

PRESIDENTE. Ringrazio i colleghi che sono intervenuti. Il cuore del problema, così come si presenta in questi giorni all'attenzione vostra, dell'opinione pubblica e delle istituzioni, è stato focalizzato. Abbiamo un quarto d'ora per la replica da parte dei rappresentanti dell'azienda; subito dopo saremo chiamati in Aula per le votazioni.

Do la parola all'ingegner Elio Catania.

ELIO CATANIA, *Presidente e amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA*. Cercherò di fare uno sforzo di sintesi. Innanzitutto ringrazio gli onorevoli: credo che le loro puntualizzazioni abbiamo centrato esattamente il problema che abbiamo di fronte. Lascierò subito dopo la parola a Testore e Moretti per le risposte sui punti più specifici.

Inizierei dal punto sottolineato dall'onorevole De Laurentiis: è in gioco non solo l'efficienza e l'efficacia delle Ferrovie dello Stato, ma anche la capacità del paese di competere attraverso un'adeguata infrastruttura di mobilità e di logistica. Dagli interventi svolti fino a questo momento, credo che sia stato sottolineato quello che noi - con grande onestà intellettuale, da *manager* d'impresa - abbiamo fatto, ciò che sta funzionando e, soprattutto, ciò che non sta funzionando, come ci aspettavamo. Tutti abbiamo convenuto sul fatto che ci stiamo portando dietro i risultati di un'impostazione ventennale, se non trentennale, che non ha dato alle Ferrovie le risorse, l'incisività e - lasciatemelo dire - le capacità manageriali necessarie a modernizzare l'impresa. Il cuore dei nostri problemi - lo avete detto tutti - è nella capacità di avere, da una parte, il materiale rotabile affidabile (i numeri che avete fornito sono puntuali e condivisibili) e, dall'altra, processi operativi adeguati, tra cui quello della manutenzione.

GRAZIANO MAZZARELLO. Mi permetto di dirle che non tutti abbiamo detto che ci portiamo dietro un'eredità di venti o trent'anni. Diversi tra di noi hanno detto che questa situazione è esplosa nell'ultimo anno, a seguito di vostre scelte.

ELIO CATANIA, *Presidente e amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA*. Adesso arrivo al punto delle scelte. Se oggi disponiamo di materiale rotabile con 25 anni di età media, di locomotori di quarant'anni che, quando nevicata e fa freddo, si scassano, questo è un problema non degli ultimi tre mesi, ma delle ultime due, tre generazioni, legato all'impostazione del sistema ferroviario e a processi industriali non adeguati. Questo è ciò che abbiamo trovato nelle ferrovie.

Pertanto, di fronte a una tale gravità dei problemi, abbiamo deciso di lavorare in profondità, il che vuol dire evitare colpi di vernice o annunci e cercare di mettere le cose a posto.

Per quanto riguarda le scelte che abbiamo compiuto e sulle quali stiamo impostando le nostre valutazioni organizzative, vorrei dire con grande franchezza - ognuno fa il proprio mestiere, noi facciamo il nostro di *manager* - che cerchiamo di valorizzare innanzitutto le competenze all'interno delle Ferrovie (e ciò non perché siamo le Ferrovie, ma perché in qualunque impresa senza capitale umano adeguato non si va da nessuna parte); dove era necessario le abbiamo rafforzate, tanto che i provvedimenti assunti nei giorni scorsi sottolineano il nostro impegno nel valorizzare le competenze storiche che oggi, nelle Ferrovie dello Stato, ci permettono certe cose.

Con altrettanta franchezza, dico che abbiamo dovuto mettere mano a processi che, in passato, non ci hanno dato i risultati che ci aspettavamo: ad esempio, il processo della manutenzione o, come avete sottolineato tutti, quello della formazione, della produzione e della pianificazione a livello regionale. Ci siamo trovati con un aggregato di tanti domini o imperi, come qualcuno l'ha definito. Un'azienda di questo tipo dà valore se lavora in modo integrato tra infrastruttura, materiale rotabile, tecnologie e uomini. Il fatto di avere un decentramento straordinariamente anarchico, nel passato come nel presente, non porta risultati. L'impostazione di fondo che il sottoscritto sta dando - e me ne assumo la respon-

sabilità - all'intero *team* dei *manager* è di dare al gruppo maggiore coesione e integrazione. Ciò vuol dire lavorare in maniera molto più coerente e compiere scelte più condivise.

