

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE INFRASTRUTTURALE DEL
PAESE E SULL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA
SULLE GRANDI OPERE

20° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 10 APRILE 2003

Presidenza del presidente GRILLO

INDICE

Audizione del Presidente e Amministratore delegato della società Ferrovie dello Stato Spa

PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 20 e <i>passim</i>	* CIMOLI	Pag. 3, 10, 15 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (DS-U)	13, 17, 18 e <i>passim</i>	* MORETTI	12
* CHIRILLI (FI)	15	* RENON	18
CICOLANI (FI)	8		
DONATI (Verdi-U)	7		
* EUFEMI (UDC)	9		
PESSINA (FI)	13		

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

Intervengono l'ingegner Giancarlo Cimoli, presidente e amministratore delegato della società Ferrovie dello Stato Spa, il dottor Gabriele Spazzadeschi, direttore generale di gruppo Finanza, controllo e partecipazioni, la dottoressa Daniela Scurti, direttore centrale relazioni esterne, l'ingegner Vincenzo Soprano, direttore strategie, il dottor Carlo Simeone, direttore relazioni con le istituzioni nazionali, il dottor Luigi Irdi, responsabile rapporti con la stampa, l'ingegner Mauro Moretti, amministratore delegato RFI Spa, e l'ingegner Roberto Renon, amministratore delegato di Trenitalia Spa.

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente e amministratore delegato della società Ferrovie dello Stato Spa

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione infrastrutturale del Paese e sull'attuazione della normativa sulle grandi opere, sospesa nella seduta pomeridiana di ieri.

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 ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del presidente e amministratore delegato della società Ferrovie dello Stato Spa, ingegner Cimoli, che ringrazio per essere intervenuto e al quale lascio la parola.

CIMOLI. Signor Presidente, cercherò di toccare i temi principali trattati nella mia relazione che consegnerò agli atti della Commissione in modo da rispondere più approfonditamente ad un eventuale dibattito.

La situazione delle Ferrovie dello Stato – ne avevamo parlato già la volta precedente – è molto pesante, benché sia in miglioramento: avevamo una strutturale mancanza di infrastrutture, che stiamo colmando a grandi passi. La spesa nel 1996 ammontava a 2.400 milioni di euro, mentre l'anno scorso il volume di investimenti ha raggiunto i 5.400 milioni di euro, con un tasso di crescita medio annuo del 18 per cento. Quest'anno contiamo di arrivare intorno a 7 miliardi di euro, pari a circa 14.000 miliardi di vecchie lire. Quindi potete comprendere lo sforzo che l'azienda sta facendo per portare avanti investimenti, pesanti ma anche estremamente importanti per tutto il sistema industriale italiano.

L'obiettivo è di raggiungere nel 2005 un livello di spesa di circa 10.000 milioni di euro (toccando quindi i 20.000 miliardi di lire). Credo non ci siano altri Paesi al mondo che in questo momento stiano facendo investimenti di tale dimensione. L'80 per cento degli investimenti delle Ferrovie riguarda le infrastrutture, il restante 20 per cento i treni, il segnalamento, l'automazione, la qualità, il *reengineering* del sistema. Il territorio italiano, poi, è estremamente difficile, estremamente complicato, dal momento che in Italia vi è il triplo dei ponti e delle gallerie rispetto alla Francia ed alla Germania.

Un tema importante riguarda gli investimenti nel Mezzogiorno: la quota destinata al Mezzogiorno è pari al 34 per cento del totale (41.861 milioni di euro), in linea con le indicazioni governative. Per la manutenzione straordinaria, al Sud il costo complessivo annualmente previsto – questo è un altro dato importante – è pari al 35 per cento del totale. Il tasso medio annuo di crescita delle contabilizzazioni sulla rete storica meridionale è superiore al 40 per cento, contro una media del 25 per cento del resto del territorio nazionale. In termini assoluti, la crescita delle contabilizzazioni al Sud tra il 2002 ed il 2005 è pari a circa 1.300 milioni di euro (quindi si passerà da circa 600 a 1.300 milioni di euro), che corrisponde al 50 per cento dell'incremento dell'intera rete nazionale (parlo delle linee normali, non ad alta velocità).

Per quanto riguarda l'Alta velocità, sapete che il costo complessivo del *back-bone* della tratta verticale costituito dall'asse Torino-Milano-Roma-Napoli ammonta a circa 29 mila milioni di euro. Le diverse tratte saranno progressivamente attivate all'esercizio commerciale dal gennaio 2005 a partire dalla Roma-Napoli (lasciando da parte gli ultimi 18 chilometri dell'ingresso a Napoli che raggiungeremo attraverso binari normali), mentre le altre tratte termineranno entro dicembre 2008. La tratta Novara-Milano sarà terminata entro l'inizio delle Olimpiadi invernali (questo è l'impegno che abbiamo assunto), ma siamo ancora in attesa del preventivo da parte del *general contractor* per questa tratta.

Come sapete, il 24 febbraio, insieme al ministro Lunardi, abbiamo posato la prima pietra per la Padova-Mestre, mentre entro il primo semestre di quest'anno intendiamo presentare i progetti preliminari del Terzo Valico, la Milano-Verona e la Verona-Padova al CIPE, per seguire il processo della Legge Obiettivo ed avviare la gara anche per queste tratte. Quindi tutta la «T» è ormai in costruzione e la sua tratta orizzontale, in parte in costruzione e in parte in avvio. In questo momento vi sono 550 cantieri aperti e la punta sarà di circa 800-900 cantieri.

Per quanto riguarda l'Alta velocità, avete ascoltato i rappresentanti di ISPA che credo vi abbiano fornito molte informazioni. Posso aggiungere che il modello presentato e da loro accettato, su cui le banche ora stanno facendo i controlli, prevede un valore del pedaggio per treno pari a 12 euro/ chilometro, base anno 2002. Questo è il prezzo pagato dal TGV francese, quindi è perfettamente in linea con il mercato, ben diverso da quello dell'Alta velocità basato sul *take or pay*.

Un valore del pedaggio per treno pari a 12 euro/chilometro è il prezzo giusto se tutte le tariffe delle tratte ferroviarie italiane saranno, a vari gradi, di tale entità, evitando grosse differenze tra tratte ferroviarie ad alta velocità e le altre, le cui tariffe sono bloccate da molto tempo. Si consideri d'altronde che le attuali tariffe sono praticamente equiparabili a quelle polacche e mediamente del 60 per cento più basse di quelle tedesche e francesi.

