

Quello di Udine è stato un buon Congresso. Buono per i contenuti, buono per le conclusioni, buono per le presenze. Il pomeriggio del 10 dicembre erano presenti, in sala, tanti colleghi, ma anche tanti illustri ospiti. Dai rappresentanti delle istituzioni locali - il Presidente della Provincia di Udine, un assessore del Comune di Udine in rappresentanza del Sindaco, molti rappresentanti della Regione Friuli Venezia Giulia - ai rappresentanti dell'Unione Industriali, dal Presidente di Federmanager, Edoardo Lazzati, al Presidente di Federmanager della Regione Friuli Venezia Giulia, e poi, per l'Azienda FS, il Presidente Amministratore Delegato, ing. Cimoli, il dottor Forlenza e la signora Scurti. Tutti gli interventi svolti, sia dai delegati sia dai graditi ospiti, sono entrati nel vivo del tema che avevamo posto al centro del nostro dibattito congressuale, e molti di essi hanno riconosciuto al nostro sindacato il ruolo importante che esso

assolve all'interno di una azienda che a sua volta è fattore rilevante dello sviluppo del paese.

Grande attenzione è stata data da tutti i presenti all'intervento del Presidente Lazzati che, con grande convinzione e con la passione che gli è propria, ha illustrato le strategie di Federmanager per la ridefinizione del ruolo dei dirigenti nelle aziende.

La rappresentanza sindacale di questo dirigente dovrà essere in grado certo di difenderne i diritti e le legittime aspettative, ma nello stesso tempo dovrà essere in grado di partecipare alle strategie aziendali. Un dirigente partner del vertice, quello disegnato da Lazzati, non certo un dirigente-dipendente.

Particolare piacere ci ha fatto il riconoscimento ad Assidifer di essere da tempo impegnato su questo terreno, di aver realizzato con i Vertici societari un rapporto corretto e l'invito a rafforzare la sua presenza in Federmanager.

Applaudito e molto apprezzato l'intervento dell'ing. Cimoli che, dopo aver brevemente ricordato le tappe già percorse insieme e i risultati finora ottenuti, e dopo aver riconosciuto

il ruolo positivo che Assidifer svolge nel processo di riorganizzazione aziendale, ha illustrato le strategie per il futuro, senza nascondersi le difficoltà previste, ma evidenziando anche le opportunità che potranno essere colte.

Su questo tema mi ero peraltro già soffermato nella mia relazione introduttiva, mettendo in evidenza che mai, come in questo momento, le sfide che attendono l'Azienda ferroviaria richiedono stabilità e compattezza.

Non è questione di uomini, ma momenti di incertezza come quelli che cominciano ad evidenziarsi oggi, specialmente se protratti nel tempo, potrebbero pregiudicare risultati faticosamente raggiunti ed obiettivi ambiziosi responsabilmente assunti.

I dirigenti delle Ferrovie dello Stato, quindi, auspicano il mantenimento dell'equilibrio attuale e confidano nel senso di responsabilità, finora dimostrato, di chi ha il potere e l'onere di decidere le sorti di questa grande azienda.

A Udine, nel corso del vivace dibattito che si è sviluppato nei tre giorni di lavoro, tantissimi sono stati poi i colleghi, delegati e non, che con passione hanno espresso il loro pensiero sull'esperienza degli ultimi anni e sul futuro del loro sindacato.

Naturalmente - e per fortuna - le idee non sono state sempre tutte convergenti, ma lo spirito di fondo è stato unanime: un grande attaccamento al proprio sindacato di cui si auspica un ampliamento e, perché no, un legame sempre più forte alle sorti dell'azienda.

I risultati scaturiti dal momento del rinnovo delle cariche elettive confermano

questo spirito unitario. Quasi tutti i componenti degli organi statutari sono stati eletti infatti all'unanimità, così come, sempre all'unanimità, è stata approvata la mozione congressuale. Per garantire questo spirito unitario, e per favorire questa collegialità, alcuni colleghi - che ringrazio ancora - hanno rinunciato persino a porre la loro candidatura a cariche di prestigio. Dai nuovi organi eletti si può rilevare un buon tasso di rinnovamento: da Giuseppe Celentano, nuovo Segretario Generale Aggiunto, ai tanti colleghi entrati nel Consiglio Nazionale e nelle Commissioni.



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 13°
N° 1/2004



IL CONFRONTO CONTINUA...

L'attività del sindacato e dei nuovi organi è già avviata (il 20 gennaio si terrà la prima riunione della Giunta), siamo pronti ad affrontare le tante questioni aperte e a chiedere ai vertici aziendali un confronto, anche nell'ottica del rinnovo del contratto la cui trattativa riprenderà il prossimo 23 gennaio. Ci attende un anno importante e impegnativo: contiamo di affrontarlo con il consueto impegno e con il sostegno, sempre fondamentale, dei colleghi tutti.

Nicola Tosto

Compatti, avanti tutta!

Compatti, avanti tutta! Questo lo slogan con il quale potrebbe essere titolata la conclusione dei lavori del XXIII Congresso Nazionale dei Delegati di Assidifer Federmanager.

Compatti perché, nonostante la dialettica accesa in alcune fasi dei lavori, i colleghi hanno condiviso sulla necessità di una forte coesione qualunque sia la Società del Gruppo per la quale operano. Avanti tutta perché la volontà comune è quella di seguire con determinazione e voglia di partecipazione attiva i processi di cambiamento in atto e quelli che si profilano.

Un Congresso caratterizzato da correttezza di confronto che, seppur in alcune fasi serrato, non ha richiesto, come spesso è accaduto nel passato, defatiganti appuntamenti notturni.

Dalle parole, si deve ora passare ai fatti! La Segreteria è chiamata a compiti importanti ed impegnativi. I colleghi aspettano azioni concrete per le quali non sono possibili tentennamenti o rallentamenti. Da neopresidente cercherò di contribuire quanto possibile affinché le aspettative non vengano tradite, consapevole che comunque non sarà cosa facile raggiungere gli obiettivi fissati.

Non sarà infatti facile condurre con l'auspicato successo le trattative per l'integrativo aziendale, tenuto pure conto dei ritardi ad oggi accumulati su diversi punti ancora in sospeso. Non sarà facile la trattativa con l'Azienda se la stessa accetterà la sfida di avviare il confronto per la definizione di regole corrette, trasparenti e condivise per la contrattazione individuale. Non sarà facile vedere l'Azienda sviluppare una comunicazione interna capace di rendere tutti i Dirigenti partecipi e consapevoli dei processi e degli obiettivi, tenuto conto di quanto poco sia stato fatto fino ad oggi, speriamo non volutamente! Questo ultimo punto di debolezza, se non di assenza, dell'Azienda può, e deve, diventare punto di forza per il nostro

Sindacato. I prossimi anni ci devono vedere fortemente impegnati nel comunicare con i nostri colleghi, nel dialogare con loro a tutto tondo anche per definire, in maniera chiara e partecipata, il nostro punto di vista su alcuni aspetti fondamentali che riguardano, tra gli altri, la gestione di alcuni processi e di alcune scelte organizzative. Comunicare, dunque, per informare ma, soprattutto, per crescere insieme sviluppando le idee. I Dirigenti del Gruppo FS devono diventare una "squadra" capace di pensiero trasversale a tutto campo. Anche per tale motivo occorre rivendicare l'avvio immediato di un piano di formazione strutturata e continua che consenta a ciascuno di stare al passo con i tempi e che sia capace di consolidare quelle capacità manageriali che spesso vengono dichiarate mancanti quando occorre attribuire incarichi di vertice specie nei settori della gestione delle risorse umane, in quelli dell'amministrazione e controllo e nel settore commerciale. Se saremo capaci di far

questo è possibile che si avveri un sogno (mio, ma penso anche di tanti altri colleghi): quello di vedere i Dirigenti del Gruppo FS "aprirsi al mercato" dei manager delle più importanti aziende del nostro Paese.

Attenzione però alle vecchie abitudini! Dobbiamo abbandonare quanto prima, ove ancora esistono, vecchi modi di operare, dobbiamo guardare sempre più ai grandi problemi con ottica manageriale e comprendere che occorre sempre porsi in discussione. Questo ci consentirà di far crescere visibilità e credibilità verso il mondo esterno e ci aiuterà a gestire ancor meglio l'apertura del Sindacato ai colleghi delle altre aziende ferroviarie ed ad essere per loro riferimento.

In tale percorso è importante il coinvolgimento dei Dirigenti che operano "in trincea". Sono loro un nostro punto di forza capace di fornire importanti contributi, sono loro che con l'impegno quotidiano consentono alla nostra Azienda di produrre i positivi risultati che anche l'Amministratore Delegato del Gruppo FS non ha mancato di sottolineare nel suo intervento all'apertura dei lavori congressuali. Peccato che ai dichiarati risultati positivi non corrispondano, per i più, proporzionati riconoscimenti! Attenzione comunque a non illudersi. Occorre capire bene come questi risultati si raggiungono: è frutto della crescita del fatturato e dei margini delle diverse Società/Divisioni del Gruppo? Sarebbe bene capire meglio!

Dunque, "Compatti, avanti tutta!" affinché il 2004 possa segnare una ulteriore pietra miliare nella difficile strada che da tempo il nostro Sindacato sta percorrendo. In tale contesto non posso non ricordare il lavoro svolto da Sergio Graziosi come Segretario Generale e negli ultimi anni come Presidente del Sindacato. Proprio in quest'ultimo ruolo sarà per me difficile eguagliarne stile, professionalità e capacità.

CHIAROSCURO

Pacchi, pacchetti e ancora pacchi. Nel nostro Paese il Natale sembra non finire mai! Purtroppo non sono sempre regali da scartare, da ringraziare nel riceverli. Alcuni pacchi pieni di esplosivo ficcati nei casonetti, altri, sotto forma di libro, sono finiti tra le mani delle alte gerarchie istituzionali europee.

Poi, molti italiani hanno trovato sotto l'albero grossi "pacchi" dall'apparenza innocua, bianchi, belli e buoni, dal sapore di latte. Ma una volta aperti, amarezza e disperazione. Come amare sono le lacrime dei bambini che trovano il carbone nella calza della Befana!

Una strana storia, fatta di documenti seri e importanti riprodotti con lo scanner, di centralinisti inconsapevoli amministratori di società finanziarie, di risparmi di brava gente depredati, di ex detenuti di "mani pulite" che diventano consulenti dei magistrati.

E dire che tutto era iniziato tanti anni fa dalla felice intuizione di un imprenditore che per primo aveva provato a confezionare il latte in un involucro tetra"pack". Mai marchio fu più azzeccato!

Claudio Vecchietti

Giorgio Asunis

2004, LA SPERANZA DI UN ANNO MIGLIORE

Queste lunghe festività natalizie, iniziate di fatto il 20 dicembre e terminate il 7 gennaio, sono ormai finite. Siamo nel 2004, un anno nuovo è davanti a noi, con tutte le sue incognite e i suoi problemi.

Giornalisti, opinionisti, economisti – insieme a tanta gente comune – s'interrogano su cosa ci riserverà il nuovo anno.

Come al solito, è difficile dirlo. Certo, l'eredità lasciataci dal 2003 è assai pesante.

Le tante guerre, e non solo quella irachena, che insanguinano il pianeta, l'incubo di malattie epidemiche come la Sars o l'Aids delle quali poco sappiamo, vergogne dell'umanità come lo sfruttamento di bambini per desideri infami di adulti viziosi e senza scrupoli e poi, per restare in casa nostra, il rigurgito fuori di ogni tempo e di ogni logica di organizzazioni anarchico insurrezionali, il disastro economico di aziende una volta forti e titolate, i danni di un euro sfuggito ad ogni controllo, il contenzioso sulle pensioni, una vera e propria bomba ad orologeria pronta a scoppiare, sono tutti elementi che preoccupano, e non poco, sul futuro del mondo e del nostro Paese. In Azienda, per restare nelle cose che ci riguardano più da vicino, già i prossimi giorni saranno determinanti per capire se e come verranno modificati gli assetti societari di vertice. Sappiamo tutti che importanti decisioni a questo proposito saranno prese entro la fine di gennaio dal Governo e dall'Azionista della Società FS.

Come è naturale, i dirigenti del Gruppo sono estremamente interessati, e anche un po' preoccupati, per l'incertezza che regna sulle scelte che potranno essere fatte.

Già in sede di Congresso Nazionale, nella relazione letta dal Segretario Generale per conto di tutta la Segreteria, è stato esplicito e chiaro l'auspicio dei dirigenti FS che venga mantenuta una continuità nella gestione di vertice dell'Azienda, auspicio ripreso con forza nella mozione finale approvata all'unanimità dai delegati presenti.

Non c'è dubbio che un riconoscimento dato dal Governo all'attuale vertice aziendale appaia, a tutti i dirigenti delle società del Gruppo, come un riconoscimento dato a loro stessi per quanto di buono hanno saputo fare per le Ferrovie italiane in questi ultimi anni e, soprattutto, appaia come un mandato a continuare sulla linea strategica intrapresa e portata avanti finora con rara efficacia e abbondanza di risultati.

Ormai ci siamo. Il 2004 è già partito. Rimocchiamoci le maniche e attiviamoci, come d'altra parte siamo abituati da tempo, perché i compiti che ci attendono sono sempre più gravosi e i risultati, senza il massimo impegno, non arrivano. Non sappiamo cosa ci riserverà il nuovo anno, ma la speranza e l'augurio per tutti è che sia comunque migliore di quello appena terminato.

Roberto Martinez

Quale futuro per la Lione-Trieste-Kiev?

Se n'è parlato a Udine, di fronte ad una platea di dirigenti FS, in una manifestazione voluta dalla Regione Friuli Venezia Giulia e organizzata da ISTIEE e Assidifer

di Roberto Martinez

"L'asse ferroviario Lione – Trieste – Kiev: stato dell'arte e prospettive future", questo il titolo di una manifestazione promossa e voluta dalla Regione Friuli Venezia Giulia per fare il punto sulla definizione dei progetti interessanti il rinnovo e lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie riguardanti soprattutto il territorio di quella regione.

La manifestazione, la cui organizzazione è stata affidata dalla Regione all'ISTIEE, il prestigioso Istituto dei trasporti dell'Università di Trieste, che si è avvalso, a sua volta, della collaborazione e della consulenza del Sindacato Dirigenti del Gruppo FS, si è svolta nella mattinata del 10 dicembre a Udine, nella Sala Firenze dell'Executive Hotel, lo stesso dove, nel pomeriggio, si è aperto il XXIII Congresso Nazionale di Assidifer Federmanager.

Ai lavori, avviati dall'Assessore alla Viabilità e ai Trasporti della Regione ospitante, Lodovico Sonogo, e moderati dal prof. Giacomo Borruso, presidente ISTIEE e

preside della facoltà di Architettura dell'Università di Trieste, hanno partecipato l'ing. Rudolf Koller, Direttore Strategie delle Ferrovie Austriache, l'ing. Marko Brezigar, Direttore Investimenti delle Ferrovie Slovene, e l'ing. Mario Goliani, Direttore del Compartimento di Trieste per Rete Ferroviaria Italiana.

Alla manifestazione, articolata secondo la formula della tavola rotonda, ha assistito un folto pubblico costituito prevalentemente da politici, amministratori e industriali della Regione FVG e da dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, presenti a Udine per partecipare al successivo Congresso Nazionale di Assidifer.

In considerazione dell'importanza della tavola rotonda e del tema trattato, assai stimolante e attuale, dei contenuti di alto profilo che ne sono emersi e del grande risalto avuto dalla manifestazione stessa sulla stampa e nelle TV locali, viene riportata, di seguito, una ampia sintesi degli interventi più significativi.

La sintesi degli interventi

"Lo sviluppo dei traffici nel bacino del Mediterraneo, che sta caratterizzando quest'ultimo decennio, impone la realizzazione in tempi brevi di una infrastruttura ferroviaria che sposti a sud delle Alpi il collegamento italo franco spagnolo con i paesi del centro-est Europa", lo ha affermato il prof. Giacomo Borruso, Presidente ISTIEE, aprendo i lavori della tavola rotonda sul tema "L'asse ferroviario Lione – Trieste – Kiev: stato dell'arte e prospettive future", che si è svolta il 10 dicembre scorso a Udine.

L'asse ferroviario Barcellona – Lione – Trieste – Lubiana – Budapest – Kiev, una delle maggiori priorità infrastrutturali dell'Unione Europea, rappresenta, secondo il prof. Borruso, quel collegamento ideale che una volta realizzato consentirà di avvicinare le popolazioni e i mercati dell'Ovest e dell'Est dell'Europa e permetterà loro di accedere ai porti del bacino del Mediterraneo.

Su invito della Regione Friuli Venezia Giulia, e in particolare del suo Assessore alla Viabilità e ai Trasporti, Lodovico Sonogo, sono stati chiamati a discutere della situazione attuale e delle prospettive future di questo fondamentale asse ferroviario i rappresentanti delle ferrovie italiane, austriache e slovene.

L'Assessore Sonogo, nel suo intervento di apertura, ha tenuto a sottolineare l'importanza della lista dei progetti prioritari che lo scorso 1° ottobre è stata varata dall'Unione Europea. "In questo documento programmatico, per la prima volta - ha detto l'Assessore - è stato incluso il Corridoio 5 che, come pochi ricordano, va soltanto da Venezia a Kiev e che quindi non comprende il tratto che va da Barcellona a Lione fino a Venezia". Il tratto Venezia – Trieste – Lubiana – Budapest – Kiev è dunque una parte di quello che i francesi chiamano l'arco sud e il fatto che ora un documento programmatico comunitario ne riconosca la valenza e la specificità rappresenta una cosa molto positiva per la realizzazione dell'opera.

L'Assessore Sonogo ha sottolineato come fatto altamente positivo il sostegno finanziario con contributo a fondo perduto del 20% da parte dell'UE delle spese relative al tratto transfrontaliero, e ha anche auspicato che il progetto relativo alla tratta Ronchi Sud – Trieste – Capodistria – Lubiana venga considerato dalle autorità comunitarie progetto prioritario di interesse europeo.

"La Regione Friuli Venezia Giulia annette grandissima importanza alla realizzazione di tutte le opere che possono migliorare la capacità e la velocità del trasporto ferroviario lungo l'asse Trieste – Udine – Tarvisio, verso Salisburgo e verso Vienna", ha detto Sonogo "perché sappiamo che in territorio austriaco esistono ancora importanti colli di bottiglia che rallentano il traffico, soprattutto delle merci".

L'ing. Mario Goliani, Direttore delle infrastrutture del Compartimento di Trieste, ha sottolineato come l'asse ferroviario Lione – Trieste – Lubiana presenti problematiche assai diverse per la realizzazione delle opere verso la Francia e quelle, invece, verso l'Est europeo.

In particolare verso la Francia, ha detto Goliani, è importante ricordare le vicende che stanno portando al tunnel del Frejus. Nato da un accordo intergovernativo tra Italia e Francia, tunnel che ha trovato parecchie difficoltà nella progettazione e che invece necessita di tempi brevi di realizzazione, vista la crescita costante della domanda di trasporto e lo stato obsoleto della linea attuale di collegamento fra i due Paesi. Da uno studio recente sembra possibile che, in uno scenario economico favorevole, il traffico fra Italia e Francia debba aumentare, al 2015, del 40% per i treni passeggeri e addirittura del 100% per le merci. Con questa necessità, sostenendo una

spesa complessiva di quasi 7.000 milioni di euro, Francia e Italia si sono accordate per iniziare i lavori dell'opera nel 2006-2007 con conclusione degli stessi nel 2015.

Per quanto riguarda la Torino – Milano, i cantieri sono già aperti e le opere sono in corso di realizzazione, mentre il 5 dicembre scorso il CIPE ha approvato le opere Alta Velocità / Alta Capacità della Milano Verona.

Il tratto Padova – Venezia è in corso d'opera e, nel maggio 2003, è stato presentato il progetto preliminare delle nuove infrastrutture previste della Venezia – Trieste.

La speranza è ora che l'approvazione del CIPE, almeno per il tratto Ronchi – Trieste, giunga in tempi brevi.

In conclusione, ha detto Goliani, le nuove infrastrutture che verranno realizzate sulla Torino – Trieste, secondo studi anche internazionali, dovranno togliere dalla strada almeno duemila TIR giornalieri in una prospettiva di medio periodo.

L'ing. Rudolf Koller, delle ferrovie austriache, ha illustrato all'uditorio le realizzazioni che sono state progettate e approvate dal Governo per velocizzare e aumentare la capacità della rete austriaca.

In particolare sono state illustrate le opere che serviranno per potenziare la rete infrastrutturale a sud del paese e migliorare così i collegamenti con l'Italia e, soprattutto, per permettere all'Austria, e quindi ai paesi del centro – est Europa, di accedere, attraverso i porti adriatici, alle grandi correnti di traffico che si stanno sviluppando nel bacino del Mediterraneo.

L'ing. Mirko Brezigar, Direttore degli Investimenti delle ferrovie slovene, ha fatto una sintesi della riorganizzazione in corso dell'azienda ferroviaria slovena e ha parlato delle realizzazioni programmate relative ai Corridoi 5 e 10 che interessano il territorio sloveno.

Un dato importante, relativo alla infrastruttura ferroviaria slovena, è stato comunicato dall'ing. Brezigar: sulla rete ferroviaria di oltre confine transita ben il 36% di traffico merci e questa percentuale, negli ultimi due anni, si è incrementata del 10-15%.

Inoltre, secondo l'ing. Brezigar, la tendenza delle ferrovie slovene è quella di specializzare sempre più i propri trasporti nel settore delle merci e della logistica per fare in modo di sfruttare soprattutto la propria posizione geografica, prevalentemente di transito fra l'Italia e l'Europa Occidentale, da una parte, e i paesi balcanici e dell'Est Centro Europa, dall'altra.

La specializzazione delle ferrovie slovene nel trasporto delle merci e la posizione geografica nella quale operano possono favorire lo sviluppo di un polo non solo trasportistico, ma anche logistico, di primaria importanza, e possono determinare il rafforzamento e la connotazione di polo di scambio di quest'area, esaltandone le caratteristiche naturali.

Le conclusioni della giornata sono state tratte dall'Assessore alla viabilità e trasporti della Regione Friuli Venezia Giulia, Sonogo, il quale, evidenziando che gli interventi dei rappresentanti delle tre aziende ferroviarie invitati alla tavola rotonda hanno permesso di far conoscere ai presenti lo stato dell'arte delle infrastrutture ferroviarie relative al Corridoio 5, ha voluto aggiungere a quelli già espressi un ulteriore tema, quello della liberalizzazione dei servizi ferroviari, soprattutto per quanto riguarda il trasporto delle merci. A questo proposito Sonogo ha affermato che la liberalizzazione deve essere la chiave di volta per migliorare il servizio di trasporto e per creare, quindi, attraverso una sana concorrenza, maggiori opportunità di crescita. Per questo motivo, ha ribadito l'Assessore, la Regione Friuli Venezia Giulia dà il benvenuto a tutti gli operatori ferroviari che vorranno affiancare l'operatore italiano.

**Introduzione del
Prof. Giacomo Borruso
Presidente ISTIEE**

Il tema di questa importante manifestazione è "L'asse ferroviario Lione – Trieste – Kiev: stato dell'arte e prospettive future".

La tratta Lione – Torino – Trieste – Lubiana – Budapest – Kiev rappresenta, come tutti sappiamo, un asse ferroviario di grande importanza che nella sostanza vuole spostare un po' a sud l'asse infrastrutturale ferroviario europeo che oggi ha un buon consolidamento a nord delle Alpi ma una situazione certamente più carente a sud della catena alpina. E' assai importante, in questo momento, che si consolidi la volontà di realizzare questo asse, anche per tener conto di quello che sta accadendo nel Mediterraneo, un mare che, dopo essere stato per decenni al margine dei traffici internazionali, sta oggi rientrando prepotentemente in concorrenza con rotte prima più battute dalle grandi navi mercantili. Di questo è testimonianza il grande sviluppo che si sta registrando nella portualità mediterranea, con prevalenza dei bacini sud e ovest del nostro mare. Il fenomeno dello sviluppo della portualità ha però interessato di meno l'Adriatico e su questo fatto, in altra sede, ci si dovrà attentamente e seriamente interrogare.

E' ovvio che questa ripresa dei traffici necessita di un forte supporto infrastrutturale e perciò è di estrema importanza verificare quali sono le volontà dei Paesi che sono qui rappresentati al tavolo con riferimento proprio all'asse Lione – Trieste – Lubiana – Kiev.

possano migliorare la capacità e la velocità del trasporto ferroviario lungo l'asse Trieste – Udine – Tarvisio, biforcandosi verso Salisburgo e verso Vienna.

La Regione Friuli Venezia Giulia annette a questo tipo di interventi una grandissima importanza, perché sa che in territorio austriaco ci sono ancora imponenti colli di bottiglia che rallentano molto il traffico, soprattutto delle merci, e sa anche che su questo versante i tempi entro i quali si pensa di arrivare ad una ragionevole soluzione dei problemi sono tempi lunghi.

La programmazione comunitaria ipotizza la conclusione del Corridoio 5 nel 2015, le autorità del Governo federale austriaco ritengono che si possa togliere l'ultimo collo di bottiglia lungo la tratta Tarvisio – Vienna nel 2020. Questo significa che, sulla base dei programmi del Governo austriaco, i tempi di ammodernamento del collegamento ferroviario fra Tarvisio e Vienna sono superiori ai tempi che l'Unione Europea ipotizza per la conclusione del Corridoio 5.

Se vogliamo immaginare che questa parte dell'Europa goda di collegamenti ferroviari efficienti, nell'interesse dell'Italia che vuole andare a nord e a est, ma anche nell'interesse dell'Austria e dei Paesi dell'Europa centro orientale che sperano di poter usare l'Adriatico come grande via di comunicazione, il lavoro da fare è davvero molto e i tempi coi quali ci dobbiamo misurare sono tempi veramente impegnativi. Questo per dire che se vogliamo costruire un futuro fondato su ferrovie più efficienti dobbiamo lavorare molto e dobbiamo soprattutto cercare di accorciare i tempi delle realizzazioni.

...e quello di chiusura

Il confronto che si è svolto questa mattina è stato molto importante perché ha dato l'opportunità a tutti noi di fare il punto sulle strategie essenziali di tre paesi importanti, l'Italia, l'Austria e la Slovenia, in materia di collegamenti ferroviari in questa cruciale parte dell'Europa.

Io, in chiusura dei lavori, vorrei aggiungere un ultimo

LODOVICO SONEGO

Assessore Viabilità e Trasporti della Regione Friuli Venezia Giulia

L'intervento di apertura

Un saluto a tutti i dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, un Gruppo in forte evoluzione che sta lavorando per un radicale ammodernamento della propria rete.

Sappiamo che proprio questi sono giorni cruciali per gli assetti del Gruppo e desideriamo augurare a questa grande impresa italiana ogni successo, principalmente nell'interesse del Paese.

Andando al tema della manifestazione, e cioè alle realizzazioni del Corridoio 5, farò delle considerazioni molto brevi dicendo in primo luogo questo: la lista dei 29 "progetti prioritari", proposta dalla Commissione europea lo scorso 1° ottobre, è il primo documento ufficiale dell'Unione Europea che include nei documenti di programmazione il cosiddetto Corridoio 5, corridoio che comincia a Venezia e si conclude a Kiev e che non va confuso con quello che i francesi chiamano "l'arco sud", cioè l'asse che va da Lione fino a Kiev.

Il Corridoio 5 è dunque una porzione, molto importante ma solo una porzione, di questo lunghissimo "arco sud", quindi è fondamentale ricordare l'importanza del fatto che, per la prima volta, dal 1° ottobre, il Corridoio 5 compare ufficialmente nei documenti della programmazione comunitaria!

In questi giorni c'è una discussione in ambito comunitario che riguarda non soltanto i 29 progetti prioritari, ma una lista di progetti "ulteriormente prioritari", la cosiddetta short list.

Questa lista ristretta sembra essere però un elenco indefinibile di progetti prioritari, nel senso che la discussione politica e tecnica sta dimostrando che si tratta di una distinzione molto difficile da fare perché presuppone che i progetti siano effettivamente cantierabili, e per tutti i progetti candidati ad entrare nella short list, oggi, il dato della cantierabilità è del tutto opinabile. Quindi, in realtà, le cose sulle quali è prevedibile che si ragioni sono quelle dell'originaria lista

dei 29 progetti prioritari e poi, man mano che ci saranno delle opere veramente pronte per essere finanziate e realizzate, esse potranno essere candidate ad un finanziamento comunitario più rapido.

Facendo quindi una prima sintesi, possiamo dire che resta la lista dei 29 progetti prioritari e che questa idea della short list è destinata a sfumare sempre di più, man mano che passano i giorni.

Nel caso del Corridoio 5, dobbiamo registrare alcuni passi avanti e alcuni problemi ancora aperti.

I passi avanti sono i seguenti: registriamo con piacere che si è rafforzato, nel corso di questa settimana, il proposito comunitario di sostenere con finanziamenti a fondo perduto, che arriverebbero fino al 20% del costo, la spesa delle tratte transfrontaliere.

E' questa una notizia molto importante per le tratte che più da vicino ci riguardano e che sono a cavallo del confine di Stato italo sloveno.

Sappiamo anche che la realizzazione di queste tratte transfrontaliere è particolarmente complessa, perché coinvolge più Stati, e la proposta che da tempo stiamo facendo per fare in modo che ci sia uno strumento che faciliti la realizzazione di queste opere, è quella di ricorrere alla figura del cosiddetto Coordinatore europeo.

Allo stesso modo, proponiamo che il progetto transfrontaliero relativo alla tratta Ronchi Sud – Trieste – Capodistria – Lubiana venga considerato dalle autorità comunitarie e dalla programmazione comunitaria come un "progetto prioritario di interesse europeo" (in questo caso faccio riferimento a specifiche norme che la Commissione europea pensa di varare in tempi molto rapidi).

Mi avvio alla conclusione dicendo che, nel mentre la Regione Friuli Venezia Giulia, come lo Stato italiano e l'Unione Europea, è molto impegnata nella realizzazione del Corridoio 5, noi annettiamo una grande importanza alla realizzazione di tutte le opere che

tema: quello della liberalizzazione dei servizi ferroviari, soprattutto per quanto riguarda il trasporto delle merci.

Le tappe della liberalizzazione, in ambito comunitario, sono gli anni 2003, 2006 e 2008; entro quest'ultimo anno è prevista la liberalizzazione totale del trasporto ferroviario.

La Regione Friuli Venezia Giulia è molto favorevole alla liberalizzazione del traffico ferroviario, mettendosi dalla parte dell'utente, sia esso del trasporto passeggeri oppure del trasporto delle merci. Noi riteniamo che questa liberalizzazione possa rappresentare una opportunità importante per il miglioramento dei servizi di trasporto e, come diciamo da tempo, diamo il benvenuto a tutti gli operatori del trasporto ferroviario che vorranno venire ad operare nella nostra Regione, affiancandosi all'operatore italiano.

Naturalmente, mi sia consentito anche – da italiano che tifa per l'Italia – di auspicare che la liberalizzazione sia una opportunità per l'operatore italiano di utilizzare il principio della reciprocità, e quindi di andare ad offrire servizi di trasporto ferroviario nei paesi vicini. Quando penso alla liberalizzazione, non lo faccio come i francesi, che credono che questa cosa la debbano fare gli altri e che in casa loro debba rimanere il loro monopolio.

Noi confidiamo molto nella liberalizzazione, non per rendere difficile la vita alle ferrovie italiane, ma piuttosto perché crediamo che la concorrenza sia la chiave di volta per migliorare il servizio dei trasporti ed avere più opportunità di crescita.

In questo quadro, sono molto contento del fatto che anche gli operatori sloveni e austriaci, oltre che l'operatore italiano, si stiano dotando di locomotive interoperabili.

Le locomotive sono molto importanti, se però non avremo una rete ferroviaria moderna, anche le locomotive nuove avranno vita difficile.

Proprio per questo motivo siamo lieti di sapere che il tunnel del Brennero è, in assoluto, una delle più importanti priorità della politica dei trasporti comunitaria.

La soluzione di quel problema sarà un fatto importan-

te non solo per l'Italia e l'Austria, ma anche per tutta l'Europa, e credo sia fondamentale ribadire la necessità di completare al più presto l'ammodernamento dei collegamenti ferroviari lungo la tratta Tarvisio – Monaco e Tarvisio – Vienna.

Questa Regione è molto interessata a migliorare la direzione di traffico verso Monaco e quindi il problema dei Tauri è un problema che ci riguarda molto da vicino. Così come siamo molto interessati all'asse Adriatico – Baltico e quindi vorremmo che la velocità d'esercizio lungo la tratta Tarvisio – Vienna possa essere migliorata al più presto.

Come ultima cosa, vorrei dire che le ferrovie slovene hanno confermato oggi una impostazione, che peraltro ci era già nota, che caratterizza il Piano dei trasporti della Repubblica Slovena e che sembra mettere in secondo piano, per quel paese, l'obiettivo del collegamento con l'Italia attraverso il Corridoio 5. Esponenti del Governo di Lubiana ci hanno detto, in maniera formale, che le Autorità di quello Stato sarebbero intenzionate a prendere in considerazione il proposito di realizzare il collegamento di alta capacità Trieste – Lubiana dopo il 2010.

Se teniamo conto del fatto che, sulla base della programmazione comunitaria, il Corridoio 5 deve essere concluso entro il 2015, diventa difficile ipotizzare che, iniziando a prendere in considerazione quel collegamento solo nel 2010, si possa arrivare a concluderlo nel 2015!

Credo che sia necessario un comune impegno italo-sloveno per fare in modo che l'accordo fra i nostri due paesi, firmato a Trieste il 23 febbraio 2001, e al quale annettiamo grandissima importanza, diventi il mattone fondante di una iniziativa comune finalizzata all'accelerazione della realizzazione del collegamento ferroviario Trieste – Capodistria – Divaja.

Nel frattempo saluto con piacere le notizie di stampa che accreditano indiscrezioni in base alle quali il Governo sloveno starebbe per esprimere un parere favorevole alla realizzazione del collegamento ferroviario di 6 Km tra Trieste e Capodistria, un obiettivo, questo, sul quale ci siamo ripetutamente pronunciati positivamente.



PERIODICO DELL'ASSIDIFER
ASSOCIAZIONE SINDACALE
DIRIGENTI DEL GRUPPO
FERROVIE DELLO STATO
ANNO 13° - n° 1/2004

DIRETTORE RESPONSABILE
ROBERTO MARTINEZ

VICE DIRETTORE
CLAUDIO VECCHIETTI

ALLA REDAZIONE
HANNO COLLABORATO:

GIORGIO ASUNIS
FRANCESCO DEL VECCHIO
FRANCO DONARELLI

REDAZIONE:
Via Ravenna, 14
00161 - ROMA
TEL. e FAX 06/44233496
TEL. FS 970/22067
http://web.tiscali.it/assidifer
E-mail: assidifer@tiscalinet.it

Lettere e articoli firmati impegnano
solo la responsabilità degli autori

STAMPA:
GENESTAMPA S.r.l.
Via Stelvio, 1
00141 - ROMA

Registrazione al Tribunale di Roma
n. 156 dell' 8/4/1993

DIREZIONE EDITORIALE
NICOLA TOSTO

GRAFICA
LUIGI AIELLO

Chiuso in tipografia il 15/01/2004

L'intervento di Mario Goliani – RFI

Il potenziamento delle infrastrutture ha assunto nell'ultimo anno una grande rilevanza nel dibattito politico europeo come elemento chiave in termini geo-economici e come motore di sviluppo.

La necessità di un sistema di infrastrutture di trasporto con capacità adeguata e con caratteristiche di forte interconnessione e complementarietà fra diverse modalità, è un elemento essenziale per la ripresa economica in Europa e per il prossimo allargamento ad Est. Lo sviluppo del Corridoio 5 è un punto essenziale per lo sviluppo di tutta la rete di trasporto continentale. La realizzazione di questo Corridoio consentirà di avvicinare tutte le aree del nostro Paese al resto d'Europa e, di conseguenza, deve essere inquadrato in una visione di sistema integrato.

Per il trasporto merci in particolare, il potenziamento di questa direttrice è una condizione essenziale per poter offrire un servizio ferroviario di qualità sia in termini di affidabilità che di contenimento dei tempi di servizio, in modo da potersi porre come valida alternativa al trasporto su gomma.

Il progetto del nuovo tunnel del Frejus nasce, come noto, dal vertice intergovernativo italo francese di Torino del 21 gennaio 2001 e dal relativo Accordo.

La necessità della realizzazione di un nuovo valico ferroviario è motivata dalle previsioni di crescita della domanda di trasporto che causeranno inevitabilmente problemi gravissimi di congestione sui sistemi di trasporto transfrontalieri tra Italia e Francia in mancanza di interventi di carattere strutturale.

Gli sviluppi di traffico ferroviario attesi sul valico del Frejus, secondo un recente studio dell'UIC, prevedono, già al 2015, un incremento della domanda di treni passeggeri del 40%, mentre, per i treni merci, si avrebbe una crescita fino al 100% con uno scenario macroeconomico favorevole.

La prima fase realizzativa del progetto per studi, indagini e lavori preliminari, è stata affidata a LTF – Lyon Tourin Ferroviarie che è responsabile dell'approfondimento degli studi di traffico, tecnici, socio economici, ambientali, di sicurezza giuridici e finanziari e della realizzazione di oltre 28 Km di opere di ricognizione in sotterraneo, tra discenderie intermedie e gallerie geognostiche.

L'opera principale della nuova tratta di valico è rappresentata dal tunnel di base di 53 Km tra Saint Jean de Maurienne e Venaus, costituito da due canne ferroviarie a binario semplice, in linea con gli standard tecnologici più avanzati. Il tracciato della linea è stato progettato con caratteristiche di raggio di curvatura e pendenze in modo da offrire il miglior compromesso fra costi d'investimento, costi d'esercizio e tempi di percorrenza, ottimizzando in questo modo il costo complessivo per tutto il ciclo di vita dell'opera. Particolare attenzione è stata rivolta ai problemi di sicurezza e ai vincoli ambientali per minimizzare

l'impatto sul territorio. I tempi di percorrenza passerebbero, per la relazione Torino – Lione, dalle 4 ore attuali a 1 ora e 50 minuti.

La soluzione progettuale individuata è stata riportata nel Progetto Preliminare inoltrato nel marzo 2003 al Ministero delle Infrastrutture, secondo le procedure della Legge Obiettivo, che è stata approvata con prescrizioni nella seduta del CIPE del 5 dicembre 2003. La realizzazione della sezione internazionale della nuova linea, è stimabile oggi in circa 6.900 milioni di euro in valuta 2003 (7.600 a moneta corrente), comprensivi anche degli oneri di mitigazione ambientale; il valore delle opere ricadenti in territorio italiano è di circa 2.300 milioni di euro.

Come noto, il progetto ha subito diversi ritardi, essenzialmente per criticità finanziarie della controparte francese. Ad oggi il completamento della progettazione definitiva, ancora non affidata a LTF, è programmata per la fine 2005, con uno slittamento alla fine del 2006 se non saranno possibili alcune accelerazioni dell'iter procedurale francese. Dopo della gara internazionale da parte dei due Governi, i lavori potranno essere avviati tra il 2006 e il 2007, con conclusione programmata per il 2015.

Al fine di evitare ulteriori ritardi sulle attività attualmente in corso, FS si è offerta di anticipare i finanziamenti necessari al completamento degli studi geognostici necessari, in modo da poter rispettare la data di completamento del progetto.

La nuova tratta di valico del Frejus deve essere inquadrata nell'ambito della strategia di FS identificata nel Piano di Priorità degli Investimenti (PPI), recentemente approvato dal CIPE, che identifica tutti i progetti necessari per garantire al nostro Paese un sistema ferroviario moderno e competitivo, recuperando il gap di infrastrutture con gli altri partner europei. Il Piano di Priorità degli Investimenti, che è stato elaborato prendendo a riferimento gli obiettivi strategici stabiliti dall'azionista, comprende un insieme di progetti con un costo complessivo di 165.000 milioni di euro, di cui 115.000 già in progettazione o in realizzazione, e identifica costi e tempi di realizzazione di progetti, evidenziandone il diverso livello di accuratezza di base al grado di progettazione disponibile. Il costo complessivo delle opere programmate sulla trasversale Torino – Milano – Venezia- Trieste è di oltre 25.000 milioni di euro, senza considerare la quota relativa alla nuova tratta di valico. Questi interventi comprendono le linee AV/AC Torino – Milano e Milano – Venezia, che proseguono fino a Trieste, la cintura merci di Torino ed il quadruplicamento Torino – Dora/Stura e Lambrate – Treviglio, oltre agli interventi sulle stazioni e sui nodi. Anche il progetto preliminare della linea AV/AC Milano – Verona è stato approvato dal CIPE nella seduta del 5 dicembre 2003.

In base agli studi effettuati, il traffico su questa direttrice avrà un incremento in termine di treni giornalieri di circa il

100%. Questa crescita potrà essere soddisfatta solo mediante la realizzazione di nuove infrastrutture.