Per quanto concerne l'orario e le regioni, abbiamo deciso di aprire dei tavoli con tutte le regioni per lavorare insieme - questo è il modo moderno di operare - e correggere le imperfezioni inserite nel nuovo orario; vogliamo essere sicuri che non avvengano né per iniziativa locale non controllata né per qualunque altro motivo. Questo è il primo provvedimento importante che abbiamo adottato.

Il secondo provvedimento importante è stata la decisione di mettere a punto la macchina operativa e di produzione, che non ha funzionato. Se qualcuno pensa che i modelli organizzativi antichi funzionavano, sappia che non era così. Abbiamo ridisegnato il processo di produzione a livello aziendale, facendo lavorare insieme i migliori ferrovieri e il miglior personale di Trenitalia e RFI. Si tratta di scelte manageriali e organizzative che possono essere opinabili - ognuno fa il proprio mestiere -, ma rispondono alla logica di integrazione, focalizzazione e specializzazione.

Le risorse esterne sono state portate in numero molto limitato all'interno dell'azienda, laddove non esistevano le competenze che il mercato moderno richiede: persone che sappiano di esigenze di mercato, di clientela e di *marketing*. Ma ben ci guardiamo, ben ci siamo guardati e ben ci guarderemo dal penalizzare le competenze ferroviarie che, in un'impresa come la nostra, rappresentano le competenze cuore che fanno funzionare le cose.

Per quanto riguarda gli episodi recenti, abbiamo l'onestà intellettuale di averli messi sul tappeto e di rendercene conto, così come abbiamo anche l'onestà intellettuale di fare un inventario delle cose che nel gruppo stanno camminando. Non voglio demoralizzare il lavoro di 100 mila ferrovieri che hanno lavorato sodo nell'ultimo periodo: basti guardare il numero di cantieri aperti, di investimenti in nodi o in infrastrutture e il lavoro sulle tecnologie,

che non c'erano e sono stati fatti. Si tratta di un lavoro straordinario ed il merito va ai ferrovieri che hanno saputo lavorare.

Attualmente, ci stiamo concentrando sulle operazioni di puntualità e di pulizia nel traffico regionale, che rappresenta il nostro problema cuore, ma che non vuole oscurare il resto del lavoro che è stato svolto. Abbiamo un progetto e sono convinto che vada nella direzione giusta che ci ha chiesto il paese. Dobbiamo lavorare e rispondere a questa emergenza: maniche tirate su, se è necessario tutti a testa bassa, come stiamo facendo, per rispondere a un problema specifico che è di servizio: puntualità e pulizia nel traffico regionale. Questo problema si risolve in un mese con un colpo di bacchetta magica? Signori - torno a dirlo - stiamo lavorando sui processi di manutenzione, di produzione, industriali e sull'acquisizione di nuovo materiale rotabile: occorre del tempo.

Adesso vi presenteremo dei numeri sui quali non si deve fare né ottimismo né proiettare *slide*: si devono mettere i numeri sul tappeto, possono piacere o meno. A me, da bravo *manager*, piace parlare sui fatti, sui dati e sui numeri, su quelli positivi e soprattutto su quelli negativi.

L'ingegner Moretti e l'ingegner Testore vi daranno alcune risposte specifiche. Pregherei l'ingegner Moretti di dare quattro risposte: la prima sul lavoro che stiamo svolgendo in merito ai nodi della Puglia; la seconda sulla linea Roma-Viterbo; la terza sulla sicurezza sull'Alta velocità e la quarta sull'assistenza specifica nel caso delle stazioni non presenziate nelle Marche (il caso di Loreto). Con l'ingegner Testore parleremo di numeri per quanto riguarda la manutenzione, l'altro tema che avete sollevato.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana SpA*. Credo che non abbiamo bisogno di elicotteri per fare gli interventi. A Loreto il fatto è accaduto alle ore 3,45 circa; in questo caso, il comitato che si occupa di emergenza - uso parole conosciute - è stato istituito 20 minuti dopo e in mezz'ora i tecnici erano presenti sul luogo dell'inci-

dente. Alle 7 tutti i passeggeri erano stati portati in luoghi diversi da quello dell'incidente. Alle 11 è stato ripristinato il primo binario con lo spostamento della carrozza rispetto all'invasione di sagoma. Naturalmente, ci sono volute circa 36 ore per effettuare l'operazione di ripristino della rete. Vi sono state delle difficoltà con l'assistenza alla clientela: le azioni mostrate dal presidente Catania, con il presidio che riguarda l'elemento di coordinamento delle operazioni, fanno riferimento all'esperienza che abbiamo avuto.

