

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DI TRASFORMAZIONE DELL'ENTE FERROVIE DELLO STATO IN SOCIETÀ PER AZIONI

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 LUGLIO 1992

Presidenza del Presidente FRANZA

INDICE

Audizione dell'amministratore straordinario dell'Ente Ferrovie dello Stato

PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 16 e <i>passim</i>	NECCI	Pag. 7, 8, 13 e <i>passim</i>
COCCIU (PSI)	3		
COVELLO (DC)	15		
FABRIS (DC)	4		
FRASCA (PSI)	3		
GIOVANNIELLO (DC)	19, 21, 22		
LOMBARDI (DC)	13, 21		
MAISANO GRASSI (Misto-Verdi)	15, 16, 23		
NERLI (PDS)	5, 18, 23		
PINNA (PDS)	5, 8, 13 e <i>passim</i>		
SARTORI (Rifond. Com.)	17, 20, 21		

Interviene, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, l'amministratore straordinario dell'Ente Ferrovie dello Stato, avvocato Lorenzo Necci.

I lavori hanno inizio alle ore 11,45.

Audizione dell'amministratore straordinario dell'Ente Ferrovie dello Stato

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulle prospettive di trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in società per azioni.

Ringrazio l'avvocato Necci per essere intervenuto e ricordo che l'audizione fa seguito ad un incontro avvenuto in sede informale. Do subito la parola al senatore Frasca, che ha chiesto di intervenire.

FRASCA. Signor Presidente, la ringrazio per avermi dato la parola per primo, permettendomi così di partecipare all'assemblea del mio Gruppo, convocata per l'elezione del direttivo.

Vorrei limitare il mio intervento a pochi punti e innanzitutto ringraziare l'avvocato Necci per averci messo a disposizione un documentazione molto utile che, purtroppo, non ho ancora avuto modo di studiare approfonditamente. È una difficoltà la mia dovuta anche al fatto di non essere un tecnico della materia.

Nel merito, vorrei dire che, se il programma presentato non subirà qualche modifica, per la parte che maggiormente mi interessa, troverò la sede opportuna per esprimere un parere negativo. Infatti, il programma evidenzia una filosofia di fondo antimeridionalista. Forse alcuni colleghi, non solo della Lega Nord, non parlano volentieri del Mezzogiorno, ma io credo che in questa legislatura bisognerà parlarne molto. Ho letto i programmi delle Ferrovie dello Stato e ho notato che il Mezzogiorno è pressoché assente; ho notato addirittura che un'intera regione, la Sardegna, è stata cancellata: forse non viene considerata parte integrante della Repubblica Italiana, forse la si ritiene collegata alla Francia o magari all'Algeria.

Per quanto riguarda la mia regione, la Calabria, vi è solo la previsione dell'abolizione di alcuni passaggi a livello, ma le previsioni si riferiscono sempre agli anni successivi al 1997. Le popolazioni della Sardegna, della Calabria, ma anche della Sicilia, in base a questi programmi, non potranno dunque usufruire di un servizio fondamentale quale quello ferroviario. Se non si vogliono determinare situazioni incresciose, è necessario modificare il programma delle Ferrovie, prevedendo anche gli aspetti più importanti che riguardano il Mezzogiorno. Lo ribadiremo in sede politica al Ministro competente. Ogni diversa discussione in questo momento ci appare superflua.

COCCIU. Credo di non dover aggiungere molto a quanto è stato detto dal senatore Frasca. Io sono sardo e speravo di poter leggere nella documentazione che lei, avvocato Necci, ci ha inviato anche gli indirizzi relativi alla Sardegna. Purtroppo così non è stato e oggi la Sardegna è l'unica regione esclusa dai programmi delle Ferrovie dello Stato, quasi non si trattasse di una parte dell'Italia. Nel momento in cui ci rivolgiamo all'Europa, credo si stia commettendo nei confronti di questa regione un grande arbitrio e io da questo scranno protesto per la Sardegna.

In generale mi sembra che il programma sia limitato per quanto riguarda il meridione d'Italia e solo alcuni miglioramenti per determinate zone del Mezzogiorno sono stati proposti, come ad esempio, l'eliminazione di alcuni passaggi a livello.

In particolare, sempre a proposito della Sardegna, vorrei domandare all'avvocato Necci se ha mai avuto occasione di recarsi ad Olbia e se si sia mai accorto dello scempio perpetrato in quella città nell'arco di cinquant'anni. Ancora oggi al centro di Olbia esistono due passaggi a livello che bloccano la città. Olbia negli ultimi venti anni è cresciuta a dismisura, raddoppiando la sua popolazione. Si tratta di una città che nel periodo estivo raggiunge punte di 300 mila abitanti. Inoltre, svolge un ruolo primario per quanto riguarda i trasporti con il continente, essendo la città più vicina alla terra ferma.

A fronte di tutto ciò, mi chiedo perchè le Ferrovie dello Stato non abbiano provveduto per risolvere i problemi di una città che pure è riuscita, attraverso la comunità montana, a finanziare un progetto molto apprezzato presso il compartimento di Cagliari.

Condivido la dichiarazione del collega Frasca e anch'io credo che, se il programma non verrà modificato, nel momento del voto in sede parlamentare bisognerà trarne le conseguenze. Sono necessarie proposte serie che finalmente risolvano i problemi ferroviari della Sardegna. Se così non sarà, la mia posizione, avvocato Necci, sarà sicuramente contraria.

FABRIS. Signor Presidente, vorrei dire subito che la Commissione aveva convenuto di procedere ad una nuova audizione perchè, dopo la prima presentazione della delibera CIPE l'avvocato Necci era stato ascoltato dalla Commissione e in quella sede aveva ritenuto importante che ulteriori specificazioni venissero fornite dopo un incontro che egli avrebbe avuto con i sindacati. Questo incontro con i sindacati era stato programmato anche dalla Commissione che in seguito ha posto ai rappresentanti sindacali alcune domande che in gran parte facevano riferimento all'incontro precedentemente avuto con lei, avvocato Necci. E siamo rimasti, a dire il vero, sconcertati dalle risposte perchè hanno dichiarato svariate volte che i dati forniti non erano esatti e obiettivi, che le valutazioni sui costi della manodopera o su altri aspetti di carattere tecnico-finanziario non avevano riferimenti precisi alla realtà, che comunque lei perseguiva il disegno di un distacco dei famosi 5.000 chilometri rispetto agli altri 12.000 chilometri, e così via; tutti ragionamenti che facevano sì che le informazioni da lei forniteci risultassero, al riscontro con i sindacati, messe in discussione. Sapevamo che lei li avrebbe incontrati il giorno dopo e quindi abbiamo

la curiosità di conoscere l'esito di questo incontro, di sapere se vi è stato un terreno comune d'intesa, per capire se alcuni dati sono oggettivi e non frutto di interpretazioni diverse.

È poi intervenuto l'11 luglio il decreto-legge n. 333: a questo punto si vuole anche sapere come dobbiamo muoverci, per capire se la delibera CIPE del 12 giugno risulta ancora valida o se invece la si ritiene superata, come ha dichiarato in Commissione il rappresentante del Governo, in quanto si è ritenuto che essa dovesse rientrare in un discorso di carattere più generale.

Allora noi oggi vogliamo capire fino in fondo quello che dobbiamo fare, vorremmo anche che lei ci aggiornasse circa il colloquio avuto con i sindacati, sulla prospettiva di avvio dei piani che lei ci ha inviato con la documentazione in modo da comprendere in quale maniera il nostro lavoro potrebbe essere più utile.

Vi è poi un'osservazione di carattere marginale che però mi voglio permettere di fare. Nella mia veste di Vice Presidente della Commissione, ho ricevuto una delegazione dei portuali di Civitavecchia che hanno svariate preoccupazioni circa la sorte delle navi che raggiungono la Sardegna: a fronte di un disimpegno delle Ferrovie dello Stato, si creano timori per l'occupazione del personale che, pur essendo privato, opera in relazione a contratti con le Ferrovie dello Stato; si ha una grossa preoccupazione per un impatto negativo sull'occupazione. Si tratta di un aspetto marginale, che mi sono permesso di evidenziare perchè, avendo ricevuto questa delegazione, mi sembrava giusto trasmettere questo messaggio anche a nome degli amministratori locali.

