

AI LETTORI

Quando nel luglio 2000 uscimmo dal Congresso di Trieste, sapevamo benissimo che il compito affidatoci dai colleghi - quello di guidare questo sindacato nei primi anni del terzo millennio - non sarebbe stato un compito facile.

Siamo nel dicembre 2003 e ci presentiamo ad un nuovo Congresso, questa volta a Udine, per render conto del mandato ricevuto. Ogni Congresso è un momento di bilancio, bilancio consuntivo sul passato e di previsione sul triennio che verrà.

Sono tanti i punti che vorrei affrontare, tanti gli argomenti ma, pur facendo parte della Segreteria Generale, non sta a me, Direttore di Ferrovie & Servizi, trarre il bilancio politico della nostra attività: esso compete a Nicola Tosto, Segretario Generale, che ha guidato e coordinato le scelte politiche di Assidifer.

A me spetta la responsabilità di comunicare, di informare i colleghi sugli avvenimenti del loro sindacato e su questo voglio trarre il mio personale bilancio.

Pur con le difficoltà che sono evidenti - poche le informazioni, poche le collaborazioni, modesta la quantità delle risorse disponibili - credo che nel triennio appena trascorso F&S abbia svolto bene il suo compito, sia uscito con frequenza più che soddisfacente (oltre 50 i numeri pubblicati), sostituendosi spesso alla stessa Azienda nel fornire informazioni e offrendo ai lettori la possibilità di esprimere le proprie opinioni nel modo più libero possibile.

Ferrovie & Servizi è un giornale aperto a tutti, soci e non soci: su F&S chiunque può intervenire e, sotto la mia direzione almeno, non è mai accaduto che un qualsiasi scritto pervenuto non sia stato pubblicato.

L'unico appunto che può essere fatto al giornale - e da qualcuno è stato fatto - è che i suoi contenuti sono sempre meno forti, meno incisivi rispetto a qualche anno fa. Questo, in parte, può essere anche vero, ma la cosa può dipendere dal momento non conflittuale dei rapporti tra azienda e sindacato poiché, si sa, la conflittualità o la tensione del momento contrattuale esaltano la vivacità degli articoli e i contenuti di un giornale sindacale.

Comunque, l'unica cosa che conta veramente è esserci, avere un foglio con il quale far udire la propria voce. Ebbene, i dirigenti FS quel foglio ce l'hanno: magari non sempre riesce a soddisfare completamente le attese di chi lo legge, sicuramente potrebbe far meglio, ma c'è, esiste e di questo dobbiamo esserne tutti consapevoli e orgogliosi.

Roberto Martinez

Cari amici,

è tutto pronto per celebrare il 23° Congresso di ASSIDIFER.

Da mercoledì 10 dicembre e per tre giorni i 65 delegati eletti approfondiranno i temi congressuali ed eleggeranno i nuovi organi dirigenti.

Il primo giorno, come è consuetudine, parteciperanno all'apertura dei lavori i massimi dirigenti della Federazione e della CIDA, i rappresentanti dei Sindacati del territorio che ci ospita, i Vertici societari ed i massimi rappresentanti delle istituzioni locali che ringraziamo sin d'ora per l'attenzione che ci dedicano.

La massima manifestazione del sindacato è occasione per riflettere anche sulla strada percorsa dall'ultimo Congresso, sui successi, sulle difficoltà, sugli errori ed anche sugli insuccessi.

Naturalmente con lo spirito di meglio attrezzarci per affrontare un periodo nuovo, irto di difficoltà ma anche ricco di opportunità che vogliamo saper cogliere.

Nel triennio che abbiamo alle spalle abbiamo affrontato una trasformazione societaria che ha fatto di un monolite monopolista un Gruppo che comincia a misurarsi con il mercato. Questa trasformazione ha comportato un rinnovamento profondo del gruppo dirigente, con procedure che non hanno creato problemi traumatici ai singoli - paragonabili a quelli che hanno subito colleghi di altri gruppi industriali in circostanze analoghe - ma che anzi hanno consentito la promozione di alcune centinaia di nostri quadri a dirigente, insieme all'inserimento di nuove risorse di provenienza esterna.

Questo senza intaccare e anzi migliorando, attraverso una attenta politica con i Vertici societari, lo spirito di appartenenza, che per vicende diverse ha rischiato di allentarsi negli anni scorsi.

Anche i risultati di bilancio si preannunciano positivi per il terzo anno consecutivo.

Dobbiamo partire da queste cose per migliorare ulteriormente i rapporti interni e crediamo di avere le carte in regola per chiedere maggiore fiducia e maggiore responsabilizzazione dei dirigenti nei processi di formazione delle decisioni strategiche delle singole Società e del Gruppo.

Anche verso l'esterno, con iniziative di successo come quelle dei convegni di Roma, Venezia, Bologna, Palermo e Cagliari, abbiamo acquisito maggiore stima ed apprezzamento.

Dobbiamo capitalizzare il nostro lavoro per mettere sempre più a disposizione dei colleghi, di tutte le istanze sindacali dei dirigenti e delle stesse istituzioni, le nostre conoscenze e la nostra professionalità.

Attraverso il rafforzamento delle nostre strutture, a cominciare dalle RSA, vogliamo essere, in primo luogo, più pronti a recepire le istanze dei nostri colleghi, che sempre più numerosi si iscrivono alla nostra organizzazione, per



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDAI

ANNO 12°

N° 13-14/2003



meglio rappresentarli dando risposte positive alle loro aspettative e ai loro bisogni.

Siamo certi che la forza che ci viene dai tanti che si sono iscritti e dai tantissimi che hanno partecipato alle elezioni dei delegati, sarà utilizzata al meglio per fare del Congresso di Udine un momento importante di riflessione e di ulteriore rilancio di una organizzazione già forte.

Nicola Tosto

Cari colleghi,

non è senza emozione e orgoglio che intervengo su questo importante strumento di comunicazione e confronto dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, in occasione del 23mo congresso di Assidifer.

Emozionato perché la vostra stima e fiducia ha sostenuto e accompagnato costantemente le non facili scelte industriali che abbiamo dovuto adottare prima per risanare il Gruppo e poi per consolidare e mantenere il cammino virtuoso intrapreso.

Orgoglioso perché non solo il tempo ci ha dato ragione, ma soprattutto perché abbiamo dimostrato una capacità manageriale all'altezza delle complesse sfide poste dalla liberalizzazione, modernizzando un'impresa centenaria e accrescendone l'importanza e il valore.

Oggi il nostro è un Gruppo sano con una contabilità trasparente, in grado di giocare un ruolo da protagonista nel panorama italiano e europeo. I nostri prodotti sono migliorati e sono diventati competitivi. In Italia abbiamo recuperato molto di quel diffuso giudizio negativo che solo qualche anno fa accompagnava il nostro marchio presso la clientela. Accelerando moltissimo, in questi anni abbiamo colmato il gap che ci separava dalle altre grandi società di servizi.

Le aziende del Gruppo giocano ruoli primari nei rispettivi campi di attività. Rispetto alle società ferroviarie di altri Paesi, le Ferrovie dello Stato hanno acquistato un'importanza e un'autorevolezza al di fuori dei propri confini senza precedenti, e ne siano testimoni le nostre importanti presenze all'interno del CER e dell'UIC.

Senza ombra di dubbio questa nostra strada è quella giusta. Certo occorrerà ancora qualche intervento, però il cammino è ben definito.

I nostri conti alla fine di questo anno segneranno il terzo utile di bilancio consecutivo, non senza grande fatica. Dissi lo scorso anno che mantenere l'utile è operazione ancora più complessa che raggiungerlo. Centrare l'obiettivo per il terzo anno di seguito significa pieno successo degli interventi strutturali effettuati, dalla gestione industriale alla contabilità, passando per i rapporti industriali e per la politica degli investimenti.

Abbiamo chiuso un contratto di lavoro storico, questo anno, che mette finalmente ordine in una materia molto complessa, che a medio termine avrà positive ricadute anche in vista della liberalizzazione del mercato e dell'ingresso di nuovi operatori.

Per gli investimenti abbiamo messo in piedi una macchina in grado di gestire sette miliardi di euro per il solo 2003, che tra due anni diventeranno dieci. Nessuna azienda italiana arriva a tanto.

Grazie ai nostri investimenti siamo un volano per l'economia e per l'occupazione. Pensiamo agli oltre 550 cantieri aperti in tutta Italia, all'indotto. Il Gruppo Ferrovie dello Stato è oggi il protagonista principale del processo di ammodernamento infrastrutturale del Paese e delle città che cambiano, è un operatore di trasporti efficiente e sicuro, ha competenze ingegneristiche che esporta in tutto il mondo, è un soggetto impegnato e attento al sociale, all'ambiente, alla cultura, al patrimonio artistico e archeologico. Questo siamo noi, e di questo dobbiamo esser fieri. E lo dico senza falsa modestia, ma con quel realismo, quella serietà, misura e compostezza che da sempre caratterizzano il nostro esser ferrovieri.

Senza un grande lavoro di squadra, basato anche sugli ottimi rapporti tra Assidifer e Azienda, non saremmo mai arrivati a tanto. Molto è stato fatto, ma molto resta ancora da fare. E da ferrovieri, abituati prima a fare e poi a parlare, continuiamo a portare avanti il nostro lavoro, con l'impegno e la dedizione di sempre.

Giancarlo Cimoli

SOMMARIO

2

QUALE POLITICA PER IL SINDACATO

3

RIFLESSIONI CONGRESSUALI

4

DUE IMPORTANTI ACCORDI
FIRMATI DA ASSIDIFER E FS

4

FUNZIONI DI UN MODERNO
SINDACATO DIRIGENTI

LA PARTECIPAZIONE

5

I PARTECIPANTI AL CONGRESSO

6

LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA, PONTE
NATURALE VERSO L'EUROPA BALCANICA

7

FRIULI VENEZIA GIULIA,
IL GUSTO DI UNA TERRA SPECIALE

IL CORRIDOIO 5

E LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

8

LA VISIONE OCSE DEI TRASPORTI IN ITALIA

10

CHI TIRA IL FRENO A MANO?

Quale politica per il sindacato

Ho già avuto modo nei due precedenti numeri del nostro giornale di sostenere l'urgenza e l'improrogabilità di una sostanziale accelerazione delle relazioni industriali nella nostra azienda, adesso più che mai, proprio in vista dello stravolgimento annunciato dal rinnovo del Contratto Nazionale di categoria. Il ragionamento fin qui sviluppato prende per acquisito il concetto per cui la contrattazione collettiva, così come l'abbiamo fin ora conosciuta, cessa e viene sostituita da un diverso rapporto tra dirigente ed impresa, sempre meno collettivo e sempre più individuale.

Per grandi Gruppi industriali, quale il nostro, il "rapporto individuale" tra singolo dirigente ed impresa è pura utopia, quantomeno è prerogativa di pochi, e questo è contro lo spirito della contrattazione nazionale e del senso stesso di essere Sindacato.

La salvaguardia alla contrattazione nazionale rappresentata dal cosiddetto "minimo di garanzia", è anch'essa di scarso significato proprio per la struttura che si vuol dare a questo parametro. Oggi lo stipendio minimo tabellare per i dirigenti si attesta sui 45.000 Euro, il futuro minimo di garanzia terrà conto, unitamente all'attuale minimo tabellare, di tutti i costi sostenuti dalle aziende per assistenza, previdenza e quant'altro concesso al dirigente. Non è il caso di fare una quantificazione esatta di quanto queste voci aggiuntive valgano in termini di retribuzione, anche perché, ricordo, sto cercando di stabilire un parametro che avrà un valore unico a livello nazionale. Se pensiamo, poi, che mediamente i benefit percepiti dai nostri colleghi di altri grandi Gruppi sono molto superiori ai nostri, non è difficile ipotizzare che un valore di 60.000 Euro lordi/anno rappresenterebbe un minimo di garanzia che non avrebbe alcun effetto di incremento retributivo neanche sulle fasce più deboli della nostra categoria.

Ma quale dovrebbe essere il valore giusto? Prendiamo come indice di riferimento la retribuzione media del dirigente che è pari a circa 95.000 Euro, ed è solo retribuzione! Salta subito agli occhi l'improponibilità di un ragionamento simile. Attestare il minimo di garanzia intorno ai 90.000 Euro/anno significherebbe proporre immediati e fortissimi incrementi retributivi per un buon 40% di colleghi. In questo modo si chiuderebbe definitivamente la porta in faccia a tanti dirigenti e soprattutto si alzerebbe così in alto la soglia di accesso alla dirigenza da creare, da un lato, una sorta di "riserva indiana" per i superstiti e, dall'altro, una generalizzata futura quadrizzazione della categoria.

Non sarà un rinnovo facile e soprattutto non in tempi brevi e questo per tre ordini di motivi: il primo, per il motivo fin qui esposto, cioè la difficoltà oggettiva di definire il minimo di garanzia con tutte le conseguenze tra valori troppo bassi o troppo alti; il secondo, perché a livello governativo non si stanno verificando le condizioni auspicate e concordate in "avvisi comuni" tra Federazione e Confindustria per previdenza ed assistenza alla categoria (un sistema di ammortizzatori sociali tipo cassa integrazione) poste a pregiudiziale per il rinnovo; il terzo, perché, fra breve, cambieranno i vertici di Confindustria e l'esperienza ci insegna che in tale frangente non accade nulla.

Bene, potrà pensare qualcuno, se non ci sono le condizioni per "questo" rinnovo si torna alla vecchia maniera! Non facciamoci illusioni, ormai o il contratto si rinnova così o non si rinnova.

Non sta adesso a me indicare la strada da seguire a livello nazionale, per questo esiste il Consiglio Nazionale della Federazione (poi ne parleremo), ma certamente tutte queste considerazioni non fanno che rafforzare la mia convinzione, già più volte espressa, che compito primario ed essenziale della nuova Segreteria Generale che uscirà dal XXIII Congresso, e delle Rappresentanze Sindacali Aziendali, dovrà essere quello di fornire ai dirigenti FS tutti gli strumenti necessari per affrontare il nuovo corso.

Ritorno ancora una volta sull'importanza della contrattazione, da esercitarsi prioritariamente a livello di singola Società, un compito nuovo ed impegnativo per le RSA che necessiterà di un forte e costruttivo ruolo di coordinamento, compito questo tutto della Segreteria Generale nella figura di un suo rappresentante dedicato esclusivamente a questo, ed ancora voglio evidenziare il problema dell'interlocuzione unica, dell'unico tavolo di trattativa a livello di Gruppo che inevitabilmente genera inutili e dannosi ritardi nella contrattazione stessa.

Gli argomenti da affrontare sono tutti quelli irrisolti dell'ultimo triennio; deve chiudersi l'epoca degli "accordi" e "accordini" che sono certamente utili a definire, piano piano, un quadro di relazioni industriali moderatamente attivo, ma che non possono esaustivamente configurarsi come vera e propria contrattazione di secondo livello, contrattazione, a questo punto, più importante di quella nazionale.

