



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 29

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE
RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI
SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI
DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI,
DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

303^a seduta: giovedì 14 luglio 2011

Presidenza del presidente GRILLO
indi del vice presidente RANUCCI

INDICE

Seguito dell'audizione dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. Mauro Moretti

PRESIDENTE:		CARDIA	Pag. 12
* – GRILLO	Pag. 3, 8, 11 e <i>passim</i>	* MORETTI	12, 25, 26 e <i>passim</i>
* COSTA (<i>PdL</i>)	4		
FILIPPI Marco (<i>PD</i>)	6, 25, 26 e <i>passim</i>		
GALLO (<i>PdL</i>)	5		
* MAGISTRELLI (<i>PD</i>)	11		
MASSIDDA (<i>PdL</i>)	9, 28, 29		
RANUCCI	10, 25, 26		
ZANETTA (<i>PdL</i>)	8		

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale-Io Sud: CN-Io Sud; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (Api-FLI); Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il professor Lamberto Cardia, presidente delle Ferrovie dello Stato S.p.A., e l'ingegner Mauro Moretti, amministratore delegato, accompagnati dall'ingegner Michele Elia, amministratore delegato RFI S.p.A., dall'ingegner Vincenzo Soprano, amministratore delegato Trenitalia S.p.A., dalla dottoressa Barbara Morgante, direttore centrale strategie delle Ferrovie dello Stato S.p.A., e dalla dottoressa Antonella Azzaroni, responsabile affari istituzionali.

I lavori hanno inizio alle ore 8,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. Mauro Moretti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale, delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta del 7 luglio scorso.

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

È in programma il seguito dell'audizione dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A., l'ingegner Mauro Moretti, che è qui presente insieme al professor Lamberto Cardia, presidente della medesima società, ed è accompagnato dall'ingegner Michele Elia, amministratore delegato RFI S.p.A., dall'ingegner Vincenzo Soprano, amministratore delegato Trenitalia S.p.A., dalla dottoressa Barbara Morgante, direttore centrale strategie Ferrovie dello Stato S.p.A., e dalla dottoressa Antonella Azzaroni, responsabile affari istituzionali.

Nella seduta del 7 luglio, dopo un intervento introduttivo del professor Cardia, abbiamo ascoltato la pregevole relazione dell'ingegner Moretti. In quell'occasione, ci è stata inoltre consegnata una documentazione molto interessante, per cui adesso siamo in grado di interloquire con i nostri ospiti, formulando domande e osservazioni.

COSTA (PdL). La ringrazio, Presidente, per questa opportunità di interloquire con il presidente e l'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Vivendo nel Mezzogiorno d'Italia, e più segnatamente in una località che potrebbe essere denominata «*de finibus terrae*», ho conosciuto e amato la ferrovia fin dalla mia infanzia, perché lo Stato, povero ma unitario, pensò di realizzare una rete ferroviaria che arrivasse fino a Santa Maria di Leuca. Venne poi la stagione degli studi e appresi sui testi di economia che l'Italia doveva fare progressi notevoli per le ferrovie, poiché quelle francesi avevano raggiunto elevati livelli di efficienza. Erano gli anni Sessanta e sui testi di economia politica, nella partizione «Ferrovie dello Stato», si leggevano queste affermazioni.

Ebbene, è passato ormai molto tempo e l'amata ferrovia ha lasciato il passo al trasporto su gomma, forse perché non riesce a realizzare la *lobby* che invece hanno formato gli autotrasportatori. Di conseguenza, l'Italia – come abbiamo appreso anche dalla pregevole relazione dell'amministratore delegato – si è sensibilmente contratta: dal punto di vista della rete ferroviaria era lunga, invece ora si è contratta. Infatti, particolarmente in un periodo in cui si auspicanon efficienza, efficacia ed economicità, trascurando le esigenze dei cittadini, si è pensato che il risultato di esercizio dovesse essere preminente rispetto al servizio ferroviario, che al contrario – proprio in quanto esercitato dalle Ferrovie dello Stato – dovrebbe essere garantito a tutti gli italiani.

Vi diamo atto, signor presidente e signor amministratore delegato, di essere riusciti a riportare in utile il bilancio dell'azienda, però dobbiamo farvi notare che il Gruppo Ferrovie dello Stato, proprio perché le ferrovie appartengono allo Stato, deve considerare il rapporto costi-benefici, nel quale occorre valutare anche la necessità di soddisfare le aspettative dei cittadini, considerato che cent'anni fa, dal capo di Leuca o da Lecce, era possibile raggiungere Milano, percorrendo quello che i ferrovieri chiamavano «fiume d'Italia», e si riusciva a riempire i treni.

Voi giustamente ritenete che, dovendo chiudere il bilancio in pareggio, non potete fare altro che prediligere le tratte più remunerative, a scapito delle altre. In base alla mia esperienza all'interno dell'ente regionale trasporti, ho visto crescere il trasporto su gomma ai danni di quello su rotaia, in quanto – questo è ciò che ho appreso – è più facile la trattativa tra il privato e il concessionario che tra Ferrovie dello Stato e pubblica amministrazione. Desidero tuttavia darvi un suggerimento, affinché possiate tenere in considerazione l'aspettativa degli italiani: fate presto ad ammodernare la rete, in particolare proprio nelle tratte più periferiche, che non danno risultato di esercizio, come la linea Napoli-Bari-Lecce/Taranto. Se da un lato, infatti, si deve porre attenzione alle necessità del bilancio, seguendo un risultato d'esercizio positivo, dall'altro, però, vi è anche la necessità di consentire a tutti gli italiani di prendere il treno e non soltanto il pullman.

Bisognerebbe parlare con i soggetti competenti in materia (anche con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, signor Presidente) per capire

come mai le società impegnate nel trasporto su gomma conseguono risultati lussureggianti, raggiungendo tali livelli di sviluppo ai danni delle Ferrovie dello Stato, e non si pensa di sostenere un Gruppo che si chiama «Ferrovie dello Stato».

In conclusione, sappiate che la vostra missione societaria è quella di corrispondere alle attese degli italiani, che vorrebbero viaggiare anche sul treno e non solo su gomma. Vi diamo comunque atto del risultato pregevole ottenuto. Accanto all'ingegner Moretti, che è tecnico competente in questo specifico settore, c'è il presidente Cardia, la cui anima – per le responsabilità che egli di volta in volta ha esercitato – pulsava insieme a quella degli italiani, i quali amano le Ferrovie dello Stato e vorrebbero potersene servire, anche partendo da Santa Maria di Leuca.

GALLO (PdL). Abbiamo avuto altre volte l'occasione di interloquire con l'amministratore delegato e con il presidente del Gruppo Ferrovie dello Stato – che ringraziamo per essere qui presenti – e l'oggetto dell'amichevole discussione è stato sempre quello di conoscere lo stato di realizzazione dell'infrastruttura Napoli-Bari, con prosecuzione fino a Lecce o Taranto.

Il Consiglio dei ministri ha approvato un piano per il Sud che è alla base della bozza di programma di sviluppo su cui il ministro Tremonti ha relazionato a Bruxelles e costituisce un punto essenziale delle linee programmatiche su cui il Parlamento ha accordato la fiducia al Governo. Nonostante ciò, questo argomento diventa spesso oggetto di discussione e sfugge ad un ragionamento corretto e serio, che dovrebbe incentrarsi sui tempi di realizzazione e sugli impegni di spesa e non limitarsi ai programmi.

Abbiamo avuto notizia ufficiale dei fondi che sono a disposizione, grazie all'ottimo lavoro di ricognizione svolto dal ministro Fitto su incarico del presidente Berlusconi, al fine di verificare impegni di spesa, soldi spesi e non spesi nell'ambito dei programmi strutturali 2007-2013, accertando così le responsabilità delle Regioni nei ritardi accumulati. Almeno sul piano delle dichiarazioni, abbiamo davanti la possibilità di garantire copertura finanziaria alla realizzazione di quest'opera, che è stata oggetto di dibattito anche in Senato. Su questo tema infatti, ho presentato all'inizio della legislatura una mozione, che è stata poi approvata.

Nell'ambito del piano strategico per il Sud, resta la volontà del Governo di dare precedenza alla realizzazione delle infrastrutture, con una concentrazione di spesa a cui dare la precedenza, per non disperdere le risorse stanziate in tanti impegni di spesa minimi.

Considerato che il contratto di programma delle Ferrovie dello Stato con il Ministero delle infrastrutture dovrebbe darci delle garanzie, vorrei sapere se possiamo stare tranquilli sulla realizzazione concreta a breve termine di questa infrastruttura e sul rispetto della tempistica, a fronte delle tante dichiarazioni fatte dal presidente Berlusconi e dai ministri Tremonti e Fitto (responsabile quest'ultimo della ricognizione su scala nazionale e

della coesione territoriale). Si è parlato di un costo complessivo di 6 miliardi di euro, se non sbaglio.

Mi sembra che oggi abbiamo l'occasione per ricevere rassicurazioni da parte dell'amministratore delegato e del presidente del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. sulla realizzazione nel più breve tempo possibile, mi auguro, di un'infrastruttura che è stata ritenuta strategica e anzi prioritaria tra le opere strategiche. Considerato che i fondi sono a disposizione, non capisco come mai non si riescano ad avere certezze dal punto di vista operativo.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, vorrei formulare innanzitutto un ringraziamento ai vertici di Ferrovie dello Stato per la loro precedente esposizione e soprattutto per la loro nuova disponibilità ad ascoltarci e – spero, ovviamente – a rispondere alle questioni che porremo loro.

Mi si consenta di dire senza ironia di aver apprezzato, oltre all'impostazione e alla solidità del piano industriale che ci è stato presentato, anche il garbo con cui esso è stato esposto. Probabilmente, rispetto ad altre situazioni, la forza dei numeri ha contribuito a rendere molto più gradevole la complessiva esposizione, cosa che non rappresenta mai un fattore marginale. Un giudizio più compiuto dal punto di vista finanziario ed economico potrà essere dato in termini definitivi quando i dati saranno più completi. Certo, l'esposizione degli aspetti fondamentali e degli elementi riferiti ai ricavi complessivi e ai guadagni è comunque essenziale. Ci piacerebbe conoscere il livello di spesa complessivo, il suo andamento in questi anni e la composizione delle entrate, per capire quanto incidono i trasferimenti statali e quanto si è accresciuto l'incremento tariffario. Ritengo però che in tale fase questo sia un aspetto di dettaglio, seppur importante.

