

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO SANZA

La seduta comincia alle 10,10.

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 delle società
Ferrovie dello Stato, Rete Ferroviaria
Italiana e Trenitalia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto ferroviario, sulla qualità del servizio fornito agli utenti e sul processo di liberalizzazione in atto relativamente ai servizi di trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti delle società Ferrovie dello Stato, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia.

Ricordo brevemente che l'indagine è volta ad approfondire, tenendo conto del nuovo contesto normativo e organizzativo del settore ferroviario e del trasporto pubblico locale, le diverse questioni connesse alla sicurezza del trasporto ferroviario, alla qualità ed efficienza del servizio fornito agli utenti, anche con riferimento al trasporto locale e allo stato del processo di liberalizzazione in atto, sia dal punto di vista delle effettive condizioni di accesso al mercato per fornitura di servizi sia sotto il profilo dei risvolti per gli utenti del nuovo assetto del settore.

Lascio la parola ai nostri ospiti. Ringrazio per essere qui con noi l'ingegner Elio Catania, l'ingegner Mauro Moretti, l'ingegner Roberto Testore, il dottor Federico Fabretti, l'ingegner Vittorio Di Trapani e il dottor Carlo Parmeggiani.

Vorrei fare una premessa: in considerazione dei lavori dell'Assemblea, credo che sia opportuno — possiamo anche fare delle eccezioni — che, perlomeno in prima richiesta di parola, intervenga un rappresentante per gruppo. Se avremo altro tempo a disposizione — sono presenti pochi colleghi —, potremo allargare gli interventi anche ad altri.

Vorremmo ascoltare l'esposizione dell'ingegner Catania ed eventualmente dei suoi collaboratori e vorremmo anche che gli interventi dei colleghi fossero brevi: su questa tematica molto è noto, quindi, cerchiamo di mettere a frutto la presenza delle Ferrovie dello Stato con domande ben finalizzate.

Do la parola all'ingegner Catania.

ELIO CATANIA, *Presidente e amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA*. Ringrazio il presidente e i membri della Commissione per questa ulteriore opportunità di fare il punto sulle situazioni che riguardano le Ferrovie dello Stato. I temi scelti mi sembrano molto importanti: sicurezza, qualità e liberalizzazione.

Se il presidente è d'accordo, farei un'introduzione di carattere generale di circa dieci-quindici minuti, con l'ausilio di alcune diapositive, per stabilire una base comune di informazioni su cui svolgere il dibattito. Sono presenti tutti i miei collaboratori; in particolare, l'ingegner Testore e l'ingegner Moretti sono pronti ad intervenire.

Prima di entrare nel vivo dei tre aspetti specifici di sicurezza, qualità e liberalizzazione, per inquadrare l'argomento ho ritenuto opportuno fare il punto generale della situazione in merito al nostro piano, che tra l'altro, ho avuto l'onore di presentare in questa sede e di discutere insieme a voi in almeno un paio d'occasioni. Procederò molto rapidamente.

Come ricordate, il piano che stiamo eseguendo e sul quale stiamo lavorando si basa su cinque capitoli fondamentali: qualità, crescita, logistica, investimenti ed eccellenza operativa. Mi fa piacere ricordare che, nel primo capitolo del piano, dedicato alla qualità, la sicurezza, il servizio e la puntualità rappresentano il punto fondamentale.

Rispetto ai cinque capitoli, abbiamo stabilito degli obiettivi analitici che monitoriamo costantemente per valutare la situazione del progetto rispetto agli obiettivi posti nell'orizzonte temporale 2005-2008. Ovviamente, come in qualunque impresa sana, gli obiettivi vengono valutati e il piano viene adattato in funzione delle variazioni che si verificano in corso d'opera. Se dovessimo fare una valutazione in base alla situazione attuale, noteremmo che, rispetto ai dati del piano, alcuni aspetti sono positivi, mentre altri richiedono il nostro intervento; tra l'altro, alcuni di essi sono oggetto dell'incontro odierno.

Tra le cose che stanno procedendo in accordo al piano ci sono la sicurezza - di cui parleremo più a fondo tra breve - e la crescita. Per la prima volta, dopo nove anni, abbiamo una crescita del volume dei passeggeri trasportati (intorno al 3 per cento), delle nuove offerte e dei nuovi servizi posti sul mercato e degli investimenti. Ricordo che, nel 2005, il gruppo Ferrovie dello Stato ha investito complessivamente 8,2 miliardi di euro, con una crescita del 50 per cento negli investimenti in materiale rotabile. Il 99 per cento dei nostri progetti sono in regola rispetto alla pianificazione prevista.

Abbiamo costruito un piano della logistica che finalmente pone le Ferrovie dello Stato al centro del *network* di logistica di

cui il paese ha tanto bisogno e abbiamo cominciato a mettere piede in campo internazionale. Al momento i cantieri aperti sono 47 tra stazioni principali e medie del nostro paese e, in particolare, sono stati aperti i cantieri nelle stazioni di Milano, Torino e Napoli. Abbiamo riesaminato il nostro lavoro interno con la revisione dei processi fondamentali e - con un pizzico di orgoglio per i nostri tecnici - abbiamo mantenuto la data del 2005 come inizio operativo del progetto Alta Velocità sulla tratta Roma-Napoli, in accordo ai piani.

Tra le cose che, invece, non vanno e su cui dobbiamo concentrare la nostra attenzione, vi è la qualità fornita al cliente, in particolare in termini di puntualità e pulizia, che ha subito un deterioramento negli ultimi mesi e che, di fatto, rappresenta l'espressione ultima del nostro lavoro. Il gruppo Ferrovie dello Stato lavora, fa investimenti, usa tecnologie, addestra uomini e donne per erogare al mercato puntualità, pulizia e informazione. Su questo aspetto, nell'ultimo periodo, vi è stato un decadimento del nostro livello di servizio, in particolare in alcune zone del territorio.

Inoltre, non ha funzionato bene la ripresa degli affari con alcuni clienti internazionali e - questa è l'occasione per dirlo -, rispetto al piano, non si sono verificate le ipotesi di tariffe e di corrispettivi che erano alla base dei nostri ragionamenti (mi riferisco alla legge finanziaria per il 2006, che ben conoscete). A tale proposito, vorrei ricordare che nella legge finanziaria per il 2006 il nostro elemento di riferimento economico-finanziario è di 570 milioni di euro in conto esercizio, 2,8 milioni di euro in nuovi impegni (tabella D) e 3,6 milioni di euro in meno in termini di cassa. Ciò ci pone di fronte a una grande selettività negli investimenti, ad una ottimizzazione degli sforzi che stiamo facendo e, ovviamente, al bisogno di generare cassa per far fronte a tutti gli impegni in essere. Aggiungo che, per quanto riguarda i cantieri aperti, possiamo andare avanti con le nostre risorse, quindi, non ne interromperemo nessuno e porteremo a compimento i lavori nuovi;

cercheremo di capire come il Governo e il paese intendano affrontare l'aspetto economico-finanziario per il futuro.