NERLI. Signor Presidente, vorrei associarmi a quanto diceva il senatore Fabris sulla vicenda di Civitavecchia. Abbiamo ricevuto svariate sollecitazioni e ci sembra che il problema debba essere preso in considerazione e ricompreso all'interno delle linee di intervento dell'azienda.

Vorrei poi rivolgermi all'avvocato Necci per porgli una domanda: lei sa che la settimana scorsa il Governo ha chiesto la sospensione del parere sulla delibera CIPE del 12 giugno perchè la riteneva superata dal decreto-legge n. 333 sulle privatizzazioni. È ovvio che la domanda principale la porremo domani al Ministro, che dovrà rispondere a nome del Governo, ma volevo comunque chiedere a lei a questo punto cosa ne pensa. Non so se domani il Governo cambierà di nuovo la propria linea, visto che la singolarità degli atteggiamenti non ha mai fine. In ogni caso, vorrei sapere cosa ne pensa lei, perchè di fatto ci troviamo ancora nella fase della richiesta di sospensione del parere, e quindi non sappiamo cosa potrà accadere, per andare avanti nella discussione.

PINNA. Avvocato Necci, non ho avuto l'opportunità di partecipare alla precedente audizione in sede informale e potrei quindi richiamare aspetti già trattati. In parte, mi precedeva il collega Nerli nel dire alcune cose. Ho comunque analizzato la proposta di trasformazione in società per azioni e devo dirmi preoccupato soprattutto per le molte cose non chiarite che andrebbero invece risolte per capire bene quali sono le prospettive. In particolare mi riferisco al patrimonio e al personale. Si tratta infatti di comprendere bene la direzione nella quale s'intende

procedere. Mi rendo conto che questo tipo di risposta non può venire esclusivamente da lei, in quanto sarà particolarmente il Governo a dover fornire delle risposte. D'altronde, il destino e l'utilizzo del patrimonio umano e materiale delle Ferrovie dello Stato non sono cose che possono decidersi frettolosamente.

Un altro aspetto che vorrei affrontare ha invece un carattere più generale. Mi riferisco al fatto che su 5.000 chilometri di ferrovie transita l'80 per cento del traffico che, di conseguenza, produce anche la stessa percentuale di gettito tariffario. Vorrei che venisse chiarito meglio il destino della restante parte della rete.

Sono un po' restio a parlare di realtà specifiche, ma in questa circostanza mi sento costretto a portare l'esempio della realtà che conosco meglio, quella della Sardegna, che si trova nella condizione di non avere un'adeguata rete stradale. Nella passata legislatura i colleghi della Commissione hanno effettuato un sopralluogo e quindi conoscono la situazione. Il Piano Generale dei Trasporti prevede il corridoio sardo-continentale costituito dalla «Carlo Felice» S.S. 131 e dalla dorsale ferroviaria in modo da collegare, creando una sorta di «Y», le città di Cagliari, Porto Torres e Olbia. Di fatto esiste una strada pericolosissima, a scorrimento veloce. Si richiederebbero 2.000 miliardi per «autostradalizzarla», come diceva il ministro Prandini, ma queste risorse non esistono. Se venissero erogate al ritmo attuale, occorrerebbero 25 anni per trasformarla con caratteristiche autostradali. Inoltre, da parte delle Ferrovie dello Stato è stato abbandonato già dagli anni scorsi il programma di elettrificazione di quella rete ferroviaria. Non ho avuto modo di esaminare approfonditamente tutta la documentazione che ci è stata fornita; posso soltanto dire che, sul complesso delle risorse finanziarie che l'Ente Ferrovie dello Stato prevede di spendere nel decennio, alla realtà della Sardegna per tale intervento è attribuito circa l'1 per cento.

Allora io credo che non siamo di fronte ad un programma di razionalizzazione; da una parte non esistono le strade, dall'altra poi si va nella direzione di abbandonare anche la ferrovia. Comprendo che nella situazione in cui si trova l'Ente (esigenze di rilancio, di produttività, di revisione delle tariffe e quant'altro) occorre consentire la massima produttività nella parte più forte della rete. Nutro però una preoccupazione. Accadrà forse che 2/3 dell'Italia verranno abbandonati a se stessi ed emarginati? Nel caso poi di una regione insulare, questo rischio mi appare grandissimo, perchè la Sardegna non può fare alleanze con la Calabria, con il Lazio o la Sicilia: è un'isola, per cui ha le forze e il peso che le sono propri.

Non conosco quali sono le risorse finanziarie ripartite per tutte le altre regioni. Se non ricordo male, nella ripartizione del precedente piano triennale vi erano regioni con superficie pari a quella della Sardegna che, a fronte di 400 miliardi complessivi da investire nell'isola, vantavano uno stanziamento di circa 3.000 miliardi.

Ora, si afferma di voler andare nella direzione di rendere più efficiente la rete, di portarla a livelli europei nella parte che ha una maggiore incidenza di mercato. Come si intende evitare che non vengano a realizzarsi due o tre Italie, anche dal punto di vista ferroviario?

Vorrei comprendere un altro aspetto: uno dei punti cardine del piano generale dei trasporti era il trasferimento di quote di traffico dalla gomma verso il ferro. Ora, nel momento in cui in alcune regioni la rete ferroviaria viene cancellata (c'è chi dice che deve occuparsene l'Ente con il concorso delle regioni, però sappiamo bene in quali condizioni si trovano queste ultime), si corre il rischio di lasciare queste regioni prive di servizio ferroviario. A quel punto finiremo per perdere quote di traffico su ferro a vantaggio del traffico su gomma perchè tutto quello che potrà essere trasportato verrà trasportato su gomma, con l'aggravante che in alcune realtà non esistono nemmeno le strade.

PRESIDENTE. L'avvocato Necci preferisce rispondere a questa serie di domande. Proseguiremo poi con le domande degli altri commissari.

NECCI. Vorrei rivolgere prima di tutto un invito alla 8ª Commissione (che per noi è l'interlocutore privilegiato perchè è determinante per i nostri programmi di sviluppo) ad esaminare e quindi ad apprezzare o meno il lavoro che abbiamo presentato, che è molto impegnativo: non si tratta di una semplice elencazione di opere bensì di un documento in cui, per ogni opera è specificato l'ammontare in lire dei lavori affidati, lo stato della progettazione e la data di completamento (cosa abbastanza sconvolgente e rivoluzionaria per la nostra mentalità) e non si tratta soltanto di un elenco teorico di quello che sarebbe bene fare, bensì di quanto sarà realizzato.

In secondo luogo, noi abbiamo fatto una ricucitura di tutto questo programma con le richieste del Parlamento e secondo gli indirizzi del Governo.

Vorrei ricordare che c'è una presa di posizione chiara del Parlamento sul piano di risanamento e sviluppo delle Ferrovie dell'aprile del 1989. Questo piano, approvato dal Parlamento, è diventato direttiva di Governo e quest'ultima è diventata a sua volta contratto di programma. Noi diamo conto del punto in cui siamo su quel contratto di programma che costituisce la traduzione della direttiva di Governo, che a sua volta traduce la decisione del Parlamento. Siccome il passato ha un senso per il futuro, ovvero il futuro non ha senso senza il passato, abbiamo cercato di ricostruire questo quadro con un impegno che spero il Parlamento possa apprezzare.

Abbiamo poi realizzato una rappresentazione separata (forse per la prima volta) degli impegni dell'Ente per il Meridione. Abbiamo dato una chiara e trasparente traduzione in numeri, in dati, in prodotti e in risultati di quella che è stata la direttiva del Parlamento e del successivo impegno di Governo.

Pertanto mi sembra che la maggior parte delle domande che mi avete rivolto trovi una risposta nelle vostre decisioni, nella direttiva del Governo e nelle risposte che noi abbiamo fornito in questo documento. In linea di principio tutte le domande che avete fatto trovano già risposta all'interno di questo documento che è la conseguenza di una impostazione che hanno fornito Parlamento e Governo.

Non siamo noi gli interlocutori per alcune delle domande che ci rivolgete. L'Ente Ferrovie dello Stato ha due tipi di comportamenti perchè ha due clienti: i privati che salgono sui treni e lo Stato e le Regioni che domandano un certo tipo di trasporto. Lo Stato e le Regioni che domandano trasporto traducono le richieste in un documento contrattuale con l'Ente a cui noi diamo attuazione con quelle risposte che forniamo credo in maniera esauriente in questo documento.