Il conto economico che abbiamo preparato per il *project financing*, dopo molti tentativi, prevede che dal 2009 (anno in cui dovrebbe essere avviato gran parte del progetto Alta velocità, comunque tutto l'asse verticale) al 2043, lo Stato dovrà rimborsare la parte di finanziamento che il *cash flow* non è in grado di remunerare con questi prezzi. Questa indicazione varierà con il numero di passeggeri e con le modalità di sviluppo del prodotto. Lo Stato dovrà quindi pagare 8.200 milioni di euro a chiusura di tutto il ciclo. L'attuazione del modello e l'applicazione del pedaggio ipotizzato richiede un adeguamento tariffario ai livelli europei. Quindi le distanze dovranno essere negli anni gradualmente colmate. Resta fuori dal progetto ISPA Infrastrutture Spa ed il finanziamento della Genova-Milano-Venezia per cui si prevede un costo, con i dati in nostro possesso e senza i preventivi preliminari, di 12 mila milioni di euro, con tempi di attivazione previsti entro il 2011. Nel 2008 l'Italia disporrà di un sistema ferroviario notevolmente diverso dal passato non soltanto per le tratte di cui ho già parlato che contribuiscono ulteriormente ad aumentare il numero dei treni, ma anche perché nei progetti in corso prevediamo di rivedere completamente i nodi ed in molti tratti di rivedere anche il percorso di alcuni treni. Si prevede la separazione dei treni regionali dai treni merci e da quelli a lunga percorrenza che non dovranno più entrare in città: la stazione Termini di Roma sarà sempre più una stazione per pendolari; la stazione Tiburtina sempre più una stazione per passaggi di treni a lunga percorrenza.

L'altro importante problema sono i valichi alpini. Si parla in questi giorni soprattutto del Frejus. Stiamo trovando difficoltà politiche notevoli ad andare avanti: due settimane fa abbiamo offerto ai francesi di finanziare inizialmente il primo traforo con l'impegno da parte loro a restituirci i soldi. Hanno rifiutato tale proposta. Quindi vi è un'azione di rinvio piuttosto pericolosa perché il famoso V corridoio è in fase di costruzione e sarà terminato entro i tempi detti ma certamente i francesi non stanno dimostrando, malgrado l'Unione europea, di volerlo realizzare. Il Loetschberg ed il Gottardo sono in costruzione. L'altro grande passo per il quale abbiamo preparato un progetto preliminare è il Brennero che richiede un accordo tra Stati e l'eliminazione di alcune strettoie in particolare in Austria. Nel frattempo stiamo aumentando la capacità produttiva su questi passi sia in termini di automazione sia di interventi tecnologici che dureranno circa cinque anni per cui si passerà da una capacità di 1300 a 1600 treni. Sui nodi investiamo 15 mila milioni di euro, ivi incluso il trasporto merci al di fuori delle città.

Il CIPE ha dato parere favorevole sul progetto «Grandi stazioni»: aspettiamo la delibera per preparare i bandi che dovrebbero essere pronti tra quattro mesi circa e per la fine dell'anno procedere alla selezione del *general contractor*. Gli investimenti sono quasi di 600 milioni di euro, di cui 261 a carico dello Stato. Dovremo concludere i lavori, considerando le stazioni più grandi di Milano, di Napoli e di altre città, entro 36 mesi dalla partenza.

Altro lavoro importante che sta prendendo corpo è quello delle medie stazioni che per ora sono una decina, per le quali, l'investimento è di 60 milioni di euro a carico della società Centostazioni Spa e 400 milioni a carico di RFI. La situazione è differente perché devono essere effettuati molti interventi di messa in regola di queste stazioni.

È la prima volta dopo la Seconda guerra mondiale che finalmente viene messa mano ad alcune grandi opere che negli ultimi cinquant'anni non si sono più realizzate. Mi riferisco alla stazione di Torino Porta Susa, alla stazione Tiburtina di Roma, di Firenze-Macelli e prossimamente alla stazione di Napoli-Afragola oltre che a quella di Bologna.

Oltre a questi investimenti di natura strutturale che richiedono sofisticate tecnologie ed aziende molto preparate, stiamo investendo moltissimo sulle tecnologie. Credo che questo sia un grosso cambiamento nelle Ferrovie. Può davvero rinascere un'industria nazionale capace, anche se attraverso gare europee, di offrire prodotti di qualità. Questo è l'esperimento degli SCC, dei Sistemi di controllo centralizzati per cui intere tratte, lunghe centinaia di chilometri, sono controllate da una sala che non richiede più di un capostazione. È l'automazione del sistema. Un altro sistema di regolazione fuori dall'Alta velocità si chiama SCMT che permetterà l'interoperabilità con la rete europea delle linee tradizionali.

Siamo i primi a realizzare il Sistema europeo di circolazione sulle linee ad Alta velocità che si chiama ERMTS, in corso di installazione sulla Roma-Napoli. Dal mese di maggio cominciano le prove per verificarne il funzionamento. Non vi saranno più i famosi segnali verdi, gialli e rossi ma un sistema di boe che, installate sul treno ed a terra, daranno tutte informazioni al treno (quanti treni lo precedono, qual è la giusta velocità, quale la eventuale necessità di rallentamento o accelerazione); tutte quelle informazioni che consentono al macchinista di controllare un treno che va da sé. È una tecnologia molto complessa, la cui migliore casa produttrice è l'AnsaldoBreda. Stiamo lavorando molto bene con l'industria italiana sia su questi sistemi sia sui treni.

Questo messaggio va dato con forza perché un'industria italiana all'altezza delle migliori in Europa dà tranquillità sul lavoro da svolgere. Spesso vi è un problema di fornitori perché i vari *supplier* europei sono carichi di lavoro e le tecnologie sono nuove; quindi i tecnici più bravi vanno a ruba. Quest'anno abbiamo installato anche un treno diagnostico eccezionale costruito in Puglia che si chiama «Archimede», che ci permetterà di rilevare migliaia di informazioni sullo stato della rete, molto invidiato dai colleghi europei che ne stanno facendo richiesta.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, da adesso al 2005 investiremo 4.500 milioni di euro sia per l'acquisto di nuovo materiale rotabile sia per il *revamping* di quello già in uso. Di fatto stiamo rifacendo tutti gli *Intercity*, aggiungendo una carrozza agli Eurostar e comprando treni in tutti i vari settori. Quindi stiamo compiendo un grosso sforzo tecnologico, anche sulle risorse umane.

Recentemente abbiamo chiesto a McKinsey di predisporre uno studio approfondito su tutti i settori della costruzione e della progettazione per capire, con le strutture che abbiamo e con quelle che ci consigliano di inserire, cosa si deve fare per fatturare nel 2005 quei 10 miliardi di euro, che rappresentano una cifra colossale.

Stiamo predisponendo in questo momento gli ultimi dati per i progetti preliminari da inviare al CIPE e contiamo di consegnare, tra marzo e giugno, progetti da 23 mila a 26 mila milioni di euro. Se riusciremo a mantenere questo *trend* che prevede un incremento medio annuo del 18 per cento, con una punta finale del 20 per cento, il piano può essere realizzato.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Cimoli per la completezza e la chiarezza della relazione, che peraltro i colleghi possono trovare in copia, sia con documenti grafici, sia nella descrizione letterale, e dichiaro aperto il dibattito.

