note. Tra questi ci sono gli stanziamenti aggiuntivi e anche il ricavato dall'aumento delle tariffe che è stato introdotto alcuni mesi fa.

In conclusione, qual è il problema delle Ferrovie dello Stato? Da un lato siamo assolutamente convinti che se si realizzasse un Piano quale le Ferrovie ci prospettano, cambierebbe letteralmente la faccia dell'Italia e anche la qualità della vita. Chiunque cerchi di viaggiare tra Milano e Venezia o tra Torino e Venezia in giorni feriali si rende conto che la qualità della vita è enormemente peggiorata proprio per le condizioni fisiche in cui ci si sposta nelle zone più sviluppate del Paese, in particolare dove la congestione è massima. Il pendolarismo è una delle pene maggiori per chi non vive a brevissima distanza dal luogo in cui lavora. Chiunque abbia viaggiato o vissuto all'estero si sarà accorto che nei dintorni di Parigi, Londra o Monaco in treno i passeggeri stanno comodamente seduti e possono anche leggere; magari sono costretti a spostamenti di tre quarti

d'ora, ma in una condizione che definirei addirittura riposante. È pur vero che quei trasporti costano un multiplo di quanto costano in Italia. Per le merci il discorso è lo stesso: disponiamo di un'enorme infrastruttura, ma il trasporto ferroviario è minimo e le strade sono letteralmente congestionate. Nei giorni feriali una delle due corsie dell'autostrada diventa quasi un treno, essendo interamente occupata da mezzi che viaggiano lentamente. Quindi, c'è un enorme potenziale di miglioramento, ma allo stesso tempo l'infrastruttura, dal momento che tale potenziale per anni non è stato considerato, si è degradata sia nel materiale rotabile, sia nelle linee. L'azienda ha quindi un enorme potenziale, ma allo stesso tempo ha bisogno di enormi investimenti per poterlo cogliere e ha anche un azionista privo delle risorse necessarie, analogamente a quanto è accaduto in certe aziende familiari di cui ricordiamo la storia recente. Questa è la sfida che si deve porre il sistema ferroviario.

Il Governo si propone di considerare come una forte priorità, nonostante l'enorme sforzo richiesto, lo sviluppo di un piano simile a quello che le Ferrovie ci hanno sottoposto e investimenti dell'ordine di grandezza che ci viene prospettato. Riteniamo anche che valga la determinazione ad affrontare alcuni passaggi difficili che si presenteranno nel corso della ristrutturazione, sia dal punto di vista dell'occupazione, sia dal punto di vista della dimensione della rete. Infatti, la rete potrebbe essere snellita e ricondotta a dimensioni coerenti con la realtà del Paese e del sistema dei trasporti di oggi. Bisogna affrontare un passaggio politico e sindacale, oltre che finanziario. Tutto ciò ci sembra assolutamente meritevole di uno sforzo nazionale e dei poteri locali perché tutta la tematica del trasporto pubblico locale può essere fortemente influenzata dal progetto di restituire alle Ferrovie un ruolo centrale nel sistema di trasporto regionale.

Dal punto di vista del Ministero dell'economia e delle finanze l'aspetto più critico è quello delle disponibilità finanziarie. L'abbiamo incontrato fin dall'inizio della legislatura: la prima manovra compiuta dal Governo all'inizio di luglio dell'anno scorso correggeva i conti al fine di dare un primo contributo alla riduzione del disavanzo, eppure forniva risorse alle Ferrovie perché non si fermassero i cantieri in cui vi erano lavori in corso. Si tratta dello stesso problema che abbiamo adesso e che avremo nelle prossime settimane. Sappiamo che c'è un'esigenza vitale di risorse aggiuntive per la continuità dei lavori; nello stesso tempo, dobbiamo avere la certezza che questo Piano industriale sia convincente. Abbiamo quindi bisogno di una valutazione indipendente del Governo, svolta in maniera esperta; è quello che stiamo facendo, perché non sarebbe una buona azione di Governo prendere per oro colato un Piano che è stato elaborato dal soggetto stesso che chiede questi interventi al Governo; serve quindi una visione critica. Le Ferrovie lo sanno, condividono questo punto e, per molti aspetti, gradiscono che ci sia questa sorta di esame indipendente; è quanto stiamo facendo. Tuttavia non abbiamo voluto tener fermo il processo; c'è stata pertanto una prima indicazione positiva del Governo sul conto di questo Piano.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Padoa-Schioppa.

Colleghi, prima di lasciare a voi la parola vorrei ricordare i tempi a disposizione. Considerando che vi sono già nove iscritti a parlare e che con il Ministro avevamo concordato la conclusione dei lavori per le ore 16,30, entro le ore 16,15 dovremmo consentire al Ministro di svolgere le proprie considerazioni e, soprattutto, di rispondere ai diversi quesiti che gli saranno posti. Vi richiedo pertanto grande cautela nell'uso del tempo: ciascuno di voi dovrà limitare la durata del suo intervento a circa cinque minuti.

GRILLO (FI). Signora Presidente, non potrebbe valutare l'opportunità di consentire ai colleghi di parlare fino alle ore 16,30? Il Ministro potrebbe replicare in un altro giorno. Faccio presente che è la prima volta che abbiamo l'opportunità di avere il Ministro azionista in audizione nella Commissione lavori pubblici (ne riconosco il merito anche al suo lavoro, signora Presidente); nella passata legislatura non venne mai, nonostante le mie insistenze. Si tratta quindi di una preziosità. La prego pertanto di far di tutto per consentire ai colleghi di utilizzare al meglio il tempo; sarebbe anche opportuno concedere più tempo al Ministro per rispondere. Cinque minuti ad intervento, per nove interventi, credo che darebbero luogo ad un discorso in pillole.

PRESIDENTE. Vorrei poter essere d'accordo con lei, senatore Grillo. Le faccio tuttavia presente che, concludendo 15 minuti dopo, ognuno potrebbe parlare per sei minuti o sei minuti e mezzo; ciò non cambierebbe, purtroppo, la sostanza, richiedendo comunque un uso oculato del tempo.

Invito pertanto i colleghi a rispettare i tempi, per dare al Ministro la possibilità di replicare o, quantomeno, di chiarire alcune questioni già aperte. Tra poco, quando dovremo discutere l'articolo 13 del disegno di legge Bersani, avremo modo di parlare a fondo del processo di liberalizzazione.

Vorrei inoltre invitare il Ministro ad assumere un impegno. Egli ci ha parlato di una valutazione indipendente, che mi sembra quanto mai opportuna; quando il Governo avrà esercitato questo ruolo, sarebbe interessante che venisse a riferire le sue considerazioni in ordine a tale valutazione indipendente. Tutti noi abbiamo letto il Piano che il Ministero ci ha trasmesso, che sostanzialmente ritengo sia quello delle Ferrovie.

MARTINAT (AN). Signora Presidente, conterrò sicuramente il mio intervento nel termine dei cinque minuti.

Ringrazio il Ministro per la sua relazione, che ritengo grigia e molto ragionieristica; potrei definirla un *dejà vu*. Lei ci ha fatto un elenchino di cose, signor Ministro; dimenticando che questa è la Commissione lavori pubblici del Senato. I membri di questa Commissione qualcosa capiscono e conoscono. Quello che lei ci ha presentato è *dejà vu* e molto noto; noi ci aspettavamo – almeno da parte nostra, signor Ministro – qualche valuta-

zione politica. Lei ha fatto dei *flash*; come tutti i ragionieri, ha detto qual è il problema, ma non qual è la soluzione.

Mi spiego meglio. Lei dice che le tariffe delle Ferrovie sono inferiori del 30-50 per cento rispetto a quelle della Francia o della Germania. A gennaio le avete già aumentate del 10 per cento; c'è una richiesta delle Ferrovie di aumentarle ulteriormente, a settembre-ottobre, di un altro 10 per cento. Qual è la posizione politica sua e del Governo? È vero che mancano i soldi ma se voi autorizzerete l'aumento delle tariffe di soldi ne arriveranno tanti. Lei è il Ministro dell'economia e ci deve rispondere su questo punto, non limitarsi a dire che mancano i soldi, che si vorrebbe andare sulla luna ma non si ha la scala. Questo non va bene.

Il sistema ferroviario delle merci in Italia non funziona. Mi riferisco a quello delle Ferrovie dello Stato, perché i privati che lavorano con il sistema merci in Italia (sulle Ferrovie dello Stato) guadagnano. Non esiste azienda che, da Roma a Torino o da Roma a Napoli, abbia lo stabilimento vicino alla ferrovia; come le è noto, il sistema privato in Italia e, all'estero, i sistemi francese, tedesco o spagnolo (mi dispiace che non abbiate citato anche il sistema spagnolo) operano gomma-rotaia. Il sistema ferroviario straniero consegna la merce da casa a casa o da fabbrica a fabbrica, non da punto stazione a punto stazione o a scalo merci. Qual è l'intenzione delle Ferrovie per quanto riguarda il sistema logistico? Vuole entrare in società miste o continuare ad essere solo trasportatore senza averne benefici? Da parte dell'amministratore delegato delle Ferrovie c'è stato un accenno sulla possibilità che le Ferrovie, essendo una società per azioni (pur avendo lo Stato come azionista), entrino in un sistema di logistica. È vero che ciò accadrà o no? Queste domande richiedono delle risposte politiche.

Il ministro Di Pietro ha deciso di cancellare il Terzo valico (Genova-Novara-Milano), definendolo non prioritario, cancellando di fatto la Genova-Rotterdam. Gli svizzeri hanno chiuso, dopo otto anni, il Lötschberg. Noi che facciamo? Cosa ne pensa il Ministro dell'economia? Lei ci deve dare queste risposte politiche, signor Ministro.

Leggiamo che il ministro Di Pietro ha deciso che verrà realizzata la linea ad alta velocità Napoli-Bari. E la Napoli-Reggio Calabria che fine ha fatto? Avete cancellato il corridoio Palermo-Berlino? Ditelo; si tratta di scelte politiche. Dovete dirlo, non nascondervi dietro al fatto che voi non c'entrate. Lei c'entra; questo Governo c'entra. In quattro o cinque minuti le ho posto una serie di domande politiche; il documento che lei ci ha consegnato è carino, ma è il *resumé* di cose che già conosciamo.

GRILLO (FI). Signora Presidente, cercherò di contenere il mio intervento ponendo solo delle domande; da come le porrò, credo che si capirà come la penso.

Signor Ministro, l'ingegner Moretti e il dottor Cipolletta, nel corso di un'audizione in questa Commissione, hanno confermato che il piano finanziario delle Ferrovie è legato, nel 2007, al volano di 2,4 miliardi di euro derivanti dall'accantonamento del TFR. Gli stessi hanno dichiarato

in audizione che, qualora non fossero disponibili queste risorse, il Ministero dell'economia (quindi lei) avrebbe autorizzato l'indebitamento delle Ferrovie. In quella occasione io dissi che ci trovavamo in presenza di un falso in atto pubblico. Sono pronto a fare autocritica, ma lei, signor Ministro, può oggi pronunciare una parola chiara sul TFR, su queste risorse, sul fatto che intende autorizzare le Ferrovie a indebitarsi?

All'ultima riunione del CIPE si è discusso del contratto di programma delle Ferrovie. Il rappresentante del suo Ministero non si è pronunciato. Qual è l'opinione del Ministero dell'economia sull'ultimo contratto di programma? Infatti, signor Ministro, negli ultimi 10 anni è sempre accaduto che entro il mese di giugno il CIPE approvava il contratto di programma con il voto consensuale del rappresentante del suo Ministero.

In terzo luogo, la tratta Torino-Lione è stata inopinatamente cancellata da questo Governo dall'elenco delle opere indicate nella legge obiettivo. Sostenete di volerla realizzare, ma lei crede davvero che da qui al 23 luglio sarete in grado, con le procedure ordinarie, di avviare la Conferenza di servizi con il consenso di tutti i Comuni per far partire questo progetto? A parer mio, siamo proprio fuori tempo.