La Segreteria Generale, specialmente nell'ultimo triennio, ha posto sul tavolo della discussione e della trattativa quelli che, da domani, saranno i capisaldi della contrattazione individuale del dirigente: politiche retributive e mobilità. Prima ancora quindi che si configurasse l'attuale quadro di abbandono della contrattazione di categoria a livello nazionale, in Assidifer si era sentita la necessità di dotare di regole trasparenti e certe i colleghi dirigenti, convinti anche noi che, unitamente alla contrattazione nazionale, il merito, l'impegno e il riconoscimento della professionalità, dovessero diventare una forte leva retributiva e di sviluppo, dovessero essere un patrimonio di tutti, accessibile a tutti e, di riflesso, "il" patrimonio del Gruppo FS.

A parte le difficoltà di intrattenere relazioni industriali continuative e soprattutto efficaci in termini di risultati, questi argomenti sono sempre stati considerati come un'indebita intrusione in campi squisitamente aziendali. Il contesto è cambiato e cambierà sicuramente ancora, da domani la politica retributiva e la mobi-

lità saranno gli unici strumenti in mano al dirigente per la sua crescita, saranno il suo contratto individuale, saranno strumenti di cui poter disporre senza barriere, di cui peraltro si deve conoscere perfettamente il funzionamento per poterli utilizzare.

Non credo di dover spendere ancora parole sull'argomento, da adesso in poi, nei limiti del possibile, occorrerà agire.

Posso solo aggiungere che anche la formulazione, fin qui sostenuta dalla Segreteria Generale, di come avrebbe dovuto essere la politica retributiva e la mobilità all'interno del Gruppo FS, necessiterà di un'ulteriore riflessione per valutare se, così come li avevamo pensati e li volevamo, sono ancora strumenti adatti al nuovo dirigente "imprenditore di se stesso".

Viene adesso da chiedersi il perché di tanta non celata sfiducia sull'esito della futura trattativa tra Federazione e Confindustria.

Torniamo quindi a Federmanager e al suo Consiglio Nazionale che provvede, attraverso la sua delegazione trattante, a rappresentarci. Io non faccio parte di questi organi - quindi i miei giudizi sono solo un riflesso di come percepisco, e vengono percepite dai colleghi, le cose che ci riguardano - ma faccio parte del Consiglio Direttivo del Sindacato Romano e quindi qualcosa posso raccontarla. I Consiglieri di Federmanager sono scelti, secondo certe proporzioni, tra i Consiglieri dei diversi Sindacati territoriali, quindi quello che accade in Federazione è direttamente riconducibile all'aria che si respira tra i "confederati"; il Sindacato Romano ha otto Consiglieri in Federmanager, la parte del leone la fa il Sindacato territoriale di Milano, l'ALDAI, con 18 Consiglieri.

Durante l'ultima riunione del Consiglio Direttivo del Sindacato Romano buona parte del tempo disponibile si è spesa per parlare di "poltrone", ossia chi candidare o meno ai vari incarichi in Previdai, Assidai, Banca Manager ecc., di come stringere accordi, soprattutto con ALDAI, di come non fare "cattive figure". Ogni singolo pretendente alle poltrone in palio ha dato lustro alle proprie capacità e professionalità. Bellissimo! Solo nell'ultima mezz'ora si è parlato di rinnovo del contratto, ossia cosa sostenere in ambito federativo sul rinnovo stesso.

Premesso che di dirigenti in servizio ne eravamo rimasti soltanto in cinque (tutti gli altri se ne erano andati poco alla volta, non essendo interessati ad occupare poltrone o sgabelli), l'ormai stanca platea si è limitata a borbottare amenità varie, senza peraltro fornire alcuna indicazione concreta. Non c'è da meravigliarsi se le cose vanno in un certo modo: in certi contesti il rinnovo del contratto non rappresenta un problema prioritario, anzi. A maggior ragione, ancora una volta, l'appello: diamoci da fare concretamente in casa nostra. Potrà essere questa la politica Assidifer per il prossimo triennio? Mi rivolgo adesso soprattutto ai delegati al nostro XXIII Congresso che procederanno alla scelta dei nostri futuri Consiglieri ed ai futuri Consiglieri che decideranno la composizione degli organi direttivi e del mandato da assegnare.

Mi auguro di essere stato letto e compreso, altresì mi auguro che questo tema sia ripreso più volte durante i lavori del Congresso e che ciò determini qualche risultato sulle nostre future politiche sindacali.

Agostino Chisari

L'ULTIMO GENTILUOMO

Ho appreso la notizia della scomparsa di Mauro Ferretti all'Università di Trieste, nella sala del Senato Accademico, lì dove tante volte, con Mauro, avevamo partecipato alle riunioni del Consiglio dell'ISTIEE.

"E' morto Mauro Ferretti" mi ha detto, terreo, il prof. Borruso, Presidente dell'Istituto, con il quale avevo un appuntamento quel giorno.

Sono rimasto con la mano immobile, nel gesto già avviato di saluto, incapace di spingerla, quella mano, fin verso la sua, già tesa.

Un momento eterno di confusione, seguito da una tempesta di sensazioni: incredulità, dubbio, consapevolezza, panico, dolore. Il mio, il nostro grande e caro amico Mauro Ferretti!!

Un signore, un uomo dai modi cortesi, garbato, elegante raffinato.

"L'ultimo dei gentiluomini" mi ha detto il prof. Borruso "un uomo appartenuto ad una scuola che non esiste più, che ha chiuso i battenti da tempo!".

Gli do ragione. Mauro Ferretti è stato prima di ogni cosa un grande signore, poi un riferimento importante per il mondo dei trasporti, un uomo di enorme spessore anche internazionale. Potrei ricordare e raccontare mille episodi vissuti con lui in Italia e all'estero, nella vita pubblica e in privato, accaduti durante il suo servizio ferroviario e dopo e ogni volta emergerebbe la grandezza dell'uomo, il suo stile di vita, la sua naturale signorilità.

Nella commozione del momento, nella fretta di scrivere queste brevi note per "uscire" comunque su un giornale già pronto per la tipografia, non trovo le parole che vorrei per esprimere al meglio il dolore che ha colpito me personalmente e, ne sono certo, tutta la famiglia dei ferrovieri che lo ha conosciuto, apprezzato e stimato. Chiudo quindi con le parole con le quali l'ho ricordato con un amico comune: Mauro Ferretti se n'è andato, in punta di piedi, con signorilità, nello stile sobrio e sereno che ha sempre avuto in vita.

Ciao Mauro, ultimo gentiluomo.

Roberto Martinez

Riflessioni congressuali

Come ogni tre anni ci accingiamo a celebrare il rito del Congresso. Personalmente ne ricordo di molto impegnativi, di nottate passate a discutere sulle prospettive e su gli organigrammi interni al sindacato. Come in ogni buona organizzazione che si rispetti anche da noi funziona la logica dello "scatolificio", ovvero della individuazione della posizione più idonea all'interno del sindacato.

Ma il congresso è anche un momento di bilanci e di elaborazione delle strategie.

Nel mio piccolo, anche io vorrei dedicarmi ai suddetti esercizi.

I tre anni passati

Dal congresso di Trieste a questo di Udine, l'attività del sindacato è sostanzialmente proseguita nel solco della impostazione strategica elaborata da tempo.

In particolare, come tutti ricordano, il punto di svolta è avvenuto nell'ottobre 1998, attraverso l'accordo di novazione, che ci ha visto aderire al Contratto nazionale dei dirigenti di azienda. Da quella data, partecipare alle vicende contrattuali, ha avuto il significato di partecipare da protagonisti alla vita della Federazione di appartenenza. Su questo non possiamo dire di aver demeritato. L'ingegner Graziosi ha partecipato alla delegazione trattante anche in occasione dell'ultimo rinnovo. Nicola Tosto è attualmente fra i responsabili della Commissione sindacale Federmanager. Altri colleghi vivono la vita delle federazioni nei vari organismi territoriali.

In tre anni si può dire che l'obiettivo di "influire" sul processo di contrattazione Federmanager - Confindustria, è riuscito. Certo molto resta ancora da fare, da capire e da coordinare per arrivare a partecipare in modo più significativo alle scelte di fondo della Federazione.

Nei rapporti con il Gruppo FS, è stata svolta un'opera quotidiana e spesso non pubblicizzabile, di continuo "lavorio a i fianchi", per cercare di smussare le asprezze e le diffidenze che, almeno all'inizio, hanno contraddistinto i vertici del post Necci.

Anche a nostro merito deve essere ascritto il fatto che non

siano avvenute ristrutturazioni selvagge (del tipo EFIM per intenderci) non inusuali nel panorama industriale italiano. I nostri interlocutori hanno ben compreso che la nostra era una classe dirigente professionale ed affidabile. Il risultato di tale oscuro lavoro è stato quello che ogni situazione "critica" è stata analizzata a livello individuale, evitando generalizzazioni approssimative e ingiustificate.

Come attività sindacale vera e propria, accordi stipulati intendo, siamo un po' in affanno a rincorrere il nostro sempre più prezioso interlocutore. Di rilievo vi è stata la diversa articolazione del costo ASSIDAI (25 % dirigente - 75% azienda) e l'accordo per la quantificazione delle mensilità in caso di risoluzione consensuale, accompagnate dal non disprezzabile risultato di veder abbattuta l'aliquota fiscale sulla parte non TFR. Da ultimo, proprio pochi giorni prima del Congresso, è stato raggiunto il non disprezzabile risultato di migliorare la polizza Assidai e di inserire nel TFR l'ex premio di fine esercizio.

Nei rapporti con l'azienda ritengo ci sia molto da lavorare, in termini di presenza e, soprattutto, di riequilibrio dell'attuale politica retributiva, attualmente squilibrata in alto e paternalistica per la maggior parte dei dirigenti.

I prossimi tre anni

Come tutti ormai sanno, l'ultimo rinnovo contrattuale non ha creato entusiasmi particolari. Riporto, per comodità di lettura, la parte che ha creato le perplessità maggiori:

"Considerato che, stante la specificità e la peculiarità del rapporto di lavoro dirigenziale, la dinamica retributiva, nell'ambito di tale rapporto, è direttamente definita a livello individuale tra singola impresa e singolo dirigente, (le parti si impegnano alla ridefinizione del trattamento economico non più come determinazione del minimo retributivo contrattuale, bensì quale trattamento minimo complessivo di garanzia da adeguare con periodicità pluriennale in applicazione di criteri e parametri contrattualmente definiti tra le parti. Pertanto i previsti adeguamenti saranno corrisposti, fino a concorrenza, esclusivamente ai dirigenti con una retribuzione annua individuale di fatto inferiore

al trattamento minimo di garanzia."

A fronte di una - per usare un eufemismo - diversa struttura delle relazioni industriali con Confindustria, ci dobbiamo aspettare un miglioramento delle condizioni assistenziali e previdenziali integrative, nonché, vera novità, un sostegno al reddito nell'ipotesi di disoccupazione involontaria.

I punti critici dell'accordo sono intuibili e la categoria, in più di un incontro, ha dimostrato di averli ben compresi. In particolare si tratta della determinazione del trattamento minimo complessivo di garanzia e della definizione fra singola impresa e singolo dirigente della dinamica retributiva. Riguardo al primo aspetto, è evidente che la parte datoriale spingerà al ribasso, anche per non creare squilibri fra le piccole e medie imprese.

Per la gioia degli amanti delle cifre, in convegno si mormorava la cifra di 90.000 €. Ma con Confindustria la vedo molto dura. In ogni caso non c'è da aspettarsi niente di buono.

Il secondo aspetto è ancora più critico, come i colleghi testimoniano spesso anche su questo giornale. In molti casi, infatti, la "dinamica retributiva" fa presto a trasformarsi in "statica retributiva".

In particolare l'azienda non pare né pronta né particolarmente desiderosa di attivare a tutto campo la contrattazione individuale.

Personalmente ritengo che uno degli obiettivi del prossimo triennio debba essere quello di una decisa modifica della politica retributiva, in senso più trasparente e condiviso.

Nei riguardi dei più specifici accordi aziendali, come prima osservato, molto resta ancora da fare. In particolare ritengo urgente una rilettura degli accordi novembre 1988, in modo da aggiornare/rinnovare le parti in scadenza.

Rimane, peraltro, ancora tutto da esplorare il mondo dei fringe benefits ancora sostanzialmente assenti per i dirigenti del gruppo FS.

Paolo Parrilla

Due importanti accordi firmati da ASSIDIFER e FS

Nel corso di un breve incontro fra la Segreteria Generale Assidifer e il Direttore Generale per le Risorse Umane di Gruppo, Francesco Forlenza, avvenuto lo scorso 21 novembre, sono stati firmati due importanti accordi per i dirigenti FS.

Il primo riguarda l'Assegno Personale Pensionabile (APP) il cui valore, a decorrere dal 1° gennaio 2004, sarà computato nella base di calcolo del trattamento di fine rapporto.

Il secondo, firmato alla presenza del Direttore Generale Assidai, Stefano Natali, riguarda proprio il nuovo piano sanitario Assidai che prevede, per i dirigenti del Gruppo FS, decisi migliora-

menti nelle prestazioni rese.

L'accordo FS - Assidifer consiste nell'accogliimento di due distinte opzioni, denominate "Opzione dirigenti Gruppo FS", riservate, rispettivamente, l'una ai dirigenti in servizio (costo € 960 anno/nucleo familiare, di cui il 75% a carico dell'azienda) e l'altra ai dirigenti già in pensione o pensionandi (costo € 575 anno/nucleo familiare, interamente a carico del pensionato).

Le prestazioni delle due opzioni sono le medesime salvo l'odontoiatria, riservata esclusivamente (con un massimale di € 2.066 nucleo familiare/anno) ai dirigenti in servizio.

Innovativo, rispetto alle prestazioni attualmente in vigore, l'abbattimento delle franchigie per le spese specialistiche e per le analisi e gli esami diagnostici o di laboratorio, l'aumento di alcuni massimali per ricoveri con o senza intervento chirurgico a seguito di malattie particolarmente importanti (oncologiche, di cuore, al cervello o per trapianti d'organi), l'offerta di "Second Opinion", un consulto di telemedicina a livello internazionale, e il servizio Assidai Card.

Ad ogni buon conto, per far conoscere ai colleghi i contenuti esatti degli accordi sottoscritti, si riportano di seguito i testi dei due documenti.

VERBALE DI ACCORDO

tra le Società del Gruppo FS e l'Assidifer - Federmanager

Al fine di migliorare le forme di tutela assistenziali a favore del personale dirigente, che rappresentano fondamentale risorsa strategica per l'Azienda, le parti concordano sull'opportunità di ampliare le prestazioni sanitarie integrative al FASI, attualmente assicurate da ASSIDAI attraverso la copertura denominata "Opzione 3C - Ferrovie", resa operativa con accordo de 25 maggio 1999. Tanto premesso le parti convengono quanto segue:

1. A decorrere dal 1° gennaio 2004 è attivata, a carattere collettivo, una nuova copertura sanitaria integrativa al FASI denominata "Opzione Dirigenti Gruppo FS" che sostituisce quella citata in premessa, le cui prestazioni sono riportate nel documento allegato datato 11 novembre 2003 proposto da ASSIDAI, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente accordo;
2. il contributo annuo, previsto per il periodo dal 2004 al 2005, ammonta ad Euro 960,00 (novecentosessanta/00), per nucleo familiare. A detto contributo annuo concorreranno in misura pari al 75% la Società di appartenenza del dirigente e per il restante 25% il dirigente iscritto;
3. per gli iscritti all'ASSIDAI, che attualmente sono coperti con "l'Opzione 3C - Ferrovie", il passaggio alla nuova opzione avverrà automaticamente, salvo diversa manifestazione di volontà da inoltrare ad Amministrazione Dirigenti di Ferrovie della Stato S.p.A. entro il 15 dicembre 2003. La citata opzione 3C - Ferrovie cessa comunque di validità al 31 dicembre 2003, senza ulteriore copertura assicurativa;
4. i dirigenti in servizio alla data di sottoscrizione del presente accordo già iscritti all'ASSIDAI potranno aderire, anche dopo la cessazione del rapporto di lavoro con diritto a pensione, ad una apposita copertura sanitaria integrativa. Il relativo premio sarà a loro totale carico, fermo restando il rispetto delle condizioni di iscrivibilità, in forma individuale previste dallo Statuto del fondo ASSIDAI;
5. il contributo annuo per ogni familiare non assistito FASI, ovvero per i figli tra i 18 e i 40 anni di età e per il convivente more uxorio per i quali le prestazioni sono quelle riportate nella "Opzione Familiari" di ASSIDAI, è a totale carico del dirigente;

Roma, 21 novembre 2003

VERBALE DI ACCORDO

tra le Società del Gruppo FS e l'Assidifer - Federmanager

In relazione a quanto previsto con l'accordo del 30.10.1998 sulla definizione della disciplina riguardante l'Assegno Personale Pensionabile (A.P.P.) le parti, preso atto dell'esigenza di assicurare ai dirigenti del Gruppo FS il medesimo trattamento applicato ai dirigenti di Aziende Industriali in ordine all'individuazione degli elementi della retribuzione utili ai fini del T.F.R., convengono quanto segue.

- 1°) A decorrere dal 1° gennaio 2004 e per i dirigenti in servizio a tale data, il valore dell' Assegno Personale Pensionabile (A.P.P.) è computato nella base di calcolo del Trattamento di Fine Rapporto;
- 2°) la corresponsione dell' A.P.P., di cui al punto precedente, continuerà ad avvenire con i criteri, tempi e modalità indicati nel citato accordo del 30.10.1998.

Roma, 21 novembre 2003

Funzioni di un moderno sindacato dirigenti

Se esaminiamo con attenzione gli eventi ai quali sono sottoposte le grandi Aziende non possiamo non fare le seguenti osservazioni.

Molto spesso le grandi Imprese Pubbliche produttrici di servizi hanno abbandonato la loro missione curando una organizzazione sclerotizzata che, se da un lato mangiava immani risorse pubbliche, dall'altro ampliava la sua struttura offrendo una pessima qualità del servizio. Il suo problema era semplicemente quello di distribuire stipendi!

L'avvento della moneta unica, l'evolversi del principio secondo il quale la ricchezza prodotta si può diffondere solo se i costi dell'unità di prodotto si riducono ed, inoltre, l'affermarsi del concetto che solo una sana concorrenza possa raggiungere tale obiettivo, ha scardinato radicalmente tale sistema.

Era comodo per tutti avere il paracadute statale che si apriva tutte le volte che le Aziende statali o parastatali si trovavano in difficoltà. Il meccanismo di salvataggio era uno di questi due: stampare moneta o accrescere il debito pubblico. Meccanismi, questi, che come è noto facevano crescere l'inflazione con tutte le conseguenze del caso.

Il Sindacato Dirigenti del Gruppo FS praticamente mantenuto finora inalterati finalità e statuto e ha di poco modificato la sua organizzazione strutturale; fino ad oggi nei confronti dell'Azienda ha applicato un patto leonino secondo il quale, in cambio dell'accettazione di qualunque azione dell'Alta Dirigenza, i singoli dirigenti ottengono una sostanziale illicenziabilità insieme a minime autonomie gestionali. Tuttavia, nella maggioranza dei casi, essi si sentono insoddisfatti e guardano con molta preoccupazione al futuro!

Un sindacato così andava bene prima, quando i danni eventuali provocati da certe decisioni strategiche erano sanati da mamma Stato. Questo, a sua volta, imponeva ai supremi vertici aziendali scelte dettate da opportunità politiche, non curandosi che, così facendo, avrebbe assorbito la ricchezza dei nostri figli e di quella dei nostri nipoti!

Oggi i problemi sono completamente diversi: oggi c'è il pericolo concreto della perdita del posto di lavoro, oggi è veramente possibile che l'Azienda fallisca!

Il Sindacato Dirigenti non può vivere alla giornata! Non può vivere senza una precisa strategia, deve adattarsi al sistema con l'obiettivo primario di garantire il posto di lavoro ai suoi iscritti ed ai non iscritti, anche se non necessariamente nella stessa impresa. Deve darsi un ruolo al fine di armonizzare le varie modalità di trasporto senza creare scompensi e diseconomie che solitamente generano lutti e rovine.

In Italia, secondo studi della Confindustria, a causa delle diseconomie nei trasporti, il prodotto finito costa alle Imprese il 4% in più rispetto a quello sopportato dai partner europei. Questo significa un gravame per la collettività di ben 13 miliardi di Euro all'anno!

Un Sindacato Dirigenti moderno deve perseguire l'obiettivo primario per il quale è stato costituito; si tratta di garantire a tutti i Dirigenti, iscritti e non, la certezza del lavoro dignitoso che ad essi compete.

Perché ciò avvenga è chiaro che deve essere rappresen-

tativo di tutti i settori dei servizi in genere (Sanità, Trasporti, Banche ecc.) e non può quindi essere settorializzato.

Il passaggio deve avvenire con gradualità.

Va da sé che in una prima fase deve essere superato il concetto di Azienda che opera in un certo campo e preso in esame il settore. Il nostro Sindacato deve essere quello dei Trasporti (marittimi, aerei, terrestri su gomma o su ferro) anche se nella fase zero può essere rappresentativo dei soli trasporti terrestri (su ferro e su gomma).

Questo potrebbe essere il punto di partenza del prossimo Congresso di Udine.

Immaginiamoci il futuro: Ci saranno tante Imprese dello stesso settore, ognuna avrà un suo vertice ed una base; il Dirigente sarà in mezzo. Il suo punto di riferimento deve essere il Sindacato Dirigenti - Trasporti.

Poiché l'aiuto pubblico tende a scomparire, le Imprese si troveranno ad affrontare il mercato.

E' evidente che le scelte strategiche saranno sempre prerogative del vertice di ciascuna Azienda, ma è anche evidente che, se queste scelte saranno sbagliate, le conseguenze ricadranno su tutti, in primis sui Dirigenti, che potrebbero trovarsi sulla strada dalla sera alla mattina! Ora il rischio che questo accada è tanto più alto quanto più il capitale investito è pubblico. E' molto difficile che un privato investa decine di miliardi in una Impresa e faccia scelte che lo portino al fallimento, mentre può benissimo accadere che chi non rimette nulla di suo, si avventuri in scelte che possano rivelarsi errate al punto da compromettere l'Impresa stessa!

E' qui che diventa fondamentale l'azione del Sindacato Dirigenti dei Trasporti.

Il Sindacato deve pretendere, per quanto possibile, di conoscere le strategie che la singola Azienda persegue e, attraverso la sua struttura di studi, approfondire e fare delle osservazioni che il Vertice aziendale può o no prendere in considerazione! Un'operazione del genere da un lato metterebbe in guardia il Vertice stesso su aspetti del problema che probabilmente non erano stati sufficientemente tenuti da conto, dall'altro spingerebbe il Dirigente a seguire con molta attenzione l'evolversi degli eventi.

Il Sindacato Dirigenti Trasporti, infatti, non svolge un'azione massimalista che miri al mantenimento sic et simpliciter del posto di lavoro, bensì persegue lo stesso obiettivo attraverso l'efficientamento aziendale.

In pratica Azienda e Sindacato lavorano su un obiettivo comune: un'Impresa florida è la più grande delle garanzie per entrambi.

Il Sindacato è chiamato quindi a svolgere parte attiva sulla conduzione aziendale!

Pur nella perfetta distinzione dei ruoli, un sindacato moderno non può subire i travagli dell'Impresa, non può sopportare che i dirigenti che rappresenta vengano umiliati e chiamati a rispondere di fatti sui quali non era data loro la possibilità di intervenire. Aver preventivamente previsto le conseguenze di una certa azione, nonostante non tenuto da conto da parte dell'Azienda, pone il Sindacato in una netta posizione di vantaggio.

Riepilogando:

- Obiettivo primario del nuovo Sindacato è quello di salvaguardare i posti di lavoro dei dirigenti;

- Tale obiettivo si consegue esaminando con competenza le scelte strategiche delle Aziende e facendo presenti ad esse eventuali aspetti del problema che non sono stati presi in considerazione;

- Questo richiede che nel Sindacato sia costituito un gruppo di esperti da reperire essenzialmente fra i dirigenti pensionati;

- I dirigenti, dal canto loro, devono essere disponibili a cambiare Impresa ove la situazione lo richiedesse;

- Il nuovo Sindacato deve raggruppare tutti i dirigenti dei trasporti terrestri e deve esserne il punto di riferimento per ciascuno di essi e relativamente ai seguenti problemi:

a) stabilità del posto di lavoro; b) questioni riguardanti la parte economica; c) assistenza sanitaria e previdenziale; d) parte legale.

Il nuovo Sindacato diventa un erogatore di servizi, perciò la parte operativa deve essere gestita da professionisti, ricercabili essenzialmente fra i dirigenti pensionati che diventano, perciò, una immensa risorsa che vivifica il Sindacato.

Rendere un servizio ai dirigenti impone una completa riorganizzazione della struttura sindacale; le attuali figure coprono oggi il solo aspetto politico, che continuerà a rimanere ma che non è più assolutamente sufficiente.

Molti colleghi ignorano completamente la nostra esistenza, altri non ci considerano, molti sono diffidenti, ma la colpa non è loro: siamo noi, incapaci di suscitare quell'interesse che farebbe grande la nostra organizzazione!

In futuro dovrà prevalere il concetto di servizio: tutti i dirigenti, indipendentemente dalla Azienda alla quale appartengono, devono sentirsi protetti dalla struttura sindacale alla quale aderiscono.

La contrattazione attuale potrebbe essere trasformata in contrattazione individuale, se dietro ciascuno dei Dirigenti esistesse una struttura che da un lato vigila affinché l'Azienda sia florida e sia in grado di svilupparsi, dall'altro guida il singolo Dirigente nel mettere in risalto ciò che meglio ha fatto e che comporta una migliore retribuzione.

Il Sindacato moderno è il supporto di ciascun Dirigente nell'applicazione della legislazione del lavoro nei suoi confronti da parte dell'Impresa.

D'altro canto una Azienda seria di servizi che aspira alla qualità non può prescindere dalla soddisfazione del cliente interno che è in primo luogo il Dirigente!

La vigilanza fornita da un moderno Sindacato di Dirigenti offre a questi quella tranquillità necessaria nell'espletare compiti che non sono di routine.

Spero che queste idee possano essere motivo di una sana discussione.

Nessuno è depositario della Verità, ma se non si discute sulle idee nessuna trasformazione è possibile.

Spero che il Congresso di Udine possa essere ricordato come quello nel quale nasce il Sindacato Moderno.

Vincenzo Congedo

La partecipazione

I risultati delle elezioni per i delegati al congresso di Udine sono stati soddisfacenti.

Non avevo dubbi in proposito: c'è stata una buona partecipazione.

La media generale dei votanti, infatti, è stata del 68%; sul territorio si va da un minimo del 40% ad un massimo del 96% mentre sulle strutture si va dal 54% all'86%. C'è un evidente forte squilibrio. La media generale del 68%, certamente soddisfacente in sé, appare un po' come quella di Trilussa sul famoso pollo e mezzo pollo. Si tratta di un serio problema, dobbiamo dircelo con franchezza e farne oggetto di riflessione nel corso dei lavori congressuali.

Continuiamo: oltre un quarto dei delegati non proviene dagli organi uscenti, in parte si tratta di colleghi totalmente nuovi all'esperienza sindacale ed in parte di graditi "ritorni". Porgo a tutti loro il più caldo benvenuto e mi aspetto molto dai loro interventi, soprattutto dai nuovi perché non ancora affetti da eventuale "sindacalese". Peraltro in Assidifer il "sindacalese" non è stato mai molto di casa. Altro nostro punto di forza, da aggiungere a quelli da me già esposti nel precedente articolo "Verso il Congresso" (F&S n. 11). Altra riflessione dettata dai numeri: va da sé che un sindacato deve occuparsi della garanzia delle pari opportunità uomo/donna, anche nell'ottica della partecipazione sindacale.

Bene ha fatto Martinez, nell'editoriale del n. 12 del nostro giornale, a sottolineare l'esiguo numero di donne fra i delegati. Di quattro candidate ne sono risultate elette tre, per un totale di cinque voti congressuali pari al 5,5% del totale. Per capire il dato va fatto un percorso a ritroso: quante dirigenti donna sono nel gruppo FS? Quante nel nostro paese? Quante in Europa?

I dati non sono confortanti. In un convegno organizzato dalla CEC (Confederation Européenne des Cadres) a Praga, lo scorso maggio, ho udito un coro europeo unanime di protesta per la non eguaglianza delle opportunità di carriera fra uomini e donne. Valga per tutti il dato del pubblico impiego in Italia: sul totale degli occupati il 53% sono uomini ed il 47% donne, ma quando si arriva ai dirigenti le percentuali diventano 74% e 26%,

ai dirigenti generali 90% e 10%. Nel privato le cose non vanno molto meglio. Dal congresso dovrà uscire un preciso indirizzo operativo all'approfondimento del problema, d'intesa Federmanager e CIDA. Nel breve Assidifer deve iscrivere il maggior numero possibile di colleghe, realizzando così la massima partecipazione possibile almeno per quello che ci riguarda.

Non ho dati sulle età dei delegati, dalla lettura dei nomi, per quelli che conosco, non mi sembra ci sia un significativo ringiovanimento. Bisognerà anche qui fare una *metrica* del fenomeno e capire perché i giovani non sentono il bisogno di un sindacato. Temo seriamente che nei giovani possa entrare e stabilizzarsi il virus della competizione in forma nefasta, da *homo homini lupus*. La competizione ci vuole ma deve essere sana. Ricordo le riflessioni sviluppate nel precedente articolo sul *Volontariato, solidarietà e senso di appartenenza* (F&S n. 12).

Altra considerazione: per quanto ne so ad oggi oltre un terzo dei dirigenti delle FS è di provenienza esterna, ma fra i nostri delegati ce saranno uno o due. La questione è altrettanto delicata quanto il problema giovani ed il problema pari opportunità uomo/donna. Non vorrei che noi apparissimo ai colleghi esterni come un'isola di retroguardia, abbarbicati al ferroviare, cosa assolutamente non vera sia sul piano culturale e della competenza nonché su quello giuridico dopo aver preso nel 1998 il CCNL industria.

Sul tema strategico della partecipazione ci sarà quindi molto da lavorare nel prossimo futuro, tutti gli eletti dal congresso dovranno dare il loro contributo se si vuole un futuro per la nostra organizzazione.

Cominciamo allora con una esercitazione collettiva: ogni delegato ci testimoni il perché del suo essere ad Udine per quattro giorni, ci dica quale sindacato vorrebbe, si proponga per lavorare nel prossimo triennio, parli con la massima franchezza e se necessario anche con brutalità.

Sergio Graziosi

I PARTECIPANTI AL CONGRESSO

Al XXIII Congresso, secondo quanto prevede lo Statuto ASSIDIFER FEDERMANAGER, partecipano di diritto il Presidente, i componenti della Segreteria Generale, della Giunta, del Consiglio Nazionale, del Collegio dei probiviri, i Consiglieri Onorari e i Sindaci.

I veri protagonisti del Congresso saranno però i 65 Delegati (portatori di complessive 91 deleghe), eletti dalle diverse RSA in rappresentanza dei Dirigenti in servizio e di quelli in pensione. Saranno loro, infatti, che procederanno all'elaborazione e all'approvazione delle modifiche statutarie, dei documenti finali e che eleggeranno i membri del nuovo Consiglio Nazionale e degli altri organi di competenza elettiva del Congresso.

Per una completa informazione, si trascrivono, di seguito, i nomi dei partecipanti al Congresso con l'avvertenza che alcuni di essi, pur citati una sola volta, sono membri di più organi.

PRESIDENTE

GRAZIOSI ing. Sergio

SEGRETARIA GENERALE

TOSTO dr. Nicola Biagio

Segretario Generale

CASTELLANI ing. Sergio
Segretario Generale Aggiunto

CECCARELLI dr. Antonio
Segretario Generale Aggiunto

CHISARI ing. Agostino
Segretario Generale Aggiunto

MARTINEZ dr. Roberto (*)
Segretario Generale Aggiunto

PARRILLA dr. Paolo
Segretario Generale Aggiunto

GIUNTA ESECUTIVA

CALOGERO dr. Aldo
CAPUTO dr.ssa Elena

GRAZIANI dr. Sergio
LA MANTIA ing. Claudio

LA VOLPE ing. Ettore
SIROLLI ing. Raffaele

VECCIA dr. Marcello

CONSIGLIO NAZIONALE

AGLIANO' dr. Francesco (°)
ANGELINI dr. Vincenzo
BERNARDO ing. Gennaro
CAPRIATI ing. Claudio
CASALE ing. Antonio
CESCHIN dr.ssa Eleonora Dina (°)

CIARMATORI ing. Claudio
CINCINNATI ing. Umberto
CURIALE dr.ssa Maria Elisa
DOMINA ing. Domenico
DONARELLI ing. Franco
LA VELLA ing. Lucio

MELITO ing. Gabriele
PROVENZALE ing. Piero
PUCCI ing. Mauro
STOPPOLONI dr.ssa Paola
TRICOLI ing. Salvatore
VALBONESI ing. Franco

VECCHIETTI dr. Claudio
ZECCHI ing. Ruggero
ZEFELIPPO dr.ssa Maria Teresa

CONSIGLIERI ONORARI

ABBADESSA ing. Carmelo
BAERI dr. Nonio Vincenzo
LA ROSA ing. Salvatore

COLLEGIO DEI PROBIVIRI

ASUNIS ing. Giorgio, Presidente (°)
BORRUTO ing. Francesco
GOTTARDO ing. Mario

COLLEGIO DEI SINDACI

LA MANTIA ing. Claudio, Presidente (°)
MERELLI sig. Mauro
PETRELLA ing. Massimo

(*) *E' Consigliere onorario*

(°) *E' membro della Giunta Esecutiva*

COORDINATORI RSA

(I Coordinatori delle RSA fanno parte di diritto del Consiglio Nazionale)

RSA DI TERRITORIO

LA VELLA ing. Lucio
Piemonte e Val d'Aosta
FRANCHI ing. Riccardo
Lombardia
CORTELLESE ing. Aldo
Trentino Alto Adige e Verona
GOTTARDO ing. Mario
Veneto
BARBINA ing. Claudio
Friuli-Venezia Giulia

DI VENUTA ing. Calogero
Liguria
GENTILE ing. Maurizio
Emilia Romagna
NESTI ing. Fabrizio
Toscana
CATRARO ing. Lorenzo
Marche-Umbria-Abruzzo
ALLEGRA ing. Antonio
Lazio

D'ANTONIO ing. Claudio
Campania
GIANNATTASIO ing. Michele
Puglia-Basilicata-Molise
BORRUTO ing. Francesco
Calabria
PEDONE dr. Ferdinando
Sicilia
TOLA ing. Sandro
Sardegna

AGLIANO' dr. Francesco (°)
Ferrovie dello Stato
SIROLLI ing. Raffaele (°)
Rete Ferroviaria Italiana
LA VOLPE ing. Ettore (°)
Trenitalia
VECCIA dr. Marcello (°)
Italferr
GRANA dr. Claudio (°)
Ferservizi

RSA DI STRUTTURA

CAPUTO dr.ssa Elena (°)
Telesistemi Ferroviari
CALOGERO dr. Aldo (°)
T.A.V.
GRAZIANI dr. Sergio (°)
Sezione Pensionati

(°) *E' membro della Giunta Esecutiva*

I DELEGATI

ABBADESSA ing. Carmelo
ANGELINI dr. Vincenzo
ASUNIS ing. Giorgio
BALDASSARRI dr. Giuseppe
BARBIERI ing. Francesco
BERNARDO ing. Gennaro
BIANCHI dr. Luigi
BORRUTO ing. Francesco
BRUNI ing. Pietro
CAPRIATI ing. Claudio (*)
CASALE ing. Antonio
CASTELLANI ing. Sergio (*)
CECCARELLI dr. Antonio
CELENTANO ing. Giuseppe
CESCHIN dr.ssa Eleonora
CHISARI ing. Agostino (*)
CINCINNATI ing. Umberto (*)

COSTANTINO dr. Francesco (*)
CURIALE dr.ssa Maria Elisa (*)
DEL VECCHIO dr. Francesco
DI GIANGIACOMO ing. Gianni (*)
DI NALLO dr. Giustino
DOMINA ing. Domenico
DONARELLI ing. Franco
FIDEI ing. Vincenzo
GHISU ing. Antonio Leonardo (*)
GIANNATTASIO ing. Michele
GIULIATTINI BURBUI ing. Gianluigi (*)
GOTTARDO ing. Mario
GRAZIANI dr. Sergio (*)
ILLIBATO dr. Gaetano
LA ROSA ing. Salvatore
LA VELLA ing. Lucio (*)
LA VOLPE ing. Ettore

LIDO ing. Rosario
MARCHI ing. Giovanni
MARTINEZ dr. Roberto (*)
MAULI ing. Enzo
MELITO ing. Gabriele (*)
MERELLI sig. Mauro
MORELLINA ing. Stefano
NAPOLEONI ing. Fabrizio (*)
NESTI ing. Fabrizio (*)
PAOLINI ing. Sabatino
PARRILLA dr. Paolo (*)
PEDONE dr. Ferdinando
PERRONE ing. Antonio (*)
PETRELLA ing. Massimo (*)
PIRAS dr. Angelo
PROVENZALE ing. Piero (*)
PUCCI ing. Mauro (*)

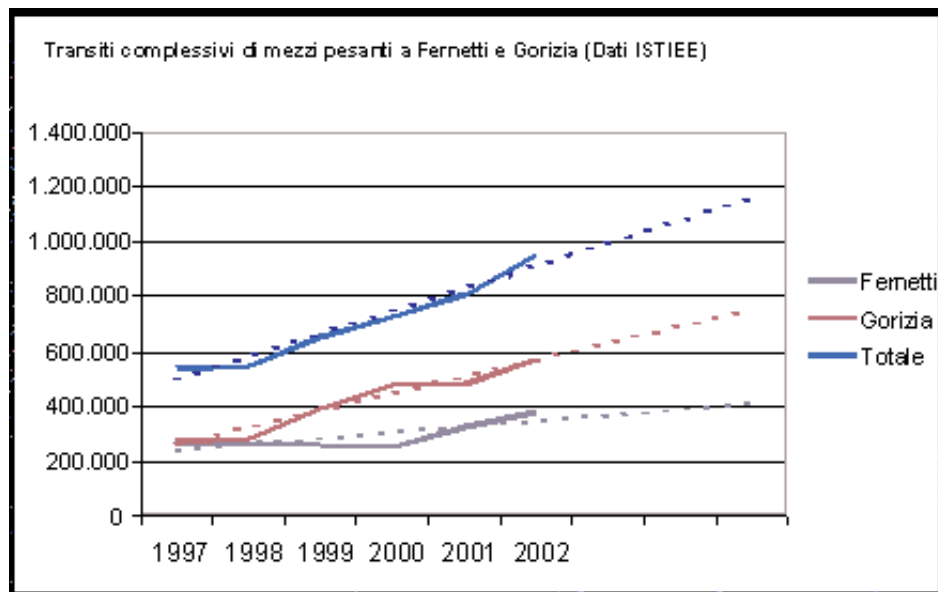
SABATINO dr. Marino
SALVATORI ing. Tommasino
SCANAROTTI dr. Roberto (*)
SERRA ing. Marcello (*)
SIROLLI ing. Raffaele
STOPPOLONI dr.ssa Paola (*)
TARANTO ing. Giacomo
TODARO ing. Manfredi
TOSTO dr. Nicola Biagio (*)
VECCHIETTI dr. Claudio (*)
VECCIA ing. Marcello (*)
VINCI dr. Francesco
VIVARELLI ing. Franco
ZAPPALA' sig. Gaetano

(*) *Delegato per territorio e per struttura*

La Regione Friuli Venezia Giulia, ponte naturale verso l'Europa balcanica

Lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, stradali e portuali della regione alla base della futura competitività del Paese.

Il traffico con l'Est fra Italia e Paesi dell'Europa orientale ha mostrato, in questi ultimi anni, notevoli tassi di crescita: nel grafico sono rappresentati i flussi di mezzi pesanti sulla direttrice autostradale Est-Ovest in transito dai due principali valichi orientali della Regione.



Se si considerano i flussi stradali quali indicatori del mercato potenziale della ferrovia, il messaggio che ne scaturisce è abbastanza chiaro: la dorsale a Sud della Alpi è una direttrice in piena fase di decollo ed è fondatamente prevedibile che nei prossimi 15-20 anni i tassi di sviluppo saranno rilevanti.

Nel quadro generale dei flussi Est e Ovest, i Balcani e le regioni danubiane – e, quindi, non solamente le zone più settentrionali dell'Europa dell'Est – rappresentano aree ad elevato potenziale. Odiernamente, in base ad una recente ricerca ISTIEE, circa il 70-85% dei flussi in transito dal Friuli Venezia Giulia percorrono queste direttrici. Pertanto, dimenticare, nella pianificazione dei trasporti, il peso potenziale di queste zone più meridionali dell'Europa Orientale, guardando solo alle regioni settentrionali, potrebbe rivelarsi un fatidico errore per paesi, anche situati più a occidente dell'Italia, che volessero assumere un ruolo prioritario nella costruzione di un comune spazio socio-economico europeo.

La Regione Friuli Venezia Giulia, nell'affrontare le problematiche dell'integrazione Europea verso l'Est, guarda alle generazioni più giovani della Nuova Europa nutrendo fiducia nella collaborazione internazionale e da posizioni di lungimiranza, orientate al lungo periodo, che le derivano dall'esperienza maturata come importante avamposto dell'Europa comunitaria nelle relazioni con i Paesi dell'Europa centrale ed orientale.

Anche sullo specifico piano dei trasporti e delle infrastrutture lungo le direttrici Est-Ovest, la Regione Friuli-Venezia Giulia non è incline a condividere visioni territorialmente limitate, frammentate o, ancor peggio, egoisticamente ripiegate su sé stesse.

E' pur vero che, essendo il Friuli-Venezia Giulia una terra di transito, vi è il rischio che un carico di traffico eccessivo su infrastrutture inadatte provochi, sul territorio regionale, costi monetari e costi esterni (ad esempio quelli della congestione) imputabili a traffico proveniente in gran parte da altre aree, con inique conseguenze per i cittadini e le imprese del Friuli-Venezia Giulia che si troverebbero di fronte a problemi di insufficiente capacità anche per le attività "locali".

Ma non è assolutamente quest'azione "in difesa" il primo motore dell'azione della Regione Friuli Venezia Giulia nel settore dello sviluppo dei sistemi di relazione internazionale.

L'azione della Regione si fonda principalmente sulla volontà di stimolare le altre entità (territoriali e non), collocate lungo la dorsale Est-Ovest, di qua e di là delle Alpi, ad osservare in una prospettiva sistemica, di lungo periodo il tema dell'integrazione socio-economica attraverso le infrastrutture e i trasporti.

E' dall'esperienza di terra di confine che la Regione Friuli-Venezia Giulia trae la certezza che, in una casa comune, gli interessi dei vicini rappresentino, di fatto, gli stessi propri interessi. E' questo il concetto – per certi versi quasi

banale – che viene fatto proprio dalla visione strategica, cara al Friuli-Venezia Giulia, mirata alla creazione di "Euroregioni", capaci di avvicinare, nel rispetto delle diversità, le posizioni dei vicini e integrare il processo decisionale.

Pertanto, la Regione Friuli Venezia Giulia, nell'occasione della Conferenza di Udine, ripropone all'attenzione di tutti i "vicini" due messaggi chiari.

Il primo è che il sistema di infrastrutture del Friuli-Venezia Giulia disposto lungo la dorsale del Corridoio V rappresenta, volenti o nolenti, un punto di condensazione naturale per i flussi da e per l'Europa Orientale (e in particolare per l'area balcanica e danubiana) di tutte le regioni d'Italia e di Oltre Alpe. Di qui a cinque, dieci anni, qualora questo punto di condensazione dovesse trasformarsi in un vero e proprio "collo di bottiglia", le ripercussioni sarebbero gravi per tutti, a cominciare dalle regioni più lontane. Il secondo è che la Regione Friuli-Venezia Giulia, con lo stesso spirito che la ispira ad

impegnarsi per l'Euroregione, ritiene che l'unico modo di agire sia quello del "pensare assieme", rinunciando a giochi di attesa o ad atteggiamenti di copertura. Le grandi infrastrutture e i grandi sistemi di trasporto, nel quadro dell'economia futura, sprigioneranno compiutamente il loro potenziale e le loro economie di densità solo qualora vengano realizzate con criteri omogenei su scala "transeuropea" e "paneuropea", e siano programmati e gestiti, nelle diverse sezioni, con modi e tempi armonici con un disegno di sistema. Lavorare per frammenti, in questi casi, è perdente.

Pensare assieme significa, in questa visuale, innanzitutto, immaginare infrastrutture che nascono, a livello di impegno politico, sulla base di sforzi comuni. In questa prospettiva, anche le regioni francesi, e non solo il Piemonte o la Lombardia, sono chiamate ad essere vicine ai problemi delle infrastrutture Est-Ovest. Per non parlare dell'Austria e della Slovenia, come della Croazia.

E' quindi necessario confrontarsi, nel progetto della "via comune" (per adattare la metafora della "casa comune"), anche con i territori e le organizzazioni che, essendo più lontani dall'area di condensazione valutano con minore sensibilità il ruolo la direttrice, in tutta la sua estensione.

Certamente, la componente di interesse regionale diretto è alta, giacché il Friuli-Venezia Giulia è comunque un grande scambiatore economico con l'Europa Centrale ed Orientale, ed in particolare con l'area balcanica. Ma il danno diretto maggiore della non realizzazione ricadrebbe principalmente al di fuori del territorio regionale, ripercuotendosi, non solo come un domino di maggiori costi e di congestioni, ma come una perdita di opportunità a tutte le regioni situate lungo la direttrice.

Non si dimentichi che già attualmente i principali utenti del sistema stradale dei valichi orientali sono le imprese dell'area lombarda.

Le linee ferroviarie (così come il sistema delle infrastrutture puntuali e quello della realizzazione dei servizi) costituiscono un tema centrale della discussione.

Con questo, la Regione Friuli-Venezia Giulia non vuole nascondere l'interesse verso il sistema autostradale. Il sistema autostradale rimane una dorsale strutturante al servizio dei flussi e va rinforzato, sia a "Ovest" che ad "Est". Sono ben note, a proposito, le iniziative della Regione per progettare un sistema di gestione realmente integrato dell'asse Est-Ovest e per elevare la capacità delle tratte sul proprio territorio.

Il sistema ferroviario, rappresenta, tuttavia, una priorità di primo rango, se non altro perché la qualità delle grandi direttrici determina ricadute importantissime anche sul piano delle aree locali. Nodi o linee sature a causa del traffico di merci generano cattiva qualità di servizio non solo a svantaggio dei transiti di merci su lunga distanza ma anche sulle relazioni di trasporto passeggeri attestata sui nodi locali e che definiscono la struttura funzionale del territorio, arricchendo le opportunità di integrazione regionale e

inter-regionale.

Per il futuro, la Regione Friuli-Venezia Giulia confida che il sistema ferroviario possa (e debba!) offrire molto di più ad iniziare dal suo ruolo per i trasporti a valenza territoriale (ma si potrebbe dire "Euro-regionale"), in un quadro di maggiore integrazione con i sistemi di trasporto urbano (ma anche con quello aereo – il "Polo Intermodale" di Ronchi dei Legionari è una proposta di grande interesse per la Regione). Tuttavia, l'obiettivo del miglioramento del servizio territoriale non è raggiungibile qualora non si elevi, nel complesso, la situazione delle parti deboli delle grandi linee. Questo vale per tutta la dorsale ferroviaria transpadana, che oggi presenta, in molti punti, livelli di servizio poco degni per un'area produttiva fra le più importanti d'Europa.

Punti deboli: i valichi, innanzitutto. A Ovest, forse più che ad Est. La "macroregione" padano-alpina, che comprende le propaggini d'Oltre Alpe, è chiamata a riconoscere che nella qualità strutturante del suo nuovo sistema ferroviario, capace e veloce, vi sono le opportunità per nuovi modelli di integrazione a carattere "metropolitano" ma, allo stesso, ambientalmente sostenibile.

Anche sul versante Est, vi sono note dolenti. La tratta Ronchi dei Legionari-Trieste è un esempio, a livello locale, di tratta già pressoché satura, oltre che lenta. Essa è al limite della capacità di svolgere le proprie funzioni di collegamento rapido, ad alta frequenza, lungo la dorsale di un'area che, potenzialmente, presenta i tratti di un'area metropolitana transnazionale (Monfalcone, Trieste, Capodistria, quest'ultima in Slovenia), oltre che un segmento importante per il traffico merci internazionale, terrestre di origine marittima (porti di Trieste e Monfalcone).

Investimenti locali di questo tipo coniugano, dunque, la valenza di apporti al sistema internazionale con quella, non trascurabile, di interesse per la popolazione locale, in un'ottica di riqualificazione del territorio e di integrazione funzionale metropolitana. Alla ferrovia, più che agli altri sistemi, va riconosciuto il merito di offrire opportunità sul doppio ambito, del "globus" come del "locus".

Richiamare la priorità della Ronchi-Trieste non significa in ogni caso dimenticare l'intera tratta Trieste-Venezia. La priorità di integrazione lungo tale corridoio territoriale – che fra l'altro contiene due aeroporti (Ronchi dei Legionari e il Marco Polo, ambedue di centrale importanza per il Nord-Est e con prospettive di integrazione funzionale sostenute dalla Regione) è altissima.

Preoccuparsi dello sviluppo di una direttrice non significa, com'è evidente, pensare esclusivamente alle nuove infrastrutture. E' un processo che parte dal quotidiano della collaborazione e dell'integrazione. I fondamenti della collaborazione operativa sono, solo come esempio, l'interoperabilità dei sistemi (anche inter-confinari, come i locomotori poli-corrente), le politiche commerciali e tariffarie integrate e realmente attrattive o una vera collaborazione fra imprese ferroviarie per la riduzione dei tempi di transito. Questo, nell'ambito di uno scacchiere che deve possedere i caratteri della rete: non limitandosi esclusivamente alla direttrice Est-Ovest, e ad una unica dorsale sul Brennero, ma creando sinergie territoriali lungo tutte le dorsali del quadrante, ed in particolare su quelle che connettono la "plaque tournant" – direbbero i francesi – del Friuli-Venezia Giulia e della Slovenia con gli assi dei Tauri (verso Monaco di Baviera) e del Semmering (verso Vienna).

Quello che si può fare nel breve, con un impegno comune lungo i binari già esistenti, è fondamentale. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono protagonisti essenziali di questo possibile incontro.

La politica, pur riconoscendo al centralità del loro ruolo autonomo, è chiamata ad interagire con essi per favorire, il più possibile, le allocazioni di risorse che consentano di elevare il beneficio delle collettività, in piena armonia, ma non in totale soggezione, rispetto alle forze del mercato. La responsabilità dei monopolisti pubblici verso il territorio, regionale o euro-regionale che sia, non è eludibile. Questa responsabilità, che dovrebbe essere in ogni caso mitigata dall'attivazione di più attivi meccanismi concorrenziali, va integrata in una politica territoriale. Questa politica, per avere effetti al servizio di una direttrice, deve essere comune, a livello nazionale e internazionale.

In quest'ottica, posizioni di chiusura o di esclusiva difesa degli interessi del "locus", qualunque sia il loro oggetto o la loro portata, non rappresentano la via per aumentare il benessere della futura collettività d'Europa.

Lodovico Sonogo
Assessore Viabilità e Trasporti
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Friuli Venezia Giulia, il gusto di una terra speciale

Il Friuli Venezia Giulia ha ottenuto l'autonomia amministrativa e lo Statuto speciale, previsto dalla Costituzione italiana assieme ad altri quattro, solo nel 1963.

Le ragioni di questo *ritardo costituzionale* si intrecciano con i problemi che compongono lo scenario internazionale del secondo dopoguerra e con quelli derivati dalle diversità storiche, etniche e linguistiche che caratterizzano queste terre.

Da un lato il Friuli, dal romano *Forum Julii*, con le provincie di Pordenone, Udine e parte di quella di Gorizia, erede del patriarcato di Aquileia e della Veneziana Patria del Friuli; dall'altro i territori di Trieste e Gorizia – la Venezia Giulia – che all'impronta asburgica affiancano un passato di forti autonomie amministrative ed economiche.

Tuttavia le tracce di una comune "radice romana" (...con buona pace di qualche fervente leghista!) sono bene visibili su tutto il territorio e l'elemento unificante delle due realtà è rappresentato dalla *X Regio Venetia et Histria*, con capitale Aquileia in epoca augustea.

Dal mare ai monti, da Est ad Ovest le distanze, in linea d'aria, non superano i cento chilometri. In uno spazio tanto ristretto, il Friuli Venezia Giulia racchiude ambienti, paesaggi, storia, arte e cultura diversificati che concorrono a formare una realtà varia, articolata e complessa.

Dall'anfiteatro montano, sezione terminale dell'arco alpino, si scende all'ampia fascia pedemontana e collinare morenica.

Il paesaggio è punteggiato da numerosi castelli che costituivano, a partire dall'alto Medio Evo, la linea difensiva di quest'area che, per la sua posizione naturale, era terra di passaggio e spesso di conquista. L'alta pianura, specie nel Friuli occidentale, è caratterizzata da terreni aridi e permeabili detti *magredi*, dove anche i fiumi scompaiono e corrono sotto terra per riaffiorare più a valle, in quella che è nota come la *linea delle risorgive*.

Gli aridi *magredi* sono oggi resi fertili da un imponente sistema di irrigazione e la rigogliosa zona delle risorgive, con la sua fiorente agricoltura, è caratterizzata dal verde naturale dei boschi e dei pascoli.

Infine il salto verso il mare: le ampie lagune di Marano e di Grado e la foce dell'Isonzo disegnano la bassa costa occidentale; ad Est la costa diviene alta e rocciosa, con insenature come quelle di Duino e Sostiana, sino a Trieste e Muggia.

Un territorio in cui convivono armoniosamente ambiente, storia, cultura e tradizioni davvero unici.

Dalle splendide vallate alpine alle belle città d'arte si può soddisfare spirito e corpo, anima e passione. Passione per il bello e per le cose buone.

Che piacere percorrere i colli e le pianure vocate alla vite ed assaporare i famosi vini, abbinandoli al prosciutto di San Daniele ed al formaggio Montasio, capolavori gastronomici! Ed ancora i fiumi e le coste pescose con i loro prodotti e le sapienti ricette a base di pesce. Un percorso che lega i gusti ed i sapori di questa terra al senso per il bello che si conserva nei tesori d'arte del territorio, un tempo di confine, ora al centro d'Europa.

Per quanto riguarda i vini, parlarne non basterebbe questo articolo, ricordiamo il tranquillo *Chardonnay*, il *Picolit* dalla finezza straordinaria, dal colore giallo paglierino carico, delicatamente profumato, il *Pinot bianco*, dal gusto raffinato e dai suoi riflessi verdognoli, decisamente superiore alla pur spiccata personalità del *Pinot grigio*. E poi il *Pinot nero*, una vera punta di diamante dell'enologia friulana; il *Refosco dal peduncolo rosso*, dal profumo intenso e gradevole con sentore di mora selvatica e sottobosco; lo *Schioppettino*, di buon corpo, non molto alcolico, fresco e citrino. Infine il *Terrano*, poco alcolico, di grandissimo corpo quasi denso. Senza parlare poi della *Ribolla gialla*, del *Riesling* italico e renano, del *Sauvignon*, del *Tocai friulano*, del *Verduzzo* e ...ci perdonino gli intenditori, per le tante dimenticanze.

In conclusione qualche breve cenno sulla città che ospiterà il nostro Congresso. Udine sorge al centro della regione Friuli Venezia Giulia, in prossimità di un ampio arco di colline, sulla direttrice internazionale che collega il sud con il nord-est d'Europa. Il territorio comunale è di antichissima frequentazione e ne ha viste tante: da Ottone II di Germania al Patriarca di Aquileia, dal dominio veneziano alle incursioni turche, dalla Casa d'Austria a Napoleone. Poi il Regno d'Italia, la prima e la seconda guerra mondiale, con le sue distruzioni.

Visitare Udine vuol dire quindi rivivere il suo passato in una sorta di suggestivo itinerario che parte da Porta Aquileia, con la caratteristica merlatura ghibellina, per incontrare poi la Chiesa della Beata Vergine del Carmine di origine cinquecentesca, arricchita nei secoli di tanti tesori.

La storia si respira non solo nelle chiese ma anche percorrendo le vie Aquileia, Vittorio Veneto, Manin, Mercatovecchio e le Piazze Duomo, San Giacomo e Piazza Libertà, definita anche "la più bella piazza veneziana in terraferma".

Fulcro della città rimane tuttavia il Castello, costruito alla fine del XVI secolo, attualmente sede dei civici Musei e Gallerie di Storia ed Arte. Percorrendo via Mercatovecchio si sbucca nel cuore pulsante della città: Piazza Giacomo Matteotti, nota come Piazza San Giacomo o Mercato Nuovo, uno dei luoghi più frequentati della città in cui è collocata la fontana di Giovanni da Udine (1543), allievo di Raffaello, intorno alla quale ogni prima domenica del mese si svolge un pittoresco mercatino dell'antiquariato.

Per chiudere con una nota di dolcezza è bello ricordare il dolce tipico friulano: la Gubana. Una morbida pasta lievitata, ripiena di frutta secca e candita, miele, aromi e liquore, cotta al forno, dalla forma tonda e dal caratteristico aspetto a chiocciola compatta, da accompagnare con un buon calice. Che..... gusto!

Claudio Vecchietti

IL CORRIDOIO 5 E LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

La short list delle super priorità infrastrutturali, quella lista, tanto per capirci, che dovrebbe dar vita da subito alle realizzazioni di strade e ferrovie di primario interesse europeo, conterrà quelle opere giudicate essenziali per lo sviluppo di intere regioni italiane tra le quali il Friuli Venezia Giulia? E' questa una delle domande che con maggior frequenza e con grande preoccupazione si fanno politici, amministratori pubblici e imprenditori impegnati a "spingere" sul Governo per far giungere a buon fine gli interventi che interessano.

L'opera che oggi è maggiormente al centro dell'attenzione del nostro paese è di sicuro il Corridoio 5, i cui progetti riguardano tutto il nord Italia, da est a ovest.

In un recente convegno, quello svolto si a Roma organizzato dalla Confetra, il Ministro per le politiche comunitarie, Buttiglione, ha assicurato che la short list europea conterrà certamente anche la realizzazione del collegamento ferroviario fra Torino e Lione e quindi, con esso, si darà praticamente il via all'iter di approvazione anche delle altre opere previste dal Corridoio 5.

Ma che questo importantissimo asse ferroviario sia già ben al di là della sola fase delle buone intenzioni è dimostrato dallo stato di avanzamento di molti progetti e, fra questi, alcuni di quelli che saranno realizzati nelle Regioni del Nord Est.

Per questa ragione, proprio per verificare lo stato dell'arte e le prospettive future di questi progetti, la Regione Friuli Venezia Giulia ha organizzato una conferenza alla quale ha chiamato a partecipare i vertici delle ferrovie italiane, francesi, austriache e slovene sul tema "L'asse ferroviario Lione - Trieste - Kiev: stato dell'arte e prospettive future".

La manifestazione si svolgerà a Udine, nel Centro congressi dell'Executive Hotel, il 10 dicembre in coincidenza con l'apertura dei lavori del XXIII Congresso Nazionale di Assidifer Federmanager, il Sindacato dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Questa concomitanza è stata evidentemente giudicata dalla Regione Friuli Venezia Giulia una buona opportunità per coinvolgere i vertici dell' Azienda ferroviaria e i molti dirigenti FS che interverranno al loro congresso, sulle problematiche riguardanti i progetti e le realizzazioni ferroviarie previste dal Corridoio 5 sul territorio regionale.

La Regione Friuli Venezia Giulia, con l'occasione, vorrà ancora una volta giustamente ribadire la propria centralità nel progetto europeo, soprattutto nella connessione e nei transiti verso Slovenia e Austria e verso i paesi emergenti dell'Est europeo e dell'area danubiana, e vorrà conoscere dai gestori delle varie aziende ferroviarie interessate, quali sono i progetti e le attese di ciascuna di loro.



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

CONFERENZA

**"L'ASSE FERROVIARIO LIONE-TRIESTE-KIEV:
STATO DELL'ARTE E PROSPETTIVE FUTURE"**

Confronto fra l'Assessore della viabilità e dei trasporti della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e i rappresentanti delle Ferrovie italiane, francesi, austriache e slovene.

Udine, 10 dicembre 2003, ore 11
Executive Hotel
Via Palmanova, ang. Via Masieri 4

La visione OCSE dei trasporti in Italia

Quando il direttore del nostro giornale mi ha chiesto un contributo approfittando del fatto che mi ero candidato delegato al congresso, leggendo implicitamente una maggior disponibilità da parte mia alle iniziative del sindacato, mi sono chiesto come avrei potuto essergli utile dal momento che da anni il mio tempo è completamente assorbito dalla quotidianità.

Non ho più tempo per studiare i problemi e riflettere su loro possibili soluzioni; mi sento condizionato dalle opinioni correnti pesantemente indirizzate da un sistema di informazione che aiuta sempre meno a formarsi una propria idea sui fatti, ma spinge ad aderire all'una od all'altra "opinion leader" maggiormente accreditata, anche se spesso non è suffragata dai fatti realmente accaduti.

La risposta l'ho trovata mutuando, dall'ultimo rapporto che gli esperti dell'OCSE hanno predisposto per l'Italia, il capitolo dedicato al settore trasporti.

Seppur datato (1999) il documento assume le linee guida del processo di riforma che ha interessato il settore, processo avviato con il Piano Generale dei Trasporti approvato con DPCM nel 1986 e successivamente aggiornato: l'ultimo aggiornamento è di luglio 2000, preceduto dalla Conferenza Nazionale dei trasporti di luglio 1998.

Ripropongo gli elementi che mi sono sembrati di maggior interesse con un'attenzione, in particolare, a ferrovie e trasporto pubblico locale.

Avendo poi avuto la fortuna di venire in possesso del "Rapporto sulle Riforme" reso pubblico dal Ministero del Tesoro a fine ottobre di quest'anno, cercherò di riprendere gli elementi lì presenti sullo stato di attuazione delle riforme progettate negli anni '90 ma ancora in corso di attuazione.

Prima di entrare nel merito della lettura del rapporto OCSE, per riproporlo così come è stato pubblicato, voglio confidarvi cosa mi ha spinto a scegliere un tema più generale e non solo un tema di ferrovie o a proporvi il "punto di vista" di esperti di un organismo che supera i confini dell'Europa: è stata la parabola dal titolo "la zanzara" di un maestro della tradizione mistica mussulmana, vissuto nel 1200, che ho trovato nei giorni scorsi su Avvenire, proprio mentre riflettevo sul tema con cui adempiere a questo impegno preso. Vi prego di leggere con attenzione:

<Vedendo un fuscillo di paglia galleggiare su una pozza di urina d'asino, la zanzara alzò la testa e disse a se stessa "E' tanto tempo che sogno l'oceano e un vascello..Eccoli!" Quella pozza le sembrava profonda e senza limiti perché il suo universo ha la dimensione dei suoi occhi:simili occhi non vedono che simili oceani. Improvvisamente il vento spostò leggermente quel fuscillo: La zanzara esclamò:" Che grande comandante sono!">

Dopo aver letto sono arrossito per tutte le volte che mi sono comportato come quella zanzara. Gli amici che mi conoscono potranno convenirne; chiedo loro soltanto di non dichiararlo a voce alta.

Introduzione

"Nel settore dei trasporti, la dotazione di infrastrutture efficienti viene considerata un elemento prioritario in grado di influire sulla capacità di crescita di un paese. I costi dei servizi di trasporto rappresentano una determinante della competitività cui si annette un'importanza sempre crescente, come testimonia l'enfasi posta dall'integrazione europea sul ruolo che un'efficiente rete distributiva può avere nel promuovere la convergenza economica.

Tuttavia, analogamente alla maggior parte delle realtà estere, anche in Italia il sistema dei trasporti è la risultante di interventi pubblici e regolamentazioni di settore.

L'influenza dello Stato, a un tempo proprietario e autorità di controllo, ha fatto sì che le politiche di bilancio e di prezzo nel settore dei trasporti non abbiano minimamente risentito degli impulsi provenienti dal mercato.

Questo concorso di circostanze ha indotto una bassa produttività, l'esigenza di sovvenzioni statali, l'aumento dei costi. Allo stesso tempo, le strategie decisionali hanno tenuto in scarsa considerazione le negative esternalità connesse con l'inquinamento ambientale e il congestionamento delle reti, causando distorsioni nella struttura della domanda e dell'offerta dei servizi di trasporto.

Prendendo atto di simili inefficienze, le politiche di trasporto in Italia si sono quindi discostate dall'approccio tradizionale, consistente nell'offerta diretta di un pubblico servizio, per orientarsi verso una strategia maggiormente ispirata ai principi della libera concorrenza.

Il mercato unico prima, e l'istituzione dell'UEM in seguito hanno fornito un ulteriore impulso al processo di liberalizzazione ed all'introduzione di regole concorrenziali. L'adozione di efficaci politiche di gestione e di finanziamento per l'industria dei trasporti nel suo complesso, unitamente alla razionalizzazione del quadro normativo di riferimento, stanno creando non facili problemi di adattamento e rappresentano una delle sfide più importanti per l'economia italiana"

Si traslascia l'analisi che il rapporto propone della struttura della domanda e dell'offerta, a partire dai dati del Conto Nazionale dei Trasporti, dove si sottomodale il forte squilibrio modale a favore del comparto stradale con gli evidenti danni ambientali, per soffermarci su alcune iniziative assunte e sulle esigenze di possibili progetti di riforma.

Iniziativa per colmare le lacune della regolamentazione in vigore

"Nell'intento di migliorare l'efficienza del sistema dei trasporti e di ridurre gli effetti negativi delle esternalità, il Governo ha adottato una strategia orientata su tre versanti: liberalizzazione, privatizzazione e decentramento regionale. La teoria tradizionale della regolamentazione giustifica l'intervento statale ogniqualvolta si presenti la necessità di correggere situazioni di <fallimento del mercato>, sicché nel caso particolare dei trasporti-ovvero di un sistema che in molti comparti opera in regime di monopolio naturale- il fine ultimo dell'intervento dello Stato dovrebbe essere quello di garantire la corretta allocazione delle risorse. Tuttavia, l'esperienza pratica mostra che, in assenza di una disciplina di mercato adeguata, l'intervento pubblico può in alcuni casi acuire le inefficienze, se non addirittura crearle. I prezzi amministrati possono comprimere i costi privati del trasporto al di sotto del loro costo sociale, incoraggiando utilizzi eccessivi, sottoinvestimenti e congestionamenti. Va sottolineato, infine, un aspetto forse ancora più importante: laddove vi siano le condizioni per allargare la competitività nei mercati dei servizi ausiliari, ovvero quando l'innovazione tecnologica abbia accresciuto le opportunità di concorrenza fra i vari modi di trasporto, i vincoli all'ingresso di nuovi concorrenti possono indurre la perdita di potenziali vantaggi in termini di efficienza.

Non a caso i progetti di riforma pongono un'enfasi sempre maggiore sulla necessità di separare la gestione delle reti,

dove il potere monopolistico impone una costante attività di regolamentazione, da quella dei servizi forniti attraverso le reti stesse, in cui la competitività può essere intensificata".

Il processo di liberalizzazione

"Il processo di deregolamentazione del settore dei trasporti in Italia ha preso avvio nei primi anni novanta, da quando, cioè, le direttive dell'Unione europea, da un lato, e gli interventi dell'autorità antitrust dall'altro, hanno iniziato ad esercitare pressioni in favore di una più accentuata concorrenza. Il mercato unico prima, e l'istituzione dell'Unione economica e monetaria in seguito hanno ulteriormente spinto il processo di liberalizzazione dei trasporti in Europa e, quindi, l'applicazione delle norme in materia di concorrenza. Muovendo da questi principi, le più importanti direttive UE hanno avuto oggetto la definizione di articolate strategie di trasporto, in particolare nei settori aereo, ferroviario e dell'autotrasporto. Pur senza disconoscere il ruolo degli Stati membri nella definizione delle normative di base, i cardini della strategia della UE sono stati:

- La liberalizzazione dei servizi di trasporto, rendendo più spedita l'adozione di regole internazionali di comportamento;
- La privatizzazione e l'eliminazione delle esistenti barriere alle partecipazioni estere;
- Un minor ricorso al sostegno finanziario da parte dello Stato;
- La promozione di un utilizzo efficiente delle infrastrutture dei trasporti.

L'intervento dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato nel settore dei trasporti si è concentrato principalmente sull'accertamento e sulla valutazione della condotta delle società responsabili della gestione delle infrastrutture e/o della fornitura dei servizi.

Considerata la diffusa presenza delle società di trasporto nei mercati verticalmente e orizzontalmente collegati, l'attività investigativa dell'Autorità Antitrust si è concentrata sulla identificazione dei vari tentativi di monopolizzazione, nonché sui casi di abuso di posizione dominante e su quelli di comportamento discriminatorio.

Ulteriori minacce alla concorrenza sono scaturite dalle relazioni fra le compagnie di trasporto ed i rispettivi fornitori. Il potere dell'Autorità Antitrust nelle politiche dei trasporti si è generalmente tradotto in azioni legali, contro le irregolarità perpetrate dalle imprese, e nell'emanazione di pareri, sottoposti direttamente alle Autorità di governo e Parlamento."

Iniziativa di liberalizzazione nei singoli settori modali

Il documento OCSE analizza i provvedimenti riguardanti il processo di deregolamentazione per i singoli settori modali: *trasporto aereo*, che culmina nella creazione dell'Enac, quale nuova autorità di regolamentazione; *trasporto marittimo*, dove sono state introdotte condizioni di maggiore competitività, la separazione fra autorità portuale e compagnie portuali e, fra gli altri provvedimenti, l'introduzione del registro marittimo internazionale; *trasporti stradali*, per i quali il processo di liberalizzazione si è incentrato in larga parte sull'introduzione di una maggiore flessibilità nella determinazione dei prezzi (superamento delle tariffe obbligatorie) e sul passaggio, per le società autostradali, dal regime in concessione a un sistema di autorizzazione basato sul rilascio delle licenze. In particolare per l'autotrasporto sono state introdotte procedure semplificate per il rilascio delle licenze e criteri armonizzati a quelli vigenti nell'unione Europea per l'accesso alla professione di autotrasportatore.

"Importanti misure di liberalizzazione sono state altresì adottate nei settori ferroviario, dell'autotrasporto viaggiatori e del trasporto urbano.

Nel marzo 1998 il Governo ha messo a punto un piano di riorganizzazione delle FS suddividendo l'azienda di Stato in quattro aree funzionali separate (divisioni).

Conformemente alle direttive Europee, l'autorizzazione all'utilizzo della rete verrà concessa mediante contratti di licenza in luogo di contratti di concessione.

Le divisioni infrastrutture e trasporto locale resteranno rispettivamente sotto la competenza degli organi di Governo centrali e regionali.

La prevista riorganizzazione delle ferrovie si basa su iniziative intraprese dal Governo nel gennaio del 1997 sopravanzando le stesse direttive della UE, che si limitavano alla richiesta di introdurre sistemi di contabilizzazione distinti per la gestione delle strade ferrate, il trasporto passeggeri e merci e i servizi locali. (L'iniziativa del Governo del gennaio 1997 prevedeva anche l'elaborazione, da parte delle Ferrovie dello Stato, di un piano di attività a medio termine per il quinquennio 1997-2001. Ultimato nel settembre del 1997, il piano prevedeva la soppressione di ulteriori posti di lavoro e un programma di investimenti per 12.880 miliardi di lire, di cui 5800 miliardi da destinare all'ammodernamento delle infrastrutture e del materiale rotabile, 5000 miliardi per l'estensione della rete ad alta velocità e 2000 miliardi per aumentare la sicurezza e l'efficienza del settore. Il finanziamento degli investimenti non comporterà prelievi dal bilancio statale, ma verrà effettuato essenzialmente attraverso aumenti di capitale della società Ferrovie dello Stato, anche se è previsto, in misura minore, il ricorso a capitali privati. Nel febbraio del 1998 è stato siglato un contratto di lavoro pluriennale che ha, di fatto, congelato le retribuzioni delle FS, per tre anni e mezzo.

In linea con quanto avviene nelle principali società ferroviarie europee, a partire dal 2001, è prevista l'eliminazione del doppio conducente.)

Sempre nell'estate del 1998 il Governo ha preso in esame alcune proposte per l'introduzione di un sistema tariffario maggiormente incentrato su principi di politica commerciale (domanda e qualità dei servizi).

Il conferimento di maggiore autonomia alle Regioni e agli Enti locali

"Nei trasporti urbani e locali, il programma di deregolamentazione è strettamente interconnesso con il trasferimento dell'autonomia impositiva e di spesa dal livello statale a quello regionale. Ai sensi della legge Bassanini del marzo del 1997, il trasporto locale sarà gradualmente decentrato alle Regioni entro il 2000, le quali già dal 1° gennaio di quell'anno riceveranno piena responsabilità finanziaria (Nel 1995 è stato abolito il Fondo nazionale dei trasporti, mediante il quale i fondi dell'intero settore erano stati trasferiti dallo Stato alle Regioni. A partire da allora, la spesa regionale per la mobilità si è mantenuta ai livelli del 1995; le Regioni hanno potuto peraltro beneficiare dei proventi di una speciale accisa sulla benzina)-

Ricadute positive in termini di concorrenza sul settore dei trasporti deriveranno dal passaggio dal regime in concessione ai contratti di licenza, dall'adozione di un nuovo contratto di pubblico servizio (D.lgs.422/1997) e dalla privatizzazione di tutte le società pubbliche appartenenti alla Federtrasporti.

Nel quadro di questo programma, le Regioni manterranno la proprietà delle infrastrutture (rimesse e stazioni). La legge Bassanini richiedeva inoltre l'introduzione, entro giugno 1998, di <leggi regionali attuative> allo scopo di stabilire il ruolo delle Province e Comuni nel trasporto locale. Spetta inoltre alle Regioni, che avranno anche la responsabilità delle politiche ambientali, l'istituzione delle rispettive autorità di autoregolamentazione.

Secondo il piano di decentramento alle Regioni è demandata la responsabilità dei servizi di trasporto locale nel loro complesso, inclusi quindi quelli ferroviari. Ogni Regione avrà la facoltà di individuare la migliore ripartizione del trasporto stradale e trasporto ferroviario, a condizione di assumersi per intero l'onere dei collegamenti ferroviari locali. A questo fine, ogni ente regionale stipulerà un apposito contratto con lo Stato, che detiene la proprietà delle strade ferrate, definendo gli obiettivi per il trasporto regionale fino al 2001. A partire dal 2001, i ricavi derivanti dal trasporto locale dovranno coprire almeno il 35% dei costi (al netto di quelli per le infrastrutture e degli ammortamenti). Gli incrementi tariffari, congiuntamente ai guadagni di produttività, dovrebbero creare le condizioni per un aumento del grado di copertura dei costi.

Il decentramento delle funzioni in materia di trasporti dovrà necessariamente essere accompagnato da un migliore coordinamento delle politiche di settore all'interno degli organi di governo centrale"

Creare le condizioni per una maggiore concorrenza fra i vari modi di trasporto

"Nel complesso, i provvedimenti volti a introdurre condizioni di maggiore competitività hanno sinora una portata modesta, incidendo in maniera eterogenea sui vari segmenti del trasporto. Fino al 1997, le varie iniziative di liberalizzazione si sono focalizzate essenzialmente sui settori marittimo ed aereo, e solo in misura minore sul settore autostradale (politiche tariffarie più flessibili). In effetti, in questi ambiti la liberalizzazione ha prodotto riduzioni di prezzi e contrazioni dei costi. Sicché la solidità patrimoniale delle imprese del settore ne è risultata rafforzata.

Grazie poi ai provvedimenti legislativi volti a deregolamentare il settore ferroviario e a decentrare alle Regioni le responsabilità di gestione dei trasporti locali, il processo di riforma ha acquistato velocità. Le nuove proposte contempono altresì correzioni ai sistemi di determinazione delle tariffe (che, nei trasporti urbani e ferroviari locali, si situano decisamente al di sotto dei livelli di mercato), nonché misure di stimolo alla concorrenza nel settore dell'autotrasporto. Operazioni di privatizzazione sono state previste (trasporti urbani e ferroviari), altre risultano già positivamente avviate (trasporti autostradali, marittimi e aerei). Considerate nel loro complesso, le iniziative

sopra ricordate costituiscono una ampia e solida base su cui fondare il risanamento dei trasporti in Italia. La liberalizzazione del settore ferroviario rappresenta di gran lunga il più importante di tutti i provvedimenti di riforma proposti. Sopravanzando, come già accennato in precedenza, le stesse direttive europee, le iniziative del Governo - grazie anche a investimenti di ingente ammontare distribuiti nel lungo periodo - riescono ad associare alla parziale privatizzazione del settore l'ammodernamento delle linee ferroviarie, del materiale rotabile, e dei sistemi di segnalamento. Sono previste maggiori facilitazioni per congiungere il trasporto merci per ferrovia a quello su strada e, nel settore passeggeri, maggiore impulso verrà dato all'alta velocità. Nell'insieme, la deregolamentazione delle ferrovie costituisce un elemento essenziale dell'intero processo di riforma. Agendo come fattore di stimolo della concorrenza fra modi di trasporto, essa dovrebbe indurre una serie di effetti positivi in termini di riduzioni dei costi di trasporto e del congestionamento stradale, contribuendo altresì al contenimento dei danni per l'ambiente.

I limiti del processo di riforma

Il processo di riforma si prefigge di cogliere solo una parte delle numerose opportunità che potrebbero incentivare la concorrenza, e per questo motivo esso appare ancora incompleto. Nei trasporti urbani, i cinque anni di transizione previsti per il passaggio ad un sistema concorrenziale conferiranno indebiti vantaggi agli attuali concessionari (E' il parere dell'autorità garante della concorrenza e del mercato emesso all'inizio del 1998).

Per ciò che concerne le Ferrovie dello Stato, la riduzione delle forze di lavoro continua a dipendere, in parte, dagli schemi di pensionamento anticipato, con prevedibili ricadute sulla spesa previdenziale complessiva.

Uno dei principali nodi strutturali del riordino delle ferrovie è rappresentato dalla scissione temporale del piano di ristrutturazione. Dovrebbe essere concessa priorità agli investimenti in manutenzione e al ricambio del materiale obsoleto. La qualità del servizio ferroviario dovrebbe essere migliorata in tempi brevi, intervenendo sull'ammodernamento delle strade ferrate, del materiale rotabile e dei sistemi di segnalamento. Analogamente, il rafforzamento dei corridoi intermodali (collegamenti tra ferrovie, porti autostrade e aeroporti) non potrà che andare incontro alle esigenze sia dei consumatori, sia delle imprese.

Il conseguente generale miglioramento dei servizi di trasporto dovrebbe trovare un favorevole accoglimento da parte del mercato, rendendo così più agevole il vaglio delle proposte di ampliamento o di riduzione della rete ferroviaria. Simili progetti di investimento sono generalmente costosi e richiedono lunghi tempi di realizzazione. Oltre ad evitare investimenti eccessivamente dispendiosi, una corretta definizione delle priorità dei progetti potrebbe avere ricadute positive sull'ambiente. (Le automobili e, in particolare, gli automezzi pesanti sono di gran lunga più inquinanti dei treni. Allo stesso tempo, la costruzione dei collegamenti ferroviari provoca spesso l'alterazione dell'ambiente, dando adito a critiche degli ecologisti) D'altro canto, alla luce della maggiore autonomia attribuita alle Regioni, i collegamenti ferroviari che non si rivelano redditizi rischiano un prematuro smembramento. Tali collegamenti potrebbero invece trarre notevoli benefici, in termini di redditività, da un ammodernamento della rete e dall'adozione di politiche di internalizzazione dei costi ambientali per quanto attiene alla determinazione dei prezzi del traffico stradale.

Favorire un sistema integrato dei trasporti

Il nuovo piano di riforma presenta anche qualche zona d'ombra, oltre ad alcune contraddizioni. Fra le prime si collocano i criteri di determinazione delle tariffe ferroviarie del trasporto passeggeri (dove il miglioramento della qualità dei servizi non potrà non passare per un aumento dei prezzi); la determinazione dei diritti di accesso all'utilizzo delle linee ferroviarie di proprietà statale (un ambito, questo, non ancora tenuto in debito conto dalle direttive europee); le modalità di partecipazione del capitale privato al finanziamento dei programmi di investimento nel settore dei trasporti; la natura che dovranno assumere le operazioni di privatizzazione delle società di trasporto locale (offerte pubbliche di vendita, ovvero rilascio diretto delle concessioni).

Gli strumenti delle offerte pubbliche di vendita e delle dimissioni su vasta scala di automezzi e convogli ferroviari in particolare dovrebbero essere utilizzati per intensificare la concorrenza. Al di là delle zone d'ombra, va rilevato un potenziale conflitto fra il decentramento dei poteri statali e la possibilità di rispettare gli obiettivi ambientali a livello nazionale fissati in occasione del vertice di Kyoto.

Infatti, se il processo di regionalizzazione può essere auspicabile sotto il profilo dell'efficienza delle autonomie locali, esso potrebbe non essere coerente con il conseguimento di progressi sul versante ambientale per il paese nel suo complesso. Al fine di evitare conflitti, alle Regioni dovrebbe essere fatto obbligo di riferire periodicamente alla linea di Governo circa lo stato dei territori di rispettiva competenza. Tali informazioni rivestono un ruolo sempre più importante per utilizzare efficacemente i meccanismi di prezzo (pedaggi stradali, diritti di ingresso nei centri abitati, imposte sui combustibili, ecc.) nella lotta contro l'inquinamento ambientale e il congestionamento. L'imposizione di una tassa sulle emissioni nocive (carbon tax), prevista dalla legge finanziaria per il 1999, costituisce un notevole passo in avanti nella direzione della internalizzazione dei costi. A livello locale, per porre rimedio al congestionamento da traffico e all'inquinamento, una maggior attenzione dovrebbe essere rivolta alla imposizione di politiche di pedaggi per il transito sulle strade urbane, all'introduzione su vasta scala di parcheggi a pagamento e a più flessibili sistemi di segnalazione del traffico.

Se da un lato le ricadute positive di un sistema di trasporti ben

integrato sono potenzialmente importanti, dall'altro non mancano osservazioni che subordinano questi vantaggi all'istituzione di una apposita autorità di controllo.

Gli aggiornamenti delle politiche di regolamentazione del settore trasporti presenti sul "Rapporto sulle riforme economiche" curato dal ministero del Tesoro - ottobre 2003

Il rapporto propone una valutazione aggiornata sul funzionamento del mercato e delle riforme strutturali distinguendo fra "mercato dei prodotti" e mercato dei capitali.

All'interno del mercato dei prodotti c'è un paragrafo specifico destinato ai servizi di pubblica utilità e alle industrie a rete all'interno del quale troviamo le novità di interesse del settore ferroviario e del trasporto pubblico locale riguardanti due momenti fondamentali della regolamentazione dei trasporti, di cui si è trattato riprendendo il documento OCSE. Ci soffermiamo dunque su due specifici paragrafi: "andamento dei prezzi e indicatori di qualità" da una parte e "apertura del mercato e accesso alle reti" dall'altra, concludendo con un paragrafo su "trasporti ed energia".

"Andamento dei prezzi e indicatori di qualità"

In relazione alle tariffe per il servizio ferroviario, dopo l'esperienza del primo periodo regolatorio tramite il *price cap* delle tariffe a media e lunga percorrenza, è allo studio del CIPE un adeguamento della formula di questa forma di regolamentazione, con gli obiettivi di:

- tener conto delle modifiche che hanno interessato la struttura delle offerte commerciali di Trenitalia;
- determinare un valore della variabile relativa alla produttività (X); variabile che è stata posta pari a zero nel primo quinquennio di applicazione del sistema del price cap, come disposto dal CIPE con delibera del 5 novembre 1999.
- Adeguare la misurazione degli standard di qualità ai cambiamenti associati all'offerta di nuovi servizi ed alle esigenze commerciali che da essi derivano.

NB: Le variazioni annue dei prezzi, previste dalla sopra citata delibera CIPE, sono regolate dal principio del price cap e sono state predeterminate per il quadriennio 2000-2003 sulla base della seguente formula:

$$V = mp \cdot X + Sn$$

Ove:

V è l'incremento percentuale tariffario massimo consentito per l'anno considerato (n) rispetto all'anno precedente (n-1)

mp è il tasso di inflazione programmata

X è il tasso di aumento della produttività

Sn è il costo aggiuntivo per i miglioramenti qualitativi dei servizi offerti, espresso in percentuale sui ricavi annui.

Tenendo conto dello scostamento delle tariffe rispetto a quelle praticate dalle maggiori imprese ferroviarie europee e della circostanza che la divisione Passeggeri presenta ancora consistenti disavanzi, gli incrementi di produttività restano a beneficio dell'azienda con progressiva riduzione dei trasferimenti pubblici: la X è quindi pari allo zero. Il valore di SN viene fissato nella misura nella misura del 3,5%.

Per quanto riguarda la qualità del servizio, la puntualità dei treni passeggeri nel 2002 è leggermente migliorata e tale miglioramento prosegue anche nel 2003. Infatti la percentuale dei treni di media e lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o comunque con un ritardo compreso nella fascia 0-15' è aumentata dall'87% del 2001 all'88% nel 2002 ed all'89% nei primi sei mesi del 2003.

E' anche aumentata la percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0-5' che sale dall'88% del 2001 all'89% nel 2002 e al 91% nel primo semestre dell'anno in corso.

In relazione all'indicatore di sicurezza, misurato in n° di incidenti tipici per milione di treni km effettuati, nel 2002 esso è risultato pari a 0,27 confermando il trend positivo degli ultimi anni. In questo settore le ferrovie italiane risultano tra i migliori gestori europei di infrastrutture ferroviarie.

"Apertura del mercato e accesso alle reti"

La maggiore apertura al mercato nei servizi pubblici locali è attualmente condizionata dalle modifiche apportate alla legge di riforma del settore dall'art 35 della legge 448/2001 (legge finanziaria 2002).

In linea con i principi e le indicazioni espresse in sede comunitaria (la Commissione ha messo in mora l'Italia per violazione dei principi comunitari di trasparenza e imparzialità delle procedure di aggiudicazione) sono state apportate delle modifiche all'art. 35 (è quanto previsto dall'art. 14 del decreto legge n°269 del 30 settembre 2003 in fase di discussione parlamentare come provvedimento collegato alla legge finanziaria 2004) che prevedono l'affidamento diretto della gestione delle reti solo in caso di servizi "in house". (Si è in presenza di servizi in house quando manca un vero e proprio rapporto contrattuale tra i soggetti e le prestazioni sono fornite ad un'autorità pubblica dai propri servizi o da servizi dipendenti. In questo caso si deve realizzare la condizione che l'ente pubblico eserciti sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano.) L'erogazione del servizio deve avvenire nel rispetto della normativa comunitaria e la titolarità viene conferita:

- Attraverso l'espletamento di gara ad evidenza pubblica;
- A società a capitale misto pubblico/privato che selezioni il partner privato con gara;
- A società a capitale interamente pubblico legata all'ente pubblico da un rapporto di tipo "in house"

In attesa della definizione di un quadro normativo più chiaro il comparto dei servizi pubblici locali è entrato ormai da alcuni anni in una fase di notevole cambiamento che ha impresso una

significativa spinta alla gestione imprenditoriale di tali servizi, favorendo l'innovazione organizzativa e gestionale.

Venendo più in particolare ai servizi di trasporto pubblico locale, il decreto legislativo 422/97, che aveva previsto l'obbligo di affidamento dei servizi tramite gare a partire dal 2003, è stato recepito in maniera disomogenea dalle Regioni. Solo in pochi casi si sono avviate le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi, mentre in altri è stato allungato con una legge regionale il periodo transitorio per l'avvio delle gare. Ritardi si sono anche registrati nella programmazione del trasporto pubblico locale e i contratti di servizio sono ancora poco diffusi.

La Lombardia, che appare la Regione più avanzata, ha già aggiudicato 10 delle 22 gare che gli enti locali devono svolgere per l'affidamento dei servizi di TPL.

Altre due sono di prossima aggiudicazione, 6 sono in fase di svolgimento, mentre solo 3 enti devono ancora avviare la procedura di gara.

Per le aziende che operano nel comparto il 2002 si può definire sostanzialmente positivo. I risultati in termini economici indicano nel secondo semestre dell'anno un aumento dei ricavi da traffico (rispetto allo stesso periodo del 2001) nel 54 % delle imprese, favorito dall'andamento delle tariffe che sono aumentate nel 42% delle aziende.

Per il rapporto costi/ricavi le indicazioni sono abbastanza positive: si rileva un aumento dei casi di variazioni positive, passate dal 38% al 46% delle imprese. Gli investimenti sono stati indicati in aumento dal 35% delle aziende. Infine, i risultati sulla produttività mettono in evidenza una diminuzione significativa dei casi a beneficio essenzialmente delle situazioni di stabilità. Per quanto riguarda il primo semestre 2003, i dati ancora di previsione indicherebbero una sostanziale stabilità dei risultati raggiunti (rispetto allo stesso semestre del 2002) sia in termini di viaggiatori e viaggiatori*Km sia in termini di ricavi.

Nel settore ferroviario è stato definito il Decreto Legislativo di recepimento delle Direttive comunitarie (D.Lgs. 8 luglio 2003, n° 188 "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria) con il quale sono state introdotte misure innovative. Tra queste si citano quelle relative all'introduzione di un regime di "open access", su tutta la rete ferroviaria nazionale, per le imprese ferroviarie in possesso di licenza conforme alle norme CE che intendono effettuare trasporto nazionale e internazionale di merci e viaggiatori, e quelle relative ad una prima introduzione della figura del cosiddetto "richiedente autorizzato", per consentire anche a soggetti diversi dalle imprese ferroviarie di acquisire capacità ferroviaria con lo strumento dell'accordo quadro.

Altre importanti novità sono rappresentate dall'estensione dei principi di liberalizzazione anche ai sistemi ferroviari regionali connessi con la rete ferroviaria nazionale, e dall'introduzione dell'obbligo, per il gestore dell'infrastruttura, di garantire alle imprese ferroviarie la fornitura di servizi cruciali per l'esercizio del trasporto ferroviario, quali quelli di manovra e quelli legati all'utilizzo dei terminal merci.

Tale fornitura potrà essere effettuata direttamente dal gestore dell'infrastruttura, oppure da soggetti da questi individuati, aventi i necessari requisiti di terzietà rispetto alle imprese ferroviarie.

Nel corso del 2003 è proseguito il processo di liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario.

Il numero di imprese ferroviarie titolari di licenza a fine agosto è salito a 33. A 30 di queste è stata concessa l'estensione ai servizi di trasporto in ambito nazionale, mentre quelle titolari anche del certificato di sicurezza sono 12.

Anche per l'esercizio 2002 il Gruppo Ferrovie dello Stato chiude con un risultato economico positivo, a compimento delle linee essenziali del grande processo di riorganizzazione societaria avviato negli anni precedenti, durante i quali si è andato consolidando il percorso intrapreso verso gli obiettivi di recupero di efficienza operativa e di redditività della gestione.

Trasporti ed energia

A giugno 2002 il Parlamento ha approvato la legge nazionale di ratifica del protocollo di Kyoto (si ricorda che in base a tale protocollo l'Italia dovrà ridurre le proprie emissioni di gas serra al 2010 del 6,5 % rispetto alle emissioni del 1990), e sono state presentate al CIPE le modifiche da apportare alle Linee Guida per le politiche nazionali di riduzione dei gas serra.

Per il raggiungimento dell'obiettivo di emissione (-6,5% rispetto al 1990) la delibera individua un'ampia gamma di azioni in particolare nel settore dei trasporti e dell'energia, a partire dai "meccanismi flessibili" di Kyoto.

Il settore dei trasporti è uno dei maggiori determinanti di insostenibilità e di rischio per la salute pubblica. Per favorire lo sviluppo di sistemi di mobilità alternativi e sensibilizzare l'opinione pubblica il Ministero dell'Ambiente ha stanziato oltre 72 milioni di Euro per iniziative che vanno dal "car sharing al mobility management" e ad interventi strutturali (nuovi mezzi e strumenti di pianificazione territoriale).

Il Ministero dell'economia ha emanato un regolamento relativo alle modalità di applicazione dell'accisa agevolata sul biodiesel. Interessanti, quale segnale di applicazione del principio comunitario "chi inquina paga" e di riconoscimento di costi ambientali sinora trascurati dal mercato, risultano le esperienze di *mobility and road pricing* adottate da un sempre maggior numero di Comuni italiani, quali tariffe multiorarie di parcheggio o di accesso a determinate aree nei centri urbani.

Per favorire la riduzione delle emissioni inquinanti derivanti dal trasporto pubblico locale un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha previsto un contributo alle regioni a statuto ordinario finalizzato alla sostituzione di autobus in esercizio da oltre 15 anni, nonché all'acquisto di autobus elettrici da utilizzare per il trasporto pubblico.

Giuseppe Baldassari

Chi tira il freno a mano?

Gli anni '90 sono stati interessati dall'attuazione di provvedimenti riorganizzativi derivanti pure dagli indirizzi comunitari e nazionali tesi al riordino del settore del trasporto ferroviario. E' infatti del luglio 91 la direttiva 440 con la quale fu previsto, tra le altre, che si arrivasse all'autonomia gestionale delle "imprese ferroviarie" ed alla separazione (almeno contabile) fra il "gestore dell'infrastruttura" e le "attività di trasporto".

L'Italia, come al solito, inizialmente ha sonnecchiato ma poi, ingranata la marcia giusta, ha pigiato sull'acceleratore tanto da conquistare una posizione di rilievo nel gruppo di testa delle ferrovie europee. Gli ultimi 10 anni hanno pertanto visto i dirigenti FS, ed i ferrovieri tutti, impegnati in un profondo processo di ristrutturazione che ha portato alla costituzione di due diverse società (TRENITALIA ed RFI) ed in Trenitalia ad una specifica segmentazione delle attività nelle tre diverse aree di business (trasporto regionale, passeggeri, merci).

Fu proprio all'inizio degli anni '90 che un "dirigente di peso" (proveniente dall'esterno ed ora tornato all'esterno) intuì che entro il decennio si sarebbe arrivati ad un decentramento alle regioni delle competenze di programmazione ed amministrazione dei trasporti regionali, ivi compresi quelli curati dall'allora Ente Ferrovie dello Stato, diventato società per azioni nel 1992.

Quella intuizione portò alla costituzione negli allora Compartimenti di strutture dedicate al trasporto regionale (gli Uffici Trasporto Locale). La responsabilità di tali strutture venne affidata ad alcuni dirigenti opportunamente selezionati ed alcuni quadri di valore. Venne così messa a punto una squadra di poche persone che iniziò a programmare ed a promuovere il trasporto ferroviario in ambito locale, avviando confronti con gli enti territoriali e con i pendolari. L'entusiasmo ed il forte coinvolgimento nella individuazione degli obiettivi, e delle scelte per il loro raggiungimento, furono il fondamentale punto di forza che diede compattezza alla squadra.

Con la soppressione dei Compartimenti si passò ad una articolazione regionale e vennero istituite le "Direzioni Regionali" del Trasporto Locale. La squadra venne ampliata (da 16 si passo a 21 protagonisti di territorio, ivi compresi i responsabili delle Direzioni delle Province Autonome di Trento e di Bolzano) e si continuò a lavorare con sempre maggiore impegno ed abnegazione. Il dialogo con le Regioni si intensificò fino ad arrivare a momenti di confronto plenari.

L'intuizione del "dirigente di peso" e le capacità manifestate sul campo dal gruppo dei dirigenti coinvolti e dai loro collaboratori cominciarono a trovare un riscontro positivo nei provvedimenti legislativi.

Con legge 662/96 fu infatti previsto di affidare a FS Spa la ristrutturazione delle aziende in gestione commissariale governativa e la gestione, per un periodo di 3 anni, dei servizi di trasporto da esse esercitati. L'operazione fu condotta con successo dal "dirigente di peso" e dalla squadra dei Direttori Regionali opportunamente supportata. In tale circostanza quei dirigenti, ed i loro collaboratori, maturarono una esperienza gestionale a tutto campo nel settore dei trasporti ampliando le conoscenze anche su quello su gomma.

Con la legge 59/97 (Bassanini) fu previsto di delegare alle Regioni i compiti di programmazione e di amministrazione in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale e di attribuire alle stesse il compito di definire, d'intesa con gli enti locali, il livello dei servizi minimi quantitativamente e qualitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini.

Tali indirizzi trovarono riscontro attuativo con il decreto legislativo 422/97 con il quale venne prevista la delega alle regioni delle funzioni di programmazione ed amministrazione dei servizi di trasporto regionale, ivi compresi quelli curati da FS Spa. Le scadenze temporali previste, date pure le oggettive difficoltà legate alle istruttorie necessarie per la definizione degli accordi con le Regioni, furono prorogate ed i relativi provvedimenti concretamente attuati dal 1° gennaio 2001.

Intanto il processo di riorganizzazione del Gruppo FS andava avanti. Nel luglio 1998 venne costituita la "Divisione Infrastruttura" e nel maggio 1999 vennero costituite le tre divisioni commerciali (Trasporto Regionale, Passeggeri e Cargo).

Successivamente, nel maggio 2000 il ramo di azienda relativo alle attività di trasporto fu ceduto in "affitto" a Italiana Trasporti Ferroviari Spa (ITF Spa) divenuta nel giugno dello stesso anno "TRENITALIA Spa". L'affitto del ramo di azienda si trasformò in vendita il 1° dicembre dello stesso anno,

mentre, il 1° luglio 2001, è stata costituita "RETE FERROVIARIA ITALIANA Spa" (RFI Spa).

Gli anni '98 e '99 furono pertanto determinanti. Con la costituzione della Divisione Trasporto Regionale, alle Direzioni Regionali fu affidato il controllo di tutti i fattori connessi con la produzione dei servizi regionali. L'intuizione del "dirigente di peso" ed il lavoro svolto nei 10 anni precedenti trovava quindi una concreta attuazione: le Direzioni Regionali si accingevano a diventare aziende di territorio capaci di confrontarsi con il mercato.

Il decreto legislativo 400/99, modificativo ed integrativo del Dlgs 422/97, aveva infatti previsto per le Regioni un periodo transitorio, limitato al 31 dicembre 2003, entro il quale poter mantenere gli affidamenti in essere. Entro tale data le Regioni dovevano concludere la procedura concorsuale ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi. Tale periodo transitorio è stato successivamente previsto prorogabile per un altro biennio dalla legge 166/2002.

La squadra era pertanto pronta per l'importante appuntamento. Il grosso lavoro di gruppo, lo scambio sistematico delle esperienze che ciascun Direttore Regionale maturava nel proprio territorio costituivano punto di forza nel confronto con le singole Regioni e con l'allora Ministero dei Trasporti.

Il Direttore Regionale, in linea con gli indirizzi di Trenitalia e della Divisione, acquisiva sempre maggiore autonomia decisionale grazie pure alle specifiche procure sottoscritte. Così lasciai la squadra a fine 2001.

Oggi, a due anni di distanza, dialogando con i vecchi cari amici e compagni d'avventura, percepisco, ma forse mi sbaglio, un entusiasmo più pacato. Ho avuto la sensazione di star di fronte ad una macchina che ha improvvisamente rallentato la sua velocità di marcia. E' vero che l'obbligo delle gare non è più cogente, data la possibilità di proroga biennale, ma è pur vero, così perlomeno mi è sembrato,

che la prevista sempre maggiore autonomia delle Direzioni Regionali sia stata sostituita, almeno per alcune attività, da un accentramento di competenze che, oltre a non consentire ai dirigenti di territorio di svolgere appieno il proprio ruolo, possono ridurre l'entusiasmo costruito in tanti anni di duro lavoro. Da qui una serie di interrogativi.

La sensazione che ho percepito è una sensazione che trova riscontro nella realtà? Se così fosse, **chi ha tirato il freno a mano?** Esistono analoghi problemi tra i dirigenti delle altre Divisioni e delle altre Società del Gruppo? La situazione è voluta o è conseguenza di un particolare momento contrattuale di difficile governo o di un periodo ancora di transizione legato pure alla necessità di individuare il corretto ruolo di supporto che devono avere le strutture societarie o di gruppo centrali? O forse (un po' di autocritica non guasta) i dirigenti operativi non sono più in grado di portare avanti le attività, di farsi coinvolgere nella giusta misura o di contribuire al successo della propria Divisione/Società come nel passato? I vertici hanno consapevolezza delle difficoltà che nel quotidiano occorre superare? Se la mia sensazione non è un abbaglio, pongano immediatamente rimedio, se è un abbaglio, approfondiscano comunque il problema, comunichino con i propri dirigenti e li rendano sempre più partecipi dei processi, e ciò non solo con appuntamenti assembleari. Se questo verrà fatto in tempi brevi sono certo che i Dirigenti sapranno rispondere positivamente e dare, come sempre, il loro contributo. Tardare può essere un errore: qualcuno potrebbe decidere di abbandonare anzitempo la squadra. Mi auguro che questo non sia l'obiettivo della Società ancora interessata, purtroppo, a favorire l'esodo per poi lamentare la mancanza di professionalità specifiche nei diversi settori operativi. Il tutto, ovviamente, lo ripeto, se non ho preso fischii per fiaschi. Invecchiando può capitare!

Giorgio Asunis

ASSIDAI news

Iscrizioni 2004

Riapertura delle iscrizioni di dirigenti, quadri e alte Professionalità per l'anno 2004 a partire da fine ottobre. Dal prossimo numero saranno pubblicati i moduli di iscrizione e la relativa documentazione. Per informazioni contattare il Fondo allo **06.44.070.070**.

Alcune anticipazioni della Convenzione 2004

Venendo incontro alle richieste degli iscritti, a decorrere dal 1° gennaio 2004 verrà innalzato a **41 anni** il limite di età che consente la copertura dei figli senza più assistenza dei Fasi o di altri Fondi, nonché dei loro nuclei familiari. Pertanto, coloro che al momento aderiscono alle opzioni "Familiari" ed hanno compiuto i 37 anni di età (limite attuale per l'assistenza) avranno la possibilità di proseguire e rinnovare la loro iscrizione anche per i prossimi anni. Sempre per soddisfare le crescenti richieste di molti nostri iscritti il cui nucleo familiare è composto da una sola persona, Assidai ha introdotto specifiche opzioni, denominate "single", riservate a dirigenti con meno di 51 anni.

Presentazione delle richieste di prestazioni

Nel caso in cui si inviino, nello stesso trimestre, richieste di prestazioni per l'iscritto principale e il suo nucleo, nonché per quei familiari che godono delle specifiche coperture riservate Alle opzioni "familiari", è necessario utilizzare **due distinti moduli di richiesta prestazioni**, uno per ogni opzione.

Pagamento del contributo tramite RID

Nel corso del mese di settembre molti iscritti alle opzioni individuali che ancora non usufruivano della possibilità di pagamento del contributo tramite RID, hanno ricevuto la modulistica per l'attivazione di tale procedura di addebito sul proprio conto corrente bancario. E' possibile attivare tale procedura di addebito del contributo annuo inviando al Fondo la richiesta **entro il 31 ottobre 2003**. Il modulo per l'autorizzazione, sempre disponibile presso gli Uffici del Fondo, deve essere presentato in Banca per l'autorizzazione e poi rispedito al Fondo controfirmato.