Quello che da parte mia e nostra – mi riferisco al Presidente e ai membri di questa Commissione – è stato particolarmente avvertito è che l'esposizione forse ha reso ancor più manifesta l'assenza e la latitanza di una politica di Governo in questo settore. Lo dico in maniera netta, consapevole di aver già mosso queste osservazioni per primo al Ministro in ogni sede possibile, quindi le ribadisco in questa circostanza: serve una politica più chiara rispetto alle strategie e alle scelte che in questo settore devono essere compiute, con un'indicazione più precisa degli obiettivi che si vogliono perseguire.

Per un'azienda così importante per il Paese, com'è stato richiamato negli interventi che mi hanno preceduto, l'obiettivo e le scelte non possono essere soltanto l'economizzazione e la rimessa *in bonis* dell'azienda, pur fondamentali. Indubbiamente, però, il servizio di trasporto ferroviario nelle diverse accessioni costituisce un *asset* fondamentale per una politica industriale del Paese, la quale purtroppo però ad oggi ci sfugge. Farò dunque alcuni esempi, unitamente ad alcune riflessioni dalle quali scaturiranno le questioni che desidero porre ai vertici.

A mio avviso, è particolarmente stridente la mancanza di una politica di Governo, soprattutto con l'avvio dell'infrastruttura più importante degli

ultimi trent'anni: mi riferisco alla linea ad alta velocità e ad alta capacità (a partire dal fatto che ad oggi questa è essenzialmente solo una linea ad alta velocità e non ad alta capacità). La prima ha già dimostrato quanto il treno sia competitivo rispetto all'aereo nelle distanze inferiori agli 800 chilometri; sappiamo però anche che, con i raccordi rispetto agli scali portuali e aeroportuali, avrebbe dovuto produrre un maggiore efficientamento del trasporto delle merci per distanze superiori ai 200 chilometri. Questo dato è essenziale dal punto di vista della politica industriale, perché non solo sono mancati i raccordi – e sono state fatte scelte chiare in questo senso – ma addirittura nell'aggiornamento del piano industriale delle opere di RFI sono venute meno quelle infrastrutture trasversali che (seppur con cifre simboliche, ma comunque stimate intorno ai 130 milioni) avrebbero dovuto consentire il raccordo tra gli scali portuali e aeroportuali ad alta velocità, che avrebbero quindi permesso maggiori connessioni.

Ma veniamo alle questioni che desidero porre all'amministratore delegato ed al Presidente: ovviamente manca una politica certa rispetto al processo di liberalizzazione del settore, che l'Unione europea ci richiede anche con la prossima direttiva RECAST. Siamo consapevoli che, com'è stato giustamente esposto, il processo di liberalizzazione ad oggi non conosce adeguate misure di reciprocità, anzi: le direttive finora emanate hanno conosciuto interpretazioni varie; ciascuna è stata interpretata in modo diverso, purché non si realizzassero le liberalizzazioni.

Mi rendo conto che rischia di essere un esercizio accademico, ma mi interesserebbe davvero conoscere da questo punto di vista il pensiero dell'amministratore delegato e del Presidente, soprattutto rispetto a due ulteriori questioni relative alle liberalizzazioni. La prima questione che desidero approfondire è collegata al tema delle separazioni, che anche la nuova direttiva RECAST dovrà affrontare, rispetto sia alle società di servizi sia a chi gestisce le infrastrutture. Mi sembra di avvertire resistenze e contrarietà, delle quali mi interesserebbe conoscere le motivazioni. Vorrei anche sapere cosa pensano i vertici delle Ferrovie dello Stato rispetto ad eventuali separazioni societarie per la gestione del materiale rotabile: indubbiamente, rispetto ad altri settori, non si possono facilmente comprare i treni e acquistare le tracce, sia per i tempi sia per i costi. Anche se si tratta di un caso più di scuola e di teoria, che non della pratica, vorrei capire quanto potrebbe facilitare il processo di liberalizzazione la costituzione di una società che affitti il materiale rotabile.

La seconda questione fondamentale con riferimento alla liberalizzazione riguarda l'aspetto dell'organizzazione: il problema dell'arbitro vale per tutti i comparti e tutti i settori, nel senso che dove non ce n'è uno autorevole e forte, dotato di pieni poteri, è difficile – direi quasi impossibile – che si facciano le liberalizzazioni. Il punto è capire se occorre un arbitro europeo, in ragione della definizione dello spazio unico comunitario, o un arbitro forte e autorevole a livello nazionale, per ogni singolo Stato membro.

Mi ha fatto piacere che sia stata apprezzata la mozione che abbiamo presentato, con il dibattito che l'ha seguita, rispetto ai treni di media e

lunga percorrenza: il senso era richiamare il Parlamento, nelle due Aule ma anche nelle Commissioni di merito, ad esercitare il proprio ruolo in ragione delle scelte da compiere e delle priorità da indicare. Nella motione avevamo richiamato un'indagine conoscitiva che il Parlamento aveva commissionato con la legge finanziaria 2008: colgo l'occasione, signor Presidente, perché questa Commissione richieda formalmente al Governo le risultanze di quell'indagine conoscitiva e di poter esaminare insieme la delibera CIPE che ha definito il perimetro dei cosiddetti servizi universali tutelati dalla remunerazione. Ho trovato i termini di quella delibera – che sono pubblici – particolarmente singolari e ambigui: da un lato, si definisce il perimetro, che però, dall'altro, viene vincolato a servizi aggiuntivi senza alcun onere per lo Stato. È una contraddizione: vorrei capire come mai si crea questo legame con ulteriori servizi universali. Mi sembra di capire che manchi una definizione chiara dei criteri a presidio delle scelte di priorità. In questo senso, vorrei sapere dai vertici di Ferrovie qual è stato e quale può essere l'emendamento di definizione rispetto alle priorità e qual è lo stato di salute effettivo del servizio dei treni a media e lunga percorrenza, che mi risulta non essere felicissimo. Vorrei sapere soprattutto quali siano le possibili azioni per migliorare l'efficienza di quei servizi, che era uno degli obiettivi di quella indagine.

Sempre sui treni a media e lunga percorrenza, quali sono stati gli effetti che si sono determinati a seguito dell'introduzione dei treni ad alta velocità? Quali dinamiche hanno inciso e quali possono incidere tra i treni a media e lunga percorrenza e un servizio di alta velocità che ha riscosso successo e consenso da parte del pubblico, al di là del costo che ci appare, nella composizione dei criteri, ancora poco chiaro e ancora abbastanza alto rispetto alle altre tariffe? Troviamo giusto che una parte dei ricavi possa essere di traino per i servizi universali. Non avremmo voluto che questo fosse determinato soltanto da un sovrapprezzo di tariffa, come ci sembra sia indicato anche nella recente manovra finanziaria.

Termino con i servizi regionali. Con i contratti 6+6 anni e con l'indicazione in qualche modo obbligata nei confronti di Trenitalia, abbiamo fatto la scelta di ritardare il processo di liberalizzazione, finalizzata all'obiettivo dell'acquisto di materiale rotabile. Ho visto con piacere che nel piano industriale si conferma questa volontà e si stanzia la cifra di 2,8 miliardi di euro. È importante conoscere la scansione di acquisto e il tempo in cui si concluderà questa operazione.

PRESIDENTE. Senatore Filippi, le comunico che noi abbiamo trasmesso in data 6 luglio al ministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Matteoli, la formale richiesta di farci avere al più presto gli atti relativi alle indagini a suo tempo disposte in materia di collegamenti ferroviari a media e lunga percorrenza. Lo solleciteremo ancora.

ZANETTA (PdL). Quando ci si vedeva qualche anno fa, parlare di alta velocità come sostegno al servizio universale al massimo poteva essere un esercizio dialettico. Oggi invece siamo davvero arrivati a questo

obiettivo, quindi devo ringraziare l'amministratore delegato ed il presidente perché si tratta di un grande risultato.

Mi vorrei soffermare sul tema della TAV, del Terzo valico e dei valichi alpini, perché ho l'impressione che, a fronte dei costi, ovviamente da tenere sotto controllo, dobbiamo capire per il transito futuro su queste infrastrutture come ci si regolerà con le tariffe, che secondo me potrebbero anche essere incrementate. Una manovra di tipo tariffario può consentire il reperimento di risorse per accelerare la realizzazione di queste infrastrutture? Si pensi alla modalità con la quale gli svizzeri hanno finanziato e stanno finanziando Loetschberg e Gottardo. Servirebbe qualcosa di simile, una sorta di tassa di scopo. Certo, di fronte alla situazione complessa che riguarda la TAV, diventa un po' complicato, però gli italiani rispetto a queste infrastrutture devono avere una sensibilità di ordine complessivo.

Vengo allo specifico. Sul Terzo valico sappiamo che c'è qualche difficoltà. Come si risolveranno i problemi? Quanto alla TAV, il riadeguamento progettuale, cioè prima realizzare il traforo più importante e poi definire il resto, a me pare abbastanza logico. Tornando indietro alla storia di fine Ottocento, inizi Novecento, credo che i trafori, mi riferisco in particolare a quello del Sempione, siano nati con i primi *project financing*, che garantivano dei ritorni grazie all'utilizzo delle gallerie. Non so se sia il caso che noi, come legislatori, a fronte delle difficoltà finanziarie esistenti si pensi a qualche aspetto di finanziamento con modalità già percorse nel passato dai nostri predecessori.

MASSIDDA (PdL). Ingegner Moretti, grazie per il materiale che ci ha fatto avere. Ahimè, come sente dal mio accento, provengo dalla Sardegna, una Regione che forse voi avete dimenticato fare ancora parte dell'Italia. Perché questa battuta un po' polemica? Perché a fronte del raddoppio della Cagliari-Decimo, peraltro non ancora terminato (progetto nato quando avevo ancora i pantaloni corti, dunque ne sono passati di anni), c'è stato un totale smantellamento del servizio cargo; non c'è più il collegamento navale, che peraltro era stato ridotto soltanto al porto di Golfo Aranci, con la penisola; sta chiudendo la Keller, un'industria elettromecanica produttrice di veicoli su rotaia con sede in Sardegna, che aveva anche una serie di accordi con le Ferrovie dello Stato.

Voglio ricordare che attualmente il percorso più sciocco, quello da Cagliari a Sassari o da Cagliari a Olbia si percorre, quando va bene, in quattro ore e mezzo reali, tanto che alcuni operatori provenienti da altri Paesi e desiderosi di investire in Sardegna hanno paragonato il sistema ferroviario sardo a quello del Far West. Io probabilmente sto esagerando, ma lei potrà capire la mia ferita, perché tra le altre cose la Regione Sardegna si è accollata l'onere di sottoscrivere un contratto per l'acquisto di sette treni (il primo verrà consegnato alla fine di questo anno, altri due nei tre anni successivi), con l'ipotesi di un ottavo. Dunque non è che la Regione Sardegna si stia tirando indietro. Poi si dice che non ci sono i numeri, ma credo che il servizio pubblico debba essere garantito in tutto il territorio nazionale. Inoltre, tutto ciò che è rotabile sta intasando buona

parte delle arterie della Sardegna. Molti giustificano questa situazione anche per il fatto che prima il sistema cargo serviva moltissimo, visto che da Golfo Aranci aveva una continuità con il territorio nazionale.