Vorrei poi soffermarmi sulla questione del Terzo valico, già richiamata dal senatore Martinat. A fine dicembre le due più grandi banche italiane, Banca Intesa e Sanpaolo, assieme alle due aziende costruttrici italiane più importanti, Impregilo e Astaldi, entrambe quotate in borsa, hanno presentato una proposta per realizzare con loro risorse il Terzo valico Genova-Milano che si trova sulla direttrice Genova-Rotterdam, opera strategica decisa dall'Unione Europea presieduta da Romano Prodi e sostenuta dal Governo. Il ministro Di Pietro, che confonde spesso cassa e competenza, somme disponibili con somme da reperire, ha insultato i promotori definendo quel progetto una stupidaggine sostenuta da speculatori in cerca di pubblicità. Lei è a conoscenza di tale proposta che le due maggiori banche italiane hanno avanzato finanziando esse stesse il progetto per 10 anni al fine di realizzare il Terzo valico?

Ripeto poi quanto ha già ricordato il collega Martinat. La scorsa settimana, signor Ministro, è accaduto un fatto che – non me ne vorrà – io giudico vergognoso. È stato inaugurato in Svizzera il traforo del Lötschberg, un *tunnel* lungo più di 30 chilometri nel cuore dell'Europa. Le faccio presente che questo traforo si trova sulla direttrice Genova-Milano-Svizzera-Rotterdam, uno degli assi fondamentali europei. Alla cerimonia di inaugurazione erano presenti i ministri di molti dei Paesi appartenenti all'Unione Europea: Francia, Germania, Inghilterra, Olanda, Spagna. Non c'era nessuno del Governo italiano. Il suo Ministero è rappresentato anche da sei Sottosegretari ma evidentemente non le hanno suggerito di mandare qualcuno di loro. Inoltre, non era presente nessuno del Ministero dei trasporti. La scusa ufficiale è stata che era riunito il Consiglio dei ministri. È vero, ma quel giorno due noti Ministri, D'Alema e Rutelli, si trovavano a Valencia e magari uno dei due poteva recarsi in Svizzera.

C'è soddisfazione a parlare con lei, signor Ministro, perché non è come il ministro Di Pietro che sbatte per aria palle di fumo e poi non ca-

pisce più niente. La prego quindi di ascoltare attentamente quello che sto dicendo.

Il settore cargo delle Ferrovie è in *deficit*; lo scorso anno ha fatturato 800 milioni di euro e ne ha persi 400. Perché nel Piano industriale si prevede – immagino con il suo consenso – di ricapitalizzare il comparto per due miliardi? Perché si decide una ricapitalizzazione così esagerata a fronte di un *deficit* più ridotto? Che cosa nasconde questa manovra? Che obiettivo avete stabilito di raggiungere, atteso che anche per noi quello rappresenta un segmento strategico? È stato detto più di una volta che nel 2007 si trasporta la stessa quantità di merci che si trasportava via ferrovia nel 1950. Il Paese è quindi regredito.

Sarei poi molto motivato a discutere con lei, signor Ministro, del ruolo di azionista assegnato al Ministero. Io sono un nostalgico delle partecipazioni statali, del piano Sinigaglia sulle acciaierie, della politica estera dell'ENI. Poi, certo, sono arrivati i socialisti, il centro-sinistra, le clientele, l'assistenzialismo, i comunisti. Signor Ministro, io la capisco; la sua sfortuna, purtroppo, è una maggioranza di un certo tipo. Come pensa di svolgere il suo ruolo? Noi registriamo con soddisfazione la sua presenza oggi in questa sede, perché è importante. Non è che la sua sia una funzione limitata; lei è azionista del gruppo Ferrovie dello Stato, quindi indica la linea da seguire. Nella documentazione che ha fatto distribuire alla Commissione si afferma che lo Stato «definisce il grado della liberalizzazione dei servizi di trasporto». Le faccio presente che l'ingegner Moretti, amministratore delegato di FS, parlando a nome dell'universo delle Ferrovie, a più riprese ha dichiarato che se si dovesse davvero liberalizzare il sistema, lui dovrebbe sopprimere un quarto dell'offerta dei servizi delle Ferrovie. L'ingegner Moretti ha dietro di sé la CGIL e tutti i sindacati. Lei pensa di poter superare questi scogli e di procedere coerentemente verso l'apertura del mercato anche nel nostro sistema ferroviario, con tutti i benefici che ciò comporterebbe, oppure alla fine dovrà arrendersi, come, purtroppo per lei, è già successo tante volte in questo squarcio di legislatura?

CICOLANI (FI). Cercherò di essere breve anche se gli interventi che mi hanno preceduto hanno dimostrato come il tema sia effettivamente ampio e molto ci sarebbe da dire al riguardo. Cercherò comunque di affrontare gli aspetti essenziali.

Noi, signor Ministro, rischiamo di ragionare su questo Piano d'impresa allargando la riflessione su di esso in un modo non perfettamente idoneo ai suoi contenuti. In realtà, nel suo stesso intervento si avverte la necessità di ampliare la riflessione e di compiere un tentativo di articolazione, andando oltre quella che dovrebbe essere una discussione sui contenuti del Piano. Gliene diamo atto.

Ministro, le faccio presente, perché probabilmente non ne è a conoscenza (e lo rammento anche alla presidente Donati e a tutti i colleghi), che attualmente sono almeno nove i provvedimenti di iniziativa parlamentare o governativa che interessano l'universo del trasporto ferroviario.

Certo, il Piano industriale delle Ferrovie dello Stato ha un'importanza notevolissima perché implica un'appostazione di risorse di particolare rilevanza per la manovra finanziaria nell'ambito della quale forse tale Piano rappresenta il maggiore capitolo di investimenti. Ricordo, però, che, oltre al Piano industriale, è in discussione anche l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria che comporta tutta una serie di implicazioni sul riassetto della regolazione del trasporto ferroviario. Inoltre, bisogna affrontare il tema della TAV in Val di Susa, cui faceva cenno il presidente Grillo poco fa, e riflettere sulla possibilità o meno di utilizzare i fondi europei (aspetto rilevante perché si tratta di miliardi di euro) e di accelerare determinati investimenti.

Il problema, però, signor Ministro, non riguarda soltanto la Val di Susa ma l'intero Corridoio 5. Infatti, con riguardo alla revoca delle concessioni ricordo che il ministro Bersani dichiarò che entro tre mesi sarebbero stati nuovamente assegnati gli appalti nelle tratte oggetto di revoca. Quei tre mesi sono trascorsi ed ovviamente non solo gli appalti non sono stati assegnati, ma si è appena avviato il contenzioso sulle progettazioni. Vorrei quindi sapere cosa intende fare il Governo riguardo a queste tratte del Corridoio 5 perché in merito non troviamo risposte – né le possiamo trovare – nemmeno nel Piano industriale.

Faccio poi presente che il decreto del ministro Lanzillotta di riordino dei servizi pubblici locali ha implicazioni notevoli sulla rete del trasporto pubblico locale (consideriamo, ad esempio, il problema delle gare d'appalto). Lei stesso, signor Ministro, ha fatto una riflessione, che io condivido assolutamente, in merito alla differenza di impostazione che deve sussistere fra il trasporto di lunga percorrenza ed il trasporto regionale, nell'ambito del quale le Ferrovie intersecano il proprio campo d'azione con quello di un altro sistema di trasporti che ha un centro di pianificazione e di utilizzo completamente diverso da quello nazionale. Quindi, quello è un tema oggi rilevante.

Inoltre, tra poco saremo chiamati a discutere qui in Senato dell'articolo 13 del decreto Bersani che rappresenta una questione cruciale.

Dovremo poi affrontare il tema dei contratti di programma e dei contratti di servizio attualmente *in itinere*. Si pensi soltanto – e lei, signor Ministro, lo ha accennato – alla definizione del servizio universale, aspetto del tutto da esaminare nel rapporto con le Ferrovie.

Infine, è all'esame del Parlamento il disegno di legge di iniziativa governativa istitutivo di una serie di Autorità indipendenti tra cui anche quella in materia di trasporti, che, se istituita, dovrà presiedere all'elemento tariffario. Cambierà quindi il ruolo del CIPE.

Nel nostro Paese nel settore degli investimenti si è soliti ragionare per competenze mentre, lei sa benissimo che, al contrario, ormai si deve ragionare per cassa. Nell'ambito della pianificazione, le spese relative agli investimenti, quanto a certezza di collocazione temporale, sono di difficilissima definizione mentre, al contrario, alcune spese che lei deve sostenere sono obbligatorie. Lei, quindi, signor Ministro in conclusione si trova a dover sacrificare quasi sempre gli interventi per investi-

menti, se vengono accelerati, e a tirare un sospiro di sollievo se vengono ritardati.

A fronte di tutto ciò, le chiedo perciò se non ritenga opportuno prendere in considerazione l'idea di prevedere una nuova «direttiva ferrovie», piuttosto che ricorrere ad un Piano industriale, soprattutto tenendo conto che è in atto una liberalizzazione che rischia di depauperare ulteriormente il patrimonio di questa straordinaria azienda di cui dispone il Paese, diventata oggi la più importante. Secondo me vi è assoluto bisogno di una nuova «direttiva ferrovie». Aggiungo, con un pizzico di amarezza, che forse sarebbe stato necessario lavorarvi già qualche anno fa ma purtroppo allora, pur provando ad adoperarmi attraverso la presentazione di un atto d'iniziativa parlamentare, ciò non è stato possibile.

Secondo me, oggi ci sono le giuste condizioni: so, per esempio, che anche i colleghi di Rifondazione comunista condividono il mio punto di vista. Se approntassimo una nuova direttiva ferroviaria, che novelli l'ultima di D'Alema del 1999 che seguì quella di Prodi del 1996, potremmo discutere ben a monte del Piano industriale che, comunque, potrebbe dar successivamente seguito alla direttiva. Potremmo, ad esempio, creare una società per la gestione dell'alta velocità.

PRESIDENTE. La invito a concludere, senatore Cicolani.

CICOLANI (FI). Sono molte le questione che vorrei affrontare, ma mi rendo conto di avere poco tempo a disposizione. Mi limito, perciò, alle domande più significative, tralasciando quella sul trasporto delle merci e le altre che intendevo formulare.

Lei pensa ad un coinvolgimento della Società infrastrutture – mi riferisco alla Società incorporata dalla Cassa depositi e prestiti – nel favorire un piano di ammodernamento non soltanto infrastrutturale delle Ferrovie dello Stato?

Infine, un breve cenno all'importante figura esterna e di supporto dell'*advisor* che fornirà alla nostra Commissione (che possiede anche funzioni ispettive) elementi per poter verificare nel tempo il *management*. A tale proposito, nel tempo sono state rese note valutazioni, fatte dalla stessa maggioranza attuale, anche molto contrastanti espresse nei confronti di *manager* descritti in un primo momento come luminari assoluti e poi ipercriticati. A questo punto, credo sia necessario e doveroso che le concessioni vengano monitorate nel tempo: è anche una questione di maturità del nostro Paese.

Richiamo poi quanto affermato dal senatore Martinat poc'anzi, circa il fatto che in assenza di certi strumenti si rischia di parlare di aria fritta. Se analizziamo il Piano industriale di tre anni e lo parliamo con l'attuale ci rendiamo conto che sono fra di loro molto simili, che in entrambi compaiono frasi del tipo: «bisogna incrementare il trasporto merci». Sono frasi che sentiamo ripetere da una vita, né si può pensare che tutti i risultati possano essere addebitabili al *management*.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Signor Ministro, pare che abbia davvero ragione lei quando ricorda che l'azienda Ferrovie ha ormai raggiunto un livello molto basso. I miei colleghi senatori Martinat e Grillo sembrano passati qui per caso, ma in realtà anche loro conoscono bene la situazione. L'attuale situazione, purtroppo, è questa e si è determinata nel corso degli ultimi anni. Anch'io ritengo sia necessario un Piano industriale deciso ed efficace. Gli assi cui lei ha fatto riferimento sono condivisibili: lunga percorrenza, trasporto regionale, considerare le merci in modo innovativo. La mia prima domanda è incentrata proprio su questo aspetto.