L'onorevole Raffaldini ha posto un particolare problema. Vorrei tranquillizzarlo in ordine al fatto che, sebbene abbiamo avuto tagli sui finanziamenti, sia di competenza sia di cassa, non faremo tagli sulla manutenzione ordinaria e straordinaria e sulla tecnologia della sicurezza, nel senso che, come società, abbiamo già un programma di indebitamento.

Mi aggancio al problema dell'Alta velocità e al sistema dell'SCMT. In quest'ultimo anno, c'è stata una maturazione culturale da parte di tutti sulle tecnologie della sicurezza. Un anno fa nessuno sapeva cosa fosse il sistema SCMT e quando c'era da chiedere qualcosa si faceva il blocco automatico a correnti codificate. Adesso del blocco automatico a correnti codificate non ne parla più nessuno: si fa presto a passare ad un'altra moda. Per fortuna, lo sottolineo: infatti, in Italia, per fare 4.500 chilometri di blocco automatico a correnti codificate ci abbiamo messo quarant'anni; in tre anni abbiamo installato il sistema SCMT su 6.000 chilometri di ferrovie. Dopo un anno e mezzo vi è qualche difficoltà per il materiale rotabile, in quanto bisogna fare servizio oltre che adottare le tecnologie, ma in due anni chiuderemo la partita. Credo sia un'esperienza di cui dobbiamo andare tutti fieri, sia il Parlamento, che ci ha dato i soldi, sia noi che vi abbiamo lavorato. Probabilmente questo aspetto dovrebbe essere valorizzato in maniera diversa rispetto a chi sostiene che si debba fare tutto e subito, con la bacchetta magica. Non mi riferisco

a questa sede; penso ai giornali o a qualcuno che osserva i nostri fatti in maniera disattenta.

La linea di Alta velocità Roma-Napoli è assolutamente sicura: è stata certificata da un anno e mezzo, quindi molto prima del pre-esercizio, altrimenti non avremmo fatto nemmeno gli inseguimenti a 300 chilometri orari, poiché a bordo c'era il personale che quando fa le prove deve essere tranquillo e al sicuro. La certificazione è stata fatta non da noi, ma da enti terzi. In particolare, il TV di Monaco di Baviera si è interessato alla certificazione della nostra rete Alta velocità sulla tratta Roma-Napoli, che è dotata del sistema European Train Control Management System, il primo esempio al mondo — ogni tanto vale la pena di ricordarcelo — di sistema automatico di protezione, non solamente della sicurezza, ma anche di altre funzioni, fatto su una portante radio che opera a 300 chilometri all'ora. Funziona regolarmente: ormai è un mese che facciamo servizio *spot*; qualcuno di voi è venuto a vederlo, insieme ai passeggeri in promozione. Mi pare che solo un treno abbia ritardato; gli altri sono tutti mediamente in anticipo di 7 o 8 minuti, ma anche questo è sbagliato: bisogna arrivare in orario per non dare fastidio ai treni regionali. Il 19 saranno presenti gli esperti mondiali ed europei che non credono a questo nostro progetto: sono ancora nella logica di San Tommaso. Un nostro collega, l'ingegner Elia, oggi è a Parigi e sta illustrando al vertice dell'Union Internationale des Chemins de Fer il progetto, che è ritenuto interessante in Francia e Germania, ma anche in Cina e in India, paesi che hanno già iniziato ad avere contatti con le nostre imprese per comprare il sistema.

Per quanto riguarda il problema sollevato dall'onorevole Meroi in merito ai deviatoti, mi dispiace di non poter rispondere: l'ho sentito oggi per la prima volta, ma darò sicuramente una risposta.

Per quanto riguarda invece le stazioni, i nodi della Puglia...

MARCELLO MEROI. Però le è arrivata una lettera.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana SpA*. Non me ne ricordo, purtroppo me ne arrivano tante.

MARCELLO MEROI. Ne ho una copia. Se vuole, gliela posso dare.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana SpA*. Comunque ho avuto l'appunto e sarà mia cura verificare subito la situazione. Mi dicevano che abbiamo già svolto un'operazione di verifica.