DONATI (*Verdi-U*). Sulla politica dei valichi sono abbastanza note le perplessità francesi, dovute peraltro ad una loro revisione generale sulle infrastrutture, ivi inclusa l'asse Torino-Lione; però ricordo che anche all'interno della società Ferrovie dello Stato non vi erano perplessità sull'utilità dell'opera quanto sulla sua priorità; penso, ad esempio, agli investimenti indispensabili per connettersi agli svizzeri per la AlpTransit, il Gotardo ed il Loetschberg. Comunque, prima di addivenire ad un nuovo foro tra Torino e Lione, si riteneva indispensabile puntare a migliorare una rete ferroviaria davvero malmessa, che ha bisogno comunque di forti investimenti, e che potrebbe anch'essa dare un forte contributo a spostare una quota significativa di merci dalla strada alla ferrovia. Questi investimenti sulla linea storica sono previsti, sono stati realizzati, saranno realizzati? Ho sempre la sensazione che sull'asse Torino-Lione si parta dalla coda, cioè si punti tutto sul valico mentre si lascino abbandonate le ferrovie attuali.

La seconda domanda riguarda il ponte sullo Stretto di Messina. In tutti i documenti e nelle discussioni fatte viene detto e scritto, e certamente ha una sua verità, che il maggiore beneficiario di questa grande infrastruttura del Mezzogiorno è rappresentato dalle Ferrovie. Viene però anche previsto, se ho ben compreso, nel piano finanziario che l'ingegner Ciucci ci ha presentato in Commissione (peraltro ipotesi di piano, perché non siamo ancora al piano finanziario vero e proprio), che le Ferrovie si dovrebbero accollare una quota di remunerazione nel senso di pagare interamente le tratte per un periodo molto lungo, indipendentemente dall'af-

fluenza degli utenti, con una quota attribuita a Ferrovie dello Stato di contributo alla società che dovrà realizzare e gestire il ponte sullo Stretto di Messina.

Vorrei capire se la società Ferrovie dello Stato ha fatto delle proprie valutazioni in merito e conoscere l'impatto finanziario sul suo bilancio conoscendo la situazione dei treni nel Mezzogiorno ed i livelli di carico di traffico, avendo il ponte una potenzialità di 220 treni al giorno, tre volte maggiore rispetto alle aree circostanti.

CICOLANI (FI). Vorrei chiedere all'ingegner Cimoli se è possibile avere in Commissione il piano finanziario dell'Alta velocità, che abbiamo avuto occasione di richiedere, che ci era stato promesso, ma che non ci è ancora stato consegnato, illustrato dal professor Monorchio nell'audizione relativa ad ISPA.

Nell'ambito delle valutazioni di Italferr e della Rete ferroviaria italiana sugli investimenti esiste una diversa valutazione economica delle iniziative da affidare a *general contractor* o da appaltare, segnatamente la previsione di spesa è maggiore di circa il 15 per cento per le attività svolte tramite *general contractor*. Se questo è vero non era certamente nello spirito della Commissione; anzi, si suppone che nell'attività di *general contractor* esistano risparmi di scala. Ciò si spiega soltanto se al livello di spesa verso terzi corrisponde una diminuzione della spesa interna delle Ferrovie dello Stato. Se così non è, le chiedo di rivalutare queste considerazioni perché evidentemente il Parlamento ha approvato una legge sbagliata.

Mi risulta inoltre un problema serio di maggiori oneri dell'ordine di 30 mila miliardi rispetto alle previsioni di un anno fa o sulla base di leggi in vigore per gli appalti futuri, a causa di eccesso di sicurezza richiesto ad esempio dai Vigili del fuoco. Se ciò è vero, anche se non nella misura esposta, sarebbero comunque numeri tali da richiedere la massima attenzione. Chiedo ciò al fine di attivare iniziative per verificare se, pur stando attenti ai livelli di sicurezza, non si finisca per costruire una catena con un anello di acciaio di tre centimetri quando la parte restante è costituita da anelli di mezzo centimetro. Sarebbe un eccesso di zelo incomprensibile.

Oltre al panorama degli investimenti sull'Alta velocità delle Ferrovie, unico ente nazionale oggi in grado di affrontare spese di queste dimensioni in garanzia di qualità, di trasparenza e di onestà al sistema Paese, esistono delle iniziative, degli investimenti per la valorizzazione dell'*asset* delle Ferrovie dello Stato? Questo ente può dare un contributo, non soltanto utilizzando i trasferimenti dati dallo Stato, mettendo in campo intelligenze e capacità di relazionarsi con il sistema Paese che possa valorizzare l'intero sistema e le Ferrovie dello Stato?

Il precedente Parlamento aveva varato una legge estremamente interessante sulle società di trasformazione urbana. Chiedo se non sia il caso di proporre al Governo e al Parlamento delle leggi per la valorizzazione delle proprietà immobiliari delle Ferrovie dello Stato affinché siano funzionali da un lato alla riorganizzazione delle nostre città di provincia e

al loro *restyling*; dall'altro a creare le condizioni per il miglioramento della domanda di trasporto. Lo stesso potrebbe dirsi per la Ferrotell. Il mio vuol essere un segnale di disponibilità da parte del Parlamento laddove si rendesse necessaria un'iniziativa legislativa in tal senso.

Assistiamo ad un aumento degli investimenti in campo ferroviario e quindi ad un incremento delle risorse; dall'altro ad una diminuzione del traffico sia merci sia passeggeri. Qualora non fossero veri, i dati riportati su Internet che manifestano una volontà del Paese di andare verso un incremento del trasporto su ferro dovrebbero essere smentiti.

Se questi dati tendenziali sono veri, al di là delle iniziative assunte dal Parlamento sul combinato che puntano proprio ad una inversione di tendenza del trasporto merci, quale iniziativa le Ferrovie hanno in animo di assumere per invertire la tendenza e rendere possibile un incremento dell'offerta e della domanda di trasporto?

EUFEMI (*UDC*). Presidente Cimoli, mi riferisco in particolare alle grandezze finanziarie risultanti dai bilanci della società Ferrovie dello Stato Spa. Abbiamo notato che in questi anni vi è stato un processo di risanamento certamente apprezzabile, avvenuto però in gran parte attraverso l'intervento di ripiano dell'azionista pubblico. Questo è il dato più rilevante che abbiamo di fronte. Un recente studio dell'apprezzabile Servizio studi del Senato ha posto in evidenza che sul bilancio del 2001 vi è stata un'ampiezza di trasferimenti per circa 21.492 miliardi nell'ambito dei diversi capitoli di bilancio. Dal 1994 in poi l'ammontare complessivo si è stabilizzato in 142.500 miliardi circa. Questo certamente è il peso che lo Stato ha portato nel processo di risanamento e soprattutto nell'azione d'investimento.

La domanda che le pongo rispetto ai dati di bilancio, per quanto possono essere disponibili, è la seguente: qual è e quale sarà il peso dello Stato rispetto ai progetti d'investimento, al programma di infrastrutturazione?

Nella sua relazione viene posta particolare attenzione al ruolo del CIPE che, in questi sei mesi, è chiamato a scelte impegnative ed importanti perché, se non le si fa, si pregiudica l'azione della legge obiettivo. Tali questioni diventano pregiudiziali rispetto alle scelte che si stanno per compiere oppure possono essere sanate dall'azione di tutti i soggetti in campo?