Qualora però voi riteniate che alcune cose non siano comprese nel documento e questo per colpa dell'Ente, dovete dircelo, ma non mi sembra che sia questo il caso. Se non ci sono è perchè non sono mai venute decisioni in merito dal Governo o dal Parlamento. Noi non siamo certo in grado di adottarle, perchè siamo un terzo che deve attuare e portare a compimento alcune decisioni.

Vorrei dare ora alcune risposte specifiche sulla Sardegna anche in merito alle osservazioni fatte dal senatore Frasca.

In primo luogo non mi sembra che questo documento non contenga nulla per il Meridione. Credo che sia la prima volta in cui si dice tutto ciò che si farà per quest'area del Paese. Potete ritenerlo *insoddisfacente o insufficiente*, ma allora dovete chiedere prima di tutto al Governo quali sono le scelte che intende fare, ad esempio sulle nuove linee, e quali mezzi finanziari vuole mettere a disposizione per realizzarle. Noi abbiamo dato piena e puntuale attuazione a tutte le delibere e richieste del Governo e penso che con il documento presentato si sia data razionalizzazione a quella che è una serie di domande che possiamo anche chiamare sporadiche e al di fuori di ogni logica di rete e alcune volte anche un po' soggettive. Le abbiamo rimesse a sistema e abbiamo cercato di costruire un sistema di rete che desse un prodotto complessivo. Pertanto, credo che questo documento dia molte risposte alle domande che voi avete posto.

Per la Sardegna vi è forse un malinteso. Proprio due settimane fa, senatore Pinna, abbiamo nuovamente deliberato sulla dorsale sarda: lungi quindi dall'aver tenuto fuori la Sardegna. Stiamo dando attuazione ad un impegno assunto con il Governo, sul quale abbiamo convenuto, e lo stiamo portando avanti. Ripeto: non abbiamo di certo ignorato quel tipo di problema e quella decisione derivante dall'impegno governativo.

PINNA. Quali sono le risorse complessive?

NECCI. I dati relativi alle risorse complessive sono elencati nel documento, punto per punto. Nel documento su «contratto di programma - stato di attuazione», vi sono i dati relativi a: stato di progettazione, definizione, stato di progettazione esecutiva, data di fine lavori, lavori affidati, lavori contabilizzati e stato di avanzamento fisico dei lavori affidati da fare. Questo è un documento molto importante per la Commissione. Inoltre proprio pochi giorni fa abbiamo deliberato ulteriori 200 miliardi per la elettrificazione della dorsale sarda.

Penso che da parte nostra non vi siano omissioni; naturalmente se vi sono, possono derivare solo da qualche errore. Ma - ripeto - non vi sono omissioni e non vi è alcuna intenzione di sottovalutare il problema della rete ferroviaria meridionale.

A me sembra che questo quadro dovrebbe essere sufficiente per quella riunione, signor Presidente, che noi avevamo proposto di fare, tutta dedicata alla problematica delle ferrovie nel Mezzogiorno. Come i senatori ricorderanno, io stesso avevo proposto di dedicare una riunione per discutere delle problematiche ferroviarie nel Mezzogiorno nel mese di settembre o ai primi di ottobre. Se siete d'accordo, in quella occasione darò una serie di impostazioni strategiche più che di risposte, perchè mi sembra che le risposte siano già tutte nel documento: basta cercarle regione per regione, compartimento per compartimento, investimento per investimento, per contratto e per direttive del Governo. Abbiamo giustamente un dovere di trasparenza, ma spero questa volta di aver adempiuto a tale dovere nel modo migliore possibile.

Non interverrei più quindi sui problemi relativi al Mezzogiorno e alla Sardegna, ma cercherei di rispondere ad altre domande.

Per quanto riguarda l'incontro con i sindacati e la delibera CIPE, relativa alla trasformazione dell'Ente in SpA, si tratta di questioni evidentemente diverse. La delibera CIPE è di competenza del Governo; il Governo ha assunto prima un certo orientamento e ha predisposto una proposta di legge per le privatizzazioni; ciò si è concretato in un indirizzo alle Ferrovie dello Stato del 2 aprile di quest'anno. Ha poi emanato il decreto-legge n. 333, che ha cambiato le procedure. Non sappiamo proprio cosa fare; non è nostra competenza dire cosa deve fare la Commissione alla luce del decreto-legge che il Governo ha emanato.

Certamente la procedura prevista dal precedente provvedimento era diversa, dava tempi e rapporti diversi con il Parlamento. Il nuovo decreto-legge non li prevede, ma non possiamo farci niente. Abbiamo già tante grane per conto nostro; pensare di intervenire anche sui decreti del Governo ci sembrerebbe profondamente sbagliato.

Noi però stiamo discutendo con voi e con i sindacati esattamente come se fosse ancora in vigore la vecchia procedura. La nuova procedura infatti non prevede più un confronto con i sindacati; tuttavia noi siamo tutti i giorni in riunione con i sindacati.

La vecchia procedura prevedeva un certo rapporto con il Parlamento che la nuova non prevede; è il Governo che deve dare le risposte che gli competono, è il Governo che deve dire se serve o meno il parere del Parlamento. Mi sembrerebbe francamente molto presuntuoso da parte mia sindacare decisioni del Governo; noi possiamo solo ripetere che le Ferrovie dello Stato si considerano un servizio pubblico, sono un organo quindi a completa disposizione del Parlamento per dare tutti i chiarimenti che gli competono. Le decisioni del Governo e ciò che spetta al Governo fare non sono problemi che riguardano noi.

Per quanto riguarda i sindacati, stiamo andando avanti sul confronto, esattamente come se fosse in vigore il decreto-legge n. 386 del 1991 e non il decreto-legge n. 333, e andando anche oltre la delibera CIPE, che parla di solo «confronto», stiamo tentando di raggiungere un accordo. Abbiamo avuto un ultimo incontro ieri alle 14 con i sindacati confederali e con i nazionali. Mi sembra che il rapporto stia andando nella direzione giusta. Certamente, come facevo già rilevare nella scorsa occasione, fare l'accordo con i sindacati prima che la legge ci trasformi

in S.p.A., significa ovviamente dargli un potere negoziale che è giusto che non abbiano. Per questo motivo, ripeto, la delibera CIPE parla di confronto e non di accordo. Però noi tentiamo l'accordo perchè sarebbe grave che i sindacati subissero una ristrutturazione di questo tipo; pensiamo che la debbano accettare perchè l'interesse delle Ferrovie è andare in una certa direzione.

Come dicevo, mi sembra che il confronto stia procedendo abbastanza bene; siamo arrivati praticamente ad un'ipotesi di accordo, sostanzialmente concordata con tutti tranne che con una parte del sindacato. Non abbiamo voluto rompere, e non hanno voluto rompere neppure loro, perchè vorremmo un accordo unitario. I sindacati si incontreranno domani con il Ministro; poi si rivedranno con noi per portare in porto la nostra faticosissima trattativa; faticosissima perchè stiamo operando *in corpore vivi*: noi non stiamo operando solo sui decreti per le trasformazioni, non stiamo operando solo sui principi, ma la stiamo facendo, questa trasformazione, in uno dei settori più complessi, del quale comprendiamo tutta l'importanza. Sappiamo benissimo che è un settore di una importanza sociale enorme. Ho manifestato più di una volta il mio personale convincimento che senza le ferrovie, senza le reti, senza le infrastrutture, in Europa non si entra. Ma occorre coerenza di comportamenti da parte di tutti.

Quando il Senato mi chiede perchè non facciamo un certo investimento, posso rispondere in un solo modo: perchè il Governo non ci dà i soldi. Non ho certo problemi a fare degli investimenti; gli investimenti vengono pagati dal Governo: perchè dovremmo aver problemi a farli? Certo, portiamo la nostra valutazione, che è una valutazione tecnica di convenienza, di alternative di modalità di trasporto.

Notoriamente, le infrastrutture costano moltissimo; se si fa un calcolo di redditività molte delle infrastrutture non hanno la redditività sufficiente. Ma è lontana da me l'idea di dire che gli investimenti non si debbano fare. Stiamo dando attuazione a tutte le direttive date dal Parlamento e dal Governo, perchè ci riteniamo un ente terzo che deve rispondere dei risultati sulla base delle direttive e delle indicazioni che il Governo dà. Tuttavia, fra le indicazioni, le direttive e i comportamenti finanziari c'è un baratro. Molto spesso dobbiamo assumere degli impegni senza che ci siano messe a disposizione le disponibilità finanziarie.