A questo punto, vorrei concentrarmi sugli aspetti negativi, su cui dobbiamo operare meglio. Il primo problema è la puntualità e soprattutto l'aspetto produttivo. Di recente, infatti, la macchina produttiva ha incontrato alcune difficoltà, in particolare per quanto riguarda la disponibilità e l'affidabilità del materiale rotabile. Ricordo alla Commissione — come ho detto anche in altre occasioni — che, in questo momento stanno venendo molti nodi al pettine. Il settore ferroviario ha un ciclo di sviluppo di durata pluriennale: il fatto di avergli dato una priorità più bassa rispetto ad altri mezzi di trasporto negli ultimi trenta anni ha portato alla situazione attuale. Siamo di fronte a un'esplosione della domanda: la gente ha bisogno di treni, soprattutto nelle aree metropolitane, per i costi energetici e gli impatti sociali. Si vive fuori dalle città e oggi il sistema di trasporto stradale non dà alcuna affidabilità, quindi la gente cerca il treno. Noi abbiamo del materiale rotabile con età media di 25 anni: i costi e i tempi di affidabilità e di manutenzione sono assolutamente incompatibili con le esigenze di qualità del servizio e di domanda che abbiamo di fronte. Stiamo lavorando su questi capitoli e, tra un attimo, vedrete con quali sforzi.

La scorsa settimana il gruppo ha voluto prendere dei provvedimenti per dare una risposta forte a questi problemi di breve termine. Trattandosi di problemi strutturali, occorrerà del tempo: non avremo risultati sostenibili prima del 2007. Nello stesso tempo, però, è anche vero che non possiamo far restare i nostri pendolari nella situazione attuale fino al 2007. Quindi, abbiamo deciso di attuare iniziative di brevissimo periodo (da oggi sono già operative) per mettere a fuoco la nostra capacità operativa, cioè la macchina operativa di generazione del servizio, ai fini di una maggiore puntualità. Inoltre, abbiamo deciso di focalizzare meglio le nostre attività per linee di servizio. Pertanto, abbiamo realizzato tre direzioni

operative (per passeggeri regionali, per passeggeri nazionali e internazionali e per l'Alta Velocità) al fine di focalizzare la qualità del servizio rispetto alle esigenze dei vari mercati.

Da questo insieme di iniziative (focalizzazione per linee di affari, più presidi operativi a livello della *holding*) ci aspettiamo una risposta immediata e qualche segnale positivo già lo si comincia ad avere sul piano della puntualità, un fattore importantissimo per la nostra clientela.

Per quanto riguarda il tema della sicurezza, ricordo che, quando se ne parla, bisogna avere la forza di essere freddi e di guardare alle statistiche e ai numeri. Come sapete, l'incidentalità zero nel trasporto non esiste in alcuna parte del mondo e in alcun tipo di trasporto. L'importante è verificare se i *trend* vadano nella direzione giusta e se, in termini relativi, il nostro sistema sia più o meno affidabile rispetto ad altri.

Nella diapositiva che vi sto mostrando viene riportato il *trend* in incidenti tipici; si tratta di dati, certificati a livello delle commissioni europee che si occupano di trasporto ferroviario, che riguardano gli incidenti per milioni di treni/chilometro. La UIC è l'Union Internationale des Chemins de Fer, l'organizzazione che certifica questi dati su scala europea. Come vedete, negli ultimi dieci anni il *trend* del nostro sistema ferroviario è in discesa: ciò vuol dire che gli investimenti in materiale rotabile da un lato e in uomini, organizzazioni e tecnologie dall'altro stanno dando i loro frutti. Questa è la prima dimensione del problema.

La seconda dimensione è come ci raffrontiamo rispetto agli altri paesi europei. I dati riportati sulla diapositiva sono relativi al 2004 — gli unici ancora disponibili — ed evidenziano che le Ferrovie dello Stato sono al primo posto rispetto agli altri paesi europei, in tema di incidenti tipici per milioni di treni/chilometro. Quindi, abbiamo non soltanto un *trend* in discesa, ma anche una posizione più favorevole rispetto a quella degli altri paesi.

Passiamo ai dati relativi agli incidenti del 2005, confrontati con quelli degli anni

precedenti. Nel 2005, si sono verificati 57 incidenti, il numero più basso degli ultimi cinque anni, come è riportato in diapositiva. In realtà - vado a memoria - è il numero più basso degli ultimi nove anni, cioè della storia recente delle Ferrovie dello Stato. Tuttavia, non siamo ancora dove vogliamo, poiché non ci accontentiamo del dato riguardante i 57 incidenti. Quando si parla di sicurezza, si compie una continua rincorsa; l'importante è capire se il *trend* stia andando nella direzione giusta.

Sempre in base ai dati oggettivi provenienti dall'Europa, abbiamo verificato la situazione in termini di morti per milioni di treni/chilometro. Normalmente, quando si fanno questi confronti, si prendono le medie degli ultimi due o tre anni. In base alla media degli ultimi tre anni (2002, 2003 e 2004), le Ferrovie dello Stato sono a livelli di vertice rispetto agli altri paesi europei. Lo ripeto, è sempre difficile parlare di questi argomenti, quando si hanno di fronte immagini molto drammatiche e dolorose, però è la statistica che conta, quando si parla dell'incidentalità e della rischiosità del sistema del trasporto ferroviario.

In tema di sicurezza, mi preme sottolineare in questa sede una cosa importante: l'avanzamento del piano straordinario in campo di tecnologie, lanciato lo scorso anno per attrezzare l'intera rete nazionale entro il 2007, cioè entro la fine del prossimo anno, con tecnologie che dispongano di riporto in cabina e di frenatura automatica in caso di superamento di un segnale o di deviazione rispetto al profilo ottimale della rete. Tali tecnologie si chiamano SCMT oppure SSC.

Per verificare il corretto avanzamento del nostro piano, riteniamo fondamentale verificare la situazione in termini di attrezzaggio delle linee e dei locomotori mese per mese. Nella diapositiva riportiamo i dati anno per anno: nel 2005, per quanto riguarda l'attrezzaggio dei chilometri di linea con l'SCMT, siamo esattamente in piano; lo scorso anno abbiamo attrezzato 3 mila chilometri, che si vanno ad aggiungere agli altri 3 mila che già

avevamo, per un totale di 6 mila chilometri di linee principali del paese attrezzate con tecnologie SCMT. Anche l'attrezzaggio del materiale rotabile (locomotori e treni) con le corrispondenti tecnologie SCMT è esattamente in piano, con una differenza di 8-9 locomotori. Questo è molto importante, perché rappresenta il vero salto di qualità tecnologico per portare la nostra rete il più possibile in piena sicurezza.

Ricordo che la sicurezza non è solo tecnologia, ma anche organizzazione, metodi e formazione del personale, temi su cui continuiamo costantemente ad operare. La spesa che stiamo erogando al momento per le tecnologie a supporto della sicurezza è crescente. Colgo l'occasione per dire che per noi le spese per investimenti in tecnologia per la sicurezza rimangono al primo posto: non facciamo sconti ad alcuno e se occorre spendere soldi, li spendiamo in tecnologie per la sicurezza. Voglio sottolinearlo in maniera molto chiara.

