

L'amministratore delegato Lorenzo Necci definisce gli obiettivi finanziari e infrastrutturali del piano Alta velocità

«Tav, le Fs ripagheranno lo Stato»

Verrà rimborsato il contributo pubblico per sottoscrivere il capitale

ROMA — Le Ferrovie restituiranno allo Stato i fondi necessari (tra i mille e i 1.200 miliardi) per sottoscrivere, a regime, il 35/40% del capitale della Tav. È la novità che Lorenzo Necci, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa, ha annunciato nel corso di un Forum che si è svolto nei giorni scorsi nella redazione romana del Sole-24 Ore.

È questa, in sostanza, la risposta che Necci a chi, come il ministro dei Trasporti, Giovanni Caravale, chiede la riduzione del livello delle garanzie statali sul progetto Tav e l'assunzione di maggiori rischi da parte dei promotori dell'opera. «Sapete — ha detto Necci — che la Tav sta subendo anche alcune evoluzioni: per esempio, il 40% di capitale sottoscritto dalle Fs, che era previsto inizialmente come contributo statale a fondo perduto, sarà rimborsato tutto, perché l'economicità del progetto lo permette».

Di altri correttivi — sostiene Necci — il modello Tav non sembra aver bisogno: né sul versante dei meccanismi finanziari, perché «le banche sono disposte a sottoscrivere vero capitale di rischio, fino a 3mila miliardi, purché si parta realmente con le opere»; né sul versante dei rapporti contrattuali con i general contractor, impegnati a garantire i lavori in tempi e costi certi. Necci rigetta le critiche anche sulla scelta dei general contractor senza gara o altre forme di concorrenza. «Abbiamo scelto i tre grandi gruppi industriali italiani, gli unici che erano in grado di fornirci garanzie e un vero project management».

L'ostacolo principale alla realizzazione del modello Tav, che — sostiene Necci — resta l'unico modello di società in campo per un project financing di grandi opere infrastrutturali dopo le pesanti difficoltà incontrate da Eurotunnel, può venire dalle incertezze e dalle

lungaggini politiche e procedurali tipicamente italiane: per questo Necci vede di buon occhio un ruolo di garanzia e di mediazione del Governo alla francese, anche nel rapporto con gli Enti locali.

L'unificazione degli incarichi ministeriali dei Lavori pubblici e dell'Ambiente nella persona di Paolo Baratta «è un primo passo avanti, forse bisogna dargli più poteri, anche nel rapporto con gli Enti locali».

Per quanto riguarda il collegamento internazionale Torino-Lione, Necci ricorda che sono disponibili già 250 miliardi per il progetto esecutivo. Su tema degli interventi nella città, l'amministratore delegato della società ferroviaria (che sta per compiere cinque anni alla guida delle Fs) sostiene che fanno parte di una strategia più complessiva di riconsiderazione e rilancio del ruolo del trasporto ferroviario all'interno di uno scenario gestionale, economico e sociale in continua evoluzione.



Un momento del Forum con Lorenzo Necci, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa

Avvocato Necci il ministro dei Lavori pubblici e dell'Ambiente, Paolo Baratta, parlando dell'Alta velocità in un recente Forum organizzato dal Sole-24 Ore, ha detto che il Governo è pronto a svolgere un ruolo di garanzia tra lo Stato e gli Enti locali, anche per accelerare le procedure autorizzative. Lei cosa ne pensa, è un ruolo che apprezzereste?