Un'altra questione concerne i valichi alpini. Credo che il problema del Corridoio n. 5 richieda un'azione forte da parte del Governo italiano, soprattutto nella prospettiva del semestre di presidenza italiano, attraverso un'azione complessiva dei tre Paesi del Mediterraneo. Quindi sia la Spagna, sia l'Italia, con l'azione di guida, e la stessa Grecia, con il semestre di presidenza che sta per terminare possono rappresentare e svolgere un ruolo determinante per superare le obiezioni della Francia rispetto ai cosiddetti corridoi, tra cui il corridoio n. 5, inizialmente prospettato dal francese Delors. Siamo infatti assolutamente determinati a sostenere tale iniziativa.

L'ultima questione è certamente di carattere locale: mi interesserebbe sapere di chi sono le responsabilità per la mancata realizzazione, nella sua compiutezza ed interezza, del sottopasso di Corso La Spezia a Torino che rappresentava un'opera importante nella prospettiva delle Olimpiadi del 2006 e che aveva un volume di investimenti di circa 110 milioni di euro, quasi 220 miliardi di lire, che si realizzerà in maniera monca. Vorrei sapere se è responsabilità dell'amministrazione comunale di Torino oppure se vi è stato un «palleggiamento» di competenze tra i vari soggetti.

CIMOLI. Il piano finanziario dell'Alta velocità sarà messo al più presto a disposizione della Commissione.

La senatrice Donati ha posto una domanda sulla politica dei valichi ed ha ricordato che avevamo dei dubbi su alcuni valichi: da allora abbiamo fatto una serie di studi nei riguardi della frontiera svizzera, una serie di esami molto approfonditi, tratta per tratta, con influenze tra l'altro reciproche, in funzione anche dello stato di avanzamento, perché gli svizzeri stanno lavorando per conto loro per quanto riguarda i due valichi. Noi ci siamo dedicati alla parte a valle. Alcuni interventi sono in corso, altri sono previsti. Questi lavori, che servono a decongestionare il canale del valico, sono stati oggetto di verifiche anche con gli svizzeri: le date sono congruenti e i lavori sono in corso.

L'altra domanda è se le Ferrovie credono al progetto del ponte sullo Stretto di Messina. Se si dovesse guardare all'oggi, è chiaro che, dato il tipo di traffico, non penseremmo forse alla soluzione del ponte. Però se guardiamo lontano, soprattutto se pensiamo agli interventi che si vogliono realizzare in Sicilia (i collegamenti Palermo-Messina e Messina-Catania e altri collegamenti minori ma altrettanto importanti, oltre alla tratta Salerno-Reggio Calabria, tra le opere previste dalla legge obiettivo, per la quale i progetti preliminari sono all'inizio), è chiaro che il disegno unico ha una sua validità. Quindi le Ferrovie possono anche accettare l'incremento di quota dell'ordine del 3 per cento nella sua partecipazione alla società Ponte sullo Stretto; siamo ancora agli inizi.

Ciò che per principio non mi sembra accettabile è il meccanismo del *take or pay*. Così come non lo abbiamo accettato per l'Alta velocità, è difficile che *a priori* si possa accettare il *take or pay*. Per noi sarebbe un costo inaccettabile soprattutto se si considera che i treni hanno delle tariffe molto basse. Quindi, se si dovesse applicare quella tariffa, il tratto del ponte costerebbe quanto probabilmente gran parte della tratta. Pertanto dovremo esaminare tale questione con grande attenzione, sapendo che non è certamente un elemento dirimente.

Il senatore Cicolani ha chiesto se noi o Italferr teniamo in considerazione il 15 per cento di spesa maggiore per la scelta del *general contractor* e se questo ha un senso. Credo che questo numero vada interpretato. Probabilmente il discorso va visto in una visione globale e nelle sue potenzialità. Credo che l'azienda Ferrovie dello Stato, ad esempio, sia capace di fare da sola la tratta Padova-Mestre, 32 chilometri, senza *general contractor*, quindi spendendo dei soldi propri in più a trattativa privata

con un numero inferiore o abbastanza discreto di aziende. Non è però in grado di gestire una opera di dimensione colossale come quella dei collegamenti Milano-Torino o Milano-Bologna. L'ho constatato in passato per le centrali elettriche e per gli impianti chimici di grossa dimensione: si sceglie un *general contractor* che alla fine fa risparmiare perché ha i mezzi e le capacità. Piuttosto, dovremmo verificare se in Italia esistono società – mi auguro di sì, tanto più che le gare sono europee – in grado, alla fine, di far costare meno l'opera e soprattutto di realizzarla in tempi più brevi. Se si ritarda di un anno un'opera di dieci miliardi, gli oneri finanziari sono infatti di una dimensione pazzesca. Il problema non consiste in un 15 per cento in più o meno su un'opera da ripartire in dieci anni. Siamo alle prime esperienze, salvo che per l'Alta velocità dove, peraltro, in molti casi abbiamo affrontato e discusso notevolissimi differenziali di costo.

Quanto ai maggiori oneri per alcune opere, vorrei fare l'esempio delle gallerie: lei ha citato la cifra di 30 mila miliardi, che a sentirla fa rabbrivire. Chiediamo a tale proposito il vostro aiuto perché tutto questo nasce in gran parte dal Ministero dell'interno che propone di fare una galleria doppia, tripla, con camere di compensazione per motivi di sicurezza ma, così continuando, l'opera diventa di dimensioni gigantesche. Come possiamo comportarci davanti a funzionari pubblici che ci danno disposizioni? Abbiamo bisogno del vostro aiuto. La stessa galleria di Bologna potrebbe essere toccata da problemi di questo genere e intervenire dopo è estremamente costoso.

Abbiamo cercato di valorizzare il più possibile il patrimonio delle Ferrovie dello Stato: l'ultima operazione realizzata riguarda una concessione a 40 anni di 45 impianti di depurazione delle acque per le quali non avevamo mai avuto, come Stato, la licenza di esercizio. Gli acquirenti hanno acquistato una quota del 51 per cento con la possibilità di rilevare il cento per cento, con l'onere di ottenere dalle province tutte le licenze necessarie. Abbiamo ceduto il sedime ferroviario per le telecomunicazioni e realizzato le operazioni di Grandi stazioni e di Centostazioni. Abbiamo portato a casa oltre 4 mila miliardi di vecchie lire pur sapendo che ancora molto resta da fare. Così come abbiamo fatto a Trieste, in Piemonte e nel Sud d'Italia, col vostro aiuto possiamo fare di più perché disponiamo di una mappa molto più esatta di ciò che è necessario e ciò che non lo è: Porta Vittoria a Milano è stata venduta a 58 miliardi. Possiamo fare lo stesso per i grandi scali e le aree di smistamento. Nelle città quali aree potremmo liberare? Oggi si possono gestire le merci occupando meno spazio.

Quanto alla domanda posta dal senatore Eufemi sui trasferimenti da Stato molto elevati, pari a 21 mila miliardi di lire, in effetti sul nostro conto economico dal 1996 ad oggi non vi è stata una sostanziale variazione. Certamente, nella cifra indicata sono inclusi gli investimenti realizzati.