Continuo su questi tre aspetti, presidente, e poi possiamo aprire il dibattito; cercherò di concludere il prima possibile, in modo da lasciare spazio alle varie domande.

Per quanto riguarda la qualità del servizio, come ho detto in apertura, siamo consapevoli che, negli ultimi mesi, in particolare a dicembre, in occasione del nuovo orario, c'è stato un degrado nel livello di servizio che è stato percepito in modo sensibile dalla clientela; su questo vorremmo dare qualche indicazione.

Innanzitutto, il passaggio ad un nuovo orario è sempre motivo di assestamento e, quindi, può causare alcuni disagi. Quest'anno, in coincidenza con un lavoro straordinario svolto sulle carrozze (ne abbiamo tolte dal mercato alcune centinaia per mandarle in ristrutturazione profonda per motivi d'igiene) e con altre concause che si sono verificate nel periodo, la caduta è stata un po' più profonda rispetto agli anni precedenti. La buona notizia è che, grazie al lavoro che l'intera squadra di RFI e di Trenitalia (quindi del gruppo) ha cominciato a svolgere, e alla grande

attenzione posta all'interno delle Ferrovie, nelle ultime settimane si è cominciato ad avere qualche segnale di recupero, tra i 6 e i 7 punti, sul trasporto regionale, l'area che a noi interessa maggiormente in quanto quella dei pendolari e su cui si sono verificati i disagi maggiori.

Nella diapositiva che viene proiettata in questo momento abbiamo riportato l'andamento dei *trend* di puntualità entro cinque minuti per regione, con la stessa metrica, settimana per settimana; in questo caso, dall'11 dicembre fino alla settimana che si è appena conclusa. Alcune regioni hanno avuto e sono ancora sotto sofferenza e su di esse, ovviamente, stiamo concentrando la nostra attenzione. Altre regioni, invece, hanno raggiunto già i livelli - diciamo - storici: parliamo di puntualità entro i cinque minuti - tutto incluso, comprendendo anche le cause esterne - quindi della puntualità percepita dal mercato, dal passeggero, dal cliente. Oggi, siamo all'82 per cento, un mese fa eravamo al 73 per cento; i lavori che stiamo svolgendo tendono a chiudere questo *gap* per tornare al valore fisiologico che ruota intorno all'88-89 per cento. Speriamo di chiuderlo nei prossimi mesi, al massimo entro i prossimi due, ma non vogliamo fare promesse a nessuno: vogliamo verificare lo sviluppo del *trend*, settimana per settimana.

L'ingegner Testore è pronto a rispondere alle domande che vorrete porgli in merito alle iniziative speciali e specifiche che stiamo attuando nel campo della puntualità e della qualità. Abbiamo riportato dati su tutto il materiale rotabile su cui si sta lavorando, sia per quanto riguarda la consegna di nuovi treni sia per le ristrutturazioni. Come vedete, il 2005-2006-2007 è un periodo intenso di consegne di materiale, sia di nuovo materiale rotabile sia di materiale mandato in ristrutturazione. Purtroppo, ci siamo trovati di fronte a decisioni difficili e anche impopolari. Rispetto alla situazione di degrado del materiale rotabile, abbiamo dovuto prendere decisioni drastiche: in questo caso specifico, togliere dalla circolazione 500 carrozze, di cui 300 in termini operativi. La

buona notizia è che 80 di quelle carrozze sono già state ristrutturate e stanno rientrando; quindi, il *revamping* viene completato. D'altra parte, signori, questo è il momento di tirare la cinghia: siamo in una fase di trasformazione e di transizione molto delicata - permettetemi di dire - non solo per le Ferrovie dello Stato, ma anche per il paese, in termini della sua infrastruttura trasportistica. Certo, nei mesi scorsi abbiamo sofferto parecchio, quando abbiamo tolto 350 carrozze; adesso, rimettendone 80, che sono frequentabili, avremo una reazione diversa da parte del mercato e della clientela.

Quindi, il 2006-2007 sarà l'anno delle consegne del nuovo materiale. Proprio in questo periodo abbiamo fatto partire un'indagine di mercato per l'acquisto di ulteriori mille carrozze. Stiamo mettendo sotto pressione l'industria, auspicabilmente quella nazionale, per cercare di rispondere, nel più breve tempo possibile, a questa enorme esigenza di mobilità, che, oggi, non vede le Ferrovie attrezzate in termini di materiale rotabile. Ricordo che i tempi di consegna del materiale rotabile variano dai 24 ai 36, ai 48 mesi (non siamo nell'industria dove si va sul mercato, si compra il bene ed è subito disponibile); purtroppo, i tempi di consegna sono lunghi, ecco perché stiamo accelerando moltissimo su questo fronte.

In un'altra diapositiva è riportata la tabellina che riguarda il materiale rotabile a livello regionale. Si evidenziano le importanti consegne che avremo tra il 2006 e il 2007: i treni Minuetto, quelli compatti a quattro carrozze per il trasporto regionale a basso traffico, i treni Vivalto; i treni ad alta frequentazione; il cambio delle locomotive con le E 464, più affidabili; la ristrutturazione delle carrozze cosiddette « a piano ribassato », tipiche del trasporto regionale; una ristrutturazione per le carrozze a doppio piano. Questi numeri confermano che, intorno al 2007, cominceremo ad avere un livello di servizio sostanzialmente diverso: mano a mano che consegniamo locomotori più affidabili e carrozze ristrutturate, la percezione della

qualità da parte della clientela, in particolare di quella regionale, non potrà che aumentare.

Si sta lavorando a fondo anche sulla manutenzione: stiamo cercando di dare alle nostre officine capacità operativa continua, poiché alcune operano ancora su un turno solo, mentre in questo momento, vista la vetustà del materiale rotabile, c'è un bisogno enorme di officine che lavorano h 24, 7 giorni alla settimana. Da questo punto di vista siamo impegnati con il sindacato per risolvere tutti i problemi, se mai ce ne fossero.

Si sta lavorando moltissimo sull'assistenza e sull'informazione, ad esempio, attraverso l'integrazione delle nostre sale operative in modo da avere una comunicazione continua e costante.

Stiamo lavorando anche sulle risorse umane, che rappresentano un capitolo fondamentale. Stiamo investendo in personale di macchina e di bordo e in controllori. Difatti, anche la controlleria è legata alla qualità del servizio erogato: avere troppa gente che evade, vuol dire avere gente che non rispetta il materiale rotabile. Pertanto, stiamo investendo, non soltanto in aumento di risorse dedicate al servizio, ma anche in formazione. Nello scorso anno sono state svolte ben mezzo milione di giornate/uomo di formazione.

È stato chiesto anche un *flash* sul processo di liberalizzazione. Starei ai fatti, in modo da valutare eventuali interpretazioni e opinioni nella discussione. Ricordo le tappe della liberalizzazione nella legislazione comunitaria: nel settore merci, attraverso le tre tappe del 2003, 2006 e 2007, è prevista l'apertura completa fino al trasporto nazionale del cabotaggio; il settore passeggeri della lunga percorrenza non è liberalizzato e in questo momento è all'esame della Comunità europea una proposta per liberalizzare il traffico internazionale dal 2010, mentre nel regionale la proposta di regolamento è di escludere l'obbligo di gara e di lasciare alle autorità competenti la facoltà di ricorrere all'affidamento diretto nel caso di nuove iniziative a livello regionale. Questo è il quadro a livello comunitario.