Come rilevava, giustamente, il senatore Cicolani, visto che le Ferrovie ormai da tempo discutono del grande operatore logistico, sa se c'è qualcosa che va oltre la semplice dichiarazione di volontà? È stato detto: dobbiamo fare in modo che ci sia un grande operatore logistico. Le Poste possono impegnarsi, insieme alle Ferrovie, in questa operazione? Può dirci qualcosa di più a questo riguardo?

Si tratta di una questione che assilla un po' tutti, perché si muove all'interno di un ragionamento che propone il tema della ristrutturazione, come anche l'analisi di quale sia il mezzo di trasporto più efficace. Tutto questo all'interno di una scelta che credo ormai il Governo debba compiere: passare cioè dalla gomma al ferro. Si tratta di una questione di cui parliamo da sempre ma della quale non siamo riusciti a venire a capo. Non ci si è riusciti soprattutto per le merci perché le Ferrovie, sin qui, sono sembrate incapaci di affrontare il problema. Mentre ha assicurato il trasporto a livello regionale, pur se con mezzi scadenti, materiale malandato e poca pulizia (a tale proposito, è molto importante che nel Piano industriale si assuma un impegno forte per quanto riguarda il materiale), il trasporto delle merci è stato un vero e proprio disastro.

Nel Piano industriale ho notato, poi, che sono contenuti molti dati, molte analisi e molte idee. L'unico dato che non riesco a scorgere è quello relativo all'occupazione. Nel Piano è contemplata anche l'idea di una ristrutturazione molto intensa, con la previsione della chiusura di molti punti. Non ho alcun problema a pensare che nell'ambito di una ristrutturazione e di un rilancio si possa rendere necessario un assottigliamento del personale – fatte salve, ovviamente, le garanzie per i lavoratori – ma non lo vedo scritto. Gli occupati restano dunque tali e quali? Aumentano, diminuiscono? E se diminuiscono, diminuiscono di molto? Nel Piano non ho trovato dati di questo tipo, può darsi che ciò sia dovuto ad una mia disattenzione.

A proposito degli investimenti, i colleghi che mi hanno preceduto hanno già affrontato molti temi. È chiaro che l'azionista, perché il Piano industriale possa funzionare, deve adottare un'idea di investimento molto forte, non solo per quanto riguarda gli accordi di programma. Nel caso in cui una delle scelte sia quella relativa alle merci, è evidente che i grandi porti devono essere collegati.

Per quanto riguarda invece, il riferimento che faceva il collega, senatore Grillo, alle due banche, si tratta di una proposta di opera a costo 5

miliardi (forse, persino troppo); alla fine però con quel *project financing* ne sarebbe costata 12.

GRILLO (*FI*). Ma non è così!

MAZZARELLO (*Ulivo*). Dunque, questa ipotesi non era molto conveniente. Tuttavia, alcune scelte fondamentali (tra cui questa) andrebbero fatte visto che c'è un'idea sostanziale. Tra non molto sarà presentato il DPEF, cui seguirà la finanziaria da cui capiremo quali impegni il Governo intenderà assumere sui grandi temi. A questo proposito, vorrei sapere se è stata effettuata una stima di quanto potremo recuperare nel nostro Paese delle risorse stanziare dall'Unione Europea per la realizzazione delle reti TEN (i famosi 8 miliardi) di cui noi disponiamo, passandoli da un'opera all'altra, pensando che tutti sono disposti a cederli.

FILIPPI (*Ulivo*). Signora Presidente, trovo assolutamente condivisibile la necessità di un punto di vista autonomo, per certi aspetti auspicabilmente critico, da parte del Governo per quanto riguarda il Piano industriale delle Ferrovie dello Stato, anche perché il punto di vista desumibile invece dal Piano industriale offerto dalle Ferrovie mi è sembrato fortemente sbilanciato sulle analisi attuali più che sulle prospettive di sviluppo dell'azienda. Non voglio dire che queste ultime non siano condivisibili, anzi, a mio personale avviso avrebbero meritato un maggiore sviluppo. Mi riferisco agli aspetti che riguardano il trasporto e la valorizzazione immobiliare nelle aree urbane, dove oggettivamente anche il contributo delle Ferrovie dello Stato, nell'ottica di una maggiore integrazione con il trasporto pubblico locale, può rappresentare un *asset* importante e significativo per il miglioramento della qualità ambientale. Mi riferisco inoltre alla logistica delle merci – questione già rilevata in interventi precedenti – con investimenti più convincenti nel raccordo con i porti e alla proiezione internazionale come processo di sviluppo rispetto alle competenze e alla qualità di cui l'azienda dispone. Mi sembra però che questi aspetti, anche se inquadrati in un governo del Piano industriale, siano oggettivamente abbastanza contenuti.

Per quanto riguarda l'analisi attuale, mi sembra che il Ministro abbia giustamente inquadrato l'azienda: stretta da un lato dalla necessità di un equilibrio di bilancio maggiormente stabile e, dall'altro, dalla necessità di urgenti investimenti sia nelle infrastrutture che nel parco rotabile. Anche in questo senso, a mio avviso, manca una valutazione sulla missione strategica dell'azienda, stretta dall'indicazione di una maggiore convenienza per l'utente; mi riferisco agli obiettivi che l'opera strategica della Alta capacità/Alta velocità sottintendeva, quindi alla necessità di una concorrenza spinta con l'aereo per quanto riguarda i passeggeri e probabilmente con l'autotrasporto per quanto riguarda le merci. Ha sorpreso, nelle recenti audizioni del Ministro delle infrastrutture, una valutazione in merito alla realizzazione dell'opera più complessiva rispetto alla stima dei

costi-benefici, attesi indipendentemente dalla lievitazione dei costi e dall'espansione dei tempi di realizzazione.

In conclusione, vorrei sottolineare alcuni aspetti, inquadrabili nel processo di liberalizzazione, che mi convincono poco allo stato attuale e su cui chiedo, se possibile, un chiarimento. Vorrei rilevare in particolare tre questioni. In primo luogo, mi sembra che lo Stato nel processo di liberalizzazione delle Ferrovie reciti un po' troppe parti in commedia: il fatto di essere regolatore, proprietario e anche utente potrebbe rappresentare un limite rispetto alla necessità di spingere con maggiore forza su questo importante processo. Mi riferisco anche all'assoluta assenza di un'Autorità indipendente.

In secondo luogo, laddove questo processo di liberalizzazione è più sviluppato e avanzato (mi riferisco al settore del trasporto merci, come ricordavano i colleghi negli interventi che mi hanno preceduto), maggiori sono le sofferenze che si registrano da parte delle Ferrovie dello Stato. C'è probabilmente qualcosa da affinare da un lato nell'avviare il processo di liberalizzazione, ma, dall'altro, nell'evitare di mettere in difficoltà l'azienda Stato, senza che ciò ne pregiudichi lo sviluppo ulteriore.

In ultimo, vi è la questione del servizio universale: mi sembra che anche in questo caso si marchi il passo, a partire dalla necessità di definire con maggior precisione *standard* di qualità e non solo la tipologia di servizio universale. Raccolgo uno spunto appena accennato; non necessariamente la ferrovia può costituire il servizio universale, ma ciò avviene attraverso l'integrazione con le altre modalità di trasporto. Ma, allora, è assolutamente necessario definirne *standard* di qualità. Oggi, se ci spostiamo dalle grandi tratte di trasporto, rileviamo un'assoluta carenza dal punto di vista di puntualità, pulizia, velocità commerciale e quant'altro.

Vorrei infine soffermarmi sulla questione dei centri di costo; se non si parte da essi è difficile stabilire sulle spalle di chi ricade il servizio universale.

Avremmo gradito, come già anticipato dal senatore Mazzarello, una riflessione ulteriore sulle ricadute occupazionali, non per sostituirsi a chi rappresenta il personale, ma per la necessità di capire gli impatti che si possono determinare nel processo di ammodernamento di cui necessariamente questa azienda pubblica ha bisogno.

PROCACCI (*Ulivo*). Signora Presidente, vorrei partire da una considerazione del senatore Filippi. Lo stesso Piano industriale definisce lo Stato «istituzione, regolatore, azionista, cliente». Signor Ministro, lei, che è stato interprete dello spirito europeo e del principio della concorrenza, ritiene che questo assetto possa essere produttivo di una crescita economica, funzionale e di sviluppo? È una domanda di sistema che esula dal contesto e dalla contingenza del Piano industriale, ma che non possiamo non porci.

Infatti, signor Ministro, lei è stato estremamente cauto nel giudicare questo Piano industriale; lei ha affermato che *nulla quaestio* in linea di massima, salvo poi verificare realmente se queste speranze e magnifiche

sorti progressive presentate dal Piano industriale si possano realmente tradurre in quella crescita anche con l'impegno finanziario da parte dello Stato. Quindi, il Piano industriale non contiene le ragioni o la dimostrazione per cui in capo a due anni e fino al 2011 si dovrebbe arrivare ad una situazione economica assolutamente rigogliosa. Vi è un *deficit* di presentazione del progetto che mi sembra velleitario; su quali basi si può stabilire che nel 2011 si arriverà a quella situazione? Siamo in una fase nella quale possiamo semplicemente ragionare sul sentimento dell'auspicio, ma non ci troviamo davanti ad un Piano industriale che scientificamente dimostri perché si arrivi nel 2011 a quella situazione. Siamo inoltre dinanzi ad un Ministero che, oggettivamente, non è ancora nelle condizioni di esprimere un giudizio compiuto sulle Ferrovie. È interesse di tutti che le Ferrovie italiane trasformino in positivo l'aspetto e anche l'economia di questo Paese. Tuttavia, il punto è trovare la serietà di un percorso verificabile e reale, che deve costituire uno dei nerbi dello sviluppo del Paese. Si è scelto il periodo 2007-2011 anche perché non so se l'arco di fondi europei si estenderà oltre questi sei anni.

Non le rivolgo domande che si dovrebbero rivolgere al Ministro delle infrastrutture o dei trasporti; lei è qui in quanto lo Stato è azionista delle Ferrovie. Tuttavia, sappiamo che il programma della maggioranza che sostiene questo Governo ha puntato molto su un sistema intermodale nel Mezzogiorno d'Italia anche in occasione di quello che sarà lo spazio di libero mercato del 2010.

Le priorità del Piano industriale si concentrano nel *business* Eurostar e nei servizi di alta qualità, nel trasporto dei pendolari nelle grandi aree metropolitane, nel trasporto intermodale e nella logistica nei porti cittadini (come Genova, La Spezia e Trieste) e alternativa al *feeder* marittimo nei porti di *transhipment* (come Gioia Tauro e Taranto) e nella logistica. Tuttavia, quando osservo le cartine sintetiche (terribili per i meridionali), mi accorgo che non ci siamo proprio e non lo dico perché sono un parlamentare del Sud, ma perché difendo il programma dell'intera Unione. Non è una rivendicazione territoriale, ma una pretesa di coerenza nella programmazione complessiva di questa maggioranza. È vero che lei, signor Ministro, qui rappresenta l'azionista, ma fin quando lo Stato sarà al contempo cliente, istituzione e regolatore non potrà non armonizzare l'azione delle Ferrovie dello Stato con il programma complessivo di chi governa il Paese.

Come ultima considerazione, permettetemi una rivendicazione territoriale: la linea ferroviaria Bari-Napoli è da sempre presentata come una tratta ad Alta Capacità che si connette con il Corridoio 1.

MARTINAT (AN). E con il Corridoio 8.

PROCACCI (Ulivo). Per adesso, il Corridoio 8 non è nella lista di priorità.

