

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
GIANCARLO GIORGETTI

La seduta inizia alle 10,35.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti di Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle politiche di privatizzazione, l'audizione di rappresentanti di Ferrovie dello Stato. Ringrazio il presidente e amministratore delegato ingegner Elio Catania e gli altri rappresentanti delle Ferrovie dello Stato per essere intervenuti all'odierna audizione.

Ricordo che le audizioni già svolte ci hanno consentito di acquisire un quadro aggiornato e puntuale sulla situazione economica e finanziaria delle maggiori società controllate o comunque partecipate dallo Stato, sul loro livello di indebitamento e di redditività, sulle prospettive di ulteriore crescita e sviluppo.

La logica che ha ispirato la Commissione non è tanto quella di perseguire in ogni caso l'obiettivo dell'ulteriore alienazione di partecipazioni detenute dallo

Stato quanto piuttosto quella di verificare se la normativa vigente e le scelte che sono state adottate sotto il profilo gestionale e organizzativo siano in grado di garantire, in primo luogo, la massima valorizzazione di quelle partecipazioni ed, eventualmente, la loro cessione comunque a condizioni vantaggiose per l'erario.

Il caso delle Ferrovie dello Stato è particolarmente significativo per la funzione strategica che riveste il gruppo per quanto concerne la politica dei trasporti che nel nostro paese impone il progressivo potenziamento del trasporto su ferro anche per ridurre il livello di saturazione del traffico su gomma.

Le informazioni già a disposizione consentono di verificare i progressi compiuti lungo la strada del risanamento della società, del recupero di più soddisfacenti livelli di produttività e del parziale ammodernamento della rete. Si tratta di un percorso non facile, trattandosi di un gruppo che occupa oltre 100 mila dipendenti e che opera su tutto il territorio nazionale.

È comunque indispensabile che i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato ci forniscano più puntuali elementi di conoscenza sulla situazione del gruppo e sulle linee strategiche per quanto concerne il trasporto passeggeri, anche a valenza regionale, il trasporto merci, il potenziamento delle reti che appaiono troppo spesso ancora inadeguate e l'ulteriore recupero di efficienza.

È evidente che nel caso delle Ferrovie la prospettiva, derivante anche dai progressi della disciplina comunitaria, della liberalizzazione e dell'apertura del mercato, al di là di una eventuale, ma presumibilmente ancora lontana apertura alla partecipazione al capitale di soggetti pri-

vati, non potrà prescindere dalla salvaguardia delle istanze prioritarie della garanzia dei diritti dell'utenza, ivi compresa la massima sicurezza, e della prestazione di livelli soddisfacenti del servizio ferroviario.

Do subito la parola all'ingegner Elio Catania, presidente e amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, ringraziandolo per la disponibilità.

ELIO CATANIA, *Presidente e amministratore delegato di Ferrovie dello Stato*. Grazie presidente. È certamente un onore per me e per i miei collaboratori essere qui con voi in Commissione bilancio ad affrontare il tema delle politiche delle privatizzazioni che, al di là dei tempi e dei modi con cui verranno attuate per quanto riguarda la società che attualmente dirigo, credo rappresenti anche un'occasione per condividere ciò che stiamo facendo per portare questa infrastruttura, così fondamentale per il nostro paese, al livello che le esigenze richiedono. Dopo appena dieci mesi di esperienza maturata all'interno di questa società sono fondamentalmente convinto che il nostro paese si giochi la competitività su due piattaforme strategiche: quella della conoscenza e dell'innovazione e quella della mobilità e della logistica. Si tratta di due settori che forse sono stati trascurati e quindi il compito che ci è stato affidato è quello di portare questa infrastruttura ad un livello tale per cui il nostro paese possa veramente trarre grandi benefici da un settore, quello della mobilità e della logistica, su cui stiamo pagando un deficit che gli esperti oggi valutano intorno a 6 punti percentuali del nostro PIL. Facendo bene i conti abbiamo la possibilità di risparmiare circa 80 miliardi di euro in termini di efficienza se il sistema infrastrutturale si adegua ai livelli europei.

Organizzerei la mia presentazione in quattro punti principali. Innanzitutto, comincerei con una breve panoramica sulle Ferrovie, ovviamente note a tutti, tuttavia credo sia importante ricordare qualche numero significativo. Passerei poi a trattare il quadro europeo per vedere come le

nostre Ferrovie si collochino nel contesto europeo, soprattutto per quanto riguarda il principale tema alle porte, quello della liberalizzazione, quindi la nostra capacità di competere su un mercato che si andrà sempre di più liberalizzando. Vorrei poi soffermarmi sui capitoli della trasformazione che stiamo portando avanti e chiarire su quali leve stiamo oggi operando per portare questa infrastruttura ad un livello superiore, guardando al medio-lungo periodo, mettendo mano ai problemi strutturali, facendo fronte allo stesso tempo alle esigenze immediate di breve periodo (mi riferisco naturalmente al traffico regionale dei pendolari). Da ultimo, vorrei delineare i modelli di privatizzazione e, soprattutto, gli eventuali tempi legati a processi di questo tipo.

Ferrovie dello Stato è un grande gruppo, credo sia ormai il vero grande gruppo del nostro paese. Esistono cinque società principali: Trenitalia, la società operativa che possiede i treni e li fa muovere; RFI, la società dell'infrastruttura; Italferr, la società di ingegneria; Ferrovie Real Estate, la società che ha acquisito dal contesto del patrimonio complessivo di Ferrovie vari immobili non direttamente finalizzati all'esercizio ferroviario, che quindi possono essere valorizzati attraverso il collocamento sul mercato; Ferservizi, la società interna di servizi.

La nostra struttura è costituita da una *holding* e da tante società focalizzate su delle aree specifiche, alcune partecipazioni rilevanti sono rappresentate: dalla *joint venture* Centostazioni, che abbiamo con alcuni soci privati per la valorizzazione delle cosiddette stazioni medie del nostro paese; dalla società Grandistazioni, che abbiamo con alcuni partner nazionali primari per la valorizzazione delle 13 stazioni principali; dalla società di trasporto su gomma e da numerose altre consociate che hanno degli obiettivi molto più specifici.

L'elemento che sta alla base dei nostri ragionamenti di sviluppo è che il valore di un gruppo di questo tipo è basato proprio sull'integrazione. Credo che la valenza in-

dustriale di questo gruppo possa essere espressa in modo pieno soltanto se le società lavoreranno in modo sinergico tra di loro; tra l'altro è proprio questo il modello che si sta sviluppando praticamente in tutto il mondo. Ritengo che l'equilibrio giusto possa essere raggiunto mantenendo l'assetto che prevede varie società dedicate, consentendo loro allo stesso tempo di lavorare in rete attraverso processi comuni: è questa la maniera migliore per generare valore all'interno di questo sistema.