Il peso dello Stato andrà nel futuro comunque diminuendo perché alcune voci di spesa relative al personale sono ad esempio decrescenti: una

serie di automazioni dovranno consentire, in futuro, un risparmio di denaro. Inoltre, tutte le automazioni nonché il *reengineering* delle nostre officine e degli impianti industriali porteranno ad una riduzione di personale. Nell'arco di cinque o sei anni potremo forse ridurre di più di 10 mila unità il personale delle Ferrovie. Per fare ciò dovremo disporre degli strumenti idonei: non disponiamo della cassa integrazione e le finestre Dini sono state già utilizzate. La popolazione ferroviaria è piuttosto giovane, anche se le 20 mila persone assunte in questi anni rispetto alle 50 mila uscite hanno portato un grosso beneficio in quanto le assunzioni avvengono attraverso agenzie esterne. Riusciamo ad assumere nuove categorie di lavoratori che conoscono almeno due lingue e l'informatica. La nostra azienda investe oltre 300 miliardi di lire in formazione, *communication* e *technology*. È chiaro che sono necessarie delle persone in grado di utilizzare e sviluppare questo tipo di competenze.

L'azienda ha informatizzato le informazioni delle tracce orarie, peraltro a disposizione del Ministero delle infrastrutture; le informazioni del controllo di gestione e di conto economico consentono di lavorare in collegamento con le diverse società; disponiamo di due *Control Room* da dove, per i treni merci, si riesce subito ad individuare la traccia migliore. Questo è quanto sta accadendo e che tra l'altro sta determinando anche un forte miglioramento della puntualità dei treni. Alcuni anni fa registravamo l'84 per cento di treni puntuali; oggi siamo intorno al 90 per cento (nei cinque minuti per i treni regionali, nei 15 minuti per i treni a lunga percorrenza).

Per quanto riguarda la questione relativa al corridoio 5, credo sia necessaria una forte azione politica nazionale, non delle imprese. Queste sono operazioni tra Stati, considerando Bruxelles un terzo Stato in grado di giocare la sua carta in maniera cogente, sia per l'intervento che può dare in termini economici, sia perché non può essere che un Paese in Europa sia di fatto isolato dalle montagne.

Con riferimento alla questione del sottopasso di Corso La Spezia do la parola all'Ingegnere Moretti che più specificamente potrà illustrare gli aspetti tecnici connessi.

MORETTI. Come le è noto, sul sottopasso di Corso La Spezia vi è un problema legato al passante di Torino. I lavori in corso sono stati interrotti perché è stata avanzata una richiesta formale dei tre livelli istituzionali, comune, provincia e Regione. Peraltro vi è stata anche una richiesta del Ministero delle infrastrutture perché l'accordo è stato firmato con la supervisione del vice ministro Martinat per evitare che nella parte di Dora si andasse in sopraelevata come era previsto nel progetto originario e si prediligesse un interrimento per evitare l'impatto territoriale, peraltro già convalidato in precedenti Conferenze di servizio.

Inoltre Regione e comune hanno posto il problema di una ricostruzione del rapporto di rete con le linee regionali Satti. La ricostruzione in corso del progetto ha comportato forti ritardi che possono portare alla realizzazione del progetto all'incirca al 2010. Non più di una setti-

mana fa a Torino abbiamo visto con le istituzioni regionali e comunali questo aspetto per presentare delle varianti.

È una richiesta corale della quale abbiamo preso atto anche nei documenti formali; non potevamo fare diversamente visto che ogni livello istituzionale ha avanzato questo tipo di richiesta.

PESSINA (FI). Premetto che l'esposizione mi sembra estremamente positiva in quanto denuncia un *trend* molto favorevole che ci fa uscire dall'impantanamento che ha caratterizzato la gestione delle Ferrovie dello Stato per tanti anni in passato.

In quest'ottica di innovazione e di azioni nuove intraprese dalla società, vorrei avere un piccolo chiarimento su quanto ho letto nella relazione a proposito della società Centostazioni che denuncia uno sbilanciamento molto evidente tra l'investimento della società, che mi risulta essere a partecipazione parzialmente privata, e l'intervento della Rete ferroviaria italiana, al 100 per cento delle Ferrovie dello Stato.

Inoltre noto che, mentre esistono dei termini finali per la realizzazione delle opere riguardanti Grandi stazioni, per la società Centostazioni si prevede solo l'inizio dei lavori che avverrà a metà del 2003. Riallacciandomi a quanto ha sottolineato il collega Cicolani, credo che nel futuro questa possa essere un'operazione molto positiva anche per la realtà sociale dei centri in cui hanno sede le medie stazioni.

BRUTTI Paolo (DS-U). Anch'io sono interessato a conoscere la situazione delle Ferrovie dello Stato sotto il profilo dei risultati di esercizio. Infatti mentre alcune tabelle illustrano la puntualità degli investimenti, non sono riportate affatto tabelle relative al quantitativo di merci trasportate, al quantitativo di persone per sapere se vi è una crescita o un calo di queste. Si fanno investimenti allo scopo di trasportare le persone, le merci, non allo scopo di far lavorare gli imprenditori, perlomeno secondo il mio punto di vista.

Ho guardato questi documenti che a dire la verità ci sono pervenuti un po' tardi; ho avuto in mano un mese e mezzo fa il Piano di priorità degli investimenti e il Contratto di programma siglati a settembre 2002. Quindi può darsi che siano vecchi, però questo è il materiale che ho a disposizione e su questo debbo ragionare.

Proverò a ragionare sui documenti in mio possesso, in parte oggettivamente complicati. Vorrei che mi fosse spiegata la seguente frase: «Il costo complessivo da sostenere per portare a termine entro dieci anni il radicale intervento sulla rete esistente è dunque notevole (94 miliardi di euro), per l'81 per cento oggi non coperto da finanziamento». In un'altra epoca si sarebbe considerato un libro dei sogni. Se questa situazione risponde ancora al vero, vorrei che mi si desse lettura di questa situazione. Mi piacerebbe uscire da qui e dire alla stampa italiana che, dell'ipotesi iniziale, manca una determinata somma. Mi si farà osservare che ci si riferisce al triennio 2005, 2006, 2007; ebbene, come si fa a sapere quanto ci daranno in quegli anni? Questa osservazione è giusta, ma leggo sempre

nel Piano: «Se si vuole perseguire una forte accelerazione degli investimenti, il 70 per cento del fabbisogno finanziario deve concentrarsi entro il 2005». Condivido questa impostazione; quindi, i progetti devono essere concentrati nell'arco degli anni 2003, 2004 e 2005.

In base ai documenti in mio possesso, il Piano prevedeva quanto segue: dei 94 mila miliardi solo 18 mila erano affidati ad interventi da realizzare dopo il 2005. Dei 75 miliardi di euro circa, che si articolano negli anni 2002 (4.500), 2003 (12.000), 2004 (14.000) e 2005 (27.000), dovremmo conoscere l'esito effettivo.