Il ruolo di garanzia e di arbitro del Governo è essenziale, non soltanto le Ferrovie lo apprezzano, ma lo auspicano. In altri Paesi ci sono organizzazioni governative diverse dalle nostre, che hanno funzioni e responsabilità precise sulle infrastrutture. In Francia, per esempio, quando, un anno fa, fummo chiamati a Lione per la presentazione del progetto Lione-Mommelliane, la linea che va verso le Alpi, la presentazione dei tracciati fu fatta dal Prefetto della Rhône-Alpes, il quale spiegò nel dettaglio che cosa il Governo aveva fatto: aveva selezionato dapprima 11 percorsi possibili; ne aveva negoziati sei con le comunità locali; se ne erano scelti due e tra questi si era individuato quello che meglio rispondeva alle esigenze locali e a quelle di mitigazione dell'impatto ambientale; quindi si era detto che la linea doveva correre entro una fascia di territorio larga mille metri e spettava alle Ferrovie, a quel punto, individuare, dentro questa fascia, il percorso più adatto. Mi pare evidente quale sia il ruolo del Governo e credo che anche in Italia questo ruolo andrebbe svolto, con un'organizzazione

svolta, con un'organizzazione forte dello Stato sul territorio. L'accorpamento dei ministeri dell'Ambiente e dei Lavori pubblici è un passo avanti, forse bisogna andare oltre e dargli più poteri, rispetto alle realtà locali. Baratta vi rimprovera, però, una bassa qualità progettuale iniziale. Dice che il ministero dell'Ambiente ha contribuito a migliorarla con la valutazione di impatto ambientale. Devo fare due premesse. Anzitutto che l'Alta velocità è un progetto unico per una linea ferroviaria che attraversa territori fortemente antropizzati e ad altissimo interesse urbanistico, storico e sociale. Aggiungo che è la prima volta che noi separiamo nettamente il progetto esecutivo dalla realizzazione dell'opera. Questo è stato un elemento fondamentale per chiarire le responsabilità delle Ferrovie e quelle dei costruttori. Normalmente nelle Ferrovie si operava con strumenti contrattuali imperfetti che davano la responsabilità della progettazione e del negoziato con gli enti locali alle imprese costruttrici; le quali facevano il lavoro nel loro interesse di costruire, con una visione del progetto che da un lato era meno garantista e molto meno rigorosa della nostra, dall'altro lato tendeva a essere sovrabbondante, perché teneva conto di un insieme di negoziati in ambito locale. Negoziati molto parziali e stratificati perché si faceva il progetto di massima per 10/15 chilometri, poi si passava al progetto esecutivo, poi si passava ad altri 10 chilometri.

Penso, quindi, che la qualità del nostro progetto sia buona, anche se perfezionabile, in moltissimi casi, il confronto tra noi e le comunità locali ha già portato cambiamenti del progetto, non perché non fosse buono, ma perché i Comuni ritengono che in certe zone sia meglio un attraversamento da una parte anziché da un'altra, oppure una soluzione tecnologica anziché un'altra. Debbo dire, onestamente, che in molti casi il progetto è migliorato, in termini di qualità; non certamente in termini di costi, perché i costi del progetto sono cresciuti molto, almeno un 10% della previsione iniziale.

Il modello Tav per l'Alta velocità è stato da Lei elaborato alla fine del '90 e ha certamente alcuni contenuti innovativi. Uno di questi riguarda la scelta di un modello di appalto integrato affidato a un general contractor in grado di governare tempi e costi. Dall'altro lato, però, Lei è stato rimproverato di aver scelto que-

sti general contractor senza concorrenza, cioè senza gara.

Nella scelta dei general contractor, a prescindere dal fatto che quello dei trasporti era un settore escluso dalla disciplina comunitaria e non aveva un obbligo formale di gara, ci sentiamo di aver fatto la scelta migliore, perché ci siamo rivolti ai tre grandi gruppi industriali italiani, Iri, Eni e Fiat, quelli, cioè, in grado di fare un project management e darci adeguate garanzie sul completamento totale dell'opera. Parlo di project management perché l'Alta velocità diventa in Italia, come dico scherzosamente, un piccolo «scudo spaziale», che ha una gran quantità di rapporti, tecnologie, innovazioni di sistema che può gestire soltanto una figura capace di far funzionare una sofisticata sistema di project management.

Le Ferrovie non erano in grado di realizzare quest'opera a tempi e costi certi, coordinando il complesso degli interventi: dalla realizzazione dei nodi alla realizzazione dell'infrastruttura civile, dall'installazione del nuovo sistema di voltaggio al nuovo sistema di segnalamento ad alta tecnologia, perché parliamo di una potenzialità di un treno ogni 2/3 minuti, alla fornitura di tutti i materiali necessari per compiere l'opera in un tempo determinato. Il general con-

tractor era una scelta obbligata. D'altronde partivamo da esperienze molto negative, con la divisione dei lavori tra chi faceva il ponte, chi faceva la galleria, chi formava le catenerie, chi i pali. È stata un'esperienza che nella nostra storia ha avuto effetti disastrosi, in termini di tempo, costo, capacità di controllo sul progetto. I nostri ingegneri ci dicono che i progetti che stanno facendo su questi lavori dell'Alta velocità sono sei volte più complicati del più complicato dei progetti che le Ferrovie hanno mai fatto nella loro storia. Dover fare insieme quattro tratte di quella complessità sul percorso Napoli-Milano-Torino, oltre mille chilometri, senza una figura di questo tipo era impossibile. Si poteva far ricorso a qualche grande gruppo straniero, come fanno i sauditi che per operazioni di questo genere chiamano la Bechtel. A noi è sembrato che per la conoscenza del territorio e per l'impatto che si veniva ad avere, sia sociale che economico sul territorio, uno straniero potesse avere difficoltà maggiori che non i grandi gruppi industriali italiani.

Se dovesse ridisegnare oggi il modello Tav, farebbe le stesse scelte fatte all'inizio del '91 sul versante finanziario? Sul sistema finanziario vorrei fare un ragionamento generale che valeva allora e vale oggi. Con il «Libro bianco» di Delors, si cominciano a delineare strumenti di cofinanziamento privato delle grandi infrastrutture pubbliche, ma sono ancora strumenti parziali, abbozzati a livello di idee. Si immagina l'emissione di alcuni certificati speciali che possono essere garantiti dagli Stati in una certa

forma. Delors tenta tre o quattro ipotesi, perché i grandi progetti infrastrutturali che sono stati finanziati in Europa con formule di project financing, cioè con l'apporto di capitali privati, negli ultimi anni sono tre: Eurotunnel, Tav e il treno tedesco a levitazione magnetica. Eurotunnel è un progetto totalmente finanziato dalle banche e completamente privato, senza sostegno finanziario dello Stato. Il progetto è stato un disastro sul piano finanziario e anche sul piano dei costi di realizzazione che, come sapete, sono più che raddoppiati rispetto a quelli previsti inizialmente. Hanno allungato anche i tempi di un paio di anni. Questo progetto è stato possibile perché le 100 banche che lo hanno finanziato hanno subito una forte moral suasion da parte dei due Paesi interessati, Francia e Gran Bretagna, che mi pare in Italia sarebbe stato un po' difficile avere.

Perché è fallito il modello Eurotunnel? Le formule contrattuali usate li hanno privilegiato i costruttori in un modo incredibile, non hanno dato ai finanziatori certezze di costi che sono stati coperti in forma di rimborsi. Noi abbiamo puntato su una formula diversa, che si può approfondire, ma a me sembra buona. Le banche sono nel capitale. Le banche era previsto inizialmente come contributo statale a fondo perduto, sarà rimborsato tutto perché l'economicità del progetto lo permette.

Oggi non so immaginare un progetto di questo tipo senza le banche. Ottenere dal mercato fondi per quantità così importanti, 15/16mila miliardi per la sola parte privata più finanziata anche la parte pubblica, in tutto 25mila miliardi nell'arco di cinque anni è un'operazione estremamente complessa solo sul piano finanziario: 30 banche che partecipano a questa operazione ci danno la garanzia. Se c'è qualcuno che ha idee migliori nella realizzazione delle infrastrutture è benvenuto, siamo aperti alla discussione. Ma finora non lo abbiamo visto.

Le banche sono realmente disposte a sottoscrivere l'aumento di capitale fino a mille miliardi? Credo proprio di sì visto che è stato votato all'unanimità anche da loro, cioè dall'assemblea; è il consiglio di amministrazione che decide quando richiamare l'aumento.

Di fronte a tali evoluzioni tecnologiche e finanziarie, c'è però il Sud che ancora viaggia su un binario solo. E sei milioni di siciliani che continuano a essere isolati. Come si risolve questo problema? Con il ponte sullo Stretto di Messina?

Questa domanda richiederebbe una risposta politica; io posso rispondere per la nostra parte. Un'isola come la Sicilia, molto lontana dall'Europa, ha un avvenire difficile, a priori, perché i collegamenti sono molto lunghi, 2mila chilometri. L'aereo è infinitamente più competitivo. Per quel che riguarda la rete siciliana, pensiamo che si debba chiudere la famosa «L», perché è assurdo non avere la Palermo-Messina e la Messina-Catania. Da cosa dipende la lentezza? Il progetto esiste e costa 3/4 miliardi, il Parlamento lo finanzia un anno con 50, un altro con 100 o 150.

Con l'Alta velocità abbiamo portato questa innovazione: ora diciamo, facciamo le cose se ci date i soldi per completarle. Quanto al ponte sullo Stretto, si sono spesi 80/90 miliardi per il progetto, è il caso che la politica decida se si fa o non si fa.

È, più in generale, quali sono i progetti per il Mezzogiorno? È un errore pensare che l'Alta velocità è un'opera per il Centro-Nord. Si hanno riduzioni fortissime dei tempi di percorrenza anche nel Mezzogiorno. Non soltanto portiamo Roma e Napoli a un'ora e 45 minuti, ma tutto il Sud si avvicina a questo polo di scambio. Quanto alle opere nel Mezzogiorno, riteniamo fondamentale concludere il raddoppio di tutta la linea adriatica. Per quest'opera abbiamo il finanziamento completo: stiamo realizzando il raddoppio tra Ortona e Casal Bordino, tra Vasto e Porto di Vasto, tra Teramo e San Severo. Questo ci consentirà in tempi rapidi percorrenze a 200 chilometri orari, 230 con il Pendolino. Il problema del finanziamento incompleto resta, invece, per altre opere come la Caserta-Foggia: completeremo il tratto intermedio, quello più tortuoso, a cavallo di Benevento.

È veniamo ad altri due aspetti chiave della vostra strategia: i collegamenti internazionali e le ferrovie nelle grandi città. Per quanto riguarda i primi, la priorità indiscussa, considerando anche la freddezza dei tedeschi sul Brennero, sembra la Lione-Torino. C'è qualche passo in avanti? Effettivamente il progetto dell'Alta velocità ha creato le condizioni per il collegamento internazionale e per un diverso intervento delle Ferrovie nelle

città. Il collegamento internazionale per l'Italia è fondamentale. Almeno un nuovo traforo entro il 2000 è necessario. La Svizzera ha deciso di chiudere le proprie frontiere gradatamente, il 10% per anno, al passaggio delle merci su camion; l'Austria l'ha seguita; noi non sapremmo più come fare se non ci fosse un passaggio ferroviario. Dai conti che facciamo noi, dal '97/98 entrano già in crisi. Dei tre possibili passaggi, verso la Francia, verso la Svizzera-Germania e verso l'Austria-Germania, è inevitabile quello verso la Francia. Che la Torino-Lione sia una priorità assoluta, del resto, l'hanno confermato il ministro Caravale e il Governo. Questa priorità si è tradotta in un accordo politico tra i Governi italiano e francese e nella costituzione di una Geie tra le due Ferrovie. Ci sono a disposizione complessivamente, per i progetti, circa 250 miliardi.

Non sono state ancora formulate ipotesi ufficiali per la formula finanziaria. A questo lavoro pensiamo di associare, a un certo punto, le banche. La formula finanziaria non la conosciamo ancora, però certamente dobbiamo usare una formula di parziale project financing, in quanto non crediamo che né la Francia né l'Italia abbiano a disposizione i fondi che servono.

Qui, però, sorgono alcuni problemi. Il progetto Tav ha un rendimento che supera il 10%, la galleria di base di

44 chilometri abbassa considerevolmente il rendimento della Torino-Lione: i nostri studi lo attestano oggi intorno al 6/6,5 per cento. Stiamo cercando di aumentarlo con l'autostrada viaggiante, cioè portando molte più merci. In questo modo possiamo arrivare fino all'8 per cento. Il che non rende ancora il progetto finanziabile sul mercato, neanche con il modello Tav, 40% al pubblico e 60% ai privati. Quindi dobbiamo trovare formule nuove.

Siamo in trattativa con i giapponesi che dovrebbero mettere a disposizione una parte del finanziamento; un aiuto, sia pure marginale in termini di cifre, arriverà dall'Unione europea; un'altra parte, vedremo quanto sarà possibile, dovremmo ottenerla dagli Stati; poi adopereremo una parte di project financing, non so se sarà più simile alla Tav o a Eurotunnel. Comunque è già scontata a priori una forte presenza di fondi pubblici perché il finanziamento privato non può attestarsi realisticamente oltre il 40/50% del totale del costo dell'opera.

Quindi, la priorità per le Ferrovie è questa della Torino-Lione: è stata sbloccata dalla nostra decisione di fare il quadruplicamento delle linee e dal fatto che ormai l'Alta velocità sta diventando un sistema europeo. È un grosso passo avanti sulla costruzione dell'Europa: parliamo di un sistema di investimento che porterà spese per 200 miliardi di euro, cioè 400mila miliardi di lire; parliamo di 3mila treni ad alta velocità e di interoperabilità, cioè un sistema gestito in tutta Europa con lo stesso meccanismo di segnalamento. Cosa che consentirà di fare l'Europa delle ferrovie, cioè ogni treno potrà viaggiare ovunque in Europa, senza più bisogno di adeguamenti di mezzi o tecnologie alla frontiera.

Chi vincerà questa battaglia industriale per il treno europeo? I francesi della Gec Alsthom, che sono partiti in largo anticipo, nei primi anni 80, con il Tgv, sono convinti di aver già vinto la partita. E i numeri lo confermerebbero visto che hanno già ordinato per centinaia di treni che correranno in Spagna, nel Regno Unito, nei Paesi Bassi, in Belgio

e anche in Germania e Italia, patria dei due treni rivali Ice ed Etr 500.

La Abb ha fatto una fusione con Aeg e Daimler-Benz proprio nel settore dei treni. Non è il primo accordo internazionale che si fa: quella che finora è stata l'industria cenerentola, molto nazionale e molto chiusa, più adatta alle esigenze di un servizio sociale che non a una vera e propria attività industriale, sta riesplodendo come mercato e tecnologia industriale grazie ai francesi e all'innovazione tecnologica dell'Alta velocità.

Non sono d'accordo che la partita sia già chiusa in favore della Gec Alsthom. Ci sono grandi gruppi industriali multinazionali pronti a dar battaglia: a partire da Siemens che produce un sistema estremamente sofisticato e ad altissima performance e lo stesso colosso che nasce da Abb-Aeg, senza trascurare gli italiani, che, con tutte le loro frammentazioni, hanno comunque performance eccezionali in alcuni settori, la Fiat con i carrelli e con il Pendolino, cioè con il sistema a potenza distribuita, il consorzio Trevi che mi auguro diventi, prima o poi una società, con l'Etr 500. Sono prodotti che possono competere con il Tgv.

Che cosa succederà? Credo che due poli di produzione siano sufficienti, forse è

in grado di sostenere l'onere a lungo, quindi abbiamo bisogno di un po' di tempo, bisogna fare entrare gli istituti, bisogna avere fiducia, bisogna cominciare a creare il rapporto aumentando il fatturato.

A proposito di sinergie, nella grande revisione dei monopoli nei servizi pubblici si assiste ad alcuni approcci per matrimoni tra ex monopoli di diverse aree. Uno riguarda voi e le telecomunicazioni, avete contatti con Telecom per la gestione della vostra rete telefonica. Avete contatti o intendete sviluppare anche con Omnitel che è il concorrente privato di Telecom?

Negli ultimi tempi abbiamo scoperto che la nostra rete telefonica era sovrabbondante per le nostre esigenze e poteva avere sviluppi interessanti, se gestita da qualcuno che sapesse gestire il mercato. Fare delle Ferrovie anche dei gestori di telecomunicazioni mi sembra arduo, perché non abbiamo la capacità e la tecnologia per restare sul mercato. Quindi ci sembra necessario associarci con qualcuno.

Non vorremmo uscire completamente perché è un mercato potenziale molto interessante; ci aspettiamo molto in termini di valorizzazione dell'investimento. D'altronde tutti vanno in outsourcing ormai sui mercati per i loro fabbisogni interni.

Non intendiamo fare un favore alla città di Roma o Bologna, ma vogliamo ridisegnare il modo in cui le Ferrovie stanno dentro Roma o Napoli o Bologna. Dobbiamo ridisegnare sia il sistema di intermodalità e di interscambio per stazioni, sia il rapporto con il territorio e con i bacini di traffico. Non ha senso venire a prendere il treno a Roma Termini se lì non c'è un parcheggio: questo è il problema intermodale. Ma non ha senso venire a prendere l'Alta velocità da Roma a Firenze se ci vogliono due ore per arrivare da Vi-

terbo a Roma.

Alla fine, non so se avremo guadagnato con la valorizzazione mobiliare, ma penso di no. Tra dieci anni, avremo ridisegnato il quadro, finanziandolo parzialmente con le dismissioni, perché lo Stato oggi ci finanzia un certo lavoro sull'infrastruttura, ma non ci finanzia niente del ridisegno della nostra presenza nella città. Quel che ci aspettiamo dal rapporto con il Comune di Roma, però, è ridisegnare un sistema che fattura molto di più, che trasporta molto di più, che è in grado di dare un valore aggiunto maggiore.

Questo risultato è molto più importante che non il semplice quadruplicamento dell'asse dorsale. Il collegamento europeo, le città, alcuni grandi adduttori di traffico, sia merci che passeggeri, portano a un quadro in cui si può effettivamente immaginare anche una ferrovia che sta in piedi da sola.

Per schematizzare, andate verso una parziale privatizzazione della vostra rete? A un certo punto noi partecipiamo alla società con una quota di minoranza.

A proposito di monopoli che si trasformano, che cosa pensa del disegno di legge Cavazzuti che istituisce un'Authority anche per il settore dei trasporti? In questi anni voi avete fatto una rivoluzione che si va compiendo sul versante societario, ma sembra ancora abbastanza incompiuta sul versante dei controllori, quindi l'Authority dovrebbe coprire questo buco.

Sono favorevole all'Authority dei trasporti, anzi ritengo che

sia necessaria, perché in un sistema così complicato, così frantumato e anche così arretrato come quello della mobilità in Italia, io credo occorre avere un punto di riferimento certo. Noi abbiamo solo da guadagnarne, perché ci sentiamo penalizzati rispetto ad altre modalità di trasporto, non è il contrario. I costi esterni, non vengono internalizzati nei vari sistemi di trasporto, sono sperequati per noi e ci causano difficoltà molto rilevanti. Quindi pensiamo che l'Authority sia opportuna.

L'ultimo punto che vale la pena di toccare è quello della presenza delle Ferrovie nelle città. Molti sindaci di grandi Comuni, come Roma e Bologna, per esempio, hanno legato le loro fortune politiche ai vostri programmi di sviluppo e riqualificazione. Che cosa vi spinge a un ruolo tanto ambizioso? Si tratta di una vocazione politica il cui obiettivo è quello di ridisegnare la città, la mobilità e l'urbanistica mediante la valorizzazione delle vostre aree dismesse? Oppure si tratta di un'ambizione economica frutto di un calcolo, per cui, per esempio, gli sforzi che sostenete a Roma negli investimenti ferroviari sono largamente ripagati dalla valorizzazione di Tiburtina e Ostiense?

Nelle città le Ferrovie sono partite con una visione totalmente diversa da quella di oggi. Io sono arrivato che c'era già la «legenda» di vendere il patrimonio ferroviario, si parlava di decine di migliaia di miliardi. All'inizio anch'io ero di questa idea: abbiamo questo patrimo-

nio, vendiamo, cerchiamo di fare cassa. Pian piano per l'orizzonte è cambiato. Il nostro rapporto con le aree metropolitane sta diventando un rapporto organico di sviluppo del core business ferroviario. Ci siamo resi conto che la potenzialità che porta il treno del futuro sta nel ripensare complessivamente la logica di sistema. Se facessimo solamente il quadruplicamento, si andrebbe più veloci e con più gente da Roma a Milano, ma non avremmo ottenuto un risultato che è insieme economico e politico.

Dobbiamo ripensare totalmente il nostro modo di stare sul territorio. Le stazioni, in primo luogo, sono «dinosauri» anche rispetto al futuro ferroviario: stazioni di testa, anziché passanti, non concepite per dare un servizio efficiente. E così è per il sistema del trasporto locale che non utilizza una vera intermodalità.

Non intendiamo fare un favore alla città di Roma o Bologna, ma vogliamo ridisegnare il modo in cui le Ferrovie stanno dentro Roma o Napoli o Bologna. Dobbiamo ridisegnare sia il sistema di intermodalità e di interscambio per stazioni, sia il rapporto con il territorio e con i bacini di traffico. Non ha senso venire a prendere il treno a Roma Termini se lì non c'è un parcheggio: questo è il problema intermodale. Ma non ha senso venire a prendere l'Alta velocità da Roma a Firenze se ci vogliono due ore per arrivare da Vi-

terbo a Roma.

Alla fine, non so se avremo guadagnato con la valorizzazione mobiliare, ma penso di no. Tra dieci anni, avremo ridisegnato il quadro, finanziandolo parzialmente con le dismissioni, perché lo Stato oggi ci finanzia un certo lavoro sull'infrastruttura, ma non ci finanzia niente del ridisegno della nostra presenza nella città. Quel che ci aspettiamo dal rapporto con il Comune di Roma, però, è ridisegnare un sistema che fattura molto di più, che trasporta molto di più, che è in grado di dare un valore aggiunto maggiore.

Questo risultato è molto più importante che non il semplice quadruplicamento dell'asse dorsale. Il collegamento europeo, le città, alcuni grandi adduttori di traffico, sia merci che passeggeri, portano a un quadro in cui si può effettivamente immaginare anche una ferrovia che sta in piedi da sola.

Per schematizzare, andate verso una parziale privatizzazione della vostra rete? A un certo punto noi partecipiamo alla società con una quota di minoranza.

A proposito di monopoli che si trasformano, che cosa pensa del disegno di legge Cavazzuti che istituisce un'Authority anche per il settore dei trasporti? In questi anni voi avete fatto una rivoluzione che si va compiendo sul versante societario, ma sembra ancora abbastanza incompiuta sul versante dei controllori, quindi l'Authority dovrebbe coprire questo buco.

Sono favorevole all'Authority dei trasporti, anzi ritengo che



“L'evoluzione dei traffici richiede un nuovo traforo alpino entro il 2000. Priorità assoluta per realizzare la linea veloce tra Torino e Lione”

...cilia, molto lontana dall'Europa, ha un avvenire difficile, a priori, perché i collegamenti sono molto lunghi, 2mila chilometri. L'aereo è infinitamente più competitivo. Per quel che riguarda la rete siciliana, pensiamo che si debba chiudere la famosa «L», perché è assurdo non avere la Palermo-Messina e la Messina-Catania. Da cosa dipende la lentezza? Il progetto esiste e costa 3/4 miliardi, il Parlamento lo finanzia un anno con 50, un altro con 100 o 150.

“L'Authority dei trasporti è sicuramente necessaria in un sistema così arretrato in cui manca un punto chiaro di riferimento”