Andando alle conclusioni, i vantaggi economici e di competitività per il nostro Paese e per l'Europa più in generale, devono necessariamente tener conto degli effetti positivi che questi investimenti avranno per la riduzione dell'impatto ambientale.

Il potenziamento della direttrice Torino – Venezia, in base a studi elaborati da advisors internazionali, consentirà di togliere dalla strada, al 2015, quasi 2.000 TIR al giorno. Per il pieno sfruttamento di queste infrastrutture è necessario dare il necessario sostegno, anche in termini di riferimenti normativi, ai servizi di trasporto, e il recente avvio della sperimentazione dei servizi di autostrada ferroviaria sulla rete tradizionale con la nuova tecnologia *Modalhor*, assieme alle ferrovie francesi, è un'iniziativa che può dare interessanti sviluppi.

Sono molti 1.000 dirigenti per il gruppo FS?

Scrivo questa nota "di getto" senza documentarmi su cifre precise. Vado a memoria. Do' piuttosto degli ordini di grandezza. Se ho sbagliato in maniera significativa ai fini della tesi che intendo sostenere mi si corregga pure. Sempre a proposito di MBO (si veda in F&S n° 12/2003 il mio articolo precedente), mi chiedo: è possibile dare contenuto di veri obiettivi in una vera gestione per MBO a tutti i dirigenti FS?

In effetti oggi soltanto circa il 30 % dei dirigenti sono destinatari di MBO e/o della così detta "politica retributiva". I dirigenti con gestione per MBO poi sono ancora molti di meno.

L'azienda ci assicura che l'MBO è il fase di graduale estensione. Ma tale estensione è talmente graduale che sembra di stare fermi!

Si sente spesso dire che non tutti i dirigenti sono veri dirigenti. Si sente dire che una parte significativa dei circa 1000 dirigenti sono in realtà dei quadri.

Ma questo che cosa significa? Che in realtà nel gruppo FS sono necessari meno dirigenti di quelli che vi sono attualmente?

La gestione per MBO, o al massimo questa più le "politiche retributive", fotografano una situazione fisiologica di reale dotazione dirigenziale nella nostra azienda?

Vediamo un po': 1.000 dirigenti sono circa l'1 % del totale dei dipendenti del Gruppo.

Tale percentuale, se confrontata con la media del settore industriale, è al di sopra o al di sotto di essa? Non conosco cifre esatte. Da cose lette e sentite si direbbe piuttosto che noi siamo al di sotto di tale media. E poi la dotazione fisiologica da che cosa è determinata? Non si tratta certo di fare banali confronti tra azienda ed azienda. La dotazione dei dirigenti di una azienda penso dipenda dalla sua natura, ma soprattutto da ciò che vuole fare, e da come lo vuole fare.

Ma assumiamo intanto che tale 1% è una percentuale normale in una azienda come la nostra.

In una azienda come la nostra, che ha disperato bisogno di migliorare la redditività, direi che c'è bisogno di una cospicua "forza d'urto".

I 1.000 dirigenti che ha in dotazione l'azienda possono essere una potente leva strategica per ottenere l'obiettivo di cui sopra. Se ad ognuno dei 1.000 - x "dirigenti-quadri" vengono tolti i lacci e laccioli che oggi ne limitano l'autonomia e gli vengono assegnati obiettivi economici di ricavo o di risparmio di costi o di sviluppo, la somma di tante piccole azioni di tale massa può determinare probabilmente un salto di qualità riscontrabile poi nell'aggregato dei conti del gruppo.

Ogni dirigente è un professionista della gestione. Come tale ha in sé impresso l'imperativo dell'obiettivo da raggiungere, esso è la ragione del suo mestiere. Con tutto il rispetto degli impiegati il dirigente non è un impiegato, non esegue compiti, ottiene obiettivi. Si metta in condizione dunque i 1.000 - x dirigenti-quadri di esercitare il loro mestiere. E' una sfida, sulla quale i dirigenti sono pronti a scommettere da subito.

Francesco Del Vecchio

LETTERA AL DIRETTORE

Caro Direttore,

rilevo che, come Assidifer, abbiamo perso un'occasione forte di stare con ed accanto alla nostra Azienda e di renderci credibili nei suoi confronti.

E' di ieri la notizia che i legali del Gruppo Ferrovie dello Stato e di TRENITALIA, nel caso specifico (così si è recepito dal TG3 delle 19.30 dell'8 gennaio 2004), stanno concretizzando le azioni giudiziarie nei confronti dei suoi dipendenti e di RAI 3, responsabili della creazione e della divulgazione di notizie distorte, false e fortemente lesive dell'immagine dell'azienda e dei suoi dipendenti, avvenute il giorno 7 ottobre con la trasmissione Report, in onda su RAI 3.

Il giorno successivo, alla messa in onda della trasmissione, la Segreteria di Assidifer è stata sollecitata da più parti, e personalmente anche da parte mia, ad intervenire in qualche modo, non solo a difesa dell'immagine dei Dirigenti, pesantemente offuscata e quasi ridicolizzata da quella trasmissione, ma anche in appoggio morale alla nostra Azienda ed in nome di quello spirito di corpo e di squadra che sembra non esistere più. La risposta da parte della Segreteria si è concretizzata nel traccheggiare e nel prendere tempo, cioè nel decidere di non fare nulla. Occasione persa. Ancora una volta abbiamo dimostrato che prendere decisioni costa, e significa schierarsi. Ma con chi e per chi?

Io da parte mia ieri sera ho esultato e ringrazio l'Azienda per aver dimostrato di saper e voler intervenire in modo corretto, ma forte e deciso per salvaguardare non solo la propria immagine, con la richiesta del pagamento di 26 milioni di euro di penale alla RAI, ma soprattutto quella dei propri dipendenti, chiedendo il licenziamento dei quattro ferrovieri che hanno permesso la raccolta e la creazione, anche artificiosa, di prove contro l'Azienda.

Non è mai troppo tardi per svegliarsi e rendersi credibili, spero davvero che Assidifer incominci a farlo, stimolata nel caso concreto, dall'esempio dell'Azienda.

Eleonora Ceschin