SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DI RILANCIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO, MERCI E PASSEGGERI, NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO DI IMPRESA 1997-2000, CON PARTICOLARE RIGUARDO AI PROBLEMI DELLA SICUREZZA, ALLA RIORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO E AGLI OBIETTIVI STRATEGICI

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 31 MARZO 1998

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

IC 0723

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

INDICE

Audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 9, 11 e *passim*
BORNACIN *(AN)* . . . . . 15, 24, 25 e *passim*
BOSI *(CCD)* . . . . . 23, 24, 28 e *passim*
CARPINELLI *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 12, 29, 30 e *passim*
LAURO *(Forza Italia)*. 14, 38
MEDURI *(AN)* . . . . . 6, 14, 20 e *passim*
RAGNO *(AN)* 33
TERRACINI *(Forza Italia)* 10, 11, 14
VEDOVATO *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 21, 22, 27
DEL GROSSO. . . . . *Pag.* 15, 16, 17 e *passim*
GIORDANO . . . . . 23, 24, 25 e *passim*
GRADASSI . . . . . 31, 32, 33 e *passim*
ROMEO . . . . . 11, 12, 13 e *passim*
TESTA . . . . . 4, 6, 9 e *passim*

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la FILTCGIL il signor Raimondo Testa, segretario nazionale; per la FIT-CISL il signor Cesare Gradassi, componente dell'ufficio di segreteria settore nazionale ferrovieri, per la UILTRASPORTI il signor Dario Del Grosso e il signor Luigi Annunziato, segretari nazionali, per la FISAFS-CISAL il signor Armando Romeo, segretario generale, il dottor Mauro Giovannini, segretario generale stampa, e l 'ingegner Antonino Cangemi, segretario nazionale aggiunto SAPIEFISAFS; per la SMA-CONFSAL il signor Diego Giordano, segretario nazionale, il signor Sergio Lorenzetti, componente della segreteria nazionale, il signor Moreno Polo, componente del gruppo tecnico nazionale, e il signor Pietro Serbassi, responsabile del centro informatico nazionale.

I lavori hanno inizio alle ore 10,55.

Audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria

PRESIDENTE. Faccio innanzitutto presente che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, ho richiesto l'attivazione dell'impianto audiovisivo, in modo da consentire la speciale forma di pubblicità della seduta ivi prevista e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso.

Poichè non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive di rilancio del trasporto ferroviario, merci e passeggeri, nell'ambito dell'attuazione del piano di impresa 1997-2000, con particolare riguardo ai problemi della sicurezza, alla riorganizzazione del servizio e agli obiettivi strategici, sospesa nella seduta antimeridiana del 24 marzo scorso.

Vorrei evidenziare che ho inteso indicare per esteso tutti questi punti nel titolo della nostra indagine conoscitiva affinchè, leggendolo risultino chiari, in maniera sintetica, i nostri propositi. Certamente l'attenzione è incentrata sui temi della sicurezza, ma in un contesto nel quale si intendono affrontare anche problemi riguardanti l'azienda e il trasporto ferroviario, in generale. Del resto, non vi sarebbe un modo più esatto e fondato per affrontare la questione della sicurezza.

Siamo nell'ambito di un'indagine conoscitiva formalmente stabilita della quale verrà redatto il resoconto stenografico.

Abbiamo già audito, purtroppo all'indomani dell'incidente verificatosi nei pressi di Firenze – la coincidenza è stata sfortunata e sgradevole, ma ci ha consentito di approfondire seriamente gli argomenti – il Presidente e l'Amministratore delegato dell'azienda

Ferrovie dello Stato S.p.a., anche in concomitanza con il rinnovo del suo Consiglio di amministrazione.

Subito dopo tale audizione, oggi ascoltiamo i rappresentanti delle organizzazioni sindacali. A tale scopo, abbiamo ritenuto opportuno applicare il criterio di distinguere coloro che hanno firmato il nuovo contratto – come le organizzazioni oggi presenti – da coloro che, invece, non lo hanno firmato. Naturalmente, si tratta di un criterio soggettivo, che mi sembra possa rendere funzionale ed utile la discussione; sia ben chiaro che per noi non ci sono discriminazioni di alcun genere sotto questo aspetto e che abbiamo operato tale distinzione perchè temevamo che il tempo disponibile venisse occupato da una comprensibile dialettica tra le diverse organizzazioni sindacali sul tema del contratto. Ovviamente, se lo riterrete opportuno, potremo parlare anche di questo argomento e i colleghi senatori potranno porvi domande in proposito, perchè evidentemente la situazione sindacale dell'Azienda è uno dei fattori che più incide sulla vita complessiva delle Ferrovie dello Stato; pertanto, ribadisco che da parte mia non viene formulato alcun invito a non affrontare questo aspetto.

Ciò detto, ringrazio per aver accolto il nostro invito il signor Raimondo Testa, segretario nazionale della FILT-CGIL, il signor Cesare Gradassi, componente dell'ufficio di segreteria settore nazionale ferrovieri della FITCISL, il signor Dario Del Grosso e il signor Luigi Annunziato, segretari nazionali della UILTRASPORTI, il signor Armando Romeo, segretario generale della FISAFS-CISAL, il dottor Mauro Giovannini, segretario generale stampa della FISAFS-CISAL, l'ingegner Antonino Cangemi, segretario nazionale aggiunto della SAPIE-FISAFS e il signor Diego Giordano, segretario nazionale della SMA, il signor Sergio Lorenzetti, componente della segreteria nazionale della SMA, il signor Moreno Polo, componente del gruppo tecnico nazionale della SMA e il signor Pietro Serbassi, responsabile del centro informatico nazionale della SMA.

Chiedo scusa se ho dimenticato qualcuno: vorrà dire che sopperirete voi, qualora prendiate la parola, segnalando la vostra identità.

Naturalmente, siamo qui riuniti per ascoltare tutti i rappresentanti delle organizzazioni presenti; abbiamo, infatti, tutta la mattinata a disposizione.

Do la parola al signor Testa.

TESTA. Sono il segretario nazionale della FILT-CGIL. Ringrazio la Commissione e il suo Presidente per averci fornito questa opportunità in una situazione tanto delicata come quella attuale.

Ho letto l'ordine del giorno dell'audizione ed ho ascoltato l'introduzione svolta dal Presidente: si tratta di temi piuttosto generali – come ritengo sia giusto – a cui non è facilissimo rispondere. Pertanto, mi sono organizzato in modo da affrontare il minor numero di questioni possibile, ma nell'ambito di un approccio globale.

Innanzi tutto, la crisi del sistema ferroviario italiano – che io considero realmente grave – ha natura industriale, il che significa che riguarda il funzionamento di prodotti.

Questa prima osservazione, che può apparire banale e che emerge ogni qualvolta si verifichi un incidente, sostanzialmente viene dimenticata in qualsiasi altro ragionamento.

Stiamo parlando di un grande sistema industriale e la natura della crisi in atto riguarda, come ho già detto, il sistema industriale stesso, ma la numerosi interventi nella discussione su questi problemi hanno suggerito nel tempo una lettura che pone al centro di questa crisi sempre ed esclusivamente l'elemento finanziario, almeno così è avvenuto fino ad oggi.

Riteniamo che un simile modo di ragionare allontani la soluzione, anche quella economica, perchè se non si pone attenzione al problema industriale, non si arriva alla soluzione della questione relativa al risanamento, alla produzione, ai prodotti e alla domanda di trasporto ferroviario, che è altissima. Questo sistema è destinato a determinare nuovi problemi, e ciò non accade solo in Italia, ma ovunque, dalla Gran Bretagna al Giappone, così come in quasi tutti i paesi d'Europa. Devo riconoscere, però, che in tutti questi paesi sono stati apportati correttivi, alcuni dei quali molto importanti (le notizie di stampa che riguardano l'Inghilterra sono proprio di queste ore). In Italia c'è una lunga storia in proposito, che non voglio riprendere in questa sede; ricordo solo due aspetti: da una parte, è vero, – e sono contento che oggi il Governo lo riconosca – l'Azienda delle Ferrovie italiane si trova a sopportare una realtà e una eredità molto pesanti dopo anni di occupazione politica del sistema, il che ha dato luogo a fenomeni inquietanti: cito solo quello che definiamo «cattura» delle aziende fornitrici e di produzione di mezzi alle Ferrovie dello Stato che dovevano utilizzare tali forniture e tali mezzi.

Questo ha distorto profondamente tutto il sistema. Naturalmente ciò è avvenuto in un regime di monopolio che è in via di superamento, come imposto dalla normativa comunitaria.

Vorrei che si riflettesse sul fatto che i danni sono stati enormi. Faccio osservare soltanto che tra la seconda metà degli anni '70 e tutti gli anni '80 sono stati concessi alle Ferrovie 66.000 miliardi di lire per soli investimenti. Ebbene, questa mole gigantesca di risorse ha attraversato le Ferrovie italiane senza modificarne sostanzialmente il funzionamento e il sistema produttivo. Secondo noi (e non è da adesso che lo diciamo, dirlo adesso è molto semplice, allora era più complicato) si è trattato di un evidente incontro tra affari e politica nel nostro paese.

L'unica risposta all'inizio degli anni '90 è stato il pro etto di societarizzazione. Tale disegno è stato ideato nell'agosto 1992 in pochi giorni da alcuni uffici romani; sono stato coinvolto personalmente e, caso mai ci fosse qualcuno interessato, posso riferire particolari molto dettagliati. Il progetto era profondamente sbagliato e noi criticammo non la creazione della società per azioni ma le modalità con cui venne realizzata. Ricordo che nello stesso periodo venne avviato il progetto tedesco, un progetto enorme, costruito dopo grandi ripensamenti, che deve durare dieci anni e che è ancora in corso.

I vizi di fondo del progetto italiano, secondo noi, sono stati alla base della trasformazione del sistema ferroviario in una gigantesca

galassia finanziaria a discapito delle necessità strutturali che sono state tralasciate, con il risultato di un ulteriore degrado del sistema.

A nostro parere si può sintetizzare quello che occorre fare in tre brevissimi capitoli. Innanzi tutto è necessario affrontare il problema della sicurezza; questo è il primo punto, il più urgente, che riguarda il sistema strutturale, vale a dire la rete e il materiale rotabile. Le condizioni sono gravi: solo il 38 per cento della rete ha il doppio binario e solo il 60 per cento è elettrificato. Tutti i progetti di itinerari alternativi per il trasporto delle merci sono fermi, nessuno è stato portato a termine. A ciò si aggiunge che sul 25 per cento della rete passa l'80 per cento del traffico. C'è poi la questione dei passaggi a livello, che rappresentano il punto di rischio massimo per gli incidenti, anche mortali: la media dei passaggi a livello è 0,4 per chilometro, con un passaggio a livello per chilometro nella rete secondaria. I guasti sulla rete sono passati da 22.000 nel 1990 a 36.000 nel 1996 e sono ulteriormente aumentati nel 1997. L'attività di manutenzione della rete è oggi ormai prevalentemente di carattere straordinario per interventi sui guasti.

Il materiale rotabile – lo sapete – è il più vecchio d'Europa: si arriva a medie di 35 anni. Le tipologie dei mezzi sono profondamente diverse e tali differenze si riscontrano anche nei mezzi nuovi. Per esempio, sono stati introdotti otto tipi diversi di ripetitori dei segnali in macchina. Siamo l'unico paese con un sistema di questo tipo, 670 mezzi di trazione hanno apparati i cui pezzi di ricambio non sono più rintracciabili sul mercato. Le necessità di manutenzione, quindi, sono immensamente più grandi di tutti gli altri paesi europei con tempi più lunghi, guasti più numerosi e costi essenzialmente più elevati.

Per quanto riguarda le tecnologie, 4.000 chilometri di rete sono ancora ferme a quello che si chiama blocco elettrico manuale (vale a dire che occorre l'intervento manuale al passaggio). Solo 3.800 chilometri di rete hanno la possibilità di utilizzare i segnali nelle macchine di trazione. Le tecnologie avanzate d cui sicuramente vi avranno parlato i rappresentanti del Governo e i massimi dirigenti dell'impresa secondo i nostri studi – ma anche ritengo secondo gli studi condotti dalla stessa azienda – non saranno ben sperimentate e funzionanti in linea generale prima del 2004-2005.

MEDURI. Si riferisce all'ATC?

TESTA. Sì, all'ATC e al sistema grandi reti di cui sicuramente si parla. Trascorrerà un periodo molto lungo prima che il sistema venga applicato complessivamente.

Da questi pochi dati capite bene che siamo in presenza di una situazione di forte discontinuità tecnologica e quasi tutti gli incidenti, compreso l'ultimo, hanno in qualche modo a che fare con questo problema. Si tratta di vere trappole per il lavoro in quanto si passa continuamente da una situazione a un'altra, da un regime a un altro, da un sistema tecnologico a un altro. Questa tendenza – vorrei dirlo qui come l'ho detto alla Camera – è destinata a crescere nei prossimi anni: poichè non ci sarà l'ora x dell'introduzione delle nuove tecnologie, l'insieme di

quelle esistenti, la promiscuità e la discontinuità saranno sempre più un problema da considerare anche nella regolamentazione.

Come dicevo, tutto questo ha a che fare anche con l'incidente di Firenze. Infatti, come succede su tutti i nodi italiani, per passare nel nodo è necessario disattivare i sistemi automatici di ripetizione dei segnali, perchè altrimenti il treno va in frenata automatica.

Per risolvere lo stato attuale di crisi occorre innanzi tutto procedere al rinnovamento del parco rotabile, con un'azione assolutamente straordinaria di omogeneizzazione. Comunque, quello che più tengo a sottolineare è che è ormai matura una scelta di revisione di tutta la rete.

Questo non è uno scherzo, ma un progetto importantissimo che deve essere varato subito. È un piano di lavoro decisivo, ma per attuarlo si rende necessaria una revisione degli investimenti programmati e una modifica dell'ordine di priorità di questi ultimi. Per tali investimenti, infatti, si registra un ritardo di almeno due anni e si è verificato un ulteriore rallentamento, durante l'anno scorso e nei primi mesi di quest'anno, che è molto grave (su questo punto accettiamo ogni confronto, anche se so che l'ingegner Cimoli e il vertice aziendale fanno affermazioni diverse).

Riorganizzare le priorità degli investimenti in funzione delle necessità della rete – e approfitto per ribadirlo in presenza di senatori – è significativo anche rispetto alle decisioni del Parlamento. Infatti, c'è una pratica negativa che sostanzialmente spinge i parlamentari, in occasione delle campagne elettorali nei diversi collegi, a richiedere interventi modesti, non significativi e ciò causa un enorme consumo di risorse. È necessario operare una scelta: se si vuole attuare una revisione della rete, non si possono fare quei «tratterelli» che si rivelano tanto utili quando ci sono le elezioni.

Il secondo punto che volevo affrontare riguarda la produzione. Per chiarire la situazione, ripropongo anche in questa sede un esempio che sono solito usare con i lavoratori: è come se una grande fabbrica nazionale di automobili si presentasse sul mercato vendendo ai prezzi attuali modelli di automobili degli anni sessanta. In sostanza, è come se la Fiat producesse ancora l'850 e la 126. Ebbene, i prodotti delle Ferrovie dello Stato oggi sono praticamente fuori mercato. Non mi dilungo oltre su questo argomento, ma potrò fornire maggiori dettagli, rispondendo ad eventuali quesiti, per quanto riguarda i treni merci e soprattutto i treni passeggeri e il trasporto locale.

Comunque, per risolvere i problemi in questo campo, è necessario dare un nuovo assetto alle ferrovie italiane con una separazione tra gestione della infrastruttura e servizi di trasporto, che è stata avviata dal Consiglio dei ministri, anche se – a mio parere – in modo reticente e protezionistico almeno nell'ultima fase. Ma bisogna tener presente che il 19 giugno scadrà il triennio previsto dalle direttive nn. 18 e 19 del 1995: se non si interviene, queste saranno applicate direttamente, e quindi ormai restano tre mesi di tempo per compiere delle scelte importanti.

Per quanto riguarda i problemi del trasporto, ritengo che almeno in questa fase è importante che ci sia un'impresa anche unica di trasporti,

purchè ci siano delle divisioni per prodotto, con conti economici separati. È sbagliato parlare di un processo di societarizzazione immediato sul mercato senza preparare adeguatamente queste aziende. Consideriamo, per esempio, l'azienda del trasporto merci, che nel 1997 ha avuto un *deficit* di non meno di 700 miliardi di lire secondo il sistema del *transfer price*, cioè un sistema di prezzi convenzionali (ciò significa che, in base a prezzi reali, ha subito una perdita di almeno 1.200 miliardi). Non ha senso mettere un'azienda o una società di questo tipo sul mercato, oggi, senza una fase di preparazione con un sistema divisionale e di conti economici separati.

Infine, vorrei soffermarmi sulla politica del lavoro, nell'ambito della quale sono stati commessi errori gravi. Innanzi tutto, non c'è mai stato un processo di ristrutturazione. Forse è stato usato questo termine in passato, in occasione dell'applicazione del prepensionamento, ma in realtà si è trattato di un processo di «sfollamento» molto più simile a quelli messi in atto nella pubblica amministrazione, ad esempio, per gli ex combattenti, generalizzato e indiscriminato, non mirato nè alla produzione nè alla professionalità. Alcuni atti sono stati compiuti, specialmente nella fase finale, contro le indicazioni dei sindacati, in modo particolare (lo dico perchè ormai è una questione storica) contro l'organizzazione che rappresento, con accordi separati e altri sistemi. In ogni caso, il complesso di queste operazioni è stato negativo dal punto di vista delle modalità con cui quel problema è stato affrontato. Inoltre, per favorire queste gigantesche uscite di personale, sono stati compiuti degli errori nella politica del lavoro rispetto a retribuzioni, promozioni ed altri aspetti che forse già conoscete.

Adesso, però, il problema sorge nuovamente, perchè è stato presentato un piano di impresa, da noi ritenuto concettualmente sbagliato, che punta unicamente ad un solo obiettivo: altri 30.000 lavoratori in meno. Questo piano lo abbiamo detto allora senza vedere reazioni, perciò lo ripetiamo adesso – è ormai decisamente superato, non solo perchè ha come unico scopo quello di mandare via 30.000 lavoratori, ma anche perchè bisogna considerare il decreto legislativo n. 422 del 19 novembre 1997 sul trasporto locale. Infatti, nella manovra finanziaria del 1999 non ci saranno più risorse finanziarie per il trasporto locale, mentre nel piano d'impresa queste vengono collocate all'interno dell'ultimo bilancio unificato (e sono nell'ordine di 2.500-2.700 miliardi di lire). Tutto ciò, insieme ai progetti di separazione già avviati, fa sì che quel piano d'impresa, con un bilancio unico fino al 2000, oggi sia assolutamente privo di significato e letteralmente superato. Pertanto, è necessario ridiscuterlo secondo la nuova impostazione delineata dal decreto legislativo n. 422 sopra citato.

Può accadere di nuovo – e questa è l'intenzione dell'impresa – che venga avviato un altro esodo generalizzato e indiscriminato di massa, che secondo noi in questa situazione sarebbe devastante. Invece è necessario effettuare un esame serio della produzione e delle condizioni strutturali del lavoro, per affrontare il problema della qualità e della formazione. In tal modo, risulteranno evidenti le carenze e gli esuberi e si potrà agire di conseguenza. Si tenga presente che la media di anzianità del

personale è elevata e che probabilmente si verificherà una coincidenza tra l'applicazione delle nuove tecnologie (con le scadenze temporali da noi indicate) e il raggiungimento del livello massimo pensionistico da parte di moltissimi ferrovieri italiani. Quindi, si presenta anche il problema di pensare in fretta a preparare e rendere operativa una nuova generazione di lavoratori.

Noi riteniamo che il lavoro costituisca la principale risorsa per lo sviluppo delle ferrovie italiane e per questa ragione abbiamo firmato il nuovo contratto, che garantisce un processo di forte rinnovamento, contenendo i costi e assicurando la crescita e la rivalutazione della risorsa lavoro. Certo, poi bisognerà decidere se utilizzare tutta la crescente risorsa lavoro per creare gli esuberi oppure per garantire maggiore sicurezza, migliore qualità, più produzione, e a tale riguardo conoscete il nostro punto di vista.

In conclusione, vorrei ricordare che le scelte già effettuate sono costate moltissimo ai lavoratori e perciò temiamo che adesso si distrugga l'enorme lavoro compiuto, anche per ragioni politiche, perchè ciò produrrebbe conseguenze davvero gravi. Naturalmente, noi reagiremo per difendere quanto di positivo è stato fatto. Mi scuso per essermi dilungato e vi ringrazio per avermi ascoltato.

PRESIDENTE. Approfitto del fatto che non siano molto numerosi e che viene redatto il resoconto stenografico dei lavori per cercare di orientare la discussione, svolgendo alcune osservazioni, secondo quello che mi sembra essere l'interesse prevalente e tenendo anche conto dei precedenti della nostra indagine conoscitiva.

Il signor Testa ha iniziato il suo intervento partendo dal concetto di crisi industriale. Mi sembra che si tratti di un concetto molto importante e, pertanto, gli sarei grato se volesse precisarlo meglio. Infatti, con crisi industriale si possono intendere varie cose: obsolescenza degli impianti, dei prodotti, del materiale fisso e di quello rotabile e così via; tuttavia mi sembra che il nostro interesse sia soprattutto quello di comprendere se per crisi aziendale si intenda una crisi organizzativa gestionale...

TESTA. Gestionale-produttiva.

PRESIDENTE. ... del rapporto tra l'organizzazione dell'Azienda e l'innovazione tecnologica e anche della domanda e, quindi, dei servizi da fornire.

Mi sembra che in questo senso sia stato fatto un riferimento dal signor Testa quando ha parlato dell'improvvisazione con cui si è passati ad una società per azioni. Evidentemente la definizione societaria non coincide necessariamente con la struttura aziendale, ma senz'altro la condiziona, almeno nel tempo; sicuramente l'improvvisazione può determinare effetti negativi, come avviene in tutti i campi.

Insomma, l'ambito in cui giustamente il signor Testa ha posto subito l'attenzione ci appare molto importante per comprendere – qualunque sia la conclusione che ciascuno trarrà – la storia e i

problemi dell'Azienda, la sua organizzazione, da tutti i punti di vista, a cominciare dalla collocazione del lavoro.

Vorrei, poi, fare un breve *flash* di carattere storico. Il primo segno concreto di crisi nel settore ferroviario e nelle Ferrovie dello Stato S.p.a. (al di là delle barzellette e delle battute sui treni che arrivavano in orario) si è manifestato nell'ambito in cui voi operate più direttamente: si è iniziato, cioè, a comprendere che qualcosa non era più come prima con il manifestarsi di alcuni strappi nelle organizzazioni sindacali dei lavoratori. Questo è stato il primo segno che il cittadino comune ha notato; poi ne sono venuti tanti altri, come gli scandali e altre vicende simili, ma – ripeto – il primo è stato quello del sindacalismo non confederale, definito successivamente «selvaggio», a dimostrazione che gli *standards* e le abitudini tradizionali non si incontravano più perfettamente con quanto accadeva nel frattempo (anche se, però, ciò non ha riguardato soltanto il settore sindacale, ma tutto l'insieme dell'Azienda).

Proprio per questo motivo, sulla base della vostra esperienza diretta, vorremmo conoscere aspetti che riguardano la vita e l'organizzazione del sindacato, anche ai fini della comprensione della situazione dell'Azienda più in generale, cioè in merito al suo funzionamento, alle sue risorse, alla sua gestione, al suo *management* e alla sua organizzazione.

Nella precedente audizione non abbiamo avuto il tempo di porre questa domanda anche al presidente Demattè e all'ingegner Cimoli. Mi sembra importante, però, approfondire una questione, riguardante il possibile ruolo del sindacato, o comunque dei lavoratori, compresi quelli in forma organizzata (anche se, poi, non so quanto le organizzazioni dei lavoratori possano coincidere con il sindacato o con le altre forme di organizzazione), proprio al fine della gestione, dell'ammodernamento e della riorganizzazione dell'Azienda e dei suoi servizi.

Mi sembra che alcuni punti su cui il signor Testa ha richiamato l'attenzione siano incontestabili: ad esempio, il processo di innovazione tecnologica non potrà che avere una durata nel tempo che, anche se compresso al massimo, comunque avrà una sua dimensione; durante questo periodo, continueremo ad avere una situazione che non sarà come quella precedente visto che nel passaggio da un sistema ad un altro si determina sempre una situazione critica. Ad esempio, la diminuzione delle disposizioni regolamentari standardizzate crea evidentemente una situazione critica dal punto di vista del funzionamento del sistema, oltre che soggettivamente impegnativa per il lavoro. Mi sembra evidente che in una situazione di questo genere una ristrutturazione della forza lavoro tale da consentire responsabilità e coinvolgimenti particolari diventi una risorsa quasi indispensabile per il funzionamento del sistema stesso. Questo è un punto sul quale sarebbe molto utile conoscere le vostre esperienze e riflessioni: vi siete posti o vi state tuttora ponendo questo tipo di domanda e quali risposte state formulando o vi sembra che siano scaturite da tale situazione?

TERRACINI. Signor Presidente, mi ha molto impressionato il fatto che i prodotti delle Ferrovie dello Stato siano fuori mercato: ciò è stato

evidenziato senza alcuna possibilità di richiamare un settore che funziona o che rende.

TESTA. In gran parte è così, ma più nel settore merci e meno in quello passeggeri.

TERRACINI. A noi, però, è stato riferito che nel settore merci si è registrato un aumento del 9 per cento.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che le domande dei colleghi tendono ad acquisire il più possibile dati utili. Infatti, i nostri ospiti non possono essere informati circa il nostro livello di conoscenza e di approfondimento della questione; pertanto, indirizzare subito il dibattito sul punto che ci interessa serve a perdere meno tempo possibile.

ROMEO. Rappresento la Fisafs CISAL. Come diceva il Presidente, uno dei problemi storici nelle Ferrovie è stata la forte presenza di interessi politici nella gestione prima dell'azienda, poi dell'ente pubblico e ora, mi sembra, della società per azioni tanto anomala di cui stiamo parlando. Ritengo pertanto che la risposta alla domanda del Presidente stia proprio in questo dato di fatto.

PRESIDENTE. Vorrei pregarla di essere più preciso e circostanziato perchè ognuno di noi intende l'espressione «presenza di interessi politici» in modo diverso.

ROMEO. Credevo che tutti quanti noi fossimo addetti ai lavori. Comunque, non c'è dubbio che i Consigli di amministrazione che si sono succeduti nel tempo sono stati frutto della spartizione (non lo dico in senso spregiativo, lo riporto solo come fatto storico) tra i partiti politici e noi aggiungiamo pure – ma è una nostra interpretazione – che molto spesso anche i sindacati collegati a quei partiti hanno avuto rappresentanti in seno ai Consigli di amministrazione. È per questo motivo probabilmente che i lavoratori hanno ritenuto fosse necessario riconoscersi in forze diverse che potessero meglio rappresentare i loro interessi.

PRESIDENTE. A suo parere, la situazione attuale è sostanzialmente immutata o no?

ROMEO. Penso che l'unica differenza rispetto al passato sia una diversa pluralità: prima c'erano più partiti a gestire l'azienda, adesso ce ne sono di meno, forse uno. Ma è una mia riflessione. Vedo il susseguirsi degli eventi e mi sembra che non ci sia stato un allontanamento dei partiti o della politica; mi pare che la gestione aziendale non abbia fatto passi indietro su questa strada. E questo senza alcuno scandalo, per la verità, perchè ci siamo abituati.

In tutto ciò probabilmente sta la causa della frantumazione sindacale, che poi non è nemmeno esagerata; i sindacati che sono oggi qui portatori di esperienze e di culture diverse rappresentano quasi il 90 per

cento del personale ferroviario sindacalizzato e quindi hanno una forte consistenza. Molto spesso confrontiamo le nostre diversità e ragioniamo su tavoli unitari. Lavoriamo sufficientemente bene anche perchè, almeno secondo la nostra visione, appare ormai ineluttabile una separazione tra gli interessi dei lavoratori rappresentati dai sindacati e la gestione dell'azienda.

Prima di passare alla domanda successiva, vorrei che mi consentiste di soffermarmi brevemente sul tema della sicurezza sul quale il sindacato ha svolto un'indagine molto precisa e approfondita. Essa è stata pubblicata sull'organo di stampa della Fisafs-Cisal, del quale vorrei distribuire alcune copie ai presenti.

Per quanto riguarda la crisi gestionale, pensiamo che nelle Ferrovie dello Stato le aziende in realtà siano due: una è quella di Villa Patrizi e l'altra è quella che lavora e che produce. La prima è slegata dalla realtà produttiva perchè spesso i posti di maggiore responsabilità sono coperti da persone che, seppure in possesso di un'alta professionalità, hanno una scarsa esperienza ferroviaria.

Noi abbiamo attraversato diverse ere: quella della Montedison, quella della Rai, adesso sembra che arriverà quella dei petroli, e ogni era ha lasciato la sua eredità. Chiunque sia passato, ha lasciato dirigenti – assunti peraltro senza particolari e specifiche conoscenze – che molto spesso non hanno affatto aiutato la gestione dell'impresa. Quindi, la Montedison ha lasciato i suoi dirigenti, è arrivato Schimberni e ha lasciato i propri, Necci ha fatto altrettanto e quelli che sono attualmente a capo dell'azienda probabilmente lasceranno a loro volta altri funzionari. Ci poniamo sempre il problema del costo del lavoro e del costo gestionale, aspetti sicuramente molto importanti, ma c'è una questione di rigore che dovrebbe riguardare tutti.

A nostro parere, in questa situazione così critica, chi arriva e non ha grande esperienza in materia di trasporto ferroviario si pone l'unico obiettivo di abbattere i costi, e di farlo in relazione al lavoro, che rappresenta una delle voci principali di spesa, arrivando, se non sbaglio per quanto riguarda i nostri bilanci, a valori vicini all'80 per cento.

Siamo giunti a una situazione di estremo degrado del sistema di circolazione e a tale riguardo qualche informazione l'ha data prima il collega Testa. Basti pensare, per esempio (e lo potete verificare nella pubblicazione che ho distribuito), che dal 1994 al 1996 – questi sono dati ufficiali dell'azienda, incontestabili, solo che nessuno si era mai preoccupato di metterli in comparazione – le anormalità censite nell'infrastruttura sono passate da 47.837 nel 1994 a 57.131 nel 1996. Si tratta di anormalità che incidono in maniera determinante sulla sicurezza.

CARPINELLI. I dati vanno considerati a parità di treni circolanti?

ROMEO. No, c'è stato un incremento della circolazione. Comunque le anormalità riguardano i binari, gli impianti di sicurezza e la trazione elettrica.

PRESIDENTE. Quindi il materiale fisso.

ROMEO. Quindi le linee di contatto, la sede ferroviaria. Sul problema della sede ferroviaria è opportuno compiere qualche ulteriore riflessione. Infatti, spesso si afferma che siamo fra le reti più sicure d'Europa, almeno dal punto di vista statistico, però, se esaminiamo le anormalità, potrebbe anche venire in mente che siamo la rete più fortunata d'Europa, perchè alcune di queste anormalità, pur non avendo generato conseguenze sul piano della sicurezza, rappresentavano un reale pericolo alla circolazione e per poco non hanno provocato degli incidenti importanti.

Inoltre, occorre esaminare con attenzione l'andamento delle anormalità. Ripeto, i dati ufficiali di cui disponiamo si riferiscono al 1996, mentre quelli del 1997 non sono ancora stati pubblicati. Per esempio, in relazione all'armamento, quindi alla sede ferroviaria, nel 1994 sono state rilevate 671 anormalità effettive e nel 1996 addirittura 1.086. Questi dati sono indicativi.

Le fonti aziendali hanno individuato tre tipi di cause per i guasti di cui stiamo parlando: la carente manutenzione, la vetustà e il difetto esecutivo. Riprendendo il caso delle anormalità relative all'armamento ed effettuando una ripartizione dei guasti per categorie, possiamo notare che il 45 per cento dei guasti dipende dalla carente manutenzione, il 46 per cento dalla vetustà e il 9 per cento dal difetto esecutivo. Se sommiamo le percentuali relative alla carente manutenzione e alla vetustà, ci rendiamo conto che questo è un primo importante segnale, forse non sufficiente, del fatto che le condizioni di esercizio nelle ferrovie sono quanto meno da tenere bene sotto controllo.

Quindi, ringrazio la Commissione di averci dato l'opportunità di analizzare la situazione in questa sede, anche se noi facciamo queste affermazioni già da qualche tempo. Comunque, non è sufficiente limitarsi a denunciare gli aspetti negativi, ma occorre fornire qualche suggerimento. Se analizziamo l'andamento delle anormalità complessive, cioè quelle che hanno provocato ritardi ai treni, possiamo notare che nel 1995 sono rimasti coinvolti 8.531 treni e nel 1996 ben 17.447. Ma non voglio dilungarmi oltre su questo punto, perchè questi dati sono riportati nel documento che abbiamo consegnato alla Commissione.

Nella sua premessa, Presidente, lei ha chiesto di conoscere la situazione della sicurezza rispetto al piano di impresa. Ebbene, nel piano d'impresa manca una riflessione su questo aspetto, benchè vi sia – secondo me – una situazione di emergenza. Non servono esperti di chissà quale pianeta per capire i problemi delle ferrovie, almeno dal punto di vista della sicurezza. La società delle Ferrovie dispone già di tutti i dati necessari; occorre semplicemente elaborare una mappa di rischio distinta per i tre settori che hanno diretta incidenza sulla circolazione e sulla sicurezza, ossia armamento, impianti di sicurezza e trazione elettrica, e poi si può pensare a ciò che bisogna fare subito.

Abbiamo provato ad aggregare alcuni dati e secondo noi ci sono i segnali perchè si arrivi – come ha già detto il signor Testa – all'elaborazione di un piano di recupero immediato di efficienza

delle infrastrutture, e l'efficienza in questo caso vuol dire anche sicurezza.

MEDURI. Nella mappa di rischio che posizione ha il materiale rotabile?

ROMEO. Mi sto riferendo alle infrastrutture; non ho ancora parlato del materiale rotabile.

MEDURI. Temevo di aver capito che il materiale rotabile va bene e non rappresenta un fattore di rischio.

PRESIDENTE. Senatore Meduri, lei è un provocatore!

ROMEO. La mappa di rischio è necessaria per restituire, come dicevo prima, efficienza e condizioni di sicurezza all'esercizio ferroviario.

Dopo aver elaborato questa mappa, servono altri tre elementi. Innanzi tutto, c'è bisogno di risorse economiche, non necessariamente aggiuntive, ma dedicate esclusivamente a questa operazione di recupero dell'efficienza. In secondo luogo, occorrono risorse umane, perchè con quelle attualmente disponibili non ce la facciamo: oggi i lavoratori, si è detto, rispetto alle infrastrutture fanno solo i pompieri e non riescono a svolgere attività preventiva rispetto alle anormalità. Infine, bisogna rendere disponibili spazi dedicati alla manutenzione, perchè le linee ad alta concentrazione di traffico – mi riferisco a quelle da Roma e Firenze in su – praticamente non concedono grandi possibilità di spazi per la manutenzione in regime di interruzione del servizio.

Pertanto, questi tre elementi servono per realizzare il piano di emergenza che, secondo noi, è necessario e va realizzato rapidamente. Quindi, occorre elaborare un nuovo piano d'impresa che contenga anche questo obiettivo del recupero di efficienza e di sicurezza. Questo è uno degli aspetti critici del sistema, perchè non c'è dubbio che immettendo tutti questi treni su una stessa linea, aumenta lo *stress* delle linee stesse.

Allora, bisogna avere il coraggio di fare qualche treno in meno di inseguire qualche *slogan* in meno, e fare più manutenzione.

PRESIDENTE. Ho capito perfettamente.

TERRACINI. Prima il signor Testa ha fatto riferimento alla crisi dei nodi e ai sistemi ferroviari automatizzati desidererei avere una spiegazione in proposito.

LAURO. Innanzi tutto mi scuso per non aver potuto assistere all'audizione del signor Testa. Vorrei comunque chiedere, relativamente al problema del consociativismo cui ha fatto riferimento il professor Demattè in Commissione nella seduta del 24 marzo scorso, se tale questione sia ancora aperta nell'ambito delle Ferrovie dello Stato e cosa inten-

dano fare i sindacati per evitare il ripetersi di interventi di questo tipo.

Vorrei chiedere, inoltre, cosa pensano gli esponenti delle organizzazioni sindacali relativamente alle tariffe e alla qualità dei servizi. Vorrei conoscere, infine, la loro opinione circa le Ferrovie gestite in concessione, tipo la Circumvesuviana: vi sono problemi oppure l'indagine a cui vi riferite è relativa soltanto alle Ferrovie dello Stato S.p.a. e non riguarda le altre attività delle Ferrovie?

BORNACIN. Intervengo brevemente solo per rivolgere agli auditi alcune domande. La prima nasce dal fatto che poc'anzi il signor Romeo ha parlato del recupero di spazi dedicati alla manutenzione: si tratta, cioè, dello stesso problema sottolineato anche dall'ingegner Cimoli nella precedente audizione, relativamente al fatto che vi sono troppi treni in uno spazio ristretto?

Inoltre, in base ad alcune informazioni, che non so se siano vere; mi risulta che siano stati ridotti gli *standards* di qualità della manutenzione per risparmiare sui costi: corrisponde a verità?

Infine, nella precedente occasione, il presidente Dematte ha fatto riferimento al materiale rotabile non perfettamente testato. È evidente che l'ultimo incidente occorso nei pressi di Firenze non è dipeso dalla vetustà del materiale, visto che il treno coinvolto era un Eurostar entrato in servizio da poco tempo: corrisponde a verità, allora, l'affermazione in base alla quale gli incidenti occorsi ai Pendolini e quindi all'ultimo materiale immesso sulla rete dipendano dal fatto che non vengono effettuati perfettamente i collaudi? Quando è accaduto l'incidente nei pressi di Piacenza, ho presentato un'interrogazione, ma non sono mai riuscito ad ottenere risposta: volevo sapere se quel treno fosse lo stesso a cui qualche mese prima, a maggio, vicino a Firenze, l'albero motore era entrato in cabina; in quell'occasione, solo per un caso non è accaduto qualcosa di grave a uno dei due macchinisti. Ripeto, però, che non sono mai riuscito ad avere una risposta in merito. Ciò mi conforta sul fatto che abbia ragione il presidente Demattè, in relazione alla possibilità che il materiale non sia perfettamente testato.

Vorrei sapere anche qual era l'ufficio addetto ai collaudi dei treni e chi ne era responsabile.

DEL GROSSO. Sono segretario nazionale della UILTRASPORTI. Risponderò velocemente a due o tre delle domande che ci sono state rivolte. Sul consociativismo, ci sono varie interpretazioni: il consociativismo – come ha ricordato poc'anzi il collega Romeo – vigeva in particolare in passato, quando attraverso il collegamento dei partiti vi era anche una presenza indiretta del sindacato nei consigli di amministrazione.

BORNACIN. Nella precedente occasione, il presidente Demattè ha parlato di pesanti ingerenze politiche, oltre che di consociativismo.

DEL GROSSO. Sulle pesanti ingerenze politiche condivido perfettamente l'osservazione svolta poc'anzi da un collega, cioè che questa

Azienda continua ad essere fortemente gestita dalla politica e, quindi, anche le scelte dirigenziali spesso vengono operate secondo una logica politica. Da questo punto di vista, ritengo che quello che accadeva prima si verifichi ancora adesso: non è cambiato niente nel passaggio dalla prima alla seconda Repubblica, se è questo quello che volete sapere!

In merito al materiale rotabile non perfettamente collaudato, condivido l'affermazione fatta; infatti, l'ETR 500 è stato messo in circolazione effettivamente con molta fretta (anche se la manutenzione è stata accollata al Consorzio Trevi, alla Fiat, cioè alle ditte produttrici), per il semplice motivo di evitare le gare europee. Questo è accaduto circa due anni fa.

Sotto questo aspetto, pertanto, i guasti verificatesi e l'aumento dell'incidentalità in particolare sul materiale rotabile sono dovuti proprio alla mancanza di preesercizio. Il vecchio pendolino è stato collaudato e non provoca più problemi da tempo; in merito alla specifica domanda sull'incidente di Piacenza, ho sentito anch'io le stesse voci circa il fatto che si trattasse dello stesso treno dell'incidente di maggio, ma non so dire altro. Posso semplicemente riferire le cose che conosco.

Sappiamo invece tutti che, per quanto riguarda l'ETR 500, in quest'ultimo periodo gli incidenti sono aumentati notevolmente, questo contribuisce a che le Ferrovie dello Stato S.p.a. siano sempre sulle prime pagine dei giornali ora per un problema alla chiusura delle porte, ora per uno alla linea aerea che viene giù, con forti perturbazioni per la circolazione complessiva e ora per altre cause, compresa quella del sistema di condizionamento d'aria.

Vorrei aggiungere, inoltre due o tre considerazioni, rispondendo così alle domande che mi sono state rivolte. Ad esempio, il Presidente ha chiesto cosa si intenda per crisi industriale e cosa si intenda, invece, per rapporto finanziario.

PRESIDENTE. Vorrei sapere se per crisi industriale intendete anche gli aspetti organizzativi, gestionali e strutturali.

DEL GROSSO. Mi apprestavo per l'appunto a rispondere che ci sono entrambi gli aspetti: innanzi tutto, c'è la questione dell'offerta del prodotto, sottolineata poc'anzi dai colleghi che mi hanno preceduto. Considerati l'attuale situazione del paese e il ruolo dell'Azienda in Europa, le Ferrovie dello Stato S.p.a. dovrebbero puntare in particolare sul trasporto delle merci e logicamente sull'innovazione del collegamento anche con altri sistemi intermodali. C'è molto da fare sia dal punto di vista infrastrutturale che da quello del materiale stesso su questo terreno.

Al momento non sappiamo quanto la stessa crescita del trasporto merci sia effimera e quanto reale, perchè essa si è svolta con tariffe estremamente basse: quindi, più merci trasportiamo, più aumenta il *deficit*.

Dal punto di vista dell'organizzazione aziendale, invece, c'è un'incertezza complessiva che si è andata aggravando negli anni, e in particolare negli ultimi 18 mesi, per tutta una serie di motivi; prima è stato

evidenziato il fatto che tutti gli Amministratori che sono passati in FS hanno portato tutti i dirigenti provenienti dall'esterno ad esempio dalla Montedison, dall'Eni o da altri settori hanno lasciato i cosiddetti «strati alluvionali», quando sono stati sostituiti.

Oggi siamo arrivati al punto che nella classe dirigente, che alcuni dicono guadagni troppo e sia troppo numerosa (i dirigenti sono di fatto 900 e non sarebbero nè tanti nè pochi, basterebbe solo che svolgessero funzioni adeguate), circa 300 unità provengono dall'esterno, cioè dai vari «strati alluvionali» che si sono succeduti. È inutile aggiungere che queste persone portate dai vari Ligato, Schimberni, Necci fino a Cimoli spesso rimangono inutilizzate nella fase successiva, ma continuano a percepire gli stipendi in quanto sono titolari di un contratto a tempo indeterminato esattamente come quello che viene poi giustamente criticato dall'esterno nei confronti dei dirigenti delle FS. Da questo punto di vista l'organizzazione lascia molto a desiderare non tanto per se stessa quanto per la demotivazione che provoca nella categoria.

PRESIDENTE. La settimana scorsa a tale riguardo l'amministratore Cimoli ci ha detto che è imminente per i dirigenti l'introduzione del contratto di lavoro di tipo privatistico.

ROMEO. Vorrà dire che licenzieranno i ferrovieri.

PRESIDENTE. Su questo avete obiezioni o siete d'accordo?

DEL GROSSO. Non ho obiezioni, sottolineo solo un aspetto: quando loro parlano di contratto privatistico rivendicano la libertà di licenziare senza giustificato motivo o giusta causa. Già dal 1982 il contratto dei dirigenti delle Ferrovie dello Stato ha introdotto i criteri adottati per l'industria, vale a dire che per il licenziamento ci deve essere o un giustificato motivo o una giusta causa.

PRESIDENTE. Cimoli però si è riferito ad altre misure.

DEL GROSSO. Comunque, se questo significa introdurre il contratto dell'industria con la previsione del giustificato motivo o della giusta causa per il licenziamento almeno la mia organizzazione è totalmente d'accordo; se invece significa giustificare l'arbitrio è un altro discorso. Non vanno dimenticate le sostituzioni dei quadri professionali, provenienti dalle Ferrovie (anche a suon di milioni, con incentivi che è facile dare quando un'azienda ha un bilancio basato quasi per intero su risorse provenienti dallo Stato), con quadri esterni che spesso si sono mal adattati perchè non avevano esperienza nel settore.

PRESIDENTE. Poichè Cimoli ha usato questa espressione precisa la ricordo: per determinati casi di interruzione del rapporto di lavoro, è sufficiente la fine del rapporto fiduciario tra l'amministrazione e il dirigente. Non serve altro, nè giusta causa, nè giustificato motivo.

DEL GROSSO. Ho delle obiezioni se non altro per come sono state gestite le cose fino ad ora, per i 300 dirigenti venuti dall'esterno in sostituzione di altrettanti dirigenti interni alle Ferrovie. Anche nella Telecom o in altre aziende pubbliche che si avviano alla privatizzazione, come le Poste, ci sono state sostituzioni ma di poche unità. Infatti è necessario importare professionalità che non esistono all'interno dell'azienda ma non possiamo continuare a sostituire il personale con intere cordate che poi, guarda caso, quando va via il capo restano tutte lì (sempre gli strati alluvionali di cui parlavo prima).

PRESIDENTE. Almeno su un punto siamo d'accordo: si sono visti ingressi ma non si sono viste uscite.

DEL GROSSO. No, si sono viste uscite, anche incentivate, e spesso di dirigenti che non facevano comodo o che dovevano lasciare spazio ai nuovi assunti. Qui sta un pò la demotivazione complessiva della categoria, sia dei dirigenti sia dei ferrovieri di cui parlavo prima.

Il rinnovo del contratto era un'occasione per pacificare la categoria dopo tanto tempo e per introdurre anche forti innovazioni infatti c'è stata una forte moderazione salariale, si sono introdotti degli elementi che consentono di aumentare notevolmente la produttività ma, guarda caso, anche questo contratto è stato mal gestito almeno in questa prima fase, proprio per il pressapochismo con cui si è gestito il problema dei licenziamenti.

A ciò va aggiunto anche le polemiche sul costo del lavoro, che quello che viene riportato continuamente nelle campagne giornalistiche, che fanno riferimento alle medie. Quando si parla del costo del lavoro dei ferrovieri si deve tener conto del fatto che essi lavorano mattina, pomeriggio e notte e che in mancanza di personale la voce «straordinario» ha pesato notevolmente (per circa 400 miliardi, secondo i dati aziendali). Infine, il rapporto tra i chilometri di linea e il numero di ferrovieri esistente corrisponde esattamente a quello europeo: basta dividere 118.000 ferrovieri per 16.000 chilometri di linea e siamo ai 7 addetti per chilometro delle reti tedesca e francese. Infine, già con i contratti precedenti quasi tutti i settori hanno raggiunto il livello di produttività europea; quelli addetti alla manutenzione hanno avuto addirittura un incremento di produttività del 79 per cento.

La criminalizzazione della categoria, portata avanti anche dalla nuova dirigenza, è tra le cause della demotivazione che può aver contribuito al verificarsi di alcuni incidenti. Non vorrei essere frainteso: non dico che ci sia un nesso stretto, ma si tratta di considerare la disaffezione di un personale che deve prestare un servizio molto delicato, quale è quello del ferroviere o del macchinista e in particolare del capostazione.

Vorrei richiamare l'attenzione su un altro dato che riguarda il piano di impresa e la produzione. La crescita della produzione presentata dalla dirigenza è stata smentita già da voi che conoscete i dati. Noi abbiamo contestato più volte che non era possibile continuare a prevedere di au-

mentare i treni passeggeri o i treni merci infilandoli sulle linee più sature d'Europa. Finalmente adesso lo riconosce anche l'Amministratore delegato.

Potrei aggiungere che non è possibile fare manutenzione su certi tratti di linea a proprio per l'intenso traffico. A tale proposito, ricordando l'incidente di Piacenza, va fatto presente che c'erano almeno altri 14 punti critici nella tratta tra Piacenza e Bologna, una delle tratte più sature d'Europa, che non veniva fatta la manutenzione e il personale veniva usato per svolgere le funzioni proprie dei pompieri per il semplice motivo che fare la manutenzione ordinaria avrebbe provocato ritardo ai «treni bandiera», come l'Eurostar, che dovevano essere immessi in quel momento. Si aspettava addirittura una macchina rincalzatrice dalla Germania che avesse una produttività quattro volte superiore per guadagnare sui tempi: questa macchina si è aspettata inutilmente per due anni con il risultato che adesso per fare la manutenzione sulla Bologna-Milano, una delle linee più sature d'Europa, bisogna procedere a una interruzione programmata deviando i treni su un unico binario.

Brevemente sulla società «costituite», le cosiddette società inutili che sono state smantellate negli ultimi mesi da Cimoli e il cui personale è stato assorbito dalle Ferrovie dello Stato e destinato all'Impianto in cui il personale non manca cioè, Villa Patrizi, che è un pezzo della ferrovia totalmente disgiunto dalla ferrovia vera, quella cioè che manda avanti i treni, che lavora mattina, pomeriggio e notte e che poi si sente ripetere continuamente che il costo del lavoro è alto, questo procedere è non inutile, ma dannoso!

E poi Demattè viene a raccontarvi che bisogna diminuire gli stipendi per aumentare le somme destinate alla sicurezza. Per aumentare la sicurezza basta invece fare una mappa dei rischi reale e prevedere interventi mirati che non restino solo sulla carta. Avrei infatti molti dubbi sulla destinazione dei 66.000 miliardi spesi negli anni precedenti; è vero che sono stati fatti interventi a pioggia, ma è vero pure che molti miliardi sono andati tra i residui passivi, oppure per opere solo progettate.

Sarebbe ora di verificare la modernizzazione delle Ferrovie dello Stato e contare quante opere infrastrutturali sono state realizzate in un anno; la nostra organizzazione sindacale chiede che sia effettuato un controllo. Occorre verificare quale materiale rotabile è stato acquistato e messo in circolazione per evitare una frantumazione che poi si riflette sulle difficoltà di manutenzione. Oggi infatti abbiamo oltre 600 tipi di locomotori che si sono succeduti negli anni, sui quali è difficile fare un intervento di manutenzione efficiente, se non con la «cannibalizzazione» di altri mezzi fermi in deposito, con le conseguenze che tutti conosciamo sulla affidabilità di questi mesi.

PRESIDENTE. Poichè abbiamo attivato il circuito radiotelevisivo, ritengo sia necessario precisare (anche se comunque viene redatto il resoconto stenografico delle audizioni che stiamo svolgendo) che non è esatto dire che il professor Demattè, nel corso della sua audizione, abbia chiesto la riduzione delle retribuzioni per aumentare la sicurezza.

DEL GROSSO. Lo ha affermato rilasciando una dichiarazione alla stampa, non qui al Senato. L'ho letto due giorni fa su «la Repubblica».

PRESIDENTE. L'unica considerazione precisa che il presidente Demattè ha fatto in materia, e sulla quale eventualmente si può discutere, è che il costo complessivo del lavoro negli ultimi anni è aumentato del 60 per cento, nonostante si sia verificata una fortissima riduzione degli organici.

DEL GROSSO. Non è vero nemmeno questo!

PRESIDENTE. Questo è ciò che egli ha detto. Naturalmente, non ricordo bene il periodo a cui si riferiva.

DEL GR0SSO. Siamo disponibili a fornirvi tutti i modelli 101 dei ferrovieri.

PRESIDENTE. Comunque, vorrei anche sottolineare che noi siamo consapevoli della complessità dei problemi che affliggono il trasporto ferroviario e l'azienda delle Ferrovie dello Stato e cerchiamo di capire come affrontare e risolvere tale situazione di crisi, tuttavia stiamo cercando le cause di queste difficoltà, non i colpevoli (e credo di rappresentare l'opinione di tutti i colleghi). Quindi, non essendoci processi, non c'è neanche bisogno di arringhe a difesa.

MEDURI. Signor Presidente, ascoltando l'intervento del signor Testa, mi sembra di aver capito che la crisi riguarda il sistema industriale e non quello finanziario. Vorrei domandare ai rappresentanti dei sindacati se ritengono che questo sistema sia peggiorato – come è mia convinzione – con la nuova organizzazione molto centralizzata e l'eliminazione dei vecchi compartimenti, che responsabilizzavano di più le strutture periferiche, garantivano maggiori possibilità di controllo sul piano amministrativo e operativo e assicuravano un diretto intervento di strutture umane e tecniche.

Il collega Bornacin ha riferito – e a tale proposito ha presentato anche un'interrogazione parlamentare – che il treno coinvolto nell'incidente di Piacenza qualche mese prima aveva avuto grosse difficoltà al locomotore. Vorrei domandare ai nostri ospiti in che misura la cattiva manutenzione e l'assenza di riparazioni del materiale rotabile incidono sulla mancanza – a questo punto quasi totale – di sicurezza per chi oggi sale su un treno. Inoltre, se effettivamente c'è una grave carenza di manutenzione e riparazione, vorrei sapere se il sindacato, soprattutto in questo momento in cui si parla di una vertenza di lavoro, ritiene di dover intraprendere una battaglia affinchè venga finalmente messa in opera l'Officina Grandi Riparazioni (per la quale sono stati spesi centinaia di miliardi e che è rimasta una delle tante cattedrali nel deserto) di Saline Ioniche in provincia di Reggio Calabria, nella quale, a fronte di 1.200

operai che avrebbero dovuto mantenere e riparare i treni, in questo momento ne lavorano soltanto 87, i quali tra l'altro non si occupano delle grandi e piccole riparazioni di treni.

Vorrei porre, inoltre, una terza domanda, alla quale in parte è stato già risposto. Nelle Ferrovie esiste una dirigenza proveniente dai settori più disparati tranne che da quelli tecnici. Non è possibile condurre una battaglia per recuperare quella professionalità di cui invece ora c'è forte carenza? Fino a una quindicina di anni fa, le Ferrovie, pur disponendo di mezzi vecchi, erano indicate come una specie di orologio, una macchina perfetta in cui tutto funzionava.

PRESIDENTE. Dubito che quindici anni fa fosse tutto perfetto!

MEDURI. Comunque le cose andavano molto meglio di come vanno ora, glielo garantisco, Presidente, perchè conosco bene le Ferrovie.

PRESIDENTE. Ho solo espresso ad alta voce una mia perplessità, senatore Meduri e me ne scuso.

MEDURI. A proposito della situazione dei binari, credo – magari sbagliando – che la diminuzione selvaggia del personale abbia inciso anche sul piano della sicurezza. Ricordo che una volta c'erano anche i guardalinee, i quali andavano a piedi sui binari per verificarne le condizioni. In Calabria, dove le linee costeggiano il mare e vengono aggredite da quest'ultimo, spesso si verificano incidenti gravissimi, perchè il treno arriva sulla linea già divelta e nessuno se n'è accorto: non c'è ATC che possa segnalare che manca la costa sotto il binario e quindi questo è sospeso nel vuoto.

Inoltre, penso che sul piano della sicurezza dei trasporti ferroviari abbia inciso in modo pesante, almeno nella zona che conosco, la chiusura delle stazioni.

In questo modo, infatti, è venuto a mancare tanto personale operativo, per esempio anche quello che con il martellino andava a provare se i freni funzionavano. E poi oggi capita che su qualche treno si sviluppi un incendio perchè i freni si bloccano.

VEDOVATO. Signor Presidente, sono lieto che oggi siano qui presenti i rappresentanti di circa l'80 per cento dei lavoratori sindacalizzati delle Ferrovie, secondo quanto loro stessi ci hanno detto.

Nei discorsi che sono stati svolti almeno un paio di punti, riguardanti direttamente l'organizzazione del lavoro ed i lavoratori, sono stati a mio parere affrontati con toni troppo sfumati e pertanto ritengo sarebbe opportuno approfondirli. Il primo è rappresentato dalla questione della professionalità, citata *en passant* dal dottor Testa. Vorrei conoscere la valutazione dei sindacati rispetto sia al livello attuale della professionalità complessiva sia alla possibilità di adeguare tale professionalità alle modifiche che si sono introdotte in questi anni, sia pure con tutte le difficoltà che sono state già indicate e che pertanto non ripeto.

La seconda questione riguarda le condizioni di lavoro, ossia i turni, l'organizzazione, la dislocazione territoriale e quant'altro. Desidero ascoltare le valutazioni dei sindacati su come questi aspetti incidano e si intersechino con l'organizzazione complessiva dell'Azienda.

Un'altra questione che sottopongo ai nostri ospiti è l'applicazione delle direttive comunitarie 91/440, 95/18 e 95/19; a tale proposito vorrei capire meglio l'intervento del dottor Testa, che ha definito la recente decisione assunta dal Consiglio dei Ministri venerdì scorso «reticente e protezionistica», anche in relazione a quanto è avvento circa un anno fa a seguito della cosiddetta direttiva Prodi, sul medesimo argomento. Vorrei sapere quali siano state le valutazioni svolte in base alle quali le organizzazioni sindacali hanno maturato una posizione che, almeno a mio giudizio, appare diversa rispetto a quella assunta un anno fa: se non ricordo male fu proclamato e immediatamente fatto lo sciopero.

TESTA. Il senatore avrà presente che la prima direttiva comunitaria è del 1991 e la direttiva Prodi del 1997; lo sciopero è del 1997, forse le questioni sono collegate.

VEDOVATO. Un'altra questione che giudico di grande interesse è rappresentata dagli effetti del decreto legislativo n. 422 con riferimento alla riorganizzazione del piano d'impresa. Vorrei conoscere la valutazione dei sindacati circa all'impatto di questa normativa con riferimento non solo alla regionalizzazione complessiva del trasporto locale e alle diversità delle condizioni nelle varie aree ma anche alle capacità ed alle possibilità dell'impresa, nonchè ai progetti elaborati in relazione a questa nuova ottica, in vista della predisposizione di una struttura in grado di porsi come interfaccia con le regioni, in una operazione molto complessa e difficile.

Vorrei infine conoscere la vostra opinione su quanto è stato più volte detto, sia pure nei termini sommari inevitabili in queste occasioni, ossia che dal punto di vista del rapporto tra Azienda e politica (anche all'interno dell'Azienda stessa) sostanzialmente non vi sono stati grandi cambiamenti. Credo non sfugga all'opinione pubblica che negli ultimi tempi della questione relativa alle Ferrovie dello Stato, (che giustamente non è stata posta solo in termini di sicurezza, ma anche come problema complessivo di riorganizzazione aziendale) sono stati esaltazione soprattutto gli elementi negativi. Domando pertanto: siamo proprio sicuri che non sia cambiato assolutamente nulla e che invece l'esaltazione di alcune difficoltà non derivi proprio dal fatto che qualche equilibrio interno all'azienda è stato modificato e che alcuni rapporti troppo consolidati (per usare un termine eufemistico) con fornitori e appaltatori sono stati messi in discussione? Crediamo davvero che questi non siano elementi da tenere in considerazione rispetto alle difficoltà complessive? Pongo queste domande perchè ritengo che la chiarezza su tali aspetti sia necessaria per avere un quadro complessivo della questione e per disporre di qualche elemento in più, proprio perchè la situazione non solo è delicata ma è anche molto complessa e non può essere affrontata in termini eccessivamente semplicistici.

GIORDANO. Signor Presidente, sono il segretario nazionale dello SMA-CONFSAL, Sindacato macchinisti e Capi Deposito Autonomi. Sindacato storico nato 50 anni fa non per volontà di un direttore generale, nè con il sostegno di un partito, «rifondarolo» o meno: siamo totalmente autonomi e ci tengo a precisarlo.

Ritengo che la prima risposta debba essere riservata al senatore Terracini che ha chiesto come mai i macchinisti disinseriscano la «ripetizione segnali» nei nodi ferroviari. Si tratta di una questione tecnica: la ripetizione segnali è presente in prevalenza sulle dorsali, non lo è, per esempio, su tutto l'impianto per le manovre e nei binari che non vengono utilizzati dai treni viaggiatori. Quando si entra in un tratto di linea non codificato, se non viene disattivata la ripetizione segnali il treno entra automaticamente in frenatura. Il macchinista, quindi, deve prericonoscere il segnale e disattivare la ripetizione segnali non appena entra in un tratto di linea non codificato, che noi chiamiamo «buco di ripetizione», proprio perchè vi manca la ripetizione segnali. Tali tratti si incontrano anche lungo le linee, In particolare su quelle non ancora attrezzate, però molto più spesso si incontrano nei nodi. In tali occasioni disattivare la ripetizione rappresenta quasi un nostro compito, un obbligo, altrimenti il treno entra in frenatura; la disattivazione serve quindi per evitare che si verifichino repentine frenate.

BOSI. È allora che può avvenire l'errore umano?

GIORDANO. In quei tratti l'errore umano diventa più facile.

TESTA. È la «discontinuità tecnologica» di cui parlavamo prima.

GIORDANO Per quanto riguarda l'incidente avvenuto a Firenze, bisogna chiarire un punto collegabile alle domande poste dal senatore Meduri sulla manutenzione e sull'età dei mezzi. In tale incidente è stato coinvolto un mezzo nuovissimo, il pendolino modello 480, dell'ultima generazione (superiore addirittura al pendolino 460); di tale modello sono attualmente in servizio solo quattro treni e quello di Firenze era uno di questi.

Ho notato, inoltre, un certo stupore sulle modalità del collaudo del materiale rotabile: il collaudo di tale materiale è sempre stato praticamente svolto dal personale di macchina, perchè il fornitore delle Ferrovie dello Stato è da sempre un unico soggetto, che usa la medesima tecnica anche nel settore automobilistico. I camion della FIAT, infatti, vengono collaudati dagli autisti e così pure le nostre macchine le collaudiamo noi, non la FIAT: si tratta di una concezione industriale diversa da quella americana e tedesca.

BOSI. Vengono collaudati da macchinisti con passeggeri a bordo?

GIORDANO. Sì, con passeggeri a bordo. Come ha già detto il collega Del Grosso è stato messo in esercizio materiale che ancora non era stato testato, o comunque collaudato per i milioni di chilometri necessari, perchè vi era un esigenza.

Voi politici però non potete uscirne fuori! Quando il 1º gennaio 1996 si sono aperte le gare di appalto a tutta l'Europa, si è avvertita la necessità, per salvaguardare i posti dell'industria nazionale, di appaltare subito queste commesse, assegnando immediatamente al Consorzio Trevi la costruzione dei treni e la loro immissione in servizio.

DEL GROSSO. Si è caricata la manutenzione per i primi due anni.

BOSI. In Europa il collaudo è avvenuto con le stesse modalità, cioè è stato fatto dal macchinista con passeggeri oppure con altre modalità?

GIORDANO. Finora ogni rete europea ha adottato un sistema proprio, e non c'è una regola generale. Ad esempio, in Germania esiste la figura del macchinista collaudatore, che in Italia invece non c'è. Questo esempio evidenzia il fatto che vi sono due tipi di regolamentazione e sistemi differenziati.

PRESIDENTE. Mi sembra di capire, però, che in questi paesi il collaudo avviene nell'ambito dell'azienda ferroviaria e che il fornitore non ha la responsabilità del collaudo operativo.

BORNACIN. Vorrei sapere se esista una sorta di dipartimento – non so se sia il termine esatto – per i collaudi all'interno delle Ferrovie dello Stato S.p.a.?

GIORDANO. Sì, c'è una divisione collaudi, ma ogni ASA ha la propria.

Una volta avevamo un ufficio studi locomotive, a Firenze, che progettava, appunto, le locomotive, stabilendo come dovevano essere fatte, a quali esigenze dovevano rispondere; oggi, invece, questo compito è stato demandato all'industria privata, la quale progetta i mezzi secondo alcuni *standars* che le vengono indicati. Pertanto, non si tratta più di un nostro compito.

Anche il collaudo, la messa in esercizio, è a carico della società privata fornitrice. Ad esempio, i pendolini vengono costruiti dal Consorzio Trevi, i 402 dall'Ansaldo e via di seguito. Quindi, anche in questo caso c'è una ripartizione nella costruzione del materiale rotabile e dei sistemi di sicurezza – questione ancora più delicata – che viene fatta per accontentare le diverse industrie operanti nel campo; i sistemi di sicurezza, pertanto, diventano tra loro incompatibili nell'attivazione.

PRESIDENTE . Abbiamo sistemi di sicurezza incompatibili? Lei sta affermando una cosa abbastanza grave!

GIORDANO. Non sono propriamente incompatibili, ma hanno una certa macchinosità.

DEL GROSSO. Vi è una diversa progettazione che si riflette sulla manutenzione.

PRESIDENTE. Non si tratta, allora, di vera incompatibilità?

DEL GROSSO. Non esiste una vera e propria incompatibilità.

PRESIDENTE. Possiamo dire, quindi, che si creano delle complicazioni?

DEL GROSSO. Le complicazioni nascono da due motivi: dalla manutenzione dei mezzi di ricambio, in particolare, e dalla sperimentazione.

BORNACIN. Il fatto che siano diversi può provocare qualche problema?

TESTA. In realtà, vi sono otto tipologie.

GIORDANO. Forse ho usato un termine un pò forte: più che parlare di incompatibilità, preciso che i sistemi di sicurezza di terra ad esempio, vengono costruiti da una ditta che magari non costruisce quelli di bordo; quindi, molte volte per trovare le assonanze tra il sistema di terra e quello di bordo si devono fare alcuni passaggi obbligati che però comportano anche dei problemi.

L'altra questione su cui volevo soffermarmi risponde ad una domanda rivolta dal Presidente. È stato chiesto da cosa dipenda la crisi industriale dell'Azienda, quali fattori l'abbiano determinata. A parte quello che hanno affermato i miei colleghi, mi soffermerò su un aspetto in particolare: la nostra organizzazione del lavoro era regolata per 220.000 ferrovieri, mentre oggi viene attuata da 118.000 ferrovieri; è chiaro, quindi, che questo tipo di organizzazione del lavoro lascia alcuni «buchi» che di volta in volta si possono manifestare nel settore della manutenzione o in quello più vivo dell'organizzazione del lavoro, e quindi anche sui turni, sugli aggiornamenti e sulla formazione.

Non mi stancherò mai di dire che l'Azienda ha percorso alcuni passaggi in maniera azzardata. Ad esempio, ha varato un nuovo modello di esercizio secondo cui un manovratore appena abilitato, che conosce appena i segnali, è mandato liberamente in linea – là dove passano i pendolini e i treni ad alta velocità – ad effettuare una tradotta cioè il trasferimento di una serie di carri di un treno merci da una stazione ad altra. Ciò significa che un manovratore – e non, ripeto, un macchinista – con una semplice abilitazione può andare in linea portare un treno sulle linee percorse dai pendolini: è come se facessimo guidare ad un neopatentato una 500 e lo mandassimo a disputare una gara su un circuito di Formula 1 dove contemporaneamente girano le corrono di Formula 1.

Questa situazione si verifica ormai da circa un anno. Ho presentato una specifica denuncia in proposito e ho chiesto all'Azienda di sospendere tale sperimentazione, ma non mi risulta che l'abbia fatto.

Vorrei collegare a tale questione quella della formazione e dell'aggiornamento del personale. Le cause tecniche degli ultimi incidenti verificatisi sono molteplici e potremmo passare una settimana ad analizzarle tutte.

Mi soffermerò, pertanto, sulle cause inerenti alla formazione, all'aggiornamento e, quindi, alla tranquillità e alla serenità del personale che lavora sui treni. Da macchinista vi posso garantire che all'interno della categoria si è rotto un equilibrio perchè non vi è più tranquillità, per una serie di vicende e di situazioni determinatesi; il macchinista è convinto di essere pagato peggio di tutti gli altri, di avere le più alte responsabilità e la più scarsa considerazione dell'Azienda – tant'è che al minimo errore viene licenziato! – e di non avere la certezza della parte regolamentare. lnfatti, a causa della frammentazione delle ASA, ognuna di esse si fa il proprio regolamento, senza consultarsi con le altre, determinando un pauroso clima di insicurezza all'interno della categoria che può condurre all'errore. Dalle dichiarazioni avute, so che nell'incidente verificatosi nei pressi di Firenze uno dei due macchinisti era intento a fare una verifica del materiale; Questo vuol dire che qualche cosa stava succedendo sul treno e il momento peggiore per un macchinista – ve lo garantisco – è quando si verifica un guasto a bordo. In quel momento, «avaria al treno» vuol dire automaticamente possibile disattenzione del macchinista, perchè egli è preso da mille tensioni e deve provvedere alla riparazione. Infatti siamo noi a riparare i guasti, anche in corsa, e per questo siamo macchinisti e non guidatori: ripariamo le macchine, attiviamo i sistemi di ridondanza per poter giungere a destinazione e ci possiamo distrarre se non ci sono sistemi automatici a compensare l'eventuale disattenzione.

Si è rotto un equilibrio: un macchinista non può andare a lavorare sapendo che al minimo errore viene licenziato, questo non succede in nessuna azienda al mondo.

PRESIDENTE. Quanti sono stati i licenziamenti per errore?

GIORDANO. Questi sono i primi tre. L'articolo 101 del nuovo contratto è identico all'articolo 87 del vecchio contratto, solo che la società non ha mai interpretato la norma come ha fatto ora. Se l'ha interpretata così in questo momento, è perchè ha voluto intimidire i macchinisti che sono impegnati a far rilevare alla società che ci sono sistemi di sicurezza non più adeguati e che si devono attivare nuove forme di sicurezza. Solo per questo siamo stati criminalizzati e posti sotto la lente di ingrandimento della stampa, secondo me con una attenzione eccessiva.

Ci sono in giro 70.000 miliardi per infrastrutture di sicurezza, però sono 70.000 miliardi che il Governo ha messo a disposizione dei soliti imprenditori.

Queste cifre devono diventare cantieri. Lei, senatore Vedovato, è molto più navigato di me e sa che un'attenzione particolare sulla sicu-

rezza potrebbe accelerare l'apertura dei cantieri e potrebbe far sì che, come è accaduto per il pendolino, seppure in maniera affrettata, le stesse commesse vengano ripetute anche per le infrastrutture.

VEDOVATO. Mi auguro con un risultato diverso.

GIORDANO. Anch'io me lo auguro, però, purtroppo se ripetiamo lo stesso errore sarà così. Il senatore Meduri chiedeva chiarimenti sui sistemi di sicurezza CTC e ATC. Il solo fatto di nominare queste due sigle rende l'idea della disomogeneità dei sistemi di sicurezza; in Italia ci sono più sistemi di circolazione e quindi più sistemi di sicurezza. Quando viaggiamo, se la linea è guasta, si può passare da un blocco telefonico a un blocco elettrico manuale, a un blocco elettrico automatico, a un CTL, a un futuro ATC (che è in via di sperimentazione). Questi sono i sistemi di circolazione che ancora oggi abbiamo in Italia e ad essi si legano i sistemi di segnalazione. Come vedete, c'è una grande confusione e non si tratta di un momento di transizione. Nelle Ferrovie ci si trova in un momento di transizione da quando sono stato assunto, vale a dire dal 1968.

PRESIDENTE. Negli altri paesi è stato eliminato qualcuno dei sistemi di sicurezza citati?

GIORDANO. Nella mia attività ricopro anche la carica di presidente dell'Associazione europea dei macchinisti e quindi mi confronto ogni tre mesi con i colleghi di tutta Europa, fino all'Ucraina. I sistemi di sicurezza sono diversi però vi è generalmente una maggiore omogeneità. Quando un sistema di sicurezza viene ammodernato viene sostituito di sana pianta quello vecchio, non se ne aggiunge un altro. Nelle Ferrovie dello Stato e invalsa invece l'abitudine di procedere ai famosi «reg.», ossia a circolari interne che ogni Asa fa per sopperire alle carenze del momento. Ciò causa un sistema frastagliato, a macchia di leopardo, che un giorno salta da una parte e un giorno salta dall'altra.

Come ha già fatto rilevare il collega che mi ha preceduto, non si può più fare manutenzione. Si prospettano tagli dei treni, ma non si pensa di utilizzare i percorsi alternativi esistenti che possono essere sfruttati ad altissima potenzialità ma. che non vengono affatto toccati perchè gli investimenti vanno sulle dorsali adriatica e tirrenica e sulle trasversali tradizionali. Al riguardo vorrei citare un caso particolare che interessa anche la nostra regione, senatore Meduri. È stato previsto l'acquisto di materiale rotabile nuovo ma non è stato previsto l'acquisto di un solo mezzo *diesel*: tutti elettrici. Solo i pendolini sono *diesel*, ma non possono compensare il trasporto locale che viene effettuato con i 445 o le vecchie 668. Anche qui c'è un difetto di programmazione. Non è possibile che un'azienda nazionale preveda di finanziare un solo ramo o un solo settore: questa è un'altra tra le tante deficienze.

In chiusura vorrei fare una breve e bonaria polemica con il senatore Meduri. Lei ha parlato della manutenzione e dell'Officina Grandi Riparazioni di Saline Ioniche. Quella è una splendida officina, tra le più

produttive in Italia nonostante il basso numero di persone impiegate; però per una serie di vicende non si vuole che quell'officina funzioni.

PRESIDENTE. Non credo che stia polemizzando con il senatore Meduri perchè sta sostenendo la sua stessa tesi.

MEDURI. Sta polemizzando con chi non ha fatto funzionare l'Officina di Saline Ioniche.

GIORDANO. Noi vorremmo che tutta la manutenzione, ordinaria e straordinaria fosse trasferita su Saline Ioniche, però c'è stata un'alzata di scudi a Reggio Calabria, anche da parte di Allenza Nazionale, contro l'idea di convogliare anche l'officina Omeca su Saline Ioniche per costituire un polo manutentivo forte. Se vogliamo garantire un buon funzionamento e dare assetti certi, non lo faremo salvaguardando gli operai dell'Omeca dai 20 minuti di treno che dovrebbero impiegare per recarsi a Saline Ioniche.

BOSI. Signor Presidente, non vorrei che, con la grande messe di informazioni che stiamo raccogliendo, si dimenticasse l'aspetto sul quale l'indagine della Commissione deve essere imperniata, e che è rappresentato proprio dalla questione, peraltro già affrontata in vari interventi, dei collaudi dei treni ETR 500.

Dalle dichiarazioni che sono state fatte potrebbe apparire che nel nostro paese vi sia stata una tacita intesa tra le forze politiche e sociali per mettere in esercizio in fretta e furia il nuovo materiale rotabile ETR per problemi di politica industriale ed economica, se non addirittura per questioni di salvaguardia e di rilancio dell'occupazione. Eppure, mi pare che quando gli ETR sono stati messi in esercizio nessuno abbia manifestato perplessità o preoccupazioni, anzi l'avvenimento è stato celebrato come un momento di grande ammodernamento del sistema ferroviario. Invece, quando si sono verificati i primi guasti ed incidenti, vi è stato un coro di denunce.

Ricordo che la questione della tenuta e delle garanzie offerte da questi treni fu affrontata proprio in questa Commissione con il Ministro dei trasporti e – se non vado errato – con il presidente delle Ferrovie. Costoro garantirono che si trattava di mezzi assolutamente idonei, sicuri e compatibili con la linea ferroviaria, tanto che fui assai meravigliato dalle prime critiche rivolte dalle organizzazioni sindacali. Successivamente, ci furono dichiarazioni durissime da parte dei sindacati dei dipendenti delle officine, che hanno costruito questi ETR (posso documentare ciò che sto dicendo); per esempio, gli operai della Breda di Pistoia si scagliarono contro l'azienda, affermando che questi treni sono stati «sbattuti» sui binari senza alcun collaudo, senza accertamenti in ordine alla sicurezza. Quindi, il ministro Burlando ha detto che gli ETR 500 sono assolutamente compatibili con la linea ferroviaria, mentre più volte ferrovieri ed esperti hanno affermato che, ad esempio, le linee elettriche vengono continuamente tranciate perchè i pantografi non sono adeguati.

Non accetto, pertanto, questo rinvio di responsabilità al mondo politico, come se la frettolosa messa in esercizio degli ETR fosse dovuta ad una fatalità ineluttabile o ad una volontà politica mai espressa in forma chiara, ma comunque sottaciuta o sottintesa.

Credo che invece dobbiamo andare alla ricerca delle responsabilità: questo è il senso dell'indagine conoscitiva che la nostra Commissione sta svolgendo. Mi sono informato sulle competenze di una struttura delle ferrovie, l'ASA-materiale rotabile, ed ho scoperto che questa, tra le altre funzioni, ha anche il compito di collaudare il materiale rotabile. Allora, domando a me stesso e ai nostri ospiti se i responsabili dell'ASA-materiale rotabile possono accampare come scusa che vi erano volontà politiche genericamente enunciate, oppure se la responsabilità per i collaudi insufficienti e i problemi seri che si sono via via verificati, in passato e in questi giorni, è ascrivibile ai massimi livelli di questa struttura, cioè a chi guidava un settore che ha la specifica competenza di garantire sia gli utenti sia gli operatori rispetto a questi inconvenienti.

Su questo aspetto, pertanto, credo sia necessario essere più precisi e, se possibile, pronunciarsi in senso positivo o negativo. Insomma, se voi foste i responsabili dell'ASA-materiale rotabile, avreste messo in esercizio così, dalla mattina alla sera, «sulla pelle» – ma non voglio usare termine truculenti – degli utenti, un locomotore totalmente di nuova concezione e non perfettamente compatibile con la linea su cui si inseriva?

PRESIDENTE. Senatore Bosi, abbiamo visto tutti le trasmissioni con Perry Mason: se stessimo in tribunale e presiedessi la giuria, dovrei dirle che la domanda da lei posta non è ammissibile e quindi dovrebbe riformularla.

BOSI. Vorrei porre un altro quesito. Un rappresentante sindacale – non ricordo bene chi fosse – ha dichiarato che l'azienda è fortemente politicizzata. Vorrei sapere se con questo intendete dire che la politica riesce ad influenzare anche le nomine dei dirigenti, soprattutto ad alto livello.

CARPINELLI. Mi limiterò a porre alcune domande, tralasciando il discorso più generale relativo al piano d'impresa, sul quale già è stato detto.

In primo luogo, vorrei chiedervi se ritenete che ci siano degli errori di strategia aziendale, soprattutto con riferimento all'inserimento nella rete degli Eurostar. A questa domanda ne sono collegate altre due: qual è il numero dei treni che corre sulla linea e che rapporto sussiste fra il traffico estremamente sostenuto (almeno su alcune linee), la sicurezza, la qualità e la capacità di resistenza dell'armamento e del materiale rotabile?

L'amministrazione delle Ferrovie ha detto che il costo treno-chilometro in Italia è molto più caro di quello di altri paesi d'Europa, e questo è un dato di fatto incontrovertibile.

PRESIDENTE. È maggiore di circa un terzo.

CARPINELLI. Quindi vi è la necessità di trovare delle soluzioni per rendere competitive le nostre ferrovie. Cosa pensate del fatto che l'amministrazione dell'azienda pensa di risolvere il problema mettendo in competizione le Ferrovie dello Stato S.p.a. con le altre società che domani potranno correre sui binari italiani? E qual è la vostra opinione circa la proposta, la cui attuazione sembra ormai alle battute finali, di suddividere in tre blocchi la gestione delle ferrovie, fermo restando che le infrastrutture sono ancora un patrimonio pubblico e quindi gestite dallo Stato?

Ancora, che cosa pensate sulla questione dell'Alta velocità e sulla sua riacquisizione da parte dell'Azienda, pur con queste nuove formulazioni? Si tratta di un blocco di domande strettamente connesse alla capacità dell'Azienda di restare sul mercato e quindi anche di continuare a garantire l'occupazione, tema che vi riguarda direttamente.

In quest'ottica, vorrei inoltre sapere se riteniate che nell'ambito della strategia aziendale vi sia una sottovalutazione significativa della funzione del traffico e del trasporto locale, ossia quello che tipicamente interessa i pendolari. Come ho ricordato a Demattè e a Cimoli, infatti, non considero accettabile che il Parlamento disponga investimenti per 70.000 miliardi di lire in 10 anni e che poi le centinaia di migliaia di persone – io sono fra di loro – che prendono il treno ogni mattina siano del tutto insoddisfatte del servizio che ricevono.

Per quanto riguarda il mondo delle ferrovie, vorrei ascoltare la vostra opinione sui prepensionamenti e sul fatto che quanto viene pagato per far «scivolare» alcuni soggetti determina una grave situazione di conflittualità e di disaffezione da parte del restante personale.

Vi rivolgo infine una domanda in quanto rappresentanti dei lavoratori: una volta si affermava che il sindacato, in determinate circostanze, doveva farsi Stato; oggi non più, perchè ognuno deve fare la propria parte, però credo che in una situazione di grande difficoltà come quella in cui versano le Ferrovie, bisognerebbe trovare un assetto che consenta a tutti di concorrere alla soluzione del problema. In questa fase, le organizzazioni sindacali, con tutta la molteplicità di ripartizioni con cui si manifestano anche di fronte all'opinione pubblica, quanto stanno lavorando e cooperando per far in modo che l'Azienda (che continua ad essere una grande azienda, pur con tutti i difetti ed i limiti che abbiamo sottolineato) possa risolvere i suoi problemi?

Dico questo perchè ritengo che, in effetti, il degrado delle Ferrovie non riguardi solo ed esclusivamente il sistema di trasporto, la sicurezza (elemento centrale), l'armamento o le infrastrutture, ma consista anche nella dequalificazione di chi vi lavora, il che è estremamente grave. I cittadini utenti (ora chiamati clienti) sono fortemente seccati anche dal comportamento del personale, in particolare di quello viaggiante (non parlo poi delle biglietterie, dove pure si raggiungono eccessi significativi), forse dovuti allo *stress*, forse ad altri motivi; ciò comporta un'ulteriore disaffezione da parte del cliente che utilizza la struttura.

Se uniamo tutti questi elementi il problema non si supera e veramente si apre la strada ad un sistema ferroviario alternativo che potrebbe essere gestito da privati, sia italiani sia di altri paesi d'Europa.

PRESIDENTE. Faccio mio l'appello del senatore Carpinelli a che il sindacato non si faccia Stato e lo Stato sindacato.

BORNACIN. Signor Presidente, vorrei rivolgere una domanda al signor Giordano, segretario del sindacato macchinisti autonomi: è vero che nel reparto merci le macchine non sono adatte a quel tipo di trasporto perchè molto spesso vengono prese dalla rete passeggeri e pertanto sono idonee al traffico passeggeri e non merci, che richiede invece mezzi con caratteristiche diverse?