Tutto il discorso della nostra ultima riunione sul contratto di programma mi pare fosse molto chiaro; non credo quindi, signor Presidente, sia il caso di ripeterlo. Ci troviamo in una situazione finanziaria difficilissima, perchè abbiamo impegni, investimenti, responsabilità già assunte anche contrattualmente, ma non abbiamo i soldi per portarle avanti. Ciò causerà una perdita di 5.000 miliardi di lire. Questa perdita non dipende da inefficienza; l'Ente infatti sta recuperando efficienza. Stiamo lavorando su due direttrici: sviluppare l'Ente e recuperare efficienza. L'obiettivo è quello di portarlo ai livelli di efficienza medi europei, quelli della Francia e della Germania. Ci siamo dati un certo numero di anni e pensiamo di farcela. Questo significa: numero di addetti per passeggero trasportato, chilometri di rete, e quant'altro.

Ma pensiamo di raggiungere questi obiettivi in un programma di sviluppo. Se avrete la pazienza di leggere i nostri documenti, vi accorgete che prevediamo di raddoppiare il traffico merci percentuale da oggi al 1997 rispetto al traffico stradale, rispetto quindi al traffico su gomma. Come dicevo, prevediamo di arrivare al 20 per cento del traffico merci: e quando mai l'Ente Ferrovie dello Stato italiano si è dato questo obiettivo? Siamo andati sempre diminuendo le quote di mercato; per fortuna il mercato è a nostro favore, anche questo mese abbiamo registrato un aumento del 6,5 per cento delle quote passeggeri; abbiamo un aumento medio del 7 per cento delle quote merci; stiamo per la prima volta nella storia delle ferrovie degli ultimi venti anni recuperando sostanzialmente rispetto alla strada. Pensiamo - lo ripeto ancora una volta - di arrivare al 20 per cento per il 1997-1998 al termine degli investimenti sulle merci; pensiamo di arrivare al 16,5 per cento sui passeggeri. Questo quindi non è un ente che si sta contraendo, ma è un ente che si sta sviluppando, però nell'ambito dei vincoli che ha, che sono vincoli finanziari.

Purtroppo io vivo con un vincolo giornaliero, che è drammatico, di far quadrare i conti e di fare in modo che i ricavi siano uguali alle spese. Dal giorno in cui ci siamo visti ad oggi le cose sono cambiate ed il Governo minaccia di sospendere tutti gli investimenti ferroviari, tutto lo sviluppo; noi invece ci troviamo sbilanciati con un programma che è tradotto in contratti, quindi in impegni di pagamento.

Torno ora al discorso della Spa che dà delle risposte automatiche al problema, perchè gli impegni sarebbero nostri. Oggi gli impegni che possiamo prendere sono limitati dalle varie finanziarie che si succedono e che ogni anno ci tagliano 1.000 miliardi. Noi avevamo circa 10.000 miliardi di contributi per la gestione nel 1989; oggi ne abbiamo 5.800; l'anno prossimo ne avremo 4.000? Come facciamo? Noi viviamo un periodo di ristrettezze finanziarie che è drammatico e non abbiamo autonomia. La nostra autonomia si basa sul nostro patrimonio, sulla nostra capacità di produrre un prodotto che il mercato accetti e sui ricavi che ci dà il mercato. Quindi, secondo me, la Spa è l'unica risposta reale a quel progetto e a quel programma. Ma non è certo che con la Spa si stia andando a dare la società a qualcuno: è una società dello Stato che però avrà finalmente l'autonomia di fare dei programmi propri e di mantenerli. Allora potrete dirmi: ma Necci, perchè non fai questo, o non fai quest'altro? Io vi darò delle spiegazioni; se vi convinceranno, bene, altrimenti mi taglierete i fondi. Ma oggi come oggi noi siamo legati a filo doppio con le disponibilità del Tesoro, che sono quelle che sono. È sufficiente che vi andiate a vedere gli interventi del Tesoro per le ferrovie e vi renderete conto di quanto sono drammaticamente inferiori a quelli che dovrebbero essere. A questo punto sono anche inferiori a quelli che prevede la CEE, stiamo andando addirittura ad una inversione; ma questo si traduce in riduzione di costi e in riduzione di investimenti. Dove li prendiamo i soldi per fare diversamente?

Queste ferrovie non sono ancora l'ente che io sogno, un ente capace di generare un *cash-flow* che gli permetta di fare investimenti. Tutte le aziende del mondo sono fatte così, hanno un *cash-flow* che gli permette di pagare le spese e di fare investimenti. Noi oggi dipendiamo

dalle disponibilità finanziarie del Tesoro. Io sarei molto grato a questa Commissione se ci aiutasse ad aumentarle: impegno l'ente e me stesso a dare la dimostrazione palmare di come spendo ogni singola lira, cercando di farla rendere, cioè cercando di fare in modo che vi siano programmi effettivi e non le centinaia di cantieri sparsi per l'Italia: mezza galleria e mezzo ponte, come tutti sapete. Il modo con cui si è speso in infrastrutture è sbagliato, non può continuare a funzionare. Si dice che la Potremolese non è finita: ma quando mai la si potrà finire se ci danno 50 miliardi l'anno per farla? Per quello che possiamo fare, mezzo ponte, un chilometro di linea, non serve a niente. Lo stesso discorso vale per la Orte-Falconara, che costa 3.500 miliardi; da undici anni vi stiamo lavorando e ci vengono dati una volta 10 miliardi, una volta 22, una volta 34. Che cosa possiamo fare? Ci vuole anche un modo diverso di spesa, cioè la spesa deve avere un obiettivo. Non si deve dire: «fare questa infrastruttura»; si deve dire «ti do questi soldi per realizzare questo obiettivo, per raddoppiare il traffico, per portare più gente, più passeggeri». Però si devono dare i soldi necessari per cominciare e per finire, perchè se si cominciano i lavori come avviene ora non si finiranno mai.

Io non ho mai visto da quando sono arrivato alle ferrovie finire un lavoro, ma solo lavori che si cominciano. Siamo obbligati a fare così, però dobbiamo dare efficacia alla spesa. Un suggerimento, una raccomandazione, con tutta l'umiltà del mondo, posso dare a questa Commissione: quando parlerete con il Governo, che è in definitiva l'interlocutore reale, fate presente la necessità che si sappia quando debba finire il programma ferroviario; non che sia un programma aperto all'infinito. Io vi posso assicurare professionalmente che se andremo avanti così al 2020 staremo a discutere delle stesse cose, perchè su qualunque linea si prenda avremo fatto un ponte in più o una galleria in più, ma non avremo fatto l'opera. Noi diciamo che vogliamo avere i soldi solo per finire, non per cominciare, oppure vogliamo impegnarci per conto nostro.

Vi è a questo punto il problema della tariffe. Oggi come oggi le tariffe non dovrebbero essere un vincolo reale per le ferrovie, perchè la differenza tra il costo e la tariffa la dovrebbe pagare il Governo. Quando noi chiediamo libertà tariffaria è solo per avere la possibilità di certezza su quelle tariffe, perchè il Governo ci promette che ci paga la differenza ma non ce la paga; ci promette degli aiuti che però non intervengono. In ogni finanziaria questi interventi diminuiscono. Libertà tariffaria significa libertà di programmare l'ente, di vedere quali sono le sue capacità reali di indebitamento e le capacità reali di impegno.

Per quanto riguarda Civitavecchia, vi è un problema reale di razionalizzazione del servizio tra noi e la Tirrenia. Abbiamo pertanto ritenuto opportuno iniziare una trattativa con la Tirrenia per poter ottenere un risultato di razionalizzazione e di miglioramento del servizio. Esso è infatti inefficiente, costa moltissimo, vive del contributo dello Stato, che non ha più i soldi per darci tale contributo. Inoltre, io mi rendo perfettamente conto della problematica dei portuali e della gente di Civitavecchia. Secondo me, un accordo tra noi e la Tirrenia eliminerebbe molti sprechi, molte duplicazioni e permetterebbe di dare un servizio infinitamente migliore. Offrendo un servizio infinitamente

migliore si possono trovare anche più soldi per finanziare gli investimenti necessari nelle nuove navi, i nuovi prodotti che dobbiamo mettere in circolazione per avere un servizio appunto all'altezza di quello che ci domanda il mercato; penso che potremmo dare una risposta anche alle paure dei portuali, che oggi sono solo paure, non sono problemi reali, perchè nessuno sta chiudendo niente. Tutti stanno mettendo le mani avanti verso il futuro; ci sono delle inefficienze, se le vogliamo mantenere dateci i soldi per mantenerle!

