

menti — che prevede l'inserimento di un nuovo articolo 10-*bis* molto importante. Peraltro, saprà anche che c'è un commento da parte di un collega parlamentare dell'Italia dei Valori che dice di essere sospettoso perché teme che serva più a proteggere FS che altro. Ebbene, io ritengo da sempre che la rete ferroviaria debba fruttare di più e che chi la utilizza, alla pari dell'*incumbent*, debba pagare profumatamente l'*asset* del nostro Paese.

Allora, rispetto a tutto ciò, i 6,5 miliardi di investimenti, che non sono presi dalle nostre tasche individualmente, ma, in ogni caso provengono dal Paese, devono soprattutto ricucire l'Italia sotto il profilo della omogeneità dei servizi. Sono molti i meridionali che prenderebbero il treno e avrebbero piacere di percorrere 500-600 chilometri di distanza in poco più di tre ore e che non capiscono perché si spendono miliardi per risparmiare mezz'ora quando vi sono decine di ore sprecate o molteplici cambiamenti di treno da parte di persone, spesso anziane, che vorrebbero scegliere questo mezzo di trasporto e non lo possono fare.

Sulla ricapitalizzazione, mi consenta una piccola riflessione, ovviamente da ignorante e non da grande amministratore di enti. Le Ferrovie dello Stato sono ricapitalizzate anche dal patrimonio che gli è stato dato gratuitamente e che, spesso, attraverso Ferservizi Spa o altre aziende, viene venduto. Quindi, ingegner Moretti, noi vogliamo svolgere il nostro lavoro di parlamentari e vogliamo che Ferrovie resti un'azienda orgogliosamente italiana, che noi vogliamo difendere; tuttavia, metteteci nelle condizioni di farlo, anche perché, in questo momento, chi viene dal mio territorio non ha assolutamente stimoli in questo senso e lo fa solo per spirito di servizio.

GIANCARLO DI VIZIA. Ringrazio l'ingegner Moretti che nelle sue relazioni è sempre chiaro e molto concreto.

Voglio essere molto sintetico. Da quel che ho ascoltato, anche se sono arrivato in ritardo — e mi scuso — vi sono tre punti essenziali.

Il primo è che occorre, come diceva l'amministratore delegato, superare gli *standard* nazionali, per aprirsi alle procedure europee.

Il secondo punto, su cui ho una domanda, è che occorre incentivare la gomma fino a 250 chilometri, mentre per le distanze maggiori è chiaro che c'è bisogno di un piano di investimenti che riguarda il potenziamento del traffico merci su ferrovia. Se, però, questi investimenti devono essere spostati dal trasporto su gomma al comparto ferrovie, credo vi siano delle resistenze invalicabili da parte del cosiddetto «partito del trasporto su gomma». Allora, la domanda è questa. Ingegnere Moretti, ritiene sia giunto il momento in cui è possibile contenere questa pressione e finalmente avere possibilità di approntare un piano di investimenti nel comparto ferroviario del trasporto merci?

L'altro punto riguarda come coniugare il servizio universale con le linee ferroviarie remunerative e con quelle che non lo sono. Mi sembra che lei — forse un po' provocatoriamente — abbia parlato di un'ipotesi di liberalizzare le linee non remunerative. Ora, è chiaro che il capitale privato non è attirato da posizioni di investimento troppo onerose, che, forse, potrebbero compensare solo con delle tariffe molto elevate. Ciò determinerebbe, quindi, uno scompenso nel mercato del trasporto ferroviario, a meno che non vi sia un contributo da parte dello Stato in questo settore, che sia determinato e calcolato razionalmente. Le chiedo, quindi, la sua opinione in proposito. Lei diceva giustamente che è vero che c'è una parte di contributo statale per il servizio universale, ma è insufficiente. Pertanto, secondo lei, la strada più percorribile sarebbe liberalizzare queste linee «non efficienti» oppure sarebbe più facile cercare di compensare, dal punto di vista economico, la gestione di linee efficienti e meno efficienti, con un contributo statale più ponderato, per fare in modo che l'azienda possa svolgere economicamente il servizio universale?

MICHELE POMPEO META. Ringrazio l'ingegner Moretti perché ancora una volta ci ha fornito un quadro molto chiaro. Inoltre, è uno dei pochi che quando si reca in Parlamento ha un grande rispetto per le istituzioni. Non mi sembra che abbiamo — a differenza di altri passaggi, non con lei — corso il rischio di una deriva didattico-pedagogica.

Quelli che ha citato sono dati importantissimi che però — ingegner Moretti — per quanto ci riguarda vorremmo anche valutare con il vizio e lo strumento della politica. Difatti, ci verrebbe facile dire che sono trascorsi tre anni dall'inizio dell'avventura di questa nuova maggioranza e che avremmo avuto il piacere di ascoltare, da lei, un primo bilancio per capire dove stiamo andando. Del resto, anche quando assumiamo i contesti dell'Europa, non possiamo farlo dimenticando che le azioni che si mettono in campo e le distrazioni che si hanno sono sempre legate alle responsabilità politiche.

Rispetto alla situazione in cui versano i trasporti aerei e quelli marittimi, credo che complessivamente dobbiamo essere soddisfatti per questo risultato raggiunto in Italia. Lei ha riformato qualcosa che probabilmente non era riformabile e ha restituito a questa realtà un dinamismo competitivo, innovando moltissimo e guardando anche alle esperienze più avanzate dell'Europa, togliendoci di dosso quel complesso che spesso, quando parliamo di Europa, ci fa apparire come la Cenerentola della situazione.