Parlando con il Presidente della Commissione trasporti e turismo del Parlamento europeo, ho constatato che su quella tratta possiamo attingere

a fondi europei destinati al Corridoio 1, ma mi pare che i tempi siano estremamente limitati. Quindi, la prego di dedicare attenzione a questa problematica perché già il termine dei lavori è previsto per il 2025, ma se siamo costretti a programmare per intervalli di tempo biblici, allora è meglio farsene una ragione e spiegarlo ai cittadini.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Signor Ministro, forse è la prima volta che lei incontra i membri di questa Commissione, ma molti di noi hanno già visto passare diversi Ministri dell'economia (in alcune legislature si sono presentati più spesso, in altre meno), con i quali abbiamo cercato di ragionare del problema al nostro esame.

Anch'io – come il senatore Procacci – desidero sviluppare con lei un ragionamento che rientra nella sua competenza e non in quella del Ministro dei trasporti. Però, dal momento che ha dichiarato di aver bisogno di assistenza per formulare un giudizio indipendente sul Piano industriale delle Ferrovie, vorrei pregarla di non rappresentarci dati che già conosciamo, cioè quanto costano i biglietti tedeschi o francesi rispetto a quelli italiani. La inviterei a farsi dire invece quanto costi il chilometro-treno tedesco e francese rispetto a quello italiano, perché è vero che i treni sono tutti uguali e camminano sulle rotaie, ma per far camminare un treno per un chilometro in Italia si spende molto di più di quanto non si spenda in Francia. Si informi su quanto costi in Italia trasportare un passeggero per un chilometro, perché anche questo è un aspetto rilevante. Se i costi del trasporto di un passeggero o di una tonnellata di merci su un treno per chilometro sono enormemente superiori al medesimo trasporto per chilometro su un altro mezzo – come l'automobile o il camion – possiamo compiere tutti gli sforzi immaginabili ma non riusciremo mai a risolvere il problema. È vero che si devono internalizzare anche i costi d'impatto ambientale, ma le differenze – che le chiedo di calcolare – sono di un'entità tale che il sospetto è che anche se si internalizzassero tutte le spese il risultato non cambierebbe. Inoltre, il mercato diretto non si interessa molto di quei costi. È chiaro che se lo Stato li sovvenzionasse sarebbe diverso. Attualmente però lo Stato non ha alcuna intenzione di sovvenzionare le Ferrovie per il differenziale di costi d'impatto ambientale che l'azienda deve sostenere rispetto agli altri soggetti con cui compete; quindi, senza avere nessun vantaggio iniziale, le Ferrovie entrano in competizione e perdono. Occorre calcolare quanto si ricava per ogni passeggero e per ogni chilometro treno, perché senza questo dato non possiamo capire se convenga realizzare ulteriori treni o infrastrutture.

Vorrei concludere con una considerazione: nelle Ferrovie dello Stato vi è una sorta di sindrome, quella dell'abisso dei suoi costi di gestione e della vetta elevatissima dei suoi investimenti. Stretti tra questi due estremi, bisogna scegliere. Solitamente, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato getta l'amo al Ministro dell'economia mostrandogli solo la vetta degli investimenti e quale enorme mole di attività sia possibile mettere in campo, piuttosto che l'abisso dei costi di gestione. Bisognerebbe rovesciare la questione, cercando di compenetrare entrambi i fattori.

Bisogna ragionare come ha fatto lei di fronte alla crisi dell'Alitalia, quando ha ritenuto inutile che le ricordassero che se la compagnia avesse aeroplani molto più grandi nella flotta e rotte giornaliere per Pechino o simili destinazioni, riuscirebbe a guadagnare di più. Lei ha compreso che con i mezzi attualmente a disposizione questo non è possibile: bisognerebbe che i passeggeri viaggiassero di più, che gli aerei fossero più pieni. Lo stesso discorso vale per le Ferrovie dello Stato: ad un certo punto qualcuno esaminerà il Piano industriale delle Ferrovie, per il quale si spendono 8 miliardi di euro di investimenti in un anno, cui si aggiungono – se non ricordo male – altri 3 miliardi di euro di contratto di servizio (siamo a 11 miliardi di euro); a fronte di questa immensa spesa, considererà che vi è solo il 5 per cento dei passeggeri e il 12 per cento delle merci trasportati e si domanderà se sia giusto e ragionevole attuare quel Piano.

Se una gara analoga a quella per Alitalia voi la promuoveste per le Ferrovie dello Stato, se metteste in gara la rete ferroviaria e vincessero le Ferrovie francesi, è chiaro che non sarebbero trasferiti in Italia tutti i capistazione e i macchinisti bensì solo qualche treno, ma di certo verrebbe sostituito lo *staff* dirigenziale o almeno una parte di quei circa 1.000 dirigenti. Dopo un po' di tempo, per l'abilità dei francesi nel settore delle ferrovie, tutti i costi di gestione diminuirebbero e si creerebbe nuovo spazio per gli investimenti. È chiaro che il mio è solo un esempio e non sarà questa la soluzione, ma certo bisogna assolutamente insistere affinché le Ferrovie dello Stato sappiano far funzionare il loro sistema al pari dei competitori internazionali.

Signor Ministro, prima ci ha detto che quando viaggia tra Milano e Venezia e incontra un enorme affollamento di macchine e camion matura l'impressione che se si potesse viaggiare comodamente in treno in quella tratta il problema si risolverebbe e che da ciò potrebbe dipendere la qualità dello sviluppo. Signor Ministro, la sua impressione è ampiamente condivisa ma debbo dirle che ormai siamo a un punto in cui forse questo non si può più fare. Lei capisce che se la rete ferroviaria trasporta solo il 5 per cento del totale dei passeggeri, ancorché venisse attuato un piano di imprese eccezionale che aumentasse del 70 per cento il volume di produzione delle Ferrovie, questo 5 per cento potrebbe aumentare fino all'8 per cento; quindi, si tratterebbe sempre di una piccolissima percentuale rispetto al volume di traffico che viaggia sulla gomma. Lo ribadisco perché, probabilmente, anche gli enormi sforzi che stiamo compiendo ora sono molto tardivi e non riusciranno a capovolgere la situazione. È un po' quello che le succede quando affronta il problema del debito pubblico: lo deve fronteggiare, ma le sue decisioni sono come gocce nel mare. Quindi chieda alle Ferrovie questi punti fondamentali, altrimenti rischiamo di fare investimenti e di non avere i risultati che ci aspettiamo, in termini qualitativi e quantitativi.

RAME (*Misto-IdV*). Signora Presidente, non posso entrare nel merito del dibattito come vorrei perché purtroppo sono arrivata in ritardo, causa

l'impegno in altra Commissione. Tuttavia, ho letto cifre che mi hanno spaventato. Le speranze di grandi entrate (che mi auguro vi siano) espresse dal Ministro mi ricordano ciò che accade nelle giovani compagnie di ragazzi (l'esempio mi sembra appropriato), i quali, avendo a disposizione un teatro da 1.000 posti dicono: «Incasseremo 20.000 euro!» Dario ed io di rimando; «E se vengono solo 20 persone, quanto perdete?». Questo ragionamento si lega ai discorsi dei miei colleghi.

Vorrei fare una sola, breve domanda. Vorrei sapere se è possibile conoscere lo stipendio dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato; vorrei sapere se dispone di un'abitazione, quante macchine e quali altri benefit gli spettino a carico dello Stato o di FS.

VANO (RC-SE). Signor Ministro, ho apprezzato la relazione che lei ha svolto. Essa stimola soprattutto il mio interesse per il ruolo che dovrebbe svolgere l'azionista in questo sistema di gestione, cioè per il modo in cui il meccanismo dell'impresa (quindi della gestione privatistica del sistema) si rapporta con la garanzia di una funzione pubblica. Vi è chiaramente il rischio di perdere di vista la funzione pubblica, in qualche modo penalizzandola.

Lamento anch'io la scarsa presenza del merito delle questioni lavorative. Dal sito delle Ferrovie dello Stato le riporto i seguenti dati: poiché il ricorso alla tecnologia dovrebbe portare in qualche modo a ridurre il personale, si sospetta che nel solo settore merci la riorganizzazione dovrebbe tradursi nella chiusura di 300 impianti, con l'uscita di 5.000 addetti; l'adozione del macchinista unico comporterebbe la probabile uscita di complessive 10.000 unità; per il 2007, il piano prevede 4.500 uscite a fronte di 1.000 nuove assunzioni, di cui metà a tempo determinato, con blocco del *turn-over*. Vorrei che lei, Ministro, ci chiarisse la situazione almeno da questo punto di vista, in riferimento alla possibile perdita di posti di lavoro e alla possibilità di procedere a una stabilizzazione degli stessi.

Anch'io desidero affrontare le questioni meridionalistiche. Ritengo che il Piano industriale dovrebbe prevedere un capitolo a parte per il Meridione, proprio per potenziare le strutture del trasporto (soprattutto del trasporto delle merci); ciò significherebbe rimettere in moto il sistema imprenditoriale e produttivo del Sud. Si consideri anche il fatto che Regioni come la Sicilia e la Calabria, avendo in qualche modo subito una riduzione dei finanziamenti in riferimento al Ponte sullo Stretto, dovrebbero essere potenziate proprio sul piano della struttura dei trasporti e quindi avere una ricaduta maggiore in considerazione di questo fatto.

Per quanto riguarda il discorso dell'adeguamento tariffario, come diceva prima la senatrice Rame, bisogna vedere quanto pubblico c'è nei teatri; bisogna vedere, cioè, se questo adeguamento tariffario, a fronte di un mancato adeguamento dei salari rispetto ai costi della vita, non rappresenti di fatto una preclusione della fruibilità del servizio per alcune fasce sociali. In questo caso si rischierebbe una diminuzione della domanda; vorrei sapere pertanto se e come l'adeguamento tariffario può interferire rispetto ai ricavi.

Riprendo anch'io la questione dei costi rispetto ai benefici, che avevamo già sollevato al dottor Moretti in riferimento ai costi elevati dell'Alta velocità/Alta capacità; faccio pertanto mie tutte le osservazioni svolte dal senatore Brutti.

IZZO (FI). Signora Presidente, so di avere soltanto pochissimo tempo per il mio intervento. Per la verità avrei potuto anche non intervenire, signor Ministro, e rifarmi completamente alle osservazioni dei colleghi della maggioranza, che questa volta mi trovano assolutamente consenziente; vorrei anzi sottolineare l'onestà intellettuale dei colleghi della maggioranza nell'esaminare questo Piano. Credo che lei, signor Ministro, quale azionista di riferimento, dovrebbe assolutamente bocciarlo: è solo un piagnisteo, non propone alcunché e serve soltanto a giustificare un aumento tariffario senza dire cosa accadrà in avvenire.

Signor Ministro, lei certamente saprà che è inutile immaginare di potenziare il trasporto merci se non riusciamo a determinare una validità del rapporto costi-benefici. In tempi e in costi, è meno oneroso trasferire un *container* da Napoli ad Istanbul che da Trieste a Gioia Tauro o viceversa. Se a Gioia Tauro c'è un grande porto (che dovrebbe essere un *hub*), ma non ci sono autostrade, non ci sono ferrovie e non si effettua il trasporto mare-mare verso gli altri porti, non riesco a capire come si possa sviluppare e rendere valida l'offerta di trasporto merci delle Ferrovie.