PINNA. Ci sarà un incremento o una riduzione della capacità di trasporto?

NECCI. Un netto incremento e un netto miglioramento. Non ci hanno ancora fatto fare l'accordo che noi avevamo proposto per quanto riguarda le navi veloci. La Tirrenia sostiene che una nave veloce distruggerebbe quattro delle sue navi. Ma c'è anche un problema di modernizzazione e allora dobbiamo metterci tutti quanti d'accordo. Se si utilizza una nave che va in due ore e mezza in Sardegna e ha 11 persone di equipaggio, rispetto alle 120 che hanno le navi di oggi, che invece impiegano 7 ore, le conseguenze sono ovvie. Però questa è la realtà. Vogliamo migliorare il servizio oppure vogliamo mantenere l'attuale occupazione o assistenza?

Queste tre cose insieme non vanno ed è necessario esserne convinti. Noi stiamo puntando a mantenere il servizio, aumentandolo fortemente, ad andare incontro ad una domanda che, grazie a Dio, c'è. Le Ferrovie e noi tutti abbiamo la fortuna che esiste una domanda incredibile di rotaia. Quando, anche con le nostre inefficienze, aumentano praticamente del 7 per cento sia i passeggeri che le merci, vuol dire che il mercato è dalla nostra parte. Quindi è un investimento sacrosanto quello che proponiamo nelle infrastrutture, però le contraddizioni ci sono e dovrebbero essere eliminate; le duplicazioni, gli sprechi ci sono, tra noi e la Tirrenia, tra noi e le autostrade, tra noi e tutta una serie di sistemi di cabotaggio, di porti, di interporti che non sono mai stati visti in una visione integrata. Questa Commissione, secondo me, ha oggi un compito straordinario, che è quello della rivisitazione, della visione integrata del sistema dei trasporti. Si possono ottenere risparmi incredibili, si può migliorare enormemente il servizio. Vedrete che si otterranno anche fondi per investimenti sia al Sud sia al Nord, tuttavia non dobbiamo dimenticare che per ottenere un risparmio è necessaria una riduzione dell'attuale consistenza del personale.

LOMBARDI. Le argomentazioni portate dall'avvocato Necci sono senz'altro condivisibili. Resta il fatto di poter capire se il discorso che si fa per la società per azioni riguarda l'intero sistema di trasporto ferroviario. Infatti, se così non fosse, scaricheremmo, magari su altri enti pubblici, una serie di problemi residui rispetto a quelli che consentono l'efficienza assoluta e quindi la redditività. Avremmo cioè così una società per azioni dei trasporti organizzata, tuttavia resterebbero aperte alcune questioni e sul piano nazionale si sarebbe risolto ben poco.

Se fosse sufficiente passare da un regime pubblico di conduzione ad un regime privato per vedere risolti tutti i problemi ciò costituirebbe un buon affare per tutti e dovremmo già averlo concluso.

Nell'incontro avuto con il Ministro - e riprenderemo il discorso domani - abbiamo, invece, visto che, partendo da basi diverse, siamo giunti allo stesso punto nel sistema dei trasporti su gomma. Tutte le regioni, partendo dal privato, hanno costituito società di trasporto pubblico, con il sistema della società per azioni, a totale capitale pubblico nella stragrande maggioranza dei casi. Ciò ancorchè non risolvere il problema lo ha ulteriormente aggravato scaricando sul pubblico il peso di passività derivanti da una gestione di tipo privato, che prima, invece, gravava esclusivamente sui privati proprietari e gestori del trasporto su gomma.

Quindi abbiamo l'introduzione di un sistema di gestione privato che tuttavia fa gravare tutti i rischi finanziari sul pubblico. C'è, allora, una contraddizione di fondo che va chiarita, sia, in principio, sul piano della valutazione della bontà dell'operazione visti i precedenti, sia, nello specifico, sul piano delle definizioni dei comparti e dei limiti fin dove la società per azioni subentrerà all'attuale azienda delle Ferrovie dello Stato nella gestione della rete ferroviaria.

Avevo inoltre chiesto al Ministro - ma forse lei potrà darmi una risposta più precisa - per quale motivo - circa uno dei fondamentali ostacoli che si frappongono alla privatizzazione nel senso prima delineato e cioè quello del personale, con un'ulteriore riduzione di circa 40 mila unità lavorative - non si è dato seguito all'applicazione del «decreto Pomicino» che ha visto in tutta Italia una concorrenza percentualmente elevatissima di richieste di personale in esubero proprio in questa azienda per trasferimento in altre aziende pubbliche (Governo, Stato, parastato, enti locali).

Per quale motivo è stato bloccato dall'azienda delle Ferrovie dello Stato il trasferimento di questo personale? Infatti, a quanto mi risulta, non è che il provvedimento non sia stato recepito dagli enti locali, dallo Stato o dai Ministeri, ma è stata la stessa azienda delle Ferrovie che non ha autorizzato i trasferimenti da esso previsti.

Se ciò fosse stato fatto sarebbe stata in gran parte risolta la situazione di saturazione relativamente al personale, saturazione concernente un esubero già dato per scontato con la gestione pubblica, figuriamoci con la gestione privata.

Da ultimo, vorrei sapere se la regione Abruzzo, la parte orientale della regione Lazio e la parte meridionale della regione Umbria e della regione Marche siano da considerarsi, nei piani delle Ferrovie dello Stato, appartenenti al programma del Sud, a quello del Nord o ad un ambito privilegiato che, tuttavia, di fatto contiene le caratteristiche delle più arretrate ed abbandonate zone del paese in quanto a trasporto ferroviario.

MAISANO GRASSI. Essendo un'isolana ho sempre privilegiato una visione integrata dei sistemi di trasporto. Ho di fronte la cartina della Sicilia, ove trovo la conferma di questo vero e proprio mostro rappresentato dalla linea Messina-Palermo, che ha per soli cinquanta chilometri, cioè fino a Termini Imerese, il doppio binario. Per il 1997 si

promette un ulteriore tronco di doppio binario e successivamente la continuazione.

A proposito di visione integrata, mi chiedo come mai non vi sia un progetto inerente al collegamento con il porto commerciale di Termini Imerese, che oggi è quasi una realtà. Ho sempre creduto nel sistema di trasporto marittimo, ma purtroppo mi sono sempre dovuta ricredere giacchè non vi è stata una politica in tal senso. Tuttavia ritengo che stabilendo dei punti di incontro fra trasporto marittimo e trasporto terrestre (ad esempio, per quanto concerne la Sicilia, tra Termini Imerese, Porto Empedocle, Augusta e Priolo) si darebbe la possibilità di far sorgere poi i collegamenti ferroviari all'interno della Sicilia, anzichè aumentare ancor di più il trasporto su gomma che, guarda caso, è fiorente per le ditte private, ma è assolutamente deficitario, in perdita, per le strutture regionali e statali. Mi sembra che un accordo con la Tirrenia o con qualsiasi altra compagnia volesse assumersi l'onere di coordinare insieme alle ferrovie dello Stato i trasporti rappresenterebbe un'iniziativa di sicuro successo anche dal punto di vista economico. Mi domando, quindi, come mai non sia stato previsto un collegamento di questo genere.

COVELLO. Non vorremmo rischiare di essere ripetitivi, tuttavia ritengo che in questo momento vi sia l'esigenza di esprimere una posizione di unita nel paese, in modo particolare nel settore strategico per la nostra economia rappresentato dalla rete ferroviaria nazionale. Quindi non vi sono né vi possono essere problemi del profondo Nord o del profondo Sud, ma vi sono interessi generali che dobbiamo evidenziare.

Avvocato Necci, vorrei chiederle se con la trasformazione delle Ferrovie dello Stato in società per azioni, il progetto di cui lei ha parlato relativo al Mezzogiorno resterà così come è stato elaborato. Naturalmente, per la parte concernente il privato, devo esprimere alcune riserve circa quali privati potranno entrare a far parte di questo progetto nel momento difficile che stiamo vivendo.

Vorrei evidenziare la necessità di razionalizzare il sistema, in modo che esso esprima una intermodalità tra i vari sistemi di trasporto. Lo abbiamo detto al Ministro, però egli si richiama spesso a quella che definisce volontà politica e contemporaneamente chiama in causa il supporto tecnico, che, peraltro, è necessario anche negli altri settori dei trasporti, ossia nel trasporto su gomma, con sistemi di competitività anche a livello regionale, e questo lo dico in base alla mia esperienza di ex assessore ai trasporti.