L'andamento della esigenza finanziaria è comunque esponenziale non perché cresca realmente ma perché si preferisce dare domani quello che non si dà oggi. I 27 mila indicati per il 2005 diventeranno 4 mila spostando negli anni successivi gli altri 30 mila. Se così non fosse vorrei capire qual è la curva reale; quanto realmente le Ferrovie hanno introiettato, a seguito degli stanziamenti, sia in termini di competenza sia di cassa.

Nella relazione sul Piano di priorità degli investimenti, relativamente alla copertura finanziaria del progetto AV/AC TO-MI-NA, stabilito il costo dell'Alta velocità, si ipotizza un intervento dello Stato pari al 40 per cento nella tabella 10 e pari al 60 per cento nella tabella 11. Vorrei capire il motivo della biforcazione. Personalmente, ricordavo il 40 per cento. Si è promesso il 60 per cento in base a qualche documento scritto?

Lei ha detto che il costo stabilito da pagare alla rete ferroviaria determina una condizione di equilibrio a prezzi europei ipotizzando un contributo statale pari al 60 per cento ed un finanziamento dei privati pari al 40. Ciò significa che l'equilibrio non si ottiene con il contributo statale del 40 per cento. In tal caso bisogna sapere esattamente se si intraprende una strada oppure l'altra.

Più precisamente, ho controllato i calcoli e sommando quanto è stato dato in base alla finanziaria 2002, cioè 2.473 euro (da cui si deduce una concessione di denaro pari alla metà di quanto previsto dal programma se paragonato alla cifra inizialmente prevista 4.540), e non sapendo quanto vi è stato concesso nel 2003, residuano circa 4 mila milioni di euro perché solo così si sarebbero potuti realizzare tutti i progetti. In particolare osservo che la parte più cospicua di questi progetti, più interessante ai fini del sistema ferroviario nazionale, è costituita dai nodi delle grandi città. Non è molto interessante infatti, a mio parere, che un treno corra a 300 chilometri orari in campagna se deve restare in fila per 7 chilometri alla stazione Tiburtina. Quanto è stato l'effettivo stanziamento? Copre il fabbisogno o non vi è stato e quindi siamo scoperti dei nodi? Ho notato grande enfasi all'inizio dei lavori sulla tratta ferroviaria di campagna – che sicuramente sarà realizzata – ma se, a causa dei tagli, i nodi non sono ancora cominciati immagino che non saranno realizzati.

Il dato oggettivo è che le linee di finanziamento faranno slittare le opere più importanti realizzando quelle meno importanti. Perché la tratta di Alta velocità Milano-Torino finisce per costare il doppio di quanto era stato previsto inizialmente? Il Governo è d'accordo con questa variazione di prezzi?

CHIRILLI. (FI). L'8^a Commissione sta esprimendo il parere sulla relazione annuale al Parlamento sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea. Nella discussione che si aprirà la prossima volta sarà importante capire anche come l'Unione europea si pone e in particolare l'Italia si porrà nel semestre di Presidenza in ordine ai problemi relativi proprio ai trasporti ferroviari. Con la legge n. 388 del 2000 si è iniziata la liberalizzazione e quindi si è dato corso alla libera concorrenza anche sulla media e lunga percorrenza.

Le Ferrovie dello Stato come intendono affrontare, dal punto di vista economico, i gravosi costi che le direttive europee ci impongono in termini di interoperabilità delle linee ferroviarie nei diversi Stati? Nel semestre di presidenza dell'Unione europea, ritenete che il Governo italiano debba essere più fermo sulla scelta e sui tempi della interoperabilità tra le diverse tratte nei Paesi della comunità europea? Dico questo riallacciandomi anche al discorso della sicurezza e quindi naturalmente di quei costi a margine che non mi sembrano davvero pochi.

La domanda si estende poi ai corridoi che l'Italia intenderà promuovere, perché se è vero che ormai vi è un orientamento sul corridoio 5, con le difficoltà che pure conosciamo, sul corridoio 8 invece bisogna molto discutere. Però lo scenario internazionale e i mercati dei Balcani richiedono anche da parte del Governo italiano un'attenzione sul corridoio 8. Quindi, se è vero come è vero che, in termini di alta velocità, sulla dorsale adriatica non sono previsti interventi di particolare rilievo, perlomeno non sono né attivati né progettati in questo momento, allora sorge una domanda: non sarà il caso di rinforzare anche quelle tratte trasversali che dal Tirreno portano all'Adriatico? Quindi, non è il caso di guardare con una certa attenzione alla dorsale che da Caserta porta a Foggia, verso Brindisi e quindi a Lecce? I tempi di percorrenza su quella tratta sono ancora quelli di qualche decennio fa.

Mi congratulo con lei perché a me è piaciuto molto il suo intervento, anche perché mi sembra che le Ferrovie dello Stato siano capaci di stimolare l'industria italiana; stanno crescendo di pari passo. A Copenaghen abbiamo visto quello che l'Ansaldo è riuscita a realizzare in termini di automazione. Credo che in questo senso le Ferrovie dello Stato stiano lavorando davvero bene.

CIMOLI. La società Ferrovie dello Stato crede ai corridoi 5 e 8 e lo dimostra il fatto che, per quanto riguarda il corridoio 5, appena il CIPE approverà le due tratte oltreché il Terzo Valico, immediatamente avranno inizio i lavori. Il corridoio 5 è quello che sentiamo più vicino, anche per il tipo di nazioni con cui abbiamo stretti rapporti di lavoro; si pensi alla Slovenia, ma anche a Budapest. Il corridoio 8 è altrettanto importante se la linea Adriatica, che si procederà a raddoppiare in tempi molto brevi, funziona bene.

Cosa può fare il Governo durante il semestre di presidenza italiana? Tali iniziative necessitano di tempi molto più lunghi. Sull'interoperabilità è già stato detto e fatto parecchio da Bruxelles; il Governo deve continuare. Le Ferrovie dello Stato credono molto in questi processi perché

gli impianti di cui ho parlato prima, l'ERTMS (*European rail traffic management*), per l'alta velocità, o l'SCMT (Sistema di controllo della marcia treni), per le linee normali, rendono interoperabile la rete. Vi è però il problema di Paesi che hanno usato metodi diversi come la Germania e la Francia, che sono molto restii a modificare e soprattutto ad investire senza un ritorno economico apparente sulla loro rete. Non si potranno avere due sistemi non interoperabili, e credo che prima o poi, con l'invecchiamento di quel sistema e soprattutto se la nuova automazione darà risultati molto positivi e sarà sempre meno costosa, verrà realizzato da tutti un nuovo sistema unico. Già oggi l'interoperabilità è importante, così come lo è il diverso modo di lavorare. Le Ferrovie oggi lavorano in *team*: abbiamo creato degli uffici comuni per il trasporto delle merci. Lei pensi che un treno in partenza da Hannover spesso arrivava alla frontiera italiana senza che ne fosse annunciato l'arrivo. Oggi pretendiamo un *planning* da parte dei tedeschi e degli austriaci, in modo tale che ci sia già la nostra locomotiva e il nostro macchinista sul posto. Lo stesso stiamo facendo con i francesi, con i quali è stato un po' più difficile, e con gli altri. Quindi questa liberalizzazione, questo sistema si sta muovendo e sta dando dei risultati. Noi comunque stiamo realizzando queste opere.