A che punto siamo noi, come paese? La tabellina in diapositiva, fatta da un ente terzo, pone l'Italia, insieme alla Germania, all'Inghilterra, alla Svezia e a qualche altro paese dell'asse verticale e centrale dell'Europa, tra i paesi più liberalizzati e aperti. In effetti, abbiamo recepito prima del tempo alcune delle liberalizzazioni indicate dalla Comunità europea, mentre altri nostri « vicini » sono decisamente più indietro e, in molti casi, ci creano problemi di reciprocità nei rapporti commerciali. Da questo punto di vista, la scelta dell'Autorità è stata di cavalcare in pieno, come paese, il concetto di liberalizzazione quale elemento che favorisca lo sviluppo del mercato.

Sempre in tema di liberalizzazione, per quanto riguarda le tariffe locali, abbiamo riportato a scopo di confronto quanto viene a costare all'utente una tariffa di seconda classe a parità di chilometri, cioè, più o meno, a parità di percorrenza. Ribadisco nuovamente che si tratta di una scelta politica, che lascio valutare fino in fondo alla politica, ma siamo decisamente più indietro rispetto agli altri paesi. In questo caso, siamo a poco meno della metà rispetto alla Francia e alla Germania. Se avessimo elaborato le stesse tabelle per la lunga percorrenza e per altri paesi europei, il rapporto sarebbe stato lo stesso.

In un'altra *slide* sono presentate le regolamentazioni, ossia chi fissa le tariffe nei vari paesi europei. Per quanto riguarda il traffico regionale in Italia, Germania, Francia e Spagna, le tariffe sono fissate dalle regioni attraverso i contratti di servizio, con l'eccezione dell'Inghilterra, che, invece, ha un sistema tariffario libero con un massimo definito a livello di autorità di regolamentazione. Per la lunga percorrenza, invece, secondo una buona legge di mercato, sono le imprese ferroviarie che definiscono il valore delle tariffe; l'unica eccezione è rappresentata dall'Italia in cui, come sapete, si è legati ad un tetto di mercato, che, tra l'altro, non è applicato dal 2001.

Sull'ultima colonna a destra si nota il rapporto relativo delle tariffe, fatto 100 il numero indice riguardante l'Italia, rispetto agli altri paesi.

Ho voluto ricordare alla Commissione questi dati perché costituiscono un elemento importante di questo argomento: una spinta verso la liberalizzazione non può che avere come presupposto anche la liberalizzazione delle tariffe, altrimenti è difficile che intervengano nuovi entranti.

Per quanto concerne la dinamica tariffaria per i servizi in Italia, in diapositiva è rappresentato il periodo 2002-2005. La fonte esterna ci fa raffrontare i mezzi di trasporto e i servizi, l'uno con l'altro, cioè gli aumenti medi del periodo: si va dal 18 per cento dei trasporti urbani, al 15 per cento dell'acqua eccetera; vi è un 4,8 per cento delle ferrovie regionali e zero, ovviamente, non essendo state toccate, per quelle a lunga percorrenza.

Vorrei aggiungere alcune considerazioni. A che punto siamo sulle privatizzazioni all'estero? Come ho già detto a questa Commissione in un'altra occasione, attualmente non esiste nel mondo un modello di liberalizzazione o di privatizzazione di riferimento. Ciascun paese sta scegliendo la strada che più si attaglia alle caratteristiche del servizio o del paese stesso. Ad esempio, nel Regno Unito, dopo le difficoltà derivanti da un progetto di liberalizzazione e privatizzazione dell'intero sistema, segmentandolo orizzontalmente nell'infrastruttura e verticalmente tra le varie società di trasporto, si è tornati un po' indietro, ad una infrastruttura nuovamente in ambito pubblico, per sopperire alle perdite che, di fatto, avevano ridotto gli investimenti e, quindi, la sicurezza. In Germania c'è un'ipotesi di privatizzazione del gruppo a livello integrato e il progetto è in discussione. In Francia non se ne parla neanche, nessuno sta valutando né progetti di liberalizzazione né di privatizzazione. Negli Stati Uniti ci sono situazioni molto diverse; in Giappone, invece, si è scelta la strada della privatizzazione per direttrici di mercato e aree geografiche, per cui rete e sistema di

trasporto sono integrati per area geografica. Quindi, oggi non esiste un modello di riferimento.

Nell'ultima diapositiva ho indicato la situazione delle gare svolte in Italia per il trasporto regionale: per adesso sono quattro. Sono stati adottati modelli diversi: in Emilia-Romagna un lotto unico; in Lombardia un blocco e sono state messe a gara alcune tratte; in Liguria un lotto unico; in Veneto è stata fatta una segmentazione per tratte, con un primo lotto. Siamo ancora in una fase di apprendistato su come affrontare questo tema, che, in effetti, è delicato.

Sulla liberalizzazione, come abbiamo detto, siamo più avanti degli altri, ma sulla privatizzazione vorrei dire che, visto lo stato di evoluzione del gruppo e del sistema ferroviario...

GRAZIANO MAZZARELLO. Posso fare una domanda sulle privatizzazioni? Siamo più avanti dal punto di vista legislativo o realizzativo?

ELIO CATANIA, Presidente e amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA. Dal punto di vista della realizzazione concreta: se una società internazionale vuole realizzare in Italia un sistema di trasporto passeggeri, lo può fare; io non posso farlo in Francia. Non so se mi sono spiegato. Oggi, in Italia 41 società dispongono della certificazione per il trasporto merci; di esse, 16 o 18 sono operative.

Concludendo, per quanto attiene alla possibilità dell'azionista di guardare ad eventuali privatizzazioni nel settore finanziario, credo che si debba attendere che il gruppo svolga i passaggi previsti nel nostro piano per rafforzarsi e darsi la dimensione, operativa e di sostenibilità economica, che è il presupposto del processo di privatizzazione. Questa, lo ripeto, è una decisione che spetta soltanto all'azionista.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Elio Catania per la sua esposizione, che mi pare completa e molto contenuta nei tempi.

Sei colleghi hanno finora chiesto la parola: se ci limitiamo a porre le domande, rientriamo nei tempi, altrimenti no. Non vorrei ripeterlo, ma, poiché ci stiamo avviando verso la conclusione dei lavori, dovremmo approfittare della presenza dei nostri ospiti.

ILARIO FLORESTA. Mi dispiace di avere preso la parola per primo, ma credo di averla chiesta per primo e, quindi, è giusto che sia così.

Ringrazio i presenti, gli ingegneri Catania, Moretti e Testore, che certamente hanno svolto, e non possiamo aver cambiato idea in pochi mesi, un ottimo lavoro per quanto concerne l'evolversi di un comparto così difficile come quello ferroviario.

Sarò molto veloce, presidente, ma vi sono due considerazioni da fare. Non dobbiamo nasconderci dietro un dito: oggi siamo qui probabilmente anche per ciò che è accaduto nei giorni passati, che si riassume in quanto ha detto il presidente, ossia che l'azione delle Ferrovie si concentra su tre campi: la sicurezza, la qualità e la liberalizzazione.

Per quanto concerne la sicurezza, credo che stiamo lavorando molto bene. Siamo perfettamente d'accordo che non bisogna mai togliere una lira agli investimenti sullo sviluppo tecnologico riferito alla sicurezza, che non è mai abbastanza.

Vorrei soffermarmi sull'aspetto relativo alla qualità, e, quindi, alla puntualità e alla pulizia. La puntualità, caro ingegner Catania, si raggiunge o attraverso un parco rotabile che funzioni e che sia commisurato alle necessità delle Ferrovie o con una buona manutenzione. In tal caso non abbiamo né manutenzione né un parco rotabile commisurato. Ricordo che si tratta di situazioni ereditate: le Ferrovie hanno un'eredità decennale, quindi non si può risolvere tutto in un baleno.

Per quanto attiene al discorso del materiale rotabile, so che vi state adoperando con determinazione, affinché si possa giungere al *revamping*, a nuove costruzioni e a quant'altro. Fatelo veramente: alcune

società vogliono che queste gare vengano espletate anche per una questione occupazionale.

Mi si consenta di porre alcune domande sulla manutenzione che, guarda caso, riguardano ciò che lei stesso ha denunciato. Risulta che rispetto allo scorso anno, nel 2005, il numero degli Eurostar che si sono rotti è raddoppiato; 25-30 treni locomotori regionali si guastano ogni giorno; viaggiano treni con un numero minore di carrozze rispetto a quelle necessarie. A fronte di tante carrozze guaste, è necessario rispettare, comunque, l'orario delle corse di questi treni. Molti treni - e anche questo è il risultato di tanti guasti - partono « puntualmente » con 4-5 minuti di ritardo che poi vanno ad aumentare ulteriormente. Inoltre, risulta - e lei l'ha sottolineato - che negli impianti, come in quello di Milano, per il quale era stato promesso a Formigoni che avreste portato la manutenzione a h 24, si lavora sei ore al giorno, escluso il sabato. Non capisco perché questo non si sia potuto realizzare. Da ultimo, risulta che i treni Vivalto (quelli dei pendolari per intenderci) siano in gravissimo ritardo, in termini sia di consegna sia di affidabilità. Questo mi sembra davvero grave, anche a fronte della lunghezza dei tempi di consegna.

Voi avete preso già delle decisioni, ma permettetemi una piccola considerazione: a mio avviso, nessuno all'interno del gruppo dirigente doveva pagare le conseguenze di quanto è accaduto. Non si può sparare sul mucchio in una situazione che eredita gravi deficienze dal passato. A pagare è invece uno, ed è sempre l'anello debole della catena. Tuttavia oggi non sono qui a perorare questa causa, ma a fare un discorso propositivo: in assenza di materiale rotabile, bisogna intervenire drasticamente sulla manutenzione. È in quell'ambito che dovete lavorare. Ma perché ci sono tutti questi tagli?

Dal punto di vista organizzativo, sono d'accordo e apprezzo da tanti anni l'ingegner Moretti: anche se non ci conosciamo, so benissimo quali sono le sue capacità, le sue doti e la sua esperienza. Mi piace

l'idea della rete snella, ma a volte bisogna pagarne anche le conseguenze. Consideriamo, per esempio, il ritardo di due ore nell'intervento rispetto alla centrale impiantata: si è dovuto partire da Ancona per andare alla stazione di Loreto; evidentemente, è dovuto alla mancanza di presidio. Perché non prevedete gli elicotteri? Qualche elicottero potrebbe servire per attuare gli interventi.

Quindi, fermo restando che la vostra azione è encomiabile, dovete agire in due direzioni: lavorare sulla manutenzione, l'aspetto più importante, e sulla pulizia. Mi risulta che anche nel settore della pulizia stiate cercando di lavorare seriamente e intensamente. Per quanto riguarda la manutenzione, non mi risulta che lo stiate facendo con grande determinazione e non so di chi sia la responsabilità dei fatti che ho denunciato.

Ci siamo già espressi sulla sicurezza e non entro nel merito della liberalizzazione, in cui siamo addirittura molto più avanti e sbagliamo, ma vi prego sentitamente di verificare le azioni da intraprendere in merito al nuovo approvvigionamento e alla disponibilità di materiale rotabile. Come lei diceva, la domanda c'è e dal punto di vista economico dobbiamo puntare ad utilizzare al meglio e con il minor costo possibile il trasporto di merci e persone. Questa è un'occasione storica per le Ferrovie. Quindi, spendiamoli pure i soldi, ma velocemente.

FRANCO RAFFALDINI. Le *slide* in questa Commissione non portano fortuna. Soprattutto, non fanno girare i treni. Noi abbiamo bisogno di guardare in faccia la verità, altrimenti non reagiremo nel verso giusto. Queste *slide* non hanno dato il segno di una reazione adeguata alla situazione nella quale ci troviamo.

I problemi del trasporto ferroviario, manifestatisi nei mesi scorsi, recentemente sono esplosi. Il 2005 si chiude in modo drammatico, sia a livello regionale e locale sia sulla media e lunga percorrenza. Solo nel mese di dicembre sono stati soppressi 6.900-7.000 treni. Oltre alle soppressioni, sono aumentati i ritardi e la decurtazione

dei singoli treni per recuperare carrozze. Sui treni sono state distribuite mille coperte al giorno, perché non funzionava il riscaldamento. Le soppressioni dei treni, nel 75 per cento dei casi, sono avvenute per mancanza o rottura dei locomotori; nel 25 per cento dei casi, per mancanza di personale, che pure opera in condizioni di lavoro straordinario. La puntualità nel mese di dicembre 2005 non mi risulta assolutamente migliorata, come illustrato nelle *slide*. Ritengo, invece, che sia peggiorata rispetto ai mesi precedenti, sia per i treni regionali sia per quelli a lunga percorrenza.

ELIO CATANIA, *Presidente e amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA*. Quella *slide* si riferiva al periodo dall'11 dicembre all'11 gennaio e non affrontava la situazione dei mesi precedenti.

FRANCO RAFFALDINI. Certamente, nei mesi precedenti si è registrata una caduta rilevante, così come è rilevante la caduta dell'indice di soddisfazione dei passeggeri.

Le perdite di esercizio di Trenitalia superano abbondantemente i 400 milioni di euro. Sono state fatte scelte organizzative e gestionali sbagliate. È saltata la pianificazione del rapporto tra treni e linee. La catena di comando, invece di ridursi, si è allungata, perché, da una parte, si è centralizzato e, dall'altra, si è deresponsabilizzato il rapporto con il territorio. L'organizzazione del personale è stata separata dagli impianti, così come le manutenzioni. Sono state depotenziate la dirigenza tecnica e le competenze ferroviarie, sostituendole con esterni senza competenze specifiche, scelta letale per un'azienda come le FS. Si è pensato che la produzione ferroviaria potesse essere standardizzata, computerizzata, senza conoscere le diversità degli impianti e le pluralità dei vincoli. Si è perso il controllo della programmazione della produzione. Sono stati violati i regolamenti europei e le leggi italiane (penso alla legge n. 422 del 1997, in cui è chiara la distinzione tra il

trasporto locale sussidiato e il trasporto a media e lunga percorrenza non sussidiato). Si è voluto, fino alla settimana scorsa, accentrare e mischiare tutto. Delle 508 carrozze ritirate a causa delle zecche, ne sono state recuperate - come ho sentito - 80. Si è voluto separare gli Intercity dagli interregionali, dimenticandosi che, oltre ai disagi e ai costi per i pendolari, sarebbero aumentate le coincidenze. Così, con l'entrata in vigore del nuovo orario, il sistema è esploso e, proprio in occasione delle festività, ha rischiato di franare. Penso a ciò che potrebbe accadere se non si prendessero misure immediate - non la proiezione di una *slide* - all'apertura delle Olimpiadi di Torino.

Sono stati presi in ostaggio milioni di passeggeri. Non c'è stata alcuna capacità di reazione di fronte al dilagare del disservizio. I problemi in ferrovia non si sommano, si moltiplicano. Il materiale rotabile è vecchio e scarso, tanto che non si riesce ancora a traguardare nuovi investimenti con l'aumento prossimo della capacità della rete - penso all'Alta velocità/Alta capacità, la più grande opera europea realizzata in questi anni - e con l'aumento della domanda del trasporto ferroviario. In molte regioni la crisi è profondissima anche sui mezzi leggeri; penso, ad esempio, alla mia regione, la Lombardia. Si sono studiati, irresponsabilmente, tagli di linee e di milioni di treni/chilometro per sostituirli con autobus. Insomma, la macchina organizzativa si è scassata e si è perso il timone.

Per evitare il tracollo, bisogna correggere immediatamente gli svarioni compiuti e cambiare il profilo organizzativo e gestionale in modo che, da subito, si inverta la tendenza e si recuperino gli spazi ancora possibili per un servizio ordinato. È necessario dare vita ad uno scatto di orgoglio aziendale che comporta una scelta netta in questa fase: ad ogni livello, vanno individuati i ferrovieri competenti di cui FS è ricca, lasciando perdere quegli esterni che hanno solo prodotto *slide* e non padroneggiano un'azienda complessa e ricca di possibilità. Bisogna far girare i treni, muovere passeggeri e merci con

puntualità, comfort e sicurezza. I DS fanno appello ai ferrovieri - c'è ancora un corpo sano in questa azienda, con punte di eccellenza, come gli investimenti nella rete -, affinché si riprendano in mano il timone e la prospettiva.

Fin da subito, vanno riallacciate le relazioni con le regioni, le organizzazioni sindacali, i clienti, le merci e i pendolari. Certo, serve un sostegno del Governo che, invece, nell'ultima legge finanziaria, ha messo in ginocchio le Ferrovie dello Stato, tagliando il 94 per cento delle risorse per investimenti e cassa (lasciando 276 milioni di euro), cosicché le Ferrovie dello Stato avranno benzina fino a giugno 2006 - non nutro il suo ottimismo, ingegnere, quando indica un arco di tempo fino alla fine dell'anno - e poi si bloccheranno cantieri e pagamenti. Questi tagli sono avvenuti non solo sulla linea ordinaria (manutenzione, sicurezza, trasporto regionale dei pendolari e trasporto merci), ma anche sulle linee dell'Alta velocità/Alta capacità.

Questa è, a mio parere, la realtà che bisogna guardare nella sua crudezza, se vogliamo avere una capacità di reazione; non è sufficiente qualche *slide* che ci tira su di morale, ma non inverte la tendenza.

MARCELLO MEROI. Farò un intervento velocissimo, anche perché ritengo che, in sede di audizione, dovremmo ascoltare, ottenere dei chiarimenti e lasciare gli interventi di carattere politico, seppur legittimi, ad altra sede.

Le mie domande sono due. La prima l'ho formulata almeno cinque o sei volte, senza mai ricevere una risposta; la ribadisco qui per la settima volta. Non so se nella prossima legislatura il sottoscritto sarà presente o se altri colleghi lo sostituiranno, ma gradirei ricevere una risposta. Mi riferisco al trasporto regionale, ancora una volta, alla linea Roma-Viterbo (non parlo di infrastrutture: so perfettamente che non ci sono le disponibilità e che il progetto è ancora in fase di esecuzione), e alla possibilità di mantenere, ottimizzare o quantomeno rendere accettabile un servizio inaccettabile: puntualità minima, pulizia pessima, affidabilità nes-

suna, disponibilità di posti a sedere scarsissima, manutenzione inesistente. Addirittura si è creato un sito, che è diventato il *forum* dei pendolari Roma-Viterbo, nel quale quotidianamente si raccontano le vicissitudini di una linea nella quale per fare 78 chilometri e 800 metri si impiegano quasi due ore, quando si arriva. Negli ultimi tre mesi è capitato diverse volte che il convoglio si sia fermato nelle campagne laziali in attesa che qualche pullman andasse a recuperare i passeggeri. Non sto descrivendo il Far west; parlo di fatti certi e consolidati, pubblicati sulla stampa locale, sui quali, al di là di valide attestazioni di tranquillità e di sicurezza da parte dei responsabili di RFI, non si è fatto nulla. Vorrei sapere se sulla linea Viterbo-Roma sia possibile avere un trattamento per i pendolari - che pagano - almeno sufficiente.

Pongo velocemente una seconda domanda, alla quale so perfettamente che non avrò nessuna risposta, perché si tratta di una questione molto tecnica e certamente i vertici delle Ferrovie dello Stato avranno bisogno di tempo per dare una risposta. Ho apprezzato il discorso del presidente Catania su sicurezza, qualità e liberalizzazione, ma credo che quando si parla di costi e di investimenti si debba parlare anche di correttezza di procedure e di utilizzo dei fondi nella maniera più trasparente possibile.

Ho presentato un'interrogazione, alla quale il Governo dovrebbe rispondere nella giornata di domani e che girerò a voi direttamente - è un'occasione ghiotta e molto utile per avere dei chiarimenti - in ordine a una trattativa privata, che mi risulta essere stata fatta da RFI per l'acquisto di alcuni scambi e deviatori per un importo di 2 milioni 610 mila euro.

Ricordo che nel 1999 fu bandita una gara dell'importo complessivo in due lotti di 32 milioni di euro, aggiudicata per associazione temporanea di impresa ad alcune società italiane, e non soltanto, ad un determinato prezzo. Oggi queste società, escluse dalla trattativa privata, hanno offerto prezzi inferiori. Vorrei chiarimenti sulle procedure, sul perché adesso

si procede con trattativa privata, mentre prima era stata bandita con gara; credo che ciò sia dovuto all'entità dell'importo, anche se non so se 2 milioni 610 mila euro superino la soglia comunitaria.

Inoltre, vorrei capire perché non si sia neanche risposto a una lettera dell'azienda che si dichiarava ufficialmente disponibile a offrire i pezzi oggetto della trattativa a prezzo inferiore a quello che era stato stabilito come equo in sede di contatto diretto.

GREGORIO DELL'ANNA. Presidente, vorrei partire da alcune considerazioni.

PRESIDENTE. Niente considerazioni, onorevole. Formuli domande.

GREGORIO DELL'ANNA. Farò solo una domanda. Venendo dalla Puglia, regione periferica rispetto al resto d'Italia, conoscendone la morfologia e sapendo che cinque province sono situate sul lato del Mar Adriatico, posso dire che la rete ferroviaria è fondamentale per questa regione.

I disservizi in termini di pulizia sono indescrivibili, tanto che siamo arrivati a dover affrontare problemi sanitari. Per quanto concerne il materiale rotabile, abbiamo inaugurato la linea Brindisi-Lecce; avrebbe dovuto esserci il treno Minuetto, ma così non è stato, con conseguente figuraccia del sottosegretario che l'aveva annunciato. Le stazioni versano in pessime condizioni; c'è una situazione di degrado, mentre le Ferrovie, per la posizione logistica della Puglia, avrebbero dovuto fornire risposte sia per quanto riguarda i collegamenti con il resto d'Italia e d'Europa sia per quanto attiene al trasporto regionale che, per i pendolari, assume particolare rilievo.

Ebbene, di fronte a queste esigenze, gli interventi sono inesistenti. Mi aspetto, quindi, risposte che possano dare una giustificazione alle numerose interrogazioni che abbiamo presentato e alle richieste che ci provengono dai cittadini che rappresentiamo in questa sede.

GRAZIANO MAZZARELLO. Siamo in una situazione gravissima: ha ragione l'onorevole Raffaldini a dire che si tratta di una situazione da ordine pubblico. Penso anch'io, ingegner Catania, che lei abbia messo un po' troppo ottimismo nel suo intervento. Certo, bisogna essere ottimisti, ma credo che la condizione in cui ci troviamo debba essere valutata bene. Siamo in una situazione di rottura con quasi tutte le regioni. Come intendete affrontare la questione del rapporto con le regioni?

Penso che il problema sia esploso a seguito di una scelta di organizzazione sbagliata. Questa è l'opinione che mi sono fatto parlando con le persone che se ne intendono e che sono dentro l'azienda. Centralizzazione e deresponsabilizzazione: perché vi siete ridotti così sulla questione del personale? La gran parte dei treni è stata soppressa essenzialmente non per il materiale, ma per mancanza di capitreno. Mancano i macchinisti e siete costretti a fare un'operazione gravissima, cioè a spostare i macchinisti dalle merci. Mentre si «ciancia» a vuoto, l'operazione che si compie è prendere i macchinisti dal settore merci e spostarli sul servizio passeggeri. Si sta compiendo un'operazione gravissima. Vorrei sapere come si sia arrivati a questo punto. Faccio notare che per avere il materiale ci vogliono 36 mesi, ma per avere le persone non sono certo necessari questi tempi.

Mi risulta anche che a causa della cattiva organizzazione - vorrei una risposta in merito, che verificheremo nei prossimi giorni - in molte officine mancano i pezzi di ricambio. Da qui nasce la lentezza del *revamping* che, secondo me, ha dato risultati insufficienti. È vero o meno? Inoltre, cambiate l'orario, finalmente? È stata un'altra cosa disastrosa che è stata fatta.

GIORGIO BORNACIN. Sarò molto breve, anche perché voglio porre delle domande.

In base ad alcune situazioni che si sono create in Liguria - l'ho annunciato ai giornali - sto preparando un esposto alla

procura della Repubblica, ma non contro i vertici delle Ferrovie dello Stato, perché temo («a pensare male si fa peccato, ma non si sbaglia», diceva il senatore Andreotti) che ci sia qualcosa che non funziona. Ho notato un susseguirsi di eventi la cui spiegazione forse è riconducibile ad alcuni fatti a cui accennavano i colleghi e che mi fanno pensare. Un giorno c'è un problema: lo si risolve, ma il giorno dopo se ne presenta un altro; lo si risolve e il giorno dopo se ne presenta un terzo.

Poiché le Ferrovie, in questo momento, sono nel mirino (forse ho la vocazione a fare Maigret, ma ogni tanto metto insieme un po' di elementi, come le proteste contro la TAV, l'Alta velocità in Val di Susa, e contro il terzo valico), allora mi domando: non è che qualcuno gioca a creare un'immagine delle Ferrovie che non è esattamente quella che dovrebbe essere? Ci avete mai pensato?

Sono un assiduo frequentatore di treni. Ieri sono andato e tornato da Napoli in Eurostar, con quattro minuti di ritardo: quindi, treno puntuale e preciso. Sono un utilizzatore anche del treno regionale da Fiumicino a Roma e, tranne un'interruzione sulla rete, non mi è mai capitato nulla. Però mi rendo conto di quanto capita in Liguria: dai ferrovieri di Ventimiglia ho avuto l'elenco della frequentazione di un treno «tagliato» nel trasporto regionale. Ho chiamato l'ingegner Testore che, come me, è caduto dalle nuvole. Altra domanda: chi fa i nuovi orari e con quali criteri? I vertici regionali vi rispondono su questi argomenti? Hanno un rapporto con i vertici nazionali, oppure adottano un altro criterio di valutazione?

Questa audizione l'ho chiesta io, ma non volevo voi, seppure abbia piacere di ascoltare lei, ingegner Catania, l'ingegner Moretti, l'amministratore Testore e gli altri amici. Avrei voluto che intervenissero i responsabili regionali, per raccontarci perché succedano certe cose. Nei *Promessi sposi*, don Ferrante morì di peste prendendosiela con le stelle; non vorrei che la polvere di stelle si fosse infilata da qualche parte all'interno delle Ferrovie.

Ho ancora in mente la trasmissione televisiva *Report*, nella quale accaddero alcuni episodi molto indicativi di un certo tipo di situazione. Si stanno criminalizzando le Ferrovie, ma provate a dirmi se c'è un aereo di Alitalia che arriva e parte puntuale e se trovate cortesia negli addetti dell'Alitalia! Ieri, all'aeroporto di Genova (il fatto è stato denunciato), le autobotti della compagnia che effettua il servizio di rifornimento perdevano carburante mentre rifornivano gli aerei. Se questo fosse accaduto alle Ferrovie, avremmo avuto qualcuno sui binari, ma all'Alitalia tutto ciò non succede!

Allora, o c'è un problema oppure vorrei che qualcuno mi spiegasse se queste cose non dipendano da altre volontà, legate a situazioni diverse.

BENEDETTO NICOTRA. Ringrazio i partecipanti all'audizione, l'ingegner Elio Catania, l'amministratore Mauro Moretti, nonché l'amministratore Roberto Testore e chi li accompagna.

Apprezzo il lavoro che avete svolto appena siete entrati nel gruppo delle Ferrovie dello Stato, a partire da lei, presidente Catania, fino all'ingegner Testore, mentre l'amministratore Moretti c'era già da prima. A mio avviso, avete mostrato una grande attenzione nei confronti delle imprese italiane in modo da dare un segnale positivo per farle lavorare. Ciò vi dà un merito. È ovvio che siete passati da industrie private — qui parla l'imprenditore —, dove si possono fare determinate cose, ad un carrozzone pubblico, dove il discorso diventa difficoltoso. Tra l'altro, a causa di chi vi ha preceduto, che ha combinato bei disastri, oggi vi ritrovate un bagaglio non indifferente.

Condivido pienamente quanto è stato detto dall'onorevole Bornacin e chiedo alla Commissione, pur nella ristrettezza dei tempi dovuti alla conclusione della legislatura, di svolgere un'inchiesta. I casi che si sono verificati « puzzano » in un modo increscioso: parto dalle cimici sui carri — uso il termine « carri », perché siamo arrivati ai livelli di carri bestiame, per come vengono trattati gli utenti — per arrivare ai

disastri che si sono verificati ultimamente, come quello di Bussoleno, pubblicato oggi su *La Stampa*, dove c'è scappato un morto e un ragazzo di 16 anni è in fin di vita.

Chiedo a questa Commissione che si faccia chiarezza: non può subentrare un aspetto « politico » o quant'altro. A questi giochi non ci sta nessuno, né l'utente né le persone che rappresentano questa Commissione. Quindi, chiedo che si apra un'inchiesta su tutti i casi che si sono verificati fino ad oggi, soprattutto sui più recenti. Ad esempio, per quanto riguarda l'episodio di Roccasecca, in quel punto era impossibile che si verificasse un incidente di così grave natura. Ha ragione, quindi, l'onorevole Bornacin, di cui condivido e apprezzo l'intervento.

ANTONIO PEZZELLA. Per quanto compete alla nostra Commissione, siamo alla conclusione dei nostri lavori; fortunatamente non lo è questa dirigenza nell'ambito delle Ferrovie. Avremmo mille ragioni, come il collega Meroi e il collega Bornacin, per attaccare le Ferrovie dello Stato, ma mi rendo conto che il lavoro è iniziato. Non possiamo sparare palle infuocate nei confronti di una dirigenza che è stata scelta da questo Governo, quindi che noi stessi abbiamo scelto; però non possiamo essere d'accordo con quanto stanno affermando oggi i colleghi dell'opposizione.

Le ragioni di fondo che stanno emergendo sono legate soprattutto a una vecchia gestione che, come diceva il collega Bornacin, è la stessa che è presente all'interno dell'Alitalia. L'*holding* è rimasta com'era stata disegnata dalla vecchia gestione, tranne che per l'ultima modifica ad opera del consiglio di amministrazione della *holding*, per cui sono stati creati quattro presidi: la puntualità, la programmazione integrata, la Commissione speciale per i piani di emergenza ed il Comitato degli investimenti. In questo primo passaggio, la *holding* cerca di prendere in mano le redini della gestione della società, che è diventata un impero nel quale ogni satrapo — parliamo dei responsabili regionali — fa tutto ciò che vuole.

Non voglio fare l'oppositore alla giunta Bassolino, ma dovrei dire cose inenarrabili su quanto avviene in Campania. Mi asterrò dal farlo: i fatti li conoscete, così come la stampa e i pendolari. La prima volta che abbiamo incontrato l'ingegner Testore abbiamo detto che dovremmo dare un premio alle Ferrovie in quanto hanno creato un'alta incidenza di democrazia e un associazionismo spontaneo dei pendolari, anche attraverso lo strumento dei *blog* su Internet. Certo, quella è la punta negativa, la gestione del quotidiano: i problemi esistono.

Finalmente, dopo più di un anno, vi siete resi conto delle difficoltà e avete cominciato a dare delle risposte. Tuttavia, queste risposte devono essere date in maniera ancora più pregnante in merito al trasporto regionale. Noto che avete affidato la gestione all'ingegner Laguzzi che proviene dalla SITA e che prima era alla Cargo. Lo conosco come una persona estremamente competente. Mi auguro, pertanto, che egli abbia la possibilità di richiamare all'ordine le persone sparse nell'impero delle Ferrovie che hanno determinato lo sfascio che si sta verificando.

Mi associo, infine, alle considerazioni dei colleghi circa le questioni sospette che negli ultimi tempi si stanno verificando nell'ambito delle Ferrovie. Il problema dei passeggeri è relativo, rispetto a quello delle infrastrutture, dove si stanno verificando gravi problemi. Il grande lavoro, anche in termini di investimenti, si sta facendo; l'incognita che rimane è se l'Alta velocità, soprattutto in termini di sicurezza, anche sulla tratta Roma-Napoli, ci faccia stare tranquilli o meno.

RODOLFO DE LAURENTIIS. Intervengo solo per una riflessione. Ho ascoltato i colleghi che sono entrati nel merito della situazione delle singole regioni circa lo stato della qualità del servizio metropolitano e locale. Non voglio aggiungermi al coro delle doglianze che sono state sottolineate oggi, anche perché dovrei farlo su un tema che l'ingegner Catania conosce

bene, la tratta Pescara-Roma, considerato che è stato presente in alcuni incontri con la regione Abruzzo.

Parto da un presupposto: il lavoro di ricostruzione e di miglioramento di un'azienda come Ferrovie dello Stato - che è complessa e complicata da gestire, che ha una grande visibilità nei confronti del mondo esterno, un grande impatto sulla pubblica opinione e sulla vita di centinaia di migliaia di persone che utilizzano questo strumento di mobilità - è notevolissimo, quindi non ci dobbiamo nascondere dietro un dito né trascurare le enormi difficoltà che si possono incontrare nello sforzo di miglioramento del quadro economico aziendale, soprattutto della sua capacità di dare una risposta concreta ai bisogni di mobilità della collettività. Ciò avviene in un processo di liberalizzazione, di cui abbiamo già parlato diverse volte in questa sede, in un contesto all'interno del quale non dobbiamo mai dimenticare che la capacità di competere va acquisita giorno dopo giorno e va sviluppata con grande senso di responsabilità.

Ricordo che nel corso del primo incontro, in questa Commissione, con il presidente Catania e con gli altri responsabili di Ferrovie, si sottolinearono i punti salienti del piano di impresa e di lavoro che il *management* voleva intraprendere nell'arco temporale prefissato dal proprio mandato. All'epoca sottolineai - forse con un eccesso di ottimismo - il piano di impresa che ci fu prospettato.

Al di là di ciò, vorrei porre una domanda all'ingegner Catania con grande franchezza: lei pensa veramente che si possano raggiungere gli obiettivi che lei ha ribadito e soprattutto che si possa introdurre l'inversione di tendenza che questo Parlamento, il Governo e le forze politiche si aspettano da voi? Possiamo continuare a ragionare su questo tema, anche se credo che in questa Commissione, in Parlamento e nel Governo troverà grande attenzione nel sostenere quello che è un progetto non solo aziendale, ma anche del paese.