



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE
ECONOMICA E FINANZIARIA DELLE FERROVIE
DELLO STATO E SULLO STATO DEI CANTIERI
E DEI COSTI DELL'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA

58^a seduta (pomeridiana): mercoledì 21 marzo 2007

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E

Audizione del presidente e dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

PRESIDENTE	Pag. 3, 15, 18 e <i>passim</i>	* CIPOLLETTA	Pag. 3, 35
BRUTTI PAOLO (<i>Ulivo</i>)	29, 30	* MORETTI	5, 9, 15 e <i>passim</i>
CICOLANI (<i>FI</i>)	21, 38, 42		
* GRILLO (<i>FI</i>)	23, 24, 26 e <i>passim</i>		
IZZO (<i>FI</i>)	31, 34		
MARTINAT (<i>AN</i>)	9, 14, 18 e <i>passim</i>		
MAZZARELLO (<i>Ulivo</i>)	26		
* PALERMO (<i>RC-SE</i>)	32		
PASETTO (<i>Ulivo</i>)	28		
VANO (<i>RC-SE</i>)	33		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Consumatori: Misto-Consum; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

Intervengono il Presidente delle Ferrovie dello Stato S.p.A., professor Innocenzo Cipolletta e l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A, ingegner Mauro Moretti, accompagnati dall'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana S.p.A., ingegner Mario Elia, dal direttore per gli investimenti di Rete ferroviaria italiana S.p.A., ingegner Renato Casale e dal direttore delle Relazioni con i media delle Ferrovie dello Stato S.p.A., dottor Federico Fabretti.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente e dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla situazione economica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato e sullo stato dei cantieri e dei costi dell'alta velocità ferroviaria.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È prevista oggi l'audizione del Presidente e dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A, che saluto e ringrazio per aver accolto il nostro invito.

Essendo l'argomento dell'indagine conoscitiva estremamente vasto, riguardando sia la situazione finanziaria dell'azienda che i costi degli investimenti, con particolare riferimento a quelli relativi all'alta velocità ferroviaria, ritengo opportuno oggi concentrare l'attenzione soprattutto sul tema degli investimenti nell'alta velocità, rinviando sin da ora ad altra seduta (per la quale, del resto, le Ferrovie dello Stato S.p.A. hanno già assicurato piena disponibilità), l'analisi dei conti della società, in modo che la Commissione possa avere un congruo tempo per svolgere valutazioni e confronti.

Cedo quindi immediatamente la parola ai nostri ospiti.

CIPOLLETTA. Ringrazio innanzi tutto la Commissione per l'opportunità che ci offre di illustrare il nostro progetto Alta velocità/Alta capacità.

In realtà, farò soltanto una breve premessa che, oltre a ricostruire la storia del progetto, spieghi anche in che cosa esso effettivamente si so-

stanza, lasciando poi all'ingegner Moretti il compito di fornire tutte le delucidazioni al riguardo.

Mi scuso se ripeterò cose che molti di voi già conoscono perfettamente, ma è mia impressione che il progetto non sia valutato nella sua effettiva strategicità, tanto che, per dire una *boutade*, quando si parla di TAV spesso la gente pensa al raccordo Torino-Lione, su cui in verità c'è grande attenzione, ma che tuttavia rappresenta soltanto una parte del progetto stesso. La TAV, infatti, è il progetto per la costruzione di una nuova linea ferroviaria che non interferisca con il sistema ferroviario esistente, nel senso che può anche bypassarlo, ma che sia ad esso raccordata. Per ricordare un esempio che appartiene al nostro passato, è l'equivalente di quanto si è fatto al tempo in cui venne costruita l'autostrada del Sole e poi il sistema autostradale italiano: c'erano strade provinciali e nazionali che correvano lungo il Paese e si decise di costruire un asse autostradale che migliorasse le comunicazioni fra le nostre città. La realizzazione di tale progetto, però, non ha soltanto determinato il riavvicinamento di città lontane (Milano, Roma, Napoli, Reggio Calabria e così via), ma soprattutto ha liberato la sede stradale ordinaria, facendone un'infrastruttura importantissima per il traffico locale. Investire quindi nelle autostrade di lunga percorrenza non ha significato esclusivamente rendere più veloci le comunicazioni tra punti distanti della penisola, ma ha consentito anche di sveltire il traffico locale.

Si tratta di un esempio per dire che l'alta velocità, spesso considerata come uno strumento per dar modo ai passeggeri più ricchi di viaggiare più rapidamente tra due città, è in realtà un progetto che nel 2009 (quando sarà disponibile almeno l'asse Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli) permetterà di offrire un servizio migliore e più veloce, nonché di liberare la sede ferrata ordinaria che sarà resa totalmente disponibile per centri metropolitani di primaria importanza (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli). In tal modo, a partire da quella data, alcune grandi città potranno disporre di una sede ferroviaria dedicata prevalentemente al traffico locale, anche se sulla stessa continueranno a circolare anche treni a lunga percorrenza. Ove, poi, il traffico locale venga dotato di materiale rotabile nuovo, sarà possibile offrire un servizio decisamente migliore a quanti utilizzano il treno due volte al giorno, al mattino e alla sera, per raggiungere il posto di lavoro.

Mi scuso nuovamente per aver insistito su questo aspetto, ma credo sia importante sottolineare che il progetto che stiamo realizzando – che sarà completato alla fine del 2009 – è utile alla mobilità complessiva del Paese, sia locale che nazionale. Nel corso del tempo esso è stato trasformato da progetto di alta velocità a progetto di Alta velocità e Alta capacità, il che significa, uscendo dal tecnicismo, che su questa rete potranno correre anche i treni merci, liberando quindi la rete ordinaria anche da una parte del traffico merci. Ciò ha comportato ovviamente anche specifiche tecniche, sulle quali, comunque, l'ingegnere Moretti ha molta più competenza di me. Si tratta di un progetto di grande sicurezza e di grande snellimento per tutto il sistema dei trasporti, che stiamo attuando unita-

mente ad altri interventi diretti a portare il traffico merci al di fuori dei nodi delle principali stazioni. Infatti, il problema della puntualità dei nostri treni è dovuto, in larga misura, anche al fatto che sullo stesso binario insistono treni veloci a lunga percorrenza, treni più lenti a lunghe distanze (come, ad esempio, i treni merci) e treni locali che devono continuamente fermarsi. Ne deriva che la quantità di treni che circolano su questi binari genera facilmente disagi e quel disservizio che, purtroppo, ancora non riusciamo ad eliminare.

Per questi motivi l'alta velocità rappresenta un progetto importante. Come voi sapete – ripeto ancora una volta cose note – tale progetto nasce, sia pur in modo estremamente approssimativo, all'inizio degli anni Novanta, con la previsione di una possibilità di finanziamento sul mercato per oltre il 50 per cento. Solo successivamente ci si rese conto che un progetto di quel genere non poteva trovare un finanziamento sul mercato e che era necessaria una garanzia da parte dello Stato, per cui era necessario che diventasse un progetto pubblico. Le Ferrovie dello Stato, allora, hanno ripreso in mano il progetto, acquisendo il 60 per cento del capitale della TAV (che invece originariamente era per il 60 cento privato e per il 40 per cento pubblico) e dalla fine degli anni Novanta portano avanti questo importante progetto.

Lascio ora la parola all'ingegner Moretti che, anche insieme all'ingegner Casale, all'ingegner Elia e al dottor Fabretti, potrà rispondere alle vostre domande.

MORETTI. Signora Presidente, vorrei anzitutto presentare l'ingegner Elia, amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana, e l'ingegner Casale, responsabile degli investimenti di Rete ferroviaria italiana e consigliere delegato di ITALFERR. Se volete, questo è anche un modo per ricordare le presenze; se la prossima volta si parlerà di rete, sarà bene che l'argomento venga esposto dall'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana.

Il presidente Cipolletta ha parlato della verifica dei conti dell'azienda. Siamo convinti che ciò sia giusto; noi stessi abbiamo chiesto di effettuare un *assessment* sui conti degli anni scorsi dell'azienda, affinché vi sia trasparenza, da ogni punto di vista, avendo chiaro il punto di partenza ed avendo ricostruito in maniera omogenea i dati economici, finanziari e gestionali di quegli anni. Solo così si potrà avere una base di misura validata, che consenta di poter misurare gli scostamenti positivi o negativi che realizzeremo nel corso della nostra gestione.

Entrando nel merito, vorrei ricollegarmi alle affermazioni del presidente Cipolletta. Molto spesso nelle discussioni si fa una grande confusione tra la TAV (ricordo che si tratta di una società) e un sistema ferroviario dimensionato per l'alta velocità pura, ovvero su un sistema non di alta velocità pura ma di quadruplicamento ferroviario – come diceva il presidente Cipolletta – fortemente integrato con la rete esistente. Fortemente integrato significa che esistono più sezioni di ferrovia di collegamento tra la parte nuova e la parte di rete esistente e che quindi non si

tratta di un sistema isolato, com'era nato nel lontano 1991 (all'atto della costituzione della TAV) o anche prima. Questo è un punto importante, che tra l'altro ha visto protagonista il Parlamento: proprio nel 1997 vi fu un atto formale della Commissione trasporti che pose la questione di rivedere il progetto iniziale, trasformandolo da sistema di alta velocità pura in sistema di alta capacità (come lo si chiamò allora). Con alta capacità si intendeva un sistema fortemente integrato sia nelle tratte sia soprattutto nei nodi, al fine di poterlo utilizzare per le specializzazioni di traffico regionale metropolitano e di lunga percorrenza veloce, ma anche di trasporto merci. Fu adottata come motivazione la necessità di utilizzare il territorio nel modo migliore possibile, dal momento che l'Italia ha un territorio non molto esteso e, ad eccezione delle zone montagnose (non oggettivamente abitabili), fortemente antropizzato, come i Paesi Bassi, non certo come la Francia e la Spagna, che sono quasi dei deserti al nostro confronto. Si sarebbe quindi dovuto realizzare un solo solco territoriale (non più di uno); tale solco avrebbe dovuto avere una valenza di anni notevole (non solamente di qualche decennio, ma di un secolo) e avrebbe dovuto essere costruito in modo da poter essere subito utilizzato anche per il trasporto merci. In prospettiva, al limite, in relazione allo sviluppo che avranno i mezzi di trasporto (che nessuno oggi conosce), potrebbe essere utilizzato solo per il trasporto merci. Questo ha cambiato completamente le caratteristiche del progetto originario.

Vorrei dividere il mio intervento in tre parti: una presentazione veloce che ricordi le tappe salienti del progetto; una valutazione su come i costi e i tempi siano cresciuti rispetto al progetto, in particolare in riferimento alla Torino-Napoli (il resto del sistema è ancora *in fieri*); infine, un confronto non parametrico, ma sufficientemente dettagliato, tra i costi che si hanno in Italia e quelli che si hanno in altri Paesi in cui vi sono sistemi cosiddetti di alta velocità (non analoghi, perché non ce ne sono), dopo aver chiarito la differenza tra gli uni e gli altri.

Il progetto è nato alla fine degli anni Ottanta ed è stato ripreso nel 1990, dopo la pausa Schimberni. Se ben ricordate, ci fu un amministratore straordinario, il dottor Schimberni, che dichiarò in Parlamento di voler sospendere il progetto alta velocità e così fece. Credo che, tra l'altro, il dottor Schimberni abbia lasciato l'incarico proprio perché aveva una visione differente rispetto al Governo di allora. Nel 1991, prima delle direttive europee sulle gare, fu stipulato un accordo Paese (lo riporto come commento, nel senso che non ne fui protagonista; di questi fatti sono semplicemente uno studioso), individuando inizialmente quattro *general contractor*, ai quali se ne aggiunse poi un quinto. I quattro *general contractor*, fondati sui quattro maggiori gruppi industriali di allora (IRI, ENI, Fiat e Montedison) sono: IRICAV1, IRICAV2, CEPAV1, CEPAV2, CAVTOMI, CAVET, COCIV; ad ognuno corrispondeva uno dei suddetti gruppi industriali. L'ultimo aggiunto, COCIV, vide inizialmente come punto di riferimento Montedison (poi Edison), ai fini del rilascio (ma lo stesso vale per gli altri *general contractor*) di un elemento fondamentale dell'atto costitutivo di allora, cioè la garanzia di finire l'opera indipendentemente da qual-

siasi difficoltà. Non si tratta di una garanzia fideiussoria; è una garanzia specifica, che è stata costruita *ad hoc* in quel tempo. La cito perché, anche negli ultimi tempi, è stato uno degli elementi di discussione per Ferrovie dello Stato e le aziende del gruppo.

Nacque allora la TAV, con il 60 per cento di capitale privato. Ricordo che la TAV non nacque come progetto pubblico, ma come progetto a capitale privato (60 per cento) e con solo il 40 per cento di capitale FS. Quest'ultima non era ancora una società per azioni, lo divenne poco dopo. È bene ricordare tali quote del 60 e del 40 per cento, perché non sono valori ricorrenti ed hanno sempre rappresentato il problema del finanziamento dell'opera. La TAV nacque pertanto come operazione a rischio privato; i privati erano sostanzialmente rappresentati dai maggiori gruppi bancari italiani. Costituita la TAV, individuati i *general contractor*, venne prima fatto un atto di convenzione, ponendola (con la parte di concessione legata alla costruzione, alla gestione e allo sfruttamento economico dell'opera alta velocità) in capo alla società Treno alta velocità, posseduta al 60 per cento da capitale privato. Successivamente, furono affidate direttamente ai *general contractor* le tratte di relativa pertinenza. La questione anche allora fu particolarmente discussa e venne acclarata con una decisione del Consiglio di Stato, che validò l'operazione fatta a suo tempo. Il grande problema nacque dal fatto che ciò accadde a ridosso (qualche giorno prima) dell'entrata in vigore delle direttive europee sulle gare pubbliche. Non entro nel merito del motivo per cui si agì in questo modo, perché si tratta di un problema politico sul quale il Gruppo FS in questo momento non ha nulla da dire. Noi ci siamo limitati a verificare i fatti.

Questa iniziale operazione mostrò immediatamente alcuni limiti, perché, di fronte alla necessità di disponibilità finanziaria per pagare i *general contractor*, i soci privati si scontrarono subito con la difficoltà di provvedere o a versare *in equity*, ovvero a impegnarsi, per quanto riguarda il capitale di credito, per un importo corrispondente al 60 per cento del valore dell'opera in relazione alle quote da loro possedute. Questi atti si possono tranquillamente verificare. La cassa, pertanto, fu per molto tempo garantita prevalentemente da FS e non in misura proporzionale al capitale di rischio versato, quindi alle rispettive ripartizioni delle quote di azionariato tra la parte privata e FS.

L'operazione incontrò così tante difficoltà che nel 1998, dopo lunga discussione, FS acquisì il 60 per cento del capitale privato e assunse su di sé l'intero rischio. Questo elemento non è secondario. Per quanto abbiamo verificato, tale soluzione si rese indispensabile solo perché i privati non provvedevano a versare le quote nella misura necessaria a finanziare i progetti che nel frattempo iniziavano ad essere affidati, a partire dalla Roma-Napoli. Si tratta di un punto importante, perché a questa acquisizione non corrispose una chiara determinazione del rapporto tra gli eventuali finanziamenti prodotti dallo sfruttamento economico dell'opera e le necessità, invece, di sovvenzioni pubbliche per il completamento.

Per un po' di tempo abbiamo proseguito in questa direzione attraverso varie formule, sorrette però da un unico elemento importante: la ga-

ranzia di Stato. Però l'elemento della garanzia di Stato, stabilito nel 1994 con legge, è stato mantenuto con difficoltà: infatti, venivano comunque emesse obbligazioni o altri tipi di debito sul mercato, che dovevano essere di volta in volta controfirmate dal Tesoro e che rappresentavano un segno visibile dell'impegno pubblico e quindi anche un contributo all'indebitamento.

Si è andati avanti così fino al 2003 quando, con l'articolo 85 della legge finanziaria di quell'anno, fu messo a disposizione un nuovo strumento: Infrastrutture S.p.A. Quella legge non annullava la garanzia di Stato della legge precedente, ma si sovrapponeva ad essa. Per la prima volta si agì in base ad una richiesta chiara all'allora società proprietaria e concessionaria, RFI TAV, affinché vi fosse una valutazione economico-finanziaria accurata sullo sfruttamento economico di ognuna delle tratte, per consentire che l'operazione su ISPA avvenisse avendo chiaro l'ammontare del contributo legato allo sfruttamento economico e l'ammontare della parte, invece, che altri – il soggetto pubblico – dovevano garantire. A tal fine fu anche ipotizzato un pedaggio e furono approvate sia le valutazioni economiche e finanziarie di ogni tratta, sia le ipotesi di pedaggio, di traffico, oltre che i costi, nelle varie sedi, a partire dal Ministero delle infrastrutture fino al CIPE. Le valutazioni economiche e finanziarie comportavano, da parte di FS o delle sue aziende, un impegno diverso tratta per tratta, a seconda, naturalmente in termini proporzionali, del costo complessivo, legato alla valutazione di traffico, eseguita peraltro con *assessors* di parte terza voluti dalle banche creditrici di ISPA (in quel caso, quindi, fu fatta un'operazione di trasparenza). L'*assessor* fu Steer Davis.

Per ogni quota è stata dichiarata la parte che poteva essere pagata dal traffico. Se ricordo bene, per il tratto già iniziato si parlava del 30 per cento, in considerazione del fatto che erano già stati acquisiti e scontati i finanziamenti. Diverso è il discorso per le tratte che dovevano ancora partire. Penso, ad esempio, al terzo valico: prima si è indicato il 12 per cento, poi, quando sono emersi i costi della progettazione definitiva, si è scesi al 10 per cento. Per la Verona-Milano, invece, nel tratto Treviso-Verona, la parte remunerata dal traffico era pari al 22-23 per cento. Per ogni tratto era specificata la percentuale che Ferrovie si impegnava a coprire; l'altra parte doveva essere garantita attraverso un'integrazione da parte dello Stato legata al servizio del debito che doveva essere assicurato.

L'operazione ISPA proseguì, come sapete, fino al giugno 2005, allorché EUROSTAT intervenne nella verifica dei conti dello Stato e dichiarò che il meccanismo ISPA di finanziamento del sistema non doveva essere isolato dal debito pubblico, ma doveva esserne considerato parte integrante. Da quel momento iniziò una crisi finanziaria, aggravatasi, per l'insieme delle Ferrovie, a causa di un altro motivo. L'EUROSTAT, nello stesso periodo, pose un altro problema: stabilì che lo Stato non potesse più realizzare il trasferimento di risorse alle Ferrovie in aumento di capitale sociale che, in relazione all'aumento di valore della società, non compariva come debito dello Stato. Dichiarò che quel meccanismo non era più

possibile; quindi anche il finanziamento degli investimenti per la parte tradizionale, nelle forme in cui era stato garantito fino ad allora, venne a cadere per questa seconda motivazione. Fino ad allora ricordo che si erano resi disponibili 3 miliardi e mezzo di euro per la parte tradizionale e circa 3 miliardi attraverso la provvista di ISPA per la parte infrastrutturale. Questo tipo di organizzazione del finanziamento cadde dopo l'operazione EUROSTAT. Con la legge finanziaria successiva si passò da una disponibilità di circa 6 miliardi e mezzo di euro annui a 315-350 milioni di euro. Nel 2006, quindi, si è avuto questo cambiamento. La ripresa la conoscete: furono previsti 1,8 miliardi di euro nel luglio come tampone per mandare avanti i cantieri. Mi scuso, ma non vorrei entrare nel merito della legge finanziaria di quest'anno.

Ho ricordato questo per far capire che la storia societaria, ma soprattutto quella relativa ai finanziamenti, è stata molto complicata. Allo stato odierno, in relazione a quanto stabilito nell'ultima manovra finanziaria in merito al riconoscimento anche degli effetti del *deficit* e non solamente del debito, Ferrovie-RFI ha potuto recuperare i pedaggi che erano stati impegnati nell'operazione ISPA. Su quei pedaggi si farà leva per poter ottenere l'approvvigionamento dei 6,5-6,7 miliardi di euro necessari per completare l'opera. Come vedrete, la Torino-Milano-Napoli costa complessivamente 32 miliardi di euro. Per le altre due tratte ad oggi non abbiamo disponibilità finanziaria.

MARTINAT (AN). Vi è anche la Genova-Milano. Sono tre tratte.

MORETTI. Non abbiamo disponibilità né per la Genova-Milano, né per la Treviglio-Verona, né per la Verona-Padova.

Mi soffermerò ora su due aspetti molto complicati: evoluzione dei costi e confronto dei costi. C'è stata una prima fase di definizione progettuale, dal 1992 al 2002, e poi un secondo periodo di consolidamento del progetto. Per quanto riguarda poi la gestione del progetto, ci sono tre fasi distinguibili: la prima è quella in cui la TAV era controllata dai privati, (dal 1992 al 1998); la seconda in cui era controllata dalle Ferrovie dello Stato (fino al 2003); la terza in cui era controllata dalla Rete ferroviaria italiana (dal 2003 ad oggi). Queste sono le tre macrofasi che contraddistinguono i vari periodi nei quali c'è stato l'avvicendamento fra privati ed FS, poi la separazione societaria all'interno del gruppo, il passaggio del ruolo di concessionario (quindi anche il controllo della società TAV) a Rete ferroviaria italiana.

I costi vengono indicati in due modi: in valori correnti agli orizzonti temporali e in valori aggiornati al 2006. In una prima fase c'è stata una rapida crescita, dal 1992 al 1999, poi un altro salto al 2002, e poi la sostanziale stabilizzazione del progetto dal 2002 ad oggi e non prevediamo di avere variazioni significative. Questo grande aumento, che in termini di valori al 2006 è di circa due volte e in termini correnti di circa tre, avviene in parte per quello che ho detto prima: il progetto non nasce come alta capacità, ma come una sorta di tubo isolato dal resto del si-

stema, non interconnesso, con una vocazione di alta velocità. C'era l'infatuazione, per così dire, per l'esperienza francese, tanto che le caratteristiche erano molto simili a quelle francesi, al punto che abbiamo anche copiato il treno ETR 500; questo forse è stato un errore, perché abbiamo abbandonato la tradizionale architettura della motorizzazione distribuita, che era una classica architettura italiana e che oggi è l'ultimo grido.

Sulle differenze tornerò in seguito perché ora desidero rilevare un problema: in realtà vennero dati al *general contractor* degli elaborati molto schematici, che non potevano essere considerati dei progetti, che erano stati consegnati in maniera anche veloce e che recavano un termine molto ravvicinato per la realizzazione del progetto (la fine del 1992). Sicuramente questi progetti non avevano avuto nessuna autorizzazione territoriale: erano elaborati da FS ed erano stati trasferiti ai *general contractors*. Non c'era, quindi, stato ancora il confronto con il territorio (come oggi lo conosciamo), un'infrastruttura enorme, la più grande di cui ancora discutiamo, con fortissimo impatto territoriale e soprattutto dopo che da decenni l'Italia non vedeva più un'infrastruttura così grande ed importante invadere il territorio. Infatti, l'ultima grande infrastruttura (le autostrade) risaliva agli inizi degli anni Settanta; c'era quindi anche un grande buco di cultura progettuale e di gestione dei progetti territoriali. Nel frattempo, però, era maturata la cultura del rispetto ambientale, che trovò una sua forma nella valutazione di impatto ambientale e nel coinvolgimento delle autorità locali attraverso varie forme, fra cui la conferenza di servizi, che poi è stata articolata nella fase istruttoria e in quella definitiva. Tutti questi elementi nuovi e tutti questi confronti non erano stati precedentemente effettuati in alcun modo e l'infrastruttura dell'alta velocità risultava avulsa dalla complessità che oggi conosciamo tutti.

Inoltre, fu attuata la trasformazione in alta capacità. Ciò significa, in termini molto secchi, che non si ha una linea solo per i treni leggeri, oltre che veloci – al massimo di 17 tonnellate per asse – ma si hanno dei pesi molto diversi, un tonnellaggio di 22,5 di progetto medio (in alcuni casi anche 25 tonnellate), e delle composizioni molto lunghe, con dei sistemi che prevedono il passaggio di treni pesanti e che hanno avuto quindi degli impatti immediati sulla definizione progettuale rispetto all'impostazione classica adottata in Francia ed in Spagna (uso questo riferimento perché è quello che viene utilizzato comunemente anche dai *mass media*), che fa sì che le pendenze arrivino al 30-31 per mille, mentre nel nostro caso dobbiamo restare al di sotto della metà (12-15 per mille). Un'operazione di questo genere (abbassare le pendenze dal 30 al 12-15 per mille) in un territorio fortemente montagnoso vuol dire trasformare un rilevato con dei binari (una struttura semplicissima, come ve ne sono in Francia ed in Germania) in una serie di viadotti e di gallerie. Oltre a questo, c'era da considerare – ed è stato enfatizzato dalle varie leggi che nel frattempo si sono susseguite – il problema legato alla sismicità; come sapete, vi sono stati numerosi interventi di revisione progettuale a breve distanza di tempo finalizzati a rivedere i progetti dal punto di vista della statica, perché na-

turalmente in Italia le linee sono sottoposte a sollecitazioni che in altri Paesi non sono affatto conosciute.

Come diceva il presidente Cipolletta, poi, il fatto di diventare un sistema integrato, un vero e proprio quadruplicamento, e fortemente interagente con il territorio, ha prodotto numerose nuove interconnessioni in linea, ma anche stazioni; soprattutto ha riprodotto, all'interno dei nodi delle grandi aree metropolitane, una ricostruzione completa della rete del nodo, nella logica di una separazione dei flussi per le specializzazioni, al fine di poter sfruttare al massimo, per ognuno di questi, la parte di rete ad essi destinata. Pertanto, sono state registrate difficoltà enormi da questo punto di vista e a queste si sono affiancati i problemi della sostenibilità territoriale: un territorio che non vedeva più opere infrastrutturali da molto tempo, in assenza di piani regolatori, aveva prodotto, in una forte antropizzazione, anche una diffusione ingovernata e capillare di insediamenti abitativi e residenziali; anche grazie a non precise legislazioni sulla parte industriale, siti industriali dismessi si sono rivelati poi fonti straordinarie di inquinamento; vi sono state bonifiche di inquinamento su tutti gli assi in maniera drammatica. I Comuni, dopo tanto tempo, hanno visto attraversare il proprio territorio da questa infrastruttura ma né il gruppo FS né la comunità erano preparati ad accogliere un'opera così complicata. Naturalmente a volte si è cercato di trovare una soluzione attraverso forme di ricostruzione di un territorio che era stato fortemente danneggiato dagli insediamenti industriali e residenziali nient'affatto governati. Il nostro gruppo ha realizzato interventi di riambientazione, importanti riqualificazioni di corsi d'acqua, bonifiche enormi da agenti inquinanti; vi sono stati poi ritrovamenti di un grande numero di residuati bellici e di siti industriali; abbiamo affrontato tanti problemi, tra cui quello della protezione acustica. Quella dei siti archeologici oggi viene considerata un'evenienza normale da affrontare, ma, fino a quando non si è fatto il sistema ad alta velocità, costituiva un problema rilevante, anche perché negli anni Sessanta e Settanta non si procedeva a vaste bonifiche industriali.

Ci sono stati altri due elementi che non hanno prodotto effetti di rilievo, né sotto il profilo dei costi, né dei tempi, pur consentendo un notevole elemento qualificante. Fortunatamente, con un po' di lungimiranza, si è proceduto ad impostare *a priori*, prima ancora che fossero definiti come *standard* di interoperabilità europei, due sistemi: quello dell'elettrificazione a 25 kilovolt, su cui spesso si è discusso, necessario in particolare per le merci, oltre che per assicurare una velocità di 300 chilometri orari, e il sistema dell'*European train control system*. Questi due sistemi sono stati da noi introdotti in due tempi diversi e la rete oggi in costruzione, nonché la tratta già in esercizio, rappresentano l'unico esempio, in Europa e nel mondo, di linee ferroviarie che possiedono gli *standard* di interoperabilità e che li utilizzano in maniera efficace, con collaudi fino a 350 chilometri orari. Per questo ogni giorno, vi assicuro, abbiamo visite da tutto il mondo (a cominciare da Giappone, Cina, Corea, Australia), da parte di quei Paesi cioè che intendono realizzare nuove infrastrutture, per i quali siamo ormai un punto di riferimento.

C'è stata poi una fase di consolidamento del progetto, in cui si è fatto riferimento a vari profili. Dalle tabelle che consegneremo agli atti della Commissione risulta chiaramente, sia pur in modo sintetico, che le variazioni di tempi e costi intervenute negli ultimi anni sono state molto più contenute, soprattutto se considerate in termini di valori 2006. Abbiamo avuto problemi a causa della chiusura delle Conferenze di servizi e degli oneri derivati dalle prescrizioni degli enti locali e dalle varianti progettuali tra le quali quella per la sicurezza in galleria, in base ad una nuova legislazione nazionale che, in esecuzione di direttive europee, ha imposto nuovi *standard* di sicurezza in galleria. Problemi sono sorti, ancora, per il rinvenimento di siti archeologici, ma soprattutto, di siti inquinati, in particolare su alcune tratte: penso, ad esempio, all'ultima parte della tratta Torino-Milano, verso Milano, in cui si registra una specie di inquinamento diffuso, dovuto a vecchi depositi di idrocarburi di ogni genere. Un riferimento, infine, deve farsi alle *contingencies*, che abbiamo inserito solo per poter tenere il progetto sotto controllo, nonché al passaggio dai progetti definitivi ai progetti esecutivi, che in termini proporzionali non risultano comunque fuori norma, anzi appaiono relativamente contenuti.

Tra il 2003 e il 2004 si sono registrati ulteriori incrementi: a parte l'inflazione, c'è stata l'imposizione di tasse di registro per gli espropri, che ha portato gli espropri a prezzi ancora più alti di quelli vigenti. Si sono avuti, poi, adeguamenti per le prestazioni, anche se solo tra RFI e TAV. Vorrei segnalare, inoltre, il problema della revisione del progetto della Torino-Novara, oltre alla ricostruzione di *contingencies*.

Nel 2004 si sono realizzate innovazioni tecnologiche nella parte relativa all'*European train control system*: allora si trattava di sviluppare il progetto i cui costi, ora che è stato avviato, sono invece molto più contenuti: evidentemente non c'era nessun altro al mondo ad avere un progetto simile.

Richiamo poi la vostra attenzione sulle cause indotte da terzi e dai contenziosi; sull'adeguamento normativo per quanto riguarda gli oneri maggiori d'ingegneria, a seguito degli interventi legislativi in materia; sui costi per il rinvenimento in corso d'opera di siti archeologici e per gli imprevisti geologici e, infine, sulla definizione di controversie in particolare sui lodi arbitrari.

I costi per chilometro di tratta sono complessivamente quelli indicati nelle tabelle: si va dai 19 milioni di euro per chilometro di linea per la Padova-Mestre (dove non si è fatto ricorso al *general contractor*), ai 24 milioni di euro per chilometro per la tratta Roma-Napoli e per quella Milano-Pioltello-Treviglio. Vi sono poi i 68 milioni di euro per chilometro della Firenze-Bologna, tratta comprendente sostanzialmente tutte gallerie e viadotti, i 31 milioni di euro della Milano-Bologna e i 54 della Torino-Milano.

Sotto il profilo dell'impostazione in termini progettuali, risulta congrua la tratta del cosiddetto «Terzo valico», che è tutto in galleria, con un costo di 69 milioni di euro per chilometro. Tra le altre tratte non congrue, ma dichiarate dai *general contractor* o dal CIPE (dunque non da

FS), in particolare sulla Verona-Padova, si pone il problema della galleria di Vicenza, un'opera che non è stata proposta da FS e con un costo di 1,8 miliardi, se ricordo bene, che ha fatto esplodere i costi dell'intera tratta.

Per quanto riguarda i tempi di attivazione, alcune linee sono state già aperte: è il caso della Roma-Napoli, della Torino-Novara, della Bologna-Modena e della Padova-Mestre. Apriremo tra breve la Treviglio-Pioltello-Milano, importantissima perché si tratta con la Padova-Mestre dei due quadruplicamenti di ingresso ai nodi, che consentiranno quindi di «sbottigliare» gli ingressi nelle città, a conferma anche del fatto che è intervenuto un cambiamento di concezione. Dall'idea iniziale di alta velocità, utilizzata soprattutto per la Roma-Napoli, in cui si è cominciato a lavorare sulla linea, lasciando però i nodi da risolvere (i lavori, infatti, sono ancora in corso e finiranno solo nel 2008), si è passati, all'inizio del 2000, ad una nuova impostazione per cui si procede innanzi tutto alla realizzazione degli ingressi ai nodi e poi alla realizzazione delle linee: è inutile, infatti, preparare le linee se poi si creano i colli di bottiglia all'interno delle città. La Milano-Bologna sarà attivata a settembre 2008, mentre la Firenze-Bologna a dicembre 2009. All'interno di queste, è poi prevista nel 2007 l'attivazione in superficie del nodo di Bologna, nel 2008 della variante su Tiburtina, per il nodo di Roma, e dell'ingresso via Afragola; nel 2009 sarà attivato il nodo di Firenze in superficie, mentre nel 2011 e nel 2014 saranno ultimate le tratte interrate di Firenze e Bologna, senza, però, alcun effetto sui traffici, nella fase iniziale di lancio dell'alta velocità. Quando invece il traffico aumenterà, naturalmente sarà poi necessario che entrino in funzione, proprio i passanti sotterranei di Bologna e Firenze per evitare il rischio di colli di bottiglia.

Per quanto concerne il confronto tra l'Italia e gli altri Paesi, è necessario distinguere a seconda che si parli o meno di sistemi ad alta velocità, di territori antropizzati e non, di ricorso o meno all'uso del *general contractor*. Esamineremo singolarmente questi aspetti per poter valutare anche il peso che, secondo noi, ciascuno di essi assume nel determinare la specificità della situazione del nostro Paese. In Francia, in Spagna e in Italia sono state realizzate opere con costi medi diversi: in Francia si parla di 10 milioni di euro per chilometro, in Spagna di 9 milioni di euro, in Italia, ad oggi, di 32 milioni di euro per chilometro che tuttavia, con le altre opere che si stanno portando a termine (pensiamo, ad esempio, alla Milano-Venezia, che non è congrua), ammesso che si resti entro i dati che abbiamo indicato, diventerebbero 45.

Quali sono, secondo noi, le principali cause di differenza? In primo luogo, la modalità di affidamento, quindi il ricorso o meno al *general contractor*. Non mi riferisco al *general contractor* previsto nella legge obiettivo, ma a quello di allora, che è una cosa diversa; il *general contractor* della legge obiettivo viene scelto attraverso una gara (una procedura concorsuale), il *general contractor* di allora fu scelto fra i grandi gruppi, non ci fu altra logica contrattuale. In secondo luogo, vi sono le specifiche progettuali: noi facciamo un sistema di quadruplicamento ad alta capacità (mentre gli altri fanno un sistema di sola alta velocità, isolato dal resto),

che, connesso all'orografia e alla specificità del territorio, procura altri maggiori costi. In terzo luogo, vi sono le prescrizioni ambientali e territoriali, in un territorio fortemente antropizzato. Va poi considerato che lo stesso territorio, laddove passa l'alta velocità, ha un valore di mercato ben più alto rispetto a quello di altri Paesi (come Francia e Germania), dove il valore dei terreni, in quelle zone, è molto basso. Infine, va tenuto conto dell'operazione di adeguazione tecnologica e, soprattutto, dell'adeguamento alle nuove norme di sicurezza e ambientali.

Nel primo caso, ho già detto qual è l'elemento che fa la differenza. Quando si effettua la valutazione di un progetto (in questo caso di un progetto definitivo), si procede alla cosiddetta congruità del progetto, che può essere fatta da un terzo o in casa. In ogni caso, la procedura è più o meno la stessa: si hanno delle tariffe, si ha una metodologia parametrica, si fa riferimento alla storia delle gare fatte e, rispetto a ciò, vi è un adeguamento in base alla tipologia di progetto che si intende portare avanti. Ci sono però due elementi di differenza nella parte di progettualità del tipo TAV, cioè tra ciò che fu fatto nel 1991 (lo dico per distinguerlo dal *general contractor* moderno) e le gare. In primo luogo, la congruità si fa con questi modi (come se si dovesse definire una base di gara) per un progetto che invece non è affidato direttamente. In secondo luogo, c'è la possibilità di non concedere la congruità da parte dell'azienda committente, ma c'è anche il diritto contrattuale di andare ad arbitrato da parte del contraente affidatario (il *general contractor*). Questo è un altro elemento importante da considerare, altrimenti non si riesce a capire la situazione. Nella storia che abbiamo vissuto, prendendo come punto di riferimento la congruità fatta nella stessa maniera su un progetto definitivo, dato in trattativa privata (ma con la spada di Damocle dell'arbitrato) o a gara, abbiamo visto che nel secondo caso vi è nelle possibilità offerte dal mercato, una differenza importante, che può andare dal 10-15 fino al 20-22 per cento: ad esempio, nell'ultima gara fatta, quella per il nodo di Firenze, abbiamo registrato oltre il 20 per cento di ribasso.

MARTINAT (AN). A Bologna 47, poi adesso siete al 30 per cento in più.

MORETTI. Questa è un'altra cosa; non lo deve dire a me.

PRESIDENTE. Non è mica poco il 30 per cento!

MORETTI. È sempre forse qualcosa in meno. Comunque sto parlando del metodo. Nella definizione del modo di congruire un progetto, dare tutto ad un *general contractor* o metterlo in gara non cambia le cose. Abbiamo visto però storicamente che, negli ultimi tre anni, la diminuzione ponderata delle offerte del mercato è mediamente pari a circa il 17-18 per cento in meno rispetto alla valutazione di congruità. Questo difficilmente si può porre, anzi non si può porre, in termini di sconto *a priori*

nei confronti dei *general contractor*, proprio perché esiste il problema dell'arbitrato.

Secondo aspetto importante: se il mercato lavora così quando si fa la gara, perché non si può farla *a priori*? Perché, nell'ambito del mercato, compaiono elementi che non sono determinabili dal committente; compaiono, cioè, dei soggetti che partecipano alla gara, ma che magari già svolgono in quel punto un lavoro altrettanto importante, hanno una base operativa di cantiere, e quindi scontano nel loro progetto investimenti già fatti. Sono purtroppo due modi di vedere il problema, a seconda che vi sia un unico fornai per tutta l'Italia, ovvero tanti fornai che di volta in volta, essendo già collocati sulla piazza, possono praticare prezzi inferiori. Per tutti questi aspetti complicati – nella cui esposizione spero di essere stato efficace – nell'affidamento a seguito di gara abbiamo avuto, nella storia recente degli ultimi tre anni e a parità di strumenti (banca dati, tariffe dei prezzi e così via), un ribasso medio ponderato del 17 per cento. Tra l'altro, devo dire che nell'esperienza della Padova-Mestre, l'unica perfettamente integrata con questa, non abbiamo avuto aumenti di una sola lira rispetto al valore iniziale del progetto, né un solo giorno di ritardo e neppure contenziosi rilevanti.

Il secondo problema riguarda le specifiche dell'alta capacità. L'ho già detto: dobbiamo passare dal 30 per mille degli altri Paesi al 12-15 per mille di pendenza, da 17 tonnellate a 22,5 tonnellate, prevedendo una serie di gallerie e viadotti per poter mantenere il livello del 12 per mille; la nostra è una storia completamente diversa. In particolare, per quanto riguarda il problema delle interconnessioni tra Torino e Napoli, sono previste 24 interconnessioni con la rete tradizionale, oltre che numerose fermate e stazioni. Ogni giorno cresce la domanda di realizzare fermate, stazioni ed interconnessioni; ogni paese tra Roma e Napoli vuole la sua nuova interconnessione e la sua fermata (capite che in questo modo verrebbe snaturata la logica dell'alta velocità).

Vi è infine l'attraversamento delle aree urbane, che ha comportato, per quanto dicevo prima, il passaggio a carico del progetto della specializzazione per il trasporto metropolitano regionale, anche se doveva restarne fuori. Nei conti che vi ho mostrato ci sono anche i 1.100 milioni previsti per questo specifico tipo di adattamento.

Per tutti questi motivi, oltre che per la sismicità, quindi per il fatto che bisogna fare più gallerie e viadotti (le cosiddette «opere d'arte» incidono in Italia per il 34 per cento, rispetto al 5 per cento della Spagna e della Francia; si tratta di un'incidenza enorme perché quando si fa una galleria il costo viene sestuplicato rispetto al binario realizzato sul rilevato), stimiamo che vi sia un ulteriore aggravio pari a circa un quinto. Quindi un quinto prima e un quinto adesso; 6-7 milioni di euro, sui 32 che avevamo considerato nella parte iniziale.

Per quanto riguarda le prescrizioni ambientali e territoriali, abbiamo dovuto ricostruire molto spesso una grande rete di viabilità, che i Comuni volevano fosse rimessa a posto prima della chiusura dei cantieri per restituirla ai territori. Abbiamo dovuto occuparci quindi dell'adeguamento

della viabilità esistente, di molte ricostruzioni delle interferenze (sottovia e cavalcavia), di importantissimi problemi legati ai corsi d'acqua (vi ricordo il problema del Mugello e tutti le questioni già esistenti, oltre a quelle che si potranno determinare), della bonifica dei siti inquinati, della demolizione e ricostruzione di svincoli autostradali (aspetto di enorme impatto sulla Torino-Milano); riteniamo che ciò abbia comportato, anche in questo caso, un aumento sempre nell'ordine del quinto rispetto ai 32 milioni, quindi dai 6 agli 8 milioni per chilometro in più rispetto ai due sistemi presi come riferimento (rispettivamente Francia e Spagna).

In particolare, è interessante esaminare una sezione della Torino-Novara, da cui si capisce come ha lavorato (oserei dire complottato) l'aumento dei costi di questa struttura. Si immagini che il pezzo autostrada-territorio-ferrovia sia tagliato trasversalmente e si possa esaminarne la sezione. La sezione dell'autostrada è una sezione normale. Noi invece abbiamo dovuto realizzare prima una duna di protezione, molto spesso con pannelli fonoassorbenti rivolti verso l'autostrada, come se questa si dovesse proteggere dalla ferrovia. Faccio notare che si tratta di prescrizioni; noi non ci possiamo sottrarre alle prescrizioni delle autorità. Le stesse autorità, poi, ci hanno chiesto di realizzare – ed è un caso unico al mondo – una strada per la protezione civile tra l'autostrada e la ferrovia. Non conosco altri casi simili al mondo e francamente costruire una strada da Torino a Novara solamente ad uso della protezione civile ha comportato un costo: si tratta di decine di chilometri. Infine, vi è la ferrovia, con le relative opere di contorno e sovrappassi. Inoltre, una previsione locale ha imposto che la pendenza dei cavalcavia fosse del 3-4 per cento invece del 6 preesistente, adducendo motivi relativi alla transabilità nei mesi invernali in presenza di ghiaccio sulla pavimentazione stradale. Questa previsione da sola ci ha obbligato a rifare tutti i cavalcavia per l'autostrada, perché non si potevano più raccordare i vecchi cavalcavia, la cui pendenza era del 6 per cento, con i nuovi.

Capite, quindi, che è ben difficile realizzare infrastrutture quando ogni istituzione riesce ad imporre vincoli all'autorizzazione. Molto spesso si attribuiscono responsabilità al più ristretto livello degli enti locali, i Comuni; quanto ho riferito dimostra che non è sempre così. Ci sono ben altre autorità che, ad esempio, impongono anche di garantire la permeabilità delle strutture all'acqua per le risaie, che noi abbiamo dovuto consentire, aprendo finestre ogni 50 metri. Si tratta di finestre importanti; peccato che non ve ne siano di corrispondenti per l'autostrada, che quindi rappresenta una diga. Non si riesce, quindi, a capire perché a noi siano state imposte e all'autostrada no, impedendo un'omogeneità nel deflusso delle acque. Vi è poi un'altra parte del territorio relativa alle espansioni autostradali, quella necessaria alla terza corsia. Nella realizzazione di nuove strutture, quindi, non si è agito in maniera uniforme. Sottolineo questo aspetto perché è facile capire quali siano i costi delle infrastrutture che ne derivano. A seconda della plasmatura sul tipo di territorio e sulle funzioni che devono essere svolte, la spesa cambia notevolmente.

Un altro elemento importante che incide sui costi è il valore del territorio. Anche studiando una cartina del Touring Club è evidente che in Italia la densità di popolazione è molto più elevata rispetto ai due Paesi di riferimento (Spagna e Francia). Ricordo che le carte del Touring sono quasi ufficiali. Gli altri due Paesi sono deserti se confrontati alla nostra situazione, in particolare proprio dove passa l'alta velocità. L'area tra Napoli e Roma (il corridoio Roma-Firenze già esiste), e tutta la parte della Valle Padana sono tra le più densamente abitate in Europa, insieme alla Ruhr e ai Paesi Bassi. Queste zone, oltre a presentare densità abitative elevate, sono molto ricche di patrimonio artistico, archeologico e ambientale e ciò deve essere considerato. In questo caso, la riambientalizzazione dei territori e il maggiore pregio delle aree interessate per noi hanno comportato un incremento di costi rispetto ai territori che non presentano tali caratteristiche. La differenza di costi rispetto a Francia e Germania per questa ragione non è molto marcata, ma si tratta sempre di quasi 2 milioni di euro per chilometro. Occorre, inoltre, considerare il costo dell'esproprio, che è motivo di incremento. I costi degli espropri sono variabili, poiché si basano sul valore di mercato delle terre. Vi sono anche altri fattori, ma il costo della terra è un parametro molto significativo.

Vorrei sottolineare anche un altro elemento. Il *general contractor* naturalmente non lavora per diminuire i costi e se nella fase di progettazione ha rapporti diretti, come ne ha, con i territori, nell'occuparsi dell'espropriazione e della progettazione, se non ben controllato, tende ad essere più generoso. Questo aspetto non è contenuto nel mio discorso iniziale sulle cause, ma sicuramente ha un effetto.

Oltre all'innovazione tecnologica e agli altri fattori citati, in particolare ciò che ha fatto la differenza è stata la necessità di creare protezioni dalle sorgenti acustiche. Il nostro territorio è antropizzato, quindi necessita di molte più barriere e protezioni. Vi è, inoltre, la necessità di garantire la sicurezza in galleria: avere molte gallerie e avere l'imposizione della doppia canna, della zona di esodo rapido, di tutti i sistemi tecnologici che abbiamo dovuto predisporre o della protezione contro l'inquinamento elettromagnetico comporta costi enormi. La legge italiana è molto più severa delle leggi spagnole e francesi. Questo lo sapete, perché è stata votata in Parlamento e rappresenta un vincolo per tutti. Anche in questo caso si determina un fardello in più.

Riepilogando, in seguito alle varie cause che ho descritto, rispetto ai 32 milioni di euro a chilometro dell'Italia, in termini medi, Spagna e Francia riportano un valore 9 e 10 milioni. Le cause di incremento di costo sopra indicate portano ad un valore che va da 18 a 23 milioni di euro, a fronte dei 32. Il divario tra 18 e 23 dipende anche dalle fasi progettuali che non sono state avviate; se così non fosse, trovereste una leggera mancanza di coerenza nei numeri: 32 meno 23 farebbe 9 milioni, che corrisponderebbero al dato della Spagna. Capite, dunque, l'importanza di tutti questi fattori. Devo aggiungere che in questa analisi siamo stati aiutati da molti consulenti esterni, in particolare tedeschi, ai quali, all'epoca in cui questo problema non se l'era ancora posto nessuno, tra la fine del 2005

e l'inizio 2006, abbiamo affidato una commessa per poter realizzare un esame parametrico dei costi che non ci tornavano, proprio a supporto delle valutazioni di congruità che facevamo con il *general contractor*. Questi dati vengono forniti proprio in relazione a quella consulenza.

Rispetto ai progetti europei equivalenti, il Moncenisio e il Brennero richiedono rispettivamente 116 e 110 milioni di euro per chilometro, ma sono valutati in modo identico sia dalle parti francese e austriaca che da quella italiana. Vedete, quindi, che quando le condizioni sono le stesse anche i costi sono equivalenti e molto elevati nelle valutazioni di entrambi. Per quanto riguarda il Gottardo e il Lötschberg, attualmente i costi ammontano a 90 e 100 milioni di euro per chilometro.

MARTINAT (AN). Sono al 50 per cento.

MORETTI. Per il Lötschberg è stata realizzata una canna e ci si fermerà lì, la seconda canna non sarà realizzata (dato ufficiale). Il Gottardo, invece, è in fase di costruzione; la revisione costi arriverà quando si completeranno le valutazioni. Sapete che sotto il Gottardo vi sono enormi problemi per le deformazioni presenti nei cunicoli e nella stazione di attacco intermedio. Vedremo alla fine quanto incideranno sui costi, ma non è quello di cui ci dobbiamo occupare ora.

Questo è quanto abbiamo rilevato. Ci siamo attenuti al nostro compito; non ci azzardiamo a esprimere valutazioni di tipo politico, perché non ci competono. Ci siamo limitati solamente a presentare conti tecnici e confronti, per fornire argomenti sull'origine dei costi.

Naturalmente, tra le cause che abbiamo rilevato ve ne sono molte che dobbiamo assumerci in quanto attuatori dei progetti, ma che hanno un'origine nelle decisioni politiche in termini di produzione di legge. Penso alla legge sull'inquinamento ambientale, acustico, elettromagnetico, a quella sulla sicurezza in galleria, alle imposizioni sugli espropri, che ho via via illustrato.

Consegneremo comunque alla Commissione una documentazione contenente tutti i dati.

PRESIDENTE. I rappresentanti di Ferrovie dello Stato hanno fatto una lunga esposizione ma chiediamo la consegna agli atti della documentazione, in modo che i singoli senatori e senatrici, nonché la Commissione nel suo insieme, possa valutare attentamente i dati citati.

MARTINAT (AN). Signor Presidente, ringrazio innanzi tutto il presidente Cipolletta e l'amministratore delegato Moretti per l'introduzione, in particolare il dottor Moretti per le conclusioni che ci ha fornito. Il dottor Cipolletta ha detto che nel 1991 l'alta velocità era gestita dai privati, nel 1998, con un Governo di sinistra (queste cose vanno precisate), si è deciso che l'Alta velocità/Alta capacità, diventasse totalmente pubblica.

Abbiamo deciso di fare un'inchiesta sui costi della TAV, perché la speculazione politica è arrivata a un certo punto, dato che si afferma

che i costi sono il doppio o il triplo di quelli sostenuti in Francia e in Spagna. È vero, se si fa un raffronto del costo per chilometro è così, ma tutta la congruità dei prezzi è stata sottoscritta e accettata dai *manager* come dai dirigenti delle Ferrovie dello Stato, che oggi finalmente (cosa mai avvenuta prima) hanno scorporato il costo opera dal costo dell'indotto opera. I dati sullo scorporo opera e sui costi indotti dal territorio sono molto interessanti. Questo è estremamente importante, perché le falsità circolate regolarmente in questi mesi da questo momento devono finire: ci si è chiesti dove fosse il guadagno e che cosa mai fosse venuto fuori ma ora basta. Prego quindi le Ferrovie dello Stato di entrare nel dettaglio – conosco alcuni dettagli ma credo che voi ne abbiate altri – magari tratta per tratta, sui costi parametrati. Quanto sono costati gli espropri? Quanto sono costate le regalie agli enti locali? 1.000 miliardi di vecchie lire sono tanti; se poi li dividiamo per i chilometri, si può pensare che ogni tratta costi moltissimo.

Nel 1991, quando si trattava solo di linee tracciate e non ancora di progetti, si doveva restare fuori dalle altre linee tracciate; poi, nel 1998, qualcuna di queste linee è diventata pubblica e allora si è proposto di affiancarle alle linee esistenti. Guardiamo il caso della Torino-Novara-Milano: se proseguiamo da Milano a Bologna possiamo notare le sopraelevate, ognuna delle quali costa mediamente 10 milioni di euro, e sono 400; qualcuno poi ha deciso che bisognava affiancare l'Alta velocità/Alta capacità alle linee esistenti e i costi sono aumentati.

PRESIDENTE. La Bologna-Milano è adiacente all'autostrada, non alla ferrovia.

MARTINAT (AN). È vero, è adiacente al sistema autostradale ma ci sono i costi delle 400 sopraelevate costruite. Chiedo alle Ferrovie di fornire, magari per iscritto, i costi effettivi di ogni singola tratta, considerando il costo degli espropri, dei villaggi costruiti e regalati agli enti locali, delle piscine, delle strade, dei sovrappassi, ovvero tutti i costi indotti. Scorporando queste cifre considerevoli, avremo il costo effettivo dell'alta velocità con un parametro che l'ingegner Moretti non ha citato ma che sarebbe importante ci fornisse: mi riferisco alla differenza di costo tra la costruzione di una ferrovia ad alta velocità solo per passeggeri, quindi con carico leggero, e la costruzione di una ferrovia ad alta capacità per treni lunghi un chilometro. Questa differenza può raggiungere anche al 30 per cento. A ciò si aggiunga il problema delle pendenze, che lei ha affrontato.

MORETTI. Lo abbiamo indicato.

MARTINAT (AN). È vero, ma lo avete indicato solo per *flash*; vi chiediamo di fornirci un parametro preciso.

MORETTI. Sono circa 8 milioni per chilometro.

MARTINAT (AN). In totale sono circa 8 milioni su 32, ovvero il 25 per cento, non sono poca cosa; sottraendo questi costi aggiuntivi dal costo complessivo, oltre a tutto il resto, possiamo verificare se le nostre ferrovie sono costate due o tre volte quelle francesi o quelle spagnole.

Presentando il decreto Bersani, che discuteremo fra pochi giorni nell'Aula del Senato, un esponente del Governo ha dichiarato (cito dagli atti parlamentari): «L'aumento dei costi rispetto a quanto preventivato è reso emblematico dal divario dei costi della prima tratta realizzata (Napoli-Roma e Firenze-Bologna) e i 7 chilometri della linea ad alta velocità presso Bologna, andati per varie ragioni a gara europea nel 1998 e aggiudicati ad impresa spagnola ed italiana che aveva offerto un ribasso del 47 per cento, circa la metà. Il costo finale per chilometro fu di circa 38 miliardi di lire, contro i circa 82 miliardi della rimanente tratta». A dichiararlo è un esponente di Governo in un'Aula parlamentare; peccato che l'abbiate informato male, poveretto: è vero che la gara nel 1998 è andata al ribasso del 47 per cento, e quindi da 275 milioni siamo scesi a 146 milioni di valore complessivo, ma è anche vero che a tutt'oggi, con un ritardo di due anni e contestazioni sul prezzo, abbiamo già 280 milioni di euro, con 50 milioni di contestazione, e quindi siamo oltre il prezzo iniziale previsto nel 1998. Abbiamo superato, quindi, quel 47 per cento, e siamo oltre il prezzo di valore dell'epoca.

Lei ha citato, dottor Moretti – e ha fatto bene – i dati delle ultime gare ma io ho anche i dati di altre gare delle Ferrovie dello Stato, che ormai si stanno concludendo, e la media era -18. Peccato che poi con le varianti (le piccole cose che capitano in corso d'opera), al di là dei tempi, siamo a +28 del valore 100, e c'è una bella una differenza; questo per citare le opere più grandi (penetrazione urbana di Roma, Appalto 4, Roma-Viterbo, eccetera). È facile dire che un *general contractor* guadagna e specula su un contratto chiavi in mano e dire che se voi fate le gare si risparmia perché siete più bravi; bisogna sempre vedere i risultati a consuntivo. In questo momento in cui in Italia, grazie all'attuale Governo, i lavori vengono bloccati, è evidente che quei pochi che fanno ancora appalti (fra cui FS, appunto) arriveranno di nuovo a casi come quello di Bologna (-47, -50), salvo poi che l'impresa vincitrice porrà delle riserve, bloccherà o aprirà cantieri a piacimento. Il problema è evidente.

Ringrazio le Ferrovie dello Stato per aver aperto uno spiraglio e per averci fornito dei dati, anche se, come ho detto prima, vorrei ne fossero indicati ancora altri. È palese la malafede di alcune parti politiche nel fare certe dichiarazioni; comunque, tenuto conto che i dati sono inconfutabili, si vedrà poi chi aveva ragione e chi torto.

PRESIDENTE. Colleghi, nei prossimi giorni, sarà trasmessa alla Commissione la documentazione relativa a quanto oggi ci è stato riferito. Sarà nostra cura acquisire e valutare questi dati ed eventualmente invitare di nuovo le Ferrovie dello Stato, come anche altri soggetti, proprio perché la nostra indagine ha lo scopo di approfondire le questioni e di individuare una cornice quantomeno condivisa.

CICOLANI (FI). Signora Presidente, l'argomento è complesso. Ringrazio l'ingegner Moretti per la chiarezza del suo contributo e per la trasparenza dei dati che ci ha fornito.

Tuttavia, proprio partendo dalla relazione svolta dall'amministratore delegato delle Ferrovie, intendo porre alcune domande sulla competitività del nostro sistema. In particolare, le ragioni addotte per giustificare le differenze di prezzo tra l'Italia e gli altri Paesi, suggeriscono spunti di riflessione ed offrono elementi di valutazione rispetto ai quali si rende necessario un approfondimento.

Mi riferisco, innanzi tutto, alla parte iniziale dell'intervento dell'ingegner Moretti, relativa all'azione che dovrà essere condotta in futuro nel settore dell'alta velocità, per l'importanza che esso riveste per il nostro Paese, tenuto anche conto di quanto affermato dal presidente Cipolletta. Vorrei capire, in particolare, qual è il punto di osservazione delle Ferrovie dello Stato e se non sia, per così dire, limitativo immaginare, per il nostro sistema Paese, un'alta velocità espressa per tratte, con una redditività valutata in rapporto alle singole tratte. Il Corridoio 5, ad esempio, è il Corridoio 5: non esiste, a mio parere, una redditività del 22 per cento per la Verona-Treviglio e del 10 per cento per la Genova-Milano.

Se l'alta velocità è un sistema essa stessa – e lo è – dobbiamo ragionare in termini di sistema. Vorrei avere dati in proposito, perché non ci sono stati forniti – anche se non ho dubbi che le Ferrovie li abbiano – al fine di conoscere quale sia oggi il punto della situazione, quale sia il debito ormai consolidato e la redditività delle tratte ancora da realizzare, intese però non come singole tratte, ma come sistema. Pensiamo, ad esempio, alla Torino-Milano: forse, avrà anche una redditività maggiore delle altre tratte, ma è comunque da esse alimentata. Pertanto, se si incrementa l'alta velocità come sistema, si avrà una certa redditività su quella tratta; in caso contrario, la redditività sarà sicuramente minore.

Una seconda domanda che vorrei rivolgere all'ingegner Moretti riguarda la redditività, intesa come prodotto di una capacità di vendita e, quindi, di una quantità di tracce orarie per un prezzo: in base ad essa posso stabilire il ricavo delle Ferrovie dello Stato e confrontarlo con il relativo costo. È chiaro che la quantità di riempimento delle tracce orarie prevista dipende anche dalla capacità di commercializzazione del sistema, nonché dalla visione e dalla capacità di alimentazione del sistema stesso. Francamente mi meraviglia, allora, il bassissimo tasso di riempimento della Genova-Rotterdam, ad esempio, che dovrebbe invece alimentare il sistema portuale ed essere da esso alimentata. Si tratta di un'opera strumentale ad un disegno trasportistico non solo ferroviario – e in questo sono assolutamente d'accordo con l'ingegner Moretti – e rispetto alla quale lo Stato dovrebbe intervenire a complemento e completamento, per ragioni anche diverse da quelle legate esclusivamente al traffico ferroviario. Vorrei capire, al riguardo, sulla base di quali dati vengono calcolate le redditività delle varie opere, cioè in relazione a quali tassi di riempimento delle tracce orarie e a quali prezzi di vendita, in rapporto anche agli altri Paesi europei, tenuto conto che, ad esempio, in Gran Bretagna, il

prezzo di vendita è molto più alto di quello italiano. Stabilire le redditività, infatti, diventerebbe importantissimo nel momento in cui, in base ad esse, si dovesse decidere se realizzare o meno un'opera: sarebbe una precondizione per una scelta strategica del sistema Paese.

Per quanto riguarda il tema delle risorse, al quale pure ha accennato l'ingegner Moretti, ci sarebbero fondi per il completamento della Torino-Milano-Napoli, mentre mancherebbero per il completamento della Milano-Genova, della Treviglio-Verona e della Verona-Padova. In ogni caso, il tipo di risorse è anche funzione del tipo di ragionamento condotto. Mi risulta – ma non penso che sia questa la strada, lo dico subito – che esistano addirittura offerte di privati, in finanza di progetto, ad esempio per la Milano-Genova. Si sostiene, salvo poi verificare il tutto, che se si riempiono le tracce orarie e si stabilisce un adeguato prezzo di vendita, la tratta è di per sé ragionevolmente funzionale. Occorre capire, in proposito, con quale sistema le Ferrovie intendano accedere a finanziamenti propri per il completamento delle tratte, come accadeva per ISPA, senza per ora immaginare, se non a complemento, l'apporto di privati. Qual è il tasso di finanziamento che dobbiamo garantire e quale, invece, il tasso di rischio complessivo per il completamento del progetto dell'alta velocità? Dico questo perché, in altra sede, proprio l'ingegner Moretti ha ipotizzato una sorta di ISPA a due, una volta consolidato il debito. È ovvio, infatti, che attraverso il progressivo consolidamento dei debiti pregressi sull'alta velocità, si riduce la parte da remunerare e diventa quindi possibile prospettare un'ipotesi di autofinanziamento da parte delle Ferrovie. Si tratta, in sostanza, dell'operazione che noi facemmo prolungando la concessione.

Per quanto riguarda il costo, se non ricordo male, per le convenzioni di *general contractor* tipo TAV sussiste l'obbligo del *general contractor* di tenere una contabilità separata. C'è un'analisi di questo da parte delle Ferrovie dello Stato? I *general contractor*, per dirla in altro modo, hanno guadagnato in modo anomalo nelle esperienze sull'alta velocità oppure no? È stato attivato un monitoraggio in questo senso?

Un'ultimissima domanda. Mi risulta che TAV stia sostanzialmente chiudendo; cambia quindi il modello con cui fino adesso è stata portata avanti la costruzione dell'alta velocità. È una cosa che possiamo accettare nella misura in cui TAV è posseduta al 100 per cento dalle Ferrovie dello Stato. Non contesto questa scelta, che forse andava fatta anche prima. Ma non c'è dubbio – lo diceva proprio l'ingegner Moretti – che va recuperato quel tipo di esperienza, che è stata per certi versi importantissima per il nostro Paese. A questo proposito, mi risulta che siano a rischio di dimissione moltissime persone, anche precarie, impiegate da anni. È previsto un percorso di recupero di queste esperienze, visto che trattiamo di numeri non molto grandi e visto che in altre aziende di Stato un recupero è stato garantito, anche attraverso atti forzosi del Governo? Mi riferisco alla stabilizzazione dei precari o, per lo meno, alla garanzia di un ulteriore periodo, visto che sono occupati nel settore da anni e non da mesi.

GRILLO (FI). Signora Presidente, ringrazio anzitutto l'ingegner Moretti e il dottor Cipolletta. Ho trovato interessante l'esposizione dell'ingegner Moretti, al punto che mi permetto di fare subito una battuta: considerato che attorno all'alta velocità è stata costruita una leggenda dai *masmedia* (secondo la quale saremmo in presenza di una grande truffa), sarebbe bene che l'ingegner Moretti comunicasse i contenuti della relazione odierna anche ai due Ministri di riferimento, Bianchi e Di Pietro; eviteremo in questo modo gli equivoci contenuti in tante speculazioni giornalistiche, in cui si scrive, offendendo la storia del mio Paese, che vi sono state truffe e che si sono verificati fatti drammatici in confronto alla Francia e alla Spagna.

Vorrei fare una puntualizzazione e porre alcune domande. La puntualizzazione riguarda questioni che vorrei venissero aggiunte alla cosiddetta ricostruzione storica che l'ingegner Moretti ha fatto; tale ricostruzione secondo me era corretta, ma presentava diverse omissioni, che vorrei recuperare per dare più forza ad una linea di continuità che è stata assunta nel passato. Nel 1993 il ministro Andreatta istituì una commissione d'indagine e diede incarico al Consiglio di Stato, che validò l'iniziativa dell'affidamento ai *general contractor*. Nel 1994 l'*Antitrust* non riconobbe nessuna infrazione da parte delle Ferrovie dello Stato. Sempre nel 1994 la Camera dei deputati, attraverso una mozione dell'onorevole Angelini (PCI-PDS), effettuò un'indagine e un monitoraggio su tutta l'operazione della TAV, concludendo che andava tutto bene. Nel 1996-1997 il presidente della Regione Emilia-Romagna Bersani si fece carico di un coordinamento per aprire i cantieri a *general contractor* scelti con trattativa privata (Fiat ed ENI); la cosa andò a buon fine. Nel 2000 il Governo azzerò i contratti su *input* dell'ingegner Cimoli, il quale dichiarò che entro 90 giorni avrebbe riaffidato i lavori a condizioni più convenienti (l'ingegner Cimoli purtroppo non c'è più). Dopo non è più successo niente, ad eccezione di un avvenimento che l'ingegner Moretti nella sua ricostruzione non ha citato: le Ferrovie sono costrette a pagare 300 milioni di euro ai *general contractor* che, nella storia pregressa, hanno dimostrato giuridicamente di essere nel giusto e di aver operato correttamente. Nel 2003 il Gruppo dei Verdi (penso che non ne fosse estranea la nostra Presidente) denuncia all'Unione europea le Ferrovie dello Stato e la TAV per l'affidamento a trattativa privata delle tratte ferroviarie prima richiamate. L'Unione europea, attraverso la Commissione competente, avvia un'istruttoria e la conclude, dopo sette mesi, senza nessuna condanna di infrazione. Sono certo di alcuni dati, ma in caso contrario vorrei essere smentito, ingegner Moretti: tutti gli interventi finora realizzati sono stati supportati da verifiche di impatto ambientale, nei 35 atti autorizzati; tutte le decisioni del CIPE sono state ratificate dalla Corte dei conti; tutte le decisioni realizzate hanno avuto l'avallo di Regioni, Province e Comuni; tutte le decisioni finora realizzate hanno avuto il supporto cosciente e convinto del Ministero per i beni culturali.

Sulla questione dei costi, che è stata ricostruita in termini molto espliciti e convincenti, vorrei porre una domanda all'ingegner Moretti,

che rappresenta la memoria storica delle Ferrovie (non è arrivato solo oggi a ricoprire la carica di amministratore delegato). Si sapeva già che le nostre città sono fortemente urbanizzate, così come si sapeva che dovevamo costruire «opere d'arte» e che nel nostro Paese i Verdi erano molto agguerriti nell'imporre prescrizioni ambientali terribili. Tuttavia c'è un aspetto che proprio non mi convince e mi riferisco alla discussione sulle novità. Perché in Italia, diversamente dalla Francia e dall'Inghilterra, si è voluta realizzare un'alta velocità pesante? Questo è il punto. È inutile giocare con le espressioni Alta velocità/Alta capacità. Qualcuno, non so chi (non credo i Ministri di allora, perché li ho conosciuti tutti), un bel giorno ha deciso che l'alta velocità in Italia, diversamente dalla Francia e dalla Spagna, doveva permettere di far correre i treni merci a 300 chilometri all'ora.

MORETTI. A 160 chilometri all'ora.

GRILLO (FI). Ma perché, invece di mutuare l'esempio degli altri Paesi, noi, unici al mondo, abbiamo immaginato un bel giorno di fare l'alta velocità per i carri merci? È questo che dovete spiegarci, voi che siete all'interno della struttura e che io ritengo non estranei a questo tipo di valutazione. È questo che consente di fare le speculazioni a quei cialtroni che in casa mia amano sempre e continuamente parlar male del mio Paese; questo è stato l'errore tecnico maggiore. Dovete allora spiegarci, in termini tecnici, chi ha preso questo abbaglio di considerare l'alta velocità atta a far correre velocemente non solo i passeggeri (come in Francia e Spagna), ma anche le merci. Da quanto abbiamo saputo in un'altra audizione, per quanto riguarda le merci noi oggi siamo nella stessa situazione degli anni 1948-1950: tanto si trasportava allora, tanto si trasporta oggi. Allora qual è il supporto tecnico o concettuale che ha fatto optare per questa scelta? Posso immaginare cosa sia successo in quegli anni; l'ingordigia degli imprenditori (tutto è accaduto prima di Tangentopoli) ha giocato sicuramente un grande ruolo. Ma la struttura di supporto doveva avvertire che era una pazzia l'ipotesi di far correre i carri ferroviari a più di 160 all'ora. Questo è un chiarimento che secondo me è importante. Le tangenti bianche esistono, è stato detto: a volte i Comuni hanno preteso la realizzazione di un campo di calcio; ma questa di cui parlo è questione diversa e a mio giudizio inaccettabile. Sarei curioso di sapere chi all'interno delle Ferrovie ha avuto questo colpo di genio di fare in modo che il mio Paese facesse una cosa diversa, con gli aggravii che l'ingegner Moretti correttamente ha oggi quantificato in svariati miliardi di lire.

Ho capito la technicalità e conosco bene la differenza tra un *general contractor* scelto con trattativa privata e uno scelto con gara. Ma i prezzi sono stati congruiti dai vostri uffici, anche per quanto riguarda i vecchi *general contractor*; pertanto, qualora qualcuno di voi avesse avvertito l'esosità degli stessi, vi era almeno la possibilità di protestare. Non mi risulta

invece né che siano stati rescissi i contratti e nemmeno che abbiate protestato.

Vorrei infine conoscere la sua opinione sull'articolo 12 del decreto-legge n.7 del 2007 (attualmente in esame, per la conversione, nell'altro ramo del Parlamento), con cui si azzerano le concessioni della Genova-Milano e della Milano-Verona. Si dice che si vuole risparmiare. In Europa appena 15 giorni fa al presidente Costa è stato detto che se entro la fine dell'anno non ci sarà la garanzia del finanziamento sarà eliminato il cofinanziamento. Si azzerano le concessioni per risparmiare e per velocizzare le procedure ma l'esperienza del passato non è andata in questa direzione. Ricordo quando l'allora ministro dei trasporti Bersani revocò la Genova-Milano e non successe nulla.

Sul Terzo Valico so di pensarla diversamente dall'ingegner Moretti, che si ostina a non considerarlo strategico. Credo tuttavia che voi abbiate battuto tutti i *record*. Non è mai successo che da una parte si revocasse una concessione (anche se in realtà Bersani l'aveva già fatto) e, dall'altra parte, si rifiutasse la proposta di un promotore; peraltro non si tratta di un promotore qualsiasi, ma di un consorzio con dentro le due più grandi aziende italiane e le due più grandi banche italiane. Non era una proposta appropriata? E perché vi siete rifiutati di trattare?

In terzo luogo, perché non avete considerato questa proposta alla stregua di un *project* originale e avete, invece, bandito una gara, se davvero vi era la volontà di realizzare il Terzo Valico, visto che il Governo l'ha deciso e non l'ha ancora revocato e visto che l'Europa ci dà il cofinanziamento e, finora, non l'ha ancora revocato? Perché non avete imboccato la strada principale, avanzando la proposta e indicendo la gara? Sarebbero arrivati gli spagnoli, i tedeschi e gli americani e lo avrebbero realizzato a prezzo più contenuto, senza che le Ferrovie pagassero la percentuale. Perché vi siete rifiutati di adottare questa procedura e, *tranchant*, siete intervenuti a gamba tesa?

Mi rivolgo a lei, ingegner Moretti – mi perdonerò – ma immagino che vi sia sintonia tra quello che pensa il vertice delle Ferrovie e ciò che stabilisce il Ministro. Capisco che i responsabili sono Di Pietro e Bersani, che si sono assunti il compito antistorico di bloccare la realizzazione di infrastrutture nella parte più ricca e più strategica d'Italia. Perché, però, siete ostinatamente convinti di questo e vi siete rifiutati di accettare una proposta che comunque era aperta? Questo non mi è chiaro.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Signora Presidente, ringrazio l'amministratore e il Presidente delle Ferrovie. Penso che dobbiamo registrare un fatto non dico clamoroso, ma sicuramente significativo nell'introduzione che è stata fatta, che considero esauriente, salvo approfondimenti. Al di là dei costi generati, in parte dalla legislazione italiana ed in parte dal fatto che è stato concesso troppo alle realtà locali, l'ingegnere Moretti ha affermato che se la procedura fosse stata un'altra – mi sembra questo il punto – cioè la gara sul *general contractor* (non il fatto che non ci fosse il *general contractor*), avremmo speso circa il 20 per cento di meno.

GRILLO (FI). Il Governo alla Camera ha detto il 13,8 per cento in meno.

PRESIDENTE. Senatore Grillo, per cortesia. La prossima settimana mi auguro che discuteremo ampiamente di questo.

MAZZARELLO (Ulivo). Benissimo. Possiamo anche fare una media e dire che è al 15 per cento, ma comunque mi sembra una cifra davvero considerevole.

GRILLO (FI). È una previsione.

MAZZARELLO (Ulivo). L'analisi presentata immagino, come ha detto l'ingegnere Moretti, sia stata realizzata tenendo conto di tutti i parametri.

Al di là degli altri aspetti, (le procedure scelte, l'affidamento diretto) su cui possiamo discutere ampiamente, dobbiamo considerare il fatto che il nostro territorio è un patrimonio. Può darsi che in Francia abbiano più viti per il vino Bordeaux, ma nel nostro territorio abbiamo altre ricchezze che rappresentano un patrimonio importante.

La domanda è la seguente: avete eseguito questa stima? Si può fare, anche in modo più preciso per le due tratte di cui discuteremo per la revoca della concessione la prossima settimana, cioè la Genova-Milano e la Milano-Venezia? Ho chiaro che il prezzo congruo del Terzo Valico è pari a oltre 5 miliardi. In questo caso vorrebbe dire che con un'altra procedura si potrebbe risparmiare un miliardo. Mi sembra di aver capito così.

GRILLO (FI). Sono cose che si inventa lei.

MAZZARELLO (Ulivo). Ingegnere Moretti, me le invento io? Le chiederei di confermare quanto da me riassunto e rispondere ad una domanda: avete già eseguito questa stima anche sulle altre due tratte? E tale stima – qualora l'aveste fatta – corrisponde a questi numeri?

Anch'io rilevo che tra il 20 e il 13 per cento di riduzione della spesa vi è una certa differenza, ma le chiederei di indicarlo in modo preciso. Questa analisi, così precisa, esce un po' tardi; ne prendo atto, però mi sembra esauriente nonostante la tempistica.

Ciò che mi convince di meno è il conto della redditività. Non ho capito bene questo punto e sono d'accordo con il senatore Cicolani sul fatto che tale aspetto davvero meriterebbe un approfondimento. Non riesco sinceramente a capire sulla base di quali parametri eseguite i conti sulla redditività: sul traffico attuale o sul traffico presunto? Qual è il traffico presunto che calcolate?

Tuttavia sono veramente convinto del fatto che queste opere si possano realizzare solamente con un intervento di risorse pubbliche e che non vi sia assolutamente possibilità di remunerazione di un intervento privato (intendo *in toto*, sull'eventualità che sia parziale si può discutere). Penso

che non sia una soluzione praticabile, a meno che non imponiamo pedaggi, che però costringerebbero i treni a non passare in certe tratte, rendendoli non più competitivi. Mi piacerebbe approfondire il tema sulla redditività, le chiederei, quindi di fornirmi qualche elemento ulteriore.

In merito alle opere rimaste, mi pare che lei abbia affermato che vi sono le risorse per completarle. Queste risorse sono state reperite con un intervento dello scorso anno e con la finanziaria di quest'anno. Sono stati attivati meccanismi che ci permettono di disporre delle risorse necessarie a completare le opere, inglobando nel bilancio dello Stato anche il debito di ISPA. Ma le altre due opere restano per voi scelte prioritarie? Le considerate all'interno del piano delle priorità? Penso che uno dei grandi temi del Paese sia quello di fornire soluzione al problema del trasporto merci, oltre che ad una serie di altre questioni riguardanti il trasporto delle persone.

Ovviamente non sono un tecnico, ma sono molto colpito dal fatto che si sia deciso di costruire ferrovie con una pendenza minore rispetto ad altre, nell'ottica di realizzare treni competitivi. Approfondiremo questo tema in seguito, ma vorrei sapere se esso rimane una priorità delle Ferrovie, come intendete farla valere e se tra le vostre priorità vi è anche un collegamento con i grandi porti italiani. Mi pare che su questo argomento occorra preparare una strategia chiara. È facile limitarsi ad attendere i finanziamenti dal Governo; ma dal punto di vista aziendale dovrete indicare delle priorità, non solo aspettare che qualcuno ve le imponga. Questa è una mia curiosità.

Infine, vorrei sollevare un aspetto, che, anche se sembra estraneo all'argomento in esame, si collega all'introduzione del dottor Cipolletta, il quale ha parlato, oltre che di una linea isolata, di tanti contorni. Il primo contorno che ha illustrato riguarda il fatto che dal punto di vista organizzativo rischiamo che queste linee, insieme a quelle che si libereranno, possano rimanere prive di treni. Ora non voglio affrontare la questione dei passeggeri, ma sempre di più FS-Cargo si rivela incapace di risolvere i problemi, oppure è stato deciso che non deve esserne capace. Non ho ancora capito se la difficoltà sia oggettiva o si basi su una scelta di FS.

FS in qualche modo ha affermato di lavorare per un operatore logistico forte, in grado di fornire una risposta alla liberalizzazione. Ci state lavorando? Che tempi ci sono? In che tempi pensate di presentare un progetto al riguardo? Altrimenti avremmo realizzato «belle» infrastrutture, ma che rischiano di rimanere vuote (è un'esagerazione): mi riferisco sia a quelle nuove, sia a quelle che si sono liberate.

PASETTO (*Ulivo*). Signora Presidente, intervengo brevemente anche perché le domande dei colleghi che mi hanno preceduto hanno assorbito alcune questioni che volevo porre.

Il primo tema che intendo sollevare è rivolto alla Presidente della Commissione. Valuto positivamente la scelta di circoscrivere il confronto, in questo caso, al problema dell'Alta velocità/Alta capacità. Tuttavia, come è stato detto, poi è difficile riuscire a rimanere entro i confini stabiliti. In qualche modo ogni aspetto si ricollega agli altri. È, quindi, diffi-

cile limitarsi, ma, comunque, cerchiamo di mantenerci all'interno dell'indirizzo che ci siamo imposti.

La prima questione è di carattere finanziario. Le FS sono comunque una *holding*, se non si considera ciò rischiamo di fare un discorso troppo settoriale e di perdere di vista l'equilibrio finanziario complessivo. L'ingegner Moretti ci ha spiegato che sostanzialmente tra i 6 miliardi (quelli che si era ipotizzato fossero fruibili e poi non lo sono stati, alla luce dell'intervento europeo) e i 315, sia pure incrementati, c'è uno scarto, che non si è colmato nonostante lo sforzo della finanziaria. La mia domanda è: come si immagina di coprire questo scarto? Se questo non è chiaro, rischiamo di fare ragionamenti infondati tra i tracciati e le risorse finanziarie per intervenire rispetto a quelle realizzazioni. L'equilibrio finanziario non è un fatto secondario, in questo passaggio, per le Ferrovie dello Stato.

Non mi avventuro nelle questioni contrattuali che certamente sono essenziali ed è giusto che vengano poste e non soltanto dall'opposizione le ponga, perché questo è il compito del Parlamento.

La seconda questione su cui intendo soffermarmi è quella delle merci. Serve a poco stabilire se abbiamo sbagliato o se abbiamo fatto bene, ormai la scelta è fatta. Però dobbiamo chiederci, nel momento in cui si parla del piano della mobilità e di quello della logistica, come possiamo mettere a frutto questa scelta. La cosa peggiore, infatti, sarebbe disporre di quell'impianto eccezionale sul terreno dell'alta capacità e poi lasciarlo lì, come una cattedrale nel deserto.

Il senatore Mazzarello parlava del problema del collegamento con i porti (Genova, Gioia Tauro). Vorrei sapere se saranno realizzati impianti a regime, perché comunque il processo di liberalizzazione potrebbe partire anche da lì. Questa seconda questione è connessa ad una terza: il senatore Cicolani parla della redditività, ma questa è programmata in base una serie di parametri che sicuramente riguarderanno anche le tratte in esercizio. Non intendo parlare solo del futuro, ma anche del presente dato che il futuro è programmato in base al presente. Faccio quindi alcune domande specifiche: che cosa è successo sulle tratte ad alta velocità con l'implementazione delle tariffe? Che cosa sta succedendo oggi? Sono redditizie? E se sì, quanto? Non si tratta di un fatto secondario ai fini dell'equilibrio finanziario.

Infine, il presidente Cipolletta ha iniziato il suo intervento parlando sostanzialmente di due questioni, la seconda delle quali è quella delle tratte liberate, cui anch'io riconosco una grande rilevanza. A mio parere, però, ai fini della redditività, non è sufficiente aumentare le corse e migliorare le condizioni di viaggio (penso, ad esempio alla tratta Roma-Napoli), ma queste tratte possono e debbono diventare anche dei veri assi direzionali (questo vale anche per gli scali merci). Che tipo di politica patrimoniale o di sviluppo può essere adottata anche per le tratte, non dico dismesse, ma liberalizzate?

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Vorrei fare un'osservazione: mi meraviglio sempre molto per il fatto che si riesca, in queste occasioni, a parlare

con tranquillità e con serenità di certi fatti che ci vengono esposti, perché secondo me ci vengono dette cose di una gravità tale che, se esaminate con oggettività, senza partito preso e senza polemiche politiche, mettono in seria discussione una questione: vale la pena di proseguire politiche d'investimento ferroviario con queste caratteristiche? Questa è una domanda che almeno in me sorge spontanea.

Avete ascoltato la storia ricostruita dal dottor Moretti: nel 1991, regnante il povero Lorenzo Necci, fu detto all'Italia (ricordo bene la questione) che bisognava entrare nell'affare alta velocità perché era estremamente remunerativo, tant'è vero che per ogni quattro centesimi messi lo Stato, i privati ne avrebbero versati sei. Quindi, per la prima volta un trasporto ferroviario non solo non sarebbe stato in perdita (come lo era il resto del trasporto ferroviario), ma avrebbe guadagnato tanto da remunerare non solo il suo equilibrio interno – cosa che le Ferrovie oggi non sono in grado di fare – ma anche da generare ricchezza per poter remunerare perfino i sei centesimi messi dai privati. Questo ci fu detto e fu su questa base che si decise (differentemente dai tedeschi) di spendere 10 milioni per ogni chilometro per rifare la dorsale: si diceva che una volta realizzata si sarebbero liberate tutte le tracce sul resto della rete (come ancora oggi ci viene detto) e per di più i nuovi treni avrebbero corso generando enormi proventi: quindi, si parlava di tecnologie evolute e di ricchezza prodotta. Dopo un po' di tempo, invece, si disse che tutto questo non era vero in quanto i privati non davano i soldi. Ad un certo punto si decise quindi che, piuttosto che tenere i privati in questa situazione, in cui occupavano una posizione e riscuotevano interessi lucrosi senza rischiare assolutamente niente, conveniva fare quello che doveva essere fatto, cioè trasformare l'alta velocità in un'opera totalmente pubblica.

Credo che, se nel 1991 ci avessero detto che l'Alta velocità andava realizzata tutta con denaro pubblico, ci avremmo riflettuto bene, perché quei treni, prima di diventare i treni ad alta capacità di oggi, che portano anche le merci, all'inizio apparivano treni di lusso, erano i treni per ricchi, che correvano a grandissima velocità nelle campagne, poi si inoltravano nelle città e non c'erano nemmeno i nodi di scambio appositi, come diceva il dottor Moretti. È con l'andar del tempo, infatti, che questo tipo di ferrovia si umanizza, diviene alla portata di tutti e si collega con le città, ma all'inizio era un mostro terrificante, con tratte lunghissime alle quali non si poteva accedere se non nei capoluoghi. L'unica ragione per la quale si accettò di avviare il progetto era che l'Alta velocità avrebbe generato ricchezza, ma oggi si dice che non genera ricchezza, anzi seguita a distruggerne. Quando vi vedo sono sempre contento, perché voi siete i maggiori distruttori di ricchezza nazionale (voi e quelli prima di voi, naturalmente). Pertanto, vi guardo sempre con interesse.

MARTINAT (AN). Forse le sta sfuggendo quanto incide sul prodotto interno lordo il trasporto merci nel Nord-Ovest.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Non capisco il senso della sua osservazione, senatore Martinat.

MARTINAT (*AN*). Invece ha capito benissimo!

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Adesso ci viene detto che l'alta velocità costa 32 milioni di euro al chilometro e ne costerà in futuro 45. Di fronte a questo dato rimango perplesso, anche perché ci sono posizioni tra loro contraddittorie: da un lato, infatti, si vorrebbe che l'alta velocità costasse meno e dall'altro, invece, anche ove costasse meno, che non venisse comunque realizzata per i treni merci; nel contempo, però, si intende costruire la galleria di 52 chilometri sotto le Alpi per il passaggio delle merci. Esiste quindi una confusione terrificante in questo settore.

Studieremo certamente la documentazione che le Ferrovie dello Stato lasceranno alla Commissione, ma credo – lo anticipo qui oggi – che sarebbe necessario dotarci anche di un nostro strumento di analisi, affidando a persone competenti il compito di leggere i dati in maniera oggettiva e di dirci come stanno veramente le cose.

Sono comunque già preoccupato, devo dire la verità, perché vedo che i costi si dilatano enormemente. Infatti, se confrontiamo i nostri dati con quelli relativi al traffico negli altri Paesi industrializzati europei, risulta che le ferrovie italiane in percentuale trasportano il minor numero di passeggeri e la minor quantità di merci, con un costo del servizio che è invece il triplo rispetto al resto d'Europa. C'è quindi qualcosa che non funziona, lo ammetterete con me: per trasportare molta meno gente che in Francia e in Spagna, in Italia si realizza un'opera che costa tre volte tanto.

Sicuramente poi bisognerà costruire anche la Genova-Milano, non ho problemi in tal senso, ma a queste condizioni sarà difficile trovare qualcuno disposto a fare quest'operazione in modo redditizio: vi invito quindi a riflettere attentamente su questi aspetti. Penso che se non si risolve la situazione attuale, sarà difficile trovare una soluzione e si continuerà a dire che non è possibile fare diversamente, trattandosi di un'alta tecnologia che non si può abbandonare, nonostante comporti costi molto pesanti per il Paese.

IZZO (*FI*). Mi richiamo alle considerazioni di carattere generale sviluppate negli interventi precedenti, ripetendo anche alcune delle domande già formulate.

In particolare, dalla relazione dell'ingegner Moretti non ho esattamente compreso, probabilmente per mia mancanza, il rapporto tra redditività ed investimento e, soprattutto, i costi reali per chilometro sulla rete ed i costi aggiuntivi sostenuti per le opere di compensazione. Se fosse possibile, vorrei che gli auditi specificassero i dati relativi ai costi facendo riferimento alle singole tratte, in modo che sia possibile valutare l'effettivo aumento degli stessi.

Vorrei conoscere, inoltre, dall'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato le prospettive del personale dei vari osservatori della TAV.

Non credo siano molti i lavoratori interessati, alcuni dei quali addirittura con contratti triennali da circa 10 anni, cioè dal momento dell'avvio del progetto; tuttavia, tra questi lavoratori c'è allarme, perché non conoscono con precisione quale sarà il loro destino.

Vorrei soffermarmi, poi, sul progetto specifico relativo all'alta capacità sulla tratta Napoli-Bari, di cui si è parlato in questi giorni. L'ingegner Moretti qualche mese fa a Benevento, la mia città, ha assicurato che il progetto sarebbe partito. Tuttavia, anche leggendo i giornali, non si riesce a capire quando sarà avviata la realizzazione dell'opera, né il termine entro cui la stessa dovrà essere completata. In proposito mi ha molto preoccupato la dichiarazione resa ieri dal presidente nazionale di Legambiente, durante un convegno tenutosi a Bari in cui ha affermato che, nonostante l'accordo intercorso tra la Regione Campania, la Regione Puglia e le Ferrovie dello Stato, mancano però le risorse. Ciò mi preoccupa, anche perché si tratta di un progetto per buona parte già previsto nell'accordo quadro del 9 maggio del 1996, sottoscritto dalla Regione Campania, le Ferrovie dello Stato e il Ministero dei trasporti, per la realizzazione della Napoli-Benevento e quindi del collegamento con la stazione di Afragola che io stesso, al tempo, in qualità di assessore regionale ai trasporti, decisi di battezzare «Regione Campania». Dal momento che sono stati stanziati rispettivamente 1.900.000 euro dalla Regione Campania e 400.000 dalla Regione Puglia per l'avvio del progetto preliminare, vorrei capire quando si procederà all'attuazione dello stesso e si comincerà poi con la progettazione definitiva. L'ingegner Moretti, almeno così è riportato sui giornali (cito quanto scritto su «Il Mattino», che ho portato con me e che posso eventualmente anche consegnare perché sia messo agli atti), ha parlato di due anni per la progettazione definitiva, per passare poi alla programmazione. Se la tratta Napoli-Bari, anche in riferimento alle osservazioni del collega Brutti, è un'opera strategica che dovrà essere realizzata, è allora necessario programmarla e determinarne lo sviluppo e i vari finanziamenti nel tempo.

L'ingegner Moretti, sempre secondo quanto riferito dalla stampa, prendendo anche posizione rispetto ad una serie di attacchi, a cominciare da quanto sostenuto dal ministro Di Pietro, ha dichiarato che occorre programmare i finanziamenti per le opere che devono essere realizzate, ma è necessario stanziare i soldi nel momento in cui devono essere spesi. Mi sembra una posizione corretta e logica che il Ministro, invece, non ha assunto per le opere precedenti. C'è da chiedersi allora quando si procederà alla progettazione definitiva.

C'è stato riferito, infine, che è in costruzione una tratta della Caserta-Benevento-Foggia-Bari. Ricordo che sono state realizzate e raddoppiate due tratte nei pressi di Benevento, la Vitulano-Benevento e la Benevento-Apice. Per quanto riguarda la Benevento-Apice – mi scuso con la Commissione per questo riferimento specifico – essa sarebbe utile in vista della realizzazione della Napoli-Benevento-Bari o anche del passaggio per Foggia. L'opera è stata appaltata ad un consorzio ma non viene consegnata perché non ci sarebbero i fondi. Mi chiedo, allora, perché si intenda

realizzare la tratta Caserta-Benevento non interconnessa con l'alta velocità, se si immagina poi di far confluire il trasporto ferroviario sull'alta velocità per rendere redditizia anche la tratta Napoli-Roma-Milano-Torino.

Mi auguro di poter avere una risposta alle mie domande, anche perché credo che, anche attraverso l'analisi di casi particolari, si possa individuare quella che dovrebbe essere la nuova politica delle Ferrovie, al fine di creare le condizioni per contribuire effettivamente alla crescita del Paese, senza però appesantirlo con la realizzazione di opere che non si interconnettono tra di loro e non sono in grado di creare una sinergia tale da determinare sviluppo per la nostra realtà territoriale.

PALERMO (RC-SE). Signora Presidente, vorrei svolgere velocemente alcune considerazioni e porre alcune domande.

La prima questione riguarda la storia passata dell'AV che i nostri interlocutori hanno ricostruito con puntualità e chiarezza. Come mai non si è intervenuti in seguito al mancato rispetto dell'impegno finanziario da parte dei privati? A quanto ammonta l'effettiva consistenza del debito accumulato dalle società impegnate nella realizzazione delle tratte Alta velocità/Alta capacità? Quanti di questi debiti sono giuridicamente attribuibili allo Stato e quanti al normale rischio di impresa connesso alle attività imprenditoriali del *general contractor*? Come mai nessuno ha poi pagato la responsabilità di non aver mantenuto gli impegni presi?

La seconda questione invece, guarda al futuro dell'AV/AC. È stato svolto un monitoraggio puntuale per quanto riguarda le linee Alta velocità/Alta capacità già in funzione, per esempio la Napoli-Roma? Quali sono i reali vantaggi che questa nuova linea ha portato in termini di passeggeri aggiuntivi, di risorse aggiuntive e di qualità? Vorrei capire se, ad esempio, la linea ripaga il 40 per cento degli investimenti previsti. Se non si analizzano attentamente i dati relativi alle tratte esistenti, non riusciremo a capire quali potranno essere le scelte più opportune da adottare in materia, nel prossimo futuro. Non mi addentro nella questione, in quanto le osservazioni del senatore Brutti sono state del tutto condivisibili. Dobbiamo comunque fare il punto della situazione per capire qual è la politica sui trasporti, sulla logistica e sulle ferrovie che vogliamo portare avanti. È importante che il piano industriale delle Ferrovie si connetta con le scelte generali del Governo; dobbiamo capire se le scarse risorse finanziarie a disposizione delle Ferrovie debbano essere spese prioritariamente per l'AV/AC, continuando a tralasciare le linee normalmente utilizzate dai pendolari, che spesso vivono vere e proprie odissee quando si tratta di prendere i normali treni per andare lavorare, o se piuttosto non sia il caso di invertire l'ordine di priorità.

VANO (RC-SE). Signora Presidente, mi sembrava che nella relazione iniziale si fosse detto che, nel progetto, a sostegno dell'alta velocità (poi alta capacità) stava proprio il fatto che, trattandosi di un sistema integrato, si intendeva liberare la rete ferroviaria per incrementare il traffico locale. Registriamo, non solo sulla base di esperienze personali, peraltro davvero

tragiche, ma anche in riferimento alle attività dei nostri uffici, che il progetto iniziale non corrisponde alla realtà. Anche in questo caso – mi ricollego a quanto diceva il senatore Brutti – vi è il rischio di una non rispondenza alle aspettative del progetto iniziale; con la conseguente compromissione dell'intero sistema.

PRESIDENTE. Vorrei svolgere una considerazione e porre alcune domande.

Dalla ricostruzione, emerge come il progetto fosse inizialmente rivolto solo al trasporto passeggeri, come sistema di alta velocità separato. Io rivendico di essere stata tra coloro che si sono battuti fortemente per smontare il concetto di sistema e per ragionare tratta per tratta, ritenendo che nelle diverse parti del Paese vi fossero esigenze differenti, che l'interconnessione con i nodi sia un aspetto essenziale (purtroppo ancora arretrato e in buona parte da realizzare) e che il fatto dell'interconnessione, delle stazioni e delle fermate sia un servizio al territorio che deve continuare a crescere in modo equilibrato, per non creare un'Italia di serie A e un'Italia di serie B (che non ha accesso alla rete se non dai capoluoghi). Ritengo inoltre che, dovendo spendere tante risorse (personalmente mi era sempre stato chiaro, anche in base all'esperienza di altri Paesi europei, che si sarebbe trattato in larghissima parte di risorse pubbliche), sui binari debbano poter viaggiare anche le merci; ciò renderebbe un servizio universale in ordine ad una ferrovia destinata a durare per i prossimi cento o duecento anni (ci auguriamo), con la massima flessibilità d'uso. In questo senso sono stupefatta della critica del senatore Grillo, che è il grande sostenitore del Terzo Valico merci: in nessun altro modo si giustifica quel tratto, che era stato pensato inizialmente solo per il trasporto passeggeri (esiste anche il progetto, credo di averlo ancora tra le mie carte), ma che, in tal modo, sarebbe stato privo di ogni interesse per quei territori. Gli ambientalisti condussero quella battaglia, trovando al proprio fianco sindaci, assessori, presidenti; il problema era servire meglio i territori, sapendo che si andavano a spendere risorse pubbliche. La scelta non è stata fatta in modo inconsapevole, almeno per quanto riguarda la mia parte politica e le battaglie che io ho fatto; c'era un obiettivo da realizzare.

È giusto ricostruire tutta la storia; anch'io sono d'accordo sul fatto che non si sia trattato di una grande «truffa». Considerando che venivamo da grandi progetti autostradali (che peraltro incombono ancora) e che si stava investendo solo sulle autostrade (questa non è una buona prospettiva), forse l'unica «truffa» (ma non userei questa parola) è stato investire sulle ferrovie con un progetto che veniva presentato come un progetto a bassi costi, ad alto rendimento e a carico dei privati; era naturalmente difficile decidere di non farlo. È quindi il caso di analizzare tutto il sistema, i suoi costi e i suoi rendimenti, senza però imbrigliarsi sui rendimenti; i rendimenti ferroviari sono sull'ordine di dimensionamenti e vanno valutati per quello che sono. Credo che non ci sia nessuna ferrovia, per quanto redditizia, che possa «rendere»; può avere un livello di rendimento più o meno buono. Sottolineo questo aspetto, perché altrimenti sembra che ab-

biamo buttato via le risorse e che la scelta sia stata fatta senza meditazione. Il dibattito fu invece lungo ed approfondito, coinvolse i territori, gli esperti e le istituzioni pubbliche di vario genere e di vario orientamento politico.

Passo rapidamente alle domande. Sarebbe interessante avere uno schema tratta per tratta dei diversi incrementi di costo attribuibili, in modo che sia chiara la comprensione delle tratte in cui ciò è dovuto in modo distinto alla morfologia, all'ambiente, all'affiancamento o alle compensazioni territoriali; questo ci consentirebbe di proseguire nel nostro lavoro.

Mi ha un po' sorpreso che abbiate confrontato l'Italia con la Spagna e la Francia, che, com'è noto, hanno un sistema di alta velocità passeggeri. È possibile invece un confronto con il sistema tedesco? Perché non l'avete fatto? Tale sistema è sostanzialmente più simile al nostro: è un sistema merci misto su un territorio densamente popolato. Credo che sarebbe interessante proseguire questo lavoro facendo un confronto anche con i costi del sistema tedesco.

MARTINAT (AN). Anche i costi del Lötschberg e del Gottardo sono interessanti; io li ho già, ma anche le Ferrovie li hanno.

IZZO (FI). Sono dati della vecchia legislatura.

PRESIDENTE. In terzo luogo, credo che sarebbe interessante per la nostra Commissione – lo chiederemo a tutti i nostri futuri interlocutori – ricostruire le modalità con cui gli altri Paesi europei (senza escludere anche altre esperienze) hanno finanziato i nuovi investimenti ferroviari. Ancora adesso si ripropone (si veda il caso del *project* per la Milano-Genova) il tema che le infrastrutture in qualche modo si ripagano. In base alle esperienze che conosco, gli altri Paesi hanno pagato mediamente al 100 per cento gli investimenti (ma può essere che non abbia una conoscenza accurata degli ultimi avvenimenti). Credo pertanto che sarebbe importante ricostruire le modalità di finanziamento delle opere in altri Paesi europei, per poter fare un confronto con il sistema italiano (quello che era stato immaginato, quello che è stato realizzato e quello che ogni tanto sembra ancora ritornare in campo, soprattutto quando la finanza pubblica mostra tutti i suoi evidenti limiti).

Un'ultima domanda, la cui risposta è forse riferibile piuttosto alla futura audizione sui conti delle Ferrovie, ma che voglio tuttavia porre subito, quantomeno per sollevare un tema che ritengo personalmente importante. Per quanto riguarda la Torino-Milano-Napoli, le Ferrovie stanno già immaginando un'ipotesi di modello d'esercizio, di servizio ai cittadini, ai territori e alle merci? Immagino che su questo le Ferrovie costruiscano altre politiche: l'acquisto dei treni, in base alle linee e, quindi, anche ai servizi da incrementare sulle tratte esistenti o la stipula dei contratti di servizio. Sappiamo infatti che costruire treni comporta costi anche in termini di contratto di servizio. Non vorrei dire che forse stiamo preparando debiti

futuri, ma, se stiamo immaginando di costruire più treni, forse vi sarà anche la richiesta di un incremento del contratto di servizio.

La politica di sviluppo del servizio, adesso che le tratte cominciano a funzionare e, soprattutto, dopo che i nodi (che rappresentano il tema più delicato e arretrato, ma che ci auguriamo che nei prossimi anni arrivi comunque al capolinea) saranno entrati in esercizio, pone un tema rilevante di acquisto di treni, che deve essere affrontato oggi e non negli anni a venire. Una risposta a tale problematica è, inoltre, indispensabile alla discussione che dovremmo intraprendere (e che in parte aleggia più sui giornali che in Parlamento) sul processo di liberalizzazione delle Ferrovie. Di questo la nostra Commissione vorrà ampiamente discutere.

CIPOLLETTA. Signora Presidente, ho preso nota di alcuni punti e cercherò di rispondere ai quesiti specifici che hanno riguardato il progetto nel suo insieme.

Sono d'accordo con quanto ha detto il Presidente nella sua premessa. Vi è una storia nelle modalità con cui sono state portate avanti le scelte, ma essa riguarda i miglioramenti successivi al progetto. Credo che dobbiamo vederla così. Mi scuserete se ho una visione più laica, dal momento che non vengo né dal Parlamento, né dalle Ferrovie, ma vale la pena giudicare il progetto per come è oggi.

È vero che bisogna farsi carico di quanto accaduto in passato, ma se analizzassimo la storia delle grandi infrastrutture italiane, scopriremmo aneddoti divertenti: quello relativo all'Autostrada del sole, che era stata inizialmente progettata con quattro corsie, poi ridotte a due e adesso riportate a quattro; quello sulle ferrovie dell'Adriatico, che furono costruite quando si aprì il Canale di Suez, pensando che tutte le merci sarebbero passate di là, e poi sono servite al di là delle motivazioni che le avevano determinate.

Il problema, quindi, è valutare il progetto per come è attualmente. Il mio giudizio – lo dico a prescindere dal mio *status* di presidente delle Ferrovie dello Stato – è che avremo un sistema Alta velocità/Alta qualità di grande pregio rispetto agli altri. È un sistema che abbiamo tradotto in costi, ma anche questi fanno parte dei pregi. È ovvio che se fossimo un'azienda privata, probabilmente non avremmo realizzato i sistemi per l'insonorizzazione e una serie di servizi di assetto del territorio; ma, essendo un'azienda pubblica e partecipando ad un progetto nazionale, il nostro obiettivo è predisporre un sistema ferroviario di trasporto di persone e merci di alta qualità.

Senatore Grillo, è vero che le merci non devono necessariamente correre a 300 chilometri all'ora, ma se vogliamo liberare le sedi ordinarie per dare una risposta ai pendolari, poi non possiamo far passare le merci sulle stesse tratte. Quanta gente si lamenta del fatto che, mentre sta aspettando il proprio treno, c'è un merci che passa davanti a una certa velocità? Stiamo cercando di portare i treni merci fuori dalle stazioni. Il progetto certamente va visto nel suo insieme e renderà migliore la gestione del nostro territorio. Su questo punto insisto.

Evidentemente questo aspetto, che oggi non abbiamo trattato, va connesso con il nostro piano industriale. Il rischio di liberare le tratte e poi trovarsi senza treni da farvi passare è stato il primo che abbiamo valutato con l'ingegnere Moretti quando abbiamo discusso del piano industriale. Nel 2009 raggiungeremo l'obiettivo dell'Alta velocità. Abbiamo una grande capacità di portata. Cosa succede se non abbiamo treni? Stiamo cercando di dare risposta a questa domanda, che è la nostra domanda. Il progetto non si giustifica se la gente non può usufruire di servizi migliori e maggiori.

Vi sono, quindi, soluzioni di carattere finanziario e di organizzazione interna. Di questo non parleremo oggi, sia perché non è oggetto dell'audizione, sia perché, onestamente, ne dobbiamo discutere con il nostro azionista di riferimento prima di poter avanzare proposte. In questo senso non siamo autonomi perché, evidentemente, si tratta di scelte che investono il Governo e il Paese.

Il progetto dell'Alta capacità si giustifica perché consente un miglioramento complessivo della mobilità interna. È un progetto di collegamento con quelli dell'Europa unita; credo che anche questo abbia un valore. Esso non è stato pensato esclusivamente per noi, chiusi dentro le nostre frontiere, ma ci raccorda con gli altri. Quindi, sicuramente è importante. Abbiamo esaminato le differenze di costo e notato che la gran parte di queste è giustificata dalla diversa qualità del nostro progetto rispetto a quello degli altri Paesi. Credo che ciò sia importante, perché significa che gli italiani avranno un progetto migliore.

Consentitemi di aggiungere una riflessione relativa al *general contractor*. Si può decidere se mettere a gara l'esecuzione di un'opera o discuterne semplicemente con un unico soggetto. È ovvio che nel primo caso probabilmente si ottiene un prezzo più basso in partenza. Questo non lo affermiamo noi, ma la teoria economica; l'Autorità *Antitrust* lo ha ribadito in due segnalazioni nel 1996 e nel 2002, con le quali ha confermato che ricorrendo al *general contractor* piuttosto che alla gara si ottengono prezzi migliori.

Voglio, però, esplicitare una riflessione dettata dal buonsenso: quando si ricorre al *general contractor*, in genere si dovrebbe ottenere un prodotto di qualità migliore. È ovvio che ricorrendo alla gara si ottiene il massimo da chi deve realizzare le opere e quindi si assumono dei rischi che, in termini di contratti, si chiamano riserve; si rischia anche, in alcuni casi, di non avere quella flessibilità operativa e quella capacità di rispondere alle richieste che, invece, si ha con un *general contractor* come interlocutore che, essendo a disposizione, deve portare certi risultati.

Una piccola o grande parte della differenza allocata al *general contractor* la considero facente parte della qualità del progetto complessivo, come è stato riportato. Credo che ciò sia importante. Vi consegneremo poi tutte le ulteriori informazioni sui costi, senza andare nel dettaglio di ogni singola spesa, altrimenti ci dovremmo fermare come Ferrovie dello Stato e non fare altro se non i calcoli.

Vorrei svolgere un'ultima considerazione. Per quanto riguarda la Treviglio-Padova e la Milano-Genova, le Ferrovie dello Stato sono interessate a che i progetti siano portati avanti, ma l'allocazione delle risorse non dipende da noi. Sicuramente, possiamo partecipare alla *lobby* che si occupa di questi progetti, ma essi non dipendono interamente da noi. Se ci vengono chieste alcune specifiche tecniche, rispondiamo ciò che pensiamo. L'ingegner Moretti dice ciò che pensa e deve essere preso in considerazione per la valutazione tecnica effettuata, ma non abbiamo alcuna opzione per esprimere una contrarietà. È ovvio che i collegamenti Genova-Rotterdam e Lione-Kiev ci vedranno partecipi, se completati. Estendo il ragionamento – ricordando la mia vecchia funzione di presidente della Transpadana – anche al tratto di cui nessuno parla, Mestre-Triestre, che, magari non subito ma in futuro, deve essere preso in considerazione.

MORETTI. Signora Presidente, in merito alle premesse ho poco da aggiungere. Ogni progetto deve essere storicizzato, considerando anche gli attori e i protagonisti che, fase per fase, lo hanno gestito, e, fase per fase, hanno deciso le congruità e compiuto un'azione piuttosto che un'altra. Anche i dati forniti dimostrano qualcosa.

Il primo problema è se convenga o meno il *general contractor*. Non do un'opinione politica su questo aspetto; posso dare solo una valutazione basata su stime legate all'esperienza che deriva dall'attività negoziale che abbiamo svolto, ma, per essere chiaro, è evidente che quando parliamo di tale questione dobbiamo mettere mele con mele e pere con pere, altrimenti non ci intendiamo. Ho sentito spesso, nelle domande o nelle considerazioni da voi espresse, che è vero che con le gare i costi si abbattano, ma poi tornano a crescere. Quando ho parlato di base di convenienza, però, intendevo riferirmi alla base di partenza per entrambi, poi per entrambi purtroppo c'è stata una lievitazione dei costi. Le curve di aumento di costo cui ho fatto riferimento riguardano il *general contractor*, non le gare, quindi cerchiamo di stabilire un metro comune. Le curve da 12.000 a 32.000 sono state ottenute grazie a negoziazioni fatte con i *general contractors*, anche se inizialmente il prezzo pattuito era diverso.

Occorre osservare, quindi, qual è la base iniziale di partenza, sia nel caso della gara che del *general contractor*, ed i rischi di aumento dei costi che si hanno con l'uno o con l'altro, e così via. Così facendo, non dico che si potrà stabilire la verità assoluta, ma si potrà avere, per lo meno, uno strumento di valutazione.

CICOLANI (FI). La differenza che lei fa sui livelli di prezzo è facile da comprendere, ma la cosa più complicata e che quindi vorrei capire è che le due prestazioni sono diverse; quindi quando lei paragona appalto e *general contractor* carica già il livello appalto del livello di prestazione?

MORETTI. Considero le diverse prestazioni e le peso, considero tutto nel modello, anche il fatto che il *general contractor* ha in sé una funzione

specifica, la valuto e tra l'altro la verifico anche con i costi reali. Si è parlato di libri aperti, ebbene siamo andati a verificare e abbiamo constatato che qualche *general contractor* ha una struttura di pochi dipendenti, per cui è difficile pensare che, con tale struttura, possa fare un'azione di coordinamento efficace. Vi invito semplicemente a pesare tutte le funzioni e a valutarle.

Cercherò di semplificare molto per far capire la questione: considerate il Terzo Valico e considerate il Traforo del Frejus. Il modo per valutare il costo e la congruità dello stesso per l'uno e per l'altro è identico; a un certo punto, chi deve decidere stabilisce qual è il prezzo giusto. Però, con il Terzo Valico, nella logica precedente al decreto che state discutendo, si trattava e si chiudeva, mentre il Frejus si metteva in gara. La base di partenza di congruità, quindi, è la stessa, ma in un caso vi è la certezza che rimarrà tale, nell'altro è molto probabile che diminuisca e, nell'esperienza del nostro gruppo, questa possibilità di diminuzione è all'incirca del 15 - 20 per cento.

Non è un atto d'accusa verso chi fa la congruità, ma con la gara vi è una fase in più, perché la negoziazione viene svolta con attori che hanno un proprio modello organizzativo e operativo. È il mercato che fa il lavoro, non il confronto di dati parametrici nei quali oggettivamente più di tanto non si può andare, perché in tali dati non è possibile considerare il fatto che l'impresa che fa uno sconto del 20 per cento ha già un cantiere in quel sito per un'opera altrettanto grande. A me però questo interessa poco, mi interessa solo guadagnare quel 20 per cento. Ad esempio, la gara d'appalto per la costruzione della tratta Padova - Mestre fu vinta da ditte che avevano già dei cantieri per altre realizzazioni che erano in corso e quindi si fecero sconti superiori. La probabilità che ciò accada, quando si indice una gara, è molto alta, anche perché di cantieri ve ne sono molti in giro per l'Italia ed ogni ditta cerca di massimizzare la propria continuità gestionale d'impresa agganciando appalto su appalto, ma per noi questo implica un vantaggio che è proprio il lavoro del mercato.

In questo senso, se si osservano i costi di stima del Terzo Valico o quelli del Traforo del Frejus o del Brennero, i prezzi sono gli stessi, ma se si fa una gara, si aggiunge un elemento in più. In quella prospettiva, la stima che facciamo ha un'altra probabilità di riduzione del costo. Non lo diciamo in maniera astratta, ma sulla base dell'esperienza fatta ed in particolare di quella recente, altrimenti ci si potrebbe dire che lavoriamo su dati che non hanno affidabilità.

Non voglio soffermarmi sulla questione relativa a Bologna emersa nel 1998, né sulla gara del 2001.

GRILLO (*FI*). Il Governo, nella persona di Bersani, ha proceduto a una revoca e a indire una gara per Novara quando lei stava a capo delle Ferrovie.

PRESIDENTE. Nel 2001 siete arrivati voi.

MORETTI. Sto parlando di un altro argomento. Ho parlato di Bologna e di Novara proprio perché la prima legge finanziaria del 2001 non toccò la Torino – Napoli e fu lasciata la tratta Torino – Novara, in particolare, fino a Milano perché dovevano svolgersi le Olimpiadi e vi era il problema legato all'accorciamento dei tempi; si tratta quindi ancora di confronti omogenei. Devo dire che il lavoro delle autonomie locali è stato molto più efficace nell'aumento dei costi sulla parte piemontese che su quella emiliana (il rapporto è 1 a 1,5), e questo è dimostrabile. Mi limito ai numeri e non voglio andare oltre perché ognuno può fare le sue valutazioni, ma i numeri sono quelli, si possono verificare e in sede d'indagine conoscitiva sono quelli che contano.

Vi è poi un altro gruppo di problemi che avete posto in molti. Per quanto riguarda la redditività dell'opera, avete in particolare chiesto come si fa a valutare il traffico potenziale, quali sono i parametri di *pricing* del pedaggio e quali sono le analisi di sensitività per trovare la combinazione più giusta tra *pricing* e volumi. Si tratta di aspetti in cui non posso addentrarmi oggi, se lo vorrete faremo una audizione apposita. Si tratta di un'analisi, per altro, perfettamente nota alle istituzioni, dato che l'abbiamo aggiornata dal 2002 in poi per ogni tratta, l'abbiamo presentata al Governo, che l'ha validata e l'ha presentata al CIPE, che a sua volta l'ha validata; questa analisi contiene le ipotesi di traffico, le ipotesi di pedaggio, l'analisi di sensitività, eccetera. Se volete possiamo ripeterla tratta per tratta. In particolare, il pedaggio è stato deciso sulla base di considerazioni svolte dalla parte politica, e non solo nostre. In partenza si parlava di 12 euro per treno chilometro sul sistema passeggeri veloce, 6 euro per treno chilometro sul sistema merci, in questo caso non veloce. Le analisi di traffico sono potenziali e, lo dico al senatore Grillo, per fortuna c'erano le merci, altrimenti non si sarebbe nemmeno parlato di Terzo Valico, perché l'80 per cento del traffico del Terzo Valico è per il trasporto merci. E non intendo certo fare polemica.

GRILLO (FI). Voglio che il Terzo Valico sia realizzato proprio per le merci.

PRESIDENTE. E allora perché contesta il fatto che lo abbiamo trasformato?

MORETTI. Ricordo in particolare al presidente Grillo e al senatore Mazzarello che, proprio per poter effettuare le analisi sul traffico e una valutazione economico-finanziaria tale da consentire l'avvio del progetto, tre anni fa chiesi di stipulare un accordo di programma che includesse tra i dati di valutazione di traffico sia quanto poteva venire potenzialmente dal porto, imponendo la ferroviarizzazione dello stesso, sia quanto poteva derivare dallo spostamento di traffico tra gli assi, con l'introduzione di 80 treni per il trasporto regionale, secondo gli impegni assunti dalla Regione stessa. Ciò per dire che nelle valutazioni di traffico non si fanno ipotesi storiche, ma ci si basa su modelli, con l'aggiunta dei contributi specifici

provenienti da determinate iniziative, grazie all'impegno assunto da qualcuno in tal senso: nel caso specifico, si è trattato dell'autorità portuale di Genova e della Regione Liguria con la firma dell'accordo di programma. In proposito, si potrebbe comunque procedere ad un esame specifico, al fine di acquisire dati che potrebbero essere molto interessanti.

Come ho già detto prima – ma forse ciò non è stato colto – quando siamo passati ad ISPA e questa ha dovuto riversare il debito sul mercato, le banche che avevano erogato prestiti, per essere certe che si trattasse di un'operazione seria e che non ci fosse più la ripartizione iniziale di capitale (nella misura del 60 per cento privato e del 40 per cento pubblico, ripartizione che non esiste più, purtroppo) hanno voluto sapere chi avesse eseguito la valutazione dei traffici. Le Ferrovie dello Stato hanno allora indicato i soggetti incaricati, tra i quali Steer Davis. Le banche hanno accettato la valutazione proprio per la presenza di un *advisor* come Steer Davis, specializzato nella verifica di modelli di traffico e capace quindi di fornire dati relativamente affidabili. Come ha chiarito anche il presidente Cipolletta, non è possibile sapere quale sarà, magari tra cent'anni, l'esito di un'operazione prevista, ad esempio, per il Canale di Suez, ma almeno nell'impostazione deve essere assicurata una certa coerenza economico-finanziaria.

Per quanto riguarda le risorse, sono favorevole alla strategicità del Terzo Valico. Mi si accusa spesso di essere contro il Terzo Valico: in verità, come ho precisato anche qualche giorno fa a Genova, non lo sono mai stato, semmai ho detto che prima del Terzo Valico, a mio avviso, sarebbe necessario realizzare il nodo di Genova.

GRILLO (*FI*). Come mai il nodo non è stato ancora appaltato?

MORETTI. Risponderò successivamente su questo punto.

Credo, comunque, che la Commissione debba prendere atto – perché poi è il Senato a dover intervenire in tal senso – che le Ferrovie dello Stato sono soltanto una parte contraente, che spende i soldi che le vengono assegnati. Semmai, dunque, dovremmo essere noi a fare queste domande. Vi possiamo ad esempio chiedere perché con la legge finanziaria del 2006 siano stati tagliati 6 miliardi di euro, nonostante la nostra società avesse assunto obbligazioni nei confronti di tutti i propri fornitori. Ancora, possiamo chiedervi perché non ci siano i soldi per il contratto di programma e per il contratto di servizio, mentre vengono comunque pagati gli stipendi ai nostri ferrovieri. Sono domande che dovremmo rivolgere noi, che siamo solo una povera società che stipula un contratto, sperando che la controparte abbia solidità finanziaria. Non vorrei semplificare troppo, ma credo che ognuno debba assumersi le proprie responsabilità nel momento in cui le risorse sono oggettivamente scarse o, addirittura, non ci sono perché, dopo la legge finanziaria per il 2006, nessuno è riuscito ancora a trovare il modo per reperire le risorse.

Come Ferrovie dello Stato non ci siamo rifiutati di verificare, negoziare o approfondire la proposta di progetto finanziario presentata dal

Consorzio COFERGEMI. Ci siamo invece limitate a rilevare, innanzi tutto, che il Consorzio ha accettato come valida la nostra analisi di valutazione economico-finanziaria; non ne ha fatta un'altra, sostenendo, ad esempio, la possibilità di incrementare il traffico o di modificare le tariffe. Ha preso dunque come valido il fatto che lo sfruttamento economico di quella specifica tratta, che purtroppo coincide con una galleria di 50 chilometri, non consente di ricavare più del 10 per cento del costo.

MARTINAT (AN). Può arrivare anche al 20 per cento!

MORETTI. Non lo ha detto nessuno, neppure Steer Davis: se poi qualcuno lo afferma, se ne assume il rischio. Quando qualcuno fa una dichiarazione, infatti, deve poi assumersi il rischio della stessa, senza invece sparire come è accaduto nel 1997: se infatti a quel tempo, dopo che i privati erano usciti dal progetto, lo Stato non fosse intervenuto, la TAV – voglio ricordarlo – sarebbe già chiusa e non potremmo neppure parlarne.

Il Consorzio, in particolare, non ha dichiarato in alcun modo di assumersi il rischio dell'operazione, ma soltanto di essere in grado di anticipare il finanziamento per la costruzione, purché si stipulasse un contratto di gestione in base al quale al Consorzio stesso venisse attribuito quanto ricavato ogni anno dal traffico, circa 30-35 milioni di euro, chiedendone però 370 in cambio alle Ferrovie dello Stato. Fin qui non si sono posti particolari problemi, mentre qualche perplessità è sorta nel momento in cui, nel tentativo di validare il progetto, si è detto che esso era stato predisposto per non far pagare il debito allo Stato, dimenticando però che, in tal modo, il debito diventava di FS. La nostra società non è tuttavia in grado di compensare con le proprie risorse la differenza tra 370 e 35 milioni di euro: riteniamo, dunque, che quel progetto non sia per noi fattibile. Come ho già detto a Genova, in modo provocatorio, ove ci fosse qualcuno disposto a realizzare quel progetto, assumendosene però completamente il rischio, le Ferrovie dello Stato lo cederebbero. Questo non perché la nostra società non intenda realizzare quel progetto, ma perché potrebbe realizzarlo esclusivamente alle condizioni fissate nell'accordo firmato con il Governo. Siamo cioè disposti ad assumerci il rischio per il 10 per cento, per quanto riguarda i costi, il rispetto dei tempi, il rischio traffici e così via, ma nessun privato sarebbe disposto ad assumersi il restante 90 per cento del rischio, dal momento che il mercato purtroppo non ripaga per intero il progetto.

Per quanto riguarda la questione di ISPA 2, credo non sia più possibile prevedere una soluzione del genere. Come ho detto più volte anche ad alcuni senatori qui presenti, quando ho incontrato per la prima volta i vertici di ISPA, ho chiesto quali fossero i rischi della società. Quando mi fu risposto che la società non rischiava nulla, forse l'ho ripetuto anche in quest'Aula qualche volta, dissi che la società allora non serviva a niente, semplicemente perché per quel progetto era necessario trovare uno strumento di schermo rispetto al debito dello Stato. Ove non si fosse raggiunto l'obiettivo, come imposto da EUROSTAT, il debito si sarebbe tra-

sformato di nuovo in debito dello Stato. Si trattava, dunque, soltanto di una società di intermediazione, tra l'altro anche abbastanza costosa, posto che il denaro ottenuto attraverso ISPA aveva un costo più alto di quello che FS ha avuto in prestito direttamente sul mercato, pagandolo da ultimo il 4,06 per cento.

Pertanto se lo Stato desse garanzie, potremmo anche assumere noi l'operazione, piuttosto che costituire una società di intermediazione ancora più costosa. Penso che, superata la fase iniziale del progetto in cui la variabilità è ancora rilevante (perché, ad esempio, mancano i permessi o perché ci sono grandi rischi geologici, come nel caso della realizzazione di una galleria) e in cui nessun privato sarebbe disposto ad assumersi tanti rischi, una volta che sia stato risolto l'80 per cento dei rischi, a quel punto per la parte residua si potrebbe cercare sul mercato qualcuno in grado non già di finanziare la restante parte del progetto, ma di assumersene il rischio, impegnandosi al relativo finanziamento: si tratta di una cosa ben diversa, di *project financing step by step*, per cui, arrivati all'ultimo passo, si può trovare un'ulteriore provvista.

CICOLANI (FI). Siamo nell'ordine del 20-25 per cento.

MORETTI. Dipende dall'opera. Nelle gallerie siamo sul 20 per cento, mentre in una linea di pianura, per la quale ci siano tutte le autorizzazioni, può essere anche più del 50 per cento. Ciò comunque non vuol dire in alcun modo che vengano ripagate tutte le somme investite, ma soltanto che il rischio è accettabile ad una fase di avanzamento di un determinato progetto infrastrutturale, che è sempre rischioso, essendo ben diverso dalla costruzione di una palazzina.

Sicuramente la storia della TAV a partire dal 1993 è molto più ricca di eventi di quanto il senatore Grillo ha indicato: mi sono limitato soltanto a percorrerne le fasi salienti legate al problema della disponibilità finanziaria, ancora attuale.

Come ho sempre sostenuto, tra le nostre priorità rientra, innanzi tutto, la manutenzione delle infrastrutture esistenti; in secondo luogo l'investimento sulle tecnologie di sicurezza e sui nodi; infine, la realizzazione delle tratte di alta capacità e, in particolare, oltre a quelle previste nel progetto originario, anche alcune tratte nel Sud e i valichi. Non è un mistero che la tratta Napoli - Bari non è prevista nella legge obiettivo ma io l'ho sempre sostenuta - e credo che mi debba essere riconosciuto - perché ho sempre ritenuto che non si può prescindere, nel costruire ferrovie moderne, dal mettere in relazione le aree metropolitane, e Bari e Napoli sono due grandi aree metropolitane. In Sicilia, ad esempio - non pretendo che tutti siano d'accordo con me - credo che la cosa più importante sia mettere in relazione Palermo con Catania e quindi con Messina, perché è la zona a maggior densità di popolazione e servibile da una ferrovia. Vi sono poi i trasporti regionali, ma questo è il nucleo fondamentale di una ferrovia moderna.

Non per rispondere al senatore Brutti, ma per richiamarmi a quanto diceva poc'anzi il dottor Cipolletta, credo che non possiamo omologare l'alta velocità italiana a quelle francese e tedesca, che si avvalgono di una rete ferroviaria preesistente enorme rispetto alla densità di popolazione ed al territorio: noi abbiamo ereditato una ferrovia smilza e vecchia, qualche decennio fa, una ferrovia che in alcuni casi è ancora quella dell'Ottocento, come nel valico tra Caserta e Foggia e in tutti i valichi alpini. Occorre affrontare il problema della necessità di infrastrutturazione, al di là del problema dell'alta velocità; è per questo che personalmente ho ritenuto positiva la svolta della trasformazione che ricordava la presidente Donati. Ricordo ancora la dura battaglia per il passaggio all'elettificazione a 25 kilovolt, ma oggi tutti riconoscono che ciò ha dato la possibilità dello sfruttamento massimo, triplicando la velocità, con i relativi vantaggi economici. Bisogna considerare, quindi, che si tratta di dotare di infrastrutture ferroviarie moderne un Paese arretrato dal punto di vista ferroviario.

Non credo che in Sicilia si possa parlare di ferrovia moderna. Non parlo nemmeno di costruire l'alta velocità tra Reggio Calabria e Battipaglia, perché credo sarà difficile reperire i 25 miliardi di euro necessari per realizzarla, ma credo si dovrebbe senz'altro realizzare il tratto tra Battipaglia e Paola, dove c'è una ferrovia dell'Ottocento, come tra Benevento e Orsara e in altri punti, perché altrimenti non potremo fornire un servizio di qualità, né potremo sperare di realizzare un equilibrio modale. Con una ferrovia dell'Ottocento, non si può competere contro il sistema autostradale; metteteci in grado di avere una parte di rete moderna in cui specializzando i traffici riusciremo ad utilizzare ognuno di questi pezzi di rete integrata nel modo ottimale. Ieri abbiamo siglato un accordo con il Comune di Milano (come già con Roma e Torino) semplicemente per trovare le risorse da investire in treni per il trasporto metropolitano, non per altre destinazioni.

La tratta Padova - Mestre è stata inaugurata a marzo, a giugno sarà inaugurato anche il tratto fino a Treviglio, nel dicembre 2007 sarà conclusa la linea Monte del Vesuvio, che vuol dire realizzare tra Salerno e Napoli un servizio metropolitano di superficie, in una megalopoli enorme ed abbiamo completato i pezzi di nodo del quadruplicamento tra Melegnano e Milano, abbiamo completato quello verso Bologna per poter facilitare il trasporto regionale. Roma e Napoli sono rimaste più indietro perché sono entrate in quella concezione iniziale in cui c'era un sistema di alta velocità separato dal resto e il problema di interconnessione dei nodi non era neanche considerato, talché i *general contractors* non hanno realizzato in nodi, stanno solamente realizzando le tratte, come sapete: sono partiti prima gli affidamenti delle tratte ai *general contractors* e poi sono stati affrontati i problemi dei nodi che non sono stati messi a gara.

Credevo che anche quest'aspetto debba essere rivisto: non è un problema di costi, come abbiamo detto, ma ci fa fare qualche passo avanti. Non vorrei andare oltre su questo punto, posso aggiungere solo che siamo

in grado di partire subito (quattro giorni fa ho ricevuto la lettera del presidente Bassolino) con la progettazione preliminare, terminata la quale e fatta su di essa la Conferenza di servizi (tra le due passerà poco più di un anno), inizieremo la progettazione definitiva, al cui termine potremo fare l'appalto integrato o la progettazione esecutiva.

Non è contraddittorio dire che non c'è bisogno di avere adesso tutti i soldi: l'importante è che, una volta terminate le fasi di progettazione, vi siano le risorse per fare gli appalti per i lavori. Non so cosa abbia detto il ministro Di Pietro, ma mi troverei d'accordo con lui se avesse detto che quando si iniziano a fare i cantieri ci vogliono i soldi per l'intero sviluppo dell'opera, altrimenti i cantieri non si possono aprire.

GRILLO (FI). Questa è un'illusione perché nel bilancio dello Stato italiano non è prevedibile un impegno finanziario di questo tipo.

MORETTI. Se vuole entro nel merito: con la legge finanziaria del 2005 tutte le disponibilità di cassa che erano previste in maniera congrua per appalti fatti fino all'anno prima, compreso il nodo di Palermo e l'Apice Orsara, sono state traslate in avanti, e quindi le opere saranno portate a termine forse tra cinque o sei anni.

GRILLO (FI). Questo è un altro discorso.

MORETTI. Il mio problema è un indebitamento finanziario che non posso permettermi; quindi la chiarezza sui flussi è indispensabile per poter proseguire le opere.

In merito al nodo di Palermo, se volete vi racconto la storia. È partito l'appalto del contraente generale nel 2004, quando la legge finanziaria prevedeva la disponibilità piena di risorse di competenza e di cassa per poter fare quest'operazione; noi abbiamo fatto il nostro appalto integrato, abbiamo consegnato il progetto alla ditta vincitrice, che ha proseguito la progettazione esecutiva, ma a questo punto è stata approvata la legge che ha variato la disponibilità e ha tolto le risorse. Questo non è un problema delle Ferrovie dello Stato. Credo che il Ministero dell'economia e delle finanze, che è al corrente di questa partita ed ha lavorato – devo dargliene atto – per fornirci le risorse nel 2007, altrimenti, senza gli stanziamenti della finanziaria di quest'anno, avremmo dovuto chiudere i cantieri avviati, stia svolgendo un lavoro molto importante per valutare la possibilità di aprire nuovi cantieri (per il nodo di Palermo, per la Napoli – Bari, ad esempio). Non appena ci saranno le risorse, potremo tranquillamente riprendere il lavoro.

Credo di aver risposto anche sul problema del buco finanziario: saremmo ben lieti di poter proseguire. Onestamente devo dire che mentre prima avevamo strumenti che comunque nessuno metteva in discussione (ISPA e il trasferimento in conto investimenti da Stato a Ferrovie dello Stato), ora questi due canali sono stati chiusi da EUROSTAT; questi due canali ci davano una disponibilità di cassa annua di 6,5 miliardi,

una cifra che ora lo Stato potrebbe darci solo aprendo un debito puro di Stato ogni anno. Capisco che lo Stato abbia più difficoltà a farlo ora rispetto a quando questi canali invece erano aperti. Proprio alla luce di questa difficoltà, credo stia anche in voi cercare di trovare una soluzione adeguata.

Nella risoluzione, sicuramente, il problema di dare priorità alle opere è il primo strumento; il secondo è cercare di far sì che anche opere che non sono del tutto utili possono essere eventualmente riviste, ma non sta a me decidere, perché noi non decidiamo gli investimenti, in quanto Rete ferroviaria italiana, per contratto di programma, quindi in base a una legge approvata in Parlamento, non deve remunerare gli investimenti, ma deve pagare con il pedaggio della rete tradizionale solo i costi della gestione. Quindi non è una nostra decisione, ma una decisione che deve eventualmente essere rivista per valutare quali sono i suoi effetti.

Mi scuso se non ho risposto a tutti i vostri quesiti, ma vi sarà poi occasione di approfondire, come dicevano la presidente Donati e il dottor Cipolletta. Tra l'altro abbiamo cercato di includere molte delle risposte nel piano industriale, nell'ambito del quale abbiamo cercato di dare innanzi tutto una risposta di sviluppo in tutti i settori: i settori delle merci, soprattutto il settore del trasporto locale e fondamentalmente, in maniera che definirei maniacale, nelle grandi aree metropolitane, oltre che nei settori a mercato come l'alta velocità, nei quali rischiamo noi stessi e non chiediamo soldi allo Stato. Ciò presuppone che le Ferrovie dello Stato presentino dei piani, ma anche che abbiano un trattamento analogo a quello delle altre reti o degli altri sistemi ferroviari europei.

Ho ascoltato la discussione sulle *holding*: si tratta certamente di un problema per l'Italia, mentre Francia e Germania, le uniche reti che il commissario Barrot ci ha suggerito di prendere come riferimento, non se lo pongono neppure. La Germania, in particolare, è ormai arrivata in questo modo ad invadere tutta l'Europa, Italia compresa. Possiamo continuare a dire che è bene che l'ultimo arrivato faccia *cherry picking* negli unici tratti in cui si guadagna qualcosa, mentre noi arretriamo dove si fanno soltanto i debiti? Ma questa è l'autodistruzione!

Credo, invece, che sia necessario un minimo di riequilibrio delle regole, anche attraverso interventi dell'*Authority* dei trasporti, nonché delle stesse modalità di trasporto, perché negli altri Paesi le tariffe del trasporto merci possono essere anche del 30 per cento più alte di quelle del trasporto su gomma, proprio perché esistono regole diverse. Quando ci poniamo questo problema, che non è certo un problema dell'azienda?

Nell'introduzione al piano industriale presentato, ho chiesto che venga ridefinito, innanzi tutto, il rapporto tra le regole del mercato intramodale e intermodale. Noi siamo una povera impresa, non facciamo politica, non prendiamo decisioni strategiche sulle reti nazionali; semmai possiamo dare il nostro supporto di conoscenze tecnico-professionali, possiamo indicare il tipo di rischio che siamo in grado di assumerci, ma le decisioni relative alla rete ferroviaria di un Paese sono propriamente politiche. Come società abbiamo un rapporto con l'azionista rispetto ad un

piano contrattuale in cui ci assumiamo responsabilità e, proprio in relazione a questo, chiediamo di avere un trattamento simile a quello previsto in altri grandi Paesi.

Mi è stata rivolta una domanda sugli effetti dell'operazione tariffe: essa ha comportato che non ci sia stata la diminuzione di un solo passeggero. I dati, però, sono chiari: nel trasporto locale abbiamo tariffe che sono un terzo rispetto a quelle della Francia e della Germania, ma non è vero che questi Paesi ricevono meno soldi dallo Stato, anzi, ne hanno molti di più. In Germania lo Stato assegna al trasporto locale il 50 per cento di risorse in più rispetto a quanto accade invece nel nostro Paese, con tariffe che sono, peraltro, 2,5 volte le nostre. In Francia, il trasporto ferroviario è supportato dallo Stato per il 30 per cento in più, rispetto all'Italia, con tariffe che sono tre volte quelle da noi applicate. Saremmo capaci anche noi, a queste condizioni, di avere treni più moderni e nuovi! È sicuramente difficile, invece, assicurare prodotti migliori rispetto ad altri Paesi, con costi del lavoro più alti, con minori tariffe e minori trasferimenti dallo Stato. Chi potrebbe farlo? Munite gli amministratori delegati e i presidenti che vengono nominati di una bacchetta magica e sicuramente qualcosa faranno!

Non si può più prescindere dalla verifica attenta, come abbiamo fatto oggi, e dal confronto con gli altri Paesi, anche sul servizio. Forse questo sarà un modo per poter valutare il piano industriale che abbiamo presentato. Infatti, non chiediamo *a priori* che venga approvato e non crediamo che ci vengano assegnate *a priori* risorse che sappiamo, invece, di doverci conquistare sul campo.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il contributo offerto ai nostri lavori e rinvierei le questioni riguardanti la situazione finanziaria e il piano industriale della società alla prossima audizione.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 17,15.