Voglio fornire qualche dato per ricordare anche la dimensione di questa grande impresa, perché dietro questi numeri ci sono le forze delle Ferrovie. Innanzitutto, abbiamo 16 mila chilometri di linee ferroviarie, sulle quali girano 9200 treni. I ricavi operativi sfiorano i 7 miliardi di euro tra mercato e contributi provenienti dallo Stato in varie forme; siamo il secondo investitore d'Europa; lo Stato ci ha consegnato 7, 8 miliardi di euro per investire in tecnologie e in opere civili.

Quindi, il gruppo rappresenta un motore fondamentale per lo sviluppo del paese, con ricaduta sulle tecnologie, sulle opere civili, sull'occupazione. Esserci mossi in direzione di un'effettiva qualità dei nostri investimenti, essere certi che i loro ritorni siano pieni, che la loro fasatura sia conforme tanto ad istanze di politica industriale, quanto ad esigenze di mercato, in ragione della domanda, ritengo testimoni in modo evidente la svolta fondamentale che stiamo imprimendo al nostro modo di operare. Tocchiamo i centomila dipendenti; quanto agli altri dati, inclusi quelli sul parco rotabile, sono consultabili esaminando il materiale reso disponibile alla Commissione.

Questa è forse l'unica vera grande impresa con due anime: una industriale — trattandosi di una azienda di grande matrice industriale, come testimonia la dimensione degli investimenti e dei processi operativi industriali che dobbiamo muovere —, l'altra di consumo. Che si tratti di un'azienda di grande valenza « consumo », lo dimostrano i 500 milioni di clienti che

prendono i nostri treni ogni anno. Le due anime devono ovviamente convivere in modo ottimale.

Fornirò ora qualche dato sui flussi economici, mentre riserverò ad un passo successivo del mio intervento ulteriori dettagli, per dare anche una dimensione storica delle *performance* e delle prestazioni di questo gruppo. Si tratta di un'azienda particolare, ed è giusto che lo sia anche per il ruolo sociale svolto, fermo restando il carattere imprenditoriale e la natura di soggetto economico che le ferrovie dello Stato debbono avere.

Quanto ai ricavi dell'azienda, sul versante trasporto essi derivano primariamente dal mercato (trasporto passeggeri su media e lunga percorrenza, *Eurostar* ed *Intercity*, per usare le nomenclature conosciute, e regionali, cui si aggiunge il traffico del trasporto merci, per un totale di 3 miliardi di euro). 1,7 miliardi di euro rappresentano invece i corrispettivi dello Stato: si tratta di contributi tesi a sostenere l'aspetto sociale di alcune forme di servizio che altrimenti non sarebbero redditizie (mi riferisco ai treni di lunga percorrenza, ai treni notte, ai treni per il sud); 1,440 miliardi di euro costituiscono il corrispettivo regionale (in altri termini, in base a contratti di servizio stipulati con Trenitalia — su base, appunto, regionale —, sono le regioni stesse a definire le modalità del servizio che l'azienda svolgerà dietro il pagamento di un determinato corrispettivo). Il totale dei ricavi della società Trenitalia per il 2004 ammonta a 4,7 miliardi di euro.

Gli investimenti in materiale rotabile e in tecnologie sono pari a 1, 2 miliardi di euro. Vi anticipo subito, peraltro, toccando una delle questioni fondamentali da affrontare, che le risorse destinate negli anni scorsi ad investimenti in materiale rotabile non sono stati assolutamente sufficienti per far fronte ad una domanda rivelatasi progressivamente crescente, soprattutto sono risultate inadeguate a garantire ai passeggeri, ai clienti, quell'adeguato livello di servizio che, in un'economia moderna, i cittadini hanno diritto di aspettarsi. La richiamata carenza si è manifestata nella

ridotta puntualità del trasporto, nella permanenza di materiale molto vecchio e quindi soggetto ad usura, nella bassa qualità, nel ridotto livello di pulizia. Sono costretto a parlare di tali questioni in quanto esse rappresentano i capitoli su cui stiamo lavorando con maggior energia. Sono convinto, del resto, che un'azienda di servizio come la nostra, oltre ai grandi processi industriali, debba anche preoccuparsi dei problemi contingenti quotidianamente affrontati dalla sua clientela.

Sul versante dell'infrastruttura, gli investimenti, che per il 2004 ammontano a 6,5 miliardi di euro, risultano finalizzati sia alla rete ad alta velocità (4 miliardi di euro) — finanziata, come noto, attraverso il mercato —, sia alla cosiddetta rete storica tradizionale e al suo ammodernamento (2,5 miliardi di euro). Nello stesso tempo, l'infrastruttura beneficia anche di contributi statali destinati ad interventi di manutenzione della rete; in aggiunta a ciò, dobbiamo considerare anche interventi inerenti ad alcune forme di mercato (più esattamente pedaggi verso le società cooperative).

Svolgerò ora talune riflessioni che potranno risultare utili sia alla comprensione del futuro piano aziendale sia, soprattutto, alla definizione di tempi e modalità con cui affrontare eventuali processi di privatizzazione. La storia di questo gruppo ha radici lontane e indubbiamente il percorso sin qui intrapreso è stato orientato alla ricerca di una redditività crescente.

Dopo una fase iniziale — sul finire degli anni novanta — in cui l'azienda ha cercato di definire la propria fisionomia, il margine operativo lordo (ricavi al netto dei costi) ha cominciato a prendere le sembianze di quello di un'azienda industriale capace di sostenersi nel periodo (tra la fine degli anni novanta e i primi anni del 2000). Ovviamente, il peso degli investimenti è tale da aver molto abbattuto il valore del ritorno finale, cioè del ritorno netto.

Si tratta, ad ogni modo, della fisionomia di un'azienda molto particolare, dobbiamo ricordarlo, un'azienda che punta ad investimenti infrastrutturali il cui ritorno

è nell'ordine dei 40, 50 o 60 anni. Si tenga a mente tale *trend* economico, perché è a partire da questo che stiamo costruendo il nostro progetto di sviluppo.

Vorrei ora esaminare i due *trend* di Trenitalia, che rappresenta la società operativa, e RFI, che rappresenta la società dell'infrastruttura, atteso che su queste due strutture societarie occorrerà riflettere nel momento in cui si dovesse pensare a determinati modelli di privatizzazione. È chiaro, in ogni caso, che i risultati di cui si discute, a livello di margine lordo e di margine netto (valore ottenuto al netto di ammortamenti, oneri finanziari e altri oneri), riflettono molto la struttura dell'impresa. Trenitalia, ovvero la società operativa chiamata a gestire i treni, ha risentito del blocco tariffario che per anni ha caratterizzato il settore, come pure del fatto che l'intera impostazione strategica del gruppo non è stata, negli anni scorsi, proiettata in direzione della domanda di mobilità manifestatasi nel paese (con mancata crescita di fatturati). Ha risentito, inoltre, di un'attenuazione del volume degli investimenti — molto consistenti alla fine degli anni novanta — all'inizio del 2000. A fronte di un effetto positivo sul conto economico (il bilancio di Trenitalia è infatti in pareggio), la carenza di investimenti su tale versante si è di fatto tradotta, purtroppo, in una evidente mancanza di convogli. Ovviamente, sulla società pesa anche una struttura di costi fissi la quale non ha assolutamente completato il suo processo, il suo percorso di razionalizzazione.