Un'ultima considerazione, che per la verità ha già svolto il collega Procacci e che riguarda la mia Regione Campania (dove sono stato assessore ai trasporti dal 1995 al 1999). Non si tratta di un fatto campanilistico, tuttavia mi incuriosisce lo strombazzare da parte del presidente Bassolino e di qualche parlamentare (deputato) di questa linea Napoli-Bari, che dovrebbe attraversare la mia Benevento, la quale dovrebbe diventare, per un fatto logistico, la Bologna del Mezzogiorno d'Italia. Vorrei chiederle informazioni su questo punto, signor Ministro; laddove lei non dovesse essere preparato su questa domanda – il che è possibile, in quanto è una domanda molto specifica – la pregherei di far pervenire in Commissione una risposta scritta precisa e puntuale. Né il ministro Bianchi né il ministro Di Pietro, ai quali pure abbiamo rivolto la stessa domanda, ci hanno fatto sapere alcunché su questo aspetto; vi sono solo le dichiarazioni del presidente Bassolino, che non ha mai fissato la data finale. Il raddoppio della linea Napoli-Bari si realizzerà? Come si realizzerà? A che punto sono la progettazione, la realizzazione, la tempistica e i finanziamenti? Queste domande servono a spiegare l'atteggiamento di alcuni componenti del Governo, o comunque dell'attuale maggioranza, rispetto a certi nodi strategici non soltanto del Meridione d'Italia, ma dell'intero sistema nazionale dei trasporti e del movimento merci, soprattutto in riferimento alla competitività che si vuole instaurare tra il trasporto merci e persone su ferro e quello su strada. Se non ci avviamo a realizzare i nodi strategici, non avremo la capacità di vincere questa battaglia. Certamente non la vinceremo con il Piano industriale che propongono le Ferrovie.

PRESIDENTE. Colleghi, prima di passare la parola al Ministro dell'economia e delle finanze, vorrei anch'io formulare alcune domande. Anzitutto una premessa: ho molto apprezzato il fatto che questo Governo voglia impegnarsi fino in fondo per scommettere sullo sviluppo del trasporto ferroviario; considero questa come una sfida obbligata per un Paese che vuole puntare a offrire servizi per i cittadini e per le imprese, oltre puntare ad una sostenibilità generale capace di guardare avanti. Allo stesso modo ho apprezzato molto l'equilibrio dimostrato dal Ministro nel promuovere un processo di liberalizzazione provvisto però di regole e a tal proposito il Ministro ha parlato di bilanci e di reciprocità. Credo che dovremo misurare questo equilibrio alla luce dell'articolo 13 del decreto Bersani, che non mi sembra esattamente costruito intorno a questa cornice.

Vorrei ora porre una serie di domande per le quali non chiedo risposte immediate perché auspico che gli approfondimenti che il Ministero vorrà autonomamente operare in merito al Piano industriale delle Ferrovie vengano studiati in modo accurato.

Il Piano prevede uno sviluppo davvero notevole del trasporto passeggeri nelle Regioni e nelle grandi aree metropolitane da portare a compimento entro il 2011. Condivido l'obiettivo in modo sperticato da molto tempo. Temo però che i tempi entro cui questo Piano dovrebbe attuarsi siano molto stretti. Tutti vorremmo da subito più servizi e di migliore qualità. Si pone però un problema di investimenti e tecnologie di gestione da completare, di materiale rotabile che deve essere costruito ed acquistato, esigenze che non hanno tempi di soddisfazione così ristretti. Sarebbe quindi opportuno un approfondimento in merito.

Vorrei ora affrontare l'aspetto delle politiche tariffarie. Il Piano prevede un robustissimo aumento delle tariffe. Già il senatore Brutti ha anticipato la richiesta di confrontare accuratamente le politiche tariffarie italiane con quelle degli altri Paesi, inclusi i costi e i ricavi. Aggiungo che alcuni Paesi europei, che nel Piano industriale rappresentano i termini di riferimento, presentano non solo costi commisurati ai servizi – e credo che questo sia un aspetto considerato nel Piano – ma soprattutto politiche tariffarie che diventano competitive attraverso una serie di elementi: ad esempio, l'automobile, la famiglia, gli orari di «morbida», la fidelizzazione, la tessera annuale. È vero che se si considera il costo chilometrico, quindi il costo in termini assoluti, le tariffe sono elevatissime ma esse devono essere inserite in un contesto più ampio, cioè nell'ambito di politiche tariffarie molto articolate, studiate per catturare domanda e tenerla ben stretta.

Auspico pertanto che il Ministro approfondisca anche questo aspetto e chiedi all'azienda di fornire ulteriori chiarimenti in merito dal momento che nei documenti consegnati alla Commissione questa articolazione di incremento non viene specificata, limitandosi semplicemente a prevedere gli aumenti. È ovvio che un piano di sviluppo del trasporto ferroviario deve comprendere anche un'articolazione di politiche tariffarie ed è naturale che il cittadino o l'impresa potrebbero accogliere con favore gli incrementi di prezzo solo a fronte di un miglioramento del servizio. Ritengo

pertanto che simili informazioni, che la documentazione consegnata non contiene, potrebbero rappresentare un elemento di qualità del Piano.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Sono in grado di rispondere ad alcune domande ma sicuramente non a tutte. Dopo il mio intervento, cederò quindi la parola al sottosegretario Tononi per la trattazione di un certo numero di argomenti sui quali probabilmente lui dispone di maggiori elementi di conoscenza.

Probabilmente alcune domande non otterranno risposta oggi. Mi impegno quindi a fornire le risposte prossimamente sulla base degli appunti che abbiamo preso. Altri quesiti, invece, richiedono tempi di risposta più lunghi perché necessitano di una elaborazione da parte di Ferrovie e di una valutazione degli sviluppi.

Premetto che mi ha colpito il fatto che in tutta la legislatura passata non ci sia stata un'occasione come questa e mi fa piacere essere presente qui oggi.

Ricordo che all'inizio del 2001 Ferrovie non era in perdita. Nel 2006, ultimo anno di una legge finanziaria realizzata nella scorsa legislatura, è stato ottenuto un risultato netto che è quello evidenziato a pagina 4 della documentazione. Io mi sono anche trovato ad amministrare una legge finanziaria, l'ultima della legislatura passata, in cui, con riguardo al finanziamento del sistema ferroviario, si era perso uno zero. Non so come questo sia potuto accadere; la prima cifra era un 3 ma gli zeri erano due anziché tre, come era stato previsto negli anni precedenti. Questa era la situazione di partenza. Non ho mai drammatizzato l'eredità ricevuta. Nel 2001, però, eravamo in presenza di un sistema ferroviario non in perdita, mentre nel 2006 esso perdeva cifre immense e si era chiuso il rubinetto dei finanziamenti. Uscire da questa situazione è estremamente difficile ed io sono stato il primo a sostenere che questo Piano, che oggi sono venuto ad illustrare, va osservato attentamente per essere tranquilli che sia credibile. Dico questo senza alcuno spirito polemico. È un dato di fatto ed è consegnato nelle cifre.

Vengo ora alle risposte. Uno dei problemi che abbiamo dovuto affrontare è rappresentato dal fatto che nella scorsa legislatura le tariffe sono rimaste ferme. Ferrovie è una società per azioni che entro certi limiti è libera e responsabile della determinazione delle proprie tariffe. Esiste una parte della politica tariffaria nella quale l'impresa è libera di modificare le proprie tariffe; anzi, le Ferrovie sono state – non da me ma da altri – criticate per non avere operato modifiche tariffarie per le quali non necessitavano dell'autorizzazione del Governo. Ho detto altre volte che in quell'area della zona tariffaria io non intendo esercitare pressioni. Faccio presente che quando si è deciso l'ultimo aumento tariffario, la formula usata è stata «il Ministero prende atto» della modifica delle tariffe.

L'area delle tariffe libere – in realtà si dovrebbe parlare di prezzi più che di tariffe – in effetti è molto limitata, sia dal punto di vista del numero dei passeggeri, sia dal punto di vista del fatturato ferroviario. Inoltre, sicuramente non è attribuibile al servizio universale. Si può discutere di

quale sia la linea di confine fra il servizio universale e quello di mercato. In ambito CIPE penso che sarà necessario definire meglio quale sia l'area tariffaria soggetta alle discipline del CIPE e quella non soggetta. Non ho difficoltà ad affermare che, a mio giudizio, l'area tariffaria che non dovrebbe essere soggetta alle discipline del CIPE probabilmente potrebbe e dovrebbe essere ampliata. Non ho un'indicazione precisa ma bisogna essere chiari in merito. Resta poi un'ampia area tariffaria che invece è soggetta alla disciplina del CIPE e dovremo verificare come gestirla. Questo non significa che in quell'area non possano intervenire modifiche delle tariffe; significa invece che in quell'ambito sussiste un elemento d'interesse pubblico che deve essere messo in gioco, ma questo ragionamento vale per entrambe le aree.

In linea generale, è necessario che le tariffe giustifichino i loro aumenti con un miglioramento del servizio, cioè pulizia dei treni, puntualità, viaggiare seduti anziché in piedi. È sicuramente una sfida per le Ferrovie dello Stato quella di prevedere come parte del Piano un incremento delle tariffe.

Del problema gomma-rotaiia sollevato dal senatore Martinat si è parlato molto. Al riguardo io non sarò specifico – può esserlo molto più di me il ministro Bianchi – ma è evidente che nella strategia generale dei trasporti, a cui il collega Bianchi sta lavorando, è presente questo elemento di raccordo e che l'idea di un forte sviluppo del trasporto su rotaia implica sicuramente un decongestionamento del trasporto su gomma sia per quanto riguarda le persone, che le merci. Su questo punto, comunque, tornerò in seguito.

Per quanto riguarda il problema sollevato dal senatore Grillo in merito ai finanziamenti derivanti dall'accantonamento del TFR, sappiamo che si tratta di una questione urgente. Può darsi che una parte di questi finanziamenti si sblocchi già in un futuro molto prossimo grazie ad un intervento del Governo; solo allora si potrà sapere con precisione qual è la parte dei fondi TFR su cui si può contare. Tuttavia, dalle stime attualmente note sembrerebbe che le persone che optano per i fondi pensione rappresentino una percentuale relativamente bassa. Credo che la stima relativa alle risorse derivanti dall'accantonamento del TFR contenuta nella legge finanziaria abbia buona probabilità di realizzarsi, ma esiste un problema di liquidità visto che non conosceremo i dati precisi a luglio bensì solo a settembre; prima di allora sarà necessario provvedere a sbloccare qualcosa ed è ciò su cui stiamo lavorando. Il senatore Grillo ha posto poi ulteriori domande alle quali risponderà meglio di me il sottosegretario Tononi nel corso del suo intervento.

Il senatore Cicolani ha, invece, sollevato l'idea di una nuova direttiva. Per ora non abbiamo lavorato in questo senso, ma può darsi che sia una cosa utile ed una buona idea. Da diversi punti di vista, tuttavia, mi sembra che il Piano industriale e il lavoro che sta svolgendo il collega, ministro Bianchi, in materia di sistema generale dei trasporti rappresentino comunque due elementi essenziali.

Il senatore Procacci ha fatto riferimento ai ruoli multipli dello Stato. È vero, non posso che darle ragione, ma non credo siano eliminabili. Osservando la situazione di altri Paesi, si può notare come i ruoli multipli che ho illustrato per l'Italia esistano anche all'estero. In quasi nessun Paese le ferrovie sono completamente privatizzate; in genere, il maggiore proprietario azionista è lo Stato; la regolamentazione viene dallo Stato e in tutti i Paesi esiste un contratto di servizio. Credo, pertanto, che l'Italia si trovi in una situazione non molto dissimile da quella di altri Paesi.

Un grande quesito è stato posto dai senatori Procacci e Paolo Brutti: vedere se il Piano è credibile o no dal punto di vista delle dinamiche dei costi e dei ricavi. Non ho illustrato gli argomenti in dettaglio; probabilmente, il Piano stesso – che loro conoscono – contiene più dettagli di quelli che ho fornito io. Ritengo piuttosto credibile il contenimento dei costi, anche se probabilmente si potrebbe fare di più. La vera incognita è rappresentata dal flusso di traffico. Questa è una delle ragioni per cui intendiamo effettuare un esame più approfondito. Credo che attualmente la risposta onesta che si può dare sia questa: è evidente che ci si può e ci si deve interrogare sulla credibilità di queste due dinamiche.

Anche sulla questione relativa al problema «occupazione» interverrà successivamente il sottosegretario Tononi per fornire maggiori dettagli. Sicuramente, comunque, si renderà necessaria una riduzione consistente dell'occupazione pur se attraverso meccanismi non traumatici, in larga parte attraverso il *turn over*. È necessario assicurare al sistema delle ferrovie ingressi di personale nuovo e qualificato, ma sicuramente una parte non trascurabile del ridimensionamento del sistema dei costi è rappresentata dal contenimento dell'occupazione e dalla riduzione di una parte degli scali, delle infrastrutture e quindi dell'attuale struttura fissa delle Ferrovie. Ciò può essere motivo di preoccupazione, come è giusto, e quindi credo sia necessario prestare estrema attenzione. Ma è anche vero che non c'è grande azienda di servizio o grande industria nella quale non si avverta, in certi momenti, la necessità di effettuare una ristrutturazione: un sistema in perdita cronica non è un sistema sostenibile e il fatto che il degrado può crescere ancora di più fino ad arrivare ad una situazione in cui diventa difficilissimo far risalire l'azienda a condizioni economiche accettabili rappresenta un rischio elevato. A mio giudizio, quindi, quello su cui bisogna puntare l'attenzione è il modo in cui verrà gestito questo passaggio delicato, ma credo sia difficile pensare di poterlo escludere.

Dei vari settori indicati (lunga percorrenza, trasporto regionale, merci), personalmente credo – ma sicuramente sono un nuovo arrivato nell'occuparmi di tali questioni – che la parte più delicata sia rappresentata dal comparto merci. Penso ci si debba chiedere davvero quanto sia credibile e quali siano le condizioni di contorno della parte strettamente ferroviaria perché un cambiamento radicale per il trasporto merci si realizzi, considerando anche che vi è un problema di raccordi con le imprese ed il discorso ferro-gomma. Per questo ritengo sia necessario un approccio integrato. Di ciò abbiamo parlato con Ferrovie e con il Ministro dei trasporti. È una delle questioni che studieremo più in dettaglio e che sicu-

mente condiziona il giudizio che si dà sulla parte, in particolare, delle merci di questo Piano industriale.

Mi fermo qui e invito il sottosegretario Tononi a prendere la parola per fare le precisazioni che ritiene utili. Mi riservo di intervenire in conclusione per aggiungere ancora poche parole.

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Intervengo brevemente su alcuni punti menzionati innanzitutto dai senatori Martinat e Grillo a proposito del Terzo valico. Il Terzo valico non fa parte del Piano. Il Ministero dell'economia e delle finanze ritiene che non vi siano i presupposti economici per un investimento quale quello del Terzo valico, che ammonta a circa 5 miliardi, e quindi questo non è perseguito come elemento di Piano.

Vorrei, inoltre, aggiungere poche parole a proposito dell'iniziativa di taluni soggetti qui evocati (Banca Intesa, in particolare): non conosco i dettagli e i contenuti ma desidero comunque sottolineare un aspetto. È vero che questi soggetti si sarebbero fatti carico dell'investimento, ma è anche vero che prevedevano che a fine investimento Trenitalia, che avrebbe usufruito della tratta realizzata, avrebbe pagato un canone annuo che, se ben ricordo, era superiore a 300 milioni di euro, a fronte di un valore economico probabilmente dell'ordine di 40 milioni di euro. Quindi, indubbiamente loro avrebbero finanziato, ma nei fatti sarebbe diventato antieconomico usufruire di quella tratta.

GRILLO (FI). Perché vi siete rifiutati di trattare? La legge prevede che il Governo può contrattare, nel senso che può ragionare sul possibile rientro. Invece, gli avete sbattuto la porta in faccia.

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. No, non credo che sia stato questo il caso.

GRILLO (FI). Per il tramite del suo collega, il ministro Di Pietro, li avete persino insultati; è una vergogna!

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Credo che davvero le distanze, in termini di convenienza economica rispetto all'investimento, fossero significative, come avevamo asseverato ovviamente anche avvalendoci del contributo di competenze del gruppo Ferrovie dello Stato.

MARTINAT (AN). Credo però che nessuno possa negare che c'è stato qualcosa che non ha funzionato.

PRESIDENTE. Senatore Martinat, per cortesia. Tutti i colleghi hanno avuto lo spazio per intervenire; consentiamo ora lo svolgimento delle repliche.

MARTINAT (AN). Non possiamo però star zitti ad ascoltare cose sbagliate! Qui si parla di ritorni economici.

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Se posso continuare, vorrei aggiungere qualcosa sul contratto di programma. Voglio riferirmi a quello che ha detto il Ministro poco fa in merito al tema del TFR. È stato osservato che non siamo ancora giunti alla firma del contratto di programma. Effettivamente è così. Quello che ad oggi non ci consente di firmare il contratto è soprattutto l'aspetto che il Ministro ricordava prima del TFR, nel senso che non vi è certezza in questo momento degli importi disponibili. Come sapete, il contratto di programma (in questo caso ci riferiamo alla parte investimenti di RFI), che sotto il profilo delle norme di contorno giuridico è più o meno concordato fra le parti, manca di un elemento fondamentale che è la disponibilità finanziaria; credo però che questo diventerà un elemento certo in tempi ragionevolmente ristretti.

Sempre il senatore Grillo ha parlato della ricapitalizzazione del cargo per 2 miliardi di euro, chiedendo se effettivamente ritenessimo che realizzarla fosse una convenienza economica. Vorrei dire che, per quanto mi riguarda, ad oggi stiamo facendo le verifiche del caso ma fa testo anche quello che ci viene indicato dal gruppo Ferrovie; lo dico senza timore, riconoscendo i limiti di quanto sto affermando. Il gruppo Ferrovie ipotizza di arrivare ad uno stato di pareggio nel settore merci nel 2011, cioè a fine Piano. Ricordo che nel 2006 le perdite sono state superiori a 800 milioni di euro; quest'anno saranno di meno, ma stiamo comunque parlando di un buco finanziario molto significativo.

GRILLO (FI). Non è vero. I ricavi ammontano a 800 milioni di euro.

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. No, le perdite del 2006 che scontano voci straordinarie ammontano a circa 800 milioni di euro. È anche vero che questo aumento di capitale così significativo purtroppo è destinato per una parte importante al ripianamento delle perdite passate, così come agli investimenti per circa 1.300 milioni, soprattutto in materiale rotabile; investimenti che il settore merci da solo non è in grado di finanziare per i motivi che dicevo prima, visto che il ritorno al pareggio è cadenzato nel 2011.

È stata poi fatta una domanda sul ruolo della Cassa depositi e prestiti. Credo certamente che la Cassa depositi e prestiti avrà un ruolo importante nel finanziamento di alcune attività delle Ferrovie dello Stato, in particolare nel completamento della tratta alta velocità Torino-Napoli. Sapete che le Ferrovie ipotizzano di poter intervenire sui mercati finanziari, approvvigionandosi quindi direttamente da essi senza contributo dello Stato per circa 6 miliardi di euro per completare l'opera. La Cassa depositi e prestiti avrà un ruolo molto significativo, ma questo lo lascio alla negoziazione tra le parti, Cassa depositi e prestiti e Ferrovie dello Stato. Se la domanda era riferita al fondo F2i, non mi risultano ad oggi iniziative in tal senso; del

resto, non posso escluderlo. Il fondo è una realtà di cui la Cassa depositi e prestiti detiene il 15 per cento, il resto è nelle mani di soggetti privati.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Se ci fossero potremmo benissimo non saperlo.

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Potremmo non saperlo, però a me non risultano.

Per quanto riguarda il compenso dell'ingegner Moretti, si tratta di un dato che tecnicamente è coperto da riservatezza; posso però fare una precisazione. Ho letto su vari giornali la dichiarazione dei redditi dell'ingegner Catania, predecessore dell'ingegner Moretti, che mi sembra ammon-tasse a 2 milioni di euro (spero di non sbagliare perché l'ho letto di sfuggita guardando la rassegna stampa) per il 2005, quando era amministratore delegato del gruppo Ferrovie. Posso dire che quando l'ingegner Moretti presenterà la sua dichiarazione dei redditi – essendo un *manager* pubblico è tenuto obbligatoriamente a farlo – si potrà notare che essa apparirà con un importo inferiore alla metà rispetto a quella del suo predecessore.

Il Ministro ha già accennato alla questione dell'occupazione; vi è un'ipotesi, per effetto di iniziative non traumatiche, di riduzione di circa 9.000 unità: allo stato attuale ci sono circa 97.000 dipendenti nel gruppo, a fine Piano ci saranno circa 88.000 unità. Se vogliamo è un intervento significativo, ma credo che, spalmato negli anni del Piano, possa essere gestito come ritiene il *management* delle Ferrovie, con tutte le cautele e le attenzioni del caso. Certamente vigileremo su questo aspetto, come ha affermato il Ministro.

Vorrei menzionare un altro aspetto importante relativo alle regole d'ingaggio. Naturalmente è un dato di fatto innegabile che il costo del lavoro per il gruppo Ferrovie dello Stato è superiore sia ai pochi concorrenti privati che anche alle società omologhe di altri Paesi, come la Francia e la Germania. Ciò dipende soprattutto da una certa rigidità delle regole d'ingaggio, se posso usare questa espressione.

MAZZARELLO (*Ulivo*). La prego di precisare meglio questo punto.

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Ripeto: il costo unitario del lavoro è marginalmente superiore a quelli omologhi tedeschi e francesi ed è significativamente superiore rispetto ai pochi operatori privati nel settore ferroviario; ciò è soprattutto legato alla regole d'ingaggio – riprendo un termine utilizzato dal Ministro – un po' più rigide nel caso delle Ferrovie dello Stato rispetto ai concorrenti privati e agli omologhi stranieri. È un dato di fatto su cui si sta lavorando; è stata prevista l'istituzione di un tavolo, coordinato dal Ministero del lavoro, con i sindacati per discutere la problematica. Sicuramente non sono la persona più informata del caso, ma posso dire che stiamo concentrando la nostra attenzione su questo punto.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Non amo affatto l'espressione «regole d'ingaggio». In realtà, l'ho ripresa da uno degli interventi; parliamo pure di contratto.

Confermo ciò che ho detto; riguarderemo i nostri appunti e se c'è qualche domanda specifica a cui non abbiamo risposto invieremo alla Presidente una nota integrativa.

IZZO (FI). Quindi sulla tratta Napoli-Bari il Ministro ci farà sapere.

MARTINAT (AN). La Palermo-Berlino è cancellata, non c'è più la Napoli-Reggio.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Lo vedremo e vi daremo una risposta. Preciso comunque che non è in particolare una decisione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Ripeto che, una volta svolto un lavoro più ampio sul Piano, saremo pronti a tornare a riferire.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro dell'economia e delle finanze; naturalmente apprezziamo la sua disponibilità, una volta operati gli approfondimenti, a ritornare in Commissione per proseguire il confronto.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 16,45.

ALLEGATO

**Note del Ministero dell'economia e delle finanze
sul Piano industriale predisposto dalle Ferrovie dello Stato**

Commissione 8° Lavori Pubblici, Comunicazioni del Senato



Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze
sul Piano Industriale predisposto
dalle Ferrovie dello Stato

Roma, 19 giugno 2007



Sommario

- ➔ Principali problematiche di FS
- ➔ I diversi ruoli dello Stato
- ➔ Il Piano industriale delle FS S.p.A.
- ➔ La spesa dello Stato

**Principali
Problematiche del
Gruppo**

Principali problematiche di FS



**Equilibrio
economico**

- Mancato raggiungimento equilibrio economico-finanziario con presenza di alcune aree di attività strutturalmente in perdita
- Disallineamento tra servizi richiesti dallo Stato e corrispettivi
- Tariffe ferme dal 2001 (salvo recente aumento) e inferiori del 30-50% rispetto ad operatori europei
- Perdita strutturale del *business* merci
- Costo del lavoro penalizzato da “regole di ingaggio” svantaggiose rispetto ad operatori europei
- Mancata attuazione della riorganizzazione relativa al “macchinista unico”

**Nuovi
investimenti**

- *Gap* infrastrutturale sull’alta velocità rispetto ad operatori europei (es. Francia)
- Carezza di investimenti sulla rete tradizionale
- Carezza e obsolescenza del parco rotabile

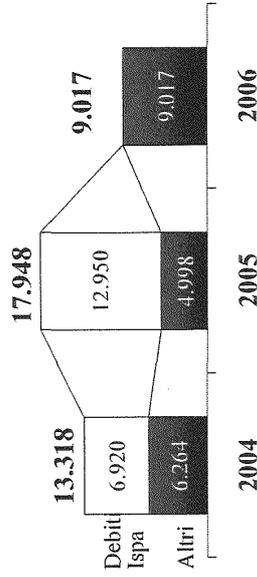
**Principali
Problematiche del
Gruppo**

La situazione economico-finanziaria del Gruppo



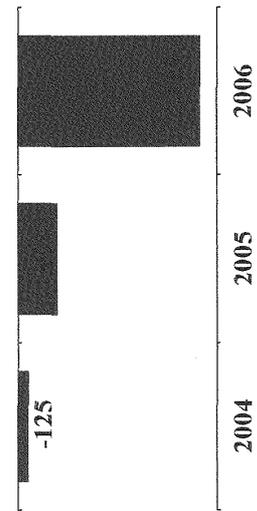
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

milioni di euro



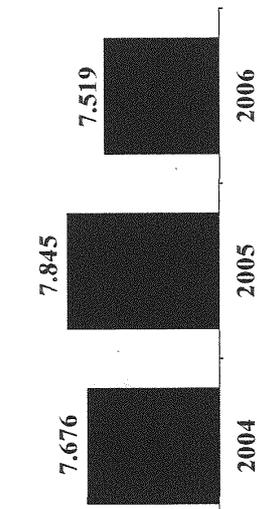
RISULTATO NETTO

milioni di euro



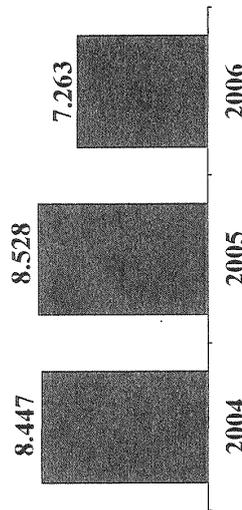
VALORE PRODUZIONE

milioni di euro



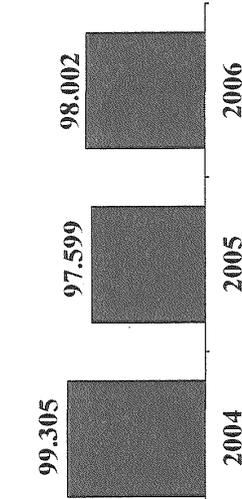
INVESTIMENTI

milioni di euro



OCCUPAZIONE

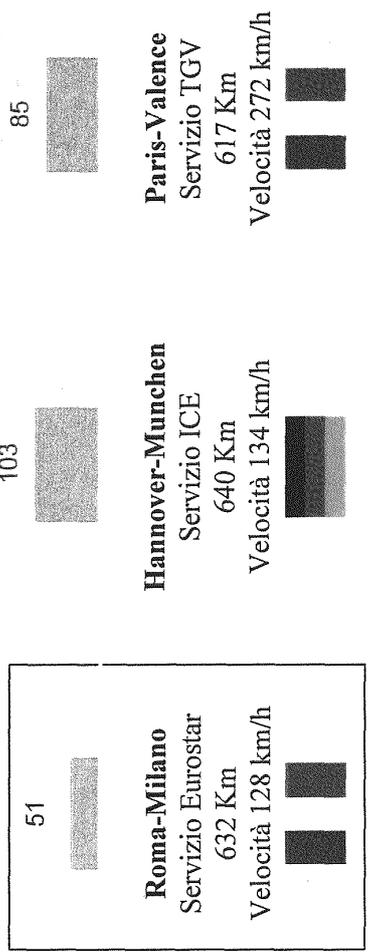
Unità a fine periodo



**Principali
Problematiche del
Gruppo**

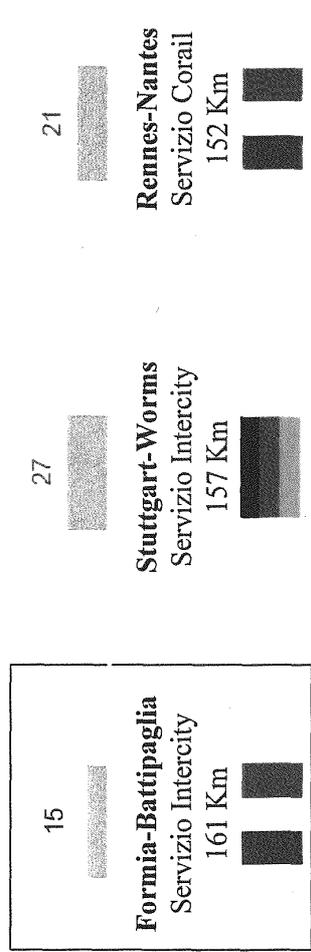
Confronto sulle tariffe

Benchmark servizi Eurostar/Alta Velocità – seconda classe (€)



Prezzi con manovra tariffaria 01/2007

Benchmark servizi Intercity – seconda classe (€)



Prezzi con manovra tariffaria 01/2007

Fonte: FS

- ➔ Tariffe italiane mediamente inferiori del 30%-50% su i servizi Eurostar e Intercity rispetto a Francia e Germania
- ➔ Le tariffe su Espresso e Regionale sono inferiori rispetto a Francia e Germania in misura analoga o superiore

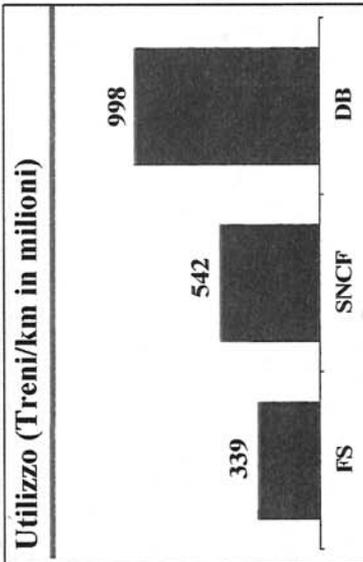
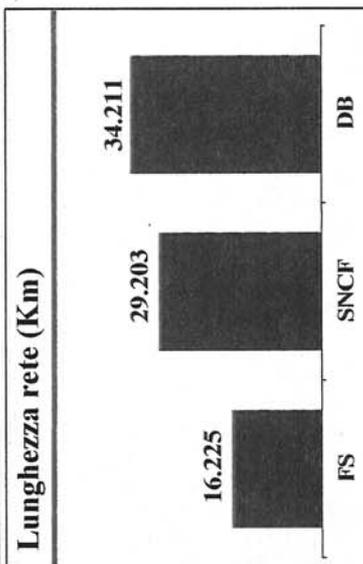
Comunicazione del Ministro dell'economia e delle finanze sulle Ferrovie dello Stato
Senato della Repubblica
Commissione 8^a Lavori Pubblici, Comunicazioni
19 giugno 2007



Confronto con i principali operatori europei

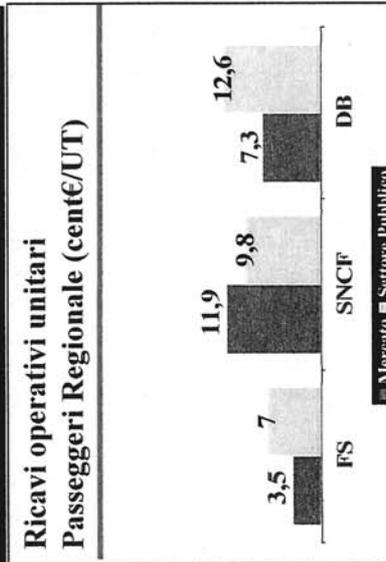
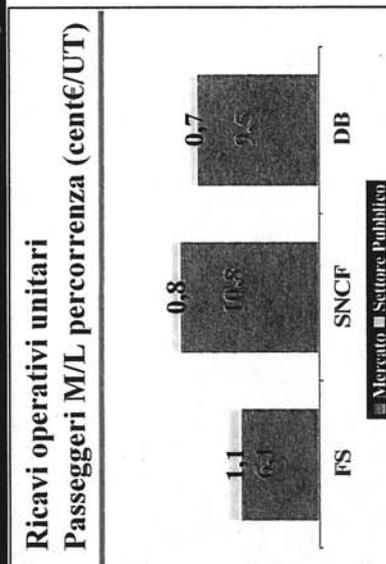
Principali Problematiche del Gruppo

Elementi dimensionali di rete e utilizzo



➔ A fronte di una rete di DB doppia rispetto a quella italiana, in Germania si vendono servizi (treni /km) tre volte superiori

Ricavi operativi unitari



➔ Ricavi operativi unitari di FS inferiori alla media del campione del 25% sul M/L percorrenza e del 40% sul regionale

Fonte : FS



Sommario

- Principali problematiche di FS
- I diversi ruoli dello Stato
- Il Piano industriale delle FS S.p.A.
- La spesa dello Stato

I ruoli dello Stato nel settore ferroviario

I diversi ruoli dello Stato

REGOLATORE

- Definisce il grado della liberalizzazione dei servizi di trasporto
- Regola le modalità di accesso alla rete infrastrutturale (RFI) e i relativi pedaggi
- Definisce l'insieme di regole, in particolare riguardanti la sicurezza e le diverse modalità di trasporto

CLIENTE

- Valuta il perimetro del servizio universale da garantire (servizi di trasporto)
- Individua necessità di sviluppo infrastrutturali al servizio del sistema Paese (RFI)
- Acquista servizi e prodotti valutando prestazioni e livelli qualitativi

AZIENDISTA

- Impartisce indirizzi strategici anche nell'ottica di una crescita industriale e controlla i risultati di gestione
- Fornisce risorse finanziarie anche attraverso aumenti di capitale sociale

FINANZIATORE

- Fornisce risorse, nell'ambito delle disponibilità previste dalla legge, per il finanziamento degli investimenti
- Valuta la qualità della spesa pubblica in rapporto ai benefici per il sistema Paese
- Verifica la solidità del rapporto contrattuale nei termini di un'equa ripartizione dei rischi industriali e finanziari e della presenza di adeguati e moderni sistemi di incentivo all'efficienza (per ottimizzare la spesa pubblica)



II Ruolo del MEF

I diversi ruoli dello Stato

- ➔ Esercizio dei diritti dell'azionista di concerto con Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- ➔ Verifica gli aspetti finanziari del Contratto di programma con RFI (Ministero delle infrastrutture) e del Contratto di Servizio (Ministero dei Trasporti) e provvede all'erogazione dei relativi fondi

Rete: Contratto di programma

I diversi ruoli dello Stato

Contratto di programma tra RFI e Ministero delle infrastrutture:

- regola i rapporti tra RFI – responsabile della gestione secondo principi di terzietà, della manutenzione e dello sviluppo della infrastruttura ferroviaria – e lo Stato
- definisce i rispettivi impegni:
 - per RFI: qualità dei servizi offerti e rispetto del piano di potenziamento, ammodernamento e sicurezza della rete
 - per lo Stato: contributi a RFI



Trasporto: Contratti di servizio

I diversi ruoli dello Stato

Contratti di servizio tra Trentitalia e Ministero dei trasporti o Regioni

- Regolano i servizi di interesse pubblico forniti da Trentitalia ed i corrispettivi che lo Stato e le Regioni si impegnano a riconoscere:
 - servizio passeggeri nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome (Contratto con lo Stato) e nelle Regioni a statuto ordinario (Contratti con le Regioni a statuto ordinario)
 - servizio passeggeri notturno (con lo Stato)
 - trasporto merci dal continente a Sicilia e Sardegna e sulle distanze superiori a 1.000 Km (con lo Stato)



Sommario

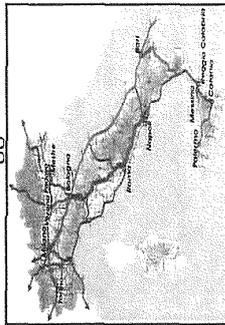
- ➔ Principali problematiche di FS
- ➔ I diversi ruoli dello Stato
- ➔ Il Piano industriale delle FS S.p.A.
- ➔ La spesa dello Stato

Il Piano industriale

Il Piano Industriale
delle FS

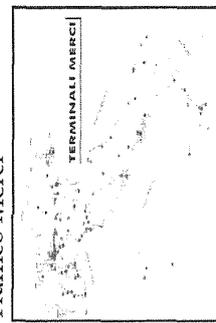
- ➔ La ristrutturazione industriale punta a conseguire un nuovo posizionamento competitivo sul mercato nei servizi a margine positivo e ad assicurare la presenza nei servizi a margine nullo o negativo se ricompresi nel "servizio universale".
- ➔ Sono necessari:
 - ◊ Incremento della produttività, efficientamento dei processi, razionalizzazione dei costi
 - ◊ Qualità del servizio, potenziamento del sistema dei controlli delle prestazioni e dei servizi
 - ◊ Ridefinizione dei rapporti con la PA nel nuovo scenario di liberalizzazione.

