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

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 24 MARZO 1998

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

IC 0702

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

INDICE

Audizione dei vertici delle Ferrovie dello Stato Spa

PRESIDENTE ..... *Pag.* 3, 21, 24 e *passim*
BORNACIN *(AN)* 36, 37, 53
BOSI *(CCD)* 24, 50
CARPINELLI *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 34, 36
CÒ *(Rif. Com-.Progr.)* 32
FALOMI *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 23
GERMANÀ *(Forza Italia)* 38
LAURO *(Forza Italia)* 22
LO CURZIO *(PPI)* 27
MANIS *(Rin. Ital. e Indip.)* 25, 27
MEDURI *(AN)* ..... 29, 45, 49 e *passim*
RAGNO *(AN)* 40, 45
SARTO *(Verdi-l'Ulivo)* 30
TERRACINI *(Forza Italia)* 34, 43, 46
VERALDI *(PPI)* 39
CIMOLI ..... *Pag.* 11, 34, 48 e *passim*
DEMATTÈ ..... 4, 29, 43 e *passim*

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per le Ferrovie dello Stato S.p.a. il professor Claudio Demattè, Presidente, l'ingegner Giancarlo Cimoli, Amministratore delegato, il professor Claudio Podestà, Consigliere di amministrazione.

I lavori hanno inizio alle ore 10,15.

Audizione dei vertici delle Ferrovie dello Stato S.p.a.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'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.

Faccio presente che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è pervenuta la richiesta da parte del senatore Lauro di attivazione dell'impianto audiovisivo, in modo da consentire la speciale forma di pubblicità della seduta ivi prevista.

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

Abbiamo chiesto ai nostri ospiti di svolgere il tema oggetto di questa indagine conoscitiva nel modo più esauriente possibile. Il fatto che vorremmo avere molti elementi a disposizione è dimostrato dalla straordinarietà della seduta odierna rispetto all'*iter* consueto dei nostri lavori, intanto perchè si tiene di martedì mattina – giornata in cui, di solito, non sono previste sedute e anche perchè abbiamo deciso di utilizzare allo scopo un tempo molto più ampio di quello che in altre circostanze dedichiamo alle audizioni.

Con ciò intendo sottolineare l'importanza che questo incontro riveste per noi. Esso si svolge nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive di rilancio del trasporto ferroviario, non soltanto perchè non sarebbe stato comprensibile svolgerlo al di fuori di essa, ma anche per il fatto che in tal modo potremo fornire una documentazione più esauriente attraverso il resoconto stenografico che, invece, non viene redatto per le audizioni informali. Tale incontro si svolge in questo momento anche per la disponibilità del presidente Demattè e dell'amministratore delegato, ingegner Cimoli – che ringrazio molto – e dell'intero Consiglio di amministrazione insediato da poco tempo. Tutti hanno avvertito la necessità di incontrare le Commissioni parlamentari e hanno essi stessi dichiarato interesse a farlo prima ancora che noi prendessimo contatto con loro.

Come ricorderete, avevamo considerato la possibilità di svolgere a tale proposito una seduta congiunta con l'analoga Commissione della Camera dei Deputati; poi, però, l'Ufficio di Presidenza di questa Com-

missione, con motivazioni che effettivamente hanno un fondamento, ha preferito questo tipo di incontro, non certo per spirito di separazione dalla analoga Commissione della Camera dei Deputati, ma perchè se fossimo stati più numerosi avremmo avuto minori possibilità di effettuare quell'approfondimento che invece si ritiene necessario.

Questo incontro con i vertici delle Ferrovie dello Stato è il primo nel quadro della nostra indagine conoscitiva; ma risente – come è ovvio – dagli eventi di ieri sera, dell'incidente verificatosi nei pressi di Firenze, dello *shock* emotivo, per la gravità del fatto e la preoccupazione che si nutre al riguardo, oltre che per i lutti che vi sono stati. A tale proposito, esprimo a nome di tutta la Commissione il cordoglio per i familiari della vittima (attualmente c'è soltanto una vittima; speriamo che non se ne aggiungano altre) e la solidarietà nei confronti dei feriti e di tutti coloro che sono stati coinvolti nell'incidente, nonchè l'intenzione di fare quanto ci è possibile per affrontare e risolvere i problemi del trasporto ferroviario e della sua sicurezza.

Ho voluto ricordare il contesto dell'audizione odierna non certo per ridimensionare l'urgenza dell'argomento di attualità; al contrario. Il tema della nostra indagine conoscitiva dimostra che ci è chiara la dimensione del problema della sicurezza che, in questo momento, ha acquisito un'evidenza particolarissima. Siamo però convinti che per affrontarlo seriamente bisogna ricondurlo alle strategie aziendali, sia sotto l'aspetto tecnologico e organizzativo sia sotto quello delle strategie di sviluppo.

Mi scuso se mi sono dilungato in questa introduzione. Ringrazio tutti i presenti perchè hanno avuto la sensibilità di partecipare a questa audizione nonostante – credo che ciò non sfugga a nessuno – molte questioni li chiamerebbero ad altro tipo di impegni. Esprimiamo, pertanto, un apprezzamento particolare per la loro disponibilità.

Ringrazio, quindi, il presidente Demattè, l'amministratore delegato, ingegner Cimoli e il dottor Claudio Podestà, che è l'unico consigliere di amministrazione presente, visto che gli altri, a causa degli stretti tempi di convocazione, non possono essere presenti; tuttavia lo sviluppo della nostra indagine prevede altri incontri e consentirà di effettuare ulteriori approfondimenti e di ascoltare anche altre competenze presenti all'interno del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Esprimo, inoltre, un ringraziamento a tutti gli accompagnatori: il dottor Francesco Forlenza, il dottor Francesco Mengozzi, il dottor Giovanni Parillo, il signor Francesco Pantile, l'ingegner Giovanni Costa, la signora Daniela Scurti, il signor Giovanni Farneti e il dottor Pietro Spirito.

Do ora la parola al presidente Claudio Demattè.

DEMATTÈ. Signor Presidente, onorevoli senatori, vi ringrazio per aver accolto la nostra richiesta di ascoltare i vertici delle Ferrovie dello Stato S.p.a., inserendo questa audizione nell'ambito della più ampia indagine conoscitiva che state svolgendo. L'Anministratore delegato ed io, insieme al Consiglio d'amministrazione, abbiamo ritenuto opportuno illustrare in una sede istituzionale, prima che in

altre sedi, lo stato nel quale abbiamo trovato l'Azienda, i cantieri di lavoro che sono stati aperti e i problemi ancora irrisolti.

Come vedremo fra poco, nelle Ferrovie ci sono tante cose che non vanno. Purtroppo, molti nodi sono arrivati al pettine; chi conosce i sistemi grandi e complessi come quello ferroviario sa che questi hanno uno stato di inerzia che consente loro di procedere, anche per anni, nonostante l'incuria negli investimenti e le carenze gestionali, ma poi i problemi, quando si manifestano, sono seri, difficili da affrontare, e occorre molto tempo per la loro soluzione.

Abbiamo chiesto circa 10-15 giorni fa questa audizione, che purtroppo si svolge all'indomani di un altro incidente, tra l'altro grave, del quale portiamo tutto il peso e la responsabilità. Ovviamente, non pensavamo che potesse accadere qualcosa del genere, ma la possibilità che si verifichino eventi di questo tipo è dovuta anche a ciò che sto per dirvi.

I dati sulla sicurezza (che costituiscono gli unici elementi obiettivi e sono riportati con precisione nel documento che poi lasceremo alla Commissione) testimoniano che le ferrovie italiane, da questo punto di vista, sono ancora al livello dei migliori *standards* europei.

Certo, ci rendiamo conto che affermare questo all'indomani di un incidente non è sufficiente; sappiamo benissimo che i cittadini si aspettano altro. Quindi, il primo grande problema all'attenzione dell'Amministratore delegato, del *management* e del Consiglio è quello della sicurezza.

Una parte dei problemi relativi alla sicurezza sono dovuti ad una rete vecchia e congestionata, alla limitata automazione, al materiale rotabile datato, all'alto livello di congestione delle reti, quindi al ridotto distanziamento fra treno e treno ed anche alle brevi pause per la manutenzione. Alcuni degli incidenti verificatisi, perciò, non sono nient'altro che la conseguenza dei gravi ritardi accumulati in passato. Ma va rilevato che, purtroppo, altri incidenti sono accaduti in condizioni normali e per errori che si spiegano soltanto con il deterioramento organizzativo e gestionale dell'Azienda, dovuto a varie cause che voi tutti conoscete, cioè scandali e vorticosi cambiamenti di vertice, dei quali io credo che non si possa ritenere responsabile il personale esecutivo e meno che meno il *management* attuale.

Rimane però il fatto che il problema della sicurezza sussiste ed è collegato alla qualità organizzativa dell'Azienda, ai metodi di formazione e ai sistemi di addestramento anche mentale e comportamentale del personale, che sono di responsabilità dell'Azienda. Secondo me, specialmente in un momento di difficoltà come questo, sarebbe una mancanza di responsabilità attribuire tali problemi alle singole persone, quando invece riguardano l'Azienda.

Proprio per questi motivi, a mio modo di vedere, il punto fondamentale è che da questa situazione non si esce senza uno sforzo straordinario, che deve coinvolgere tutti, dirigenti e dipendenti, anche al di là delle contese contingenti che sorgono inevitabilmente nel momento in cui si deve procedere ad una riorganizzazione dell'Azienda. Si rischia di scaricare le conseguenze di tali contese sui cittadini, mentre questo è un

problema che deve essere affrontato all'interno dell'Azienda da noi e dalle altre controparti, che chiamiamo ad assumere le loro responsabilità.

Dopo questa premessa, ho il dovere di passare alla parte più ingrata, descrivere cioè lo stato nel quale l'Azienda si trova. Ritengo opportuno, a questo punto, fare un passo indietro fino all'ottobre 1996, data in cui c'è stato un cambiamento ai vertici dell'Azienda ed è stato nominato il nuovo Amministratore delegato, perchè non si possono comprendere i problemi esistenti e lo sforzo che è in corso se non si collocano correttamente gli avvenimenti nella loro sequenza temporale.

Avrebbe dovuto essere di comune evidenza che la situazione fosse grave già allora, anche se mi pare che così non sia stato. Al di là dei conti (che nel 1996 erano già fortemente negativi, con un disavanzo di 1655 miliardi), l'Azienda era profondamente malata almeno da due punti di vista. Innanzi tutto, sul piano strutturale, caratterizzato da una rete di vecchia concezione, con una estensione uguale a quella di 70 anni fa – vorrei sottolineare questo dato –, un parco del materiale rotabile vecchio, con un'età media di 25 anni per le carrozze e di 28 anni per le locomotive (si pensi che l'età media europea è di 19 anni), un sistema di bassa tariffazione che scarica sullo Stato il peso maggiore del servizio, attenuando conseguentemente la pressione sull'Azienda da parte degli utenti (i quali, se dopo aver pagato ottengono un cattivo servizio, esercitano un'azione disciplinante) e un progetto di Alta velocità ancora inchiodato alle prime fasi dopo 7 anni, mentre nello stesso periodo altri Paesi sono riusciti a realizzarlo.

Ma le carenze dell'Azienda erano anche più gravi sul piano societario e gestionale. Al di là di un servizio fortemente carente per l'obsolescenza del materiale rotabile, per una organizzazione del lavoro sciattamente orientata alla clientela e per un *deficit* di dotazioni tecnologiche, c'è un'altra serie di elementi che segnala lo stato grave dell'Azienda e che elencherò rapidamente. In primo luogo, un costo del lavoro già pari al 70 per cento delle voci di spesa e in continua crescita, nonostante la massiccia riduzione dei dipendenti (dalle 216.000 unità nel 1985 si è passati alle 123.000 unità nel 1996). Peraltro, l'organico, a causa di questo grande sforzo di riduzione del personale, è risultato falcidiato dall'uscita di molte risorse preziose. Infatti, i soli strumenti che si sono potuti utilizzare, cioè l'incentivazione all'esodo volontario e il prepensionamento, non consentono di selezionare la qualità delle persone sottratte all'Azienda. Inoltre, l'Azienda era condizionata da un sindacato avvezzo alla cogestione e da pesanti – sottolineo anche questo aspetto – interferenze politiche stratificatesi nel corso degli anni; una continua perdita di quote di mercato, nel settore passeggeri, ma soprattutto nel settore merci; un costo per treno-chilometro di 24 ECU, nettamente superiore alla media europea, che si aggira intorno ai 18 ECU (sottolineo questo dato perchè evidenzia che oltre il 30 per cento di costi in più per treno-chilometro e, quindi, il maggior costo complessivo derivano fondamentalmente dal maggior carico del costo del personale, sia in termini quantitativi che in termini di costi unitari); un sistema gestionale privo dei principali strumenti di gestione di qualsiasi azienda, di una seria ed

autentica contabilità analitica, di un sistema di valutazione delle prestazioni e di un sistema di incentivi e di sanzioni; un contesto organizzativo culturale di tipo burocratico inserito in un'azienda trasformata dal punto di vista societario, giuridico, ma il cui contesto rimane sempre il medesimo; uno stato di monopolio integrato verticalmente, privo di meccanismi in grado di indurre controllo dei costi, efficienza operativa e qualità dei servizi; un patrimonio immobiliare disarticolato, in parte neanche accatastato (strano, ma è così), e mal gestito, con spazi preziosi, come quelli delle stazioni che erano quasi regalati; un sistema di fornitura a gestione lasca e negligente (mi limito a queste espressioni, ma si potrebbe andare oltre); un contenzioso esplosivo con quasi 60.000 cause con i dipendenti e un numero infinito di cause con i vari fornitori (3.000 cause e 6 arbitrati, tutti persi); una struttura societaria a dir poco esuberante, con aree in perdita; un rapporto mal funzionante con i fornitori di materiale rotabile, che ha condotto alla messa in funzione di treni non perfettamente testati, con molte disfunzioni; un progetto dell'Alta velocità – la cosiddetta TAV – stravolto rispetto al suo impianto originario con il terzo atto modificativo; un sistema di progettazione dei lavori sulle infrastrutture a cascata multipla, fonte di sprechi e di quant'altro; un grave ritardo rispetto al calendario imposto dalle direttive europee sulla separazione contabile tra rete e servizi e sulla predisposizione di diritti e condizioni di libero accesso ad altri operatori; infine – come è noto a tutti – un'azienda sconquassata dagli scandali, dalle vicende giudiziarie e dai continui cambi di vertice.

Se non bastasse quanto sopra a rappresentare lo stato di crisi, va aggiunto che il contributo dello Stato, per la sola gestione del periodo 1993-1996, è stato di 40.101 miliardi di lire.

Una classifica stilata nel 1994 sull'efficienza dei diversi sistemi ferroviari dei 17 paesi europei colloca le Ferrovie italiane al decimo posto per efficienza tecnica e al sedicesimo posto per efficienza globale, prima soltanto della Turchia.

Questa è la situazione che ha trovato l'Amministratore delegato Cimoli alla fine del 1996: un sistema monopolista integrato verticalmente, con meccanismi arrugginiti di coordinamento interno, sordo alle esigenze dei clienti e sottratto alla disciplina dei costi e, per di più, operante in un settore in declino sia per la scelta dell'Italia di privilegiare il trasporto su strada (in un rapporto strade-ferrovie quasi di 8 a 1 a fronte di un rapporto di 1,50 a 1 degli altri paesi), sia per la scarsa competitività intrinseca delle Ferrovie e le sue inefficienze gestionali appena accennate.

Per capire come agire, si deve tener presente questo punto di partenza, senza disconoscere il lavoro svolto negli anni precedenti, quello cioè di ridurre il carico del personale, che era il frutto di particolari vicende storiche; basti ricordare che sono state immesse 60.000 persone in soli 4 anni, tra il 1968 e il 1972.

Purtroppo, cambiare la rotta di un organismo di lunga storia e di grande «stazza» come le Ferrovie dello Stato è come cambiare la rotta di un transatlantico; pertanto, nonostante gli sforzi e l'impegno,

ciò richiede molto più tempo di quanto la maggior parte dei cittadini sia disposta ad accettare.

L'amministratore delegato Cimoli e il precedente Consiglio di Amministrazione hanno svolto un lavoro che, definire imponente è poco (lascerò, quindi, all'ingegner Cimoli il compito di illustrarlo). È doveroso in una sede come questa chiarire il punto di partenza, ma anche lo sforzo e l'impegno che certe persone hanno profuso in questo lavoro: come Presidente entrante ho il dovere di segnalarlo in questa sede istituzionale, anche perchè ritengo doveroso che le eventuali critiche vengano indirizzate ai «punti giusti» e non a chi si è soltanto assunto questo onere. Mi permetto, pertanto, di rendere merito ai tre consiglieri dimissionari del precedente Consiglio di amministrazione che, insieme agli altri, hanno svolto un grande lavoro di cui ho preso atto esaminando i progetti che sono stati impostati in questi anni.

Illustrerò ora i problemi aperti. L'attuale Consiglio di amministrazione si è insediato in un momento di grandi tensioni per le Ferrovie dello Stato e gli incidenti come quello accaduto ieri sera rappresentano nodi che vengono al pettine dovuti – appunto – alle vicende passate. Devo sottolineare che una parte di queste tensioni, a mio modo di vedere, deriva dal fatto che una serie di posizioni correttive iniziano ad incidere sul corpo vivo dell'Azienda e anche su quello dei fornitori che in passato erano abituati ad altri sistemi.

L'attuale Consiglio di amministrazione inizia il suo lavoro con il vantaggio che è stata compiuta una seria e robusta ricognizione delle varie aree nelle quali si pongono i problemi, molti dei quali sono stati anche avviati a soluzione; tuttavia siamo consapevoli che l'azionista-Stato e l'opinione pubblica si aspettano risultati immediati in termini di qualità e di costi, anche se la natura dei problemi – come ho già evidenziato – è tale da richiedere tempi lunghi. Inoltre, subiamo anche la pressione delle direttive europee che ci impongono di procedere rapidamente verso quei processi di costruzione di un apparato societario che si presti alla liberalizzazione.

La storia dimostra – vorrei fornire un piccolo apporto da studioso – che è pressochè impossibile, anche per una dirigenza altamente professionale, riuscire a cambiare situazioni di questo genere solo per linea interna.

Questa è la prima area di lavoro, ma è dimostrato che, a fronte di un monopolio (cioè di un'attività che ha le caratteristiche del monopolio naturale sia per la struttura produttiva a rete indivisibile, sia per i premi di Stato e delle economie di integrazione, sia per i cosiddetti *sunk cost*), là dove vi sono attività di questo genere si tende a formare un sistema autoreferenziale che non risponde ai meccanismi disciplinanti di un mercato.

Questo è un fatto noto non solo in Italia, ma anche in Europa: tutte le ferrovie europee sono entrate in uno stato di crisi perchè la gestione pubblica di un'attività strutturalmente monopolistica come questa ha provocato l'accumularsi di una serie di meccanismi di inefficienza.

Proprio per queste ragioni, siamo consapevoli delle difficoltà che incontreremo nell'assolvere il mandato che ci è stato assegnato

dall'azionista Stato e dall'opinione pubblica. Lo Stato vuole una riduzione dei sussidi, mentre l'opinione pubblica chiede qualità e riduzione dei costi immediatamente.

Fra l'altro, l'attuale Consiglio si trova davanti ad una situazione nuova dal punto di vista istituzionale (soprattutto rispetto alla gestione di qualche anno fa), perchè con la liberalizzazione voluta dall'Unione europea la protezione del monopolio è finita. Questo è il dato nuovo: gli operatori inefficienti non saranno più solamente criticati, ma verranno sostituiti da altre imprese europee più efficienti.

Finalmente, nel sistema è stata introdotta quella che tecnicamente viene definita la contendibilità, un meccanismo di competizione potenziale in grado di sanzionare in modo drastico l'inefficienza. In tal modo, il nuovo Consiglio trova un alleato esterno per indirizzare l'Azienda verso assetti più efficienti, ma al tempo stesso è gravato da una responsabilità maggiore, cioè quella di condurre le Ferrovie all'appuntamento europeo preparate ad affrontare la concorrenza, perchè in caso contrario per esse non ci sarebbe futuro e per i dipendenti non vi sarebbe lavoro. Questo va detto e ribadito in modo chiaro e forte.

La prima responsabilità del Consiglio, dell'Amministratore delegato e della dirigenza è capire e far capire la portata di questa sfida e trovare le forme attraverso le quali prepararsi ad essa. La vera grande sfida consiste nel trasformare la gestione di un'attività con i requisiti dell'economia di scala, con la presenza di *sunk cost*, quindi con una propensione naturale al monopolio, in un insieme di attività che si aprono alla concorrenza potenziale o per confronto, in modo tale che vi sia un meccanismo istituzionale che garantisce la qualità e l'efficienza. Qualche paese ha già affrontato questa sfida, altri invece ci stanno provando adesso, ognuno seguendo un proprio modello. Noi abbiamo il dovere di trovare il nostro modello per affrontare tali problemi senza preconcetti ideologici, ma sapendo che è questo ciò che i cittadini chiedono e che lo Stato esige ora che non può più caricarsi di costi e debiti i per le stesse regole che è tenuto a rispettare con l'entrata in Europa.

Ma oltre a prepararsi alla liberalizzazione, che consentirà ad altri operatori europei di chiedere le tracce orarie e di correre sui nostri binari a costi inferiori, le Ferrovie devono affrontare un'altra grande sfida, cioè completare al più presto il quadruplicamento veloce dei grandi assi, quello Nord-Sud e quello trasversale padano. A tale proposito, la difficoltà non consiste soltanto nel realizzare bene quest'opera, ma nel completarla con il minimo costo e nel tempo più breve possibile per non essere esclusi dai grandi progetti di integrazione europea, magari con il coinvolgimento di capitali privati, per non gravare sul debito pubblico che deve essere ridotto in base alle normative europee. Quando si parla di un ordine di grandezza di 20.000, 30.000 o 40.000 miliardi di investimenti da attivare con capitali privati, si capisce subito che il modello di gestione necessario deve assicurare efficienza massima e rendimento sui capitali investiti, altrimenti tutto questo non può essere realizzato. D'altro canto, se non realizziamo questo progetto, rischiamo di essere esclusi dai grandi traffici europei.

Proprio perchè attualmente le Ferrovie sono fuori *standard* rispetto alla concorrenza in termini di costi, il primo grande impegno consiste nel raggiungere questo *standard* di costi. Se arrivassimo al momento della liberalizzazione con un costo per treno-chilometro di 48.000 lire, mentre altri operatori europei riescono ad offrire lo stesso servizio per 30.000 lire, le Ferrovie sarebbero costrette a chiudere. Questa è la grande sfida che dobbiamo affrontare coinvolgendo anche i privati, perchè altrimenti non riusciremo a realizzare quegli investimenti infrastrutturali che rappresentano il futuro del nostro Paese.

Occorre rilevare, inoltre, che nell'ambito del progetto di rilancio delle Ferrovie non può mancare una strategia che, attraverso l'instaurazione di un sano e costruttivo rapporto con i fornitori di materiale ferroviario, consenta ai nostri produttori di posizionarsi adeguatamente nella dinamica competitiva europea. A questo punto si apre un altro grande capitolo. Come sapete, per quanto riguarda il materiale rotabile ci sono stati colossali processi di concentrazione a livello europeo e mondiale. La nostra industria si trova in una posizione di grande delicatezza; pertanto, credo sia una nostra responsabilità far sì che le Ferrovie stabiliscano con essa non un rapporto improntato ad una gestione falsata da una presunta difesa degli interessi nazionali, che in realtà causa inefficienza, ma un rapporto sano, che consenta a queste imprese di essere competitive.

Nel piano di impresa 1997-2000, che l'Amministratore delegato vi illustrerà, sono indicate le linee di lavoro per realizzare questi obiettivi. Purtroppo, a causa dello slittamento nella conclusione dei contratti di lavoro e dell'esito di questi, e poichè le altre ferrovie europee, che già si trovano in condizioni migliori (salvo quella belga e quella svizzera, che non sembrano essere altrettanto efficienti), accelerano il loro processo di ristrutturazione e di riduzione dei costi, ritengo che sia nostro dovere affrontare sul tavolo pubblico due grandi problemi. Il primo riguarda la gestione delle reti nel passato: vi sono degli extracosti dovuti a contratti eredidati dal passato e che in alcuni casi non sono risolvibili. L'altro, invece, è relativo alla gestione delle tariffe. È noto che le tariffe italiane sono le più basse e ciò comporta una serie di conseguenze: oltre a scaricare maggiori costi sul bilancio dello Stato, determinano anche una minor pressione nei confronti dell'Azienda affinchè questa sia efficiente. Credo che tale problema debba essere affrontato in modo serio e forte, perchè la gestione delle tariffe è uno dei meccanismi attraverso i quali si può aiutare l'Azienda a correggere i propri difetti.

Per quanto riguarda gli altri extracosti, ve ne sono di due tipi. Innanzi tutto, vi è quello relativo al costo del lavoro. Dati comparati dimostrano che il costo del lavoro è superiore a quello degli altri Paesi. Io credo che, nonostante lo sforzo serio e robusto compiuto in occasione della recente conclusione del contratto di lavoro, con questa struttura di costi non siamo pronti alla liberalizzazione.

Voi sapete che in altri Paesi questo problema ha la stessa struttura e forse sapete anche che in un caso, quello tedesco, lo Stato si è fatto carico di ciò, assorbendo gli extracosti e considerandoli

una specie di rendita derivante dalla gestione del passato, in modo tale da mettere l'azienda nelle condizioni di essere competitiva.

Credo che tale problema non possa essere risolto solo dall'Azienda, ma anche attraverso un confronto pubblico. Va detto che per completare il risanamento bisogna intervenire energicamente, ed è stato fatto in misura sostanziale e con forza, su una serie di altri contratti stipulati con i fornitori; purtroppo, alcuni di questi contratti sono di lunga durata e onerosi per le Ferrovie dello Stato, nonchè blindati (poichè la loro rescissione non è possibile ad opera esclusiva del *management)* e, pertanto, si dovrà trovare una soluzione.

Su entrambi i fronti ritengo necessario aprire un confronto pubblico, perchè in caso contrario non si riuscirebbe a portare l'Azienda Ferrovie dello Stato S.p.a. in condizione di essere pronta per la liberalizzazione.

Vorrei concludere con una nota doverosamente positiva, non di circostanza. Tutti i dati di cui vi ho portato a conoscenza segnalano lo stato di necessità dell'azienda Ferrovie dello Stato S.p.a., nonchè lo stato di difficoltà dell'intero settore, che è in declino per le ragioni che vi ho esposto poc'anzi, cioè per la perdita di quote di mercato ormai massiccia negli ultimi anni; al tempo stesso, però, tale settore non è strutturalmente condannato al declino, perchè ha in sè grandi potenzialità: le innovazioni tecnologiche, che consentono una diversa organizzazione del lavoro (e quindi una diversa struttura dei costi); l'innovazione istituzionale di cui ho parlato poc'anzi, che consente una maggiore efficienza; un'innovazione organizzativa, che può consentire una forte attenzione alla qualità del servizio e alla revisione dei costi. Tutto ciò può modificare nettamente il rapporto costi-qualità tra il servizio ferroviario e le altre modalità di trasporto.

È ormai evidente, grazie a tutte le indagini svolte in proposito, che il trasporto ferroviario ha dei vantaggi in termini di inquinamento, di impatto ambientale e di qualità della vita dei cittadini nettamente superiori a quelli del trasporto su strada; anche in questo caso, si tratta di un'area che non compete solo all'Azienda, ma al pubblico, quella cioè di ridisegnare il modello di sviluppo. Se si facesse riferimento al costo dei danni che generano le altre modalità di trasporto in termini ambientali e se la gestione delle Ferrovie dello Stato S.p.a. venisse condotta con criteri di rigorosa professionalità, credo che il rapporto tra i vari sistemi di trasporto sarebbe destinato ad invertirsi drasticamente. Non a caso una grande rivista come «*The Economist*» qualche settimana fa parlava della rinascita delle ferrovie definendola come «La nuova era delle ferrovie». Se correggeremo tutti questi difetti, le Ferrovie dello Stato potranno rappresentare una grande risorsa per il Paese: questa è la direzione verso cui stiamo lavorando.

CIMOLI. Signor Presidente, vorrei riprendere alcuni temi indicati dal professor Demattè. Nell'ottobre 1996 mi sono trovato di fronte alla situazione che in sintesi è già stata evidenziata: tariffe basse, bilanci assolutamente al di fuori della norma per qualsiasi altra società per azioni, alti costi di produzione (di cui quello del lavoro rappresenta quasi l'80

per cento), una saturazione dal punto di vista industriale della rete strutturale, sia orizzontale che verticale (torneremo poi su questo tema), una riduzione dei contributi pubblici nella gestione corrente (politica peraltro doverosa alla quale puntiamo anche noi e che, in particolare nel 1997, è proseguita raggiungendo valori molto bassi). Se a ciò si aggiungono investimenti spesso discutibili effettuati nel passato (abbiamo già evidenziato che la rete è uguale a quella di 70 anni fa e che è poco automatizzata), risulta chiaro che la situazione non era favorevole a ricevere un nuovo traffico in condizioni di sicurezza, con treni più veloci e basandosi su concezioni diverse, come quelle introdotte negli ultimi anni.

Vi erano, inoltre, una gestione sindacale evidente e nota a tutti, ed ingerenze varie nelle decisioni aziendali (che spesso non erano certo indirizzate al miglioramento dell'impresa).

Consapevoli di ciò, abbiamo agito su vari piani: da un lato, abbiamo esaminato la gestione, cercando di passare attraverso di essa per portare a galla le storture più evidenti; dall'altro, ci siamo preparati a costruire un piano di impresa quadriennale o quinquennale, che desse il senso di come sarebbe potuta mutare l'Azienda Ferrovie dello Stato S.p.a.

Non dimenticate che 4 o 5 anni costituiscono un periodo molto breve e che gli investimenti durano 8, 10 o 15 anni. Noi abbiamo predisposto un piano di investimenti decennale, proprio per capire fino a che punto potevamo arrivare.

Inoltre, la rivisitazione del progetto TAV (di cui, tra breve, vi parlerò nel dettaglio) ha rappresentato un lavoro pesantissimo. Abbiamo trovato un contratto di lavoro ancora «aperto», che poi si è concluso all'inizio del 1998, ma che ha determinato molte tensioni e molti problemi, soprattutto nel corso del 1997.

Abbiamo analizzato con molta attenzione, come ha sottolineato poc'anzi il presidente Demattè, i contratti in corso e i rapporti con i fornitori. Il lavoro è stato molto delicato, anche perchè contemporaneamente tale attività è seguita da ben tre procure della Repubblica, che indagano sulle Ferrovie dello Stato e sul progetto dell'Alta velocità per ciò che era stato fatto negli anni passati e addirittura prima degli anni 90; quindi, tutti i giorni ci ritroviamo la polizia giudiziaria, la Guardia di finanza o i giudici che ci chiedono informazioni di vario tipo: solo per quanto concerne la TAV abbiamo compilato oltre 200 verbali di consegna di documentazione.

Per quanto riguarda il lavoro svolto, vorrei fornire indicazioni piuttosto generiche. Innanzi tutto, i costi operativi dell'Azienda ammontano a circa 3.500 miliardi, di cui 850 per i contratti di pulizia (inerenti tutto il Paese, da quelli per le stazioni a quelli per i treni); questo contratto è bloccato fino al 2002, però siamo riusciti, in un anno, a ridiscuterlo e a cambiare così alcune condizioni, imponendo una serie di altre condizioni qualitative e vincoli ai fornitori, ottenendo una riduzione dei costi del 10 per cento circa nell'arco di due anni, cioè dal 1996 al 1998. Il problema, però, non era solo quello della riduzione dei costi, ma anche quello di far sì che le pulizie fossero effettivamente svolte: le Ferrovie devono in-

corporare questo concetto di orientamento alla clientela, che ancora non hanno.

Le Ferrovie sono ancora convinte di potersi limitare a portare i viaggiatori da una stazione all'altra e le merci da uno scalo all'altro. Ma questo oggi non è più sufficiente: il cliente vuole essere portato in modo ottimale – come è giusto che sia – sì da una stazione all'altra, ma con la possibilità di usufruire di un servizio integrato anche con sistemi metropolitani funzionanti; le merci devono essere prelevate e poi consegnate dove il cliente vuole, in un processo di logistica integrata che abbiamo attivato dallo scorso anno e che ci ha già dato parecchi risultati.

Ci siamo preoccupati di affrontare poi un altro gravissimo problema. Voi sapete che abbiamo investimenti molto pesanti. Delle somme già stanziate, le ferrovie devono investire ancora circa 40.000 miliardi in lavori da completare. In particolare, 5.000 miliardi erano stati destinati per le cosiddette prestazioni integrate, che sono investimenti avviati nella prima parte degli anni Ottanta con una serie di società: queste prima si occupavano della progettazione, poi facevano i preventivi, successivamente elaboravano il progetto esecutivo ed infine realizzavano le opere tratta per tratta. È evidente la diseconomia che derivava da questo modo di procedere: costi alle stelle, tempi stabiliti dal costruttore, ma e soprattutto conflitto reale e stridente con le normative europee.

Abbiamo riesaminato questi contratti e abbiamo bloccato 4.000 miliardi su 5.000: è stata eseguita nuovamente la progettazione e sono state avviate nuove procedure di gara. Inoltre, nei primissimi mesi dell'anno abbiamo ridotto di circa il 30 per cento le polizze assicurative (evidentemente c'era sufficiente spazio per farlo).

Un altro tema importante è quello della ristorazione di bordo, commissionata alla società «Agape», che ci costava 93 miliardi; malgrado il contratto sia ancora in corso (scadrà l'anno prossimo), siamo riusciti a ridurre i costi per 33 miliardi. Questi numeri sono valori molto importanti, che fanno pensare.

Su tutti gli aspetti che ho citato, ma anche su molti altri, abbiamo fatto svolgere delle indagini da alcune società di revisione. I risultati di tali indagini sono raccolti in tre volumi molto grandi: uno riguarda le società, un altro i rapporti tra Italfer, TAV e società esterne, mentre il terzo si sofferma sulle questioni interne delle Ferrovie dello Stato, soprattutto a proposito di appalti, forniture, contratti con consulenti e con uffici legali. Peraltro, tali volumi sono stati tutti depositati presso le procure interessate e quindi sono a disposizione della magistratura.

Come dicevo, ho trovato la società in una situazione gestionale molto carente. Quando è stata emanata la direttiva Prodi, non siamo stati in grado di partire immediatamente con la divisionalizzazione delle società, perchè l'Azienda mancava totalmente – e manca tuttora – di una contabilità analitica e industriale: non si conoscevano i costi, non si sapeva quanto costava portare un treno da un punto A ad un punto B. Inoltre, ci sono più di 200 sistemi di *software* che non dialogano fra loro. Abbiamo previsto un sistema di contabilità integrata – lo realizzeremo per la fine di quest'anno – che consentirà di avere la visione complessiva dei costi dell'Azienda (per poter fare delle previsioni e dei con-

suntivi reali), e soprattutto di realizzare quella divisionalizzazione che l'Unione europea, la direttiva Prodi e il buon senso industriale ci chiedono. Su questo punto mi soffermerò successivamente.

Abbiamo elaborato per la prima volta la relazione semestrale secondo la normativa Consob. È stato molto difficile preparare il bilancio in questo modo, proprio per le difficoltà evidenziate prima, ma anche su questo piano l'Azienda vuole essere normale. Abbiamo rivisto le procedure di approvazione degli investimenti, perchè investivamo 4-5.000 miliardi e ci trovavamo poi a spenderne circa 7.000. Dal momento che intendiamo spingere sugli investimenti, è estremamente importante che ci sia un controllo. Stiamo valutando appieno l'importanza di questo aspetto proprio in questo periodo, poichè le procure stanno riesaminando investimenti operati alla fine degli anni Ottanta e agli inizi degli anni Novanta.

Inoltre, abbiamo svolto una serie di *audit* sulle società controllate. Come sapete, le Ferrovie avevano ed hanno ancora molte società controllate o collegate: avevamo la maggioranza in 70 di queste ed una partecipazione superiore al 20 per cento in altre 44. Dopo aver compiuto analisi molto accurate per valutare il valore strategico di tali società, ne abbiamo chiuse o vendute più di 30, e in altre stiamo compiendo ulteriori operazioni. Peraltro, lo scorso anno abbiamo fatto cassa per oltre 500 miliardi, e questo è stato molto importante, perchè nel corso del 1997 siamo partiti con una cassa di circa 9.000 miliardi (se non ricordo male, nel 1996 era di circa 18.000 miliardi) e ci siamo attestati su un valore limite bassissimo, pari a 1.000-1.200 miliardi. Ciò vuoi dire che abbiamo cassa per un mese, sufficiente per pagare gli stipendi ed effettuare gli investimenti. Quindi, il Tesoro ha drenato risorse dalle Ferrovie dello Stato (come del resto faceva nello stesso momento in tutti i settori), le quali a loro volta hanno drenato risorse dall'interno centralizzando la finanza e alleggerendo alcune società collegate fortemente capitalizzate, oppure con la vendita di altre società, già effettuata con buoni ricavi per oltre 500 miliardi.

Per quanto riguarda poi la società TAV, direi che questo è stato uno dei temi che ci ha assorbito maggiormente. L'Alta velocità è un progetto consentitemi di dire – molto ben venduto, ma anche indispensabile per le Ferrovie dello Stato. Noi abbiamo bisogno assoluto di questi binari, che sono fondamentali: lo abbiamo visto in occasione di vari incidenti. ma possiamo verificarlo anche constatando la congestione del traffico sulle linee principali, cioè la grande dorsale e la grande trasversale. Quando passano 240 treni al giorno, con punte di 280, significa che transita un treno ogni cinque minuti, vuoi dire non poter fare manutenzione all'infrastruttura. Tutto ciò provoca una serie di ritardi, considerando che su questi binari viaggiano treni con velocità assolutamente diverse: il treno pendolare, l'ETR, il Pendolino, il treno merci. In una situazione di questo genere aumentano il caos, il disservizio e i ritardi per i viaggiatori, in particolare per quelli pendolari.

Comunque, il progetto dell'Alta velocità era stato avviato: era più o meno al 30 per cento sulla tratta Roma-Napoli, anche se mancava l'approvazione di tutto il percorso, e solo all'inizio (5-10 per cento) sulla

tratta Firenze-Bologna (ma l'approvazione era stata data solo per le tratte intermedie e non per i nodi). Nel corso dei 1997 è stato compiuto un grande lavoro: sono stati approvati il nodo di Napoli e quello di Firenze (sia pure a livello politico, ma speriamo che al più presto sia approvato anche il progetto definitivo nella Conferenza dei servizi), il progetto per Bologna e la Milano-Parma. Inoltre, dopo una serie di riunioni conclusive, stiamo finalizzando in soli tre mesi i progetti per aprire anche il tratto Parma-Bologna. In questo modo, si potranno iniziare i lavori sulla grande dorsale Milano-Napoli. Si tratta di lavori per circa 25.000 miliardi ed estremamente urgenti (ecco perchè intendiamo velocizzarli il più possibile), parte dei quali già in corso. Ieri, in un convegno sull'Alta velocità, si è parlato anche della tratta Torino-Milano, che potrebbe chiudere la conferenza dei servizi nel corso di quest'anno. Se ciò avvenisse, potremmo procedere con i primi appalti circa 6 mesi dopo la chiusura della conferenza dei servizi.

Come vedete, quindi, sull'Alta velocità si sta svolgendo un grande lavoro industriale. Successivamente riferirò anche sullo sforzo che si sta compiendo a livello di progettazione, sulle modalità per realizzare questo progetto (a tale proposito, recentemente sui giornali sono state pubblicate molte notizie legate a a ciò che viene fuori dalle procure), ma adesso preferirei soffermarmi su un fatto estremamente importante, cioè il cambiamento strategico e societario della TAV.