Sul versante della società di infrastrutture, quella che, per intenderci, si occupa di binari e tecnologie, il pareggio di bilancio, il *break-even*, è voluto, fortemente voluto, nel senso che tutti gli introiti da pedaggio, da una parte, e tutti i contributi dello Stato per la manutenzione, dall'altra, vengono gestiti in modo tale che alla fine non vi siano né utili netti né perdite. Interviene, pertanto, un'attenta analisi del conto economico cosicché il pareggio sia sempre garantito. Ciò non è altro che il risultato della dipendenza netta dai contratti di programma.

Ho voluto soffermarmi su questo aspetto storico che arriva fino al 2003, perché siano compresi da un lato il contesto di provenienza dell'azienda, e dall'altro i problemi concreti e reali che dobbiamo affrontare in questo momento, i quali sono riflessi chiaramente nel livello del servizio, oggi inadeguato a soddisfare le richieste del paese tanto sul versante della mobilità passeggeri — in particolare sulle tratte regionali —, quanto su quello della mobilità delle merci. L'azienda si è molto concentrata in passato sulla trazione; oggi, però, il mercato si aspetta qualcosa in più, su tutti i fronti: logistica, movimentazione adeguata, servizi di magazzinaggio e stoccaggio di carico. Su tali istanze abbiamo puntato la nostra lente di ingrandimento e su questo stiamo costruendo il nostro piano di sviluppo. Ed è altrettanto indubbio che il conto economico della società rifletta il percorso societario. Nel 1985, Ferrovie dello Stato era una azienda autonoma, poi è divenuta ente di diritto pubblico, per trasformarsi, all'inizio degli anni novanta, in società per azioni. Il processo di divisionalizzazione e quindi di organizzazione per unità di affari è iniziato nel 1999, e l'assetto societario di cui stiamo discutendo oggi ha cominciato ad aver corso nel 2000. È ancora molto forte, all'interno dell'azienda, il condizionamento derivante dall'essere stata, a tutti gli effetti, azienda di Stato (è ancora soggetta a forte regolazione: una parte dei suoi ricavi deriva dai contratti di servizio, quindi dallo Stato). Soprattutto la storia dell'azienda ha rallentato molto la formazione di una cultura di impresa maggiormente legata al mercato, molto più veloce, più diretta.

D'altra parte, in base all'esperienza che ho maturato a questo riguardo, posso affermare che cambiare cultura alle imprese — mi riferisco a qualunque tipo di impresa, non soltanto alle Ferrovie dello Stato — in qualunque parte del mondo richiede un certo numero di anni. Perciò, non dobbiamo stupirci se questo percorso ancora non si è completato riguardo alle Ferrovie dello Stato. Certamente, guardando alle sfide che abbiamo dinanzi in

questo momento, come paese e non soltanto come impresa, dobbiamo accelerare al massimo il cambiamento di cultura di impresa, altrimenti non riusciremo a fare i conti con la concorrenza e con le esigenze di mobilità cui mi riferivo poc'anzi. Purtroppo, i processi industriali non sono adeguati al connotato industriale profondo di questa impresa. La vetustà di alcuni processi industriali è tale che sembra di trovarsi ancora negli anni '50 o negli anni '60; purtroppo ciò si riflette sul livello del servizio. Concludo la pagina storica perché a me piace guardare al presente e al futuro. Tuttavia, è importante capire quali siano i punti di forza ed anche le debolezze e, soprattutto, è importante comprendere da dove queste ultime provengano, per poterle correggere attraverso un piano di sviluppo e di rilancio.

Qualche riflessione è necessaria in merito al confronto con le altre imprese europee. In questo, la Ferrovie dello Stato Spa non è molto diversa dalle altre società analoghe. L'intero settore ha avuto la stessa genesi, cioè lo *spin off* di parti dello Stato e mercati molto chiusi con alto livello di regolazione. Le imprese hanno ottenuto parte dei loro ricavi dal mercato e parte dai contributi di Stato. In questo momento, possiamo dire che non esistono modelli di riferimento che possiamo prendere ad esempio e con i quali confrontarci. Tuttavia, qualche considerazione è possibile. Un dato molto rilevante riguarda i ricavi operativi unitari espressi in centesimi di euro per unità di traffico, laddove per unità di traffico si intende un passeggero o una tonnellata di merce per chilometro. Dal grafico potete rilevare che questo dato è pari a 10 per le Ferrovie dello Stato, a 11 per DB, la società ferroviaria tedesca, e a 12,4 per la francese SNCF. Posso affermare che, in questo momento, tutte le società soffrono per la mancanza di tariffe completamente libere sul mercato. Praticamente, il 40 o 42 per cento dei ricavi di queste imprese proviene, comunque, da contributi dello Stato. Certamente, noi siamo un po' al di sotto. Negli altri paesi, infatti, la liberalizzazione delle tariffe è avvenuta prima rispetto al

nostro. Potete notare ciò che sta avvenendo; in questo caso, la scienza non si applica ma bisogna avere un po' di buon senso. Per l'*Eurostar* nella tratta Roma-Milano in prima classe attualmente si pagano 67 euro. A parità di chilometro, per la Parigi-Bruxelles si pagano 109 euro, per la Parigi-Valentia 108 euro, per la Madrid-Siviglia 117 euro. Insomma, il 50 o 60 per cento dei prezzi è paragonabile agli altri.

So bene che il tema delle tariffe non rientra nelle mie prerogative ma in quelle del Governo ed io svolgo un ruolo tecnico. Non c'è dubbio, però, che dovendo parlare di efficienza del sistema ferroviario, di cultura di mercato, di potenzialità di sviluppo e, soprattutto, di apertura del mercato a possibili concorrenti — anche contro il nostro interesse — credo sia necessario riflettere sul modo in cui trovare spazi per un adattamento delle tariffe. Ciò vuol dire non necessariamente innalzarle ma adeguarle alle varie fasce sociali ed alle varie esigenze. Tuttavia, come ripeto, svolgo il mio ruolo di tecnico e so che questa non è una mia prerogativa.

Sempre a proposito di tariffe, nella tabella potete osservare i raffronti tra vari paesi europei. Come potete notare, nel trasporto locale siamo grosso modo tutti sullo stesso piano. In Germania, Francia, Regno Unito, Svizzera, Spagna e Italia le tariffe del trasporto regionale sono stabilite dalle regioni. Perciò, possiamo dire che siamo piuttosto allineati con questi paesi. Forti differenze, invece, esistono per quanto riguarda le tariffe per la lunga percorrenza, riguardo alle quali le imprese ferroviarie degli altri paesi già seguono una impostazione secondo la quale l'impresa decide o, perlomeno, propone in autonomia il livello delle tariffe, confrontandosi con il mercato. A questo riguardo, il nostro è l'unico paese in cui ancora esiste un processo che passa attraverso il NARS e il CIPE. Tra l'altro, questo processo era operativo fino al 2003. In questo momento, ci troviamo in una situazione di stallo, siamo fermi dal 2001. Quanto ricordato serve per offrire un quadro tariffario e regolatorio completo dei vari paesi.