Per quanto riguarda le stazioni e i nodi della Puglia, vorrei rilevare che, anche qui, abbiamo fatto passi importanti. Anzitutto, circa l'Adriatica, da Bari in giù (tranne un piccolo tratto, verso Fasano e Monopoli, dove abbiamo avuto problemi attinenti a passaggi a livello con il sindaco locale che hanno causato un ritardo) il raddoppio è una realtà: infatti, abbiamo raddoppiato ormai fino a San Severo, rimane solamente il pezzo San Severo-Teroli e poi il lavoro è completato. Ricordo che il ritardo su questi ultimi lavori è dovuto unicamente al fallimento di un'importante impresa, ma abbiamo già provveduto alla risoluzione di tale problema e riaffidato l'incarico. Altrettanto si sta facendo per il tratto Bari-Taranto. Sono stati compiuti i collegamenti dentro il porto di Taranto e stiamo facendo i lavori per mettere a posto tutto il nodo di Bari, che ha già realizzato una metropolitana di superficie fino a Bari Torremare-Fasano (faccio presente al riguardo che le fermate sono state rinnovate e ne sono state fatte delle nuove).

Inoltre, per quanto riguarda le stazioni della Puglia, abbiamo Grandi Stazioni SpA (Bari) che è in gara per l'affidamento dei lavori, mentre, ad ottobre scorso, Centostazioni SpA ha già affidato le stazioni di Lecce (dove, in precedenza, sono stati già realizzati interventi), Brindisi e Taranto. Andremo poi ad una gara per la parte Foggia-Barletta. Mi preme sottolineare

che, solamente negli ultimi sei mesi, abbiamo rinnovato le stazioni di Fasano, Ostuni, Francavilla Fontana e Latiano e avevamo già provveduto al rinnovo di una decina di stazioni l'anno precedente. Questa, in linea generale, è la situazione della regione Puglia.

Credo di aver risposto a tutti gli argomenti che sono stati posti.

ROBERTO TESTORE, *Amministratore delegato di Trenitalia SpA*. Innanzitutto, vorrei dire cosa stiamo facendo. Stiamo intervenendo sul materiale rotabile, per il quale abbiamo un piano di intervento molto forte: tra il 2006 e il 2007, in maniera più o meno equivalente, avremo 500 carrozze nuove aggiuntive, mentre interverremo su 1.050 carrozze in maniera molto pesante e su 500 carrozze in maniera più leggera. Quindi interveniamo su circa 1.500 carrozze e ne compriamo 500. Entro il 2007, avremo 160 nuove locomotive e 12 nuovi treni, i Tilting.

In secondo luogo, attueremo altri interventi minori. Tuttavia, di fronte a uno sforzo di rinnovo come quello che stiamo affrontando, abbiamo trovato uno scenario di fornitori italiani piuttosto debole. Pertanto, non nego che abbiamo dei problemi per i treni Vivalto, così come ne abbiamo avuti per i Minuetto e per gli interventi sulle carrozze. A mio avviso ciò non deve stupire: stiamo sottoponendo il tessuto industriale italiano ad uno strappo molto forte; mentre per decenni è stato poco utilizzato, negli ultimi anni ha cominciato ad essere sollecitato e adesso, di colpo, si trova a dover far fronte, in alcuni casi, a una domanda quadruplicata o quintuplicata. Quindi, stiamo affrontando problemi lavorando con i fornitori, fronteggiando problemi che vengono da lontano — per esempio, nel caso del Vivalto, dal progetto iniziale — cercando di risolverli il più rapidamente possibile.

Concordiamo che, in tema di manutenzione, alla fine dei conti, si parla anche di pulizia, uno degli argomenti centrali se non il più importante. Per quanto riguarda le manutenzioni, abbiamo svolto un intervento di revisione delle *fiche* manutentive:

in alcuni casi, il decoro non veniva curato, semplicemente perché non vi erano *fiche* manutentive adeguate che prevedevano l'intervento sul decoro. Quindi, abbiamo rivisto le *fiche* manutentive di tutti i materiali, uno per uno; è evidente che in questa revisione, fatta con il personale delle Ferrovie, seppur accurata, ci saranno degli errori che correggeremo. Abbiamo inserito, infatti, delle finestre manutentive nella composizione degli orari, in modo da intervenire anche sulle attività in cui lo si faceva meno.

È vero, in questo caso siamo d'accordo: bisogna intervenire sulla manutenzione sette giorni su sette e sui turni necessari, non in tutti gli impianti, ma certamente in quelli più rilevanti. Stiamo lavorando per ottenere questo risultato e tutti possono immaginare le difficoltà locali che incontriamo. A questo riguardo, stiamo inserendo nelle manutenzioni nuovo personale (parlo di alcune centinaia di persone), poiché dobbiamo far fronte anche alla necessità di un nuovo *mix* manutentivo.

Nelle nostre manutenzioni abbiamo riscontrato una debolezza organica, per esempio, nella parte elettronica che, come abbiamo rilevato, è subappaltata all'esterno. Quindi, stiamo cercando di riportare all'interno della nostra manutenzione la gestione elettronica dei settori più rilevanti e, tra l'altro, lo stiamo facendo cercando di raggiungere l'obiettivo dei sette giorni su sette e di almeno due turni negli impianti più importanti. Contiamo di riuscire a realizzare questo obiettivo nel mese di gennaio, per la maggior parte dei casi.

Quello riguardante le pulizie è un argomento molto debole per quanto ci riguarda, e lo abbiamo riscontrato. Abbiamo deciso un intervento su 500 carrozze, che poi si sono ridotte a 300 più 200, nel senso che ne abbiamo sottratte alla circolazione 300, poi le inseriremo e ne sottrarremo altre 200. L'intervento era indispensabile ed era necessario svilupparlo il più rapidamente possibile. Infatti, dalla revisione dei cicli di disinfestazione effettuati era risultato, parlando con i tecnici e gli esperti, che era impossibile disinfestare le

carrozze. Non esisteva più un processo adeguato a disinfestarle; bisognava intervenire e, quindi, abbiamo deciso di farlo. Si tratta di un intervento non sostanziale, non radicale, ma è importante per quanto riguarda il decoro e l'igiene. Abbiamo organizzato l'intervento in modo che fosse svolto il più rapidamente possibile e, entro la fine del mese di maggio, contiamo di risolvere il problema, ossia di revisionare queste 500 carrozze e di reinserirle nella circolazione ad un livello decente di decoro, quindi migliorandole di molto.

Per quanto riguarda le pulizie, eravamo in regime di scadenza di appalto e, quindi, era necessario bandire una gara europea, che è stata espletata con grande attenzione nel corso dell'ultima estate. Abbiamo svolto del *marketing* esterno per interessare il più possibile i fornitori di pulizie a partecipare. Abbiamo celebrato la gara che si è conclusa nel mese di ottobre e abbiamo assegnato i lotti ai vincitori. In questo momento, siamo in un regime di cambio di fornitore in molti lotti.

Ciò comporta una serie di problemi - su cui non mi dilungo - sia burocratici sia di gestione delle risorse umane sia occupazionali. Il Piemonte è stata la prima regione a partire. Il 1° febbraio partiranno altre importanti regioni, tra cui la Lombardia e il Lazio. Abbiamo cambiato completamente la nostra struttura interna di controllo delle pulizie, affidandolo all'organizzazione della manutenzione, con responsabili che interfacciano i lotti, posto per posto, a livello locale. Sappiamo, infatti, che le esigenze di ciascuna regione sono diverse e che non si può trovare un fattore comune.

Per quanto concerne l'orario e il tipo di rapporto che intendiamo avere con le regioni, abbiamo raccolto le osservazioni sull'orario che abbiamo ricevuto finora, da chiunque venissero, dai pendolari piuttosto che dall'istituzione, e le abbiamo catalogate. Come ha detto il nostro amministratore delegato, abbiamo intenzione di discutere questi punti con ciascuna regione e con ciascuna associazione.

Ricordo che il cambio d'orario, che è stato importante ed è stato concordato con

RFI e Trenitalia, è avvenuto in un momento di particolare difficoltà, con molti cantieri in corso, con uno sciopero intervenuto nello stesso giorno dell'inizio dell'orario. Stiamo intervenendo in maniera molto pesante sulle nostre locomotive per inserire il sistema SCMT e le apparecchiature di sicurezza, con qualche problema anche di vincolo che, come è noto, ci dà l'utilizzo del sistema VACMA.

ELIO CATANIA, *Presidente e amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA*. Vorrei sintetizzare il tutto e ringraziarvi. Sappiamo di avere alcuni problemi e su questi abbiamo concentrato gli sforzi, anche con l'adozione di provvedimenti operativi ed organizzativi.

Per rispondere all'onorevole De Laurentiis, la nostra convinzione è che i capitoli su cui stiamo lavorando siano necessari (si tratta degli obiettivi che ci siamo posti con il progetto). Certo, la disponibilità delle risorse sarà una delle questioni che, probabilmente, nel tempo

potrà spostare i nostri equilibri finanziari, ma in questo momento le priorità operative sono puntualità e pulizia. È tempo di stare a testa bassa e di lavorare, probabilmente anche riducendo il numero di dilettanti che lavorano su questi aspetti: ce ne sono tanti, e non certo in questa stanza.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo raggiunto un obiettivo impari: in poco tempo, abbiamo fatto il punto della situazione. Ringrazio anche i colleghi per la loro partecipazione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 10 febbraio 2006.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO