

Quando abbiamo pensato ad un convegno che affrontasse il problema dei "nodi" del trasporto, è stato immediato pensare a Bologna come sede.

Bologna, non solo perché è una bellissima ed accogliente città, ma soprattutto perché è uno dei più importanti crocevia del sistema di trasporto italiano.

A Bologna si intrecciano le ferrovie e le autostrade più trafficate che uniscono il Nord ed il Sud con l'Est e l'Ovest del Paese.

Ma Bologna è anche il nodo nel quale sono in corso imponenti lavori di potenziamento del sistema infrastrutturale e il capoluogo di una Regione nella quale sono in corso o programmati lavori la cui sola parte ferroviaria vale circa 10 miliardi di euro.

Forse anche per questo, appena abbiamo proposto questa iniziativa alla Regione, l'Assessore ai trasporti, Peri, ha accettato senza esitazione la nostra idea e ha messo a disposizione la propria struttura per realizzarla.

Il risultato è stato eccellente; anche se non tutti i perso-

naggi invitati sono intervenuti, quelli presenti sono stati di livello elevatissimo e gli interventi molto apprezzati da una platea di oltre 200 persone tra amministratori, studiosi, dirigenti di azienda, ecc.

Tra questi ancora una volta, con molto piacere rileviamo che gli interventi di Renon, Moretti, Bonaiuti, hanno riscosso un successo notevole.

E' stato così raggiunto senza dubbio uno degli obiettivi che queste nostre iniziative si pongono: far conoscere meglio ad un pubblico qualificato gli sforzi che il Gruppo sta attuando per il miglioramento di un servizio essenziale nell'interesse dei cittadini e del Paese.

Ed i riconoscimenti e le gratifica-

zioni che vengono in queste occasioni ai dirigenti FS sono uno sprone anche per quei dirigenti che non sempre ne ricevono altrettanti all'interno della propria azienda.

Il successo di queste iniziative, come sempre, si deve alle scelte attuate ed alla credibilità acquisita dal nostro

Sindacato, ma molto si deve anche all'impegno ed al sacrificio personale di tanti colleghi che oltre alla propria attività, certamente non facile, dedicano una parte del loro tempo a queste iniziative.

Nel caso specifico, i colleghi di Bologna hanno contribuito in modo determinante al successo della manifestazione e per questo voglio ringraziarli tutti: un ringraziamento particolare però sento di dover rivolgere a Renato Bianco e a Maurizio Gentile, che più degli altri hanno permesso che questa importante iniziativa si potesse concretizzare.

Sabato 14 si è tenuto a Bologna il Consiglio Nazionale di Federmanager che, tra l'altro, ha proceduto ad eleggere i propri rappresentanti nel Consiglio Nazionale CIDA.

Tra gli altri sono stati eletti D'Addio e Lazzarotto per il Lazio ed il collega Franco Valbonesi per il Veneto.

E' stata eletta anche la nuova delegazione trattante che dovrà affrontare il prossimo rinnovo contrattuale.

La presidenza è stata confermata al collega Luigi Caprioglio del Sindacato di Alessandria ed è composta

da Claudio Besenon di Torino, Roberto Mattoni di Bologna, Francesco Strassoldo della Liguria, Nicola Tosto di Roma e Paolo Vincenzi di Varese.

E' stato deciso che i giorni 11 e 12 luglio prossimi la Commissione, unitamente alla Commissione sindacale Nazionale e la Presidenza di Federmanager, si riunirà per esaminare le problematiche del nuovo contratto alla

luce dell'accordo firmato il 26 marzo scorso in modo da prepararsi con una propria proposta all'incontro con Confindustria già fissato per il 15 settembre.

La Commissione Sindacale del Sindacato romano

coordinata dal sottoscritto - d'intesa con la Presidenza - ha già tenuto un primo incontro con le RSA al fine di portare il proprio contributo all'elaborazione della proposta sindacale per un rinnovo che si presenta non facile.

Prossimi appuntamenti sono l'Assemblea annuale del

Sindacato Romano, che si terrà il 19 giugno con la presenza di esponenti del Governo - ed alla quale spero ci sia una massiccia presenza di colleghi -, ed il Consiglio Nazionale di Assidifer del prossimo 20 giugno.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDI

ANNO 12°

N° 9/2003



“Sciogliamo i nodi del traffico...!”

Dal convegno di Bologna, più un imperativo prorogabile che un invito...

Sciogliamo i nodi: l'invito era di quelli che non si possono disattendere e quindi una gran quantità di tecnici, di funzionari, di amministratori e di semplici utenti del trasporto si sono dati appuntamento a Bologna e hanno partecipato al convegno organizzato da Assidifer Federmanager e Regione Emilia Romagna.

Dunque, il 30 maggio scorso, in una sala riunioni dell'Hotel Holiday Inn strapiena di persone, si è registrato ancora una volta un grande successo per una iniziativa fortemente voluta dal sindacato dei dirigenti del Gruppo FS e dalla Regione Emilia Romagna, che sono intervenuti con i propri uomini di vertice alla importante manifestazione.

Dopo la relazione introduttiva del Segretario Generale di Assidifer, Nicola Tosto - che pubblichiamo integralmente in altra parte del giornale - grande risalto hanno avuto le relazioni di Giuseppe Taddei, Vice Presidente di Federmanager e Presidente della Commissione Trasporti della stessa Federazione, e di Mauro Moretti, Amministratore Delegato di RFI, che ha sviluppato tutta una serie di considerazioni sulle caratteristiche dei più importanti nodi presenti sulla rete ferroviaria italiana. Assente all'ultimo minuto per gravi motivi familiari il rappresentante della Società Autostrade, il tema dei nodi stradali è stato comunque esposto in un documento che la stessa Società ha inviato alla segreteria del convegno e che

questa ha fatto distribuire ai partecipanti.

Stimolante e in certi passaggi perfino caustico l'intervento del responsabile del Centro Studi della Confetra, Giovanni Leonida, che ha sottolineato come il trasporto, nel suo trend di crescita attuale, necessita di interventi urgenti piuttosto che di iniziative con obiettivo temporale lungo. Quindi, secondo Leonida, ben vengano certamente nuove infrastrutture, ma si intervenga subito sulla organizzazione e sulla gestione di quelle esistenti per ottimizzarne il funzionamento e per far fronte a situazioni giunte, soprattutto nel settore stradale, al limite della tollerabilità.

Interessati per la loro specificità gli interventi dei rappresentanti delle Regioni Toscana e Veneto, incentrati, uno, sulla futura metropolitana ferroviaria di Firenze e, l'altra, sull'eterno problema del passante di Mestre.

Un intervento dell'Amministratore Delegato di Trenitalia, Renon, svolto per conto dell'ing. Cimoli impossibilitato a partecipare, ha concluso i lavori della mattinata.

Nel pomeriggio, una vivace tavola rotonda nel corso della quale sono stati affrontati e dibattuti soprattutto i problemi dei trasporti e del traffico nella Regione Emilia Romagna ha concluso la manifestazione.

Roberto Martinez

SOMMARIO

2

CONVEGNO DI BOLOGNA:
RELAZIONE DEL VICE
PRESIDENTE FEDERMANAGER

RELAZIONE DEL SEGRETARIO
GENERALE ASSIDIFER

4

SINTESI DELL'INTERVENTO
DELL'AMMINISTRATORE
DELEGATO DI RFI
AL CONVEGNO DI BOLOGNA

5

BICICLETTA CHE PASSIONE ...
OVVERO "SCIOGLIAMO I NODI,
...MUOVENDO LE GAMBE"

6

EURAIL FREIGHT 2003
"IL TRASPORTO FERROVIARIO
IN EUROPA: UNA NUOVA
DIMENSIONE PER IL NUOVO
SECOLO"

Gli interventi del Segretario Generale Assidifer, del Vice Presidente Federmanager e dell'Amministratore Delegato RFI al Convegno di Bologna

Giuseppe Taddei Vice Presidente Federmanager

Porgo un saluto di benvenuto da parte della Federmanager, che ha organizzato questa giornata insieme alla Regione Emilia Romagna, che ringrazio sentitamente per l'opportunità di collaborazione che ci è stata consentita. In particolare ringrazio l'Assessore alla mobilità e trasporti Peri e il Direttore dell'Agenzia della mobilità Ginocchini.

Ringrazio altresì e saluto le altre autorità cittadine per l'accoglienza che questa terra, del resto notoriamente ospitale, sta anche a noi riservando.

Federmanager è l'Associazione di categoria che rappresenta circa 80.000 dirigenti che operano nelle imprese industriali, cioè nelle imprese di produzione di beni e servizi. L'intero comparto dei trasporti rientra quindi nella nostra sfera di rappresentanza per quanto riguarda i managers.

In particolare questo Convegno è stato curato, per la parte Federmanager, da una nostra importante e qualificata, ed anche molto attiva, componente, cioè l'Assidifer, che riunisce i dirigenti del settore ferroviario. Sarà appunto il dr. Tosto, Segretario Generale dell'Assidifer Federmanager, che introdurrà i lavori di oggi.

Ciò detto permettetemi di esprimere, brevemente, almeno una valutazione di merito, sia pure a carattere generale.

Vorrei evidenziare che a tutti i livelli si sta sempre più facendo strada, tanto da potersi considerare pressoché acquisito, il convincimento che un adeguato, coerente, armonico assetto e sviluppo del sistema dei trasporti (orientato al cliente, al rispetto dell'ambiente, alla qualità, alla sicurezza, all'efficienza, ecc.) debba avere come elemento fondante, come denominatore comune, il principio dell'integrazione tra le diverse modalità di trasporto secondo le corrispondenti vocazioni.

Direi che il termine "integrazione" può essere ritenuto, volendo usare metodi di schematizzazione molto in voga in un recente passato, una "parola chiave", forse la più importante nella generale problematica dei trasporti.

Occorre integrazione sotto vari punti di vista: di competenze istituzionali (Stato, Regioni, Enti Locali, ma anche a livello sovranazionale, europeo), integrazione gestionale, tariffaria, tra mobilità delle persone e circolazione delle merci, tra aree territoriali e geografiche, ecc. Ciò vale tanto più nei nodi, che sono l'argomento odierno, cioè in quegli ambiti in cui più c'è concentrazione di attività, di interessi, di popolazione e quindi di esigenze di mobilità e di corrispondenti infrastrutture.

Ebbene, noi di Federmanager riteniamo che a fronte di questa vision sostanzialmente e generalmente condivisa si sia in presenza in concreto, ripercorrendo anche la storia passata, di una situazione ben diversa, di un gap ancora rilevante (anche se si sta lavorando da più parti per ovviare a questo stato di cose) tra ciò che si vorrebbe e dovrebbe fare e le vie, i percorsi politici e tecnici che presiedono alle scelte e all'attuazione delle stesse.

Ci appare chiara una causa strutturale, identificabile nella carenza di politiche strategiche o comunque nella loro instabilità nel corso degli anni, in rapporto alla necessità tipica invece del settore di poter disporre di tempi medio-lunghi per la progettazione, le opere, la tecnologia, la ricerca, l'armonizzazione con lo sviluppo territoriale, ecc.

Invece dal secondo dopoguerra ad oggi si è andati avanti per lo più con interventi a pioggia, talora estemporanei, con tante iniziative a singhiozzo nel tempo, in una ottica non sistemica e non sufficientemente inquadrata nelle tempistiche di lungo periodo.

Federmanager ritiene pertanto che nel settore dei trasporti il nostro Paese debba recuperare appieno una visione di sistema che a noi piace chiamare più compiutamente: una visione manageriale di sistema.

Questo impone l'attuazione della classica sequenza degli step tipica anche di un sistema di impresa aziendale. Innanzitutto le politiche dei trasporti, quindi la pianificazione strategica e quella di medio - breve periodo, i provvedimenti e l'organizzazione adeguati alle politiche, il controllo e l'audit di efficacia/efficienza del sistema.

Ma noi dirigenti di Federmanager non assolveremo compiutamente al nostro ruolo, che intende essere anche quello di partner sociali, di interlocuzione sui grandi temi di politica industriale, se non accompagnassimo alla analisi ed alle nostre sollecitazioni anche la volontà e disponibilità a mettere a servizio del Paese il nostro contributo.

Per scendere nel concreto in campo, ed in modo organizzato e pragmatico, Federmanager ha costituito lo scorso anno una Commissione Nazionale Trasporti, ovvero una specie, una sorta di task force di esperti nei vari settori del trasporto: terrestre in tutte le sue varie forme, aereo, marittimo, con riferimento sia alle persone che alle merci.

Dei componenti di questo gruppo ristretto, da me coordinato, ricordo soltanto, vista l'occasione e senza intendere fare torto agli altri, il Prof. Paolo Volta, esperto di logistica e di autotrasporti, che è di Bologna ed è qui in sala, lo stesso Dr. Tosto, ovviamente esperto di ferrovie, l'ing. Sergio Graziosi, Presidente di Assidifer Federmanager, anch'egli presente, che costituisce la nostra connessione con l'Europa in quanto è anche Presidente della Federazione europea dei dirigenti dei trasporti, affiliata alla CEC, la Confederazione europea dei dirigenti.

La Commissione, tra l'altro, ha prodotto un documento base, una proposta di tipo introduttivo, che sarà in questi giorni inviata all'Esecutivo, alle Regioni, alle Commissioni parlamentari, alle forze politiche, e, più in generale, a tutti i principali portatori d'interesse in materia.

Questo documento base è da intendersi come propedeutico ad una serie di documenti specifici cioè di settore; un primo rapporto è già stato edito: si tratta del rapporto "Logistica e Sistema Paese" presentato e dibattuto nell'omonimo convegno da noi organizzato lo scorso ottobre a Genova nell'ambito di ELF, il Forum Europeo della Logistica.

In sintesi il rapporto propone e sostiene motivatamente la candidatura dell'Italia quale secondo polo europeo della logistica, da affiancare a quello ora unico del Nord Europa, in considerazione del considerevole trend di aumento dei traffici merci con l'oltre Suez.

In conclusione Federmanager, attraverso questa sua organizzazione integrata e sistemica di esperti del settore, mette, con umiltà ma con consapevolezza, il proprio contributo di esperienza, di know how, nei trasporti a disposizione delle istituzioni in primis e degli altri stakeholders, nella convinzione che l'incontro di competenze può far crescere al meglio il settore, naturalmente nel rispetto da parte di ciascuno dei propri ruoli e responsabilità.

Nicola Tosto Segretario Generale Assidifer

Questo convegno sui nodi urbani rinnova il tradizionale appuntamento che ASSIDIFER promuove tra i Dirigenti delle aziende industriali, gli Enti territoriali, il mondo delle Imprese e i cittadini sui temi del trasporto al servizio del territorio.

Con esso, i Dirigenti intendono favorire il dialogo fra i soggetti interessati al settore dei trasporti consci dell'eccezionale influenza che esso ha sull'economia del paese ma anche sulla qualità della vita dei cittadini.

Dopo i convegni di Cagliari, Palermo, Venezia e Roma, abbiamo proposto all'Assessore Peri della Regione Emilia-Romagna - che ha accettato immediatamente e di questo lo ringraziamo - di organizzare questo convegno sui nodi urbani; già con il titolo abbiamo inteso indicare una strada per migliorare la qualità della vita nelle città e per fornire al sistema economico una maggiore competitività.

E' noto infatti che la mobilità cresce con il livello dell'industrializzazione di un paese e con il benessere della sua gente. In Italia essa è giunta ad un livello di sviluppo molto elevato e, in generale, tende ancora a crescere; nelle aree urbane altamente congestionate, però, si registra una elevata difficoltà a soddisfare le nuove richieste di mobilità.

Le scelte effettuate in passato hanno favorito un sistema di trasporti che essenzialmente è basato su strade ed autostrade e solo in misura modesta sul sistema ferroviario e di altri vettori (aereo, marittimo, fluviale etc.); oggi oltre l'80% del trasporto avviene su strada, mentre su ferrovia si trasporta solo il 10% lasciando la restante quota agli altri vettori.

Il sistema dei trasporti è fortemente squilibrato e se in passato è stato possibile ritenere che la flessibilità del sistema dei trasporti su gomma potesse risolvere ogni esigenza, oggi non è più così e dobbiamo pensare a un sistema diverso, basato sull'intermodalità, che attraverso l'integrazione delle diverse modalità di trasporto consenta una maggiore capacità complessiva di trasporto e un miglioramento qualitativo dei servizi offerti.

Oggi, infatti, i livelli di utilizzazione delle infrastrutture autostradali sono molto alti, il numero degli incidenti stradali ha raggiunto livelli molto elevati, il livello di congestione nei centri urbani è insostenibile, l'incidenza del costo del trasporto sui prodotti industriali in Italia è ben superiore a quello di altri paesi, il costo dei terreni e dei fabbricati ubicati nelle aree più urbanizzate è 5-10 volte superiore a quello delle aree presenti nell'interland, e, infine, il livello dei servizi e la qualità della vita nelle città tende a diminuire e di conseguenza continua l'esodo verso le periferie e le aree provinciali meno urbanizzate.

Per comprendere le dinamiche che attualmente sono in corso, è utile ricordare quanto si è verificato nell'ultimo dopoguerra. Dopo la seconda guerra mondiale, infatti, ed in particolare negli anni '50 e '60, una colossale ondata migratoria ha sconvolto la struttura demografica del Paese: 30 milioni di italiani hanno cambiato residenza e le città sono cresciute a scapito delle campagne.

Negli anni 70 questo fenomeno si è di fatto esaurito ed è cominciato un riflusso della popolazione dai grandi centri ai Comuni vicini, della cintura e dell'area metropolitana, sospinto dal decentramento produttivo, dalla diminuzione delle occasioni di lavoro, dalla crisi delle abitazioni e delle aree fabbricabili.

Le aree metropolitane hanno registrato una tendenza a espandersi a dismisura e si è profilata, in alcuni casi, la nascita delle così dette "città-regione"; il flusso migratorio di abitanti e di attività produttive dalle campagne alle grandi città crea in esse problemi e condizioni nuove.

La rivoluzione delle comunicazioni incide altrettanto profondamente sull'attività produttiva, sugli insediamenti residenziali, sul fabbisogno di trasporto, ma anche, sul modo del realizzarlo e prende sempre più forza l'idea dell'area urbana come un sistema integrato. Ogni cittadino dalla sua abitazione può fare acquisti, operare sui conti bancari, realizzare ogni sorta di prenotazioni, usufruire dei servizi di telemedicina e di telecontrollo degli impianti domestici e di sicurezza, attingere alle "banche dati", realizzare consultazioni collettive (video-conferenze).

E' del tutto evidente l'incidenza che i problemi sin qui posti hanno sugli insediamenti residenziali e di lavoro e sui trasporti, ma, a loro volta, i trasporti e le innovazioni intervenute agiscono a loro volta sul "sistema città".

Queste innovazioni riguardano, in particolare, il trasporto su ferro essenziale non solo per collegare fra di loro le città, ma anche per fornire l'ossatura del trasporto moderno e integrato delle aree metropolitane, che fa registrare una profonda rivoluzione tecnologica sia in termini di prestazioni sia in termini di servizi resi; sono fortemente cresciute, oltre al comfort, le capacità di ottenere velocità commerciali alte anche su percorsi metropolitani con numerose fermate.

La tecnologia delle metropolitane ha raggiunto ormai alti standard di velocità, sicurezza, comfort ed è in grado di dotare un'area urbana di un mezzo di trasporto rapidissimo e comodo.

Le grandi e più avanzate città del mondo (basta pensare a Parigi e a Londra) si sono dotate da tempo di una vasta rete ferroviaria della quale fanno parte il metrò pesante, il metrò leggero, la ferrovia suburbana e la ferrovia intercità a supporto di un sistema di trasporti che integri l'uso dei vari mezzi, dal treno alla bicicletta, passando per il bus e l'automobile. Non è facile avere, tranne pochissime eccezioni, dati certi sulla mobilità urbana, anche se molti indicatori dicono che nelle città si addensa il massimo assoluto degli spostamenti fatti da decine di milioni di persone ogni giorno.

Eppure, in questi anni, per un complesso di ragioni si è investito per infrastrutture di trasporto più fuori che dentro la città; una politica di rilancio delle città deve invece tenere nella giusta considerazione gli investimenti infrastrutturali nell'area metropolitana.

Per troppo tempo si è pensato che i problemi della circolazione si potessero risolvere solo con disposizioni normative - magari restrittive - e che i problemi del trasporto si potessero risolvere più con una oculata distribuzione urbanistica dei poli di traffico, che con nuove infrastrutture.

Occorre adottare procedure che consentano un confronto con tutti i portatori di interessi legittimi che sono presenti all'interno di una città e che siano capaci di dialogare con tutti i soggetti che hanno titolo ad esprimere pareri e a concedere autorizzazioni; occorre trovare il giusto equilibrio tra un inaccettabile e, spesso, velleitario decisionismo e una contrapposizione rigida e paralizzante.

Il trasporto pubblico e collettivo deve recuperare terreno non attraverso una politica di vincoli imposti dall'autorità, ma dimostrandosi più conveniente e accettando così la sfida del mercato.

Esiste un sistema di strade e autostrade che si è sobbarcato l'onere improbo di dare risposta a tutte le esigenze di mobilità avanzate nel tempo dal territorio, ma esso ha potuto conquistare le quote di mercato oggi raggiunte anche in virtù della inadeguatezza del servizio offerto dagli altri vettori.

(segue) -->

(segue intervento Nicola Tosto)

Oggi, peraltro, molti tratti stradali e autostradali hanno raggiunto tali limiti di saturazione da richiedere interventi non rinviabili di potenziamento e riqualificazione. Se ci limitiamo al territorio dell'Emilia Romagna non possiamo non ricordare le maggiori opere in programma quali la variante di valico, la quarta corsia sulla A1 tra Modena e Bologna, la bretella autostradale di collegamento tra l'autostrada della Cisa e quella del Brennero, la strada di grande comunicazione E55 "nuova Romea"

La Commissione Europea, con il Libro bianco sui trasporti, ha indicato le misure necessarie per realizzare entro il 2010 un riequilibrio modale grazie al rilancio delle ferrovie, alla promozione del trasporto marittimo e fluviale ed allo sviluppo dell'intermodalità a sostegno di uno sviluppo sostenibile.

Ci si prefigge anche in questo modo di raggiungere l'obiettivo ambizioso di ridurre del 40% gli incidenti stradali. Il sistema ferroviario, imperniato su un impianto arcaico ha perduto la sfida con la gomma, ma oggi si offre come suo alleato per integrare un'offerta di trasporto che la gomma non è più in grado di coprire.

Sul sistema ferroviario è in atto uno sforzo importante d'adeguamento, iniziato con la trasformazione in società per azioni della vecchia Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, che, per la prima volta nel 2001, ha fatto registrare un attivo di bilancio del Gruppo FS, ed è proteso alla ricerca di spazi nel mercato ove possa far valere i propri punti di forza.

In linea con gli indirizzi europei tre sono le linee d'azione principali: l'eliminazione dei cosiddetti "colli di bottiglia", strozzature della rete, che costituiscono un limite allo sviluppo della capacità sulle direttrici fondamentali e di interesse strategico, il riconoscimento della priorità assegnata alla realizzazione di un sistema intermodale, la ricerca di soluzioni rispettose dell'ambiente e atte a contenere l'inquinamento.

Ferrovie ed interporti, nodi intermodali, porti ed aeroporti, autostrade, idrovie e cabotaggio, reti e poli di telecomunicazioni potranno infatti consentire al sistema regionale dei trasporti e ai singoli sistemi metropolitani ed urbani quella mobilità di persone e di merci, adeguata alle esigenze produttive del paese e ai suoi rapporti con l'Europa solo se si inquadrano in un'ottica di programmazione e di coordinamento e nell'ambito di un sistema integrato e di sviluppo generale.

Dal punto di vista trasportistico occorre un grande sforzo per superare la frammentarietà delle singole visioni aziendali al fine di organizzare un servizio rispondente alle crescenti esigenze della clientela fino ad arrivare alle definizioni di una rete unitaria nella quale gli assi portanti non possono non essere le linee su sede propria verso le quali devono convergere quelle su gomma con servizi diffusi nel territorio.

In tale contesto ciascun mezzo di trasporto, nel rispondere alla domanda di mobilità, deve avere un ruolo specifico superando contrapposizioni ideologiche (pubblico-privato, ferro-gomma) dovute prevalentemente a motivazioni aziendali ed arretratezza di pensiero.

Dopo un lungo periodo di quasi totale indifferenza, negli ultimi anni dal punto di vista legislativo sono stati fatti passi importanti. Il trasferimento alle Regioni delle competenze di programmazione e di amministrazione del trasporto regionale con qualsiasi forma effettuato, compreso quindi quello su ferro curato da Trenitalia, è fatto significativo ed importante. Sta ora alle Regioni svolgere appieno il ruolo di "direttori d'orchestra" in un sistema nel quale i singoli protagonisti, seppur bravi con i propri strumenti, trovano ancora difficoltà ad operare coralmente.

In tale contesto in Emilia Romagna è nata FER - Ferrovia Emilia Romagna - che opera sia nel settore viaggiatori che in quello delle merci. FER gestisce 260 km di rete ferroviaria in collaborazione con Trenitalia sia per quanto riguarda il trasporto merci sul territorio regionale e sia nella prospettiva di partecipare alle future gare per l'affidamento dei servizi di trasporto regionale.

Lo sviluppo delle città ha fatto sì che le infrastrutture ferroviarie, realizzate oltre un secolo e mezzo fa per avvicinare fra loro le diverse parti del territorio nazionale sono di venute un elemento di riferimento di interi quartieri e delle stesse città.

Le stazioni, nate come nodo di trasporto monomodale, nel tempo hanno cambiato ruolo fino a diventare cerniera di servizi e di attività con funzioni differenziate: servizi ferroviari integrati, attività commerciali complementari alla sosta e attività sociali.

Quelle ubicate nei nodi nevralgici, quali Bologna, hanno saputo costituire sia elemento di collegamento con gli itinerari nazionali, sia punto di raccordo con il traffico locale e contemporaneamente essere riferimento più ampio per tutta la città.

Il grande potenziale d'integrazione ha portato in questi ultimi anni, alla necessità di individuare soluzioni capaci di trasformare le stazioni in "poli urbani" con funzioni destinate non solo ai viaggiatori, ma anche ai cittadini che non

utilizzano il treno.

Le stazioni, però, con il passare degli anni, sono diventate luogo di scambio con altri mezzi di trasporto (metropolitane, autolinee urbane ed extraurbane, taxi, auto private) senza che a ciò, sia in termini infrastrutturali, sia in termini di adeguamento dei mezzi di trasporto, sia in termini di gestione di sistema, si sia data risposta adeguata. Riteniamo che i fattori più significativi che nel tempo hanno generato l'inadeguatezza sono:

Lo sviluppo urbanistico non programmato, il mancato adeguamento delle infrastrutture di trasporto ai nuovi volumi di traffico, l'insufficienza, se non la totale assenza, di una politica (almeno fino a pochi anni fa) di regolamentazione del trasporto su ferro e su gomma, una gestione del trasporto pubblico non sempre ispirata a criteri di economicità e di efficienza.

In tale contesto tutti gli attori coinvolti sia in ambito nazionale, sia in ambito regionale debbono contribuire alla soluzione di un problema che è destinato a crescere ulteriormente e che coinvolge circa 25 milioni di persone che vivono nelle principali città italiane.

Intervenire nelle aree urbane significa risolvere i problemi legati ai flussi di traffico, contribuendo a riqualificare e rigenerare il tessuto urbano in linea con gli indirizzi urbanistici.

Dal punto di vista urbanistico e trasportistico, e da quello dei servizi che possono essere resi alla collettività, occorrono idee nuove capaci di trasformare gli attuali impianti in "poli di interscambio" ad alto valore aggiunto.

Ovviamente le soluzioni da ricercare per ogni realtà territoriale variano in funzione delle specificità locali, alle quali occorre rispondere con una progettazione di volta in volta diversa.

In ogni impianto dovrà essere realizzata la soluzione che meglio si sposa con il territorio, sviluppando le funzioni trasportistiche in ottica di integrazione plurimodale, incentivando le attività commerciali, espositive, congressuali, musicali ed altre in un contesto di una più ampia riqualificazione urbana nel rispetto delle indicazioni degli enti locali interessati.

In definitiva, da stazione, intesa come puro impianto ferroviario, si passerà al concetto di "sistema stazione" nel quale troveranno il giusto equilibrio i percorsi di accesso ai treni, quelli dedicati ai servizi viaggiatori (biglietterie, sale d'attesa, uffici informazioni ed altre), quelli relativi ai servizi diversi (attrezzature di pubblica utilità, di intrattenimento, culturali, commerciali e di ristoro) e quelle dedicate al trasporto integrato con gli altri vettori ed ai parcheggi.

In alcuni casi l'obiettivo è pure quello di riconnettere spazialmente e fisicamente le città; vedasi la stazione di Roma Tiburtina nella quale è previsto vengano uniti due quartieri storicamente separati dalla ferrovia: Pietralata e Nomentano.

Nel ridisegnare il sistema di trasporto su ferro è stata posta particolare attenzione nella realizzazione di bretelle tangenziali dedicate al traffico merci, capaci di evitare la penetrazione dei nodi e liberare così preziose risorse infrastrutturali a vantaggio del traffico passeggeri con particolare riferimento a quello locale.

Negli impianti interessati dalle linee ad alta capacità quali Napoli, Roma, Firenze, Bologna, Milano e Torino, le soluzioni individuate consentiranno lo scambio funzionale tra i treni a lunga percorrenza ed quelli del trasporto regionale e locale.

In tale contesto il nodo di Bologna è certamente uno fra quelli di maggiore interesse.

In esso, ogni giorno, oltre 200 treni merci, transitano o si attestano 600 treni viaggiatori, distribuiti in misura quasi uguale tra treni del trasporto regionale e treni della media e lunga percorrenza sia nazionali che internazionali. Con tali treni vengono movimentate circa 80.000 persone.

Il traffico della media e lunga percorrenza assume una rilevanza strategica, non solo per il numero di viaggiatori interessati, ma anche per il ruolo di Bologna nella connessione tra le diverse direttrici fondamentali che convergono sul nodo (da/per Firenze/Roma/Napoli e per la parte sud della direttrice Tirrenica, da/per Ancona/Pescara/Bari e per la parte sud della direttrice Adriatica, da/per Ferrara/Rovigo/Venezia/Udine a nord e Trieste ad est, da/per Verona/Trento/Bolzano/Brennero, da per Piacenza/Milano/Chiasso, da/per Ravenna, da/per Pistoia). A queste si aggiungono, per il trasporto locale, le linee Bologna-Budrio/Porto Maggiore e Bologna-Vignolo esercite dalle ex ferrovie concesse.

La strategia di riqualificazione ruota prevalentemente attorno alla realizzazione dei quadruplicamenti delle linee per Milano e per Firenze, quadruplicamenti che attraverseranno il nodo in sotterraneo, modificando l'assetto della stazione e delle linee afferenti, permettendo il potenziamento dell'offerta regionale e metropolitana oggi fortemente condizionata da quella nazionale e internazionale. Con l'intervento verranno coniugate tre fondamentali esigenze: la razionalizzazione e l'ammodernamento dell'attuale impianto, la ridefinizione delle linee di flusso dei viaggiatori e l'integrazione con gli altri vettori, ed in ultimo la realizzazione della stazione Alta Velocità, un tunnel articolato su tre livelli, collegato alla viabilità urbana con una

nuova strada sotterranea dedicata.

A lavori ultimati sarà possibile passare dagli attuali 600 treni/giorno a 1.400 treni/giorno capaci di movimentare 150.000 persone delle quali 35.000 relative alle sole linee ad Alta Capacità.

L'attuale stazione verrà trasformata in un grande "Polo Urbano" con funzioni specifiche destinate al traffico locale ed alla città.

Il crocevia delle comunicazioni tra la Pianura Padana e il resto della penisola, sia per il nord sia per il sud, è pertanto uno dei più grossi cantieri della rete.

Oltre ai lavori di quadruplicamento delle linee per Milano e per Firenze, è previsto il raddoppio della Parma-Fornovo-Pontremoli che consentirà collegamenti migliori con i porti dell'alto Tirreno. Tale intervento, insieme con il raddoppio della Bologna-Verona, migliorerà sostanzialmente i collegamenti internazionali sul corridoio del Brennero. Il raddoppio del ponte sul PO a nord di Ferrara consentirà, inoltre, di eliminare l'ultima strozzatura sulla direttrice per Venezia. Sono stati pure migliorati i collegamenti con Ravenna grazie al raddoppio Russi-Ravenna. Anche la stazione di Modena sarà interessata dall'intersezione con la linea per Mantova nella quale è previsto il raddoppio fino a Soliera per costituire un itinerario alternativo nei collegamenti con Verona ed il ripristino di una connessione con la linea Modena-Sassuolo esercita dalle ex Ferrovie concesse.

Oltre che la fluidità dei collegamenti veloci sud-nord ed est-ovest verranno raggiunti significativi risultati nel miglioramento dei servizi di trasporto regionale in una realtà in forte crescita della domanda di mobilità interna che vede da anni l'autorità regionale attenta e propositiva. Dall'analisi della mobilità sistematica extraurbana nell'ambito della Regione Emilia Romagna emerge che, nell'arco di un decennio, vi è stata una crescita della mobilità del 44,7%. Ma mentre il trasporto pubblico (ferro e gomma nelle sue diverse articolazioni) è cresciuto di appena 8,8%, il trasporto con mezzo proprio è cresciuto di ben il 64,2%.

Nell'ambito del TPL le analisi svolte sulla domanda di trasporto e l'esigenza di realizzare un'offerta efficace ed efficiente portarono negli anni passati a far prevedere un sistema di offerta di tipo metropolitano (servizi ferroviari di bacino) ed un sistema regionale (servizio ferroviario regionale) prevalentemente sulle direttrici per Milano, per Ferrara e per Rimini.

Venne previsto un cadenzamento base di 30' esteso su tutte le direttrici confluenti sul nodo con percorrenze di 25' per raggiungere S. Giovanni in Persiceto sulla linea per Verona, S. Giorgio di Piano sulla linea per Ferrara, Castel S. Pietro sulla linea per Rimini, Pianoro sulla linea per Firenze e Sasso Marconi sulla linea per Pistoia.

Si pensò pure di connettere i servizi per Ferrara con quelli per Rimini, nonché quelli per Prato con quelli per Porretta.

Alcuni di tali interventi sono ancora oggi condizionati dai lavori sul nodo; ciò nonostante alcuni passi avanti sono già stati fatti.

Mentre il servizio cadenzato per S. Giovanni in Persiceto e con Pianoro sarà possibile solo fra 4-5 anni al termine degli interventi, quello con S. Giorgio di Piano è stato attuato con l'alternanza di "treni corti" con "treni lunghi", prevedendo il servizio nelle località principali. Anche il servizio con Castel S. Pietro è stato attuato con l'alternanza di servizi realizzati con i treni per Ravenna e per Rimini, prevedendo il servizio nelle località principali.

L'indipendenza della Porrettana con la linea per Piacenza ha consentito inoltre di potenziare i servizi con Sasso Marconi estesi fino a Marzabotto. Con l'attivazione del nuovo orario sono state infatti istituite 5 coppie di nuovi treni ed entro il 2003 sarà possibile completare il programma che prevede l'inserimento di ulteriori 6 coppie.

Il Contratto di Servizio 2002/2003, sottoscritto da Trenitalia con la Regione Emilia Romagna, prevede ulteriori 200.000 treni km che vanno ad aggiungersi ai 500.000 previsti in più nel C.S. 2001, rispetto agli originali 12,1 milioni.

E' un primo passo verso un sistema regionale integrato capace di rispondere alle esigenze di mobilità delle persone e di onorare il rapporto contrattuale con la Regione in previsione pure dell'imminente affidamento concorsuale dei servizi di TPL.

Sul versante della media e lunga percorrenza un passo avanti è stato fatto realizzando le coincidenze tra i treni provenienti dalle quattro direttrici fondamentali (Milano, Firenze, Venezia, Ancona).

I risultati più importanti si avranno solo al completamento di tutte le opere programmate, ma quelli già ottenuti non sono certo trascurabili e vanno ascritte alla proficua, costante e vivace collaborazione tra gli Enti locali e le aziende.

Per finire mi associo all'Assessore Peri nel ringraziare tutti voi e tutti quelli che hanno collaborato alla buona riuscita di questo convegno.

In particolare, da parte mia, ritengo doveroso ringraziare l'ing. Ginocchini e la dottoressa Baldi della Regione Emilia-Romagna per il loro prezioso contributo prestato nel sostenere questa nostra iniziativa.

(sintesi dell'intervento)

L'intervento dell'ing. Moretti al Convegno "Sciogliamo i Nodi" è stato un importante momento informativo sulle logiche poste a base delle scelte di sviluppo infrastrutturale della rete ferroviaria italiana; l'esposizione infatti ha, pur con i limiti temporali che un Convegno impone, tracciato un quadro chiaro di come le soluzioni progettuali sui Nodi integreranno con il sistema esistente le nuove linee, inevitabilmente convergenti sui Nodi stessi, liberando potenzialità per nuovi traffici nei tre settori del trasporto ferroviario (passeggeri lunga percorrenza, trasporto regionale e metropolitano, merci). Riportiamo di seguito una sintesi dell'intervento, per forza di cose meno avvincente dell'originale, perché mancano le immagini utilizzate a supporto dell'esposizione e tutti i passaggi del discorso, ma soprattutto perché manca l'immediatezza e la brillantezza dell'esposizione che solo l'ascolto dal vivo può dare.

L'ing. Moretti ha illustrato la strategia sviluppata al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati dal quadro di sviluppo del trasporto ferroviario in ambito nazionale e a livello europeo, tenendo conto anche di linee guida per il conseguimento a 'step' prefissati di quote significative di potenziamento dei servizi di infrastruttura in grado di fornire risposte immediate ad un sistema che, in alcune tratte, è prossimo alla saturazione. Il modello di sviluppo della rete sarà articolato per tipologie di offerta (viaggiatori, merci) oltre che per settori di intervento (linee, nodi).

Una quota parte del programma di investimenti previsto per i prossimi anni riguarderà la realizzazione del sistema di linee AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità). Le linee guida di sviluppo delle specifiche funzionali delle nuove linee hanno tenuto conto di un loro duplice utilizzo: traffico viaggiatori veloce e con standard di puntualità/affidabilità del servizio molto elevati, traffico merci di qualità con alta velocità commerciale e masse rimorchiate molto elevate. In quest'ottica la definizione più corretta per le linee AV/AC sarebbe piuttosto quella di linee 'potenti'. Gli interventi relativi al programma AV/AC non riguarderanno soltanto la configurazione del sistema cosiddetto a T (Milano-Napoli e Torino-Venezia), ma riguarderanno anche le estensioni del sistema verso i valichi alpini (linea Torino-Lione), verso la Calabria e la Sicilia, nonché la linea Napoli-Bari. Uno dei cardini del programma AV/AC, al di là della realizzazione delle nuove linee, è rappresentato dal completo riassetto dei principali nodi ferroviari, interessanti le maggiori aree urbane del paese. Nei nodi le linee della rete tradizionale e le nuove linee AV/AC interagiranno sinergicamente per realizzare un sistema in grado di garantire la massima flessibilità di utilizzo e una razionale distribuzione dei flussi di traffico a seconda della loro tipologia. In generale questo processo di riassetto dell'infra-

Mauro Moretti Amministratore Delegato RFI

struttura ridisegnerà il ruolo delle stazioni principali delle grandi aree metropolitane dedicandole quasi esclusivamente ad un servizio ferroviario di tipo metropolitano e regionale ad elevata frequenza, con notevole interscambio intramodale e intermodale. Il traffico di lunga percorrenza sarà invece incanalato verso nuove stazioni appositamente dedicate (stazione AV di Roma Tiburtina, nuova stazione sotterranea AV a Firenze, nuova stazione sotterranea AV a Bologna, nuova stazione AV di Afragola a Napoli) che permetteranno uno svolgimento rapido e puntuale del servizio viaggiatori oltre che privo di interferenze con le altre tipologie del servizio ferroviario.

Un'altra quota rilevante del programma di investimenti previsto per i prossimi anni riguarderà il riassetto del sistema della logistica merci allo scopo di concentrare le attività di terminalizzazione e/o smistamento in scali decentrati rispetto alle aree urbane ed in grado di essere serviti dalle linee fondamentali senza interferenze con i traffici tipici delle aree di nodo. A livello nazionale le attività merci risulteranno quindi affidate ad un numero ridotto di grandi/medi impianti dedicati sia al traffico tradizionale che al traffico combinato ed indirizzati sempre in misura maggiore al trasporto a treno completo ed alla intermodalità (trasporto di casse mobili, autostrada viaggiante, ecc.). Inoltre l'infrastruttura esistente maggiormente interessata dal traffico merci verrà potenziata e fortemente integrata con i terminal portuali (Livorno, Genova, La Spezia, Ravenna, Gioia Tauro, ecc.) in modo da ottenere direttrici preferenziali dai porti verso i valichi alpini (corridoi merci TIBRE, Tirreno-Brennero e ABRE, Adriatico-Brennero) supportate da una maglia di linee alternative utilizzabili per ridurre le interferenze con i traffici di tipo viaggiatori sui tratti di linea saturi e per massimizzare la flessibilità del sistema nella gestione operativa.

Il raggiungimento di questi obiettivi necessiterà della eliminazione di tutti i vincoli di tipo infrastrutturale che oggi limitano il peso assiale o la sagoma limite ammessa su tali linee, oltre che l'adeguamento del modulo dei binari di stazione a valori minimi di 650 metri che potrebbero raggiungere il valore massimo di 1000 metri sulle nuove linee.

L'eliminazione dei 'colli di bottiglia' e l'efficientamento della gestione degli impianti e delle linee permetteranno, infine, di rimodellare l'offerta di servizi per tutte le tipologie di traffico e di eliminare le criticità ad oggi ubicate principalmente all'interno dei grandi nodi che limitano fortemente l'utilizzo della piena capacità delle linee.

Alla luce di queste strategie, condivise in larga parte anche dagli Enti Locali, tese a massimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura disponibile nonché a razionalizzare gli interventi di potenziamento e di realizzazione di nuova infrastruttura sono stati svi-

luppato i progetti di riassetto dei nodi di Milano, Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Roma e Napoli sui quali sono concentrate le maggiori risorse economiche e finanziarie di R.F.I. S.p.A. per i prossimi anni. Il Nodo di Bologna, in particolare, si caratterizza per la propria collocazione geografica quale cerniera trasportistica dei traffici stradali e ferroviari del Paese. I lavori di potenziamento infrastrutturale riguarderanno soprattutto l'inserimento nel nodo di Bologna della linea AV/AC Milano-Napoli, compresa la realizzazione della stazione sotterranea AV in asse con l'attuale, nonché la eliminazione di interferenze a raso tra flussi di traffico di tipologie diverse e la risoluzione di 'gap' infrastrutturali relativi agli impianti tecnologici. Le fasi intermedie del lavoro saranno tuttavia caratterizzate da forti interferenze con l'esercizio e da criticità indotte da dismissioni temporanee di infrastruttura. Nel quadro di un necessario mantenimento degli standard di qualità e di puntualità attuali del servizio, nonché, per quanto possibile, nella capacità di consentire modesti incrementi di offerta sulle direttrici ove è più pressante la domanda di trasporto, si concretizza una serie di interventi, propedeutici ai lavori per l'inserimento della linea AV/AC, tesi a mitigare gli effetti delle criticità indotte. Fanno parte integrante di questo processo di 'rilettura' del nodo anche i necessari cambiamenti di funzione di taluni impianti non più rispondenti alle esigenze dettate dal nuovo assetto della ripartizione tipologica dei traffici: gli impianti di Ravone, Arcoveggio, persa la loro funzione nel processo della logistica merci, acquisteranno unitamente al fascio Salesiani rivitalizzato e organizzato una nuova funzione di supporto al trasporto ferroviario di tipo metropolitano e regionale andando a costituire un 'unicum' con la stazione di Bologna Centrale. Quest'ultima vedrà inoltre progressivamente specializzarsi, sino al completamento del nuovo apparato ACS e del nuovo piano del ferro di stazione, l'uso dei fasci dei binari passanti e dei piazzali di attestamento (Piazzale Est e Piazzale Ovest): questi ultimi verso una funzione di terminalizzazione dei servizi metropolitani e regionali attestati su Bologna Centrale, seguendo la logica del modello delle 'stazioni elementari'.

La specializzazione dell'uso dei binari di Bologna Centrale e la riduzione delle interferenze tra le diverse tipologie di flussi nel nodo, che vedrà la completa risoluzione soltanto al momento dell'attivazione del passante sotterraneo della nuova linea AV/AC, consentiranno infine di completare il modello di offerta di treni metropolitani e regionali nel bacino di Bologna che vedrà tutti gli impianti governati da un unico Posto Centrale e una frequenza dei servizi fino a 10' per una stessa direttrice.

Maurizio Gentile - Pasquale Ventrella



Gentile. Iscritto Assidifer, oggi, poter scegliere una Banca per comodità, solidità, tradizione e qualità dei servizi, è una scelta molto difficile ed impegnativa. L'ampia offerta del settore bancario a volte fa compiere delle scelte affrettate dettate il più delle volte dall'istinto! Banca Manager, per sua natura e per sua mission, si estranea da questa panoramica alquanto caotica. Essa è il frutto della tradizione di un gruppo bancario solido come il Gruppo Bancario Capitalia e dell'innovazione data da Federmanager, la

Le ragioni di una scelta sicura

Federazione dei Dirigenti Industriali. La possibilità di avvalersi di una Banca creata per le necessità della classe dirigenziale italiana e per il mondo dei liberi professionisti è una novità assoluta nel mondo bancario del nostro paese. Una banca di nicchia per una clientela di alto standing. Grazie a canali innovativi quali il telefono, internet e uffici di Consulenti Finanziari su tutto il territorio nazionale, il servizio Banca Manager vuole essere un servizio di qualità. Una Banca aperta 24 ore su 24, 365 giorni all'anno con il supporto di

moderne tecnologie e soprattutto in grado di offrire sempre una consulenza finanziaria personalizzata. Per ogni approfondimento sull'offerta di prodotti e servizi, non esiti a contattare il Call Center al nr. Verde 800.185.185 ed a prendere un appuntamento, senza impegno, con un promotore finanziario di Banca Manager. Sappiamo che diversificare i propri risparmi non è sempre una scelta molto facile...noi lo facciamo di mestiere! Questo è il nostro carattere distintivo, questa è la nostra forza!

Alberto Serra - Resp. Mktg e Comunicazione

Messaggio pubblicitario



CONTO DIRIGENTI

CONDIZIONI ECONOMICHE GENERALI

Conto Corrente	
Canone trimestrale	6,5 euro
Tasso creditore annuo	2,75% sui depositi fino a 7.500 euro 1,5% sulla parte di deposito superiore ai 7.500 euro
Tasso debitore annuo	- nei limiti del fido concesso - oltre i limiti di fido
	Prime Rate ABI meno 0,5% Prime Rate ABI più 1,5%
Commissione di massimo scoperto	- nei limiti del fido - oltre i limiti di fido
	0,15% trimestrale 0,50% trimestrale
Capitalizzazione interessi creditori e debitori	trimestrale
Libretto assegni	gratuito
Credito rotativo	10.000 euro
Operazioni bancarie	
Costo unitario operazioni	- gratuite le prime 40 operazioni per trimestre (160 annuali) - 0,80 euro le ulteriori
Bonifici	Internet gratuiti Call Center Italia: gratuiti Estero: 13,00 euro (in uscita), + 0,05% (commissioni di servizio)
Giroconti	gratuiti gratuiti fino alle 40 operazioni trimestrali
Pagamenti	gratuiti gratuiti fino alle 40 operazioni trimestrali
Domiciliazione utenze	gratuiti gratuiti fino alle 40 operazioni trimestrali
Valute versamenti	
Bonifici in entrata	2 giorni lavorativi
Contanti e assegni circolari	stesso giorni di Banca di Roma
Assegni bancari, assegni circolari di altre banche, assegni e vaglia postali	2 giorni lavorativi
Estratto conto	
Riepilogo annuale cartaceo	gratuito
Trimestrale cartaceo	gratuito (incluso nel canone trimestrale)
Altre condizioni	
Imposta di bollo	25,56 euro all'anno
Estinzione conto	75,00 euro

Bancomat	
Canone annuo	gratuito
Prelievi ATM / Bancomat	gratuiti su tutti gli sportelli
Prelievi ATM estero (circuito CIRRUS)	3,00 euro
Pagamenti POS/Pagobancomat	gratuiti
Pagamenti POS estero (circuito MAESTRO)	10,00 euro
Massimali prelievi ATM-Italia (Bancomat)	giorno: 250,00 euro mese: 1.500,00 euro
Massimali prelievi ATM-Estero (CIRRUS)	giorno: 250,00 euro mese: 1.500,00 euro
Massimale pagamenti POS-Italia (Pagobancomat)	mese: 750,00 euro (anche in un'unica soluzione)
Massimale pagamenti POS-Estero (Maestro)	mese: 750,00 euro (anche in un'unica soluzione)
Massimale FASTPay	singolo pagamento: 62,00 euro

Carta di credito (condizioni principali)	
Carta Base (Visa/Mastercard)	
Canone annuale	16,00 euro
Carta Oro (Visa/Mastercard)	
Canone annuale	42,00 euro
Massimale Visa/Mastercard Base	1.600,00 euro
Massimale Visa/Mastercard Oro	5.200,00 euro
Commissione prelievo contanti	4%
Data debito pagamenti	giorno 25 del mese
Estratto conto	1,29,00 euro
Rimborso rateale	
Tasso di interesse annuo	TAN 15,6% (Carta Base) 15% (Carta Oro) T.A.E.G.: 18,437% (Carta Base) 16,428% (Carta Oro)
Importo rata mensile (a scelta tra):	• rata variabile - 1/4 del saldo mensile (rata min: 75,00 euro) - 1/8 del saldo mensile, solo per la Mastercard Base (rata min: 50,00 euro) • rata "fissa" (superiore alla rata minima sopraindicata)

Operatività titoli	
Canone annuo	gratuito
Custodia e amministrazione titoli	25,00 euro
Imposta di bollo	25,56 euro
Estratto Conto Titoli annuale cartaceo	gratuito
Nota informativa	
Invio cartaceo, su richiesta	2,00 euro
Commissioni	
Azioni, warrant, covered warrant	0,25% (commissione minima: 10 euro)
Obbligazioni	0,25%
Compravendita BOT	3 mesi: 0,10% 6 / 12 mesi: 0,15%
Opzioni Iso-Alfa	1 per mille sul ctv del sottostante
Minifib	10,00 euro per contratto
Fib30	14,00 euro per contratto
Mibo30	14,00 euro per contratto
Altre condizioni	
Ordini impartiti per telefono o tramite promotore	commissione aggiuntiva di 3,5 euro
Trasferimento titoli in uscita	10,00 euro per titolo
Servizi aggiuntivi	
• Analisi tecnica/fondamentale (abbonamento Future Best)	10,00 euro al mese
• Video corsi e video lezioni	3,00 euro al mese
• Sala operativa on line	10,00 euro al mese
• Book a 5 livelli	- 2,00 euro - gratuito per chi effettua più di 40 operazioni nel mese
• Overlook (software di analisi tecnica e prezzi in tempo reale)	10,00 euro al mese
Canone mensile gratuito per tutti i servizi aggiuntivi per chi effettua più di 100 operazioni di trading in un mese (promozione valida fino al 31/12/2002)	

BICICLETTA CHE PASSIONE

... ovvero "Sciogliamo i nodi, ...muovendo le gambe"

A conclusione del Convegno "Sciogliamo i nodi" che si era tenuto il giorno prima a Bologna, un corposo drappello di convegnisti è arrivato sabato 31 maggio al mattino, in pullman, in escursione a Ferrara. Il primo impatto i convegnisti l'avrebbero avuto, se non fossero stati ancora assopiti per la stanchezza accumulata il giorno prima, leggendo all'ingresso sud l'indicazione "FERRARA" sottotitolata da "CITTA' DELLE BICICLETTE",

Questo cartello, tutti gli ingressi stradali alla Città lo portano, è stato installato oltre che per indicare una peculiarità della Città, (altre hanno il VINO, le GIOSTRE, gli SCACCHI), soprattutto per avvertire chi va a motore, che la Città è completamente invasa dalle due ruote e quindi occorre fare molta attenzione per non investire i ciclisti.

I nostri, non appena scesi dal pullman, per la successiva escursione a piedi, dal Castello alla Cattedrale, quindi al Ghetto e poi al nucleo medioevale, hanno immediatamente realizzato!

Loro inesperti, improbabili ciclisti, provenienti in gran parte dalla Capitale, dove ci si muove a piedi, in motorino o coi "mezzi", si sono trovati immersi in uno sferragliante via vai di biciclette da scansare, che pare ti piombino addosso da tutte le direzioni, ma che magistralmente ti evitano con un brusco stop o con un insolito colpo di reni del guidatore, che le devia momentaneamente solo per quel tanto appena, che basta per evitarti.

Vediamo di capire come tutto questo sia possibile. Ferrara è una città di centoventimila abitanti, in gran parte residenti all'interno della cinta muraria pentagonale di 9 km di lunghezza che racchiude tutto il suo Centro storico, in buona parte a traffico limitato. Ne deriva che, partendo dal Centro Città, dal Castello estense, percorsi in tutte le direzioni soltanto 1500 metri si raggiungono tutti i poli di normale attrazione, per il cittadino residente.

La Città ha un reticolo viario stretto, infittito e tortuoso nella parte medioevale, che si raddrizza leggermente nella successiva addizione del duca Borso, per diventare considerevolmente ampio nella famosa "Addizione Erculeo" del 1500. La maggior parte di questo reticolo conserva, per ragioni di tutela storico - ambientale, una scomoda pavimentazione della carreggiata in ciottoli rotondi, mentre solo i marciapiedi a ridosso delle case sono fatti con strette e lisce lastre di trachite.

Quindi le modeste distanze, la mancanza di comodi parcheggi per auto, lo stretto reticolo stradale, fanno sì che non esista un vettore alternativo alla bicicletta, in grado di competere soprattutto come tempi di spostamento e come facilità d'uso.

Per suffragare questa affermazione diamo voce alle statistiche. Ci dicono che ciascun ferrarese possiede 2,8 biciclette e che l'87 % della popolazione usa abitualmente la bicicletta, tutto l'anno, con qualsiasi condizione di tempo: estate afosa o rigidi e nebbiosi inverni.

La bicicletta come la coppia di pane, la salama da sugo ed altre ghiotte specialità che hanno il marchio IGP, è simbolo di "ferraresità" e, al pari di queste leccornie, viene "consumata" dal ferrarese dalla culla fino alla tomba. Il nostro, ancora infante, deve rapidamente abbandonare il triciclo, troppo lento ed ingombrante, per salire letteralmente su una bicicletta a volte sovradimensionata, tanto che non tocchi terra se stai seduto sul sellino, che ti costringe a pedalare in piedi, che ti stimola a crescere rapidamente se vuoi cavalcare come i grandi, una comune bicicletta da uomo o da donna. Non esiste una regola assoluta che stabilisca a priori, che una bici da uomo debba essere rigorosamente utilizzata da un uomo e viceversa. Le giovani ragazze amano, per apparire più snob, inforcare biciclette da uomo, quelle per intendere col cannone, mentre gli anziani uomini, si rassegnano ad utilizzare l'equivalente della famosa "graziella" perché è più facile da gestire.

Da ultimo la bicicletta, quando non riesci più a pedalare, serve, condotta a mano, per attaccarci le pesanti borse della spesa o per reggerci nel precario equilibrio della incalzante senescenza.

La si usa comunque: per andare al lavoro, a scuola, far la spesa, per portare i bambini all'asilo o a spasso il cane, per andare all'ospedale o al cimitero, entrambi sono all'interno delle Mura.

Per poter essere maggiormente servibile, la bici si arricchisce di accessori, in parte standard, in parte realizzati artigianalmente per le esigenze specifiche. Si possono incontrare tutte le tipologie di biciclette, comprese le richiudibili, particolarmente utilizzate da chi viene da fuori, la si mette nel baule e giunti al parcheggio scambiatore, la si tira fuori e via.. Ma tornando ai numeri, ben 2,8 biciclette per abitante, per inciso, noi siamo in quattro in famiglia, ne abbiamo 10, e quindi siamo sotto la media. Io ho l'attenuante di essere un oriundo!. Ebbene ciascun ferrarese doc ha tre biciclette: una bicicletta per la festa, cromata e specchiosa: una Legnano, Bianchi o Dei, o una

più autarchica F.Ili Cervi; ha la sua Harley Davidson - pasatemi il confronto - che tira fuori per far visita agli amici, fare la bicicletta domenicale sulle mura, o anche per spingersi fino al fiume Po, attraverso il Parco Urbano. Una seconda molto scassata ed arrugginita, ridotta all'essenziale: ruota, telaio e freni, per pendolare da casa alla stazione, lasciarla per tutta la giornata, talvolta per tutta la settimana, così malridotta, perché in quelle condizioni non te la rubano; oppure ancora vecchia, cigolante, ma sempre accessoriata con cesti, portapacchi, seggiolini per bimbi avanti e dietro, di norma usata per muoversi in città. Da ultimo ne possiede una terza, di scorta alla seconda, per essere sicuro di non restare mai a piedi.

Con queste seconda o terza bici, chiamata familiarmente "biga" o "carcassona", per via del rumore che fa, il nostro ferrarese scorazza ovunque, ignorando sensi di marcia, contendendo i marciapiedi ai pochi pedoni, perché sono lisci e più agevoli da percorrere rispetto all'acciottolato della vera e propria carreggiata. La biga grazie all'intenso a volte intermittente cigolio di ingranaggi poco oliati o vetusti, sferragliando, avverte i pedoni del suo arrivo, assai meglio del gracchiare del campanello, che generalmente non funziona, orfano spesso di coperchio, che qualcuno ti ha fregato, svitandolo, anche solo per scherzo.

Una biga che si rispetti è sempre priva di fanale che sembrerebbe essere un accessorio indispensabile specie di sera. Perché di notte, nella città del silenzio, come qualcuno ha definito Ferrara, i lampioni emettono volutamente una flebile e quasi inesistente luce giallastra, per mantenerne il fascino, se poi si aggiunge la nebbia che qui è di casa, la visibilità diventa pessima. Ma non importa, la biga che arriva si annuncia ancor senza scorgerla. Ne senti sempre il rumore e quindi l'orecchio allenato dell'appiedato, che deve scansarla, è in grado di definire in tempo reale, tutti i parametri utili: distanza, velocità, vetusta del mezzo, se è da uomo o da donna e riesce, dalla pedalata, perfino a capire età e soma del o della biciclante.

Non si deve confondere mai biciclanti, con biciclarci; questi ultimi sono i venditori e i riparatori di bici, che a Ferrara fanno un mestiere considerato umile, ma che rende come quello dell'orafo in altre realtà. Per far riparare la propria biga occorre fissare un appuntamento, tanto i meccanici di bici sono oberati di lavoro. Per questo il ferrarese doc, spazientito dall'attesa, cura personalmente e amorevolmente, anche per risparmiare, le proprie creature: la sua fiammante city bike e le sue più dimesse ma utilissime bighe.

Tutti subiscono in silenzio, lo strapotere e i soprusi delle bighe. I pochi che osano arrabbiarsi, che imprecano, talvolta minacciano denunce, sono i forestieri. E dire che sono stati avvertiti, dai cartelli: FERRARA - CITTA' DELLE BICICLETTE se sono venuti in auto. Mentre chi arriva in treno, è perentoriamente avvisato, che è ospite in una città alquanto singolare, dalla vista dell'immane groviglio - distesa di bighe, quasi ridotte a ferraglia, che assedia la stazione ferroviaria. A nulla valgono le meticolose e selettive pulizie di bici ridotte a scheletri - rottame, abbandonate dai loro possessori, che i vigili urbani periodicamente staccano dalle rastrelliere con robuste cesoie. Le rastrelliere sono state dimensionate per quasi 1000 bici. I nostri amministratori hanno perso la speranza, nonostante questo periodico razionale diradamento, di contenere la montante marea di bighe che continua a crescere nonostante i loro sforzi.

Il rugginoso formicaio di bighe, come un'idra, già si propaga, con una testa, nel vicino parco del Grattacielo e udite, senza soluzione di continuità, raggiunge con un secondo tentacolo l'altra parte della piazza, s'infilza sotto i portici di fronte. Qui le bighe sono anche al riparo dalla pioggia e per evitare che le rubino sono incatenate perfino alle maglie delle saracinesche di negozi ed uffici.

Non passa giorno che la "civetta" del giornale locale non titoli "CICLISTA TRAVOLTO DA UN'AUTO". Messaggio che suscita una certa amarezza e disappunto in buona parte della popolazione, ma che provoca una saputa smorfia, seguita talvolta dall'esclamazione "PRIMA O POI DOVEVA SUCCEDERE" di quel 5 % soltanto, di ferraresi irriducibili, che secondo le statistiche, non rinuncerebbe, per alcun motivo, all'uso dell'auto, anche in centro Città.

I pedoni, l'anello più debole di chi si muove, che spesso rischiano di essere investiti dai ciclisti, non si arrabbiano, semplicemente perché, a loro volta sono appiedati per un breve tratto. Sono solo momentaneamente disarcionati, hanno lasciato la biga "parcheg-

giata", si fa per dire, non molto lontano.

Si perché anche parcheggiare la biga è un'arte! Si può appoggiare ad un muro, magari di un palazzo storico, scrostandolo, ignorando l'onnipresente "DIVIETO DI APPOGGIARE BICICLETTE", o lasciarle ritte in piedi, utilizzando l'apposito piedino o cavalletto manovrabile e, in sua mancanza, lasciare la bicicletta con le ruote sulla carreggiata, semplicemente abbassando, qui ci vuole maestria, uno dei pedali al bordo del marciapiede, inclinando poi la bici verso il muro a lato, con una pendenza tale che la bici resti in equilibrio senza rovinare sulla carreggiata.

Lo scopo è sempre uno e uno soltanto: arrivare con la bicicletta il più vicino possibile all'ingresso della meta: scuola, ufficio, banca, negozio, ospedale, cimitero, per poi penetrare all'interno dell'obiettivo, noncuranti dell'onnipresente "E' VIETATO ENTRARE CON LA BICICLETTA". Per il momento sono risparmiate solo le chiese, ma presto crollerà anche questo tabù.

Le statistiche ci dicono anche che, contrariamente ai loro concorrenti ciclisti del Nord Europa, in particolare olandesi e danesi, che raggiungono negli spostamenti casa-lavoro velocità commerciali di 20 km/h, i ferraresi non hanno alcuna fretta e non vogliono battere nessun record di velocità.

Qui le bicistrade da record del Nord Europa non ci sono ancora, le stanno costruendo, piano dopo piano, soprattutto per collegare radialmente le circoscrizioni al centro cittadino.

Ai ferraresi in fondo non interessano i confronti e le statistiche, a loro basta non andare a piedi. Avanzano pigramente sulla propria biga, guardando le vetrine, appaiati in due o tre per conversare allegramente, gustando tranquillamente un gelato, con l'unica esigenza imprescindibile di avere una comoda sella, per attutire, in parte, l'impatto doloroso fondo schiena - ed onnipresente acciottolato, quando non c'è il comodo marciapiede.

Visto che così stanno le cose, tenuto conto che la bicicletta non inquina, aiuta pedalando a stare in forma, è così comoda, tutti proprio tutti vanno in bici, senza distinzione di censo, preti e suore compresi, affascinati, soddisfatti ed entusiasti, fregandosene delle seppur modeste prestazioni delle loro bici e bighe.

Anche i politici, che sono assai sensibili agli umori dei propri amministratori ne hanno preso atto, iscrivendo la Città, a pieno titolo, al network "Cities for cyclists" e ricevendo di recente il titolo di "Città Europea sostenibile 2003", a pari merito, con Heidelberg ed Oslo. Perché la Bici può anche essere un business, per cui rende sempre di più organizzare meetings, mostre fotografiche, pedalate, escursioni bici + treno e quant'altro che abbia per tema le due ruote a pedali.

Chi va in bici a Ferrara, qualunque infrazione compia, non viene mai multato. Oserei dire che il biciclante gode dell'immunità da contravvenzione! I signori della strada vanno tranquillamente contromano, costringendo i malcapitati o ignari automobilisti che provengono dalla parte giusta a cedere loro pazientemente il passo.

Così fan tutti! Anche i vigili urbani, hanno la bicicletta d'ordinanza e per intervenire velocemente, imboccano pure loro, con l'attenuante del "per servizio" i sensi vietati. Siamo o no la CITTA' DELLE BICICLETTE?

Tutti proprio tutti, debbono adeguarsi. A questo proposito il Comune ha da anni deliberato che anche gli amministratori, tutti gli amministratori, abbiano rigorosamente in dotazione, non un auto di servizio, ma una fiammante ed assai più economica ed eco-compatibile bici nera: anzi, una comoda "BICI BLU".

Giovanni Marchi

Convenzione con lo Studio Legale Dierna

Si comunica che a far data dal

24 giugno 2003

lo Studio dell'Avv. Antonino DIERNA

si trasferirà in

Via di San Tommaso d'Aquino n° 116

00136 - Roma

Tel. 06/39742501 - 06/39746038 - 06/39751721

Si ricorda che l'Assidifer ha stipulato una convenzione con lo Studio Legale Dierna. I contenuti della convenzione sono consultabili direttamente sul sito internet web.tiscali.it/assidifer

Il trasporto ferroviario delle merci è il problema del trasporto in Europa!

Eurail Freight 2003 "Il trasporto ferroviario in Europa: una nuova dimensione per il nuovo secolo"

Alla luce di questo slogan si sono svolti, a Monaco di Baviera il 22 e 23 maggio scorso, i lavori dell'Eurail Freight 2003, la più importante Conferenza Europea del trasporto ferroviario merci. Circa il 50% delle merci trasportate in Europa per ferrovia passa attraverso le frontiere. Dice l'U.E. che nel 2015 il traffico ferroviario avrà un incremento del 50% rispetto a quello del 1990.

L'Unione Europea ha eletto la ferrovia quale mezzo più economico ed ecologico da privilegiare e sviluppare: con il Libro Bianco dei trasporti europei individua una serie di obiettivi da raggiungere per le varie modalità di trasporto entro il 2010, attribuendo alla ferrovia un più 40% di volumi di merce da trasportare rispetto al 1998.

Fatta questa premessa, vediamo gli obiettivi di "Eurail Freight 2003".

La Conferenza è stata organizzata dalla Comunità Ferroviaria Europea, CER (l'organismo principale dell'Europa Ferroviaria), dall'UIC (Unione Internazionale delle Ferrovie Europee), e dall'UNIFE (Unione delle Industrie Ferroviarie Europee), con il supporto delle Ferrovie Tedesche (DB), Siemens Transportation System ed altri operatori industriali.

Scopo della Conferenza: rilanciare il trasporto ferroviario, individuando delle azioni concrete che coinvolgano il mondo politico, ferroviario, industriale ferroviario e produttivo proponendo soluzioni che, partendo dalla sfida della liberalizzazione del trasporto ferroviario merci, eliminino le frontiere e definiscano un sistema di ferrovie nell'ambito di un Europa allargata all'Est.

L'Italia, con la presenza del Ministro Lunardi, del Presidente ed Amministratore Delegato di FS, Cimoli, attuale Presidente CER, e dell'Amministratore Delegato di TRENITALIA, Renon, si è evidenziato per la partecipazione attiva e per la mole delle proposte presentate.

I loro interventi, che si riportano di seguito, ben sintetizzano e rappresentano le linee di azione emerse dal convegno.

Le ferrovie, secondo il Ministro Lunardi, stentano ad adeguarsi al mercato.

Nei prossimi 10 anni si prevede un aumento del volume di trasportato del 40%; attualmente la quota ferroviaria media è del 14%, mentre negli USA tale quota è del 40%. Questa diversità è dovuta alla frammentazione delle reti, alla non interoperabilità, alla non precedenza data al trasporto da parte dei Paesi. C'è ritardo nello sviluppo della logistica, un basso livello di servizi offerti, scarsità di alleanze strategiche, mancanze di sportelli unici.

La Comunità Europea sta lavorando in modo sostenuto per invertire la tendenza del trend, si ricorda tutta la normativa varata in tal senso.

Il processo di liberalizzazione è già in atto; si sta puntando soprattutto allo sviluppo delle infrastrutture in funzione anche dell'entrata nell'UE dei Paesi dell'Est. L'Italia ha lavorato e sta lavorando molto in tal senso, sta profondendo molti investimenti, anche recuperati dalla strada.

Per quanto concerne l'asse del Brennero, viene proposto all'Austria di unirsi all'Italia per sviluppare il trasporto del combinato.

Ad una precisa richiesta posta al nostro Ministro dagli operatori esterni, circa quanto intendano fare le Ferrovie Italiane nel settore della "Qualità" la risposta è stata altrettanto precisa: la Qualità, per le FS, è il primo obiettivo da raggiungere ma non si può ottenere automaticamente, ma solo attraverso la ristrutturazione e la riorganizzazione del settore. Le FS si stanno impegnando a recuperare il gap degli investimenti, ma il problema del recupero della qualità rimane il principale e sarà oggetto di particolari attenzioni nel semestre di presidenza italiana.

Le azioni concrete che il Ministro Lunardi intende realizzare nel semestre italiano per portare più traffico alla ferrovia, le ha già intraprese promovendo ad esempio incontri con i colleghi degli altri Paesi, discutendo del Progetto Marco Polo, realizzato proprio per questo.

I Paesi dell'Est sembra non siano però molto favorevoli ad investire nel campo ferroviario ma tendano piuttosto a privilegiare gli investimenti in infrastrutture stradali. Al contrario l'Italia sta spingendo per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, l'esempio concreto il Corridoio V, sul quale si trasferirà il 36% delle merci. Ciò che conta, ora, è far capire ai Paesi dell'Est che ci sarà uno spostamento di traffico sull'asse Ovest-Est e che essi si preparino ad affrontare adeguatamente questo fatto.

Il primo sforzo che si deve fare è puntare sull'interopera-

bilità: come in Europa esiste una moneta unica così dovrà esistere un'unica ferrovia.

Più specifico e mirato al comparto da lui presieduto, è stato l'intervento dell'Ingegnere Cimoli che, quale Presidente del CER, ha parlato a nome di tutte le Ferrovie europee.

Per sviluppare le ferrovie, bisogna sviluppare prioritariamente le infrastrutture, accelerando anche il processo di liberalizzazione, che si completerà nel 2008. E' però importante che la legge operi in modo tale da rispettare la competitività dei mercati e la libera concorrenza.

Lo sviluppo dei corridoi di transito tra le Reti, lo sviluppo delle associazioni tra le imprese ferroviarie, l'investimento e l'apporto di capitali privati concorrono a formare il Sistema Trasporto Ferroviario.

Il futuro del trasporto merci avrà un andamento positivo solo se riusciremo a cambiare le nostre strutture, ha detto Cimoli. Fino ad oggi il trasporto ferroviario merci è stato il peggio organizzato nella catena complessiva del trasporto. Dobbiamo fare accordi anche con le società di auto-transporto, anche se sono molto polverizzate e non hanno le stesse regole della ferrovia.

Per quanto riguarda le Ferrovie italiane, dopo molti anni è la prima volta che un Governo lavora in modo così convinto e sostenuto per il trasporto a mezzo ferrovia.

Bisogna però aumentare notevolmente la qualità del trasporto: si sta lavorando in questa direzione anche in accordo con le altre imprese ferroviarie e ciò in considerazione che oltre il 50% del traffico è internazionale. L'ufficio creato ad hoc al Brennero, i contratti in qualità sottoscritti con i principali clienti, le informazioni date ogni giorno, sono solo degli esempi di collaborazione attiva, mirata alla Qualità realizzata con le imprese ferroviarie estere. Investire sulla qualità non dà un ritorno immediato, ma richiede comunque enormi investimenti. La "Qualità" è un must che cambia ogni giorno, ogni mese. Nel Paese sono stati risolti molti problemi: il più attuale, in termini di qualità, è il settore merci e qui si deve lavorare. L'Ingegnere Renon, Amministratore Delegato di Trenitalia, analogamente a quanto fatto dai corrispondenti Amministratori delle altre principali imprese ferroviarie, ha presentato, le più significative attività realizzate da FS in quest'ultimo anno con le imprese ferroviarie corrispondenti, evidenziando, in modo particolare: l'interoperabilità le operazioni di partenariato in fase di realizzazione, gli accordi commerciali fatti con imprese ferroviarie estere tradizionali e non.

Tra gli altri interventi, di particolare interesse è quello presentato dalle Ferrovie tedesche e svizzere che, appoggiate dai rispettivi Governi, evidenziano l'opportunità di sviluppare il trasporto ferroviario con risorse economiche prelevate dalla strada attraverso il pedaggio, azione che il Governo Svizzero ha già intrapreso da alcuni anni e quello tedesco si accinge ad intraprendere a partire da quest'anno.

Per sottolineare l'importanza del momento che sta vivendo il trasporto ferroviario e l'impegno che intendono assumere le società ferroviarie e le industrie ferroviarie, coinvolgendo in modo sostenuto il mondo politico, il CER, l'UIC, UNIFE, DB, hanno firmato a nome di tutte le società ferroviarie, la "Dichiarazione delle Ferrovie Europee" contenente i principi e gli impegni che ferrovie, industrie ferroviarie e mondo politico assumono, come una sfida positiva per il rilancio del trasporto ferroviario.

La Dichiarazione delle Ferrovie Europee sarà inviata dal Ministro Lunardi a tutti i corrispondenti Ministri europei. Dall'Eurail Freight 2003 di Monaco alcune considerazioni conclusive.

Le ferrovie europee hanno lanciato una sfida: il trasporto europeo è vicino al collasso, la strada è saturata e non offre soluzioni di sviluppo nel breve - medio periodo, contemporaneamente l'entrata nell'UE dei principali Paesi dell'Est aumenterà del 40% il volume delle merci trasportate nei prossimi otto anni: la ferrovia si offre per rispondere al mercato, ma deve essere supportata e privilegiata per recuperare il gap pregresso. Le forze politiche

europee stanno recependo il messaggio, predisponendo piani finanziari ed economici di sostegno e sviluppo per le ferrovie.

Questo è il momento ottimale per tutto il management ferroviario per rispondere anch'esso in modo positivo alla sfida che rispettive aziende hanno lanciato. La sfida deve essere ora colta non solo dal mondo politico ed imprenditoriale esterno, ma prima di tutto dallo staff manageriale delle Reti ferroviarie e delle imprese ferroviarie affinché, coalizzandosi per l'Azienda con la quale lavorano, concretizzino la risposta alla sfida.

Eleonora Ceschin



ASSIDIFER FEDERMANAGER
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

FEDERMANAGER
Federazione Nazionale Dirigenti
Aziende Industriali
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

Il sottoscritto, in merito alla Legge 675/96 sulla "Tutela dei dati personali", esprime il consenso alla comunicazione dei propri dati personali alle organizzazioni sindacali cui aderisce, direttamente o indirettamente, codesto Sindacato nonché agli organismi costituiti e costituiti per iniziativa della Federazione Nazionale Dirigenti Industriali.

Cognome
Nome
Nato il a
Codice Fiscale
Titolo di studio.....
Indirizzo abitazione.....
.....
Cap Città.....
Tel.
Matricola
Società di appartenenza.....
Sede di lavoro.....
Struttura in cui è inserito.....
.....
Tel. Fax.....

dichiara la propria adesione
all' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

Autorizza la propria sede contabile a trattenere mensilmente, a decorrere dal
1°
la quota di associazione sindacale a favore
dell' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

Preso atto delle intese fra ASSIDIFER
FEDERMANAGER e FEDERMANAGER conferma la
propria adesione alla FEDERMANAGER tramite il
Sindacato Territoriale competente.

..... lì.....
Firma.....

Per associarsi all' ASSIDIFER compilare e consegnare
una copia della presente scheda al Coordinatore RSA.