Per quanto riguarda i settori caratterizzati da momenti di competitività tra il pubblico e il privato - quindi il trasporto su gomma, il settore delle ferrovie, il trasporto via mare, il settore delle merci - noi apprezziamo lo sforzo delle Ferrovie teso a canalizzare circa un 20 per cento del settore merci nell'ambito del trasporto via mare, come ha detto lo stesso ministro Tesini, ma ci aspettiamo anche una volontà politica del Governo in ordine ai finanziamenti, perchè anche se lei ha elaborato questo progetto che riguarda il Mezzogiorno e in particolare i problemi della Sicilia e della Sardegna se poi non vi sono gli stanziamenti necessari il tutto risulterà vanificato.

Pertanto, noi vorremmo poter collaborare come Parlamento in tale volontà di solidarietà nei confronti di chi vuol portare avanti queste scelte coraggiose.

Poi c'è il problema della mobilità del personale. Al di là delle richieste di prepensionamento so che vi è una «valanga» di richieste di mobilità da parte di tanti ferrovieri che vorrebbero cambiare zona e lavorare al Sud. Si tratta di ferrovieri che sono da 12-15 anni al Nord e che chiedono di essere utilizzati nelle regioni del Sud. Mi chiedo, pertanto, perchè non si possa elaborare un progetto razionalizzato con il Ministero della funzione pubblica - oggi rientrato nell'ambito delle competenze della Presidenza del Consiglio - di mobilità che preveda di utilizzare circa 20 mila persone evitando, così, il prepensionamento.

Inoltre, avvocato Necci, nell'ambito del progetto inerente al Mezzogiorno potremmo chiedere al Ministro dei trasporti di mantenere certi impegni in riferimento all'alta velocità sulla tratta Battipaglia-Reggio Calabria, alla elettrificazione della linea ionica-pugliese e lucana-calabrese e, infine, al ponte sullo stretto di Messina. Noi intendiamo riaffermare l'esigenza di unità nazionale di cui significativa espressione è rappresentata dal ponte sullo stretto di Messina. Il varo del progetto relativo all'alta velocità fino a Reggio Calabria potrebbe essere rallentato dalla mancata attuazione del progetto inerente a tale ponte.

Vi è poi una zona d'Italia che abbisogna anch'essa di solidarietà, e mi riferisco al Brennero. In quella area vi è un progetto elaborato dall'IRI e dall'ENI; vorrei sapere se le Ferrovie dello Stato hanno recepito la disponibilità evidenziata da questi due enti in ordine a tale progetto e quali possono essere gli obiettivi da conseguire in quest'area che si dimostrino utili anche per l'Ente FS. Occorre considerare che in quella regione vi è un traffico di milioni di cittadini ogni anno e che pertanto le Ferrovie dovrebbero potenziare con celerità la tratta del Brennero, anche perchè - qualcuno non lo ha recepito - ci sono prodotti delle regioni del Mezzogiorno che dovendo essere esportati al Nord e in tutta Europa trovano difficoltà, per la mancanza di un'efficiente rete di trasporti, ad essere competitivi in tali mercati; arrivano troppo tardi.

Quindi, se vogliamo aiutare questa zona cerchiamo di razionalizzare il sistema dei trasporti, altrimenti quelli che sono sogni rimarranno tali al di là di qualsiasi tipo di realtà.

MAISANO GRASSI. Signor Presidente, vorrei fare un brevissimo inciso a proposito del ponte sullo stretto di Messina. Voglio sapere, in linea di massima, quanto è costato fino ad oggi il progetto relativo a tale ponte, che non è altro che un'ulteriore espressione di questo sogno mostruoso che andiamo inseguendo...

PRESIDENTE. Lo chiederemo domani al ministro Tesini.

SARTORI. Signor Presidente, cercherò di essere rapido anche perchè vorrei porre solo alcune domande.

Innanzitutto, abbiamo sentito l'avvocato Necci che - forse anche giustamente - ha attribuito tutta una serie di responsabilità al Governo,

e soprattutto allo Stato, in merito ai finanziamenti che non sono mai stati erogati ovvero che sono stati promessi e poi non concessi. Io riscontro però nell'intervento, di questa mattina, dell'avvocato Necci e nelle risposte da lui fornite la presenza di aspetti tecnici più che politici.

In merito a ciò, vorrei porre delle domande precise. Come si può programmare anche tecnicamente un progetto ferroviario in Italia quando - lo ha detto l'avvocato Necci prima e anche il Ministro l'altro ieri - è, non solo opportuno, ma credo improcrastinabile l'iniziare a pensare a un metodo di trasporto complessivo integrato? Mi domando come sia possibile dal punto di vista tecnico programmare il settore dei trasporti ferroviari senza avere le idee chiare di come altri aspetti del trasporto interferiranno con esso: poichè il trasporto nel suo complesso è ancora lontano dall'essere preso in considerazione come entità unica.

Il secondo punto che desidererei sottolineare riguarda il fatto che questo annunciato miglioramento tecnico sui treni italiani non è assolutamente visibile. Io frequento una linea forse poco importante - si tratta della Orte-Falconara - ed ho potuto toccare con mano una serie di piccole e grandi incongruenze. Ne dico una per tutte: non esiste su moltissimi treni italiani un sistema di comunicazione tra il capotreno ed i passeggeri che li possa avvertire circa ciò che sta succedendo quando, ad esempio, un treno si ferma per un'ora e mezza in piena campagna e nessuno sa cosa sia successo o per quale motivo ci si sia fermati.

Abbiamo poi parlato di disponibilità del Tesoro. Lei, l'altra volta, se non vado errato, aveva assicurato che la società per azioni Ferrovie dello Stato sarebbe stata comunque e sempre per il 100 per cento di proprietà dello Stato. Ma allora mi domando: come verranno risolti i problemi economici? Se questa è la realtà, occorrerebbe approfondirla, perchè i modi di risolvere tali problemi sono tre: 1) riduzione del personale, 2) aumento delle tariffe, 3) chiusura delle linee improduttive economicamente. La nuova Spa giustamente come ente giuridico autonomo dovrebbe osservare i criteri di bilancio, cioè far quadrare i conti, a differenza dello Stato. E qui vorrei fare un inciso. Un'industria privata che fallisce chiude, non paga e va all'estero; lo Stato non può fare questo e quindi deve continuare ad accumulare debiti che poi i cittadini dovranno pagare. Quindi, non vorrei che la Spa quando diverrà proprietaria unica, anche se è lo Stato, per far quadrare i conti si trovi obbligata ad adottare delle misure che sicuramente andranno nel verso giusto dal punto di vista economico-contabile, ma che potranno non essere tali in considerazione del fatto che i trasporti sono un servizio pubblico che credo sia cosa differente da attività attuate da un'azienda che, ad esempio, vende carta o bottiglie e che deve seguire una logica aziendale completamente diversa.

Da ultimo vorrei ricordare che, nonostante si sia sempre sentito parlare di Nord e Sud, esiste anche un Centro. Questo Centro non viene mai nominato ma è una parte d'Italia importante, anche perchè è stata la culla della nostra civiltà. Lei ha affermato che per la linea Orte-Falconara non ci sono mai stati gli stanziamenti; mi chiedo se un domani quando le Ferrovie diventeranno una Spa, ci sarà nella nuova ottica della società per azioni la possibilità per risolvere questi problemi che per i cittadini sono di fondamentale importanza.

NERLI. Signor Presidente, vorrei rivolgere una domanda relativamente alla fascia dei 5.000 chilometri e agli accordi che state portando a termine, ad esempio, con la regione Toscana per le linee interne. So che già vi sono stati degli incontri e io vorrei limitarmi ad esprimere una preoccupazione. Le ipotesi di accordo che stanno maturando nel confronto con le Regioni sono prive degli studi di fattibilità che, secondo la legge, dovrebbero essere predisposti dal Ministero e non dalle aziende. Mi chiedo come si possa giungere ad una conclusione a livello territoriale in un'ottica di integrazione tra le varie alternative (gomma, bacini, intermodalità) senza gli studi di fattibilità. Io so che nella mia regione non vi sarà una grande predisposizione, specie da parte degli enti locali, di soluzioni senza studi di fattibilità in grado di dare risposte all'insieme delle conseguenze di determinate scelte. Come pensa di armonizzare i tempi e i contenuti degli accordi in mancanza degli studi di fattibilità?

NECCI. Ho ripetuto molte volte che il sistema ferroviario confluirà interamente nella società per azioni. Bisogna specificare con chiarezza che le Ferrovie dello Stato hanno due clienti: un cliente pubblico e un cliente privato. Il cliente pubblico è di gran lunga il più interessante e il più importante per noi, perché è quello che fornisce più soldi per gli investimenti e perché per ora paga più del cliente privato. Il cliente pubblico rivolge domande che si traducono in un contratto obbligatorio per lo Stato e per la società. Il cliente pubblico determina quanti sono i treni, quali sono le tratte, quale il numero giornaliero auspicabile dei treni. È dunque il cliente pubblico, il Governo, il Ministro dei trasporti che continua ad esercitare un ruolo fondamentale per le Ferrovie e - aggiungo - un ruolo trasparente, perché finalmente, contrariamente a quanto accadeva nel passato, quando non si capiva dove finivano i soldi, a cosa servivano, oggi diventa chiaro ciò che il Governo chiede, quanto paga per ottenerlo e quale è il risultato fornito dall'ente concessionario. Gli 11.000 chilometri di rete non commerciale sono quelli sui quali lo Stato interviene per dire quanti treni devono passare, a che ora e così via. In base a tali indicazioni, noi forniamo il prezzo dei singoli treni, il prezzo degli investimenti e della gestione. Il Governo paga questo servizio come avviene in tutto il mondo.

Ogni tanto mi trovo di fronte alla diversa posizione di chi ama troppo il mercato e lo reclama in continuazione e chi, invece, afferma che senza lo Stato non si può fare nulla. A me pare molto importante la distinzione tra la rete per la quale la domanda proviene dallo Stato (sono le Regioni, le comunità locali a stabilire e a pagare sulla base di un prezzo europeo di costo dei trasporti), e le reti per le quali la domanda proviene dai privati cittadini che pagano in quanto interessati a prendere il treno. Si tratta di una operazione di modernizzazione, fermo restando che la rete rimane unica, che non poniamo un «paraurti» che divide la rete commerciale da quella non commerciale. La rete rimane unica e costituisce un sistema su cui corrono tutti i treni, su cui si riversa una domanda di treni tale da permettere l'ammortamento degli investimenti, la retribuzione del personale e quant'altro. Mi sembra che tutto ciò rappresenti un'opera di chiarimento circa il tipo di rete da costituire. Per quanto riguarda la parte che interessa il Governo,

il cliente pubblico deve comportarsi in modo chiaro e dire, ad esempio per quanto riguarda la Calabria, senatore Covello, le sue intenzioni relativamente alle tratte con una quantità insufficiente di traffico. Noi non vogliamo chiudere alcuna tratta, non ne prevediamo nel programma e chiediamo solo allo Stato di stabilire i servizi di cui ha bisogno. Noi indichiamo il costo per chilometri, il costo di ogni singolo treno e il prezzo da pagare. Tutto ciò non implica un peggioramento del servizio, ma l'ottimizzazione del suo impiego, la trasparenza delle responsabilità, perchè noi rispondiamo dal punto di vista imprenditoriale, mentre lo Stato risponde dal punto di vista sociale e politico e paga solo ciò che chiede, non paga ciò che non chiede e non paga laddove il traffico è tale da non richiedere l'intervento statale.

GIOVANNIELLO. Come si comporterebbe la società per azioni per questi 11.000 chilometri se lo Stato non intervenisse?

NECCI. Continuerebbe a gestirli come oggi, pretendendo il pagamento come lo pretende oggi.

GIOVANNIELLO. Come viene regolato il rapporto?

NECCI. Con un contratto o con una concessione. Non vi è nulla di originale. L'Alitalia o la Stet sono società per azioni, tutti i servizi pubblici sono società per azioni tranne le Ferrovie dello Stato.

GIOVANNIELLO. E se lo Stato non dovesse pagare?

NECCI. Non otterrebbe il servizio, così come accade oggi. Però, oggi non vi è chiarezza, oggi io sono un funzionario dello Stato e tutto ciò che faccio è indistinto. Ad esempio, se in questo momento dovessi recuperare inefficienze su una linea piuttosto che su un'altra, lo Stato non potrebbe intervenire: io potrei prevedere meno treni al Sud e più al Nord in relazione alle diversità di traffico, mentre con il nuovo sistema lo Stato indica e paga il numero di treni che vuole.

PINNA. Lei considera solo l'aspetto relativo al servizio. Però, converrà con me che in certe situazioni, se la rete fosse diversa, la domanda sarebbe adeguata e addirittura autoremunerativa. Certe linee potrebbero rientrare nel programma relativo ai 5.000 chilometri, mentre, a causa di situazioni pregresse, si trovano in condizioni negative e dunque vengono fatte rientrare negli 11.000 chilometri. Voglio dire che non si può considerare solo l'aspetto relativo al servizio. Lei come considera questi due aspetti? Io ho notizia di qualche linea non utilizzata, con le vicine strade percorse da 60-70 mila persone per 100 chilometri, mentre sulla rete ferroviaria transitano solo poche centinaia di pendolari. Ciò dipende dalle condizioni della rete ferroviaria, dai tempi di percorrenza. Io sono convinto che le Ferrovie possono diventare remunerative se i tempi saranno concorrenziali con quelli della rete viaria. Qual è la sua opinione? Chi dovrebbe operare gli investimenti necessari?

NECCI. Abbiamo a disposizione un piano di investimenti che arriva quasi a 100 mila miliardi. Di fronte a noi abbiamo ciò che avete deciso in Parlamento, ciò che ha deciso il Governo. Noi stiamo proponendo investimenti ulteriori per migliorare il servizio, per fare concorrenza alla strada. In ciò sta la risposta alla sua domanda. Esiste un piano ferroviario sul quale lei può anche concordare o meno, ma comunque esiste ed è un piano di grandi investimenti con la contraddizione che, rispetto al piano stesso, non ci sono i soldi per realizzarlo, ma questo è un altro discorso. Se lei lo esamina, può anche dire che, ad esempio, su una determinata linea prevedere un treno vorrebbe dire avere 10.000 passeggeri al giorno: a quel punto, si può valutare l'ipotesi e la società potrebbe essere disposta a fare l'investimento. Se l'idea però non ci convincesse sul piano economico, a quel punto lei dovrebbe convincere il Governo.

A tal proposito, vorrei far l'esempio dell'alta velocità. Non l'ho inventata io ma è stata decisa dal Parlamento e dal Governo. Quando gli è stata «trasferita», l'Ente si è fatto i conti e ha avuto il coraggio di dire che non servivano 30.000 miliardi, ma era sufficiente il 40 per cento di quella cifra, cioè 12.000 miliardi, perchè l'entità del traffico avrebbe remunerato la rimanente parte. Siamo pertanto intervenuti su una decisione del Parlamento e del Governo proponendo di attuarla con una minore spesa. Abbiamo certo fatto il nostro dovere, ma con un intervento che ritengo corretto. Questo discorso vale per tutto.

Se allora la regione Sardegna dovesse ritenere che vi è l'opportunità di costruire una determinata linea ferroviaria, non dovrebbe fare altro che venirne a discutere con noi: se ci convince che c'è traffico sufficiente, noi possiamo operare di conseguenza; se non ci convince, sarà eventualmente lo Stato a chiederci di realizzarla lo stesso e a darci i soldi per gestirla.

Tutto questo mi sembra elementare. Noi stiamo cercando di semplificare i problemi. Stiamo proponendo - e su questo vorremmo un minimo di attenzione - di raggiungere i risultati che si sono posti come obiettivo il Parlamento ed il Governo con meno soldi di quelli che Governo e Parlamento hanno messo, solo teoricamente, a disposizione. Noi ne abbiamo chiesti di meno, però in termini concreti. Il piano approvato dal Parlamento prevedeva 120.000 miliardi di investimenti: con i 3.000 miliardi l'anno previsti dalla legge finanziaria per realizzarli sarebbe necessario un numero di anni incalcolabile, considerando infatti che quella cifra era del 1989; per cui, facendo i calcoli, nel giro di 40 anni sarebbero necessari 300.000 miliardi! Era un programma assolutamente irrealizzabile. Noi stiamo cercando di dare un inizio ed una fine a quel programma: chiediamo di darci meno soldi, ma di realizzare qualcosa di concreto.

Questo è il nostro atteggiamento. Certamente si tratta di un cambiamento, perchè da certezze teoriche si passa a sicurezze pratiche. È ovvio che la certezza teorica fa contenti tutti: abbiamo dimostrato che, ad esempio, la Orte-Falconara, secondo i programmi originari, non si realizzerà mai.

SARTORI. Non si farà neanche con la società per azioni!

NECCI. La si farà, ma al prezzo che diciamo noi e che il Governo dovrà rispettare, senza i vincoli della legge finanziaria. Si tratta di far diventare le ferrovie un servizio: la STET e l'Alitalia gli investimenti li hanno potuti fare!

SARTORI. Ma il «pentolone» dal quale prendere i soldi è sempre lo stesso!

NECCI. Non è vero, perchè noi stiamo creando un nuovo «pentolone»: di fianco a quello pubblico vi sarà quello privato. Ad esempio, sulla TAV i soldi stanno provenendo dal sistema finanziario mondiale.

SARTORI. Ma la TAV ha una sua specificità, e quindi un rendiconto economico dimostrato.

NECCI. Ma per quanto riguarda la Orte-Falconara sarà la stessa cosa, con i due «pentoloni» da poter utilizzare.

GIOVANNIELLO. Avvocato Necci, è possibile sapere, a prezzi e tariffe attuali, quanto è necessario che sia efficiente per sopportare l'inefficiente?

NECCI. Noi abbiamo previsto il mantenimento di tutta la rete e abbiamo previsto di partire con l'utile dal 1995, proprio perchè il programma di riduzione dei costi richiede un certo numero di anni.

Vorrei dare anche una risposta sul problema relativo alla mobilità del personale nella pubblica amministrazione. Occorre fare attenzione, perchè è vero che vi sono molte domande, ma se una domanda viene da un soggetto indispensabile è ovvio che se ne deve assumere un altro per sostituirlo: se le domande provengono da chi è necessario, non si ottiene nulla. Gli esuberi sono soltanto un dato numerico, ma è ovvio che per questi occorre far riferimento a persone cui l'ente può rinunciare. D'altronde, noi abbiamo già «trasferito» 3.500 persone nella pubblica amministrazione, ma sono persone che stiamo pagando ancora noi perchè non sono state prese in carico da nessuna amministrazione, e senza di noi da un anno sarebbero senza stipendio.

LOMBARDI. Questo è un altro degli sprechi di cui si parla!

NECCI. La nostra valutazione è che circa 10.000 persone possano transitare nella pubblica amministrazione. Abbiamo quindi un'idea abbastanza chiara, ma stiamo cercando di trovare il modo per rimpiazzare le persone che fanno domanda, e che sono necessarie, con altre persone che oggi fanno un mestiere diverso, perchè altrimenti ci troveremmo a dover riassumere, senza aver risolto i nostri problemi.

GIOVANNIELLO. Avvocato Necci, io però volevo sapere, in termini percentuali e con riferimento ai chilometri gestiti dalle Ferrovie dello Stato, quanta parte di questi chilometri deve essere efficiente a prezzi e tariffe attuali perchè si possa sopportare la gestione dell'intera rete.

NECCI. Deve essere tutto efficiente, perchè l'efficienza riguarda tutta la rete; è la domanda che è diversa: da una parte quella pubblica, dall'altra quella privata. Non è ipotizzabile creare diverse qualità di servizio. La domanda pubblica gestisce o è dominante su una parte della rete, mentre quella privata lo è su un'altra parte. Sarebbe assurdo creare una rete efficiente che «paga» la rete inefficiente.

GIOVANNIELLO. Vorrei però capire qual è il margine che la società per azioni, che ha termini privatistici di gestione e quindi di utilità, può ipotizzare per sopportare la parte di rete che non dà utilità.

NECCI. Questo è un problema che riguarda lo Stato. Noi parliamo di una società per azioni che rimane proprietà dello Stato, e quindi tutto il risultato rappresenta un guadagno per lo Stato e non per i privati.

GIOVANNIELLO. Ma - ripeto - una società per azioni, in termini assoluti, dovendo gestire 16.000 chilometri di linee ferroviarie, quale parte di questa rete potrebbe ritenere sufficiente per sopportare l'eventuale inefficienza di una parte della rete stessa?

NECCI. Senza un intervento dello Stato?

GIOVANNIELLO. Certo.

NECCI. Non è possibile. Posso soltanto dire che, arrivando ad una situazione di normalità, calcoliamo che la rete commerciale fornirà circa il 70-80 per cento come utilità, mentre il restante 20 per cento rappresenterà la parte da sostenere. Gradualmente, l'intervento dello Stato si ridurrà ad un ruolo marginale.

GIOVANNIELLO. Ritengo che questo sia l'aspetto prioritario.

NECCI. Sono d'accordo sull'unitarietà della rete, ma penso di avere già risposto. Comunque è stata fatta un'osservazione molto importante, quella sull'intermodalità: noi siamo portatori di un'idea di progetto che è quella di un Ente intermodale di trasporto. Ci sembra corretto vedere il cabotaggio, il trasporto su gomma, eccetera, in un'unica ottica che pensi soprattutto alle richieste del cliente. Infatti, l'utente deve sapere quando parte e dove arriva per cui ci vuole un servizio che si occupi del cliente dal momento in cui parte fino a quello in cui arriva. Questo non si può fare con il treno, ovviamente, però si può fare con un servizio integrato: in alcuni casi si tratta di un servizio gommato, in altri di cabotaggio ed anche di treni, il tutto gestito in un'unica visione strategica e logistica che trova nei porti, negli interporti e nelle stazioni gli snodi formali e sostanziali di ottimizzazione di questo servizio. Penso che sia un'evoluzione di enorme importanza per il paese la visione integrata di un sistema di trasporti che va al mercato, che considera le esigenze sia di chi spedisce la merce, sia di chi vuole viaggiare.

Quando si deve spedire un carico di pomodori dalla Sicilia, prima lo si deve mettere su un camion, poi lo si deve portare al treno, poi in un

porto su una nave, poi di nuovo in un porto dove lo prende un altro treno, per finire su un altro camion. Questo è un sistema altamente inefficiente, si sprecano moltissime energie e non si forniscono buoni servizi. Se, invece, ci fosse la possibilità di programmare l'intero sistema di trasporto, si otterrebbero secondo noi dei risultati molto apprezzabili unitamente ad un servizio migliore.

Sono convinto che il Sud abbia un problema di logistica molto drammatico e non credo che creare qualche industria possa risolvere questo problema. Occorre invece pensare ad un servizio integrato. È vero comunque che c'è bisogno di un intervento, di un sussidio, di date certe di inizio e di fine.

Personalmente sono a favore del ponte sullo Stretto; siamo sostenitori anche di una città integrata nella medesima area. C'è un nostro progetto che prevede un'idea un po' forse irrealista: una città sullo Stretto che unisca questi due pezzi d'Italia. Pensiamo all'Inghilterra che è riuscita a farsi finanziare il tunnel sotto la Manica e glielo hanno finanziato gli europei, anche se non è certo il paese più europeo. Comunque l'Inghilterra non è più un'isola ma è diventata un pezzo d'Europa. Invece noi non riusciamo a realizzare né il collegamento del Brennero né il ponte sullo Stretto di Messina: il primo perché i tedeschi sono contrari, il secondo perché non riusciamo a metterci d'accordo. Tuttavia ciò non dipende da noi che siamo favorevoli a queste realizzazioni e stiamo lavorando per riuscire ad ottenerle.

MAISANO GRASSI. Le avevo fatto una domanda su Termini Imerese.

NECCI. In questo momento non so darle risposta per quanto riguarda Termini Imerese, ma le farò avere una risposta scritta.

MAISANO GRASSI. Il nodo essenziale è questo: esiste il porto commerciale, lo hanno fatto o lo stanno facendo?

PRESIDENTE. Le risposte a questa domanda rientreranno nell'audizione che terremo successivamente sull'Italia meridionale.

NERLI. Che cosa intende fare l'Ente per rimuovere la questione degli studi di fattibilità che non è influente e ritarda i programmi dell'Azienda stessa?

NECCI. Gli studi di fattibilità li deve fare il Ministero dei trasporti. Cercheremo di spingere in questa direzione.

PRESIDENTE. Ringrazio l'avvocato Necci a nome della Commissione. Dichiaro pertanto conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 13,30.