La TAV è una società per il 60 per cento a capitale privato e per il 40 per cento a capitale delle Ferrovie dello Stato: i privati avevano versato circa 100-110 miliardi di capitale, mentre noi ne avevamo versati 90; poi, però, per costruire le linee abbiamo anticipato il 40 per cento che era a carico del pubblico, arrivando ad investire circa 5.000 miliardi di lire. A questo punto, quando sono entrato nelle Ferrovie, ho trovato il cosiddetto terzo atto modificativo del contratto, che stravolgeva completamente la natura della TAV. Infatti, la TAV era una società nata per costruire una infrastruttura, che poi avrebbe ceduto ad un'altra società, a maggioranza delle Ferrovie dello Stato, lo sfruttamento della rete, con vantaggio per le stesse Ferrovie dello Stato che avrebbero pagato un canone. Con il terzo atto modificativo è stato introdotto un contratto che prevedeva che la TAV diventasse una concorrente delle Ferrovie dello Stato sulle tratte principali (quindi, su quelle più remunerative), senza aver pagato alcun diritto di avviamento. Essa avrebbe dovuto ottenere dalle Ferrovie – che perdevano così quel grande traffico Nord-Sud-Est-Ovest – dei costi a prezzi efficientati che stimiamo tra i 400 e i 600 miliardi all'anno (forse anche con punte di 800 miliardi), senza alcun rischio di impresa, essendo la gestione della TAV totalmente garantita, anche come rischio di impresa, dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. e, in seconda istanza, dal Tesoro. Quindi – ripeto – nessun rischio di impresa, totale copertura dei rischi e dei finanziamenti in caso di necessità. Comprenderete allora che questo progetto non poteva essere firmato e approvato, ma nello stesso tempo non poteva decadere perchè dal punto di vista industriale avevamo bisogno di quelle rotaie e di quelle infrastrutture. Pertanto, abbiamo trovato un modo, d'accordo con le banche che ci hanno seguito e che hanno giudicato tale soluzione mi-

gliore della precedente: le banche stesse, senza che pagassimo alcun interesse, sono uscite dalla TAV e noi abbiamo acquistato il 100 per 100 delle sue azioni; in questo modo, la TAV diventa parte integrante delle infrastrutture delle Ferrovie dello Stato, peraltro in linea con quanto stabilito dalla direttiva n. 440 del 1991 (cioè una infrastruttura gestita da un unico gestore della rete).

Le altre tracce sarebbero state vendute dalla rete storica delle Ferrovie dello Stato. Per pagare questo indebitamento, determinato dall'acquisizione del 60 per cento del capitale privato, dobbiamo ancora reperire le risorse sul mercato ed abbiamo pensato di costituire una società di passeggeri a media e lunga percorrenza (una società che oggi probabilmente c'è e su cui abbiamo fatto uno studio approfondito che dovremo affinare nei prossimi mesi) che dovrebbe consentire di costruire un vero *project financing*, come si fa per le raffinerie, per gli oleodotti e per le centrali elettriche. Questa società, opportunamente snellita, ridotta nei costi e resa affine ad una società di tipo privato, dovrebbe poter pagare un *take or pay* alla rete e alla società in modo che la TAV si possa finanziare sul mercato. Tutto il progetto è stato studiato con più di dieci banche; occorrerà svolgere un lungo lavoro perchè dovremo valutare i cespiti da apportare a tale società. Comunque, già dodici banche si sono dichiarate disposte a trasferire il capitale che avevano investito nella TAV alla costituenda società (circa 6 miliardi), che per ora è «fredda», non attiva, e a cui dovrà poi essere apportato un capitale costituito, ad esempio, dai locomotori, da valutarsi nei prossimi anni.

Quindi, tale cambiamento ci porterà verso il rispetto della direttiva n. 440 del 1991, ottemperando così a quanto già indicatoci dall'Unione europea negli anni passati.

Abbiamo operato una serie di ristrutturazioni dell'Azienda, ma tutti questi cambiamenti da Ente di Stato in società per azioni sono stati molto formali e non hanno determinato una reingegnerizzazione dei processi dell'Azienda. Abbiamo messo mano a tutto questo anche per arrivare alla separazione contabile delle infrastrutture entro il 30 giugno prossimo, perchè entro quest'anno procederemo alla fusione; è un lavoro duro che non abbiamo potuto compiere prima perchè non avevamo attuato la separazione dei costi e non sapevamo a chi fosse attribuito un certo bene. Oggi, invece, disponiamo di questi dati e quindi entro il mese di giugno avvieremo la separazione delle infrastrutture; non abbiamo ancora avuto (è un'indicazione del Governo) una procedura di infrazione, ma tra pochi giorni sarà pronto il recepimento della citata direttiva europea n. 440. Noi, comunque, andiamo avanti velocemente e per la fine dell'anno vorremmo realizzare anche la separazione delle attività trasportistiche.

Per le Ferrovie dello Stato la direttiva europea rappresenta un grande cambiamento. Pensate che i tedeschi hanno avviato il processo di liberalizzazione del mercato fin dal 1991, modificando la Costituzione e molte leggi esistenti e progettando di arrivare entro il 1999 alla costituzione di società operative che – ricordo – devono essere in utile (cioè devono guadagnare). L'Italia ha cominciato a muoversi in questa direzione solo lo scorso anno, ipotizzando di costituire sostanzialmente tre

società: una per le merci, una per i passeggeri a media e lunga percorrenza, e un'altra per il trasporto regionale e metropolitano che potrà costituire società con gli enti locali, anche se certamente non con tutti, considerato che non tutte le 21 regioni italiane saranno in grado di costituire con noi tali società (poichè alcune non ne hanno la forza, mentre altre forse non ne hanno l'interesse). Alcune delle regioni più importanti, soprattutto del Nord d'Italia, sono però certamente in grado di stipulare con noi dei contratti che saranno di stimolo per le Ferrovie dello Stato e di grande vantaggio per le entità locali.

Per quanto riguarda il trasporto merci, contiamo la prossima settimana di concludere un primo accordo commerciale con le ferrovie elvetiche: si tratta del primo accordo commerciale fatto in questo modo, in maniera integrata, con una partecipazione *fifty-fifty* tra due Aziende ferroviarie, e rappresenta la prima parte di un progetto che prevede di arrivare entro un anno alla costituzione di una vera società. Quindi, attraverso questo sbocco, entreremo in Germania, entreremo in Europa: tenete conto che il 50 per cento delle esportazioni italiane passa per la Svizzera e, pertanto, avere questo *partner,* con cui fra l'altro si parla tedesco, e che dispone di locomotori già pronti per arrivare in Germania, costituisce un importante trampolino di lancio per il nostro sistema merci che lo scorso anno è cresciuto moltissimo: si è registrato infatti un incremento delle merci del 9 per cento.

Un altro aspetto molto importante che abbiamo riscontrato è rappresentato dai servizi di ingegneria; questi sono in gran parte realizzati dalla società Italfer, che ha circa 1.000 dipendenti e parte dall'ingegneria interna alle Ferrovie che è nella rete. La società Italfer cura gli investimenti per conto della TAV, opera i controlli sul loro stato di avanzamento, cura i progetti e ha rapporti contrattuali con società di ingegneria per un importo di circa 370 miliardi di lire.

Abbiamo chiuso quasi tutti questi contratti (tranne quello con la TPL, del valore di circa 50 miliardi, per la supervisione dei lavori della tratta Roma-Napoli), per lo più in maniera non onerosa, e abbiamo internalizzato in Azienda un lavoro equivalente a 220 miliardi di lire, prevedendo un risparmio dal 20 al 25 per cento.

Un altro argomento su cui vorrei soffermarmi, prima di delineare il piano di impresa, è il nuovo contratto di lavoro, che io considero estremamente innovativo. Infatti, negli ultimi 5-6 anni il costo unitario del lavoro nelle Ferrovie è aumentato di oltre il 60 per cento, contro una media dell'industria vicina al 30 per cento, quindi con un incremento pari a più del doppio. È vero che sono uscite circa 70.000-80.000 persone, e però c'è stato uno scambio per cui sono aumentate notevolmente le categorie, sono cresciuti i costi unitari del lavoro, ma si sono incrementati anche – lo si capisce semplicemente leggendo il contratto – i grandi vantaggi che via via sono stati riconosciuti nel tempo.

Con il precedente contratto, le Ferrovie non potevano essere considerate un'azienda presente sul mercato. Avevamo bisogno di un contratto più flessibile, che non prevedesse incrementi del costo del lavoro. Infatti, il nuovo contratto prevede – e credo che questo sia un fatto unico – una moratoria salariale per gli anni 1998 e 1999, un contenimento del

costo del lavoro bel al di sotto del livello di inflazione e un notevole incremento della produttività. Pensate che il personale di macchina aveva circa 20 ore di impegno alla settimata, di cui 13-14 ore di guida effettiva; abbiamo portato questi orari, rispettivamente, a 34 ore di lavoro settimanali e 18 ore di guida. Tutto questo cambia notevolmente la flessibilità del lavoro. Su certe tratte, per i treni merci, si effettuavano anche tre cambi di equipaggio, quindi erano necessarie ben sei persone per condurre il treno. Non è in queste condizioni che possiamo reggere la concorrenza di coloro che tra poco verranno in Italia, potranno chiedere le tracce e competeranno con noi, certamente con contratti di lavoro, meccanismi di flessibilità e metodi industriali diversi.

È sorto un confronto serrato e difficile, che ha messo l'Azienda ed i sindacati dai due lati opposti del tavolo, ma che è stato utile per far comprendere alle organizzazioni sindacali che d'ora in poi i rapporti dovranno essere impostati in modo diverso. In effetti, stiamo notando grandi cambiamenti. Certo, ci sono ancora dei sindacati, che non capiscono e non vogliono capire come e con quale velocità l'Azienda deve cambiare. Ma noi proseguiamo per la nostra strada, sicuri di poter convincere anche loro.

Illustrerò ora rapidamente i punti fondamentali del piano di impresa. Lo scenario esterno è mutato: la liberalizzazione in Europa sta correndo, si sta verificando un aumento della concorrenza, vi è una spinta verso la regionalizzazione del trasporto pubblico locale e i vari Stati stanno riducendo le risorse pubbliche a disposizione delle ferrovie per il finanziamento ella gestione corrente.

Occorre superare l'attuale *deficit* strutturale; si può solo mantenere, ma riducendolo, quello nella parte infrastrutturale. Le attività di trasporto, che sono sotto l'occhio vigile dell'Unione europea, dovranno guadagnare, perchè altrimenti, non potendo più ricevere sussidi, subiranno fatalmente un declino e usciranno dal mercato. Quindi, dobbiamo ridurre il *deficit* di esercizio e ridisegnare la fisionomia dell'Azienda con una cultura privatistica più accentuata e con una maggiore flessibilità, come è stato specificato ampiamente anche nel contratto.

Bisgna aumentare la competitività e, di conseguenza, garantire una diversa qualità del prodotto, perchè questo è un aspetto importante. Basta vedere i reclami che riceviamo: oggi non basta fornire l'aria condizionata, non è sufficiente assicurare un pasto sul treno. I treni devono essere puliti e arrivare in oraio, il personale deve essere gentile, alle stazioni bisogna dare le giuste informazioni. Progettiamo di modificare le stazioni, facendole diventare dei centri commerciali, come è stato fatto per l'aeroporto di Roma.

È possibile realizzare questi progetti senza subire perdite, ma ottenendo buoni profitti. Riassumendo, occorre garantire offerte più attraenti per la clientela, una migliore qualità e servizi strumentali meglio organizzati. Ad esempio, oggi per le biglietterie sosteniamo dei costi che incidono sul prezzo del biglietto per un importo pari al 23-24 per cento. Questo non è possibile, bisogna scendere al di sotto del 10 per cento.

Dobbiamo completare gli investimenti strategici, il che oggi non significa più costruire binari o gallerie, ma investire in tecnologia. Se in

passato fosse stata già realizzata l'ATC, non si sarebbe verificato l'incidente di ieri sera; lo stesso vale per l'ultimo incidente di Milano-Certosa e probabilmente per molti altri. È uno sforzo enorme, ma nell'arco di 3-4 anni vogliamo garantire la completa automazione su circa 6.000 chilometri. Quindi un sistema automatico, come quello degli aerei, senza bisogno del macchinista, gestirà le variazioni di velocità e la posizione dei treni.

Abbiamo previsto entro il 2000 uno scenario che ci dovrebbe portare ad un aumento del fatturato dagli attuali 5.000 miliardi a circa 6.800 miliardi, con un incremento di circa il 20 per cento solo per il fatturato merci: vi ricordo che nel primo anno in questo settore l'incremento è stato pari al 9 per cento, pur utilizzando i vecchi treni e la vecchia organizzazione che adesso stiamo modificando. Confidiamo fortemente che si possa arrivare a questo 20 per cento.

Pere quanto riguarda i passeggeri di media-lunga percorrenza, prevediamo un 10 per cento di aumento sia pure a fronte di maggiori difficoltà, poichè certamente gli incidenti che si sono verificati, i ritardi nell'Alta velocità e le caratteristiche del mercato non ci rendono facile il raggiungimento di questo obiettivo. Ad ogni modo, pensiamo di conseguire questo risultato nel 2000, quando circa il 30 per cento dell'offerta sarà costituita da treni di qualità come il Pendolino o l'Eurostar, che ci sonsentiranno di offrire un servizio migliore, capace di attrarre molta clientela.

Un altro aspetto importante come è stato sottolineato dal Presidente – riguarda le tariffe. Noi non possiamo competere sul mercato e fare dei «pacchetti», come fanno gli altri vettori, perchè le nostre tariffe sono chilometriche: per il tragitto da Roma a Pescara o da Roma a Firenze, a parità di chilometri, il costo è lo stesso. Questo non rientra assolutamente in una logica di mercato e quindi abbiamo chiesto al Ministero del tesoro di poter praticare invece tariffe flessibili, tra l'altro misurate sulla qualità, sulla puntualità, sulla pulizia e su tutta una serie di parametri che saremo in grado di offrire. Chiediamo che, pur in un regime di *price cap,* ci venga consentita comunque una flessibilità.

Nell'arco del periodo di realizzazione del piano prevediamo anche una riduzione degli interventi dello Stato. Dicevo prima che all'inizio degli anni Novanta questi ammontavano a circa 8.000 miliardi l'anno; nel 1996 erano 6.200 miliardi, crollati drammaticamente nel 1997 a meno di 3.500 miliardi. Adesso ripartiamo con 6.000 miliardi – parlo di lire correnti, quindi l'incidenza diminuisce – e prevediamo di scendere abbondantemente sotto i 5.000 miliardi nel 2000-2001. Evidentemente, ciò accadrà se riusciremo a portare avanti tutti i nostri progetti e a ridurre gli organici, come abbiamo previsto, attraverso le tecnologie o il cambiamento dell'organizzazione.

Il tesoro ci ha garantito una mole imponente di investimenti per i prossimi 10 anni: potremo arrivare a spendere fino a 6.000-7.000 miliardi all'anno. Quindi è previsto un flusso annuale di cassa per 6.000-7.000 miliardi.

Questo vuol dire che abbiamo davanti a noi un respiro sufficiente per poter destinare circa il 50 per cento degli investimenti annui alla ri-

messa in esercizio, all'efficienza e all'automazione del sistema; automazione di cui abbiamo grande bisogno. Ciò consentirà, tra l'altro, anche di migliorare le professionalità dell'Azienda. Dovete sapere che noi abbiamo circa 35.000 persone che hanno solo la licenza elementare, altrettante che hanno solo la licenza media inferiore e circa 3.000 laureati. Questo dato mostra che l'Azienda non è certamente all'avanguardia per quanto riguarda professionalità e capacità di recepire nuovi modelli di gestione, nuovi treni, nuova automazione del sistema.

Su questo stiamo compiendo un grande sforzo; dobbiamo farlo anche perchè treni più moderni stanno arrivando e perchè stiamo realizzando le tecnologie. Per la prima volta dal 15 aprile sulla Treviso-Cremona, una tratta marginale di circa 250-300 chilometri, si viaggerà con il nuovo sistema ATC per cui il macchinista non toccherà più i comandi; se tutto funzionerà bene come noi prevediamo, il nuovo sistema verrà esteso ad altri nodi. Nel frattempo stiamo comprando materiale rotabile, perchè quello che abbiamo è vecchio. Stiamo cambiando e rinnovando le carrozze dei treni più importanti, stiamo lavorando molto sul trasporto regionale metropolitano, che non è certamente un punto di forza per la qualità delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo ordinato dei treni ad alta frequentazione (TAF); il primo è già arrivato e dal prossimo mese ne riceveremo 4 al mese per un totale di 55; pensiamo di averne in circolazione per il Giubileo di Roma 35-37. Sono treni a due piani, con l'aria condizionata, con gli scivoli per gli handicappati, treni totalmente riciclabili perchè non hanno plastica ma alluminio, e in cui è stata curata estremamente l'insonorizzazione. Sono i treni dell'avvenire, costruiti dall'industria italiana ma su gara europea; pensiamo di doverne comprare 125. Entro il 2001 dovremmo avere circa il 30 per cento dei treni per il trasporto locale metropolitano completamente rimodernati o nuovi. Stiamo quindi facendo un grande sforzo di gestione, di investimenti e di accelerazione.

Fra gli aspetti più importanti va richiamata sicuramente la legge Bassanini che consentirà di passare dal prossimo ottobre, da un contratto di servizio fatto dallo Stato, a un contratto deciso direttamente con le regioni circa i servizi che dovremo fornire, e la qualità degli stessi. Questa è un altra forma di liberalizzazione, perchè le regioni saranno libere di scegliere se privilegiare il trasporto su gomma o quello su rotaia, se chiedere più interventi o chiederne meno. Noi confidiamo per il meglio: ultimamente abbiamo concluso molti contratti integrativi con alcune regioni, e ci vengono richiesti servizi aggiuntivi rispetto a quelli che avevamo già contrattato. Questo vuol dire che in alcune aree il servizio che espletiamo è efficiente; in altre non è così, quindi dovremo competere.

Lo scenario che si apre dal 1999-2000 in poi è quello della competizione; è lo scenario in cui noi dobbiamo realizzare, tra l'altro, i grandi nodi metropolitani che si collegano con la infrastruttura della TAV ma anche della rete storica. Quando riusciremo ad avere i nodi di Firenze, Bologna, Napoli e Milano, con i passanti che collegano tutte le ferrovie, le metropolitane, in maniera integrata e con orari molto soddisfacenti (con treni ogni 10 minuti), cambierà il modo di vivere in queste regioni.

Credo allora che automaticamente vi sarà un passaggio dal trasporto su auto a quello su treno; un treno che, avendo a disposizione nuove linee e nuove infrastrutture, sarà migliore, più regolare ed espleterà nuovi servizi. Per riassumere: una TAV rivista, che si integra con la liberalizzazione del mercato dei passeggeri, una società delle merci che va verso l'Europa, i traffici che partono dai porti in direzione dell'Europa. Noi riteniamo di poter costruire una società molto efficiente in tempi molto brevi. C'è poi il trasporto locale: questa è una grande sfida, perchè il 50 per cento dei nostri treni è adibita al trasporto locale.

C'è però bisogno di avere un clima diverso in Azienda. Occorre che il sindacato faccia la propria parte; vogliamo un sindacato forte ma anche partecipativo, consapevole, così com'è avvenuto anche in altri grandi settori: pensiamo alla chimica o alla siderurgia, dove il sindacato ha partecipato alla rivoluzione che è in atto. Dico questo perchè abbiamo buoni motivi per ritenere che il processo sia ben più che avviato. Noi siamo un'Azienda dello Stato; chi gestisce questa Azienda è un *civil servant,* è un dipendente dello Stato, e ciò è vero non solo per me, ma anche per i *managers* che lavorano con me. Noi formiamo un servizio ai cittadini perchè questa è un'Azienda dello Stato sotto molti aspetti, Azienda che però non vuole essere finanziata dallo Stato nel modo in cui è avvenuto finora. Noi copriamo oggi i nostri costi con ricavi del mercato per il 36 per cento; dobbiamo arrivare al 56-57 per cento, lasciando all'infrastruttura evidentemente una posizione diversa dell'attività di trasporto, così come fanno tutti in Europa.

Dobbiamo però avere anche un clima diverso intorno a noi (e rivolgo un appello ai politici), per lavorare in un'Azienda che tutti dicono difficile da gestire, che è «incrostata» da decenni, che ha una rete vecchia di 70 anni, con materiale rotabile obsoleto, che è demotivata. Un'Azienda da cui sono andati via non dico i migliori, ma molti che erano fra i migliori, che ha bisogno di assumere giovani, che deve stare attenta ai costi perchè la competizione deve essere libera, un'Azienda che deve rinnovare in tempi brevi la sua organizzazione.

Le Ferrovie si basano molto sui regolamenti: ieri sera forse qualcosa dei regolamenti non è stato rispettato, e vi è una gestione complessa di una rete sempre più sovraccarica. Abbiamo investimenti enormi che sono seguiti ormai da numerose procure; il *management* deve stare attento a fare qualsiasi operazione nel modo più trasparente possibile, come è giusto che sia, questo richiede purtroppo in Italia molto tempo ed è condizionato dal consenso. Le conferenze dei servizi durano a volte 4 o 5 anni: ciò non è più possibile, se pensate che in Spagna l'alta velocità l'hanno fatta in 5 anni. Di questo ha bisogno un *management* per produrre dei risultati, e noi vogliamo produrli.

Spero di avervi illustrato parte della complessità di questa Azienda. Avrei potuto parlare per un tempo doppio ma penso di avervi detto le cose più importanti. Fornirò ulteriori chiarimenti su vostra sollecitazione.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Cimoli per il suo intervento.

Ora circa la metà del tempo previsto per la seduta odierna potrà essere impiegato per rivolgere domande che consentano ulteriori approfondimenti. D'altro canto penso che gli interventi dei nostri ospiti abbiano consentito a tutti di acquisire molti elementi di fatto.

LAURO. Ringrazio il presidente Demattè e l'ingegner Cimoli per l'ampia relazione anche se, per la verità, non mi ritengo soddisfatto. In realtà quello che oggi avete riferito alla Commissione, il Polo per le Libertà lo sta ripetendo da molti mesi.

Vorrei capire come dobbiamo interpretare quanto affermava poc'anzi il presidente Demattè circa l'opportunità di rivolgere gli strali non nei confronti di questo Consiglio di amministrazione ma altrove. Non so se le vicende riferite dal ministro Burlando in questa Commissione sono soltanto delle chiacchiere o se invece sono giuste le considerazioni svolte dai componenti del Consiglio di amministrazione.

Quando i vertici dell'Azienda affermano che agli utenti deve essere fornito immediatamente un servizio di qualità, in realtà intendono trasmettere messaggi virtuali alla stampa, nel congressi, alla televisione, magari a «Maastricht Italia». Perchè tali questioni non si vanno a spiegare, invece, a «Radio anch'io», trasmissione alla quale l'ingegner Cimoli, sebbene invitato più volte, non è mai andato, sottraendosi dunque al confronto con i cittadini e gli utenti? Forse, presidente Demattè, sarebbe meglio cambiare atteggiamento.

Nel momento in cui i cittadini vengono investiti da messaggi radiofonici, del tipo «prima di tutto voi» (questa è infatti la pubblicità che trasmettono le Ferrovie dello Stato), mi chiedo come si sentono.

Avete ripetuto che lo *standard* del servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato è tra i migliori a livello europeo. Vorrei ricordare in proposito due interrogazioni, che non riguardano però il problema della sicurezza sul quale interverremo in maniera più adeguata,

La prima è l'interrogazione n. 4-08064, del 15 ottobre 1997, nella quale si sottolinea che il treno «Caracciolo 720», che parte alle ore 15.00 da Napoli Mergellina con destinazione Roma-Termini, è dotato di vagoni obsoleti, trascurati, pessimamente arredati, con tavolini saltellanti perchè non fissati al suolo e poltrone *old style* con tessuti molto scadenti. L'assurdo è che detto treno viene classificato come *Intercity*.

L'altra è l'interrogazione n. 4-07652, del 23 settembre 1997 che si riferisce ad una lettera, pubblicata su «Il Sole 24 Ore», di un utente delle Ferrovie dello Stato. Il passeggero in questione, che viaggiava su un vagone del treno Milano-Ventimiglia, dava per scontata l'inutilità di riferire ai dipendenti delle Ferrovie notizie concernenti il degrado delle carrozze, perchè comunque nulla sarebbe cambiato.

Pertanto più che ascoltare le belle parole della vostra relazione, forse avremmo preferito capire come mai vi preoccupate tanto del licenziamento di due persone e non vi accorgete, nonostante noi lo ripetiamo da tempo, che il problema delle Ferrovie è molto più profondo e grave. Mi chiedo come mai abbiate potuto pensare che vi fossero addirittura azioni di sabotaggio nei confronti delle Ferrovie

dello Stato, invece di rendervi conto che vi è una crisi profonda che investe tutto il settore ferroviario.

Per quanto riguarda il problema della gestione della sicurezza, avete parlato della necessità di adeguarci alle tecniche e ai metodi utilizzati negli aeroporti dove, prima del decollo, si effettuano *check list e breafing*. Non mi, risulta invece che le Ferrovie dello Stato utilizzino o pensino di utilizzare tali sistemi, specie se un ferroviere (personale navigante) deve imbarcarsi un minuto prima della partenza. Si tratta di dettagli minimi per garantire un corretto funzionamento del treno.

Non voglio affrontare poi la questione delle promozioni nelle Ferrovie dello Stato. Da sempre, in diversi interventi e interrogazioni, ho sollevato il problema della promozione dei *management* della Circumvesuviana che, come tutti sanno, è allo sfascio. Ebbene, il suo dirigente è stato promosso a dirigente nazionale del trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda il problema dei bus le Ferrovie dello Stato fanno concorrenza al bus turistici soltanto perchè, dalla sera alla mattina, si creano nuove linee a spese dei cittadini.

Non voglio neppure affrontare il tema delle tariffe, oggetto di una mozione sottoscritta da ottanta senatori, che non è stata ancora discussa. Il presidente Demattè, all'atto del suo misediamento, aveva sostenuto la necessità di aumentare le tariffe. Non domando a quali condizioni debba avvenire detto aumento e, soprattutto, in cambio di quali garanzie e sistemi di sicurezza.

Infine mi chiedo se corrisponde al vero il fatto che le Ferrovie dello Stato, pur essendo in una situazione di monopolio praticano (e non potrebbero per le regole sulla concorrenza stabilite dall'*antitrust)* prezzi diversi a vettori diversi il che è davvero inconcepibile.

FALOMI. Signor Presidente, desidero esprimere il mio apprezzamento per «l'operazione verità» che si è compiuta oggi all'apertura della nostra indagine conoscitiva. Ritengo infatti che punto di partenza per un'azione di risanamento e di rilancio del comparto ferroviario sia dire la verità sulla reale situazione dell'Azienda e su quanto si sta facendo. Il ritardo con cui questa operazione verità si sta compiendo è espressione del vecchio modo di gestire le Ferrovie dello Stato.

Il presidente Demattè ricordava poc'anzi alcuni aspetti critici della gestione che, nonostante tutti gli sforzi, restano tali: i contratti di fornitura e il costo del lavoro. Tanto il presidente Demattè quanto l'ingegner Cimoli sostengono che per intervenire efficacemente su questi due fronti non basta l'azione del *management.* Non mi è chiaro se con ciò si vuole alludere all'esigenza di interventi esterni alle Ferrovie dello Stato. Mi chiedo pertanto secondo quali indirizzi intendete affrontare questi due importanti nodi del problema.

Un'altra questione, molto specifica, concerne i contratti di pulizia. Non capisco la ragione dei loro costi elevati e perchè l'affidamento di questi servizi avvenga ancora in base a un metodo vecchio e non attraverso gare d'appalto. Mi risulta che siano sempre le stesse ditte a gestire i servizi di pulizia. Perchè anche in questo settore non si procede con decisione alla liberalizzazione? Vi è forse qualche impedimento esterno

che non consente di uscire da una gestione poco trasparente? Infine, per quanto riguarda l'attuazione del decreto legislativo n. 422 del 1997, vorrei sapere se gli investimenti di cui ha parlato l'ingegner Cimoli saranno finalizzati solo all'acquisto di nuove vetture e quindi al materiale rotabile o serviranno anche per potenziare e migliorare il trasporto regionale, ampliando la rete ferroviaria esistente.

BOSI. Voglio ricordare anzitutto che siamo approdati all'indagine conoscitiva in corso di svolgimento dopo che si è molto discusso sull'opportunità di istituire una Commissione d'inchiesta sulla sicurezza nel trasporto ferroviario italiano.

PRESIDENTE. Ne abbiamo discusso in modo informale, ma in realtà non abbiamo mai iscritto all'ordine del giorno delle proposte *ad hoc*.

BOSI. Abbiamo iniziato la discussione in proposito, però i colleghi della maggioranza hanno espresso un generale parere contrario e hanno controproposto un'indagine conoscitiva; noi abbiamo acceduto all'ipotesi di svolgere questa indagine contribuendo alla definizione del programma soltanto al fine di riuscire comunque a fare qualcosa. Non vorrei, però, che l'incontro di oggi fosse troppo segnato dall'incidente occorso ieri sera al Pendolino nei pressi di Firenze, anche per il rispetto della vittima e dei feriti coinvolti; certamente, però, questo ulteriore incidente soccorre la nostra antica richiesta di istituire una Commissione di inchiesta su un sistema ferroviario, che ci appare tutt'altro che sicuro.

Peraltro, vivendo a Firenze ed essendo stato sul luogo dell'incidente ieri sera e questa notte, posso affermare di non aver trovato di ottimo gusto la dichiarazione resa dal Presidente delle Ferrovie: egli ha sostenuto, così come viene riportato sui giornali, che il nostro sistema ferroviario è assai sicuro, tra i più sicuri d'Europa, quasi che lo stato di allerta dell'Azienda per questi continui e ripetuti incidenti si possa determinare solo a seguito di ulteriori morti, feriti e quindi nuovi incidenti. Forse – me lo consentirà il presidente Demattè – sarebbe stato meglio se egli si fosse risparmiato queste dichiarazioni. È giusto dare tranquillità a chi viaggia in treno (del resto, tutti noi viaggiamo continuamente e una gran parte del popolo italiano lo fa per esigenze lavorative); anch'io sono contrario agli allarmismi, però da tanto tempo non solo noi, ma anche l'opinione pubblica, le organizzazioni sindacali, gli osservatori e gli esperti affermano che l'introduzione dei moderni vettori per l'Alta velocità impattano in una rete e in un sistema a loro non idonei. Ogni giorno ciò viene confermato anche da incidenti non gravi, banali, nei quali i dati tecnici dimostrano inequivocabilmente che non c'è una perfetta simbiosi tra la rete e il nuovo materiale rotabile. Questi incidenti accadono per un'improvvisa imperizia del personale delle Ferrovie, dei macchinisti o di quant'altro; probabilmente vi sono situazioni nelle quali la nuova tecnologia e la maggiore velocizzazione del trasporto non è assorbita da un adeguato sistema strutturale e organizzativo. Ad esempio,

in relazione agli incidenti occorsi nei pressi di Piacenza e di Firenze immediatamente dopo le stazioni, poichè non vi è una rete automatica codificata, può darsi che il macchinista non abbia visto un segnale o che questo non abbia funzionato.

È evidente, però, che siamo di fronte ad una grave lacuna, ad una grande carenza del sistema infrastrutturale, che non si vede o che si fa finta di non vedere.

Inoltre, gli ETR 450, 460 o 500 non sono stati sufficientemente collaudati, per dichiarazione e ammissione dei tecnici ed anche dello stesso Amministratore delegato; tale collaudo, quindi, è avvenuto – mi sia consentita l'espressione – «sulla pelle» della gente, dei viaggiatori, e questo è un altro aspetto grave.

Voglio anche sottolineare la pericolosa e preoccupante diminuzione di assistenza tecnica e manutentiva, dimostrata dalla vicenda fiorentina. Non mi riferisco all'incidente di ieri sera, ma al fatto che Firenze, storica capitale europea del treno, aveva le officine, materiale di trazione, centri di dinamica sperimentale, centri di progettazione (cioè disponeva di strutture di altissimo livello), che sono state quasi interamente dismesse: mi domando, però, in cambio di cosa ciò sia avvenuto. Non mi lamento del fatto che tali strutture non esistano più a Firenze per una rivendicazione campanilistica, ma del fatto che queste non sono state ricostituite altrove e ciò si avverte e si paga continuamente.

Infine, vorrei affrontare la questione dell'Alta velocità: vorrei sapere se questo sistema sia ancora in piedi, se lo si è accettato e come si voglia organizzarlo. Il ministro Burlando, nel febbraio dello scorso anno, ha sostenuto in questa Commissione che il paese non ha bisogno di Alta velocità, ma di alta capacità di trasporto: sostanzialmente, quindi, ha liquidato il progetto dell'Alta velocità. Invece, nel piano di impresa 1997-2000 è riportata la prospettiva di linee di Alta velocità. Vorrei sapere, allora, se gli ETR 500 siano finalizzati ad un sistema di Alta velocità o se si tratti di un vecchio sogno riposto nel cassetto.

PRESIDENTE. Senatore Bosi, per il rispetto dei tempi, oltre che del lavoro già svolto, vorrei farle notare (solo come promemoria) che alcuni dei punti da lei trattati sono già stati oggetto di dichiarazioni nella fase precedente il suo arrivo.

MANIS. Signor Presidente, cercherò di essere rapido, sintetico e di restare nei tempi concessi. Vorrei formulare delle domande che possano tradurre gli umori dell'uomo della strada. Il primo stato d'animo che si percepisce riguarda una domanda che tutti si pongono: cosa sta accadendo alle Ferrovie dello Stato? Sembra incredibile, infatti, che nell'arco di 14 mesi si sia marciati con la media impressionante di due incidenti gravi al mese, un dato mai riscontratosi nella storia delle Ferrovie! Forse si è improvvisamente abbattuta su questa azienda una profezia malvagia o qualche sortilegio a noi sconosciuto, proprio perchè non si era mai verificato un fatto del genere. La stampa, che prima taceva, ora invece sta intensificando la pubblicazione delle notizie, riportando anche gli incidenti banali come quelli di un semplice tamponamento (anche questa è

una chiave di lettura degli eventi). Potremmo trovarci, però, anche di fronte ad un piano destabilizzante, i cui contorni politici evidentemente sono tanto misteriosi quanto inquietanti (secondo un luogo comune, non sono neanche più misteriosi, perchè la questione delle privatizzazioni alimenta pettegolezzi e fantasie che sarebbe bene troncare sul nascere).

Ieri, però, è accaduto qualcosa di veramente grave e credo che non sia più il caso di attribuire responsabilità alle gestioni passate: è un alibi assolutamente insostenibile, che vi prego di non ripetere più. Chi ha sbagliato pagherà di fronte alla storia, alla magistratura e dinanzi alla propria coscienza, ma – ripeto – le gestioni passate non devono assolutamente costituire un alibi per nessuno per continuare a sbagliare, per sostenere latitanze incredibili e vuoti di responsabilità.

Allora, dal momento che stiamo vivendo una fase di emergenza e poichè questo comparto riveste un grande valore strategico nell'ambito dello sviluppo del paese, anche ai fini dell'ingresso in Europa, ritengo che il problema delle ferrovie debba essere risolto attraverso la definizione di un piano dei trasporti rigorosissimo. Esso deve tener conto di vari elementi, cioè delle prospettive future, delle esigenze di ammodernamento, della opportunità di regolare il trasporto gommato, della necessità di un nuovo sistema portuale. In sostanza, si deve tener conto delle nuove esigenze dell'economia, che trovano nel l'abbattimento dei costi delle reti di trasporto uno degli elementi fondamentali per essere competitivi e sostenere la sfida europea.

Abbiamo ascoltato belle dichiarazioni di principio, alle quali però devono seguire azioni concrete, mettendo in condizione tutti i cittadini italiani – non solo quelli del Centro-Nord – di viaggiare con decoro e restituendo dignità ai passeggeri che utilizzano il treno come fondamentale veicolo di trasporto e di movimentazione.

Il diritto di trasporto è sancito dalla Costituzione italiana. Allora, vorrei sapere in quale misura questo diritto viene garantito, quando nel Meridione, e soprattutto in Sardegna, i treni viaggiano alla velocità di 40 chilometri orari! La diligenza andava più spedita! Contemporaneamente, però, si parla molto di Alta velocità, come se il problema delle Ferrovie dello Stato potesse essere risolto solo realizzando tale progetto, intorno al quale ci si agita e si scalpita tanto. Sembra quasi che, se questo sistema non decollasse, le nostre Ferrovie non sarebbero moderne e allo stesso livello degli altri paesi europei.

Su questo argomento nutritivo già forti perplessità e continuo ad averne anche adesso. Mi pare che per la realizzazione di questo progetto siano stati stanziati 30.000 miliardi di lire. Io avrei preferito che le Ferrovie dello Stato e il Ministero dei trasporti (poichè si tratta di valutazioni di ordine politico) avessero comunicato al paese che c'era l'intenzione di adeguarsi agli *standards* dei Paesi europei più avanzati e più moderni, avviando il progetto dell'Alta velocità, ma avendo precedentemente e prioritariamente risolto il problema dei collegamenti con il Meridione e con le isole. Si parla tanto di sviluppo dei Mezzogiorno, però non si provvede a dotarlo delle infrastrutture necessarie: è di importanza fondamentale adeguare la rete dei trasporti a parametri moderni ed efficienti per rendere competitiva l'imprenditoria locale.

È necessario, inoltre, che le Ferrovie dello Stato operino privatizzazioni in tutti i settori in cui ciò sia possibile, ad esempio nelle società di servizi e di movimentazione. In Sardegna, la regione da cui provengo, vengono movimentati i cosiddetti materiali poveri, che costituiscono la base per la moderna chimica e per la ceramica. Dal momento che siamo i maggiori esportatori in Europa di mattonelle, questi materiali hanno un valore strategico e avendo la Sardegna dismesso l'attività mineraria e iniziato a riconvertire la propria economia, gli operatori locali, che sono dei privati e non ricevono aiuti poichè non rientrano nella logica assistenzialistica delle partecipazioni statali, non riescono a sostenere il mercato, in quanto sopportano dei costi altissimi. Inoltre, le stesse Ferrovie dello Stato adesso hanno creato una società, la Omnia Express Sardegna (e vorrei che i nostri ospiti ce ne parlassero), mettendosi a fare concorrenza agli imprenditori locali nella movimentazione di questi materiali poveri. Secondo me tutto questo è assurdo: piuttosto, dovrebbero cercare di rendere efficienti le reti.

Prima di concludere (purtroppo non abbiamo ancora molto tempo a disposizione), vorrei sottolineare che il problema ormai è di natura politica e perciò il Parlamento deve porre in essere un controllo rigoroso ed una verifica attenta, anche attraverso gli strumenti sindacato ispettivo. Le Ferrovie dello Stato dovranno comunicarci quali progetti intendono realizzare nei prossimi 5-10 anni e quali investimenti pensano di effettuare (peraltro si tratta di veri e propri fiumi di denaro messi a disposizione dalla collettività); dovranno consegnarci tutti i documenti necessari e indicare quali obiettivi intendono raggiungere nel breve, medio e lungo periodo, precisando le scadenze. Il Parlamento verificherà preventivamente questo piano e poi darà il via libera. Ormai si tratta di una questione che riguarda le aspirazioni di tutto il Paese e quindi si interseca con le nostre funzioni.

La vicenda di ieri sera, purtroppo tragica, deve costituire l'inizio di una politica nuova, non soltanto a livello di dichiarazioni di intenti, ma anche sul piano di fatti concreti, che – ripeto – devono essere sottoposti alla verifica del Parlamento.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi che, ai sensi dell'articolo 48, primo comma, del nostro Regolamento, le indagini conoscitive sono intese ad acquisire notizie, informazioni e documentazioni. Ora, senatore Manis, è vero che lei ha il diritto di porre delle domande, però mi consenta di dire che il presidente Demattè e l'ingegner Cimoli hanno impiegato 80 minuti per fornire – in maniera più o meno esauriente, giudicherà ognuno di noi – dati ed informazioni che, almeno in parte, davano una risposta ad alcuni dei quesiti che lei ora ha formulato. Vorrei farle notare che lei è arrivato in Commissione quasi al termine di questi 80 minuti.

MANIS. Me ne scuso, signor Presidente.

LO CURZIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto ringraziare il presidente Demattè e l'ingegner Cimoli per

l'esauriente, valida e competente relazione svolta. Certo, l'Italia sta attraversando un momento difficile per quanto riguarda le ferrovie (mentre ciò non si verifica per i trasporti aerei e marittimi), che rappresentano il nostro futuro, nonostante la cattiva gestione del passato. Non voglio adesso parlare di prima o di seconda Repubblica, ma certamente c'è stata una *mala gestio* di questo settore sul piano economico, finanziario e tecnico, come dimostrano le «ferite» causate dai predecessori dei nostri ospiti, comprese quelle che anche i Governi sostenuti dal partito cui appartenevo, la Democrazia cristiana (ma non mi pento del mio passato), hanno contribuito a produrre.

Vorrei incoraggiare i nostri ospiti ad andare avanti, anche dopo il grave incidente che purtroppo si è verificato ieri. Non ci si può tirare indietro solo perchè ci sono perplessità e perchè ci sono state cattive gestioni nel passato. Le Ferrovie possono e debbono diventare una grande risorsa di sviluppo, di civiltà e di crescita del nostro paese.

Vorrei sapere cosa intendano fare i vertici dell'Azienda per rendere omogeneo il servizio ferroviario in tutto il Paese e conoscere quali sono le scelte sbagliate che hanno privilegiato il trasporto su strada rispetto a quello ferroviario. In secondo luogo, vorrei richiamare il problema della gestione delle tariffe, sollevato dal presidente Demattè, il quale ha affermato che le nostre sono le più basse, nonostante i costi siano i più elevati (48.000 lire per treno-chilometro in Italia, 30.000 lire a livello europeo). Alla luce di queste considerazioni, vorrei sapere come si pensa di ridisegnare il modello di sviluppo, il New Deal politico e operativo del settore ferroviario, tenendo sempre presente la necessità – come ho già detto – di una maggiore omogeneità del servizio in tutto il Paese. Il collega Manis parlava di velocità di 48 chilometri all'ora in Sardegna, ma, posso dirle che arriviamo anche a 35 chilometri orari, anche se non vi sono incidenti mortali, passaggi a livello aperti, nè altre situazioni pesanti. Credo che molti problemi derivano dall'impatto di un sistema estremamente avanzato come la TAV su una rete vecchia.

Vorrei allora chiedere: qual è il criterio e quali sono i tempi di attuazione del *project financing*, che vede la TAV come progetto indispensabile e necessario, con ben 12 banche che vi partecipano, e che ci porterà all'attuazione della direttiva Prodi, per essere competitivi in Europa?

E vengo al problema dei sindacati. Credo che l'appello che lei, ingegner Cimoli, ha rivolto ai politici debba riguardare anche questo aspetto, cari colleghi. Io sono un uomo di sinistra. Lo sanno tutti, provengo dalle ACLI: chi tocca i lavoratori tocca un patrimonio storico di questo paese. In un momento in cui l'Ulivo è rappresentanza operativa e politica, quale deve essere il modello di crescita e di comportamento che dobbiamo non dico imporre, ma chiedere ai sindacati, nel momento in cui li abbiamo spesso contro – creandoci situazioni di estremo disagio – per garantire una gestione che vuole imprimere alle Ferrovie dello Stato un nuovo corso politico, economico e sociale, rendendole modello di civiltà?

Intelligenti pauca, chi ha orecchie per intendere, intenda.

PRESIDENTE. Le ricordo soltanto, senatore Lo Curzio, che nell'ambito dell'indagine conoscitiva che abbiamo deliberato è esplicitamente prevista l'audizione anche delle organizzazioni sindacali. *(Commenti del senatore Manis).*

Senatore Manis, non sto dando le pagelle. Mi sono limitato a ricordare l'articolo del Regolamento e a fare un riferimento a cose che per la sua assenza non aveva potuto sentire.

MEDURI. Signor Presidente, cercherò di contenere il mio intervento nei 5 minuti che ci siamo assegnati.

Volevo partire da una considerazione, perchè il presidente Demattè ha fatto una affermazione sentita già altre volte nel corso di audizioni, cioè che le Ferrovie italiane sarebbero al primo posto in Europa quanto a sicurezza. Mi pare un concetto estremamente stridente con il fatto che le Ferrovie italiane sono al decimo posto in Europa per efficienza tecnica e al sedicesimo...

DEMATTÈ. Per efficienza.

MEDURI. Non so come si possa scorporare il concetto di efficienza da quello di sicurezza, mi sembra una contraddizione in termini. Ci sono stati incidenti gravi, come i due incidenti al mese cui fanno riferimento le statistiche. Ma se oggi si leggono con attenzione i giornali si vedrà che c'è una pagina intera dedicata all'incidente di Firenze, in cui vi è stato un morto, 57 feriti più o meno gravi e qualche persona è in coma, ma c'è anche un trafiletto nel quale si legge che sulla tratta Cosenza-Napoli si è incendiata una vettura del treno interregionale, grazie a Dio senza gravi conseguenze. Anche questo è pur sempre un incidente, che sfugge magari alla statistica, ma crea un aumento della percentuale di insicurezza per chi viaggia sui vagoni e sulle carrozze delle Ferrovie dello Stato.

Non so quando e se funzionerà questo ATC; intanto abbiamo preso atto che non funziona perfettamente il CTC, che già viene sperimentato su molte tratte delle linee ferroviarie italiane: basti pensare all'incidente di Crotone, che è una stazione servita già dal CTC e una delle decine e decine di stazioni già chiuse. Anche gli aerei hanno il pilota automatico da tanti anni, però viaggiano sempre con due piloti, perchè vi può essere un qualsivoglia pilota automatico o cervello elettronico ma occorre sempre la vigilanza dell'uomo, che tra l'altro non può essere sottoposto a turni così stressanti. Avete parlato dell'aumento delle ore di lavoro rispetto al passato; ritengo che probabilmente proprio questo carico eccessivo di lavoro e la conseguente stanchezza fa sì che non ci si accorga del semaforo rosso, creando le condizioni per eventuali incidenti.

Fatte queste considerazioni, vorrei porre alcune domande precise. L'ingegner Cimoli ha parlato di ingerenze varie che spesso ostacolano l'attuazione dei programmi. A questo proposito voglio dire che l'*addendum* al contratto di programma per il finanziamento e la realizzazione di opere ferroviarie in Calabria prevedeva la somma di 90 miliardi per la progettazione di una parte di Alta velocità e altre somme per la proget-

tazione del tratto che va da Battipaglia a Praia a Mare e per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Reggio Calabria-Melito di Porto Salvo. Contrariamente a quanto previsto e indicato anche dalla 10ª Commissione del Senato, risulta che le Ferrovie, d'intesa con il Ministro dei trasporti, abbiano dirottato, sia la somma di 65 miliardi già prevista per il raddoppio della linea Reggio Calabria-Melito di Porto Salvo, sia i 90 miliardi – sempre dell'*addendum* al contratto di programma – che riguardavano la progettazione dell'Alta velocità in Calabria, per finanziare e realizzare una parte di raddoppio della linea Catanzaro-Lamezia Terme, e ciò al di fuori di quanto era stato stabilito nel contratto di programma. Premesso che quel raddoppio l'ho chiesto anch'io, non credo che si debba togliere ad un povero per dare ad un altro povero.

Nel corso degli anni gli ex amministratori delle Ferrovie hanno completamente smantellato l'organizzazione delle stesse, modificando completamente i criteri ispiratori del passato che rappresentavano anche una garanzia di sicurezza. In Calabria, per esempio, esisteva una direzione compartimentale, così come per le altre regioni, mentre oggi tale organizzazione è ispirata a criteri non logici di accorpamento per direttrici, che nel nostro caso vede i responsabili degli ex compartimenti di Reggio Calabria e di Napoli collocati comodamente presso la sede di Roma senza stare sul territorio. È un principio, questo, che cozza anche con nuovo modello di federalismo e di suddivisione sul territorio di responsabilità e di controlli.

Altre disfunzioni si notano per la caduta verticale di professionalità dovuta soprattutto all'ingresso di dirigenti provenienti dalle più disparate organizzazioni (Montedison, AGIP Petroli, eccetera), incaricati di alte responsabilità, mentre sono state trascurate le vere professionalità interne che ancora esistono; altre anomalie si notano perchè sono stati abbandonati i veri criteri di selezione del *turn over* del personale ferroviario. Vorrei un vostro parere e una vostra risposta su tali questioni.

In merito all'organizzazione per la realizzazione degli investimenti, contrariamente a quanto oggi previsto con Italfer e TAV, ricordo che la legge n.17 del 1981 prevedeva un tipo di organizzazione snella, che ha dato risultati positivi e non le brutte vicissitudini di questi ultimi anni. Chiedo che fine ha fatto la vecchia organizzazione.

Non credete che il processo di privatizzazione abbia fatto intravedere l'opportunità di affari vantaggiosi, a discapito della collettività e dei risanamento delle Ferrovie?

Inoltre, considerando la differenza abissale del servizio offerto dalle Ferrovie sul territorio nazionale, credo non si possa e non si debba più parlare di tariffe chilometriche: nella tratta Messina-Siracusa o Reggio Calabria-Taranto viene fornito un servizio notevolmente diverso da quello esistente nella tratta Roma-Milano.

SARTO. Presidente Demattè, nella sua relazione ho avvertito un *fair play* che non condivido, soprattutto in ordine alla continuità di questo Consiglio di amministrazione. Il cambiamento dei vertici dell'Azienda è collegato agli enormi problemi che le Ferrovie stanno attraversando; mi aspettavo quindi che detto cambiamento fosse valorizzato. È tra-

scorso un anno e mezzo dall'insediamento del nuovo Consiglio di amministrazione e tuttavia, nonostante qualche piccolo mutamento rispetto al passato, esso non si è ancora dimostrato all'altezza dei gravi problemi lucidamente esposti nell'odierno dibattito.

Al di là dell'ampia convergenza di opinioni sui mali del passato e sulle ragioni della presente situazione di crisi, che ci allontana dall'efficienza delle reti ferroviarie europee, ritengo che un'altra meta strategica da condividere sia il riconoscimento della necessità di compiere uno sforzo gigantesco per il risanamento dell'Azienda. Rispetto a tale obiettivo le risposte fornite sono ancora parziali. Ho colto accenni di inversione di rotta, anche positivi, ma non ho ancora sentito parlare di una strategia globale per il salvataggio e il rilancio delle Ferrovie dello Stato. A sostegno di tale mia impressione vi sono diversi elementi.

Per quanto concerne il problema degli incidenti, è davvero fuori luogo citare statistiche generali. Sappiamo benissimo che gli incidenti ferroviari sono inferiori a quelli che si verificano su altri mezzi di trasporto e che lo *standard* italiano, su base pluriennale, è discreto. L'elemento nuovo, che esula da statistiche di medio-lungo termine, è rappresentato dall'alta concentrazione di incidenti che si è verificata negli ultimi tempi. Tale concentrazione – ripeto – notevolmente superiore ai *trend* del passato, si lega in parte alla situazione di crisi in cui da anni versa l'Azienda. Gli episodi recenti, che in quest'ultimo anno e mezzo ci si aspettava fossero almeno parzialmente limitati, dimostrano che il cammino in direzione del risanamento è ancora del tutto insufficiente. Esiste, a mio avviso, una forte disgregazione organizzativa. I cambiamenti realizzati – da un punto di vista aziendale dettati anche da ragioni positive – hanno portato alla moltiplicazione dei ruoli: personale addetto alla gestione del parco macchine, personale adibito alla rete, e così via. Ciò ha provocato una frammentazione nelle funzioni che se da un lato è salutare, perchè ognuno risponde del proprio compito, dall'altro ha causato una carenza assoluta di comando e l'assenza di una responsabilità globale. Questa è certamente una delle ragioni dell'alta concentrazione di incidenti.

Un'altra causa è individuabile nella scarsa manutenzione. Se vogliamo rilanciare il settore delle Ferrovie dobbiamo dar vita ad un nuovo patto sociale ben diverso dal vecchio patto consociativo. Mi chiedo pertanto quali responsabilità il Consiglio di amministrazione intenda assumersi in ordine alla necessità di compiere un salto di qualità, sia nell'ambito dei trasporto merci sia del trasporto passeggeri.

Altro elemento di continuità con il passato è il problema dell'Alta velocità. Sono scandalizzato per certe nostalgie sul vecchio progetto dell'Alta velocità (con gli errori di impostazione che conosciamo, specie per quanto riguarda l'errato rapporto con i privati) emerse nel convegno di Milano. Non a caso lo Stato ha pagato gli interessi e ha sborsato la sua quota, anche se il 60 per cento non è stato fornito dai privati. Per alcune tratte prioritarie, per esempio il quadruplicamento della Venezia-Mestre, lo Stato infatti le dovrà integralmente finanziarle, se si vorranno realizzare.

Il Governo, da parte sua, ha affermato la necessità di una radicale revisione del progetto TAV della linea trasversale, allo scopo di aumentarne la capacità. È un obiettivo che possiamo raggiungere senza rispolverare vecchi progetti ma, come hanno fatto i tedeschi, operando sulle tratte prioritarie e sui nodi. Infatti, se eliminiamo le strozzature riusciremo ad aumentare le capacità di trasporto sia merci che passeggeri.

Inoltre, vorrei sapere se l'attuale Consiglio di amministrazione intenda sfruttare al meglio la linea medio-padana, anche in ordine alla famosa direttrice merci Barcellona-Kiev.

Ritengo in sostanza che si debba innanzi tutto salvare la rete ferroviaria primaria, abbandonando certe nostalgie per il progetto dell'Alta velocità, perchè per entrare in Europa occorre semplicemente portare ad un livello migliore la rete fondamentale.

Termino il mio intervento affrontando il problema dei licenziamenti. Su tale questione il Gruppo dei Verdi ha preso una posizione netta. Infatti, se è corretto il principio «chi sbaglia paga» è altrettanto giusto che esso valga per tutti, a cominciare dai dirigenti, che oltre ad essere troppi hanno dimostrato di non saper creare un sistema organizzativo efficiente. Solo quando il quadro delle nuove regole verrà esplicitato, il principio «chi sbaglia paga» potrà essere applicato correttamente.

Quanto al problema dell'organizzazione, mi domando come pensate di eliminare in pochi mesi per esempio le code alle biglietterie. Non sembra un problema di difficile soluzione. La semplice modifica e automatizzazione dei biglietti e la vendita nelle edicole corrisponderebbe a criteri di efficienza e quindi agli interessi dei cliente.

Vorrei sapere inoltre se per attrarre clienti e rendere il sistema più efficiente avete intenzione – come accade nei migliori Paesi europei – di ricorrere ad orari cadenzati, da sempre osteggiati dalle Ferrovie.

Vorrei rivolgervi un'ultima domanda. Il trasporto delle merci nel Nord-Est, a fronte di una domanda miracolosamente imponente e crescente, è andato in tilt: molti treni si sono fermati alla frontiera (in proposito sono state presentate anche da me interrogazioni, rimaste ancora senza risposta). Questo problema riguarda il Consiglio di amministrazione ed anche nel caso delle merci c'è da rilevare che un sistema organico di maggiore efficienza richiede verifiche molto più puntuali ed impegnative.

CÒ. Signor Presidente, mi soffermo innanzi tutto sul tema della sicurezza, che rappresenta un aspetto fondamentale dell'indagine conoscitiva che abbiamo avviato in questa Commissione, anche perchè – ovviamente – la cronaca drammatica di ogni giorno ci richiama prepotentemente ad affrontare questo tema.

Credo che per affrontare il tema della sicurezza occorra modificare un'impostazione culturale di fondo, che purtroppo anche in questi giorni riscontro nei vertici delle Ferrovie dello Stato S.p.a.. Considero sinceramente insopportabile dal punto di vista politico che tutte le volte che si verifica un grave incidente nel nostro paese, nell'Azienda Ferrovie si continui ad affermare che lo *standard* di sicurezza nel nostro Paese è comunque migliore di quello degli altri Paesi europei. Ciò indica un ap-

proccio al problema del tutto sbagliato, che in sostanza genera una spirale perversa in forza della quale, poichè questi incidenti sono comunque al di sotto degli *standards* europei, non si svolge un lavoro sufficiente a contrastarli. Se si manterrà tale mentalità, si creerà una condizione per cui si accetterà in qualche modo l'incidente e, di questo passo, tra poco tempo si constaterà di aver ampiamente superato in negativo quegli stessi *standards*.

Faccio una affermazione così pesante perchè mi sembra molto grave che il presidente Demattè sostenga, anche in questa sede: «non pensavamo potesse accadere»; ciò dimostra, infatti, che non si ha coscienza della gravità della situazione.

Su questo tema occorrerebbero piuttosto investimenti e impegni assolutamente straordinari, ma oggi nel nostro Paese ci troviamo a fare i conti con scelte di fondo che giudico sbagliate, perchè molti anni fa abbiamo investito risorse enormi sul progetto dell'Alta velocità, e proprio su di esso si sono realizzati i più grandi scandali del gruppo dirigente delle Ferrovie dello Stato S.p.a.. Si pone, allora, un problema politico: non si tratta più soltanto di individuare i responsabili dal punto di vista giudiziario, ma vi è anche una responsabilità politica.

Innanzi tutto, vorrei chiedere ai nostri ospiti se non ritengano che, così com'è stata concepito e in parte realizzato, il progetto dell'Alta velocità costituisca un terreno fertile ideale di atteggiamenti in qualche misura ai limiti del lecito, se non assolutamente illeciti.

Dobbiamo fornire una risposta politica. Non basta affermare che sui responsabili deve far luce la magistratura: non basta questo, perchè bisogna operare scelte politiche conseguenti.

Allora, condivido le affermazioni del senatore Sarto circa il fatto che si debba voltare pagina sulla questione dell'Alta velocità; essa, peraltro, riguarda l'Italia e quindi non possiamo continuare a fare paragoni impossibili con gli altri Paesi europei, perchè la Francia è altra cosa, così come altra cosa sono la Spagna e la Germania.

Ritengo che su questo punto abbiamo commesso errori imperdonabili e, quando si è affermato che la rete è vecchia, sarebbe stato necessario prevedere una diversa dislocazione delle risorse, cercando di intervenire sul potenziamento.

Ci si riferisce spesso all'elevatissimo costo del lavoro. Quando si fa un contratto dove addirittura gli aumenti salariali sono inferiori al tetto di inflazione programmata (e non credo ci sia molto da vantarsi sotto questo profilo), quando si continua ad affermare che il costo del lavoro è insopportabile per la liberalizzazione e per la competizione – sinceramente non riesco più a concepire l'idea secondo cui la competizione si debba sempre fare sulla pelle dei lavoratori – dobbiamo chiederci innanzitutto se ciò sia vero, se i costi sono così elevati perchè certi dirigenti centrali e periferici percepiscono retribuzioni incredibili, a mio avviso assolutamente immeritate e, in secondo luogo, se la scelta di monetizzare i carichi di lavoro e l'usura umana abbia determinato l'aumento spaventoso dello straordinario che viene così retribuito con stipendi che si raddoppiano e che addirittura vengono accompagnati da incentivi. Non pensate che questo sia un terreno su cui intervenire e che il costo del la-

voro dei dirigenti sia la vera voce di scandalo all'interno del bilancio delle Ferrovie dello Stato S.p.a.?

TERRACINI. Signor Presidente, vorrei sapere ancora qualcosa di più in tema di Alta velocità, perchè mi sembra che su di essa si siano delineate due posizioni piuttosto nette: una che abbiamo sentito esporre poco fa dal senatore Sarto e un'altra dall'opposizione.

Il nostro paese si deve dotare al più presto del sistema dell'Alta velocità. Abbiamo perso tanti anni in battaglie. Non voglio fare il campanilista, ma vivendo a Genova e ben conoscendo i problemi di questa città so che si sta discutendo da anni sul progetto del suo attraversamento. So, pertanto, che non esiste in questo momento, malgrado siano trascorsi molti anni in chiacchiere un progetto di attraversamento della città, la cui realizzazione ovviamente sarebbe molto importante, tenendo conto che Genova, dal punto di vista ferroviario, è legata al porto e alle varie centinaia di autotreni che vi escono giornalmente e devono attraversare la città. La possibilità di avere a disposizione la linea, non solo ad Alta velocità, ma anche ad alta capacità – come viene definita adesso – che permetta di farvi transitare buona parte del traffico merci uscente dal porto, rappresenterebbe un vantaggio enorme anche dal punto di vista economico e un grande affare per le Ferrovie dello Stato che avrebbero già una precisa utenza. Mi piacerebbe sapere qualcosa di più.

Si tenga conto del fatto che è già stata iniziata una perforazione, costata 100 miliardi, che in questi giorni è stata abbandonata.

CIMOLI. È stata bloccata.

TERRACINI. Mi sembra giusto che i senatori membri di questa Commissione sappiano come viene speso il denaro pubblico.

Un altro aspetto, sempre legato al trasporto marittimo, riguarda il porto di Gioia Tauro. Le Ferrovie hanno effettuato il collegamento con Gioia Tauro; vorrei sapere cosa si pensa di farne. È impensabile, infatti, che le navi vengano scaricate a Gioia Tauro, per poi caricare i *containers* sopra i vagoni ferroviari e far attraversare loro tutta l'Italia, da Gioia Tauro fino a Bolzano, mentre si cerca di far utilizzare il mezzo marittimo nel miglior modo possibile. La soluzione ideale sarebbe proprio quella opposta, cioè scaricare i treni e caricare le navi.

CARPINELLI. Signor Presidente, poichè questa mattina sono stato vittima dei ritardi delle ferrovie e dei trasporti locali, non ho potuto ascoltare la relazione iniziale del professor Demattè: per questo motivo mi scuso sin d'ora se le domande che porrò hanno già trovato risposta nell'illustrazione del nostro ospite e vi prego di considerarle come non fatte.

Si è parlato di un incremento del trasporto merci pari al 9 per cento: vorrei sapere se è stata registrata una redditività corrispondente a questo aumento. Quanto ha inciso il prodotto interno, cioè i prodotti direttamente di proprietà delle Ferrovie dello Stato, su questo incremento del trasporto merci? Inoltre, la chiusura di numerosi scali merci costitui-

sce un elemento che aiuta l'eventuale rilancio del trasporto su ferro da parte degli operatori di ogni tipo?

Per quanto riguarda il personale, vorrei sapere chi sono i prepensionati e quanti di essi erano addetti alle manutenzioni. È vero che ancora si finanzia la fuoriuscita dal lavoro con incentivi di 40, 60 o 80 milioni a testa? Più complessivamente, quanti sono i quadri e i dirigenti in rapporto alle altre categorie di lavoratori? Perchè, per quanto concerne i licenziamenti, si è proceduto a dare un segnale partendo dai livelli più bassi? Non esistono forse anche responsabilità da parte di quadri e dirigenti?

Cosa si intende fare per il trasporto dei pendolari? Personalmente vivo questa realtà e posso affermare che la situazione è insostenibile in termini di sporcizia, di ritardi ed anche di fatica da parte del personale. Credo che a questa Commissione necessiterebbe sapere anche quanti sono in percentuale i pendolari sul totale dei passeggeri trasportati, quanto rendono, quanto costano e quanti treni occupano. A me risulta, infatti, ma in maniera approssimativa, che effettivamente rappresentano più del 60 per cento dei passeggeri trasportati. Allora, nel momento in cui il Parlamento è disponibile (preciso che sono un «tifoso» delle Ferrovie) ad investire 6-7.000 miliardi all'anno nel settore, mi chiedo se è opportuno che questi investimenti vengano fatti senza il supporto di coloro che utilizzano quotidianamente il trasporto su ferro. Questa è una contraddizione incredibile. Non potete immaginare la tensione e il nervosismo che si avvertono tutte le mattine sui treni dei pendolari.

Passando ai temi della sicurezza, vorrei ricordare che dal 1° gennaio 1997 non arriva un treno in orario. I primi due o tre mesi scrissi all'ingegner Cimoli; cortesemente mi è stata data una risposta da parte, credo, dell'ufficio stampa, poi mi sono stancato e non ho più scritto. Io non sono più arrivato in orario; allora, mi chiedo se non sia stato compiuto un errore strategico a seguito dell'entrata in funzione dei Pendolini e degli Eurostar. L'armamento è in grado di sopportare l'usura di questi mezzi di trasporto? Per una valutazione più generale a proposito della sicurezza, gradiremmo ricevere una documentazione il più possibile analitica e comparata rispetto ad altri sistemi sul numero di incidenti in relazione all'entità e alla lunghezza delle nostre linee. In questo modo, avremmo dei dati che potremo successivamente venificare.

Vorrei fare anche una domanda capziosa sulla pubblicità: rispetto alla gestione precedente, sono aumentati o diminuiti i *budget* destinati alla pubblicità?

Ancora un ultimo quesito che mi ha chiesto di fare un collega che si è dovuto allontanare. Un mio concittadino comunista – non parlo del senatore Cò – recatosi in Russia per un certo periodo, dopo una settimana nel corso della quale gli erano state mostrate le conquiste del socialismo, all'interprete e accompagnatrice che chiedeva se voleva fare delle domande chiese: «Signorina, va tutto bene, ma quando vi sarà un miglioramento?». Allora, fuori dalla battuta...

PRESIDENTE. Speriamo che l'esito non sia lo stesso!

CARPINELLI. ...vorrei sapere che cosa si intenda fare in tempi rapidissimi per dare una risposta a tutti quei problemi che possono sin d'ora essere affrontati, come per esempio la pulizia, oppure la scelta di cambiare gli orari o di tornare indietro sull'ipotesi degli Eurostar. Infatti, occorre dare la possibilità ai cittadini di avere orari certi, perchè credo si possa garantire ai cittadini il diritto di sapere quando si parte e quando si arriva, unitamente alla pulizia e a quelle manutenzioni normali che sono necessarie. In quattro anni che prendo il treno, almeno cinque o sei volte ci siamo fermati in mezzo alla campagna perchè c'era il freno tirato, con il fumo che usciva dai ferodi: non si trattava quindi di ipotesi di incendio, come dice la stampa, e in questo senso chiedevo dati reali sul numero degli incidenti.

BORNACIN. Innanzi tutto, vorrei ricordare a me stesso e ai colleghi, che insieme al collega Bosi presentai un disegno di legge per l'istituzione di una Commissione di inchiesta sulla sicurezza delle ferrovie qualche giorno dopo l'incidente di Piacenza, quindi circa 14 o 15 mesi fa. Quindi, se avessimo avviato un po' prima almeno questa indagine, forse (ma di buone intenzioni sono lastricate le vie dell'inferno) avremmo impedito qualcuno degli incidenti verificatisi in questi 15 mesi. Infatti, credo che il Parlamento e le forze politiche abbiano qualche responsabilità sulla questione della sicurezza delle ferrovie.

Devo ringraziare il presidente Demattè per la sua relazione di questa mattina. Sono due anni che faccio parte di questa Commissione: abbiamo ascoltato altre volte il ministro Burlando – di cui sono concittadino – ed anche l'ingegner Cimoli subito dopo il suo insediamento. Ebbene, è la prima volta che ascolto una relazione sulle ferrovie che secondo me risponde a criteri di verità. Per la prima volta, cioè, abbiamo sentito una relazione che con estrema chiarezza e sincerità definisce l'esatto stato delle ferrovie italiane.

Ricordo che subito dopo gli incidenti dell'estate scorsa presentammo delle richieste di audizioni immediate del ministro Burlando in Commissione, ma ci ritrovammo naturalmente a settembre perchè il «generale agosto» aveva fermato tutto. In quelle occasioni, di fronte alle domande sui problemi che riguardavano la sicurezza e gli incidenti che avevano diviso l'Italia in due, ci venne illustrato il piano di impresa delle ferrovie. Ecco perchè ci tenevo, a ringraziare il presidente Demattè.

Su un punto non sono però d'accordo con lei, presidente Demattè: quando ribadisce quello che altri hanno già detto, cioè che lo *standard* di sicurezza delle Ferrovie italiane è nella media europea. Io non la smentisco con parole mie ma con quelle di un autorevole collega parlamentare, il ministro Burlando, il quale, rispondendo in Aula ad una mia interrogazione sull'incidente di Piacenza l'anno scorso, disse che lo *standard* delle Ferrovie italiane non era a livello di quello europeo. Lo affermò in Aula circa 15 mesi fa ed è rimasto agli atti del Senato della Repubblica. Quindi non so se credere a lei e a quanti affermano che lo *standard* di sicurezza è elevato, o se credere al ministro Burlando.

Non starò a ricordare tutte le mie interrogazioni: sono qualche centinaio e in gran parte dedicate al problema dei trasporti e indirizzate al mio concittadino, ministro Burlando.

Anche sul discorso della TAV, vorrei che venisse fatta un po' di chiarezza. Di quadruplicamento delle linee e di TAV ne abbiamo sentito parlare come di una cosa importante per le Ferrovie, ma oggi il «Secolo XIX» titola: «Ieri il ministro Burlando ha detto: «l'Alta Velocità, un progetto finto» e continua nell'articolo: «Il progetto dell'Alta Velocità della TAV non è andato avanti perchè non aveva le caratteristiche per farlo, non perchè c'erano gli oppositori. Si è raccontata per qualche anno al paese una cosa finta: si è detto che c'erano privati disponibili a fare investimenti, ma quando siamo andati a vedere abbiamo constatato che era una cosa falsa». Io sono convinto, per esempio, che la tratta Genova-Milano sia inutile e per fortuna ora non si farà più. I problemi delle ferrovie in Liguria sono ben altri, anche dal punto di vista del rapporto economico. Ma – ripeto – vorrei sapere se è vero quello che dite voi o se è vero quel che dice il ministro Burlando.

Quando si parla di *standard* di qualità e di pulizia, ho sentito una cifra...

PRESIDENTE. Senatore Bornacin, la avverto che i 5 minuti sono trascorsi. Anche lei, come il senatore Carpinelli, parla della pulizia dopo il quinto minuto.

BORNACIN. Le chiedo scusa, signor Presidente. Dicevo che si è parlato di una cifra enorme, 800 miliardi, per quanto riguarda la pulizia. Ho assistito personalmente, su un problema che riguardava la Cassa integrazione per gli addetti alle pulizie del comparto di Ventimiglia, ad una manifestazione piuttosto insolita: anzichè scioperare, gli addetti alle pulizie hanno pulito un treno come prevedevano gli *standards* di qualità – credo fosse il Ventimiglia-Venezia delle 7.00 del mattino – distribuendo ai passeggeri un volantino in cui spiegavano che quello era il modo in cui avrebbero dovuto essere puliti i treni, se per risparmiare non fossero stati ridotti gli *standards* di qualità. Anche su questo c'è una mia interrogazione, che naturalmente non ha ricevuto alcuna risposta.

Il problema della responsabilità umana: non è possibile che ogni volta che si verifica un incidente di qualsivoglia entità si faccia quasi sempre riferimento alla responsabilità umana. Sicuramente ci sarà la responsabilità umana, certamente può esserci un'attenzione minore, ma non credo che all'improvviso il personale delle Ferrovie sia diventato tutto così scadente: o è successo qualcosa nel frattempo, oppure le responsabilità sono altre, evidentemente.

Ho sentito da lei, presidente Demattè, un'affermazione molto interessante, quando ha detto che alcuni treni non sono stati perfettamente testati. Sull'incidente del pendonlino a Piacenza chiesi al ministro Burlando se per caso quella coinvolta era la stessa macchina di qualche tempo prima, credo proprio nei pressi di Firenze, era arrivato in cabina l'albero motore del treno, che per fortuna non aveva colpito nessuno dei due macchinisti, con le conseguenze che si possono immaginare. Anche

a questo proposito non ho ricevuto risposta, ma credo che oggi la sua affermazione in qualche modo mi possa dare ragione.

Altro problema che volevo portare alla sua attenzione è quello dei pendolari. Sinceramente va rivista e potenziata non soltanto la qualità delle vetture e del materiale rotabile ma anche il sistema degli orari, perchè ci sono pendolari che il treno non lo possono più prendere. Ho posto il problema a livello regionale, ma purtroppo non sono mai riuscito ad avere, nonostante la buona volontà del dirigente, una risposta.

Ho assistito con grande interesse alla trasmissione televisiva «Porta a Porta» in cui partecipò lei, l'ingegner Cimoli, il ministro Burlando e il mio collega, onorevole Fiori. In quella trasmissione venne intervistato – credo alla stazione Termini – un macchinista che affermò – chiedo scusa se dico una inesattezza dal punto di vista tecnico, ma in questo momento non ricordo bene le parole – che lo spostamento in avanti di alcune boe della velocità a Piacenza, che aveva provocato gli inconvenienti ormai noti, era stato fatto anche in altre zone della linea ferroviaria italiana e mi risulta che nessuno di voi abbia risposto. Il giorno dopo ho presentato – perchè è l'unico strumento che ci resta – una interrogazione in merito, ma non ho avuto risposta nemmeno questa volta.

Ho l'impressione infine che per alcuni treni Eurostar la scelta del percorso sia sbagliata. Ci sono infatti zone che chiedono il collegamento Eurostar con località importanti, soprattutto con Roma, e non riescono ad avererlo, mentre altre zone nella linea con Roma sono già molto servite con partenze Eurostar a breve tempo l'una dall'altra.

GERMANÀ. Chiedo scusa, ma sono arrivato in ritardo a causa di un treno che crea questo genere di problemi soprattutto a chi viene dal Meridione.

PRESIDENTE. Oggi anche a chi viene dal Nord.

GERMANÀ. Già nella precedente legislatura ebbi modo di dire che spesso nella Società Ferrovie, come in questa Commissione, si lavora per comparti: la mano destra non sa cosa fa la mano sinistra. In Sicilia buona parte della linea ferrata costeggia la battigia e per proteggerla dal mare sono stati spesi – mi creda – centinaia e centinaia di miliardi; tra l'altro si tratta di una monorotaia. Si da il caso che, mentre non si trovano i soldi – e in proposito a breve verrà presentato un ordine del giorno – per completare un pezzo di doppio binario, si reperiscono i fondi per dar corso ad un progetto che risale a circa 20 anni fa, un progetto assurdo, che può servire sì e no mille abitanti: un innesto di linea ferrata. Lei sa come andavano le cose allora, eppure dopo 20 anni – e debbo dire che mi rammarico che ci sia la firma anche dell'assessore dei trasporti regionali di Forza Italia – si dà corso ad un'opera vergognosa che serve solo a sprecare dei soldi. Questa è il primo dato che vorrei far conoscere al presidente Demattè e all'ingegner Cimoli, perchè non è possibile che non si sappia che vengono richieste opere perfettamente inutili anche nella progettazione.

Ci sono poi delle stazioni ferroviarie che sono state progettate, appaltate, costruite e mai inaugurate: in Calabria ce n'è una, si dà il caso infatti che esisteva qualcuno che aveva interesse a progettare e qualcun altro ad appaltare un'opera che era perfettamente inutile e che non aveva alcuna logica nel trasporto ferroviario. Ecco perchè avevamo chiesto un'*Authority* dei trasporti: per cercare di far coincidere la logica dei trasporti con l'intermodalità in Italia.

C'è poi la tariffa di attraversamento dello Stretto di Messina. Insieme al presidente Scivoletto, noi della Commissione agricoltura stiamo verificando che costa meno trasportare delle arance dalla Spagna a Milano, anzichè dalla Sicilia, cosa che purtroppo incide notevolmente sull'economia della regione. Chiedo al presidente Demattè e all'ingegner Cimoli se, per caso, loro sanno quante sono le autovetture trasportate dalle navi traghetto da Messina a Reggio Calabria nell'ultimo mese; io non credo siano più di 20. Spesso sono costretto a viaggiare con il treno e non vedo mai autovetture. Probabilmente ciò sarà dovuto agli alti costi per il trasporto, che alla fine non fanno guadagnare niente: credo che la Società Ferrovie nell'ultimo mese con le autovetture abbia probabilmente incassato non più di 1 milione. Questa è un'altra cosa che chiaramente va rivista.

Ultimo punto. Ho sentito che, finalmente, si parla di tariffe differenziate, da noi peraltro proposte nella precedente legislatura. Desidero sottolineare che il treno che collega Roma a Villa San Giovanni impiega sulle sei ore e dieci minuti e altre tre ore e quindici minuti per collegare Messina a Palermo; questo perchè in Sicilia le condizioni della rete ferroviaria sono quelle che tutti conosciamo e la presenza della monorotaia costituisce ovviamente un ostacolo notevole. Eppure, presidente Demattè, noi paghiamo il supplemento rapido! Non possiamo più sopportare che nel 2000 esistano tariffe che creano una discriminazione reale.

VERALDI. Presidente Demattè, sono rimasto turbato dal tono un pò dimesso, quasi di scusa, della sua relazione introduttiva. Dopo quello che è accaduto in questi mesi, e in particolare ieri sera, mi sarei aspettato una maggiore reattività, un certo spirito di corpo, e invece no; ma forse è solo una mia sensazione.

Ho constatato una notevole propensione a prefigurare le ferrovie del futuro – e mi auguro che qualcuno di noi le possa utilizzare – ma non una risposta reale alla domanda che la gente si pone ora: domani potrò prendere il treno? Questo deve essere il tema centrale del nostro dibattito; e se tale domanda se la pone il cittadino del Centro e del Nord Italia, mi chiedo cosa pensino gli utenti delle Ferrovie da Napoli in giù, perchè solo metà dell'Italia meridionale è in qualche modo servita dalle Ferrovie dello Stato. Finora non ho sentito una sola parola riferita a località al di sotto di Napoli, dove non è vero che non avvengono incidenti: accadono quotidianamente ma sono meno eclatanti. D'altronde quale incidente grave può verificarsi con treni che marciano a 36 chilometri orari? La rete ferroviaria ionica ha infatti una velocità di crociera di 36 chilometri l'ora. Per andare da Reggio Calabria a Bari ci vogliono quasi 6 ore. Eppure anche lì c'è stato qualche morto.

Sono belli i grandi progetti, ma credo che il Paese in questo momento abbia bisogno di altre risposte che dobbiamo avere la capacità di trovare insieme. Non sono uno di quelli che chiede le dimissioni del Ministro dei trasporti perchè un treno deraglia, ma credo che si debba mostrare un maggior impegno, una volontà più forte di risollevare questo settore, soprattutto in termini di fiducia.

È inutile discutere di pulizia dei treni, di biglietti ferroviari realizzati in forma computerizzata, di chilometraggi. Il problema è che se non riusciamo ad essere competitivi sul piano della sicurezza, dando tranquillità agli utenti, questo Paese non sarà mai moderno. Per raggiungere tale obiettivo occorre un impegno costante, quotidiano, per recuperare quella parte dell'Italia che nel progetto dell'ente Ferrovie dello Stato è del tutto assente.

RAGNO. Concordo con l'apprezzamento espresso dal senatore Bornacin confronti della relazione del presidente Demattè. Si tratta di un'analisi approfondita della drammatica realtà dei sistema ferroviario italiano, nella quale si individuano i rimedi che, nel medio-lungo termine, permetteranno di dare all'organizzazione un diverso assetto, realizzando una ristrutturazione delle Ferrovie, sia sul piano interno che del servizio al pubblico.

Ho ascoltato con attenzione anche la relazione dell'ingegner Cimoli che ampiamente illustrato l'attività svolta dal nuovo Consiglio di amministrazione. Sono in fiducia fino a prova contraria. Voglio rilevare, tuttavia, che mentre nei suoi confronti, presidente Demattè, proprio per il suo recente insediamento, nutro maggiori speranze, per quanto riguarda le affermazioni dell'ingegner Cimoli ho delle perplessità. Debbo far notare che egli fa parte del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato già da un anno e mezzo e che la situazione ferroviaria in questo periodo non si è certamente modificata in senso positivo; anzi, alla luce di quanto è accaduto, direi che vi è stata un'involuzione.

Mi riferisco, in via generale, al tema della sicurezza, e in particolare alla situazione della mia terra, la Sicilia, sui cui problemi sono intervenuti anche al colleghi.

Svolgendo un'analisi cruda e obiettiva della situazione, carica anche di onestà intellettuale, lo riconosco, lei ci ha però indicato azioni adeguate all'impellenza e alla necessità di trovare una soluzione efficace, finalizzata se non all'eliminazione totale dei rischi, almeno ad assicurare un loro ridimensionamento.

Pertanto, nell'immediato, cosa intendono fare le Ferrovie dello Stato S.p.a. per fronteggiare il ripetersi di questi incidenti? Non si tratta di un problema la cui soluzione si possa affidare a decisioni di medio-lungo termine. Deve trattarsi di soluzioni immediate, incisive, che possano quantomeno attenuare questo grave fenomeno che influisce soprattutto sul profilo psicologico del cittadino utente.

Vivo a Messina e mi capita spesso di viaggiare in treno. Di solito mi addormento subito ma stanotte, in seguito alle notizie ascoltate, ho dormito male.

Dal momento che questi episodi riducono fortemente la redditività delle Ferrovie, come pensate di intervenire, anche nella prospettiva di un incremento dell'utenza? Credo che l'ingegner Cimoli conosca la situazione disastrosa delle ferrovie in Sicilia. Su una rete ferroviaria di 1.436 chilometri, solo 106 chilometri hanno il doppio binario, con gravi conseguenze sul trasporto. Basti pensare che da Messina a Palermo ci vogliono quattro ore e mezzo con un treno che non sia un Pendolino; quattro ore e mezzo che poi diventano cinque perchè il Pendolino provenendo da Roma e incappando in una serie di incroci e soste arriva in ritardo a Messina. Senza considerare poi che circa 500 chilometri della tratta ferroviaria non sono neanche elettrificati. Volendo cogliere un aspetto positivo possiamo osservare che andando ad una velocità di trenta chilometri l'ora si evitano incidenti gravi. Tuttavia credo sia giunto il momento di risolvere questo annoso problema perchè i siciliani, pagando le stesse tariffe degli altri utenti, rivendicano giustamente il diritto di viaggiare come da Roma in su. Non sto proponendo l'introduzione dell'Alta velocità, ma la possibilità di viaggiare ad una velocità di almeno 100 chilometri orari anche perchè, caro Presidente, la questione delle strutture ferroviarie si inquadra in modo efficace e forte in quella volontà – se c'è – di offrire una possibilità di sviluppo al Meridione e soprattutto alla Sicilia; questa regione, infatti, non ha altri settori grazie ai quali riprendere il proprio sviluppo economico, se non quello del turismo, ma quando un treno impiega un'ora per percorrere i 25 chilometri che separano Messina da Taormina viene sbarrata anche questa possibilità. Pertanto, c'è bisogno di attivarsi in questo senso, perchè le Ferrovie sono il presupposto determinante per lo sviluppo del Sud. Vorrei che l'Ente Ferrovie riflettesse sulla necessità di equiparare il Meridione e la Sicilia quanto meno al resto d'Italia e poi, quando sarà possibile, al resto d'Europa.

PRESIDENTE. Nei limiti di tempo disponibili, vorrei svolgere due brevissime considerazioni, soprattutto in riferimento allo sviluppo della nostra indagine.

In merito al tema della sicurezza, che ovviamente è all'attenzione dell'opinione pubblica da tempo e in particolare in queste ultime ore (è emerso anche dalle relazioni dei nostri ospiti), non credo vi sia da dubitare sulla percezione che tutti, anche il vertice delle Ferrovie dello Stato S.p.a., hanno della dimensione del problema. Sarebbe ingiusto se, anche in modo parziale, sottovalutassimo la consapevolezza e l'impegno che ci sono stati dichiarati.

Non intendo giudicare o comunque fare riferimento alle obiezioni sollevate oggi; voglio limitarmi a considerare l'insieme di quanto è stato affermato in questa sede. Credo che la valutazione della dimensione del problema sicurezza nell'ambito della più generale valutazione dell'Azienda e delle sue prospettive sia stata precisa. Sbaglieremmo se non considerassimo l'aspetto inquietante dei dati strutturali che ci sono stati forniti.

La dimensione del problema, infatti, oggi è stata presentata in modo veramente serio. Quando l'ingegner Cimoli dice che l'asse fonda-

mentale del trasporto Nord-Sud prevede il transito di un convoglio ogni 5 minuti, e ricorda che si tratta di convogli tra loro diversi per tipologia, per compiti e per velocità, risulta chiaramente che la manutenzione presenta aspetti se non insolubili, certamente molto difficili da risolvere. Non capisco come si possa definire tranquillizzante questo rilievo. Considerazioni analoghe si possono fare per quanto abbiamo ascoltato sulle tecnologie, sui contratti, sul personale, sui sindacati, sui costi, sui problemi di organizzazione e nell'impoverimento professionale. Del resto, l'ingegner Cimoli ha evidenziato il non esaltante livello professionale del personale (non stiamo formulando un giudizio soggettivo, ma oggettivo), il tasso di scolarità, il numero dei laureati; tutti elementi che incidono sulla efficienza in un'azienda.

Ritengo che dobbiamo valutare tutto questo non solo per la sua importanza ai fini dello sviluppo dei trasporti, del rinnovo e del rilancio dell'Azienda, ma anche in relazione alla sicurezza. La stessa osservazione vale per il termine «europeizzazione»: scusate colleghi, ma non si tratta di uno *slogan*! Devo riconoscere che mi risulta molto difficile esaltare l'europeizzazione del servizio e poi considerare la velocità un parametro ad essa opposto. È evidente che la velocità non è tutto, ma mi domando come si possa immaginare per il trasporto ferroviario un inserimento organico nel sistema europeo se tra i parametri che assumiamo, insieme ad altri valori e riferimenti, escludiamo quello della velocità.

Io ho capito che si devono quadruplicare i due assi esistenti (come ci hanno riferito l'ingegner Cimoli, il ministro Burlando e lo stesso Presidente): quello Nord-Sud, che al momento, purtroppo per carenza di risorse si ferma a Napoli – per il quale, quindi, si pone il problema dell'estensione verso il Sud – e quello Est-Ovest. Si organizzerà così uno scorrimento funzionale dei convogli cercando di ottimizzare velocità, sicurezza e obiettivi dei diversi servizi.

Non vorrei che la polemica sull'Alta velocità nascondesse il fatto che la velocità è un elemento della riorganizzazione del sistema, che non possiamo espungere.

L'ultimo punto che vorrei affrontare riguarda le responsabilità. Non credo che come parlamentari rendiamo un buon servizio ai nostri concittadini (a quelli che usano i servizi delle Ferrovie dello Stato, ma anche a coloro che operano nell'Azienda Ferrovie dello Stato), se contrapponiamo responsabilità a responsabilità: ciascuno ha le proprie. La mia opinione è che il livello di responsabilità di ciascuno non può essere attenuato dall'eventuale venir meno della responsabilità ad altri livelli. La prima condizione della responsabilità – ripeto – è che ciascuno risponda del proprio e ciò riguarda anche noi in sede politica.

La nostra Commissione è molto impegnativa e forse un po' presuntuosa vista l'ampiezza e la varietà dei problemi che ricadono nella sua competenza. C'è da domandarsi se riesca a farlo sempre con la dovuta responsabilità, che comporta innanzi tutto documentazione, studio e competenza. Dobbiamo sapere, però, che il livello di efficienza di un sistema-paese è dato anche dalla responsabilità e dalla competenza delle sue sedi parlamentari e legislative.

Credo che quando rileggeremo il resoconto stenografico dalle relazioni svolte dal presidente Demattè e dall'ingegner Cimoli (per le quali li ringrazio) si comprenderà quanto il nostro impegno debba farsi ancora più consapevole e continuativo per misurarsi con i problemi, purtroppo serissimi, della ristrutturazione e del potenziamento di tutte le reti di trasporto e comunicazione (che sono di nostra competenza), ma in particolare della rete di trasporto su ferro. Per far fronte a questo impegno dobbiamo utilizzare al meglio tutte le nostre capacità.

DEMATTÈ. Considerata l'ora, cercherò di essere breve.

Inizio la mia replica rispondendo ad un'osservazione che mi hanno rivolto molti senatori: si tratta di una critica – che io accolgo – sul modo con il quale è stata presentata la questione della sicurezza, accennando a dati oggettivi di confronto europeo; la critica è di tipo tecnico in quanto rileva che si tratta di dati medi, mentre bisogna analizzare quelli più recenti. A tali osservazioni rispondo che, in realtà, abbiamo fornito i dati del 1997 e che quello di ieri è stato il primo incidente del 1998.

Ritengo che sia un dovere degli amministratori richiamare dei dati oggettivi in un momento difficile come questo. Però credo di non avere affatto sottovalutato il problema; se ho dato questa impressione, me ne scuso e mi correggo.

Ho anche segnalato che il problema ha due radici: una è quella relativa ai ritardi negli investimenti, e a tale proposito abbiamo già descritto che cosa è stato fatto e come si interviene giorno dopo giorno; l'altra radice, invece, è più delicata, forse più difficile da percepire, ed è connessa alla cultura organizzativa, alla tensione del corpo organizzativo aziendale, perfino all'atteggiamento mentale delle persone che hanno la grande responsabilità di condurre un treno. Ho anche precisato che non c'è assolutamente l'intenzione di scaricare sui singoli responsabilità che evidentemente sono di tipo organizzativo, quindi dell'Azienda. Quando fenomeni di questo genere si verificano con una certa frequenza, significa che qualcosa nella macchina organizzativa non funziona, magari perchè l'Amministrazione non ha addestrato bene le persone o non le ha tenute impegnate nel modo opportuno per mantenere il necessario livello di attenzione.

Posso anche fornirvi un altro particolare, irrilevante se volete, che però può dare un'idea di quanto stiamo facendo per affrontare questo problema. Oltre a prevedere la realizzazione del progetto per la sicurezza, su cui potrà riferire più in dettaglio l'ingegner Cimoli, 20 giorni fa abbiamo contattato un generale della scuola di guerra aerea, dove il problema della sicurezza è veramente estremo, per cercare di capire bene come si può affrontare tale questione. Ma prenderemo ulteriori iniziative e chiederemo aiuto alle altre ferrovie europee.

TERRACINI. Basta che non sia il generale di Aviano!

DEMATTÈ. No, è italiano ed è di Firenze. Chiederemo aiuto anche alle ferrovie europee migliori delle nostre, anche se dai dati di cui di-

sponiamo non sembra che ce ne siano molte. Tenete presente – tanto per avere un punto di riferimento – che nelle ferrovie inglesi il passaggio con il rosso avviene con una frequenza sei volte superiore rispetto a quanto accade nelle ferrovie italiane. Il problema della sicurezza. quindi, è alla nostra attenzione e faremo di tutto per risolverlo.

Vorrei poi precisare che mi è stato attribuito un merito che non ho a proposito dell'operazione-verità. È vero che l'ho chiesta io, ma particolare merito deve essere attribuito all'ingegner Cimoli che, in un anno e mezzo, ha posto le basi per affrontare molti dei problemi richiamati; oggi possiamo fare certe affermazioni proprio perchè alcuni risultati sono già stati ottenuti. In un sistema così delicato, gli amministratori si assumono le loro responsabilità nel momento in cui si pronunciano: abbiamo appositamente scelto questa sede istituzionale per fare chiarezza. La nostra responsabilità adesso consiste nel non creare allarmismi. Se quanto abbiamo riferito oggi fosse stato detto un anno e mezzo fa, secondo me ci sarebbero state reazioni molto più gravi, perchè in quel momento non era ancora stato avviato alcun sistema di aggiustamento e di correzione. Oggi la situazione è diversa.

Ho voluto porre in essere questa operazione di chiarezza anche perchè, a mio avviso, in un Paese civile, bisogna dare tempo a coloro che lavorano su problemi di tal genere, che comunque non si risolvono in un solo giorno, di svolgere il loro compito senza essere disturbati o scossi da critiche che non meritano. L'attenzione e l'osservazione severa del Parlamento e dell'opinione pubblica su un'organizzazione di questo genere non devono mancare, però bisogna essere consapevoli dei fatto che certi problemi non si possono risolvere dall'oggi al domani e quindi bisogna concedere il tempo necessario per affrontarli.

Come ho già detto, penso che uno dei grandi problemi per le Ferrovie sia stato rappresentato dai vorticosi cambi di direzione, che, seppure motivati, hanno creato grande instabilità all'interno dell'Azienda. Sia chiaro che non abbiamo nessuna intenzione di scusare il presente ricorrendo al passato, ma vogliamo soltanto fissare alcuni punti di riferimento per elaborare un programma di lavoro rigoroso e forte, che è già stato illustrato «in modo approfondito.

Non c'è nessuna remissività da parte dell'Azienda, anzi la nostra attività è energica, anche se magari nelle parole siamo stati pacati (non dimessi!). Del resto, considerate anche che l'ingegner Cimoli ha trascorso la nottata a lavorare sui binari, facendo la spola in macchina tra Roma e Firenze, per poter essere presente oggi. Molti degli uomini della nostra organizzazione – forse non si è a conoscenza di ciò – per tutta la notte hanno cercato di rimettere in moto il sistema ferroviario, che rischia di rimanere bloccato lasciando il Paese tagliato in due.

È stata sollevata una questione molto delicata, cioè quella delle strutture ferroviarie del Sud. Posso assicurarvi che ho a cuore i problemi del Sud e, come saprete certamente, ho trascorso gli ultimi due anni cercando di affrontarli. Inoltre, voi li avete rappresentati in un modo che mi sembra renda ancora più palese la gravità della situazione. Allora, occorre prestare grande attenzione a questo aspetto, evitando però di creare una contrapposizione fra il progetto di quadruplicamento veloce

(vorrei cancellare la definizione «alta velocità») dei due grandi versanti, cioè la dorsale e la trasversale del Paese, e l'ampliamento della rete al Sud. Infatti, se riuscissimo a far arrivare la grande dorsale fino a Napoli, avvicineremmo sicuramente di molto il Sud all'Europa. Nessuno di noi potrebbe augurarsi che si possa arrivare più giù, magari a Reggio Calabria o a Palenno, non c'è ombra di dubbio. Purtroppo, però, bisogna fare i conti con le risorse disponibili e quindi stabilire degli ordini di priorità, e questo compito spetta al Parlamento, non a noi.

MEDURI. E allora deve essere penalizzato sempre il Sud?

DEMATTÈ. No, voglio solo dire che dobbiamo rispettare i ruoli.

RAGNO. Forse questo compito spetta al Governo.

DEMATTÈ. Ora non voglio entrare in questa disputa, però non vorrei si pensasse che il progetto di quadruplicamento veloce non sia progettato anche a favore del Mezzogiorno. Assolutamente non è così, perchè non è possibile risolvere certi problemi di velocità, ad esempio nel trasporto delle merci dal Sud al Nord, se non attraverso il quadruplicamento dei binari, che consenta di far viaggiare, su determinati binari, i treni che hanno una certa velocità, e su altri binari i treni di un'altra velocità, in modo tale da evitare gli ingorghi e le disfunzioni che si sono verificati, risolvendo anche, in questo modo, i problemi della sicurezza. Certo, probabilmente per il Sud bisognerà compiere ulteriori riflessioni.

L'essenza del progetto di quadruplicamento veloce è nell'ampliamento della capacità della rete, in modo tale da ospitare anche treni che viaggiano più celermente. La realizzazione di questo progetto, però, richiede degli investimenti infrastrutturali enormi, che è necessario effettuare perchè altrimenti – credo sia piuttosto evidente – verremmo tagliati fuori dall'Europa. Ma la situazione delle finanze pubbliche italiane non consente di trovare le risorse necessarie a totale carico del bilancio dello Stato. Purtroppo, l'Italia è un Paese che si porta dietro certe eredità, ma ora ha assunto l'impegno di diminuire il debito pubblico, non di allargarlo. Ecco perchè dobbiamo coinvolgere le risorse private mediante il *project financing,* per non gravare ulteriormente sul bilancio dello Stato.

Per far questo, però, occorre che quelle tratte siano ragionevolmente economiche, altrimenti non è possibile. Ecco allora che si apre un grande problema sul Mezzogiorno, ma è una questione di politica economica nazionale, e noi, come Ferrovie, possiamo solo ricevere degli *input.*

PRESIDENTE. Colleghi, siccome abbiamo già considerato tale problema più volte in altre sedi analoghe e lo considereremo ancora, non vorrei che venissero dimenticati gli impegni del Parlamento e conseguentemente del Governo, che hanno destinato fondi più che proporzionali recentemente per gli investimenti nel Mezzogiorno. Che questo sia non sufficiente è altra cosa, ma il problema è stato ignorato.

Le ripeto, presidente Demattè, è una citazione di nostre precedenti discussioni e audizioni su questo punto.

DEMATTÈ. Ho voluto precisare che noi non abbiamo titolo, dobbiamo rispettare i ruoli, ma ho voluto caratterizzare la natura del problema.

I contratti con fornitori e il costo del lavoro rappresentano due aree critiche. Credo che nessuno abbia l'aspirazione a ridurre gli stipendi degli altri, visto che può immaginare cosa accade quando vengono ridotti i propri. Qui però c'è un problema autentico che riguarderà anche il modello organizzativo cui ha accennato prima il senatore Cò e gli schemi contrattuali, però il dato di fondo è che mentre nel nostro Paese il costo del lavoro per treno-chilometro è di 28.367 lire, in Germania è di 16.600 lire, in Francia è di 18.039 lire; questo è il dato con il quale ci dobbiamo misurare. Mi è stato chiesto se ho qualche idea su come affrontare questo problema. Per ora sappiamo che nel momento in cui si arriverà alla liberalizzazione, se si presenterà un vettore straniero francese o tedesco, essendo in grado di realizzare il trasporto ferroviario a 30.000 lire a chilometro anzichè a 48.000 lire a chilometro, vincerà la gara. Quindi, le Ferrovie come azienda e i suoi dipendenti si trovano dinanzi a questo problema. È nostra responsabilità segnalarlo e dire che va risolto.

Come va risolto? Un grande lavoro è già stato fatto nel rinegoziare questo contratto; vi ha già accennato l'ingegner Cimoli. Personalmente ritengo che non sia ancora sufficiente perchè, anche se il costo del lavoro subirà un raffreddamento in seguito a questo contratto, rispetto agli altri Paesi europei rimane alto. Ho accennato ad una possibile soluzione, che può essere oggetto di dibattito: il modello che è stato adottato in Germania. In occasione dell'unificazione delle ferrovie dell'Ovest e dell'Est, lo Stato si è preso a carico l'extracosto che derivava dalla posizione di monopolista delle Ferrovie, in modo tale da mettere l'Azienda, così liberata da questo extracosto, in condizione di essere competitiva. In breve, il costo delle ferrovie tedesche che – come ho detto prima – è inferiore a quello delle ferrovie italiane, riflette questa operazione. Può darsi che se noi non vogliamo perdere l'appalto dei lavori, la commessa alle Ferrovie, si debba fare qualcosa di simile. Ritengo sia un atto di politica economica e industriale che dobbiamo valutare.

Per quanto riguarda i contratti con i fornitori, avete sentito che tipo di lavoro è stato fatto in quest'anno e mezzo di rinegoziazione. Credo che molte delle tensioni che ci sono derivano anche da questo genere di lavoro, che è duro, difficile e, se mi consentite, pericoloso; l'ho fatto io, lo ha fatto l'ingegner Cimoli e gliene va dato merito. Vi ho detto però che ci sono alcuni contratti che sono blindati, alcuni «6+6», firmati qualche giorno prima dell'entrata in vigore...

TERRACINI. Ci dica il nome di queste aziende.

DEMATTÈ. Questo non possiamo farlo; la nostra responsabilità è segnalare il problema.

PRESIDENTE. Senatore Terracini, non abbiamo poteri di autorità giudiziaria in questa sede.

TERRACINI. È per questo che avevamo chiesto di istituire una Commissione d'inchiesta.

DEMATTÈ. Dicevo, contratti «6+6», firmati pochi giorni prima dell'apertura delle gare europee, che di fatto penalizzano le Ferrovie. È stato fatto un grande lavoro, ma su alcuni di questi contratti non c'è via di scampo perchè giuridicamente sono contratti vincolanti. Non so come si può affrontare un problema del genere; voi sapete che c'è l'istituto giuridico del contratto oneroso, ma quasi nessuno è riuscito ad attivarlo perchè è un istituto particolarmente spinoso.

TERRACINI. Potrebbe anche essere un patto leonino.

PRESIDENTE. Senatore Terracini, le vorrei rammentare che abbiamo dei limiti di tempo da rispettare.

DEMATTÈ. Ho posto il problema, ho detto che dobbiamo ragionarci insieme e provare a capire come si può affrontare.

Un'operazione di questo genere, di riorganizzazione e – sottolineo – di rilancio – perchè il rilancio è possibile – non può avvenire se non cambia il modello di relazioni industriali. Chi mi conosce e conosce la mia storia passata sa che ho un rapporto netto e forte con le organizzazioni sindacali anche se di grande rispetto: ognuno deve fare il proprio mestiere. Ho un principio di fondo nella mia vita che ho sempre praticato ed è che le organizzazioni si fanno con gli uomini, non con i mezzi; quindi si deve partire dal rispetto degli uomini.

A dispetto delle recenti vicissitudini, gli uomini delle Ferrovie – ve lo dico io, che ho passato i primi giorni proprio andando a parlare con loro sul campo – hanno voglia di servire i cittadini, hanno la professionalità e la determinazione di essere presenti in questo grande progetto. Ci sono però delle strutture comportamentali legate a storie passate che vanno smontate con molta chiarezza. Se bisogna andare ad un confronto duro con le organizzazioni sindacali su questo punto, sarà nostra responsabilità farlo. Io so che diverse organizzazioni sindacali sono seriamente impegnate sul nostro stesso piano a produrre questo cambiamento. Credo allora sia possibile impostare un modello di relazioni industriali serio, forte, da Paese moderno, dove i lavoratori sono parte attiva e non parte passiva di questo progetto. Io ogni volta che leggo su un documento l'espressione «risorse aziendali», chiedo di cancellarla, perchè sono persone quelle che lavorano da noi, non risorse.

Lo posso dire, perchè quando sono arrivato i licenziamenti erano già stati decisi, il nuovo Consiglio non vi ha preso parte, non ha nè il merito e neanche il demerito degli atti di licenziamento. Non è vero quel che si è detto, e cioè tocchiamo solo il punto più debole della catena. L'ingegner Cimoli vi dovrebbe dire (forse non lo ha fatto), quanti dirigenti sono stati allontanati. Sono stati allontanati una serie di diri-

genti, poi è arrivata a naturale scadenza l'indagine sulle responsabilità, che ha portato ai licenziamenti; in qualsiasi azienda seria, se esistono determinate fattispecie, si procede al licenziamento. L'Azienda si è dimostrata oltremodo responsabile nei confronti dei lavoratori perchè immediatamente ha detto: attiviamo il collegio arbitrale in modo tale da essere più che sicuri di non aver commesso ingiustizie. Detto questo, non si può pensare di dirigere un'Azienda così con tali rischi di gestione, senza utilizzare questo strumento che, ovviamente, deve essere usato solo una volta chiarite le regole del gioco e dopo aver specificato cosa ci si aspetta. Il bisogno di chiarire le regole del gioco è evidente. Già nel passato Consiglio di Amministrazione era stato redatto un codice etico che descriveva, parola per parola, cosa ci si aspettava dai lavoratori (anche se certe questioni, in realtà, sono contenute nei regolamenti).

Completo il mio intervento rispondendo a quanti hanno chiesto di «vedere qualcosa di concreto» e hanno sottolineato che il cittadino si chiede se domani potrà prendere il treno. In proposito occorre operare una distinzione nei ruoli. Vi sono coloro che gestiscono l'Azienda e il Presidente e il Consiglio di amministrazione che stabiliscono gli orientamenti gestionali. Nella mia relazione ho provato a darvi un'idea dei lavoro che i vertici devono svolgere per aiutare il resto dell'organizzazione a funzionare. Ho lasciato invece all'Amministratore delegato il compito di chiarire alcuni punti specifici.

Desidero sottolineare che in una situazione come quella che le Ferrovie stanno attraversando, senza un quadro generale di fondo non si riesce ad operare. Non è possibile trasformare un'azienda monopolista da anni, con tutto quel che ne consegue (e ci sono valanghe di studi nel mondo che dimostrano quali e quante siano le deformazioni causate dall'assenza di un regime di libera concorrenza), se non esiste un disegno globale, di riassetto organizzativo e societario, che coinvolga anche altre forze, magari private. Nessun *management* è in grado di muovere un corpo di questo genere se non può contare su altre energie.

Ho tracciato a grandi linee il lavoro che intendiamo realizzare. Sono profondamente convinto però che se non ci saranno liberalizzazione, coinvolgimento dei privati, articolazione divisionale prima e societaria poi, e quella sana concorrenza che nasce dal confronto e dalla preoccupazione che qualcuno subentri al «tuo posto», si continuerà a criticare l'organizzazione in modo sterile, senza ottenere alcun risultato.

Una corretta impostazione logica del problema ci aiuterebbe ad affrontare le questioni specifiche. Ma i problemi specifici, a partire dalla sicurezza, sono già sul tavolo dell'Amministratore delegato e degli altri dirigenti.

Sento di dover affermare, con tutta la serenità di spirito di chi è appena subentrato, che riconosco uno sforzo straordinario nell'impegno profuso dai nuovi arrivati, da coloro che nella dirigenza collaborano all'operazione di riorganizzazione societaria delle Ferrovie. Credo pertanto doveroso, da parte mia, dargliene atto e ringraziarli.

CIMOLI. Completerò taluni aspetti riferiti dal professor Demattè e risponderò più compiutamente ad alcune delle domande rivolteci.

Per quanto concerne il problema della sicurezza l'abbiamo già affrontato, dandone comunicazione al Parlamento, subito dopo l'incidente del Pendolino. A seguito di quell'episodio abbiamo istituito una Commissione mista composta di persone provenienti dall'esterno, anche dal settore aeronautico, con le quali abbiamo elaborato un *dossier* esaminato poi da tutti coloro che gestiscono i settori principali dell'Azienda. Da tale *dossier* si è tratto spunto per l'elaborazione di un piano per la sicurezza realizzato per la prima volta nelle Ferrovie dello Stato. Questo piano per la sicurezza, in via di ultimazione, concerne una vasta gamma di problematiche ed è stato ripreso dalle migliori aziende internazionali ma non del settore ferroviario, nel quale non vi sono riscontri. Abbiamo dovuto rivolgerci pertanto a settori più sofisticati (ad esempio, il settore aeronautico), nei quali il concetto di rischio è più spinto.

Attualmente stiamo effettuando un'analisi della rete fondamentale che verrà completamente rivista. I nuovi treni hanno creato particolari problemi su alcune linee molto vecchie. Può darsi che non sia stata prestata la dovuta attenzione prima di impiegarli in quanto il collaudo, compiuto su pochi mezzi, non aveva fatto emergere grandi difficoltà.

L'analisi della rete è praticamente ultimata. Si tratta semplicemente di cambiare alcune tratte, modificando le modalità di realizzazione delle operazioni e nell'arco di un paio d'anni...

BOSI. Mi scusi, chi era il responsabile della rete al momento del collaudo? Si parla molto di responsabilità, mi risulta però che qualcuno sia stato addirittura promosso.

CIMOLI. Era una persona che ora non c'è più.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Bosi, non abbiamo poteri volti ad accertare responsabilità personali.

BOSI. Signor Presidente, chiedo di uscire dal generico.

PRESIDENTE. Colleghi, vi richiamo a quelli che sono i poteri delle Commissioni. Voi potete fare qualsiasi domanda all'ingegner Cimoli il quale, però, può anche decidere di non rispondere se si tratta di quesiti che investono responsabilità di carattere giudiziario. In questa sede la Commissione non ha i poteri riconosciuti alle Commissioni d'inchiesta.

MEDURI. Signor Presidente, forse lei è a conoscenza di fatti a noi ignoti e quindi non ha bisogno delle risposte dell'ingegner Cimoli, ma noi certe cose non le sappiamo.

PRESIDENTE. Senatore Meduri, sono semplicemente attento a quello che si dice.

CIMOLI. Senatore Bosi, le risponderò senza nomi. Le due persone responsabili della rete non sono state affatto promosse e attualmente

non ricoprono gli stessi incarichi, svolgendo mansioni di minore importanza.

BOSI. Nella mia domanda mi riferivo al responsabile del materiale rotabile chiamato ad effettuare il collaudo, l'ingegner Moretti, che mi risulta abbia ricoperto invece una carica più importante. Quindi non è intervenuta alcuna penalizzazione e ho il sospetto che, anche suo malgrado, siano state compiute scelte orientate politicamente.

CIMOLI. Respingo nettamente questa sua affermazione.

Abbiamo svolto una verifica puntuale e approfondita sulla formazione del personale che viene seguito anche da psicologi. In particolare per i macchinisti il problema è molto serio. Durante le trattative sindacali abbiamo dato la nostra disponibilità a prendere in considerazione qualsiasi altro contratto ferroviario esistente in Europa. Non è stato fatto alcun nome e questo perchè, evidentemente, il nostro è migliore dal momento che prevede la presenza di due macchinisti. Malgrado ciò le ore di lavoro complessivamente svolte dalla coppia di macchinisti sono inferiori a quelle di qualsiasi altro paese.

Abbiamo introdotto nuove procedure organizzative e stiamo passando a maglia tutto il sistema per vedere se esistono punti di discontinuità organizzativa.

Quanto alla manutenzione ultimamente non vi è stata alcuna riduzione di personale in quest'area, nella quale è opportuno semmai prevedere un aumento dell'organico.

Per quanto riguarda l'Alta velocità, rilevo che da più parti e in vari modi sono state poste domande sul progetto Alta velocità-alta capacità. Ho affermato molto chiaramente che abbiamo un bisogno fondamentale di quelle infrastrutture, perchè senza di esse dovremo probabilmente iniziare a ridurre i treni oppure dovremo predisporre in alcune grandi città i nodi ferroviari (come stiamo facendo) che rappresentano investimenti molto costosi; a maggior ragione, dovremo rinforzare le reti, gli assi principali e quindi abbiamo bisogno di quei binari. La tratta orizzontale è destinata molto meno ai passeggeri e all'Alta velocità. Adesso, c'è l'Alta capacità-Alta velocità: si tratta di una rete che congiunge aree urbane molto vicine, per cui il funzionamento e il modo di gestione della tratta orizzontale saranno notevolmente diversi da quella verticale; vi saranno molte più interconnessioni con la rete storica (è stata citata la Bassa Padania per le merci, che certamente stiamo considerando molto attentamente, e ciò vuol dire che vogliamo sviluppare l'idea) e quindi stiamo esaminando questo sistema che deve essere sempre più a rete, in un'area in cui il prodotto interno lordo cresce in maniera superiore a quello della Baviera, nella quale abbiamo l'80 per cento del nostro traffico merci, per cui vi passa quasi tutto il traffico ferroviario.

Per quanto riguarda i licenziamenti, non abbiamo inteso mettere alla gogna qualcuno. Si sono verificati vari incidenti e ci sono stati diversi motivi per esaminare situazioni non positive del personale. Nei due casi di Pontedecimo e di La Spezia abbiamo notato che vi sono state gravissime infrazioni, noncuranze e carenze; in una situazione di quel genere

abbiamo applicato il contratto, che prevede il licenziamento o 10 giorni di sospensione. A noi sembra che chi conduce un treno su cui viaggiano dei cittadini non possa avere solo 10 giorni di sospensione quando commette gravissime negligenze. Ci auguriamo che sia possibile cambiare tale contratto. L'arbitrato è previsto e, infatti, è stato chiesto (esso rappresenta una sicurezza per i dipendenti, ma anche una procedura oggettiva per noi) e noi l'abbiamo accettato e ci auguriamo che si possano ottenere risposte in tempi sufficientemente brevi.

Per quanto riguarda i dirigenti, da quando mi sono insediato, ne ho allontanati 70 e nel primo mese e mezzo di lavoro ho sostituito quasi tutta la «prima linea» con varie motivazioni; non è stato facile perchè – come sapete – il contratto dei dirigenti delle Ferrovie dello Stato è ancora il vecchio contratto dei dipendenti dello Stato. Soltanto adesso, se riusciremo a concludere il contratto in corso nell'arco di 15-20 giorni, avremo un contratto simile a quello delle aziende industriali e i dirigenti, se non vi sarà più un rapporto fiduciario di lavoro, potranno chiudere il rapporto con l'Azienda, a certe condizioni.

Il senatore Sarto ha poi sottolineato il problema delle code alle biglietterie: è un dramma che ci ha fatto prolungare la trattativa sindacale per oltre un mese (su questo punto i sindacati sono fortissimi); siamo riusciti a migliorare la situazione rispetto al passato ma – come ho già detto – abbiamo costi incredibili, che non possono essere coperti dall'attuale tariffazione. Lei pensi, senatore Sarto, che «fuori» può ottenere il 9, il 10 o l'11 per cento! Anche noi vogliamo usare le edicole e abbiamo presentato un piano e un accordo sindacale per ridurre le stazioni presenziate, ovviamente non abbandonandole, ma lasciandole agli enti locali e alle istituzioni che possano mantenerle. Questo finora non è avvenuto; ci sono molte lamentele da tale punto di vista e dobbiamo senz'altro cambiare registro, ma dobbiamo variare i valori di tariffazione, i costi del biglietto e renderli estremamente più bassi.

Per quanto riguarda gli investimenti nel Sud, mi è stata rivolta una domanda in proposito anche alla Camera dei Deputati. L'ultimo *addendum* di programma prevedeva che il 35 per cento degli investimenti fosse destinato al Sud: mi sono ritrovato tale accordo già fatto, firmato da chi mi ha preceduto e da tutti i presidenti delle regioni. È stato inviato anche a voi e quindi lo avete approvato tenendo conto che il 35 per cento dei 7.200 miliardi di investimenti era destinato al Sud, secondo una disamina e una priorità evidentemente concordate, essendo stato firmato il documento sia dalle regioni che dai trasporti e dalle Ferrovie.

MEDURI. Ma non viene rispettato! L'ho detto in una delle mie domande.

CIMOLI. Per quanto riguarda gli investimenti in Sardegna, recentemente sono stati approvati 220 miliardi destinati alla dorsale Sassari-Cagliari; inoltre, sono previsti altri 200 miliardi per il raddoppio della tratta Decimomannu-San Gavino Monreale, 50 miliardi per le tecnologie e 70 miliardi per le forniture di Pendolini *diesel.* Credo sia uno sforzo non da poco.

È stata citata dal senatore Manis l'*Omnice Express Sardegna* che è una società posta in liquidazione.

Il senatore Terracini, in relazione all'Alta velocità, ha fatto riferimento ai 100 miliardi spesi per il tratto di prova, che poi molto inopinatamente è stato sospeso qualche settimana fa dal Ministero dell'ambiente (l'abbiamo saputo poche ore dopo), ma quei sondaggi servivano per fare una galleria legata al terzo atto. Lei ci chiede cosa facciano le Ferrovie per Genova. I progetti cambiano spesso e noi abbiamo dei vincoli; quindi, non possiamo predisporre i progetti secondo l'impressione «dell'ultimo che passa», ma certamente vogliamo fare un grande lavoro sulla città di Genova, innanzi tutto perchè il porto sta crescendo e dobbiamo e vogliamo portare via i *container* (è una grande opportunità per noi), ma anche perchè stiamo esaminando come interconnettere le varie strade ferrate che arrivano a Genova, da Est e da Ovest, a parte il raddoppio della tratta Genova-Ventimiglia. Tutto quel nodo è in progettazione e di fatto si potrebbe arrivare a realizzare con le Ferrovie una metropolitana (il senatore Terracini, essendo del posto, certamente conosce il progetto); si tratta – ripeto – di un progetto che vogliamo portare avanti, ma bisognerà fissare dei paletti, visto che una volta si arriva dalla Val Pisana e un'altra volta si arriva dalla parte opposta!

Infine, non potendo rispondere a tutti i quesiti che mi sono stati posti, vorrei concludere con la questione del personale prepensionato. Ci è stato chiesto quanto gli abbiamo corrisposto: di solito – se non ricordo male – la media è stata di circa 40-45 milioni; se consideriamo che il costo di una persona ammontava mediamente ad 80 milioni annui, mi sembra che questo dato sia sicuramente al di sotto della media delle industrie (dobbiamo cominciare a considerare tali le Ferrovie) e consenta un ritorno certamente tra i più alti degli investimenti effettuati nelle Ferrovie; ma se vogliamo andare verso una società che abbia dei costi competitivi per il mercato, dobbiamo tendere a ridurli e ad effettuare simili ristrutturazioni: non si tratta solo di fare il gioco di passare i soldi da una parte all'altra; dobbiamo fare delle scelte radicali e le dobbiamo fare d'accordo con il Governo e con il Parlamento. Il Governo non ci può dare delle indicazioni troppo diverse: dobbiamo seguire la direttiva Prodi e quelle dell'Unione europea, realizzare rapidamente una separazione tra infrastrutture e divisioni trasporti, e riuscire a competere sul mercato, soprattutto ora che nel settore è stata avviata la liberalizzazione (gli olandesi già chiedono di investire in Italia). D'altra parte, non è possibile, ad esempio, che agli autotrasportatori sia consentito di violare le leggi (e sapete bene che le infrangono Mi tutti i modi); se non viene effettuato alcun controllo, alla fine saremo costretti a chiudere.

Invece dobbiamo competere cercando di rendere più efficiente il sistema. E questo risultato non si ottiene solo mandando via il personale, ma introducendo l'automazione, lavorando in un modo diverso, realizzando un *marketing* diverso. E noi stiamo già operando in questa direzione, perchè non è certo una banalità riuscire ad aumentare del 9 per cento il fatturato merci. Tra l'altro, come ho già detto, abbiamo raggiunto questo risultato con locomotori che hanno 40-50 anni, nell'ambito di un sistema che l'anno scorso ancora penalizzava le merci era l'ultimo

che veniva fatto partire). Tutto ciò non è avvenuto nel 1997 e non sta avvenendo nel 1998: nei primi mesi di quest'anno, abbiamo già ottenuto un incremento delle merci pari al 10-12 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Questo è un dato estremamente importante. Se riusciamo a realizzare i nostri progetti, tra qualche mese avremo 300 treni merci che partiranno con orari cadenzati come i treni passeggeri.

Secondo me, tutto questo significa veramente offrire un servizio completo e in tal senso credo sia evidente il cambiamento che sta avvenendo nelle Ferrovie, Abbiamo concluso un contratto con la Fiat per trasportare dagli stabilimenti ai concessionari 80.000 automobili all'anno, assumendoci l'impegno di provvedere in un altro modo in caso di scioperi. Analoghi accordi sono stati conclusi anche con la San Pellegrino, con la Merloni e con la *Procter & Gamble*, tutte società di una certa importanza.

È vero che l'anno scorso, quando si è verificata la crescita del trasporto delle merci, non siamo stati pronti ad affrontare le diverse problematiche incontrate; io stesso non riuscivo a capire perchè non eravamo attrezzati pur svolgendo quel mestiere da sempre. Il motivo era che si trattava di un servizio che non volevamo compiere. Negli ultimi 5 anni, abbiamo fatturato sempre lo stesso importo, cioè 1.300 miliardi di lire, perdendo ben 950 miliardi. L'anno scorso abbiamo ridotto la perdita a 650 miliardi; quest'anno vogliamo arrivare a 350 miliardi, per poi giungere al pareggio entro il 2000, altrimenti è inutile parlare di *joint venture* con altre società: ci riempiamo solo la bocca di parole che poi non portano a niente.

Stiamo già facendo molto in questa direzione, e anche voi potete controllare la veridicità delle nostre affermazioni. Ci viene chiesto con impazienza quanto tempo occorre per completare una linea ed avere dei treni efficienti, ma vorrei ricordarvi che anche i treni degli altri paesi hanno dei problemi; per esempio, i treni tedeschi perdevano le porte. Per lo meno, i nostri treni non le hanno mai perse.

BORNACIN. Come no! Tutt'al più non si aprivano o chiudevano!

CIMOLI. Vorrei far presente che io sono arrivato da poco e potrei anche dire tutto il male possibile su come è operato in passato. Comunque, senatore Bornacin, ormai abbiamo praticamente risolto questo il problema della parte che è di natura elettronica. Certo, poi occorre considerare che tutti i sistemi elettronici (compreso il forno a microonde che anche lei probabilmente avrà in cucina) hanno una certa mortalità. Però vorrei sottolineare che ci stiamo impegnando per affrontare le questioni sollevate, sia pure con fatica. Non dimenticate che passare da un sistema ferroviario con vecchi locomotori a sistemi molto avanzati dal punto di vista elettronico richiede – come dicevo prima – una professionalità diversa, un modo di lavorare diverso e, purtroppo, anche un pò di tempo.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Demattè, l'ingegner Cimoli e il professor Podestà per aver partecipato ai nostri lavori.

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

I lavori terminano alle ore 14,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. LUIGI CIAURRO