GRADASSI. Sono componente dell'ufficio di segreteria del settore nazionale ferrovieri della FIT-CISL. Senatore Carpinelli, se potessimo fornire risposta a tutte le domande che ha posto, avremmo trovato anche il modo per rilanciare il trasporto ferroviario.

Per quanto riguarda la società Ferrovie dello Stato, nelle assemblee cui partecipo in giro per l'Italia dichiaro sempre che la nostra non dovrebbe essere una società, ma un'impresa industriale, però non lo è, perchè è un'azienda che negli ultimi 10 anni ha cambiato la propria organizzazione del lavoro minimo 10 volte. Vi domando: è immaginabile che la Fiat in 10 anni cambi organizzazione del lavoro così spesso? Quali sarebbero i risultati di una tale politica aziendale?

Chiaramente manca una vocazione industriale della nostra azienda, addirittura al suo interno non vi è la capacità di stabilire quale sia il costo del singolo prodotto. Questa azienda, infatti, non è attualmente in grado di calcolare quanto costi un prodotto «treno» da Roma a Firenze perchè manca la contabilità industriale, è pazzesco! Ciò è dovuto – a mio modesto parere – alle continue improvvisazioni di questo o quel tipo di organizzazione del lavoro conseguenti ai vari dirigenti che vengono nominati dall'esterno da chi ha questo compito; come sindacato, infatti, non facciamo nè assunzioni di dirigenti, nè nomine di amministratori o presidenti.

Ognuno deve svolgere il proprio lavoro, però affermo, in termini estremamente chiari, che non accetto che qualcuno, a partire dal presidente Demattè, ultimo arrivato, seguiti a dichiarare che il problema delle Ferrovie è la cogestione con il sindacato. Con queste affermazioni si vogliono coprire le enormi responsabilità del *management* dell'impresa.

Il mio collega ha ricordato che 15 anni fa i lavoratori eleggevano il loro rappresentante all'interno del Consiglio di amministrazione, il quale operava insieme a tutti gli altri membri, ma da molto tempo non avviene più così; oggi i sindacati possono anche avere un peso, ma il mio sindacato ritiene che ciò sia finalizzato solo alla distinzione dei ruoli. I dirigenti non li scegliamo noi, ma altri e le assunzioni dall'esterno, troppe, le decidono altri; ciò comporta, di fatto, una mancanza di cultura ferroviaria all'interno delle Ferrovie dello Stato dove succede tutto ed il contrario di tutto perchè non vi è più un *management* che sappia cosa

significhi far camminare un treno e ciò – mi assumo la responsabilità delle mie dichiarazioni – ha automaticamente ricadute su ogni aspetto.

Il senatore Carpinelli ha ragione quando collega gli esodi incentivati e la disaffezione: oggi il ferroviere è stanco perchè viene continuamente messa in dubbio la sua posizione, perchè domani rischia di perdere il posto di lavoro e perchè Cimoli vuole mandare a casa ora 28.000, ora 26.000, ora 30.000 ferrovieri, quasi come desse i numeri al lotto. Siamo arrivati a definire un contratto nel quale non vengono predeterminati esuberi, con il quale abbiamo la pretesa di affermare che abbiamo ribaltato il piano di impresa. È senz'altro necessario che l'Azienda si doti di un piano, però quello predisposto da Cimoli era finalizzato esclusivamente al risanamento economico e finanziario dell'impresa e questa operazione passava attraverso il taglio delle teste.

Non l'abbiamo consentita, non abbiamo predeterminato esuberi e per Cimoli è stata una sconfitta. Arrivo a ritenere che il provvedimento che ha disposto tre licenziamenti due giorni prima del *referendum* fosse finalizzato a fare in modo che i ferrovieri respingessero il contratto e per poco non si riusciva nell'intento.

È stato chiesto quale sia il ruolo del sindacato all'interno dell'impresa; noi ci assumiamo fino in fondo le nostre responsabilità, il problema è che loro non se le assumono. Il 2 dicembre 1997 presso il Ministero del lavoro abbiamo firmato un protocollo d'intesa con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, con il Ministro dei trasporti e della navigazione, con il Sottosegretario per i trasporti e la navigazione e con il capo di Gabinetto del Ministero del lavoro. Tale accordo, che affronta moltissimi aspetti, non viene però attuato. Ad esempio, per quanto riguarda la sicurezza, si legge che per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario risulta necessaria: «l'attuazione di ogni misura utile a garantire i più elevati *standards* di sicurezza in tutti i modi di trasporto».

PRESIDENTE. Mi consenta, è un pò generico.

GRADASSI. Signor Presidente, per quanto concerne tutti gli altri settori non voglio entrare nello specifico, però in materia di sicurezza abbiamo subito attivato un confronto con l'impresa in quanto rappresenta per noi un problema fondamentale che riguarda tutti i ferrovieri, dal macchinista, che potenzialmente è il più esposto in materia, agli operatori d'esercizio, di officina e di manutenzione; siamo infatti tutti sullo stesso piano, potenzialmente esposti al rischio nel momento in cui la sicurezza nel complesso non viene rispettata. Allora, troveremo risposte nel momento in cui riusciremo ad attuarlo questo tipo di accordo.

Pertanto, sono dell'opinione che, in questi ultimi tempi, partendo ad esempio dalla famosa «direttiva Prodi», la situazione si sia cronicizzata. Siamo di fronte a due modi di concepire tale situazione: fondamentalmente la direttiva Prodi prevedeva spacchettamenti delle ferrovie, contratti merceologici diversi e non una gestione unitaria della rete. L'altro ieri e stato pubblicato un articolo sul quotidiano «la Repubblica» che riguardava i danni provocati dalla privatizzazione delle reti inglesi, ed i relativi costi sopportati dallo Stato.

Anche in questo caso dobbiamo fare una profonda riflessione. Non sono assolutamente d'accordo con il presidente Deemattè o con l'ingegner Cimoli sul fatto che il costo del lavoro interno sia superiore a quello esterno in termini generali non è un'affermazione valida. Il problema, infatti, è un altro: all'interno di questa azienda non siamo capaci (non faccio riferimento proprio a noi, ma parlo in senso lato) di utilizzare gli impianti e le professionalità presenti perchè in realtà in questa categoria vi sono elevate professionalità. Probabilmente oggi è più facile dare in appalto certe gestioni per interessi diversi e ha ragione chi afferma che c'è un problema di fornitori.

Un altro dato inconfutabile è rappresentato dal fatto che nelle officine il costo del lavoro è di 69.000 lire all'ora, mentre quello dell'industria privata, se non superiore, è quanto meno pari a questo; tuttavia attualmente si fa una «esternalizzazione» del lavoro al mondo privato.

Pertanto, se come sindacati dei lavoratori delle Ferrovie dello Stato S.p.a. dobbiamo farci carico anche dell'occupazione interna e di quant'altro si voglia, tali questioni devono essere affrontate con chiarezza: però, se con questo si intende affermare che nelle Ferrovie il lavoro costa troppo, ebbene io non ci sto!

Inoltre, all'interno della discussione sul maggior costo per chilometro in Italia, dobbiamo esaminare quali siano i fattori che incidono in modo negativo perchè, a mio avviso, il presidente Demattè e l'ingegner Cimoli portano avanti un discorso di comodo.

PRESIDENTE. Comunque, lei non contesta il dato del costo per chilometro?

RAGNO. In Italia il costo per chilometro-treno e pari a 38.000 lire, mentre negli altri paesi d'Europa è pari a 27.000 lire.

GRADASSI. Non lo contesto, ma il problema sta nel modo in cui esso viene calcolato questo è il punto! Ho riportato l'esempio delle officine, perchè rappresentano l'unico settore in cui vi è la contabilità industriale e quindi è più facile quantificare il costo, tanto per essere chiari!

PRESIDENTE. La mia domanda non era polemica.

TESTA. Se posso permettermi di intervenire, vorrei osservare che spesso ci si riferisce alla differenza tra costi e ricavi. Poichè i ricavi sono molto bassi (mentre in Francia e in Germania per le stesse tratte sono molto alti), bisogna capire se si tratti di un dato assoluto o di una differenza. Poichè le nostre tariffe sono molto basse, e i costi invece molto alti, una certa differenza si determina!

GRADASSI. Quando parliamo di costo-treno per chilometro, dobbiamo capire che il livello produttivo delle linee è estremamente basso.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, credo che questo punto debba essere approfondito, perchè dalla precedente audizione il costo-treno

sembrava essere invece un costo puro, che prescindeva dal ricavo: non si trattava, cioè, di un rapporto, ma di un costo assoluto (almeno così ho capito).

GRADASSI. Il problema è che quando all'iterno di questa Azienda ci riferiamo al costo-treno per chilometro.

MEDURI. Si deve fare una battaglia affinchè quelle officine venagano aperte, perchè costano di meno.

GRADASSI. Io seguo il settore, e quindi le potrei dire qualcosa in materia!

PRESIDENTE. Le ricordo, senatore Meduri, che oggetto della nostra indagine conoscitiva è la sicurezza.

MEDURI. Ed infatti le officine rappresentano un fattore di sicurezza: il sindacato si deve fare carico di questo!

GRADASSI. Dicevo che all'interno dell'Azienda, che dovrebbe essere un'impresa, il lavoro viene assunto come costo e non come valore. Un collega affermava poc'anzi che uno dei motivi per cui il trasporto merci non aumenta è che i treni merci circolano sempre sulle stesse grandi direttrici. Abbiamo dello che ci sono linee sottoutilizzate e quindi potremmo usare i cosiddetti «sistemi alternativi». Lo dico per aggiungere una battuta a quello che diceva il collega Giordano, cioè che le linee alternative non vengono utilizzate perchè nel piano d'impresa dell'ingegner Cimoli sono previsti tagli di 5.000 chilometri di linea; se le utilizzassimo e le rendessimo produttive, non vi sarebbero più scuse per chiuderle, tanto per essere chiari!

Non si tratta di osservazioni disfattiste e comunque quando vi sarà del tempo a disposizione, ne potremo parlare in modo più mirato.

Per quanto riguarda la competizione delle Ferrovie dello Stato S.p.a. con le altre società, la direttiva n. 440 del 1991 va bene. Io non sono diverso da quando è stata emanata la cosiddetta direttiva Prodi: noi siamo a favore della separazione contabile (prima la attueranno e meglio sarà) e del pieno rispetto delle direttive nn. 18 e 19 del 1995, ma si pone un problema. Come rappresentante del sindacato FIT-CISL contesto fino in fondo chi pensa che le Ferrovie dello Stato non possano essere più un'azienda pubblica a regime privatistico, costituita in società per azioni, e possano essere spezzettate, societarizzate e privatizzate. Riesamineremo i processi riorganizzativi e i tipi di societarizzazione, ma da qui a parlare di privatizzazione, così come fa qualcuno, sinceramente ce ne passa!

Per quanto riguarda l'eventuale competizione, sembra che molte aziende straniere siano pronte ad acquistare le tracce orarie, ma non vorrei che accadesse il contrario di quanto succede ora i treni merci italiani oggi non passano perchè si deve dare la priorità ai

viaggiatori, ma magari domani faremo viaggiare il treno merci olandese e non quello passeggeri: si pone un problema di politica aziendale.

TESTA. Mi sono state rivolte numerose domande, ma io risponderò soltanto a quelle che mi sembrano particolarmente importanti.

Non so se avete in programma altre audizioni, ma so che dovete esprimere un parere sulla direttiva n. 440, pertanto, se vorrete sentire il parere del sindacato, quella potrà essere un'occasione.

Parto da qui, poichè se ne è parlato meno, ed io ho utilizzato terminologie piuttosto «robuste». Credo che ormai non si possa più sfuggire al rapporto con l'Europa. Oggi non abbiamo affrontato il problema della liberalizzazione europea: non è uno scherzo. Non faccio parte dell'Associazione macchinisti europei ma sono membro della Commissione paritetica per i trasporti dell'Unione europea. Come sapete, siamo ormai alla fine del monopolio di Stato e all'apertura della concorrenza. Inizierà la concorrenza interna per il trasporto locale; seguirà la concorrenza sul trasporto merci subito sulle *free way* e poi in via generalizzata; infine verrà interessato il trasporto dei passeggeri. Per farvi capire di che cosa si tratta faccio un solo esempio. Il 35 per cento del traffico merci è coperto da treni tedeschi che arrivati alla frontiera cambiano bandiera: salgono i nostri macchinisti e le Ferrovie dello Stato prendono i soldi. Quando questo processo di liberalizzazione sarà concluso – tra poco – quel 35 per cento di treni entrerà direttamente in Italia e le Ferrovie dello Stato non prenderanno più soldi.

PRESIDENTE. Mi scusi, signor Testa, noi queste cose le sappiamo. Le considera negativo o positivo questo processo?

TESTA. Considero positivo il processo europeo di concorrenza. Tuttavia ho avuto un atteggiamento critico sulla decisione del Consiglio dei ministri perchè ritengo che la scelta di quel regolamento fatta con sette anni di ritardo non risolva alcun problema. È un regolamento che lascia tutte le porte aperte, non dà indicazioni, mentre occorre adempiere entro tre mesi ad altre due direttive fondamentali, la n. 18 e la n. 19 del 1995 e riguardano le licenze. Allora o il Governo delinea la strategia per superare il regime di monopolio indica, sono le scelte fondamentali e come si introduce il criterio della concorrenza, oppure si sceglie il protezionismo e la resistenza. Inoltre nel regolamento non c'è scritto chi paga le infrastrutture, se deve essere il settore pubblico oppure no, e questo non è uno scherzo.

Ancora, la regia della competizione viene affidata provvisoriamente alle Ferrovie dello Stato. Come sindacalista potrei essere d'accordo, ma come cittadino italiano, consapevole del fatto che il regime di concorrenza aiuta fruitori di servizi e di prodotti, avrei qualcosa da dire.