Quanto a liberalizzazione, infrastrutture e competizione, dobbiamo fare i conti anche con la Comunità europea. Come sapete, il sistema trasportistico e, in particolare, il sistema delle infrastrutture ferroviarie è un capitolo importante a livello comunitario. Per le *Trans european network* si parla di 600 miliardi di euro di investimenti entro il 2020. Quindi, si tratta di un grande afflusso di denaro. I corridoi transnazionali sono noti a tutti. Noi siamo interessati da due corridoi molto importanti, il corridoio 5, da Lisbona a Kiev, e il corridoio 1, che va da Palermo fino a Berlino. Inoltre, siamo interessati ad un'altra tratta fondamentale che va da Genova a Rotterdam. Quindi, facciamo parte del sistema e per questo motivo, ovviamente, dobbiamo rispondere alle direttive comunitarie in termini di liberalizzazione. Inoltre, la Comunità europea è molto attenta ad assicurare che nel tempo si possa aumentare il livello di competizione tra le varie società europee che oggi, nel settore, è molto basso.

In termini generali, indubbiamente si prevede un aumento del traffico su ferrovia, nell'ordine medio del 5 o 6 per cento all'anno e, ovviamente, si vuole favorire la competizione intramodale, cioè tra le varie società ferroviarie. Tuttavia, ricordo ancora una volta che le Ferrovie dello Stato, oggi, registrano un *market share*, cioè una posizione di mercato sull'intera trasportistica nazionale che, nel settore dei passeggeri, è intorno all'11 per cento. In altri termini, su 100 persone che si spostano in Italia soltanto 11, a parità di chilometri, utilizzano il treno. Questo è il vero *deficit* trasportistico che noi abbiamo. Il *market share* si abbassa ulteriormente se parliamo di merci: oggi, nel trasporto merci nazionale è intorno all'8 o al 10 per cento, non di più. Le conseguenze e i costi li conoscete molto meglio di me: si tratta di costi ambientali, di costi di inquinamento, di costi energetici e costi sociali e, soprattutto, di livelli di servizio che non sono adeguati, oggi, a una economia moderna. Entrare nelle grandi città è diventato impossibile, ci sono lunghe file di camion bloccati sulle autostrade. Questi sono costi

economici assolutamente insostenibili dalle imprese. Mi riferisco in particolare a questo aspetto semplicemente perché quello della logistica e della intermodalità, cioè la combinazione tra la nave e il treno e tra quest'ultimo e il trasporto su strada, è uno dei capitoli fondamentali del nostro di sviluppo, di cui vi riferirò tra un attimo.

Quanto alle tappe della liberalizzazione della legislazione comunitaria a livello europeo, dal primo gennaio 2003 i trasporti internazionali sulle direttrici principali sono stati liberalizzati; dal primo gennaio del prossimo anno, saranno liberalizzati i trasporti internazionali su tutta la rete e, quindi, non soltanto sui corridoi. Dal primo gennaio 2007, tutti i trasporti, anche all'interno di una singola nazione, saranno liberalizzati. Quindi, nel settore merci siamo in piena fase di liberalizzazione. Ho rimarcato l'aspetto del cambio culturale dell'impresa e la necessità di processi industriali moderni e della vicinanza al mercato non perché mi piaccia affermare tutto questo ma perché per la nostra impresa è diventato un imperativo trasformarsi culturalmente, per essere sicuri di poter competere in un mercato che sicuramente si aprirà e sicuramente diventerà più competitivo. Già oggi, in Italia, nel settore merci operano 32 società di trasporto ferroviario, oltre a Trenitalia. Si tratta di società molto piccole che, però, in alcune aree ci hanno sottratto il 10 o il 15 per cento delle quote di mercato. Perciò, dobbiamo essere in grado di competere per mantenere le nostre posizioni, per portare il servizio ai nostri clienti. Ciò comporta una struttura di costi, un livello di servizio, una trasformazione vera dell'impresa.

Invece, per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri, il sistema ancora non è liberalizzato. Si sta ipotizzando, attualmente, una piena liberalizzazione del traffico internazionale solo a partire dal 2010, un termine abbastanza lontano, anche se alcuni paesi, tra cui l'Italia, stanno spingendo per una liberalizzazione anticipata, se necessario, anche al 2008. Attualmente il traffico regionale non è disciplinato. Ci sono molte gare, ma non esiste un modello

di liberalizzazione regionale omogeneo, sia a livello comunitario sia all'interno di ciascun paese dell'Unione europea. Sul piano della liberalizzazione, in un recente studio, siamo tra i primi ad aver portato avanti delle novità. In Italia il traffico per il trasporto delle merci ha recepito senz'altro tutte le direttive comunitarie esistenti e nel trasporto passeggeri siamo gli unici, insieme alla Germania, a dare ai terzi la possibilità di inserirsi nel mercato esistente. Se una compagnia francese volesse prendere la tratta Roma-Milano, potrebbe tranquillamente farlo, ferma restando la reciprocità.

Quando parliamo di privatizzazioni, parliamo della soddisfazione per l'impresa di alcuni prerequisiti fondamentali: la cultura del mercato, l'attenzione al cliente, l'efficienza, la competitività, un quadro regolatorio certo, la flessibilità operativa. Chi vuol mettere dei soldi in un'impresa si aspetta stabilità e sostenibilità. Siamo in condizione di farlo? Mi sono trovato di fronte un piano che non soddisfaceva quelle condizioni: il vecchio piano industriale che ha preceduto l'attuale gestione non prevedeva alcun ritorno all'utile netto prima di 5-6 anni.

La soddisfazione del cliente è misurata con indicatore, ma è comunque sottolineata la bassa qualità del servizio. C'è una indisponibilità del materiale rotabile e l'età media dei nostri locomotori è di 26 anni, per cui, in determinate condizioni climatiche, è difficile avere dei trasporti efficienti. Inoltre, la manutenzione non ha sistemi tecnologici di supporto.

Su questi dati abbiamo costruito il nostro presente e il nostro futuro. In una tabella ci sono i capitoli fondamentali del nostro processo di trasformazione. Occorre mantenere l'integrazione del gruppo attraverso il ministero vigilante, mentre procediamo alla frammentazione di tutte le funzioni relative alla sicurezza, anche in ottemperanza alle normative comunitarie, le quali chiedono che questo tipo di attività sia svolta al di fuori del servizio ferroviario. Però, come dicevo, il gruppo integrato, come accade in altri paesi dell'Unione europea. Altro presupposto stra-

tegico è il « perimetro *business* » all'interno del quale vogliamo restare. Dobbiamo cioè avere chiari i nostri obiettivi e cercare di perseguirli: ciò vuol dire logistica e trasporto, sia su ferro che su gomma, anche per dare una copertura territoriale locale maggiore.

Un ulteriore presupposto strategico importante è il presidio dei terminali viaggiatori e merci: le stazioni e le piattaforme merci sono il nostro patrimonio fondamentale, che va tutelato. La stazione diventa parte del servizio trasportistico e una finestra per i viaggiatori, per cui va comunque valorizzata.

Per quel che riguarda l'assetto societario, dovremmo puntare alla stabilità e quindi dobbiamo razionalizzare il portafoglio, mantenendo un certo numero di società che si occupino degli aspetti connessi all'attività ferroviaria. Importante è che lì dove le Ferrovie sono presenti in compartecipazione, esse siano in maggioranza per poter prendere delle decisioni. Una società come la nostra deve poter avere voce in capitolo per quel che riguarda la *governance* all'interno delle società.

Dove invece vogliamo aprire è sulla logistica. Crediamo che ci sia spazio per delle *partnership* con altri operatori, per quanto riguarda l'intermodalità, la logistica e anche il trasporto. In Italia esistono 146 mila « padroncini », piccole società di trasporto che sono per lo più inefficienti: il 46 per cento dei camion che viaggiano in Italia sono vuoti e fanno consegne individuali.

Credo che le Ferrovie potrebbero diventare un punto centrale di aggregazione di cui tutti possano beneficiare.

Da ultimo, vogliamo mantenere al nostro interno i processi fondamentali, perché secondo noi sul mercato non esistono società in grado di fornire questi servizi. Se vogliamo guardare al piano di sviluppo fino al 2008, vi illustrerò una serie di dati. Il primo capitolo, relativo alla qualità, si basa soprattutto sulla sicurezza: entro il 2008 vogliamo coprire il cento per cento della rete con delle tecnologie di sicurezza più avanzate; (ad esempio, at-

traverso dei segnali in cabina, che si chiamano SCMT o SSC, ai quali abbiamo destinato delle risorse). Vogliamo inoltre misurare il nostro servizio arrivando al 90 per cento di livello di soddisfazione dei nostri viaggiatori, mentre oggi siamo soltanto al 70 per cento.

Il secondo capitolo riguarda la crescita: vogliamo occupare spazio modale, per cui abbiamo previsto una crescita media annua del 5 per cento, allargando la nostra base di mercato, alleggerendo il sistema autostradale e fornendo alle imprese un sistema logistico migliore.

Il terzo capitolo riguarda il ridisegno del traffico regionale: abbiamo riaperto il tavolo di confronto con le regioni per ottimizzare le esigenze a livello locale. Abbiamo poi un interesse particolare per l'alta velocità: vogliamo avere entro il 2008 l'asse verticale Torino-Milano, Milano-Napoli pienamente operativo. Siamo sulla buona strada: entro l'anno apriremo la Roma-Napoli ad alta velocità e nei prossimi mesi, in sequenza, le tratte successive. Il volto del nostro paese cambierà completamente nei prossimi mesi con l'alta velocità: poter fare la Roma-Napoli in 58 minuti significherà cambiare la vita di molte persone. Si potrà abitare a Roma e lavorare a Napoli o viceversa. Cambierà veramente la geografia sociale del nostro paese.

L'internazionalizzazione è un altro aspetto fondamentale del progetto di trasformazione. La nostra intenzione è che almeno il 5 per cento dei ricavi provengano dall'estero. Stiamo acquisendo società ed aprendo *venture* in paesi in cui più alto è il traffico di merci, come la Germania e l'Est europeo; ciò significa anche cambiare la nostra cultura di mercato.

Il capitolo più importante su cui stiamo giocando la scommessa più ampia è la logistica. La trazione è un *business* che ha perso denaro; negli anni scorsi abbiamo perso 250 milioni di euro l'anno nel settore dei cargo e soltanto aggiungendo valore e servizio si può cercare di dare

qualcosa di più al mercato e far girare i conti economici in maniera diversa, attraverso una rete e competenze nuove.

Gli investimenti rappresentano un'altra scommessa. Intendiamo investire 9 miliardi di euro in materiale rotabile nei prossimi cinque anni. Questa è l'unica maniera per rispondere, in modo strutturale, ai problemi di servizio che oggi incontrano i pendolari e, in particolare, i viaggiatori nel sud o quelli di lunga percorrenza, nonostante i grandi progressi fatti su alcuni prodotti, come l'*Eurostar*. Sull'infrastruttura abbiamo già iniziato a gestire in maniera molto più moderna la rete senza aspettare le nuove tratte, ad alta velocità, soltanto pianificando in modo più integrato il movimento dei treni e la disponibilità delle tracce, quindi dei binari. Regolando molto meglio i piani di manutenzione, siamo riusciti negli ultimi mesi ad avere l'8 per cento in più di disponibilità di tracce e quindi di traffico; lo spazio per il miglioramento esiste e ciò significa economicità dell'impresa. Nel 2008 misureremo il nostro successo con il completamento del progetto delle stazioni, la finestra fondamentale dei nostri passeggeri. Abbiamo in piedi il progetto grandi stazioni, che sono le tredici stazioni principali, il progetto cento stazioni, le stazioni medie, e il progetto Pegasus, sulle piccole stazioni del sud. Ho una buona notizia: dopo quattro anni di blocco completo degli appalti nell'area delle grandi stazioni siamo riusciti a dare il via a tre gare per le stazioni di Milano, Torino e Napoli (i cantieri, dovrebbero aprirsi nelle prossime settimane), con le quali si darà finalmente un volto nuovo a tre stazioni oggi infrequentabili. Se, proiettandoci nel futuro, immaginiamo di applicare il modello della stazione di Roma Termini alle stazioni dell'alta velocità, le Ferrovie cambieranno volto.

Infine, un altro capitolo fondamentale è l'eccellenza operativa. L'azienda deve abbassare la struttura dei costi e lo deve fare lavorando diversamente, ridisegnando i processi operativi ed aumentando l'efficienza e la produttività.

Come si proietta tutto ciò nel quadro economico? Si tratta di un piano molto aggressivo, come è giusto che sia un piano di impresa e di sviluppo che intende far compiere un salto all'azienda. Abbiamo previsto di innalzare il margine operativo lordo da un attuale 5, 6 per cento ad una cifra tra il 15 ed il 20 per cento; il netto, oggi, è posizionato vicino allo zero. Non posso fornire dettagli sulla chiusura di bilancio del 2004 — perché ancora non la abbiamo realizzata — ma posso dare soltanto dati riguardanti il *trend*, che però danno il senso di quanto stiamo facendo. Avremo un beneficio di riduzione dei costi unitari, che significherà aumento di competitività e di produttività, che stimiamo nell'ordine del 3, 4 per cento di abbattimento dei costi unitari e del 7 per cento di aumento della produttività.

Per quanto riguarda la privatizzazione in Europa, dirò subito che sta accadendo poco. Il settore — come dicevo — ha un retaggio di aziende di Stato ed una bassa cultura del mercato, una domanda esplosa di mobilità non intercettata dai settori ferroviari in Europa, tempi lunghi per gli investimenti, soprattutto per le nuove infrastrutture, grande dipendenza dai contributi governativi e contratti di lavoro spesso monopolistici. Tutto ciò non ha consentito alle imprese ferroviarie europee di raggiungere quei livelli di redditività che un investitore privato potrebbe considerare attrattivi. Per questo motivo il processo di privatizzazione è stato molto lento.