Ho voluto sintetizzare, ma la situazione è ancora peggiore. Basta infatti che durante i mesi estivi, quando il clima è più secco, cada qualche piccolo masso per avere un blocco di tutto il sistema dei trasporti. Ripeto, mentre parliamo giustamente con grande orgoglio di sistemi ultramoderni e di alta velocità, il nostro sistema ferroviario è ritenuto veramente molto arretrato; così infatti è stato definito dai francesi, anche se forse sono i meno titolati ad esprimere giudizi di questo tipo.

Grazie al Gruppo Ferrovie dello Stato, abbiamo mantenuto il famoso Trenino verde per i percorsi turistici. Ho utilizzato questo mezzo per diporto e devo dire che in effetti il servizio offerto – tra gestione e rumori – non è ad una distanza siderale, come invece avrebbe dovuto essere, da quello del trasporto pubblico.

Le chiedo scusa se sono stato un po' polemico, ma questa è un'occasione irripetibile per far presente la situazione.

RANUCCI (PD). Desidero innanzitutto ringraziare il presidente e l'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato per la loro esaustiva relazione.

Ritengo opportuno soffermarmi su un settore che secondo me è strategico per il nostro Paese, quello del trasporto merci. A tale riguardo, dato che parliamo sempre delle *lobby* degli altri, cerchiamo di fare *lobby* anche per le Ferrovie. Il trasporto merci viene supportato da anni da *lobby* assolutamente trasparenti, quelle degli autotrasportatori, per cui sono molto contento che una parte del piano industriale riguardi appunto il servizio merci.

Su questo argomento volevo porre alcuni quesiti. Anche in Europa il trasporto merci su gomma è più forte di quello su ferrovia, che sarebbe complicato sviluppare perché sul *point to point* la concorrenza è troppo forte. Dal momento che avete fatto un piano di sviluppo su questo aspetto, vorrei sapere quanto credete all'asse Nord-Sud per il Paese piuttosto che a quello Est-Ovest.

In una delle *slide* contenute nella documentazione che ci avete consegnato, avete indicato i principali *incumbent* internazionali che presidiano le direttive di traffico del Nord, dove c'è il passaggio delle merci dall'Italia all'estero. Quanto può essere rafforzato il trasporto nazionale?

Nella strategia per il Piano 2011-2015, avete indicato alcuni punti importanti, il primo dei quali è la necessità di «omogeneizzare nell'Unione europea l'assetto regolatorio intermodale e intramodale». A cosa vi riferite esattamente?

A parte gli altri punti, che sono assolutamente condivisibili, qual è il «nuovo modello organizzativo e di *governance*» che pensate di applicare per lo sviluppo del settore merci, anche per renderlo più forte? Ripeto, secondo me, spostare il trasporto merci dalla gomma alla ferrovia è fonda-

mentale per lo sviluppo del nostro Paese e avrebbe ricadute importanti anche su interporti e porti.

MAGISTRELLI (PD). Ringrazio gli audit per il materiale che ci hanno messo a disposizione, ma ancor più per le relazioni illustrate la volta scorsa.

Mi richiamo alle considerazioni già espresse dal Capogruppo in Commissione del Partito democratico, il senatore Filippi, quindi non mi soffermerò sulle questioni già affrontate. Desidero invece dedicare un po' del tempo a disposizione per parlare di una parte del Paese che non è interessata dall'alta velocità. Mi riferisco soprattutto alla tratta Bologna-Bari. Dal momento che nella documentazione consegnata non ho trovato notizie rassicuranti, vorrei sapere che cosa si prevede nella programmazione per i prossimi anni, anche nel lungo periodo. Penso si debba tenere conto del fatto che quella zona è caratterizzata da una rilevante concentrazione di transito e quindi di traffico, da un'alta densità di frequentazione e di utenza.

Potremmo fare tante considerazioni sulle ferrovie. Come è stato detto dal senatore Costa, nel corso dei decenni la ferrovia ha guidato lo sviluppo del territorio del nostro Paese. Le scelte sulla modernizzazione degli impianti e della linea, che si faranno ora per il futuro, segneranno nei prossimi decenni lo sviluppo di quel territorio. Per questo motivo la mia preoccupazione aumenta: abbiamo giustamente dedicato tempo e risorse all'alta velocità, per non restare arretrati rispetto agli altri Paesi, ma mi sembra che alcune zone dell'Italia rimangano completamente scoperte. Sottolineo quindi l'importanza della tratta che va da Bologna a Bari, perché la parte adriatica rischia di rimanere fuori dallo sviluppo futuro.

Sappiamo che sono state limitate le corse dei treni, anche nel periodo estivo, e questo provvedimento ha prodotto sofferenze nei singoli livelli territoriali. Capisco che il treno, come spesso ha detto l'amministratore delegato, non può fermarsi ad ogni stazione balneare, però occorre comunque velocizzare i servizi in quella tratta.

PRESIDENTE. Ho molto apprezzato la relazione che è stata fatta dall'ingegner Moretti. La documentazione che ci è stata consegnata è adeguatamente e sinteticamente illustrativa di una condizione molto chiara: completato il risanamento del Gruppo Ferrovie, si apre una nuova stagione improntata all'innovazione, alla sostenibilità, allo sviluppo, in uno scenario competitivo in Europa.

Vorrei porre l'attenzione su alcuni concetti, per stabilire dei punti fermi. Nell'ambito della manovra che il Senato convertirà in legge nella giornata di oggi, è stato appostato un Fondo per le infrastrutture, che sarà primariamente mirato al finanziamento delle opere ferroviarie di cui al contratto di programma. Vorremmo quindi conoscere lo stato delle seguenti grandi infrastrutture, con le risorse di cui disponete, provenienti dal Fondo che ho citato: Corridoio 5 Torino-Lione, Terzo valico, Milano-Treviglio-Brescia e Napoli-Bari.

Mi rendo conto che alcuni di questi quesiti sono stati posti tante altre volte, ma avendo la possibilità di interloquire con il vertice del Gruppo Ferrovie dello Stato non possiamo fare a meno di approfondire tali argomenti. È utile infatti fare un quadro sintetico per indicare quali sono i punti certi, in base ai quali possiamo capire come bisogna muoversi. Abbiamo notizie di un avvicinamento delle parti nel contenzioso sul Terzo valico e sappiamo che si procede più speditamente sulla linea Milano-Treviglio-Brescia. C'è inoltre una forte attenzione politica sulla tratta Napoli-Bari, eventualmente prolungata fino a Lecce.

Se potesse chiarirci questi aspetti, ingegner Moretti, le saremmo molto grati.

CARDIA. Prima di lasciare la parola all'ingegner Moretti, intervengo solo per ringraziare nuovamente per l'attenzione che viene dedicata all'attività del Gruppo, che – come è stato detto – ha radici storiche legate all'unità del Paese e anche antecedenti.

Farò un breve *flash* su un argomento in particolare, per poi lasciare all'esperienza e alla competenza dell'ingegner Moretti lo spazio per rispondere alle domande più concrete che ci sono state rivolte. Il mio contributo sarà incentrato sull'Autorità di vigilanza, per capire se può essere di dimensioni nazionali o europee. La mia convinzione – che si basa sull'esperienza maturata in passato e che si è rafforzata da quando ricopro l'attività di presidente delle Ferrovie – è che, per essere vera, la funzione di un'attività di vigilanza deve avere una copertura europea, altrimenti può risultare penalizzante. Un conto è la vigilanza sul corretto funzionamento del Gruppo, altro conto è quella sulla liberalizzazione che, ove dovesse riguardare soltanto il nostro Paese, se correttamente esercitata potrebbe metterlo in condizioni di debolezza – o addirittura di inferiorità – rilevanti.

Un'Autorità di vigilanza potrebbe quindi essere non dico utile, ma addirittura necessaria, ove i Governi riuscissero a stabilire in sede europea regole certe ed uguali, che vengano da tutti ugualmente applicate. L'ho vissuto in altre esperienze che mi hanno confermato in questa convinzione: ieri in altra sede ho avuto un lungo dibattito sulla *corporate governance*, e mi sono convinto che ormai le Autorità svolgono bene le loro funzioni quando hanno valenza europea, ma sono esercitate da persone competenti, con indipendenza e con regole certe, uguali e da tutti ugualmente applicate.

MORETTI. Signor Presidente, le domande che mi sono state rivolte sono numerose, pertanto cercherò di trovare una forma di risposta che possa accorparle.

Un primo gruppo di problemi riguarda i diritti alla mobilità di ogni cittadino italiano ovunque risieda ed il ruolo del Gruppo Ferrovie dello Stato, ma anche – aggiungo io – della decisione politica. Come cittadino italiano, credo che ciascuno debba avere uguali diritti: il problema è che la disponibilità dei servizi deve essere garantita in un'operazione tipicamente politica; quindi, bisogna utilizzare le risorse normalmente raccolte attra-

verso varie forme dallo Stato per ridistribuirle al fine di ripianare gli scompensi. Fino a quando non esisteva la liberalizzazione, questo compito poteva anche essere semplicemente delegato ad un'azienda, che però doveva presentare un requisito, ossia la copertura dei costi non copribili in altro modo. In altre parole, questa è la logica che avevamo adottato nel 1980, prima di qualsiasi percorso di liberalizzazione, quando l'azienda autonoma Ferrovie dello Stato era una direzione del Ministero dei trasporti, alla quale si diceva cosa si doveva fare e dove si ripianavano i costi a pié di lista (con relativa vigilanza esercitata direttamente dal Ministero).

La liberalizzazione introduce come primo grande problema lo stabilizzarsi di un principio ormai accettato: la distinzione assoluta tra la decisione politica e l'iniziativa dell'impresa che deve gestire il servizio. Questi due mondi devono decidere cose tra loro completamente diverse: spetta alla politica decidere la politica infrastrutturale in generale per il Paese e il sistema di compensazioni per garantire a tutti quanti opportunità uguali in campo di mobilità e trasporto. Paradossalmente potrei essere io a fare domande, perché sono qui a sentire cosa avete da dirmi voi (dato che non sta a me la decisione politica): ribadisco di essere convinto che l'omogeneità del Paese debba nutrirsi anche di queste cose; il problema, però, è avere risorse che vengano messe a disposizione anche là dove il mercato non può svolgere il proprio normale lavoro per garantire in sé opportunità, se ben regolato.

Il senatore Zanetta ha detto che è singolare oggi pensare con l'alta velocità di iniziare a pagare qualcosa anche per il servizio universale. Vi prego di verificarlo: per le più famose alte velocità d'Europa (e cioè la Francia e la Spagna, poiché in Germania, come sapete, questo servizio è minimo), lo Stato paga contributi anche per i servizi, dopo aver realizzato le infrastrutture. Vi prego di osservare il seguente caso, che proprio in questi giorni è comparso sul «Financial Times»: la Spagna prende quasi il 20 per cento di contributi rispetto ai ricavi che realizza sull'alta velocità; anche quello viene considerato un servizio universale, sebbene a prezzi dal 30 al 40 per cento superiori rispetto a quelli che applichiamo in Italia.

Stiamo compiendo un passaggio culturale molto complicato, me ne rendo conto: si tratta di responsabilizzare bene ciascuno nella propria funzione (la politica e l'impresa, ognuno per la propria parte). È difficile, perché siamo abituati ad una confusione di ruoli e ad una facile deresponsabilizzazione da parte di entrambi: l'impresa si deresponsabilizzava facendo politica e la politica si deresponsabilizzava facendo impresa. Molti dei miei predecessori, come spesso ricordo, più che fare gli amministratori delegati delle Ferrovie, facevano politica: ovunque andavano, promettevano e, ovunque passavano, si impegnavano; solo che non impegnavano se stessi, ma il bilancio di un'impresa che poi è andato a finire piuttosto male. Secondo la politica di rigore che tutto l'arco parlamentare sta affrontando in queste ore, dobbiamo sapere che non possiamo più fare operazioni a debito, ma ognuna deve avere una propria sostenibilità economica, da garantire in termini o solidaristici, quindi di servizio universale, ovvero diretti, quindi di mercato.

A questo proposito, vi è un'ulteriore difficoltà, per me assolutamente comprensibile: laddove c'è il servizio universale (quindi, di fatto – secondo la fotografia della situazione attuale – anche una minore qualità del servizio), tutti naturalmente cercano di aggrapparsi a quel che c'è. La senatrice Magistrelli ha posto indirettamente questo problema, segnalando che dobbiamo velocizzare il servizio: d'altra parte, si rende conto anche che ogni paese vuole una fermata del treno, perché si aggrappa al solo servizio che c'è. Come comprenderete, è dunque difficile per noi trovare la quadratura del cerchio: penso al problema della linea Adriatica, nel breve e medio percorso, perché poi lo schema del lungo percorso sarà completamente diverso. Per quello breve, abbiamo un polo insediato in Puglia, una specie di relativo basso insediamento da Foggia in su, fino ad arrivare a qualche altro polo, anche modesto: a Pescara ci sono 100.000 persone, ma includendo l'area limitrofa arriveranno a 150.000; ad Ancona saranno 150.000, a Rimini 200.000, e a Pesaro, che si trova nel mezzo, saranno circa 100.000. Comprenderete che si tratta di poli modesti, per determinati servizi come quelli che paghiamo: nel percorso tra Bologna e Milano non facciamo fermare l'alta velocità o i treni veloci a Modena, Parma, Reggio e Piacenza, che sono poli di dimensioni più grandi di quelli che ho richiamato poco fa e che quindi, dal punto di vista delle attenzioni del mercato, forse meriterebbero già in sé qualcosa di più di quanto riusciamo a fare. Ecco, noi dobbiamo cercare una quadratura, ma è molto difficile.

Permettetemi di ribadire quanto ho già detto implicitamente con i numeri che ho presentato: le risorse pubbliche messe a disposizione del trasporto ferroviario in Italia sono di gran lunga inferiori a quelle messe a disposizione in qualsiasi altro Paese europeo. Vi ho anche indicato che paradossalmente – qualcuno ha parlato di *lobby* – prendiamo anche meno di quanto si prende per gestire i bus. Ma non ho altra sede in cui posso andare a dirlo. Oltre che mettere i numeri sul tavolo e farli vedere a Governo e Parlamento, oltre che chiedere che venga costruito un equilibrio in quel che sempre più dobbiamo fare, guardando gli altri cosa fanno, guardando i migliori come si comportano, per trarre qualche insegnamento, non posso fare.

Abbiamo anche indicato, consapevoli delle difficoltà, la possibilità di avere delle forme interne di contributo al servizio universale. Prima c'è stata l'alta velocità. Ripeto, da parte di quelli che potranno farla vedo tante barriere. Fanno anche riferimento al momento in cui vi saranno i servizi universali in gara. Ma di cosa stanno parlando? Hanno già firmato sul contratto per poter fare il servizio che avrebbero dato i contributi al servizio universale, senza condizioni e senza nemmeno doverli dare a Ferrovie dello Stato. Questi documenti sono in possesso del Governo, che quindi li può produrre.

Abbiamo detto, anche con riferimento al problema di dove c'è maggiore addensamento di mercato (non sull'alta velocità, ma sulla parte tra-

dizionale, segnatamente nelle merci di tutti i valichi, problema posto da Zanetta), che possiamo adeguare i pedaggi, naturalmente per tutti (al 60 per cento li pagherà sempre Trenitalia, al 40 per cento gli altri), adeguandoli ragionevolmente alle altri reti che nel confine trovano discontinuità a sfavore dell'Italia, per offrire degli sconti dove si fanno i servizi universali. È un'altra leva che abbiamo indicato. Più di questo all'interno del nostro sistema non riusciamo a tirare fuori. Occorre una manovra diversa.

Credo che la responsabilizzazione delle Regioni debba andare avanti. Non voglio entrare nei bilanci delle Regioni, per carità, ma tolti i trasferimenti dallo Stato, le Regioni per la parte ferroviaria pagano poco o niente. Questo farete bene a verificarlo. Ci sono tante inchieste; l'ultima di Legambiente ha sollevato numerose proteste, ma era nel giusto, perché ci sono Regioni che sono di poco sopra lo zero come contributi propri per il servizio ferroviario e utilizzano esclusivamente i trasferimenti dello Stato. Se seguiamo la logica del federalismo fiscale, che vuol dire anche maggiori capacità delle Regioni di pensare a come ridistribuire le risorse che direttamente ricavano con questa leva, è bene che le Regioni abbiano presente che c'è anche un servizio ferroviario da seguire e non soltanto il servizio su gomma, magari perché hanno le municipalizzate da gestire, ovvero non altri servizi sui quali hanno meno trasferimenti dallo Stato. Anche qui, essendo un passaggio che facciamo in questo periodo, il coinvolgimento concreto e ragionato è assolutamente necessario, oltre che auspicabile. Debbo dire, però, che ci sono Regioni che sono avanti in questa discussione e hanno fatto passi importanti e altre Regioni assolutamente impreparate. Si rischia che quelle più impreparate siano proprio le Regioni dove abbiamo le maggiori difficoltà. Aggiungo, e chiudo questa partita, che noi non dobbiamo più pensare a comportamenti stagni. Mi sembra in controtendenza alla moda delle liberalizzazioni, che vedo riprendere con le privatizzazioni, argomento da affrontare non in termini di slogan o di ideologie, ma in termini concreti e pragmatici, valutando di volta in volta le convenienze, i minori costi, i maggiori ricavi e la maggiore efficacia del servizio. Questo è il modo con il quale si valuta una cosa o l'altra. Non la si fa perché è di moda.

Vorrei fare due notazioni. Abbiamo uno spezzettamento nel trasporto pubblico locale unico al mondo, soprattutto nelle grandi città. Ci sono tantissime realtà che operano sullo stesso tipo di servizio. Manca spesso un'unità forte di programmazione da parte della politica locale, che deve varare dei piani di mobilità integrati e unici, così come manca un gestore che li sappia attuare nella maniera la più economica possibile, con il minor costo possibile, visto che i ricavi sono le risorse a disposizione. Credo che anche questo elemento dell'integrazione tra servizi pubblici di diversa natura, evitando di stabilire barriere, non ragionevoli, tra modalità di trasporto (ferro e gomma), debba essere superato.

Presidenza del vice presidente RANUCCI

(Segue MORETTI). In alcune Regioni ci sono fermenti e discussioni, in altre non ce ne sono affatto. Il ruolo del Parlamento, nella prospettiva di questo federalismo, è di mantenere comunque coerente e omogeneo il sistema delle valutazioni e delle decisioni sui vari territori, pur lasciando le autonomie decisionali, per non avere buchi che diventino poi *gap* incolmabili. Si possono recuperare risorse importanti, non tenendo più separate queste operazioni. Che poi non venga fuori, come altre volte è successo anche con leggi del Parlamento, che si mettono le accise per coprire le municipalizzate, tanto si pensa che lo Stato dovrà provvedere ai problemi delle Ferrovie! Oggi non ci sono più soldi. E guardando il prezzo dei carburanti, faremo fatica a mettere altre accise. Dobbiamo fare un tentativo di razionalizzazione forte, valutando i grandi risparmi e i tagli agli sprechi che si possono fare nell'integrazione della visione del programma di gestione di un piano di trasporto locale e di bacino e interpretando nel modo migliore la gestione imprenditoriale che lo rende più efficace.

Per quanto riguarda le domande sugli investimenti, qualcuno si è soffermato maggiormente sul Piano per il Sud, mentre il presidente Grillo ha dato una visione generale. Cercherò di dare risposte all'uno e all'altro. Esiste un contratto di programma, che per noi rappresenta il *masterplan*. Nel contratto di programma, che firmiamo per adesione, ci sono varie priorità, che rappresentano una decisione politica cui giungono Governo e Parlamento. Noi prendiamo atto che quello è il tipo di programma di investimenti in infrastrutture che Parlamento e Governo hanno deciso e diventiamo soggetti attuatori. Le risorse che, di volta in volta, vengono messe a disposizione non vengono collocate da noi ma dal CIPE, cioè da un organo governativo. Questa è la premessa. Non consideratela una provocazione, ma voi avete tanti poteri da esercitare.

A che punto è l'attuazione di questo programma? Noi abbiamo numerose iniziative poco conosciute anche in Regioni che vengono normalmente considerate prive di qualsiasi intervento. Spesso si fa riferimento ai grandi lavori dei valichi o del completamento dell'alta velocità verso Venezia, ma non alla miriade di interventi diffusi sul territorio nazionale. Nelle pagine che vi abbiamo lasciato sono molto chiaramente determinate, anche se in maniera sintetica, le opere completate tra il 2006 ed il 2010, le opere in corso, quindi finanziate, e le principali attivazioni da fare entro il 2015, sia sulla rete convenzionale sia sull'alta velocità. Abbiamo deciso di indicare la data del 2015, perché almeno parliamo di cose molto concrete. Quanto alle previsioni oltre il 2015, queste dipendono dalle decisioni che si prendono in questi tempi.

Ad esempio, a proposito del Fondo per le infrastrutture, cui faceva riferimento il presidente Grillo, dobbiamo capire come il Governo deci-

derà di ripartirne le risorse tra i vari settori. Immaginiamo e auspichiamo che vengano utilizzate per seguire la logica del contratto di programma già firmato, che – lo ricordo – si alimenta di finanziamenti per lotti costruttivi. È pertanto necessario che i lotti costruttivi vengano alimentati finanziariamente, altrimenti ad un certo punto si interromperanno; non essendo questi lotti funzionali, l'interruzione comporterebbe una doppia perdita, poiché non permetterebbe neanche lo sfruttamento del lotto che è stato autorizzato. Pur non essendo per noi un obbligo, cerchiamo – con l'ingegneria e la direzione tecnica – di fare in modo che i lotti costruttivi abbiano anche una funzionalità: in alcuni casi ci riusciamo, in altri non ci riusciamo. Con riferimento al Terzo valico, ad esempio, dal momento che con le risorse del primo lotto prepariamo le strade per i cantieri e per le discariche, determiniamo la funzionalità del lotto stesso in quanto compiamo un'opera di viabilità locale, sebbene non sia funzionale per la modalità ferroviaria. Applicando questo sistema, però, facciamo in modo che, se si interrompe il finanziamento, i soldi non siano stati buttati via, perché i lavori servono comunque a qualcosa, se non altro per la viabilità locale. Auspichiamo comunque che venga mantenuta l'alimentazione dei lavori di cui il CIPE ha autorizzato l'avvio, per far sì che questi possano essere completati. I lotti fondamentali sono quelli che avete richiamato nel corso del dibattito. Dobbiamo procedere al completamento della tratta Treviglio-Brescia. Mancano ancora alcuni fondi, ma confidiamo di riuscire ad ottenerli prima che questa partita sarà terminata.

Per noi è molto importante il triplicamento della linea Rho-Gallarate, perché quella è una delle aree più congestionate d'Italia; mettere un binario in più rispetto ai due che ci sono vuol dire accrescere la potenzialità di un'area urbana estesa, che fino a Gallarate rappresenta una specie di Milano espansa. Dobbiamo quindi fare in modo che i treni aggiuntivi al servizio della realtà urbana riescano a trovare una loro collocazione, senza turbare i servizi di lunga e media distanza.

Presidenza del presidente GRILLO

(Segue MORETTI). Stavo dicendo, presidente Grillo, che la nostra impresa non ha ancora chiara la modalità di ripartizione delle risorse del Fondo per le infrastrutture. Sappiamo certamente che quegli stanziamenti riguardano non solo le ferrovie, ma anche le strade e altre iniziative.

Avendo seguito una logica di *masterplan* con il contratto di programma a lunga scadenza, avendo determinato le priorità di azione e avendo scelto – giustamente, secondo me, altrimenti non avremmo concluso nulla – di seguire la logica dei lotti costruttivi per iniziare, ci aspettiamo che i lotti vengano finanziati di volta in volta, per evitare che vi siano interruzioni. In tal caso, infatti, trattandosi di lotti costruttivi, e

non funzionali, si determinerebbero perdite concrete. I lavori in discussione sono quelli noti. Cito, ad esempio, quelli in Pianura Padana, per il proseguimento dell'alta velocità e alta capacità tra Treviglio e Padova. Un'importante opera che viene spesso dimenticata e che invece per noi è essenziale, pena il blocco del nodo di Milano, è il terzo binario tra Rho e Gallarate, che è un'opera di urbanizzazione. In sostanza, Presidente, è un discorso analogo a quello della realizzazione del nodo di Genova: se non si fa il nodo di Genova, non serve costruire le ferrovie che arrivano fino al capoluogo ligure; se non si mette il terzo binario da Rho a Gallarate, è inutile prevedere i valichi, perché non riusciamo a far sfogare il traffico.

Approfitto di questa occasione per precisare che, quando si parla del Gottardo, in Lombardia, a volte si dimentica che gli svizzeri sono in grande difficoltà, perché non sanno cosa fare dopo Lugano. Noi invece sappiamo cosa fare: sicuramente, dobbiamo realizzare il quadruplicamento della linea fino a Seregno, per evitare che vi siano colli di bottiglia. Al confine, invece, non dobbiamo fare nulla, perché abbiamo già messo quattro binari a Como Monte Olimpino, quindi lì non abbiamo problemi. Stiamo aspettando di capire cosa intendono fare gli svizzeri, se continuare la linea da Lugano verso Chiasso, ovvero se prolungare la tratta Bellinzona-Lugano verso Luino o Laveno, per poi andare verso Novara e collegarsi al Terzo valico verso Genova. Gli svizzeri non hanno ancora dichiarato quali sono i loro progetti e finché non lo fanno non possiamo assumere decisioni.

In Liguria, stiamo lavorando sulla tratta Genova-Ventimiglia, un pezzo importante che deve andare avanti perché rappresenta una delle vie del Corridoio 5. Stiamo quindi lavorando su tutto il nodo di Genova per eseguire le operazioni che riteniamo essenziali alla realizzazione del Terzo valico e attuare così una grande opera.

Devo citare poi una serie di opere interne, come quelle alpine, che conoscete bene: ho già citato la tratta Genova-Ventimiglia, aggiungo la linea Torino-Lione (su cui siete più informati di me) ed il Brennero, che sta andando avanti molto bene per la parte italiana. Finora, infatti, abbiamo sempre anticipato qualsiasi parte estera.

Restano maggiori dubbi, dal mio punto di vista di esperto dei trasporti, sullo sfogo – che viene molto enfatizzato – che garantirebbe il Corridoio 5 attraverso Lubiana. A tal proposito, è bene che anche voi siate a conoscenza di quanto sta avvenendo. Spesso ci lamentiamo di non essere tempestivi, in verità lo siamo molto più degli altri. Innanzitutto, si parla dei problemi esistenti sulla linea tra Torino e Lione, ma ciò non vuol dire che la questione riguardi solo la Val di Susa. Vi sono difficoltà, infatti, anche per il tratto da Saint Jean de Maurienne fino a Lione, ma nessuno in Francia si sognerebbe di sottoporlo a verifica pubblica, anche perché si tratta di centinaia di chilometri (non di 50 chilometri), con i relativi investimenti.

Nel corridoio centrale, qualche problema ce l'abbiamo: come ho detto, non sappiamo cosa fare tra Lugano e il confine di Stato, dal mo-

mento che gli svizzeri hanno considerato prioritario il Gottardo rispetto all'asse Lötschberg-Sempione.

Siamo sempre partiti per primi rispetto agli austriaci, i quali sono venuti a rimorchio. Esiste un problema ancora irrisolto tra Innsbruck e Monaco: anche se il tratto è breve, se non si realizza il quadruplicamento della linea, è inutile fare il valico, perché non c'è omogeneità di capacità. Mi riferisco alla parte del Corridoio 5 verso l'Est, non alla linea Trieste-Divaccia-Lubiana, ma a quello che oggi è di fatto il Corridoio 5, cioè l'asse Udine-Tarvisio-Vienna-Budapest, su cui veramente passa tutto, anche perché le merci vanno dove è più ragionevole che vadano e non dove vuole la gente. Siamo partiti insieme agli austriaci, con un piano degli anni Ottanta, che noi abbiamo completato nel 2000, inaugurando la linea Udine-Tarvisio. Come sapete, da Venezia verso il Friuli abbiamo due linee, peccato che gli austriaci non abbiano fatto la loro parte. Pertanto, dopo Villach, inizia ora la costruzione del Semmering, ma è un grande collo di bottiglia.

Con ciò intendo dire che dovremmo avere molto di più una visione di *single market*. Ci sentiamo spesso in colpa perché non siamo all'altezza degli altri Paesi, ma quando andiamo a verificare concretamente cosa fanno vediamo che hanno tanti e anche più problemi di noi. Dobbiamo quindi iniziare a discutere per far sì che se realizziamo determinate direttive queste siano completate fino a destino, affinché non succeda come per la tratta Udine-Tarvisio, su cui dal 2000 abbiamo una capacità installata di 280 treni, ma non ne passano neanche 50 al giorno, perché dall'altra parte il traffico non può essere assorbito.

Abbiamo lo stesso problema sul Brennero, dove non abbiamo difficoltà a livello di colli di bottiglia, perché l'unico che avevamo, certificato da Van Meerten, era l'interporto di Verona, con riferimento al quale abbiamo risolto il problema realizzando il terzo terminal. Peccato però che non riusciamo a entrare nei terminal tedeschi di Monaco e quando dobbiamo chiedere una traccia da Innsbrück a Monaco non ci fanno passare: non è un problema dell'impresa, ma della politica. Invito dunque la Commissione ad approfondire il punto, per avere maggior certezza di dove allocare le risorse e l'aspettativa realistica che riescano a rientrare in un tempo ragionevole, soprattutto quando sono già scarse.

Il senatore Zanetta ha parlato della possibilità di fare *project financing*, come nell'Ottocento, per costruire i valichi: ricordo un'esperienza che conosco bene, relativa alla cosiddetta Convenzione del Sempione con la Svizzera, che fu molto tormentata, perché già allora si pensava che attraverso le tariffe si dovessero pagare i valichi. Nel 1905 poi tutte le ferrovie private italiane – che avevano in mano il trasporto ferroviario – fallirono, quindi tutto il settore privato scoppiò, per aver sottostimato i contributi da versare. Vennero create così le Ferrovie dello Stato. Allora si verificò una strana vicenda: gli svizzeri titubavano a realizzare il *project financing* per un problema di squilibrio tariffario, paradossalmente dovuto al fatto che in Italia le tariffe costavano il doppio. Capisco che per la politica sia sempre difficile aumentare i prezzi, ma è follia pura pensare che

il servizio universale, oltre ad essere in gran parte sussidiato dallo Stato, lo sia anche da tariffe che però sono la metà di quelle di mercato. Posso capire che il diritto del cittadino di Palermo debba essere uguale a quello di Milano ma, indipendentemente dal fatto che vi siano mercati o servizi universali, i prezzi devono essere uguali e al servizio universale non può corrispondere anche un livello tariffario inferiore rispetto a quello normalmente applicato sul mercato. Questo è profondamente sbagliato dal punto di vista concettuale, anche in termini di contributo: se andate a cercare dove esistono prezzi come quelli del servizio universale a lunga percorrenza in Italia non li troverete da nessuna parte, nemmeno nell'Est Europa. In questo modo, invece, potremo far sì che anche gli stessi servizi universali abbiano una loro capacità, per quanto possibile.

Occorre poi fare un'analisi concreta della frequentazione di questi servizi, problema posto dal senatore Filippi: ormai in nessun Paese al mondo si fanno più servizi lunghi come da Agrigento a Milano, che sono stati tutti aboliti; è rimasta la transiberiana, che però unisce Regioni diverse per altri motivi ed è usata più per le merci che per i treni passeggeri. Abbiamo cercato di dare uno schema di questo aspetto quando parlavamo di *hub* e del modo di ricostruire il servizio universale, collegandolo con quello di mercato: occorre potenziare anche i servizi dal Sud verso il continente, in particolare dalla Sicilia, per rafforzare tutto il servizio, ma è assurdo pensare di far proseguire oltre Napoli o Roma i treni del servizio universale, quando qualsiasi cittadino, arrivato lì, ne può prendere uno ad alta velocità, come tutti gli altri, per arrivare a destinazione in meno della metà del tempo. Bisogna mantenere i servizi universali dove oggettivamente servono e non c'è alternativa, ma dove questa c'è ed il mercato funziona perfettamente non vedo perché mantenere i servizi universali.

Ecco cos'abbiamo proposto: una specie di scambio, per fare in modo che, arrivati a Napoli, coloro che vengono da Palermo possano prendere l'alta velocità, magari definendo prezzi d'integrazione dell'uno e dell'altro servizio (quello universale e quello a mercato), perché è inutile far continuare un treno in parallelo. Peraltro, i costi operativi per fare queste lunghe tratte sono molto alti, essendo poco frequentate, tranne che nei fine settimana: di notte non c'è nessuno, ad eccezione del fine settimana, quindi ha poco senso continuare a far viaggiare paurose flotte di treni notte. Se risparmiamo quei fondi, possiamo pensare di reinvestirli sullo stesso materiale rotabile per il servizio universale, che versa in condizioni pietose e sul quale, senza un contributo dello Stato, non possiamo investire per definizione.

Adesso viene fuori anche il contributo che dobbiamo dare con l'alta velocità, che vi ricordo che è un'ulteriore regola di chiarimento: a questo punto, paghiamo quello e nient'altro, nel fare investimenti. Se viene fuori che dobbiamo pagare una parte, con i nostri ricavi del servizio universale, non pensiate che continueremo a perdere dove ci sono perdite: è un'operazione che dev'essere risolta a priori nei contratti di servizio, e sarei ugualmente d'accordo sul punto, sia che questi venissero dati a noi, sia

che venissero dati ad altri. Chi vuole può fornire servizi universali; si presenta chiedendo di fare le gare: contenti, gli daremo armi e bagagli; non vediamo però grande entusiasmo, perciò queste ci paiono più dichiarazioni di principio che altro. Dicono di voler partecipare, ma poi, chissà perché, quando si tratta di scendere nel concreto ci si riferisce a cose ben diverse. L'unico Paese al mondo in cui si realizza la liberalizzazione con il *cherry picking* è l'Italia, lo ribadisco: e questo è profondamente sbagliato. Il contributo all'alta velocità che sta venendo fuori ora è la prima pezza che ci mettiamo, ma non fa parte di una visione concreta di quanto è successo in altri campi di liberalizzazione o nel settore ferroviario liberalizzato.

Servono dunque una razionalizzazione dei servizi universali e un adeguamento dei prezzi, perché non si può continuare a pensare che noi agiamo liberamente sul mercato facendo i prezzi, ma che dove vi sono i servizi universali le tariffe le decide la politica, che però non le incrementa: sarà dunque sempre peggiore la situazione del servizio, ancorché si paga nulla, a meno che non rompiamo questo ciclo vizioso.

Con riferimento alle merci, abbiamo fatto un nostro piano con le regole esistenti, che prevede uno sviluppo in volumi ma non in quote, perché è difficile da decidere. Come ho detto qualche giorno fa al sottosegretario Giachino, di fatto tutti quanti gli operatori della logistica italiana mi hanno chiesto di presentare il piano industriale, e l'ho fatto. Ho realizzato qualche ulteriore *slide*, che eventualmente vi farò avere, per evidenziare che la liberalizzazione in Europa finora è stata fatta solo nel settore delle merci, perché non ce n'è nel campo passeggeri e il RECAST che si sta discutendo in Europa non la prevede nei mercati nazionali. Questo è il motivo della grande protesta cui abbiamo dato vita: tutti hanno iniziato a pensare che il vero problema fosse la separazione, ma cosa possiamo separare se abbiamo liberalizzato solamente le merci, visto che i mercati nazionali non sono liberalizzati e non si vogliono liberalizzare, tanto meno quelli regionali? Di cosa stiamo parlando, se non di una percentuale minima di liberalizzazione avvenuta? Se ad un settore minimamente liberalizzato si deve aggiungere anche la complicazione della separazione – nel merito della quale poi entrerò – vuol dire che siamo arrivati proprio alla follia pura, anche perché dove questa è stata applicata, si sta tornando indietro. In nessuna Regione o Paese al mondo è stata fatta una cosa simile (né in Asia né in America), solo in Europa; e prima ancora che in Europa, i primi tentativi sono nati in quel piccolo Paese che è la Svezia (tutti quanti possiamo avere abbagli!), ma per ragioni completamente diverse. La Svezia ha una sola città grande ed un'altra piccola, poi ha lunghissime tratte che servono esclusivamente per le merci e le materie prime (come il legname), quindi ha uno schema di lavoro completamente diverso dal nostro: si doveva semplicemente liberalizzare e separare l'unica città da tutto il resto, per cercare di spendere meno, visto che le aziende erano poco efficienti e avevano costi alti.

Con riferimento alle merci, la liberalizzazione ha portato benefici agli effetti delle quote modali? No. Cos'ha fatto allora? Era giusto che venisse fuori: ha messo in luce tutte le pecche delle varie imprese ferroviarie nel

settore delle merci, le quali erano fuori mercato. Il caso più eclatante riguarda la Francia, che sta tagliando drasticamente il trasporto merci, perché dopo due piani di ricapitalizzazione, approvati da Bruxelles, sono ancora in perdita e non sanno come fare. Un operatore importante, permettete che non dica il nome, è venuto da noi disperato a chiederci se vogliamo fare una linea dall'Italia verso Barcellona perché con i francesi, tra scioperi e confusione, non riescono a fare niente.

Non abbiamo inventato nulla. Come vengono fatte in ogni Paese le quote modali a favore della ferrovia o a favore della strada? In maniera semplice: dove i costi della strada sono bassi, c'è più strada; dove i costi della strada sono più alti, c'è più ferrovia. Ma non c'è alcuna incidenza della liberalizzazione. Il perché l'avete già capito quando vi ho fatto vedere le sigle sulla Val Padana. Alla fine sono sempre gli stessi che si confrontano, e sono sempre gli *incumbent*, o SBB o OBB o DB o noi o SCNF o Veolia, che è un'altra azienda di Stato: cosa volete che cambi? È chiaro che se andate in Svizzera, dove la strada costa cinque volte quel che costa in Italia perché devono fare il Gottardo e lo pagano così – quindi non con le tariffe ferroviarie, ma con le tariffe stradali – la quota modale del ferro è oltre il 50 per cento. Se andate invece in Italia, Paese dove la strada costa di meno, la quota modale non è la più bassa, perché siamo bravini, ma siamo lì lì. Già in Francia, dove costa molto di più, sono al nostro livello, mentre in Germania, dove costa un bel po' di più, sono più alti. Come se ne esce? Dobbiamo fare le nostre azioni di impresa. E le facciamo. Ci concentriamo e razionalizziamo, visto che stiamo lavorando sul mercato; tranne quei pochi soldi rimasti per il Centro-Sud, che non sono destinati anche alla Sardegna, dove perdevamo 27 milioni all'anno su ricavi da 25! Perché? Capisco l'isolamento della Sardegna, ma non è possibile immaginare che nel 2011 si mettano sulle navi i carri ferroviari da traghettare. Le merci non hanno bisogno dell'involucro carro ferroviario. Basta andare in un porto e siccome le distanze in Sardegna sono, da ogni punto produzione ai porti, massimo di 150 chilometri, la modalità ferroviaria purtroppo non è adatta. Devo aggiungere che la Keller non ha chiuso perché non garantiamo il servizio. La Keller sa che quando deve traghettare i carri basta che chiami e noi mettiamo a disposizione la nave. Non prenda a pretesto che non c'è il carro ferroviario. Certo, lo paga a costi, perché non abbiamo più contributo dallo Stato per poter fare quel traghettamento lì.

Cosa si deve fare per l'inversione? L'ho detto qualche giorno fa in maniera molto semplice ad una platea quasi esclusivamente di operatori della gomma: se andate da Trieste verso Milano trovate ormai solo camionisti stranieri. Ma il dramma è che sono stranieri anche i camion. Questo fenomeno si sta allargando in tutta la Val Padana e arriva a Roma. Andate a mezzanotte all'autogrill di Fiano Romano: non c'è nessuno che parli italiano. Cosa vuol dire? Che stiamo alimentando un sistema solo con i bassi costi e con lo sfruttamento. E neanche più con le imprese italiane, perché prima avevamo i padroncini italiani, ora abbiamo imprese che stanno fuori

dall'Italia. Continueremo in questa logica, che può anche essere la via se alla fine si vede che questo è il modo meno costoso per fare trasporto.

Ciò potrebbe avere un senso se non ci fosse un altro elemento, con il quale ci puliamo ideologicamente la coscienza, cioè la nostra adesione a tutta l'operazione europea legata alla sostenibilità ambientale. Dal 2020 al 2050 dobbiamo fare azioni di recupero. Sebbene abbiamo avuto uno sconto al 17 per cento, qualcosa dobbiamo fare. E il punto in cui siamo più in crisi sono i trasporti. Continuando così, probabilmente nei prossimi 2-3 anni avremo qualche beneficio di bassi costi, perché è tutta roba che costa meno, visto che viene dall'Est, ma tra un po' ci strozzano e pagheremo anche le multe.

Dobbiamo fare un'operazione di politica. L'ho detto l'altro giorno agli operatori della gomma: perché non riusciamo a trovare una idea secondo cui trasporto è quella cosa di grandi volumi e lunghe distanze, per cui si incentiva solo la ferrovia e non si da più un baiocco per la strada? Viceversa, per poter evitare il problema dei camionisti – che però, ripeto, inizia ad essere più gestibile in quanto non italiano – si danno incentivi a tutta la gomma, che deve fare un'operazione di distribuzione a 250 chilometri, cercando di fare tutto il possibile per evitare il ritorno senza carico, come succede oggi, gravitando tutto su centri intermodali importanti e molto concentrati, in cui anche l'organizzazione di impresa possa ricucire l'andata e il ritorno in distribuzione. Alla fine la gente chiede solo di lavorare. Non è che si diverte a fare 1.500 chilometri all'andata pieni e al ritorno vuoti, senza dormire né mangiare. È che non possono fare diversamente. Ma se una politica dice che oltre i 500 chilometri non si danno più incentivi per la strada, mentre si sostiene la costruzione di cooperative di autotrasportatori che riescono a fare servizio di distribuzione intorno ad un interporto nel raggio di 250-300 chilometri, si ottiene un vantaggio per loro e per tutti. Per carità, è una idea rozza, ma è una risposta alla domanda che mi viene fatta.

Liberalizzazioni e separazioni. Il RECAST ci ha molto deluso perché non parla di fare un altro passo nel campo delle liberalizzazioni. Nessuno – è incredibile – vuole liberalizzare i mercati nazionali in Europa, neanche i deputati italiani che si divertono a fare gli *speaker* in questo momento. Se siamo liberalizzatori, prima bisogna liberalizzare, poi eventualmente parlare delle separazioni. Per dare una risposta concreta, vi invito a chiedere, se volete ve lo forniamo noi, lo studio della Steer Davies Gleave, elaborato su richiesta della Commissione europea. La conclusione è che dove la separazione è stata fatta, i costi sono lievitati e i benefici non ci sono stati. Perché? Perché questo non è un sistema complesso a trasporto automatico intrinseco. Cosa voglio dire con queste parole così difficili? Gli elettroni, il gas e l'acqua vanno avanti *motu proprio*, non hanno bisogno di qualcuno che li alimenti, li guidi e li indirizzi. Qua se non c'è qualcuno che dice dove andare, quando andare, quando stare fermi, senza neanche la fortuna di poter sorpassare con un volante, come in macchina, ma avendo invece a che fare con scambi, segnali e così via, tutti diretti dall'esterno, non si riesce ad andare avanti. Quindi la complessità è

enorme. Di certo è impossibile pensarlo per il nodo di Milano. Come si fa a separare una rete dal servizio e riuscire ad ottimizzare tutto quel che serve della rete e del servizio? Abbiamo aderito, e anche sospinto, l'operazione della fusione societaria tra LeNord e Trenitalia, perché già era complicatissimo avere due imprese che gestivano il servizio nel solo passante. Addirittura nelle grandi città non troverete mai una separazione dell'infrastruttura dal servizio, perché se non c'è una visione completa, una discussione non in termini contrattuali cogenti (di quelli che poi vanno a finire in tribunale), una gestione imprenditoriale fluida, il servizio non si riesce a fare. Non è come nel caso della rete elettrica, nella quale tutti buttano dentro energia e poi gli elettroni – che tra l'altro vengono messi in una sorta di serbatoio e non c'è un rapporto diretto tra chi li mette e chi li consuma – arrivano da soli fino alle case dei consumatori.

Sono stati svolti alcuni studi, non da noi ma dalla Commissione europea (se volete, possiamo fornirvi i risultati), sui servizi universali. Il caso classico è quello della Gran Bretagna, che è stata pioniera in questa partita. I dati contenuti nella documentazione che vi abbiamo fornito la volta scorsa devono essere letti, perché danno un'indicazione ulteriore: nel Regno Unito, First ScotRail paga 30 centesimi di euro per passeggero al chilometro, contro i 12,9 centesimi di Trenitalia; la Northern Rail addirittura ne paga 42. La differenza è dovuta al fatto che, un conto è svolgere il servizio in una zona deserta come la Scozia, un altro è svolgerlo in un'area più congestionata, perché in quel caso i costi esplodono e nessuno sa come gestirli.

Come esponente del Gruppo Ferrovie e presidente della Comunità europea delle ferrovie (CER), ribadisco la mia convinzione sulla necessità di liberalizzare tutti i mercati nazionali e anche regionali. Anzi, su quelli regionali non c'è alcuna discussione neanche in Europa; mentre sulla liberalizzazione dei mercati nazionali qualcuno è a favore e qualcun altro non lo è, su quella dei mercati regionali non si parla proprio. Tuttavia, è indispensabile che prima ci sia garantita la libertà in ambito internazionale. Allo stato attuale, infatti, non abbiamo libertà sul trasporto passeggeri a livello internazionale. Dobbiamo smettere di prevedere tante piccole autorità nazionali, che mettono bolli validi solamente entro i confini nazionali e non sono riconosciuti dagli altri Paesi. È necessario garantire una standardizzazione unica a livello europeo, per ridurre i costi del materiale rotabile, e prevedere un'agenzia europea per la sicurezza. La European railway agency (ERA) deve assumere più poteri. Come è possibile pensare che la sicurezza sia trattata in maniera diversa tra l'Italia e la Svizzera, tra l'Italia e la Francia o tra l'Italia e l'Austria, come se la vita avesse valore diverso da un Paese all'altro? A me questa pare un'aberrazione. Certo, c'è chi usa più o meno prudenza.

Sul materiale rotabile regionale stiamo investendo 2 miliardi e 700 milioni. Se volete conoscere la mia opinione, per me non sono sufficienti: ci vorrebbe un piano da 6 miliardi, come abbiamo detto altre volte; ogni centesimo di euro in più che possiamo avere significa poter disporre di venti treni in più. Al momento, non riusciamo a fare più di quanto fac-

ciamo. Non è che oggi non esista la possibilità di fare le gare, le Regioni hanno fatto un contratto con noi non per farci un piacere. Il piacere se lo sono fatte da sole, perché non trovavano nessuno che svolgesse il servizio a quel prezzo. Quando hanno dovuto cominciare a pensare come tirar fuori i soldi per comprare treni nuovi, e quindi prevedere le quote di ammortamento, hanno detto che poteva più o meno andare bene la situazione attuale, proprio perché non riuscivano a fare di più, non riuscivano a mettere a disposizione più soldi per abbassare la vita media del materiale rotabile.

FILIPPI Marco (PD). Ma i 2 miliardi e 700 milioni sono stati stanziati, sono già stati spesi?

MORETTI. Sono frutto dei contratti che abbiamo stipulato con le Regioni, nei quali sono compresi anche i costi per ammortamento, che quindi sono dentro i 12,9 centesimi di cui ho parlato, mentre, per esempio, così non è in Germania, dove il corrispettivo è di 19,5 centesimi.

È chiaro che la curva di ammortamento è costruita su un'idea di vita media del materiale rotabile. Pensavamo che, dopo le proteste che ci sono state, tutti volessero treni nuovissimi, al massimo di 15 anni. Abbiamo perciò detto che per ammortizzare in 15 anni la vita del materiale rotabile, la vita media deve essere di sette anni e mezzo. Però hanno capito che i soldi ce li avevano per 40 anni e quindi la vita media è rimasta di 20 anni.

FILIPPI Marco (PD). E il parco rotabile è rimasto lo stesso.

MORETTI. Il parco rotabile, in termini di vetustà, rimarrà più o meno invariato; anzi siamo riusciti con grandissimi sforzi ad evitare che diventasse sempre più vecchio. Lo stanziamento di 2 miliardi e 700 milioni permette di tamponare la situazione, di stabilizzare la vita media del materiale rotabile.

RANUCCI (PD). Si parlava di 14 anni, forse.

MORETTI. No, quella era la proposta iniziale. Adesso stiamo ammortizzando su 30 o 40 anni, a seconda del tipo di materiale: dato che le Regioni non hanno soldi da investire, abbiamo almeno stabilizzato la situazione, mentre prima il parco rotabile invecchiava sempre di più.

Per poter fare un passo indietro ed avere un parco che si rinnova, con una diminuzione della sua vita media fisica, bisognerebbe abbassare gli anni di vita utile, quindi gli anni di ammortamento, ma nessuno riesce a capire come fare. È per questo che – ripeto – è una follia che un abbonamento di 50 chilometri, in qualsiasi Regione, costi circa 50 euro al mese: in sostanza, si paga un euro al giorno per un percorso di 50 chilometri, andata e ritorno, che volendo si può anche fare due volte. Ripeto, mi sembra una follia, una situazione che esiste solo in Italia. Capisco che è difficile chiedere all'improvviso due euro al giorno, anziché uno, perché si-

gnifica applicare un aumento del 100 per cento, tuttavia il costo di 100 euro per l'abbonamento sarebbe comunque inferiore rispetto a qualsiasi altro ragionevole prezzo applicato in Europa e in quel modo potremmo ricavare le risorse necessarie per disporre di treni più nuovi.

Dobbiamo interrompere questo ciclo. Tutti vogliono treni più nuovi per i pendolari, però alla fine nessuno tira fuori soldi per acquistarli. Più di quanto abbiamo fatto per comprimere i costi non riusciamo a fare. Avete visto la curva dei costi e dei ricavi che abbiamo presentato: la differenza è quella che serve per avere i treni nuovi; più quella differenza aumenta (ed è difficile che ciò accada per l'abbassamento dei costi, anche se continuamo a impegnarci in tal senso, ma sarebbe meglio che vi fosse anche un incremento dei ricavi), più si accresce la possibilità di avere treni con una vita media più bassa.

FILIPPI Marco (*PD*). Però non ci sono treni in più.

MORETTI. Nessuno ha chiesto treni in più. Il nostro committente non ha chiesto treni in più, tranne poche Regioni.

RANUCCI (*PD*). Hanno chiesto treni migliori.

MORETTI. No, le Regioni non hanno chiesto né treni in più né treni migliori, perché non hanno soldi. Hanno preso atto che per un'operazione del genere, per migliorare il servizio, anche dal punto di vista dei volumi, occorrono più quattrini. Non esiste un problema generalizzato del trasporto pendolare, come si potrebbe pensare, perché sulla gran parte delle linee italiane a scarso traffico i treni sono non dico vuoti, ma sicuramente non pienissimi nelle ore di punta e vuoti nelle ore di morbida. Nelle grandi città, ci sono treni sovraffollati nelle ore di punta, ma relativamente vuoti nelle ore di morbida: tra le 9,30 e le 10 non c'è anima viva. E tuttavia il capitale investito per far fronte alle ore di punta è quello che decide tutto, a prescindere che venga utilizzato o meno; almeno bisogna avere i costi di ammortamento. Il problema, quindi, non ha una soluzione semplice, non riusciamo a fare la quadratura del cerchio. Quando si dice che negli altri Paesi vi sono migliori condizioni, bisogna precisare che gli Stati pagano il doppio e i cittadini pagano dalle due alle tre volte in più.

Per quanto riguarda gli investimenti per il Centro-Sud, nel contratto di programma abbiamo previsto tutte le opere che sono state selezionate, alcune delle quali, anche importanti, sono già in corso proprio là dove avete fatto delle richieste. Per noi, certamente, la linea più importante è quella Napoli-Foggia-Bari-Lecce. Del resto, nel tripolo formato da Roma, Napoli e Bari – che sta tutto su un'unica latitudine (pochi sanno che Bari non è più a Sud di Roma) – si concentrano dai 12 ai 15 milioni di persone. Ciò vuol dire che questo è un altro dei pezzi importanti dell'Italia che deve essere messo in rete ed è per quello che mi sono sempre battuto, anche quando questa linea non esisteva nella legge obiettivo, proprio perché ci ho sempre creduto. Basta guardare la geografia economica

di un Paese per capire dove si deve investire e dove invece non ha molto senso farlo. Questa tratta è importante perché unisce tre città d'Italia che si trovano a passi ravvicinati e che hanno una grande concentrazione e un potenziale sviluppo da esprimere, cosa che si può fare con una dotazione infrastrutturale importante.

Da questo punto di vista, infatti, stiamo procedendo e sono già in corso lavori per un valore di circa 500 milioni di euro: li stiamo completando nella parte pugliese, la quale negli ultimi dieci anni ha visto il rad-doppio della linea fino a Lecce; dopodiché, rimarrà da completare la parte del Molise, per ragioni di autorizzazioni ambientali, che speriamo prima o poi qualcuno ci conceda; a quel punto, avremo completato anche il rad-doppio moderno dell'Adriatica. Abbiamo completato una parte di proget-tazione importante relativamente all'area Ovest, da Napoli fino a Bene-vento e Apice, per la quale possiamo già spendere 1,5 miliardi di euro. Abbiamo bisogno di un'accelerazione nell'approvazione dei progetti preli-minari e delle relative VIA per procedere con l'operazione più importante, il Valico appenninico. Sollecitiamo quanti possono aiutarci in quella zona ad avere rapidamente le autorizzazioni, perché prima si risolve questo punto prima si potranno iniziare i lavori anche su quella tratta.

Stiamo lavorando anche in Calabria, secondo un piano di *upgrade* tecnologico e di modernizzazione (con tutte le sagome, i pesi per gli assi che servono per le gallerie e le tecnologie per aumentare la velocità fino a 200 chilometri orari, per un valore pari a 250 milioni di euro, più altri 100), soprattutto per quanto riguarda le opere di consolidamento delle infrastrutture. Lì però abbiamo il grande problema di realizzare l'altro Va-lico appenninico, tra Battipaglia e Sapri, dove c'è una montagna sul mare, per cui si deve tagliare longitudinalmente l'Appennino: sono stati effet-tuati gli studi preliminari, ma su quel versante siamo più arretrati. Stiamo affrontando il problema di Gioia Tauro e della relativa linea, che per ra-gioni di sagoma dovrebbe passare per l'Adriatica (seguendo la tratta Gioia Tauro-San Marco-Roggiano-Taranto-Bari-Adriatica): abbiamo già messo a posto tutte le gallerie dell'Adriatica per poter sistemare le sagome, ma ri-mane un problema di relazione con il porto, che non dipende da noi. Ab-biamo realizzato tutti gli allacci, ma c'è un problema interno al porto, vi-sto che abbiamo addirittura realizzato a ponte anche alcune operazioni per portare l'elettrificazione fino alla stazione marittima, che non è di RFI: a questo punto, aspettiamo semplicemente che ci venga detto cosa dobbiamo fare; come operatori della logistica, avevamo peraltro chiesto di avere parti della banchina, che non ci sono state date (così come le avevamo chieste a Genova, dove prima di aver vinto le gare ce le hanno date, ma poi ci hanno buttati fuori). Bisogna dirle queste cose, perché sembra che siamo noi a non agire, ma l'Italia è molto complicata, a volte incom-prensibile: quando stiamo fuori tutti ci vogliono dentro; quando entriamo tutti ci buttano fuori (e non riusciamo a capirne il perché). Ci hanno chie-sto se eravamo interessati a pezzi di terra lontani dal mare, ma giusta-mente non ci interessavano.

FILIPPI Marco (*PD*). A Livorno li avete?

MORETTI. Sì, ci stiamo lavorando, ma ora stiamo parlando del Sud: in Sicilia in questo momento stiamo investendo circa 2 miliardi nel nodo di Palermo, per il quale finalmente siamo riusciti ad avere tutte le autorizzazioni, anche per l'ultima parte; possiamo quindi partire per il raddoppio della tratta Nord, fino a Castelbuono, per poi sviluppare una progettazione fino a Catania e mettere in rete le tre città più grandi (Palermo, Catania e Messina), in una linea che però anche in questo caso non è prevista per arrivare fino a Bruxelles o a Roma, ma per servire intanto i siciliani. Come avviene tra Firenze e Bologna o tra Bologna e Milano, il 50 per cento di coloro che prendono i treni ad alta velocità sale a Bologna per finire a Firenze o a Firenze per scendere a Roma; non tutti vanno chissà dove, come magari pensiamo. In Sicilia ci sono circa 5 milioni di persone, la maggiore parte delle quali è concentrata in queste tre città: se riuscissimo a realizzare una linea che in un'ora e un quarto arriva da Palermo a Catania e che in quarantacinque minuti arriva da Messina, con uno *shuttle* che fa avanti e indietro, potremmo soddisfare l'80 per cento dei problemi della Regione; con collegamenti che funzionano più velocemente, magari da Agrigento e da Siracusa verso le destinazioni maggiori e così via, potremmo trovare una soluzione. Lì abbiamo chiaro il progetto e anche i finanziamenti: dove sono presenti questi ultimi, i lavori sono già in corso; se con il piano emergono altri investimenti, procederemo sicuramente in questa direzione.

Mi scuso per la lunghezza del mio intervento, che comunque so non essere stato esaustivo delle varie problematiche.

MASSIDDA (*PdL*). La Sardegna per l'ennesima volta è fuori? Ho fatto una domanda in merito e non ho ancora ricevuto risposta.

MORETTI. Sulla Sardegna abbiamo fatto il raddoppio fino a Decimo, le varianti di Chilivani e le dovute operazioni di tecnologizzazione. Oggi la Regione ha una rete perfettamente adeguata da ogni punto di vista e tecnologicamente all'avanguardia, a differenza di altre situazioni, ma vi si svolge solo un servizio di tipo universale, non a mercato: non c'è nessuna impresa che lo fa e noi non siamo interessati. Ma se c'è qualcuno in giro per il mondo che vuole venire a fare traffico a mercato in Sardegna, questo è aperto e le leggi italiane lo consentono; al momento, però, non c'è, quindi operiamo in relazione alle committenze locali di servizio universale. Abbiamo contribuito all'idea dei pendolini *diesel*, il mezzo più veloce per tagliare le percorrenze tra Sassari o Olbia e Cagliari: non sappiamo dove la Regione deciderà di collocare questo tipo di servizio, ma immaginiamo che questo sia lo schema che vorrà adottare. In quel caso, naturalmente dovremo fare un contratto di servizio, se vorrà farlo gestire a noi; altrimenti, lo farà con altri, perché sta nei suoi poteri decidere il da farsi. Noi siamo sempre pronti a fare il servizio, che si verrebbe ad inte-

grare con quello che stiamo facendo a livello regionale, per il quale esiste un contratto.

PRESIDENTE. Il contratto per la Regione Sardegna l'avete sottoscritto?

MORETTI. Sì, perché per le Regioni autonome viene fatto con lo Stato (in questo caso, con la presenza della Regione Sardegna, che poi determina il tipo di servizio che dobbiamo fare).

MASSIDDA (PdL). Ci sono tre pendolini *diesel*, ma c'è già un contratto per farne altri sette – e poi arriverà l'ottavo – a spese della Regione, per passeggeri.

MORETTI. Il problema non è l'investimento, senatore Massidda, ma i costi di gestione del servizio.

MASSIDDA (PdL). Trascurati da circa cinquant'anni, adesso pesano?

MORETTI. Non è che siano stati trascurati, ma se la Regione vuole investire in questo settore, giustamente deve pensare anche alle spese di copertura dei costi di servizio. So che per la Sardegna è importantissima la relazione tra Sassari e Cagliari e tra Sassari e Olbia, ma è del tutto evidente che, essendoci a Sassari 120.000 persone e ad Olbia 70.000, la produzione di passeggeri giornalieri non potrà essere elevata per un treno che, dovendo andare più veloce tra le due relazioni, non può fermarsi nel mezzo, quindi deve raccogliere solamente a Sassari e ad Olbia i passeggeri che devono andare a Cagliari. Sarà difficile riempire i treni e coprire i costi del servizio: siamo assolutamente disponibili a gestirlo secondo le migliori possibilità, ma non ci aspettiamo che in questo momento il mercato riesca a coprire i costi di servizio; pertanto, dovremo ragionare con la Regione per poterlo fare, e la cosa ci vede assolutamente impegnati.

Il secondo aspetto, che ho già ricordato prima, si riferisce a Keller: ogni qualvolta serve trasportare cavi abbiamo la nave pronta, basta che facciano un contratto, tutto qui. Alla riapertura del servizio Olbia-Civitavecchia non pensiamo affatto, perché faceva accumulare perdite più che ricavi: come operatori logistici, siamo disponibili ad organizzare il traffico della Sardegna da qualsiasi città, visto che tutte si trovano vicino alla costa; alla fine, come ha detto lei, senatore Massidda, si tratta di Cagliari, Sassari, Olbia e Oristano, non è che vi siano altre grandissime città dalle quali avere produzione di traffico. Siamo disponibili ad organizzare un accordo con camion che realizzino un trasporto verso il porto e poi da lì al continente, caricandoli sui treni per farli proseguire verso qualsiasi destinazione: è il modo più razionale ed economico per tutti, sia per gli operatori diretti, sia per l'amministrazione pubblica, che così non deve pagare contratti di servizio che altrimenti servirebbero solamente come copertura degli stipendi dei lavoratori ferroviari. È però un problema nostro

quello di razionalizzare: il nostro problema è avere copertura di servizi che creino valore per tutti. Per quanto riguarda le altre operazioni di investimento, al momento noi ci siamo resi disponibili a mettere a posto un'area e a cedere tutta la parte che serve alla città di Olbia, con l'arretramento della stazione, per permettere di riqualificare il suo tessuto urbano. Quanto a Cagliari, siamo sempre disponibili a ragionare per qualsiasi tipo di servizio urbano – in proposito mi pare però che le scelte nel tempo siano cambiate – che veda la connessione fino all'aeroporto. In quel caso, aspettiamo la committenza. Inoltre, abbiamo messo a disposizione le nostre aree intorno alla stazione centrale perché crediamo che possano servire ad urbanizzare in maniera corretta e a vantaggio di tutti un polo importante e strategico per la città.

PRESIDENTE. Rinnoviamo il ringraziamento al presidente Cardia e all'ingegner Moretti per il loro prezioso contributo.

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

I lavori terminano alle ore 10,30.

€ 2,00