Su «Centostazioni» i numeri sono molto diversi perché sono diverse la logica e la dimensione delle stazioni. Se si pensa alla stazione Termini o alla stazione di Milano, quattro volte l'area espositiva di Termini a parità di binari e di un edificio che non si può toccare, è chiaro che gli investimenti sono molto diversi; se si pensa alla stazione di Porta Garibaldi, alla stazione di Parma o a qualsiasi altra stazione molto più piccola, è chiaro che gli investimenti che si possono fare da parte dei privati – se ci fermiamo alla sola stazione – sono molto più limitati. Molte volte sono solo piccoli moduli; si può immaginare che in una stazione come appunto Porta Garibaldi si possa aprire un piccolo supermercato, dove anche a mezzanotte si trovano alcuni prodotti.

È chiaro che le ferrovie hanno anche altri spazi intorno alle stazioni, quindi uno dei nostri obiettivi è quello di selezionare meglio i capannoni e le aree di posteggio circostanti le stazioni ferroviarie; forse è possibile fare meglio di quanto ipotizzato in una prima fase. Comunque siamo molto più indietro, stiamo parlando tra l'altro di stazioni l'una enormemente diversa dall'altra, sia geograficamente che dal punto di vista del disegno e del progetto, mentre le 12 grandi stazioni si possono dividere in quelle veramente grandi come Milano, Torino, Bologna, Napoli, Firenze, e quelle invece più piccole, come Bari ed altre.

Rispondo in termini generali alle domande del senatore Brutti non disponendo del suo stesso documento: innanzitutto, i risultati di esercizio sono pubblicati da Ferrovie dello Stato Spa come quelli di una società quotata in borsa, quindi i nostri bilanci possono essere esaminati da qualsiasi professore perché vogliamo che siano trasparenti.

Magari torneremo successivamente sul discorso riguardante il trasporto merci e persone e sugli investimenti che facciamo. È banale dire che finché non sono completati gli investimenti non ci sono nuove rotaie,

è difficile passare a nuovi treni e quindi far aumentare le persone o le merci trasportate. Posso confermare che fino ad oggi tutti gli impegni di spesa assunti dallo Stato sono stati interamente onorati e non abbiamo pendenze con lo Stato.

Tenga conto che quando facevamo Alta velocità con il concetto 40-60, usavamo anche fondi presi da banche principalmente dalla BEI. Inizialmente si prevedeva di costruire la TAV con il 40 per cento dello Stato ed il 60 per cento del mercato con il *take or pay*; progetto che feci saltare. Ciò avvenne nell'ottobre 1996 su parere di Gambino e di Rossi e si tornò alle banche che si ripresero i propri quattrini senza oneri finanziari.

Successivamente i costi sono lievitati, e spiegheremo il perché, per la Milano-Torino. La lievitazione di costi e le lungaggini intervenute per ragioni archeologiche (vedi la Roma-Napoli, la galleria del Valico) e per l'espletamento delle Conferenze dei servizi per cui sono stati necessari sei anni, ci hanno fatto rivedere i conti. Con la stima dei passeggeri, dei ricavi eventuali e del pedaggio nel frattempo definito, feci presente al Governo di allora, che si disse d'accordo, di prevedere il 60 per cento di finanziamento pubblico ed il 40 per cento di risorse private. Nel frattempo è cambiato il Governo che ha studiato il problema e, come ha detto il ministro Tremonti, si è trovata la soluzione ISPA, illustrata dal professor Monorchio, che si avvicina molto al concetto del *project financing*. Attraverso ISPA canalizziamo la Torino-Napoli (ad eccezione della trasversale, di cui non conosciamo ancora il costo) con tratte altamente redditive e molto costose come la Milano-Torino, che sarà finanziata - tre gruppi di banche sono molto interessate - con le condizioni sopra descritte. Tutto viene finanziato. I soggetti coinvolti sono Trenitalia ed RFI. Qualcuno paga per le linee nuove e, in funzione del numero dei passeggeri, si può ripagare il debito avendo allungato la concessione da 40 a 60 anni. In questa ipotesi, credo che lo Stato dovrebbe pagare circa otto miliardi di euro nell'arco di una trentina di anni. L'impegno è quindi meno gravoso; ciò che è più importante è che se tutto questo viene attuato, l'Alta velocità è praticamente finanziata.

Il resto è finanziato con il sistema tradizionale, certamente con maggiore aggressività rispetto al passato: prima è finanziato il progetto, poi le tratte omogenee e complete. Oggi per esempio nel raddoppio Genova-Ventimiglia è stata finanziata prima la penultima, poi l'ultima tratta per completare infine l'opera. Questo comporta cifre molto rilevanti.

Mi rassicura il fatto che laddove ISPA finanzia l'Alta velocità e le stazioni, lo Stato è molto alleggerito dai suoi oneri e può interessarsi della parte rimanente, certamente sempre pari a decine di migliaia di miliardi nell'arco di dieci anni. Bisogna ricordare però che una volta portate a termine le linee giuste, è cosa fatta. Quando sarà realizzata la linea ad alta velocità Milano-Roma, grazie alla quale saranno necessarie 3 ore ed 15 minuti per raggiungere una città all'altra, il servizio sarà vantaggioso.

BRUTTI Paolo (DS-U). Il finanziamento ISPA riguarderà anche i nodi?

CIMOLI. I nodi saranno finanziati dallo Stato.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). E la risistemazione dell'anello romano?

CIMOLI. Si procederà solo all'aggancio con la Stazione Termini.

RENON. L'andamento nel biennio 2001-2002 rispetto al 2000 per i passeggeri presenta una flessione del 2,4 per cento nel volume dei passeggeri-chilometro, di cui spiegherò il senso. Per quanto riguarda le merci nel biennio 2001-2002 rispetto al 2000 la flessione è del 9,4 per cento. Ricordo solo che l'anno 2000 è quello in cui le Ferrovie dello Stato hanno trasportato il *record* storico di merci per effetto della situazione economica che si era determinata.

Un confronto europeo mette in evidenza che, per i passeggeri, le ferrovie tedesche DB (Deutsche Bahn) nello stesso arco temporale hanno perso il 6,8 per cento, rispetto al nostro 2,4. Come sottolineava l'ingegner Cimoli in precedenza, la società ferroviaria francese SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer), per effetto della realizzazione delle nuove tratte, in particolare la più significativa è stata la linea ad alta velocità Parigi-Marsiglia, ha registrato una crescita del 5,7 per cento. Per quanto riguarda le merci, i tedeschi, sempre nello stesso arco temporale, hanno avuto una flessione del 5,7 per cento ed i francesi del 9,6 per cento.