In questo momento non vi sono situazioni da prendere come riferimento. Osservando la situazione mondiale vi sono quattro possibili modelli. Il modello integrato, con cui si porta l'intera società sul mercato, è quello che i tedeschi stanno cercando di realizzare e riguarda sia la rete, con il suo grande patrimonio di infrastrutture (binari, stazioni, tecnologie, pali), sia le società operative con i treni. Un altro modello è quello separato, che comporta la separazione della rete dalle società di trasporto portando sul mercato queste ultime e, magari, anche la rete e che è stato tentato dagli inglesi. Il terzo

modello è quello verticale, alla giapponese, con cui si mette sul mercato una regione o persino una tratta; la linea Tokio-Osaka ha binari e treni ad alta velocità che sono parte di una società sul mercato con tariffe libere e le autonomie tipiche di un'impresa. Infine, vi è il modello, ancora più a « macchia di leopardo », per *business*, che implica la possibilità di prendere alcuni pezzi della società, ad esempio le stazioni, e, quando hanno la fisionomia e la struttura di una società sostenibile, immetterli sul mercato.

Le privatizzazioni all'estero hanno portato alle seguenti conclusioni. Il Regno Unito ha provato a realizzare una separazione netta tra infrastrutture, binari e treni portando sul mercato i treni, ma è stata fatta marcia indietro, perché hanno avuto molta incidentalità, bassissima redditività, guerra dei prezzi e di qualità. In questo momento hanno ripreso il controllo con un'agenzia nazionale dei binari e stanno « ricompattando » le società di trasporto. In Germania, si sta portando avanti un progetto di privatizzazione integrata, cioè dell'intero gruppo, sia binari sia treni; è un progetto lento in discussione a livello politico. In Francia non parlano affatto di privatizzazione. Negli Stati Uniti — un mercato molto diverso dal nostro che ho considerato per completezza di analisi — si va avanti per segmenti di mercato, per tratte. Si tratta di esperienze di successo per il settore merci dato che riescono ad organizzare treni formati da cento carri, mentre in Europa non è economico andare oltre i 40 carri. In Giappone, invece, hanno scelto l'integrazione verticale, mettendo sul mercato binari e treni per aree geografiche o tratte.

La prima conclusione è che abbiamo messo in piedi un progetto di trasformazione che sta puntando allo sviluppo con una visione a tenaglia, avendo l'obiettivo di mettere a posto i problemi strutturali dell'impresa e cercando al tempo stesso di tamponare con risposte immediate le emergenze di servizio. È una strategia di breve ma anche di lungo periodo. I capitoli di questo progetto li ho già enunciati: servizio, crescita, logistica, qualità degli

investimenti e cultura di impresa. Non considero realistico parlare di privatizzazioni nel breve e medio periodo. Per rispettare i requisiti fondamentali affinché un'impresa possa andare sul mercato, dobbiamo completare il progetto di trasformazione attuato, che stiamo già eseguendo. Considero i prossimi tre anni l'orizzonte temporale per realizzare la prima fase del progetto. A quel tempo, consolidandosi anche gli scenari competitivi e normativi europei, credo che l'azionista potrà essere in condizione di valutare l'opportunità di procedere al processo di privatizzazione. L'importante — è su questo oggi che siamo concentrati — è mettere a posto le cose, trasformare l'impresa, farla crescere, acquisire la cultura, la velocità e la struttura tipica di un'impresa industriale come debbono essere le ferrovie di un paese moderno. A valle di questo processo di trasformazione potremo mettere l'azionista in condizione di fare le proprie valutazioni.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Catania per la sua interessante illustrazione. Passiamo ora agli interventi dei colleghi.

DANIELA GARNERO SANTANCHÈ. Innanzitutto, vorrei ringraziare il presidente Catania, così come i rappresentanti della dirigenza delle Ferrovie dello Stato, per aver accettato l'invito della Commissione. Il ringraziamento che rivolgo al presidente Catania non è solo un atto dovuto perché ritengo veramente che l'esposizione di questa mattina davanti alla Commissione sia stata utile e proficua per lo svolgimento delle nostre valutazioni successive.

Ritengo altresì che dall'esposizione appena fatta si capisca come il rafforzamento del trasporto ferroviario rappresenti una priorità, anzi, una sfida per quanto riguarda il nostro paese. Soprattutto, si tratta di un fattore decisivo per la modernizzazione della nostra nazione.

Ritengo che quello dei ritardi che fino ad ora hanno contraddistinto l'Italia per quanto riguarda la dotazione infrastruttu-

rale, a cominciare proprio da quella ferroviaria, sia un dato oggettivo. Questi ritardi hanno contribuito, non poco, ad indebolire la capacità concorrenziale del nostro sistema e a determinare anche quella congestione di traffico, che tutti noi, quotidianamente, viviamo nei centri urbani e non solo, correlata al trasporto su gomma. Alla luce di quanto detto, ritengo necessario un ulteriore sforzo volto a concentrare al massimo tutte le energie per sviluppare il nostro trasporto ferroviario.

Inoltre, vorrei sapere come lei valuti il complesso degli interventi che sono stati posti in essere, soprattutto negli ultimi anni, per velocizzare e dare priorità al sistema ferroviario — mi riferisco agli investimenti infrastrutturali — nonché favorire il ricorso a formule innovative per il finanziamento di tali interventi, a partire dalla cosiddetta « legge obiettivo », per poi proseguire con la disciplina del *project financing* e la creazione di Infrastrutture Spa.

Vorrei poi sapere quali potrebbero essere, dal suo punto di vista, le altre iniziative o le eventuali modifiche normative da mettere in atto per aiutare lo sviluppo, sollecitando, anche sulla base dell'esperienza di altri paesi, un'azione volta ad assicurare le risorse necessarie senza dover gravare ulteriormente sulla finanza pubblica, soprattutto, con l'intento di velocizzare i tempi di tutte quelle opere che sono già state avviate e che aspettano il completamento.

ARNALDO MARIOTTI. Mi associo ai ringraziamenti rivolti dall'onorevole Santanchè all'ingegnere Catania. Innanzitutto, rispetto alle privatizzazioni di tutte le imprese, il nostro lavoro consiste nel capire, attraverso un bilancio, quali saranno gli indirizzi degli azionisti. In questo caso, siamo di fronte ad una privatizzazione formale, come in altre occasioni, dove l'azione di privatizzazione è consistita, come lei ha già ricordato, nella trasformazione di un'impresa pubblica, nelle varie fasi, in una società per azioni — anzi, in una *holding* — tutta a capitale pubblico.

Mi pare quindi importante, alla fine di questo nostro lavoro, svolgere una riflessione per dare indirizzi anche all'azionista, che in questo caso è il Governo, rispetto alle tendenze europee e agli indirizzi da dare alle nostre imprese.

Per quanto riguarda la liberalizzazione, lei ha ricordato i tentativi fatti in Europa e nel mondo e i vari concetti e modalità di applicazione di tale liberalizzazione. Mi pare che, a questo riguardo, noi stiamo ancora ad osservare: non ho infatti capito se abbiamo qualche indirizzo specifico in merito o se Ferrovie Spa abbia dall'azionista qualche indirizzo su come attuare alcune linee di liberalizzazione. Questa è la prima domanda.

Condivido la strategia di una società come questa per quanto riguarda la logistica e il trasporto delle merci. È vero che scontiamo molte sofferenze (potrei stilare un elenco ma mi limiterò a citare solo il caso della tratta Pescara-Roma, un esempio, di come si possa partire senza sapere se e quando si arrivi, sia a causa del materiale rotabile scadente e inefficiente, sia per lo stato della rete che è quella risalente alla prima fase di infrastrutturazione dell'Italia). Tuttavia, rispetto ad una prospettiva di sviluppo, se puntiamo sulla logistica, anche attraverso un discorso di complementarità, non ho sentito dire nulla, per esempio, sul corridoio adriatico, né su un eventuale raddoppio (mi chiedo quando e se partirà). Soprattutto, mi pare che la difficoltà del nostro paese e delle Ferrovie consista nella mancanza di linee trasversali che abbiano un minimo di efficienza e mettano in correlazione i due corridoi. Ho sentito parlare del corridoio Palermo-Berlino. Poi c'è il corridoio numero 5. Va bene, però, siccome — immagino — nei prossimi anni, il nostro paese dovrà concentrarsi soprattutto sul Mediterraneo in termini di strategia, se non facciamo nulla per il versante adriatico al fine di qualificare delle piattaforme logistiche, che guardino in modo particolare al Mediterraneo, saremo fuori mercato per i prossimi cento anni. Un fallimento di questo tipo non riesco neanche ad immaginarlo.

Allora, su questo punto, almeno nei piani delle Ferrovie, cosa avete da dire? Noi, come Parlamento, avremmo bisogno di ricevere tutte le informazioni possibili sul tema per poi proporre iniziative a chi governa.

PRESIDENTE. Propongo di permettere al presidente Catania di rispondere a queste prime due domande per poi proseguire con gli interventi degli altri colleghi.

ELIO CATANIA, *Presidente ed amministratore delegato di Ferrovie dello Stato.* All'onorevole Santanché rispondo dicendo che condividiamo in pieno la sua impostazione circa le priorità del paese. Ribadisco che su questo sistema di infrastrutture si gioca veramente il destino del paese (dobbiamo riuscire a portarci sugli stessi livelli dei nostri *partner* in termini di mobilità e logistica e questo è uno degli obiettivi del nostro piano).

Lei mi ha rivolto due domande molto specifiche. Innanzitutto, mi ha domandato come valutiamo gli investimenti in atto negli ultimi anni, sia dal punto di vista quantitativo, sia come strumenti di finanziamento, e quali potrebbero essere le altre iniziative. Ricordo che, proprio negli ultimi anni — penso all'orizzonte temporale più recente — c'è stato uno sforzo forte per dare alle Ferrovie una dotazione finanziaria sufficiente, anche se i soldi non sono mai sufficienti (tuttavia, bisogna ricordare quale sia la capacità reale di spesa). Ricordo dei dati: grosso modo, negli ultimi tre anni, abbiamo avuto intorno ai due miliardi e mezzo di euro per l'ammodernamento della rete tradizionale ed una cifra più o meno equivalente per quanto riguarda l'alta velocità.

Vi sono stati, da un lato, i normali finanziamenti e le erogazioni di risorse finanziarie dirette alla rete ferroviaria italiana e, dall'altro, la formulazione ISPA, attraverso la creazione di tale ente, con soldi presi dal mercato e, da ultimo, la « legge obiettivo ».

Ritengo che con queste dotazioni finanziarie abbiamo un buon portafoglio di risorse per affrontare le sfide che abbiamo di fronte.

Mi preme sottolineare che questo modello di finanziamento — cioè alta velocità via mercato, ISPA e contratti di programma per quanto riguarda la rete tradizionale — ci consente di mantenere ben separati i due conti. Tante volte si sono fatte considerazioni di questo tipo: siamo sicuri che non stiamo penalizzando la rete tradizionale a vantaggio dell'alta velocità? Abbiamo veramente bisogno dell'alta velocità — quando, magari, abbiamo un sud molto penalizzato — piuttosto che delle linee trasversali?

Credo che, tenendo ben separati questi due conti economici — ISPA, finanziamento al mercato internazionale per l'alta velocità e contratti di programma (2,5-3 miliardi all'anno) —, porteremo avanti il nostro piano prioritario degli investimenti in maniera molto chiara e senza fare delle compensazioni perché stiamo proteggendo molto la rete tradizionale. La rete dell'alta velocità è un progetto che va per conto suo ma non lo stiamo sviluppando a scapito della rete tradizionale: questa è la forte impostazione che sto dando per il futuro. Dico di più, per essere sicuri che sulla rete tradizionale stiamo analizzando e indirizzando i problemi reali, stiamo ridando priorità agli investimenti in rete tradizionale su tre direttrici. La prima riguarda i nodi: è inutile fare delle reti ad alta velocità o potenziare le linee a lunga percorrenza se, alla fine, esiste il nodo che imbottiglia. Per tale motivo, stiamo lavorando molto sui nodi di Milano, di Bologna, di Roma e di Napoli, che, guarda caso, sono i quattro nodi critici e fondamentali ad alto traffico.

In secondo luogo, stiamo lavorando sulle trasversali a sud-est del nostro paese, cioè la direttrice Caserta-Foggia-Bari e la direttrice sud di Battipaglia-Reggio Calabria, su cui non credo si possa pensare nel breve periodo ad una rete ad alta velocità. Comunque, abbiamo delle risorse allocate, degli investimenti e dei cantieri aperti e, quindi, stiamo lavorando sulla velocizzazione di quella linea proprio per consentire di accorciare su 1 ora e 30-1 ora e 40

i tempi di percorrenza tra Reggio Calabria e Battipaglia: quindi, parliamo di nodi, direttrici verso il sud e trasversali.

Credo che oggi i meccanismi finanziari a nostra disposizione siano sufficienti ma, in questi casi, non ci accontentiamo mai. Ad esempio, in questo momento stiamo considerando la possibilità di creare delle società finanziarie per ciò che riguarda il materiale rotabile: gli americani e gli inglesi in Europa le chiamano le *rolling stock company* (ROSCO), cioè delle società finanziarie che acquistano i treni e poi li danno in *leasing* alle società operative. Per quale motivo non creare, magari con la partecipazione di altri, una società di questo tipo che ci permetterebbe di alleggerire il carico finanziario? Queste sono modalità che, proprio per garantire economicità e risposta al nostro azionista, dobbiamo considerare.

È stato chiesto cosa serva in più e quali siano le modifiche normative da attuare. Non sempre i tempi autorizzativi sono compatibili con le esigenze di un'impresa moderna perché parliamo di espropri, di scelte di traiettorie e di tragitti, di interramento di stazioni piuttosto che di linee: tutto questo è soggetto alla conferenza di servizi e ai giusti passaggi procedurali che, comunque, non sono adeguati alla tempistica delle infrastrutture moderne. Ad esempio, l'installazione di ponti radio per il collegamento bordo-treno o cellulare con i passeggeri spesso è soggetto a normative o negoziazioni con gli enti locali che prolungano di mesi le installazioni, che, al limite, mettono a repentaglio l'intero progetto. Quando facciamo questi progetti abbiamo chiarissimo l'aspetto ambientale perché fa parte della nostra responsabilità di impresa. Ciò vuol dire essere sicuri che rispettiamo l'ambiente, che non inquiniamo dal punto di vista del rumore ma spesso tutto questo comporta dei tempi e delle lungaggini che non sono compatibili. Quindi, per riassumere, vi sono modelli di finanziamento oggi separati: ISPA e mercato per ciò che riguarda l'alta velocità, contratti di programma per la rete storica bene separati e netti (con 7

miliardi e mezzo siamo quasi al livello di saturazione delle capacità di lavoro delle imprese civili nel nostro paese).

Se nei prossimi quattro anni riuscissimo a mantenere la copertura finanziaria in questi due ordini di grandezza, credo che rispetteremmo il nostro programma. Per quanto riguarda le lungaggini burocratiche, in questo caso, il paese può aiutarci meglio. Invece, per quanto riguarda il tema della privatizzazione, innanzitutto non abbiamo forti riferimenti a livello europeo perché tutti sono alle prese con lo stesso problema, cioè con il processo di razionalizzazione. È inutile parlare di privatizzazione se prima non si ha un'azienda attrattiva per gli investitori. In questo momento abbiamo piena sintonia con l'azionista che non sta facendo pressioni particolari perché ha capito perfettamente che, per parlare di privatizzazioni, prima bisogna « metterci alle spalle » tutta una serie di passaggi che riguardano l'economicità e la sostenibilità finanziaria della nostra impresa, la necessità di trasformarla culturalmente e di avere un quadro normativo più certo. Ripeto che in questo momento non abbiamo alcun modello di privatizzazione molto avanzato.

Per quanto riguarda le altre tratte, ad esempio, la Orte-Falconara, che rappresenta una delle tratte trasversali più critiche, in questo momento abbiamo allocato 3,5 miliardi di euro. Quindi, è nel nostro contratto di programma: i cantieri sono aperti ed altri se ne apriranno; è un progetto che richiederà degli anni, ma stiamo intervenendo. Per quanto concerne il sud del nostro paese, dove c'è un deficit storico, nel passato gli è stato rivolto circa il 25-28 per cento degli investimenti e nel nostro nuovo programma stiamo portando questa percentuale attorno al 34-35 per cento; quindi, stiamo aumentando significativamente la riallocazione delle quote di investimenti sulla rete storica per il Mezzogiorno.

Volevo fornire un dato concreto. Quando avremo completamente rettificato la Caserta-Foggia, anche se non ci sarà un'alta velocità verso la Puglia, i treni potranno andare, comunque, ad alta ve-

locità (270-280 km) sulla tratta Roma-Napoli: tutto ciò significherebbe che da Roma a Napoli andranno ad alta velocità, a media-alta velocità (160-170 km) nella parte tortuosa che va da Caserta fino a Foggia e a velocità maggiore sui rettilinei più alti verso Bari; di conseguenza, da Bari a Roma potremo ridurre i tempi di percorrenza nell'ordine dell'ora.

Quindi, senza pensare ad investimenti mastodontici di alta velocità lì dove non serve — nessun paese al mondo sta facendo reti ad alta velocità a tappeto —, con queste opere di tecnologia e di rettifiche, potremo veramente fornire un servizio migliore.

Per quanto riguarda le piattaforme logistiche, l'onorevole Mariotti ha perfettamente ragione. Sono temi affascinanti che richiederebbero veramente tanto tempo, ma mi limiterò a dire che nel nostro piano sulla logistica abbiamo definito la mappa del nostro reticolo combinato marittimo-terrestre e sul Sud stiamo puntando ad avere delle aree di interscambio marittimo-terrestre: in Sicilia nell'area Etnea, a Gioia Tauro, in Campania, a ridosso di Civitavecchia, che si sta attrezzando molto bene come porto per l'interscambio, a Genova, a Taranto, ad Ancona e a Trieste. Quindi, il nostro progetto vuole guardare al Sud anche per sfruttare quei punti di accesso dei *container* che oggi escono da Suez e vanno direttamente a Rotterdam o prendono la strada dei Balcani. Allora, attraverso Gioia Tauro, Taranto, Catania, Livorno, Genova, Ancona e Trieste possiamo intercettarli.

BENITO SAVO. Ringrazio l'ingegner Catania per la sua esposizione, che condivido: come si potrebbe essere contrari alla ricerca della qualità, della sicurezza, della crescita, dell'efficienza, della produttività, concludendo sullo sviluppo? Occorre continuare con determinazione sul piano dell'impresa industriale.

Condivido altresì il discorso relativo alle percentuali in termini azionari. È chiaro: o queste operazioni sono consistenti o è inutile farle.

Per quanto riguarda i diversi modelli ai quali ha fatto riferimento, sono favorevole a quello integrato, considerati la nostra geografia ed il fatto di essere una nazione di recente unificazione.

Avevo una considerazione di carattere negativo da svolgere quando lei ha asserito che l'alta velocità si ferma a Napoli: vi sono due parallele trasversali a Nord fra il Piemonte e la Lombardia. Questo in prima battuta mi ricorda l'immagine geometrica delle due parallele che sono intersecate da una linea obliqua. È chiaro che gli amici, come il collega Pagliarini, preferiscano il modello giapponese: io, ripeto, sono per quello integrato.

Dal momento che lei ha poi effettuato una serie di riferimenti storici, cosa che mi sta particolarmente a cuore, posso dire di aver sperimentato le ferrovie dello Stato durante la mia vita universitaria. Per sei anni ci ho quasi vissuto sopra: mi facevo la barba, mettevo la cravatta e allacciavo le scarpe. Arrivato a Roma, passando per via Marsala; i vapori che fuoriuscivano dai radiatori, la mattina alle 7, 45, mi stiravano anche i pantaloni.

È stata stolta quella filosofia di soppressione, come rami secchi, di tante piccole tratte ferroviarie operanti in senso trasversale, che invece dovrebbero essere fatte rivivere. Renderemmo un servizio al turismo e all'ambiente: un conto infatti è ammirare un territorio attraverso una strada percorribile in automobile, un conto è quella immagine che si ha attraverso una ferrovia.

Le porto l'esempio di una tratta ferroviaria che spesso ho frequentato, ovvero la Cassino-Sora-Avezzano: si tratta di un collegamento ferroviario abbastanza agevole tra il porto di Gaeta e quello di Pescara. Quelle tratte ferroviarie andrebbero conservate perché rappresentano un patrimonio importantissimo, addirittura dal punto di vista architettonico. Devono essere anche ammodernate attraverso una tecnologia che i tempi suggeriscono. A quel punto, avremmo reso un servizio al territorio, all'ambiente e allo sviluppo. Per-