Mi pare che abbia avuto successo l'impostazione del problema inteso come problema industriale. Per fortuna sta prendendo piede l'idea che le Ferrovie dello Stato sono una grande industria che deve essere trattata come tale. Esiste una dimensione economica: bisogna fare i conti con i costi e con i ricavi che stanno cambiando. Il costo del lavoro

prima ammontava a 15.000 miliardi e si incassavano 4.000 miliardi; adesso si sta andando verso gli 8.000 miliardi di costo del lavoro e si ricavano 6.000-7.000 miliardi: chi dice che non è cambiato nulla in questa dimensione compie un errore. Ho già spiegato prima che abbiamo pagato costi immensi per il lavoro, ma è una questione di responsabilità. Se le organizzazioni sindacali, che pure ricoprono certi ruoli, non si assumono le proprie responsabilità creano un grave scompenso.

Infine, c'è stato un ruolo consociativo del sindacato nell'utilizzo delle risorse in funzione dell'occupazione. Quel tempo è finito ed è finito strutturalmente. Al momento non veniamo a conoscenza nemmeno delle informazioni che ci dovrebbero essere date per contratto. Oggi l'influenza del sindacato è inesistente.

Il Presidente chiedeva se c'è confusione sindacale. Nell'attuale sistema mancano le regole per la rappresentanza e non c'è rispetto delle relazioni sindacali. Si supera definitivamente la concertazione e si fa chiarezza sul problema sindacale se si introduce certezza nelle regole della rappresentanza e se il sistema delle relazioni sindacali previsto dal contratto viene reso certo e trasparente. Con queste due azioni probabilmente si faranno molti passi avanti.

GIORDANO. Signor Presidente, vorrei soffermarmi innanzi tutto sulle locomotive attribuite esclusivamente al trasporto merci. Fino a qualche anno fa non c'era questa tendenza nell'azienda, anzi c'era la tendenza inversa: quando un treno viaggiatori per una causa qualsiasi chiamava, il locomotore di riserva perchè c'era un guasto, si prendeva quello di un treno merci perchè il traffico dei viaggiatori veniva privilegiato anche se il treno merci trasportava derrate. Oggi invece c'è la tendenza a costruire locomotive esclusivamente per il trasporto delle merci, anzi il responsabile dell'ASA – merci ha chiesto che le macchine assegnate alle merci non vengano toccate. Al di là della quantità di mezzi assegnati, pero, va verificato se questi sono adatti.

Nel traffico merci siamo penalizzati rispetto al resto dell'Europa perchè il trasporto si acquisisce dando puntualità, certezza e velocità. Noi non siamo molto competitivi con i mezzi su gomma, anche perchè gli ultimi 626 costruiti alla fine degli anni '30 sono andati in pensione solo da qualche mese. È ancora in funzione il 636, che usa lo stesso meccanismo anche se è carrozzato in altra maniera; esso raggiunge al massimo i 105 chilometri orari. Si tratta di mezzi inadatti, poco veloci, con un altissimo costo di manutenzione e che non danno alcuna garanzia sulle percorrenze. Oggi si stanno costruendo i 632, i 633 e i 652 che sono adatti anche a percorsi in salita, in montagna, che hanno una potenza elevata e che quindi sono più idonei al traffico merci; però è una tendenza molto recente, di qualche anno.

Quanto poi al problema della manutenzione, quella dei mezzi di trazione, come quella della rete, ha subito l'espulsione dalle officine di personale specializzato con una conseguente ricaduta negativa. Questo vuol dire più guasti, meno disponibilità di locomotive, meno sicurezza in linea. Infatti quando il guasto si verifica in linea, il personale di macchina ovvia con le proprie capacità tecniche, con la propria professiona-

lità, aprendo la cabina di alta tensione e intervenendo direttamente sui meccanismi di trazione, per quello che può fare sui mezzi elettromeccanici.

La gran parte dei nuovi mezzi che oggi sono messi in esercizio è dotata di strumentazione elettronica, oltre a quella elettromeccanica, sulla quale non possiamo intervenire, perchè manutenzione e riparazioni dovrebbero essere effettuati da laboratori specializzati.

Vorrei poi rispondere alla domanda del senatore Bosi, il quale si chiedeva perchè i responsabili dell'ASA-materiale rotabile, che ha un reparto collaudi, non hanno reso noto che per i pendolini non c'era stata la fase di preesercizio. Le posso assicurare, senatore Bosi, che l'ex direttore dell'ASA-materiale rotabile, l'ingegner Moretti, ha scritto molto su questo argomento. Se volete, potete chiedere a lui ulteriori ragguagli. Quando iniziammo a lamentare ciò che non andava dal punto di vista della sicurezza, l'ingegner Moretti ci mise a conoscenza delle sue osservazioni, in base alle quali si può notare che i guasti caratteristici sui pendolini sono passati da 112 a circa 60: sono sempre tanti, però c'è stato un abbattimento. Il guasto caratteristico, in sostanza, è un inconveniente che si verifica ripetutamente quando un mezzo viene messo in esercizio senza essere stato collaudato adeguatamente.

DEL GROSSO. Come i guasti delle porte o il mancato funzionamento dell'aria condizionata.

GIORDANO. Comunque, vorrei spendere una parola in favore dell'industria italiana: questi guasti si verificano anche sui treni tedeschi e sui Mitsubishi fomiti alle ferrovie spagnole, quindi i nostri mezzi non sono così scadenti e da buttare via. Piuttosto, forse da noi c'è stata una fretta esagerata.

Infine, per rispondere al senatore Meduri, vorrei parlare del problema dell'agente unico, che è molto delicato. Vorrei far presente che oggi l'agente unico è già sperimentato in alcuni compartimenti. Non voglio dire che questo sistema non ci soddisfi, oppure che ci opponiamo ad esso da un punto di vista ideologico; semplicemente, noi riteniamo che la soluzione dell'agente unico sia impraticabile nel nostro sistema di sicurezza.

Si dice che l'ATC darà le garanzie necessarie, ma non è vero: noi diremo che l'ATC è un sistema sicuro quando sarà collaudato, quando i guasti caratteristici saranno ridotti a zero. Solo allora ci sarà la possibilità di sperimentare una diversa formazione dell'equipaggio. A volte, infatti, si toglie un macchinista e si aggiunge una *hostess* o un assistente alla clientela; ecco, noi preferiamo che nell'equipaggio continui ad esserci un altro macchinista piuttosto che un assistente alla clientela in più.

BOSI. Signor Presidente, è già stata data risposta ad una mia domanda, però avevo chiesto anche se, secondo i nostri ospiti, ci fosse una selezione dei dirigenti in base a meriti politici.

LAURO. Signor Presidente, non ho ancora ricevuto una risposta in merito al problema del rapporto tra tariffe e qualità dei servizi e a quello delle Ferrovie gestite in concessione.

Inoltre, visto che non abbiamo parlato dell'Alta velocità, vorrei invitare i rappresentanti sindacali a consegnarci una memoria su questo argomento.

Infine, poichè la cosiddetta legge Bassanini, n. 59 del 1997, è intervenuta nel sistema della sicurezza (precisamente con l'articolo 4, comma 4), vorrei sapere se questo ha creato qualche problema.

CARPINELLI. Signor Presidente, volevo avere una valutazione a proposito dell'immissione in servizio, dal 2 giugno 1997, degli ETR 500.

ROMEO. Signor Presidente, per quanto riguarda i costi, su cui lei aveva chiesto un approfondimento, posso dire che, ad esempio, la vetustà degli impianti potrebbe essere uno degli elementi che tiene alti i costi dell'esercizio delle linee ferroviarie.

A proposito degli Eurostar, noi siamo convinti che il problema derivi dalla pessima attività di pianificazione dell'ammodernamento del sistema. Questa, per lo meno, è la nostra interpretazione. La pianificazione prevedeva l'ammodernamento della rete attraverso il quadruplicamento dei binari, raddoppiando quindi la dorsale Nord-Sud, e l'introduzione del sistema dell'Alta velocità. Secondo le ottimistiche previsioni dei precedenti gestori, oggi dovremmo già essere in una buona fase di realizzazione, invece non abbiamo visto altro che alcuni cantieri aperti.

Gli Eurostar, sostanzialmente, non sono incompatibili con i binari, però bisogna risolvere problemi seri. Per esempio, un treno Eurostar, salvo recentissime ma non ancora del tutto realizzate modifiche, deve procedere con due pantografi in contatto per dimezzare la corrente, poichè ha bisogno di 1.000 ampère per viaggiare alla velocità di 250 chilometri orari. Ora, noi abbiamo ancora delle linee pesanti, che rispondono ad una logica di costruzione di cinquant'anni fa; quindi, la sollecitazione dei pantografi, che debbono aumentare la loro spinta per mantenere il contatto (altrimenti si producono delle scintille o la linea cade per altri motivi), fa alzare la linea di contatto dai 12 ai 14 centimetri, ponendo dei problemi tecnici seri alla struttura, e talvolta lì manda perfino ad urtare gli ancoraggi.

La questione diviene particolarmente seria quando l'Eurostar attraversa gli scambi (infatti se vi ponete attenzione noterete che nella maggior parte dei casi le linee di contatto cadono proprio in corrispondenza degli scambi) dove vi è un sistema di sdoppiamento di tali linee che talvolta mal si concilia con la struttura del pantografo; inoltre anche la velocità (per esempio quando arriva a circa 250 chilometri orari) concorre a creare problemi.

Per chiarire meglio cosa accade, immaginate la linea di contatto ed un punto fermo su di essa lasciato dal pantografo, quando il secondo pantografo arriva allo stesso punto quello non è ancora tornato nella posizione di riposo: una soluzione potrebbe essere quindi

la diminuzione delle velocità così da renderle compatibili con il sistema.

PRESIDENTE. Per ovviare in maniera strutturale a questo inconveniente bisognerebbe agire sulla rete?

ROMEO. Senz'altro una soluzione potrebbe essere questa, però si deve valutare se un tale intervento sia compatibile con gli altri sistemi di circolazione, ossia con gli altri locomotori, perchè, come abbiamo detto, non vi sono linee dedicate esclusivamente agli Eurostar.

BOSO. Quando si iniziò a discutere di Alta velocità si faceva infatti riferimento ad una linea apposita.

ROMEO. Come prima ho detto, sussiste un problema di pianificazione relativo alla costruzione delle linee; sarebbe stata necessaria una linea specializzata, con poche uscite e quindi pochi scambi.

Oltre alla diminuzione della velocità esiste anche un'altra possibile soluzione, a mio parere più semplice: la creazione di un collegamento interno al treno che eviti uno dei pantografi. In questa direzione si sta muovendo l'Azienda.

PRESIDENTE Propone quindi di agire sul materiale rotabile.

ROMEO. Esattamente. È stato chiesto se il sistema di manutenzione abbia subito delle modifiche sostanziali; sono state in effetti apportate modifiche sia alla ciclicità degli interventi manutentivi sia al sistema di manutenzione del settore della trazione, ossia delle macchine. A mio parere, però, ciò è stato fatto con un piccolo imbroglio: l'azienda ha sostituito un sistema di manutenzione ciclica, che comportava la certezza di interventi pianificati, con la semplice promessa dell'inserimento di nuove tecnologie che avrebbero dovuto rendere possibile una diversa tipologia di manutenzione, basata su interventi non più compiuti in chiave preventiva, ma «su condizione», ossia sul guasto. Affinchè tale sistema funzioni servirebbero delle apparecchiature e delle dotazioni diagnostiche che sono state solo promesse e mai fornite.

DEL GROSSO. Signor Presidente, è stato chiesto se gli ETR 500 avrebbero potuto non essere messi in esercizio; ritengo che ciò non sarebbe stato possibile perchè ormai erano stati collaudati. Ciò che è mancato è stato il preesercizio, che consiste nel farli viaggiare per un lungo periodo a vuoto in modo da verificarne i difetti. Ricordo che la sezione regionale della Toscana della nostra organizzazione sindacale constatò negli ETR 500 ben 112 difetti, che vennero eliminati solo in parte.

BOSO Chi doveva decidere il preesercizio?

DEL GROSSO. Francamente non sono in grado di rispondere, posso solo affermare che il responsabile dell'ASA rivide i contratti per attribuire la manutenzione al produttore, cosa che inizialmente non era prevista; non ho notizia però di quali pressioni abbia ricevuto, considerato che alla fine ha firmato il contratto. Non sono pertanto in grado di rispondere perchè non intendo fare affermazioni su avvenimenti che non conosco; ribadisco soltanto che l'azienda conosceva i 112 difetti documentati dalla nostra organizzazione sindacale regionale che, comunque, non li comunicò alla stampa, ma solo a chi di competenza, mediante una lettera riservata: la pubblicazione è avvenuta molto tempo dopo.

È stato inoltre chiesto se la selezione dei dirigenti avviene secondo criteri politici. In una azienda nella quale la politica fa da padrona è sempre avvenuto così e in questo momento non si registrano cambiamenti solo che sono solo con ciò presumo di aver di una parte risposto.

TESTA Oggi non abbiamo affrontato appositamente il problema delle ferrovie in concessione e delle condizioni a cui tali concessioni sono state assegnate, comunque vi forniremo una documentazione in merito. A tale proposito sottolineo soltanto che la rete ed il materiale rotabile sono decisamente peggiori rispetto a quelli di proprietà delle Ferrovie dello Stato. Per tale ragione a settembre, in occasione di un'audizione svolta alla Camera dei deputati, abbiamo chiesto al Governo che vi sia, almeno, una gestione unitaria dei 1000 chilometri di interconnessione che verranno usati anche dalle Ferrovie dello Stato.

È stato chiesto, inoltre, se esiste una tariffa-qualità; essa esiste, però attualmente le Ferrovie dello Stato sono prigioniere di un sistema a rigide tariffe chilometriche che limita qualsiasi capacità imprenditoriale. I prodotti sono ormai molto diversificati e sarebbe pertanto giusto adeguare le tariffe di conseguenza, ad esempio per fasce orarie, come ha fatto l'Alitalia. Basti ancora considerare che la domenica i treni sono vuoti e le autostrade piene o che il trasporto Roma-Firenze, quando funziona, è il *leader* di tutto il sistema e possiede un valore di mercato tre volte superiore alle tariffe praticate, mentre altri tragitti valgono meno.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti gli auditi per le preziose informazioni che ci hanno fornito.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 14.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. LUIGI CIAURRO