Questo mette in evidenza il fatto che noi lavoriamo in un sistema in cui gli investimenti infrastrutturali sono tutti progettati e in corso di realizzazione, ma non possono ancora produrre effetti immediati sui nostri volumi di trasporto. Quindi, tra gli elementi che oggi condizionano il nostro andamento, per le merci vi è prevalentemente l'andamento dell'economia. Vorrei dare un elemento informativo che secondo me è molto importante: il trasporto merci su ferrovia si configura, rispetto alla produzione industriale, con un andamento non coerente; quando la produzione industriale è bassa, ha un ciclo negativo, il trasporto delle merci su ferrovia è maggiormente negativo, mentre quando riprende l'andamento della produzione industriale, il trasporto ferrovia aumenta più dell'andamento della produzione industriale. Questo è quanto sta avvenendo dal 2000 in poi, cioè noi stiamo vivendo un periodo di produzione industriale bassa come non si era mai avuto negli ultimi dieci anni. Una statistica mostra un andamento sinusoidale, di cui ovviamente potremo fornire tutti gli elementi, che evidenzia che tale elemento condiziona questo aspetto.

Secondo elemento importante: il trasporto merci è legato all'andamento della produzione industriale e c'è un differenziale significativo in Italia rispetto all'Europa se lo si considera dal 1995 al 2002. L'andamento evidenzia che, posto pari a 100 il parametro 1995, al 2002 l'area euro dell'Europa ha un indice pari a 117,1 (quindi il 17 per cento in più) mentre in Italia questo stesso indicatore è pari a 104,3 (quindi il 4 per cento). Voi capite che 13 punti differenziali di produzione industriale, con la riflessione qualitativa che facevo prima, mettono in evidenza una situazione di vera difficoltà.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, l'ultimo biennio mette in luce due fenomeni fondamentali. In primo luogo, sta aumentando il trasporto regionale dei pendolari, dove la qualità del servizio si sta manifestando in maniera significativa. Stiamo dotando i treni di aria condizionata, stiamo facendo il *restyling* degli interni e così via. Questa è una grande prospettiva. Invece, sulla lunga percorrenza, il sistema Eurostar e trasporto giorno *Inter-city* cresce, mentre il trasporto notte subisce una flessione significativa anche per effetto della concorrenza delle compagnie aeree *low cost*. Per arrivare a Milano da Reggio Calabria con il treno di notte si impiegano oltre 15 ore, mentre da Palermo se ne impiegano almeno 19, per cui ormai la popolazione italiana non è più interessata a questo tipo di servizio ed abbiamo un calo significativamente forte in questo segmento.

Un altro elemento di riflessione è che la gente viaggia per tratte più brevi. Si sta verificando, proprio per effetto della lunghezza delle tratte, che il numero dei viaggi che contiamo, cioè persone che salgono a bordo dei treni, è stabile o anche in leggero aumento, mentre la lunghezza del tratto e del viaggio è più breve. Questi sono gli elementi che compongono il quadro della situazione che gestiamo, che ha un andamento coerente con quello europeo.

Quali sono i punti su cui lavoriamo per far sì che questo sia l'elemento di sviluppo? Per la media e lunga percorrenza indubbiamente l'alta velocità e il raddoppio delle tratte, anche di rete storica, costituiscono la grande opportunità di sviluppo. Questo è sicuramente un settore su cui stiamo investendo in termini di qualità del servizio, di predisposizione del materiale rotabile e quant'altro. Per il trasporto regionale, la crescita dei nodi costituisce la grande opportunità. Noi stimiamo esserci una potenzialità di sviluppo nell'ambito dei nodi di circa il 40 per cento di crescita nei servizi regionali. Qui si introduce un elemento di grande rilevanza: essendo questi servizi pubblici, in cui l'incasso dei biglietti copre il 30-40 per cento del costo, sono necessarie le risorse nell'ambito delle Regioni per favorire lo sviluppo del traffico locale che va nella direzione del riequilibrio modale ed evitare le congestioni nei nodi.

Per quanto riguarda invece le merci, la grande sfida è quella di creare prodotti innovativi che vadano incontro alle esigenze dell'industria e dei clienti per i trasporti compatibili con la ferrovia. Gli accordi internazionali sui *cross border*, come quello stipulato sul Brennero tra tedeschi, austriaci ed italiani, danno un grande risultato in termini di qualità del servizio. Oggi sono in corso rapporti assolutamente positivi con le altre reti europee e, a mio modo di vedere, abbiamo recuperato posizione nei loro confronti perché eravamo considerati Paese terminale. Poiché le importazioni sono molto importanti, tutti ritenevano giusto mandare treni alle frontiere a qualsiasi condizione perché era facile incolpare noi della qualità del servizio: poste regole certe e programmabili, tutti si sono resi conto che il problema non è solo della qualità del nostro sistema ma del sistema generale. Sotto questo profilo si sono ottenuti grandi risultati relazionali con le altre reti. Questo è il quadro. La qualità del servizio, in ogni caso, rappresenta la chiave di volta di tutta la nostra attività.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Vorrei che ci pervenisse un appunto scritto di quanto detto dall'ingegner Renon, in particolare su come superare le difficoltà incontrate e, se possibile, di farci pervenire un appunto relativo alla nuova idea di finanziamento ISPA, descrittaci dal professor Monorchio quando era ancora in una fase di studio, ma ora maggiormente dettagliata in particolar modo relativamente alla questione dei nodi da risolvere in coerenza con quanto detto dall'ingegnere Renon.

PRESIDENTE. A me pare che da diversi anni sono state approntate le risorse per affrontare la questione dei nodi delle aree metropolitane.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Nel dubbio, signor Presidente, chiedo di farci pervenire un documento scritto.

CIMOLI. Il discorso ISPA è stato messo a punto negli ultimi mesi, dopo essere stato studiato dalle Ferrovie dello Stato per oltre un anno. Ottimizzato il sistema, abbiamo consegnato il progetto al Tesoro che vi sta lavorando. I nodi sono soprattutto di interscambio con le altre modalità di trasporto. Ecco perché, salvo l'Alta velocità, sono finanziati dallo Stato e non dal progetto Alta velocità. Quello che lei chiede è ragionevole. Faremo pervenire alla Commissione il documento affinché il Presidente possa farne oggetto di valutazione.

PRESIDENTE. L'audizione è servita molto per capire lo stato di attuazione di questo grande disegno strategico in cui è impegnato il Governo. Non aggiungo altro sulla questione ISPA, se non il fatto che quando abbiamo affrontato l'argomento con il professor Monorchio ci era chiaro il ruolo e la funzione della costituenda società: una banca definita ISPA finanzia a lungo termine opere strategiche di dimensioni notevoli. La scelta fatta in finanziaria di cominciare dall'Alta velocità aveva suscitato qualche domanda in Commissione: essendo allora un'idea embrionale, priva di dettagli circa i *cash flow* in grado di ripagare il finanziamento dell'ISPA. Se la società Ferrovie dello Stato SpA con il contributo ha elaborato qualcosa di più, non c'è dubbio che per noi è importante approfondire tale documento perché potremmo con cognizione di causa ragionare ed argomentare su aspetti importanti. Il fatto che una società, sia pure pubblica, si fa carico della realizzazione di un'opera così strategica come continuiamo a ritenere l'Alta velocità non può che farci piacere anche perché viene esternalizzata rispetto alle forze del bilancio dello Stato.

CIMOLI. Può essere applicata ad altri progetti.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva.

I lavori terminano alle ore 17,20.