Traffico Passeggeri



- Sviluppo Traffico nelle Grandi Aree Metropolitane (competizione intermodale con la strada)
- Crescita volumi di traffico della m/lunga percorrenza grazie allo sfruttamento commerciale delle nuove linee AV/AC (competizione intermodale con l'aereo)

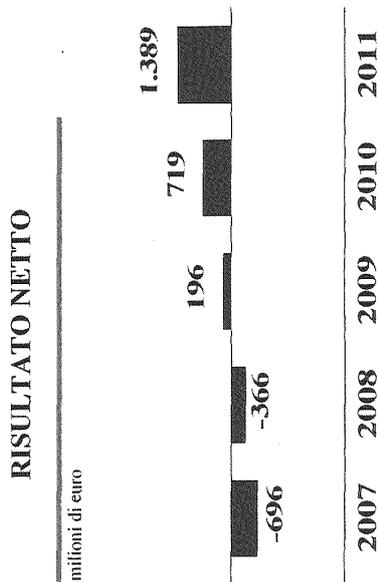
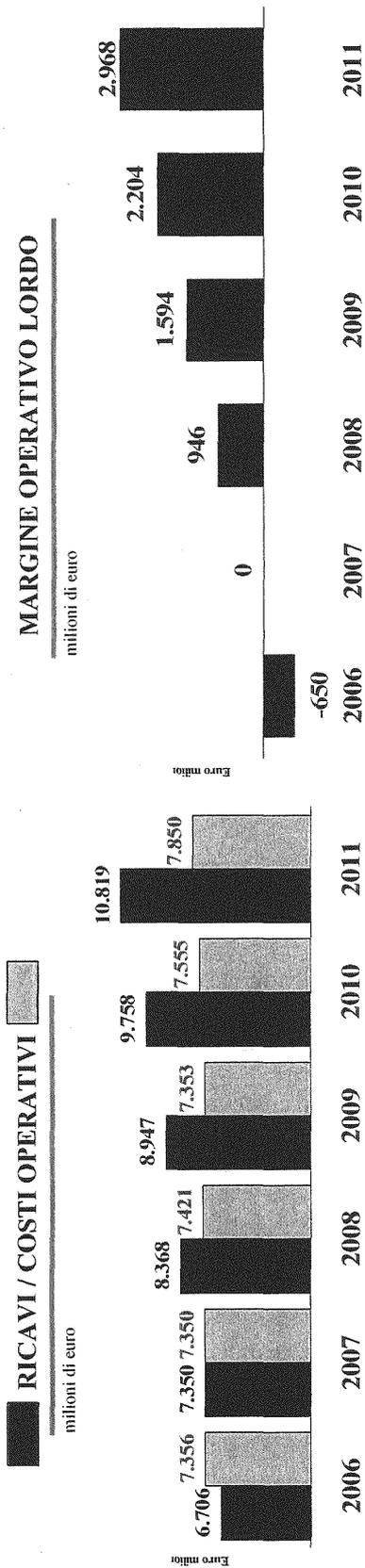
Traffico Merci



- Nuovo posizionamento competitivo con sviluppo traffico sugli assi/valichi e lungo le direttrici europee (competizione intramodale)
- Presidio sui terminal portuali
- Razionalizzazione reticolo impianti (chiusura oltre 300 siti)
- Razionalizzazione trasporto a carro singolo e sviluppo completo e combinato
- Sviluppo operatore integrato di logistica per presidio intera catena del valore

Il Piano Industriale delle FS

Andamenti di Piano (consuntivo 2006 e trend al 2011)



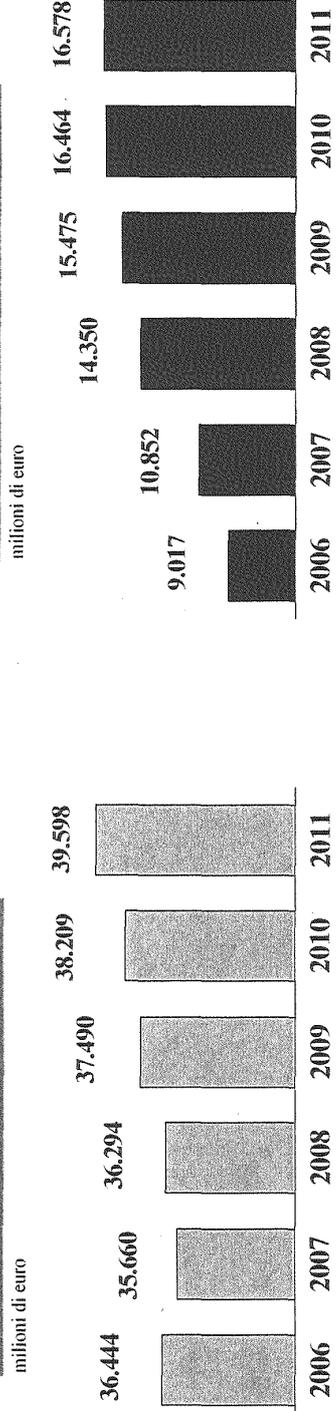
Comunicazione del Ministro dell'economia e delle finanze
sulle Ferrovie dello Stato
Senato della Repubblica
Commissione 8^a Lavori Pubblici, Comunicazioni
19 giugno 2007

Il Piano Industriale delle FS

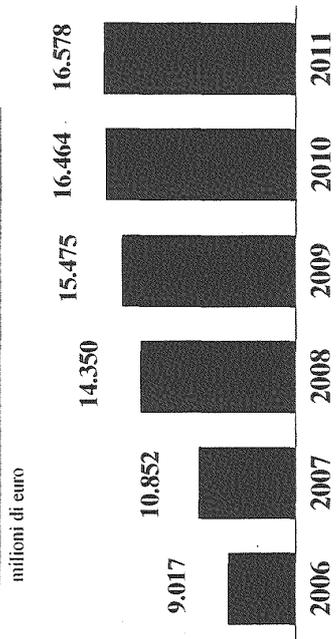
Andamenti di Piano (consuntivo 2006 e trend al 2011)



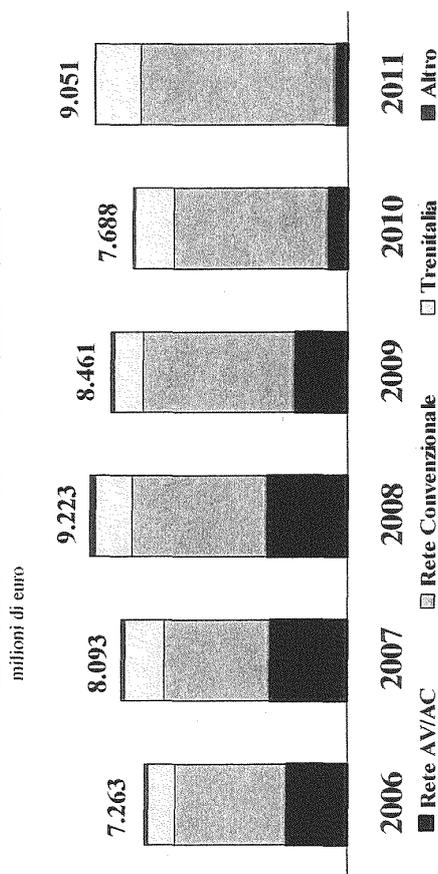
MEZZI PROPRI



INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO



INVESTIMENTI



Comunicazione del Ministro dell'economia e delle finanze sulle Ferrovie dello Stato
 Senato della Repubblica
 Commissione 8^a Lavori Pubblici, Comunicazioni
 19 giugno 2007



Sommario

- ➔ Principali problematiche di FS
- ➔ I diversi ruoli dello Stato
- ➔ Il Piano industriale delle FS S.p.A.
- ➔ La spesa dello Stato

MEF

Valutazione della spesa

La spesa dello Stato

VALUTAZIONE DELLA
QUALITA' DELLA SPESA IN
RAPPORTO AI BENEFICI
PER IL SISTEMA PAESE

- Analisi dei costi-benefici della spesa secondo tecniche in uso a livello internazionale ("spending review")

VERIFICA DELLE
COMPATIBILITA'
FINANZIARIE

- Verifica della disponibilità di risorse a legislazione vigente rispetto delle richieste di mezzi per investimenti previsti nei contratti di programma
- Verifica dei corrispettivi per i servizi acquistati (contratti di servizio)

VERIFICA ADEGUATEZZA
RAPPORTO
CONTRATTUALE ED
EFFETTI DELLA SPESA

- Rispondenza dei rapporti economico-contrattuali alle migliori condizioni secondo parametri di mercato nazionali e internazionali
- Presenza di **moderni meccanismi** contrattuali/ regolatori di **incentivo** **all'efficiamento dei costi per l'ottimizzazione della spesa pubblica**

MEE

I recenti interventi finanziari dello Stato

La spesa dello Stato

AV/AC (To-Mi-Na)

- 1,8 mld di contributi in conto impianti
- Attualizzazione Contributo quindicennale di 100 milioni
- Ricorso diretto al mercato di R.F.I. grazie al finanziamento di 8.100 milioni di euro nel periodo 2007-2021

RETE

Rete tradizionale

- Attualizzazione contributo quindicennale di 100 milioni di euro
- 1,6 miliardi per infrastrutture stanziati per il 2007 (disponibili dopo l'effettivo incasso del TFR)

TRASPORTO

- Stanziamenti nel 2007 per 711 milioni aggiuntivi per corrispettivi di servizi allo Stato (non disponibili per 400 milioni)
- Aumento delle tariffe nel 2007 del 10% sulla M/L percorrenza



➔ Conclusioni



Conclusioni

- Il Gruppo FS è chiamato a realizzare un articolato programma di risanamento e sviluppo
- La liberalizzazione in atto a livello Europeo, dovrà portare a una nuova configurazione del ruolo dello Stato e di FS nell'ambito del sistema del trasporto ferroviario
 - Il sistema si caratterizzerà sempre più dalla presenza di prezzi di mercato e meno da tariffe regulate
 - Nuova impostazione dei contratti di servizio, con individuazione dei servizi di interesse pubblico
- Lo Stato, nei suoi diversi ruoli, è chiamato a definire quadro organico nel sistema del trasporto in Italia bilanciando le politiche su gomma, ferro e mare e assicurare i fondi necessari per completare le opere infrastrutturali definite prioritarie