Ora, però, tutto questo non può farci nascondere un dato. La situazione della cura del ferro in Italia e della dimensione del fenomeno del pendolarismo non è migliorata. Rispetto ai diritti, anche a quelli universali, sanciti nelle Costituzioni nazionali ed europee, dovremmo mettere da parte la categoria del profitto. Altrimenti, se così non fosse ed eliminassimo tutti i segni negativi dal consuntivo, cambieremmo la funzione e la missione delle Ferrovie italiane. Dico questo perché le Ferrovie, anche in occasione del centocinquantesimo dell'Unità d'Italia, sono state un elemento che ha aiutato, più di tanti

altri, a tenere unito il Paese, nelle politiche di scambio culturale, economico e così via. Quindi, in questa fase, le Ferrovie — ripeto — dovrebbero avere una nuova missione, ma questo presuppone un indirizzo politico da parte degli azionisti e di quelli che esercitano il controllo.

Per quanto concerne la questione dei pendolari, dei cittadini, della cura del ferro, delle relazioni ecocompatibili e via dicendo, credo che sia necessario ritornare a parlare i linguaggi degli anni scorsi o, diversamente, non c'è futuro. Peraltro, questo lo dicono tutti i consessi internazionali, i vecchi e nuovi Libri verdi o Libri bianchi dell'Europa e anche gli accordi che sistematicamente andiamo a sottoscrivere. Allora, io vorrei capire meglio la questione del piano industriale quasi esclusivamente dedicato ai pendolari. Vorrei, cioè, capire meglio quali sono gli indirizzi e le indicazioni degli azionisti del Governo e quali sono anche i suoi orientamenti.

A questo proposito, ricordo che quando abbiamo avuto, in questa Commissione, con un atteggiamento molto unitario, l'accortezza di dire che vogliamo dare una mano per rinnovare il materiale rotabile e, siccome il Governo non ha risorse, attraverso un ragionamento coerente, abbiamo proposto di prendere tali risorse dalle accise sulla benzina, ci hanno risposto che era una manovra inflattiva. Poi, invece, quando si è trattato di finanziare la cultura, i rischi dell'inflazione non ci sono stati. Queste sono contraddizioni, sulle quali, ovviamente, non chiedo risposte a lei; tuttavia, chi si occupa di queste grandi questioni, legate sia alle emergenze, sia alle pianificazioni future, dovrebbe avviare una certa interlocuzione non neutrale anche con i vertici aziendali, che devono anzitutto rispondere agli azionisti e a chi governa.

In questo quadro, le rinnovo le domande poste dal collega Lovelli. In particolare, vorrei capire qualcosa in più per quanto concerne la questione dei piani industriali, « curvati » senza precedenti sul terreno della difesa dei pendolari.

SILVIA VELO. Una breve domanda su cui dichiaro di essere in conflitto di interessi. Abbiamo parlato di servizi, ma io vorrei porre una domanda sulla rete. È vero che l'acquisto di nuove rotaie da parte di RFI è in stallo, come mi si dice? Venendo dalla città in cui si producono le rotaie e avendo preoccupazione per un'azienda in crisi, le pongo questa domanda dichiaratamente in conflitto di interessi.

PRESIDENTE. Terminate le domande dei colleghi, do la parola ai nostri ospiti per la replica.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa*. Sull'ultima domanda credo che l'ingegner Elia possa dare una risposta diretta.

Sul problema RFI-Cociv, non c'è ancora un accordo.

MARIO LOVELLI. È uscita una notizia ANSA, è per quello che dico...

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa*. Non l'ho vista. Comunque, come sapete, abbiamo un incontro al Ministero oggi alle 17. Al momento, però, non c'è ancora l'accordo. Auspichiamo, ovviamente, che vi sia.

MARIO LOVELLI. Ma lei pensa vi siano le condizioni per l'accordo?

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa*. Secondo noi, sì. Del resto, con le stesse condizioni abbiamo già fatto l'accordo con il Consorzio Cepav per fare la Treviglio-Brescia e, siccome non alteriamo, ma poniamo le stesse condizioni, supponiamo che, se uno le ha accettate, anche l'altro lo possa fare.

Do queste risposte in relazione a un discorso più legato alla discussione che abbiamo fatto. Vorrei, quindi, proprio entrare nel merito della questione.

MICHELE POMPEO META. Volevo informare anche i colleghi che, per quanto concerne il decreto-legge sullo sviluppo

attualmente all'esame della camera, abbiamo saputo che ieri sera nelle due Commissioni riunite Bilancio e Finanze sono apparsi diversi emendamenti (Pagano-Soro, Simonetti, Bitonci, Comaroli, D'Amico, Forcolin, Montagnoli e poi ancora un altro emendamento Savino). Ora, si tratta della libertà dei colleghi, ci mancherebbe; il Parlamento, oltre a essere sovrano, tutela anche le libertà di ciascuno. Francamente — lo dico da questi banchi, ma anche all'altra parte politica — a me avrebbe fatto piacere, però, discutere in questa sede di una norma, che tra l'altro condivido. Il lavoro che sta svolgendo questa Commissione per quanto concerne i trasporti e la mobilità è molto utile e responsabile. Non ci siamo sentiti scavalcati, ma è una forzatura. Peraltro, non credo che lei ne fosse a conoscenza, altrimenti, l'avremmo potuto anche impostare diversamente.

Insomma, è un bene per chi prende l'alta velocità, ma sappiamo che, dai tempi del *general contractor*, l'abbiamo realizzata con i fondi pubblici. È bene, quindi, che chi fa tratte oltre i 250 chilometri, in un meccanismo di solidarietà, aiuti anche il trasporto regionale e locale. Ad ogni modo, ci sembra una furbizia che, peraltro, non va al cuore dei problemi. Poteva essere scritta meglio dai presentatori e lo stesso Governo poteva, con molta più attenzione, approfittare di questa occasione per calibrare meglio l'intera vicenda.

Grazie e chiedo scusa dell'interruzione.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa*. Vorrei sottolineare che, leggendo quell'emendamento, il più grande contributore del fondo per il servizio universale sarà Trenitalia. Infatti, oggi fa al 100 per cento i servizi su quelle linee; domani, forse, non sarà al 100 per cento, ma sarà di gran lunga l'operatore prevalente, quindi anche quello che paga di più. Dico questo anche perché ho letto stamattina qualche giornale che paventava informazioni diverse.

Questo, peraltro, fa parte della chiarezza da dare alle regole del gioco. Servizio e mercato possono contribuire,

quindi il servizio universale va bene, basta stabilire che sia uguale per tutti. Ogni azienda, poi, dovrà tener presente anche questo elemento. D'altra parte — ripeto — il problema dei servizi universali, sia a lunga percorrenza sia del pendolarismo, è che non vi sono risorse sufficienti per farli. Quindi, se queste sono le strade interne al settore per recuperare risorse, ben vengano. Credo, però, che il settore più di tanto non possa dare perché è sempre Trenitalia che, alla fine, è salassata.

Anche il ritorno a idee come quelle che l'onorevole Meta stava ricordando, ovvero delle accise legate agli investimenti per il materiale rotabile, ritengo sia una proposta ragionevole. Per ogni centesimo in più che incassiamo, facciamo 250 milioni di euro di investimenti. Quindi, 4 centesimi sono un miliardo. Basta semplicemente che questa partita sia collegata in maniera trasparente al problema non dei nostri costi — perché, come vedete, non ne abbiamo più bisogno — ma degli investimenti.

Con questo vorrei rispondere al problema del pendolarismo e dei prezzi. Non so come si possa impostare un ragionamento diverso, soprattutto nelle sedi politiche, se non quello basato sul confronto tra quanto si guadagna in Italia e in altri Paesi. Se incassassimo quello che guadagna la Germania, faremmo un piano di investimenti di 2 miliardi di euro, che è il bilancio avanzato, più 6 miliardi di euro. Purtroppo, però non disponiamo di quelle cifre.

Oggi, la produttività dell'impresa e del lavoro in Trenitalia è superiore fortemente a quella di SSF ed è superiore, anche se non fortemente, a quella di Deutsche Bahn. Nelle imprese che abbiamo acquisito in Germania, come trasporto locale, incassiamo 21 centesimi di euro per passeggero/chilometro. Dico questo anche agli effetti della finta discussione, proposta anche in questa sala da parte di chi mi ha preceduto, sulla base della quale si sostiene che vi è chi è pronto a fare imme-

diatamente il servizio universale. Ebbene, che lo faccia; vorrei gli offriste questa possibilità.

Non è possibile — ripeto — che in Italia la liberalizzazione sia legata solamente al fatto che chi arriva può prendere la ciliegina. Voi parlamentari dovete saper dire qual è il binomio tra ciliegie e patate affinché ognuno lo gestisca; non sono io che lo posso fare. Del resto, se si fa la tratta Roma-Milano non si può non fare — onorevole Garofalo — anche la linea Catania-Palermo. Capisce quello che voglio dire? Altrimenti, viene fuori che l'operatore marginale prende solo le ciliegie e Trenitalia solo le patate, quindi fallisce e non abbiamo più il trasporto.

La risposta al vostro problema è questa: unite la traccia da Milano a Napoli con una traccia siciliana.

VINCENZO GAROFALO. Lei non risponde. La domanda che le ho fatto è un'altra.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa*. Bisogna farlo; si può fare. Del resto, la Gran Bretagna si comporta in questo modo, mettendo in mercato una tratta profittevole con una che non lo è. Così l'operatore si assume gli oneri e gli onori. Perché questa operazione non si fa e alla fine — come diceva l'onorevole Di Vizia — chi arriva prende il meglio e quello che rimane lo si paga con le tasse? Capite che questa legge non regge? Se si continua così, caricando sempre tutto sul fisco, come si può — vi chiedo — fare la riforma fiscale?

Bisognerà iniziare a pensare che chi acquista i servizi, li deve pagare in relazione alla sua disponibilità di reddito; poi, ci sarà la solidarietà nei confronti degli strati che non hanno reddito, ma non deve essere caricato tutto sulla fiscalità generale. Questa è l'opportunità.

Quindi, se create delle regole secondo le quali si stabilisce che si passa attraverso il fondo che è stato istituito con questo emendamento, una parte degli incassi va al fondo e il Governo potrà decidere a chi

affidare il servizio universale, unendo, quindi, le tratte in attivo con quelle in perdita non solo per Trenitalia, ma per tutti.

Questo è il cuore della discussione. Vi ripeto che non c'è nessun caso al mondo in cui si verifichi una situazione del genere. Non c'è nessun esempio di liberalizzazione di un mercato nazionale in cui si decide che si privatizzano le parti migliori; al limite, si privatizza, in maniera obbligatoria, tutto l'insieme, cosa che sarebbe molto più corretta.

Sarebbe molto più giusto privatizzare sia la parte alta velocità che i servizi universali; invece, qui chi arriva all'ultimo istante prende la traccia residua dove si fanno guadagni marginali. Questo non si è mai visto né nel trasporto, né nell'energia, né da nessuna altra parte. Del resto, l'operazione Enel non l'avete costruita in questa sede e non avete fatto mettere sul mercato i pezzi di impianti che la gente ha pagato?

Per quanto riguarda i pendolari, questo è uno dei punti più importanti del nostro piano. Partiamo, infatti, dalla constatazione che il nostro primo obbligo è mostrare che i soldi che abbiamo a disposizione li stiamo utilizzando nel migliore dei modi possibili. Questo, peraltro, è un dovere dell'impresa. Siamo partiti in un momento in cui si perdeva in questo settore, avevamo grandi costi e sprechi, abbiamo tagliato i costi e abbiamo raggiunto un'efficienza che nessuno dei grandi oggi ha. Certo, poi se guardiamo alla piccola impresa, in cui il macchinista pulisce, fa il meccanico e fa i biglietti, noi siamo sempre fuori gioco; tuttavia, la piccola impresa non sarà mai in grado di gestire operazioni complesse.

A questo punto, si tratta di capire quante risorse mettiamo a disposizione dei poveri pendolari — lo dico io — soprattutto delle grandi città, del nord, del centro e del sud. Sono questi, infatti, che oggi hanno il problema — prima ancora della pulizia — dell'affollamento, che poi comporta problemi di pulizia. Non parlerei di problemi di prezzi perché non si paga niente. Un abbonamento di 50 chilometri

costa 50 euro al mese; cosa bisogna fare più di così? In Gran Bretagna lo stesso abbonamento costa 350 euro al mese.

Non possiamo continuare a non guardare agli altri Paesi. Vi invito a fare operazioni di *benchmarking*: reddito, costi e ricavi per ogni persona. Dopodiché scoprirete che in Italia, con questa politica, abbiamo favorito l'esplosione delle città. Infatti, la gente, sapendo che il trasporto è gratis, prende la casa più lontano. Tuttavia, ormai c'è una domanda elevatissima dalle periferie verso il centro, concentrata in due ore. Dobbiamo, quindi, investire per quelle due ore e poi, per il resto della giornata, i treni sono vuoti. Stiamo, quindi, parlando di regole non solamente legate al trasporto ferroviario, né al trasporto in generale, ma al sistema urbano sul quale — permettetemi — non posso dare io una risposta. Noi diamo una risposta imprenditoriale.

In particolare, sulle pulizie, abbiamo cambiato tutte le imprese; abbiamo avuto denunce e controdenunce; ne abbiamo viste di tutti i colori e non abbiamo ancora una situazione ottimale. Siamo passati, però, da una situazione drammatica ad una situazione di sufficienza nel trasporto locale, che diventa, però, insufficiente nelle ore di punta nelle grandi città. Del resto, dopo due volte che il treno è passato è evidente che non è più pulito.

Vorrei proporre un'altra osservazione. Non abbiamo superato la crisi, ma siamo in una situazione di trapasso. Trenitalia ha un capitale sociale di 1,750 miliardi e debiti per 6 miliardi, quindi la crisi non è superata. Certo, abbiamo superato la fase in cui non perdiamo più, per cui non distruggiamo ricchezza. Ora stiamo creando ricchezza, ma ci serve per pagare i debiti.

Su questo — mi rivolgo sempre all'onorevole Garofalo — è vero che lo Stato ha capitalizzato, ma i nostri predecessori hanno mangiato tutto. Pensare di dire che vi sia il capitale sociale solo perché si vedono beni materiali è una finzione; infatti, al capitale sociale corrispondono i debiti creati in passato ai quali oggi, faticosamente, stiamo mettendo mano. Pe-

raltro, avendo vissuto l'esperienza della Tirrenia e della vecchia Alitalia, sapete cosa vuol dire mangiarsi i capitali, entrare in debito e fallire.

Quest'anno per la prima volta abbiamo certificato i nostri bilanci con gli *standard* internazionali. Il 22 presenteremo, con i Ministri dell'economia e dei trasporti, il piano industriale alla comunità finanziaria e per la prima volta siamo in grado di guardare ad essa in maniera tranquilla. Ciò nonostante, questo non vuol dire aver superato la crisi. E in ogni caso, non sono certamente stato io personalmente a superare la crisi. Il plauso va a tutti quelli che hanno lavorato, non solo ai colleghi qui al tavolo, ma a tanti altri che non sono qui. Ogni lavoratore di Ferrovie in questi anni ha vissuto un cambiamento enorme delle condizioni di vita e di lavoro perché non si fanno le stesse produzioni con il 25 per cento di risorse in meno, se non c'è una forte trasformazione. Del resto, tra le risorse, vi sono anche le persone che sono diminuite.

Ora il nostro problema è cambiare, ricapitalizzare, investendo laddove non si perde più e creare ricchezza che, però, non va a vantaggio di un padrone che porta via i profitti. Tutto quello che creiamo viene, infatti, reinvestito nello stesso ciclo; e più creiamo valore, più possiamo reinvestire.

Invece, se continuiamo con il *cherry picking*, la perdita sul mercato del trasporto passeggeri ammonta dal 20 al 25 per cento e quella nel settore delle merci al 30 per cento. Non dovete, però, guardare solamente alla perdita dei servizi di Trenitalia, ma anche alla sua ricaduta industriale. Ciò significa, in pratica, che gli investimenti equivalenti vanno negli altri Paesi e quindi tutta la filiera del trasporto ferroviario viene a mancare di quel 25 per cento o di quel 30 per cento che, in un momento di trapasso come questo, rappresenta la differenza competitiva di un Paese rispetto all'altro o di una filiera industriale rispetto all'altra. Se il nostro sistema di materiale rotabile invece di avere 50 treni ad alta velocità ne ha 80, cambia da così a così. Se, però, gli altri 30

treni invece di appartenere alla filiera italiana vanno su quella tedesca piuttosto che su quella spagnola o quella francese, la situazione si ribalta nuovamente.

La stessa cosa vale per il trasporto locale. Vi sono tante industrie sparse, quasi tutte in crisi che prendono adesso, con questi investimenti in autofinanziamento, una boccata d'ossigeno. Non è, però, la soluzione dei loro problemi.

Vorrei tornare al discorso dei pendolari e vorrei concentrarmi su questo tema. Non possiamo non pensare a un piano di investimenti diverso da quello che, come impresa, possiamo svolgere. Su questo punto, voglio ricordare la politica del Libro bianco e della sostenibilità del trasporto che vede l'Italia, nell'ambito della produzione di CO₂, all'ultimo posto tra i grandi Paesi europei. Da noi, il trasporto partecipa per oltre il 30 per cento, contro il -25 per cento della media europea; il che vuol dire che bisogna ricostruire una politica nel campo delle merci e dei passeggeri per valorizzare la funzione propria di ogni modo, ma occorre altresì intraprendere un'operazione, anche di forzatura, nell'incentivare l'integrazione modale affinché la funzione specifica ottimale di ogni modalità di trasporto venga valorizzata al meglio. Il camion è ottimo per fare la distribuzione, quindi per operare nei 250-300 chilometri; ha una flessibilità eccellente, ma non può essere la colonna vertebrale del sistema della logistica — come avviene in Italia — per la lunga percorrenza. Badate che si tratta di una diversa politica degli incentivi. Infatti, quando in Svizzera non si potrà più passare con il camion perché finiscono il Gottardo — che hanno fatto anche con i soldi dei pedaggi dei camionisti italiani — saremo doppiamente danneggiati: sia perché con quei soldi abbiamo fatto il valico, sia perché non si potrà più attraversare i valichi. E se per tempo non avremo una filiera ferroviaria capace di sopperire, siamo tagliati fuori non sulla Torino-Lione, ma dal più grande valico che collega l'Italia con la Renania, che vale quattro volte la parte dell'est.

Quindi, questo è un problema che deve essere affrontato. Noi possiamo darvi degli elementi, ma non possiamo risolvere la questione. Abbiamo rappresentato questi aspetti alle autorità competenti, peraltro abbiamo buoni rapporti con il Ministero delle infrastrutture e trasporti e dell'economia e finanze. Vediamo che fanno tutti gli sforzi possibili — del resto, anch'essi hanno dei problemi, soprattutto di finanze — per cui immagino che operino in modo ottimale. Presentiamo sistematicamente le nostre idee, le nostre opinioni, le nostre soluzioni e naturalmente i conti economici e i piani industriali per offrire i suggerimenti utili — dal nostro punto di vista che, però, è sempre parziale e miope perché è quello di un'impresa, non di chi ha una visione completa dell'intero panorama — per poter affrontare i punti fondamentali.

Concluderei, con riferimento al problema del servizio universale nel sud. Io non credo — è un'opinione personale che mi sento di esprimere — che nel 2011 si debba ancora parlare dei treni da Milano a Palermo. D'altra parte, come lei, onorevole Garofalo, ha detto, molto spesso già oggi bisogna cambiarne due o tre. Bisogna cercare di razionalizzare questo sistema. In alcuni casi, ormai l'aereo ha superato la parte ferroviaria perché costa di meno in valore assoluto e ci mette meno tempo, soprattutto su queste distanze.

Oggi, in relazione alla quota mercato ferroviaria su distanza Palermo-Milano siamo a qualche punto percentuale. Quindi, è inutile continuare a dire che bisogna per forza introdurre i treni da Palermo a Milano. Bisogna mettere più treni, secondo me, tra Palermo, Catania, Messina; tra la Sicilia e Napoli e Roma; tra la Calabria e Napoli e Roma perché l'85 per cento dei traffici è su queste linee. Quindi, dal mio punto di vista, vale la pena togliere qualche treno che da Roma va verso Milano e che serve a Palermo e mettere qualche treno in più verso Palermo, da Roma o da Napoli, perché lì si svolge il mercato, e — come facciamo in Val Padana — garantire le relazioni tra le grandi città. Questo, però, è un mio punto di vista e, siccome quella è una parte del

servizio universale, la decisione spetta alla volontà politica perché è il Governo che si deve pronunciare nel campo del servizio universale. Noi, naturalmente, collaboreremo in tutti i modi per fornire ogni informazione affinché questa pianificazione riesca, da un lato, a qualificare la nostra offerta del servizio universale e, dall'altro, a far ridurre i costi del servizio universale, realizzando un rendimento maggiore delle risorse disponibili su questo settore.

MARIO LOVELLI. Scusi, non ho capito il dettaglio dei ricavi.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa*. Sul dettaglio dei ricavi, sul totale di 8,64 miliardi, abbiamo, sulla lunga percorrenza, 2,143; sul regionale, 2,905; sulle merci, più di 1 miliardo; su altre cose, come la gomma, 200 milioni; sui servizi infrastrutturali — che sono i soldi che lo Stato dà per la manutenzione — 1 miliardo; poi, operazioni immobiliari e vendita di servizi a terzi, come la vendita dei servizi a Trenord, che è separata, ormai, come società, 874 milioni.

MARIO LOVELLI. Quindi, sono i ricavi da tariffe e da contratti di servizio?

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa*. Sì, da prezzi, mercato e dal contratto di servizio. Se vuole, possiamo essere più esaustivi, anzi, le faremo avere anche un volumetto.

Vorrei dire che quando l'ENEL fornisce energia elettrica allo Stato, alle regioni o ai comuni, questo non viene affatto considerato servizio universale, anche se paga lo Stato. Si tratta, per me, di contratti. Allora non so perché si ragioni in questo modo solo nell'ambito del trasporto. Noi facciamo impresa.

MARIO LOVELLI. Forse lei pensa questo, noi non lo pensiamo affatto.

MAURO MORETTI, *Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa*. Allora bene, sono contento.

LAMBERTO CARDIA, *Presidente di Ferrovie dello Stato Spa*. Sarò velocissimo. Volevo fare alcune osservazioni. La prima è che se si riesce a trovare un *quantum* da investire su rotaia, invece che su strada vi sono dei benefici molto rilevanti per tutto il Paese. In questo ambito, osservo che una situazione di grave disagio è quella della Sardegna alla quale, in un modo o nell'altro, occorrerà prestare una qualche attenzione affinché non appaia come un'isola separata. Infine, ringrazio del benvenuto che mi è stato dato la prima volta che ho avuto l'occasione di essere in questa sede in una veste diversa.

MICHELE ELIA, *Amministratore delegato di RFI Spa*. Per quanto riguarda Piombino vorrei precisare che ad oggi ci sono due accordi-quadro in corso e nessuno li ha sospesi. Uno di questi, quello più rilevante lo prolungheremo con un atto aggiuntivo, quindi con un'ulteriore fornitura su quello in essere. In più, sta partendo la gara per il nuovo accordo-quadro, per centinaia di milioni.

Il problema, comunque, è che stiamo attingendo ancora alla cassa di qualche anno fa perché, in relazione al contratto di programma del 2010-2011, l'aggiornamento non è stato ancora siglato e noi

siamo in deficit di finanziamenti, in termini di competenza, quindi possiamo vivere ancora solo sette o otto mesi. La questione si ripresenta nel momento in cui dobbiamo attingere a competenza nuova perché lavoriamo con anni « n - 2 », dati i tempi delle gare, delle forniture e via dicendo. Questo è il vero problema di oggi, ma su quel contratto non vi sono criticità al momento perché è un elemento essenziale della manutenzione.

SILVIA VELO. La ringrazio, era solo per rendere evidente quello che era chiaro.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di Ferrovie dello Stato per le loro relazioni e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*) e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 19 settembre 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



Piano Industriale 2011-2015 Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Disclaimer

Il seguente documento è stato preparato da Ferrovie dello Stato Italiane SpA ("Ferrovie dello Stato Italiane" e, unitamente alle sue controllate, il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane") per fini esclusivamente informativi per la presentazione del Piano Industriale 2011-2015 ("Piano Industriale") e delle future strategie del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Le informazioni contenute nel presente documento includono dichiarazioni previsionali ("*forward-looking statement*") relative a eventi futuri e risultati futuri del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, fondate su attese, stime, previsioni e proiezioni attuali sui settori in cui opera il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e valutazioni, ipotesi e previsioni sull'evoluzione futura della gestione che il management ritiene ragionevoli e credibili alla data attuale e alla luce delle informazioni disponibili. Tali "*forward-looking statement*" costituiscono esclusivamente previsioni e sono come tali soggette a rischi, incertezze e ipotesi collegati a eventi strettamente dipendenti da circostanze che si verificheranno nel futuro. Pertanto, i risultati effettivi del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane potranno differire in misura anche significativa e sfavorevole rispetto a quanto enunciato o inteso in qualsiasi dichiarazione avente carattere previsionale. Tra i fattori che potrebbero determinare dette differenze o contribuire a esse rientrano, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, le condizioni macro economiche globali o nazionali, le condizioni di politica-economica, il quadro regolatorio del settore ferroviario nazionale ed internazionale. Qualsiasi dichiarazione previsionale avanzata da o per conto di Ferrovie dello Stato Italiane avrà valore solo alla data in cui è stata espressa. Il documento non intende essere esaustivo. Ferrovie dello Stato Italiane non presta alcuna garanzia, espressa o implicita, in merito alla correttezza, esattezza, esaustività e completezza del documento e dei dati e delle informazioni. Pertanto, nessun amministratore, dipendente o collaboratore del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane potrà essere ritenuto responsabile a qualsiasi titolo in relazione alle informazioni o dati in esso contenuti (ivi inclusi le dichiarazioni sul presumibile andamento futuro del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane), così come alla loro correttezza, esattezza, esaustività e completezza.

Per ogni informazione riguardante il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si rimanda ai relativi Bilanci e alle relazioni periodiche messi a disposizione del pubblico secondo norma di legge.

Il documento e le informazioni in esso contenute che non siano a disposizione del pubblico secondo norma di legge, ad oggi, sono da considerarsi strettamente confidenziali e ad uso esclusivo dei soggetti cui il documento stesso viene consegnato, e non possono essere portati a conoscenza di terzi né essere riprodotti o enucleati o letti in forma parziale.



Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane: La strategia per il Piano 2011-2015

Razionalizzazione (2007-2008)

- ❑ Separazione tra servizi a mercato e servizi universali
- ❑ Razionalizzazione portafoglio di business (Chiusura servizi e relazioni non profittevoli)
- ❑ Modifica rapporti contrattuali
- ❑ Utilizzo della leva prezzo
- ❑ Ridisegno dei processi produttivi
- ❑ Riduzione strutture ridondanti
- ❑ Eliminazione inefficienze e sprechi

Il risanamento industriale



Riposizionamento (2008-2010)

- ❑ Nuovi Servizi “Freccia”
- ❑ Nuovi contratti di servizio a catalogo
- ❑ Organizzazione Passeggeri per segmento (mercato e universale)
- ❑ Produttività
- ❑ Efficienza
- ❑ Asset Allocation

La risposta alla crisi



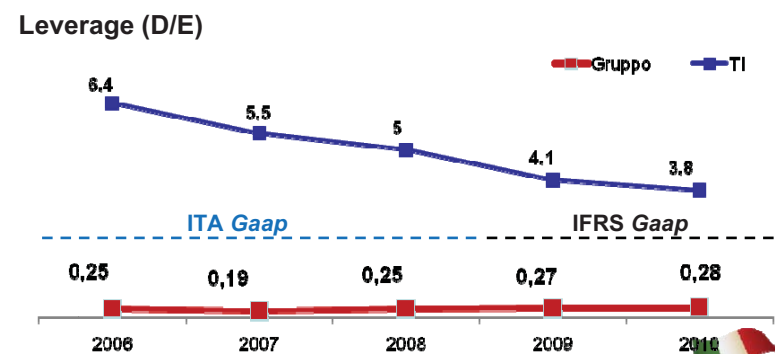
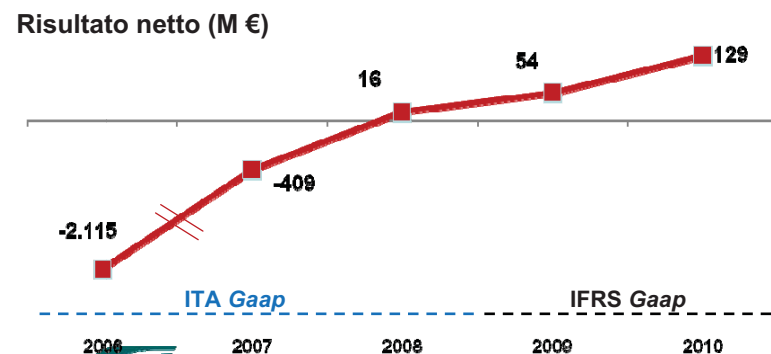
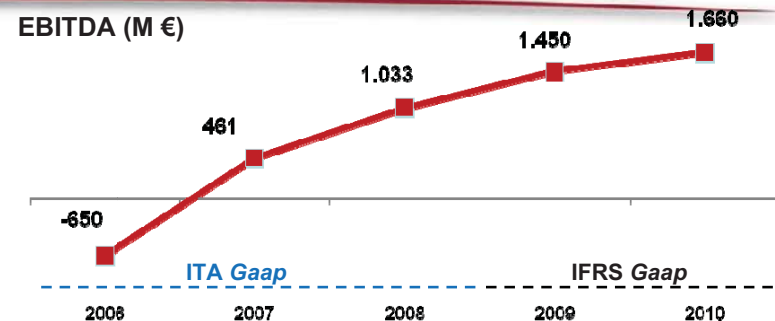
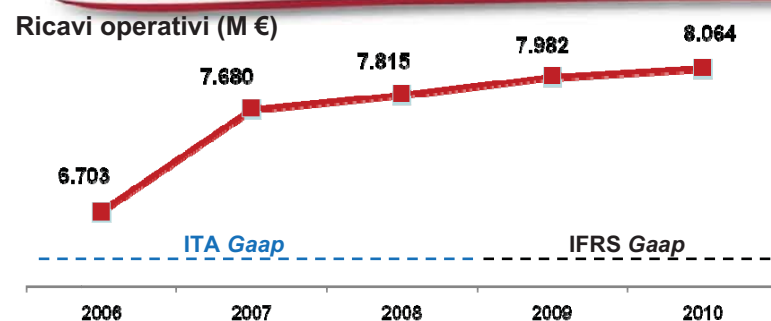
Innovazione, Sostenibilità, Flessibilità (2011-2015)

- ❑ Creazione di valore su tutto il portafoglio business di Gruppo (ipotesi ingresso di capitali privati e/o istituzionali)
- ❑ Crescita Internazionale
- ❑ Sviluppo di tutta la filiera merci/logistica con una nuova *governance* unitaria
- ❑ Nuovo assetto trasporto universale con integrazione modale e con accordi con le IF regionali in concessione
- ❑ Sviluppo offerta nelle grandi aree metropolitane
- ❑ Sfruttamento/Redditività del patrimonio non core (in coerenza con l'Asset Allocation: ridefinizione del perimetro di attività/asset di RFI come solo Gestore di infrastruttura ferroviaria nazionale)

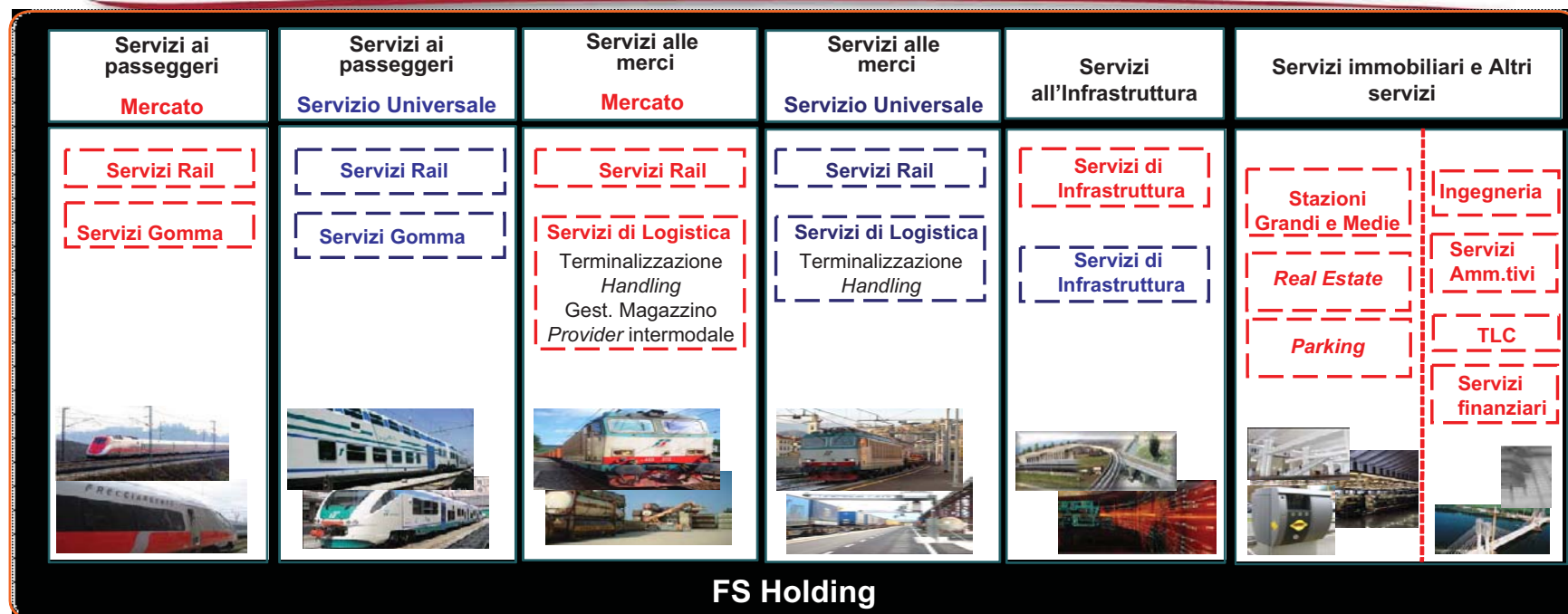
Lo sviluppo in ambiente
competitivo



Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane: I KPI economici, finanziari e patrimoniali



Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane: I Business in portafoglio



Note:
Servizio al Mercato
Servizio Universale

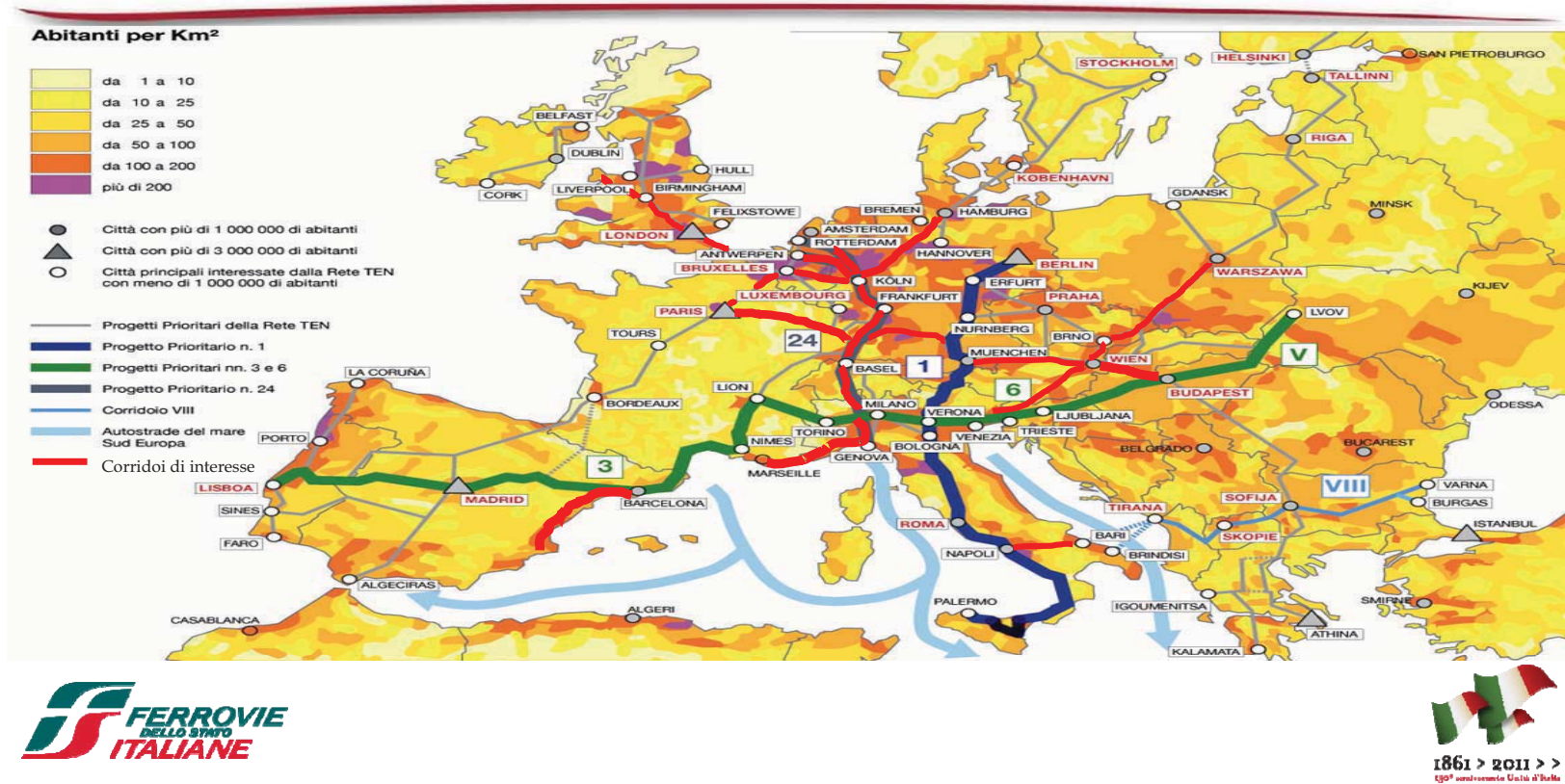


Il Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS

Lo scenario competitivo



Lo scenario competitivo: L'Europa come single market



Lo scenario competitivo e il quadro regolatorio: I differenti livelli di apertura del mercato a livello europeo

	Trasporto merci	Trasporto passeggeri Internazionale	Trasporto passeggeri Nazionale	Trasporto passeggeri Regionale/locale
 EU	✓ Aperto	✓ Aperto	✗ Non Aperto	-----
 Francia	✓ Aperto	✗ Aperto solo formalmente ma non aperto nella realtà	✗ Non Aperto	✗ Non Aperto
 Germania	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto
 UK	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto
 Italia	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto

