

estate è ormai arrivata e con essa arriva il meritato riposo dopo tanti mesi di stress e di duro lavoro.

Prima di chiudere, e di partire per il mare, la montagna o per un viaggio, facciamo insieme un sommario bilanciale di quanto è accaduto nell'ultimo anno lavorativo, cioè dal settembre 2003 ad oggi.

In Azienda, dopo un tira e molla durato mesi, c'è stato quel ricambio al vertice che in fondo ci si aspettava. Giancarlo Cimoli, inviato con un compito quasi impossibile in Alitalia, Elio Catania in FS, a ribadire quel percorso virtuoso già intrapreso dal suo predecessore per il rilancio dell'azienda ferroviaria.

E' presto per dare giudizi sull'operazione di cambio di vertice: abbiamo sotto gli occhi i risultati di chi è uscito e conosciamo, più o meno, quello che di buono il nuovo ha costruito in una società grande e importante, ma dalle caratteristiche molto diverse da quelle della società nella quale è ora approdato.

La costante tra i due è rappresentata

dalla squadra dei dirigenti che, almeno per adesso, è la stessa: la speranza è che per il futuro prevalga quel saggio detto popolare che recita "squadra vincente non si cambia". La squadra con Cimoli ha funzionato, portando l'Azienda al suo storico primo pareggio di bilancio. Pare logico, adesso, proseguire con essa, magari rafforzandola, non certo stravolgendola. Un ottimo segnale viene in questi giorni dalla conferma di Mauro Moretti nell'incarico di Amministratore Delegato di RFI: un giusto e doveroso riconoscimento ad un ferroviere doc, ad un serio professionista, ad un



collega che ha saputo sempre esprimere al massimo i valori della tradizione ferroviaria e della coesione del gruppo.

Nel sindacato, il periodo è stato caratterizzato dalle attività pregressuali e dallo svolgimento del Congresso di Udine, un assise che, con la partecipazione ai lavori del Presidente e Amministratore Delegato FS e del Direttore Generale per le Risorse Umane e con gli interventi delle massime autorità della Regione Friuli Venezia Giulia, della Provincia, del Comune e dell'Associazione Industriali della città, ha confermato il prestigio di Assidifer e il ruolo positivo che esso svolge presso le istituzioni del Paese e nelle vicende della Società.

Dopo il Congresso, le complesse vicissitudini societarie, risolte definitivamente solo il 1° giugno, hanno in qualche modo limitato le iniziative che questo sindacato avrebbe voluto e dovuto intraprendere da tempo. Non sono stati disattesi, come a qualcuno potrebbe apparire, i mandati del congresso di Udine, né si è adottata una linea politica troppo morbida nei confronti della Società:

il fatto è che, nella precarietà del futuro, si è preferito scegliere un indirizzo di prudente attesa, anche per non dare facili alibi e possibili vie di fuga ad una controparte che è apparsa in più di un'occasione confusa e, forse, non totalmente legittimata dalla situazione stessa nella quale si trovava ad operare. A settembre, alla ripresa delle attività, con un vertice consolidato e che ormai dovrebbe essersi appropriato dei meccanismi di funzionamento dell'Azienda, chiederemo un incontro urgente e presenteremo quelle che sono le legittime aspettative della categoria. Siamo certi che il dialogo che si aprirà sarà sereno e fattivo, come si conviene tra colleghi che rimangono tutti per un unico obiettivo: il bene della propria Azienda.



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDI

ANNO 13°

N° 8/2004



Occorre uscire dal torpore

Sono ormai trascorsi oltre sei mesi dalla conclusione dei lavori del XXIII Congresso Nazionale, lavori che hanno visto la conferma della linea politica del sindacato e la fiducia alla Segreteria Generale.

Nella circostanza i colleghi presenti hanno voluto affidarmi la presidenza del sindacato e, benché tale ruolo non sia operativo, ho loro assicurato il mio impegno per contribuire quanto possibile affinché le aspettative maturate durante i lavori congressuali non venissero disattese, consapevole del compito non modesto al quale sarebbe stata chiamata la Segreteria Generale. Il mandato congressuale è stato sintetico, ma chiaro. Provo a riassumerlo negli aspetti essenziali per coloro i quali lo avessero dimenticato:

1. sviluppare la contrattazione integrativa aziendale sulle politiche retributive, sugli istituti previdenziali, assistenziali ed assicurativi e sui "benefits";
2. concordare con i vertici aziendali regole certe e capaci di dare garanzia di corretta contrattazione della parte individuale della retribuzione;
3. presidiare il confronto Federmanager-Confindustria per definire, tra l'altro, adeguati livelli retributivi;
4. operare per assicurare una corretta valorizzazione e utilizzazione di tutti i dirigenti favorendo la mobilità intersocietaria;
5. sollecitare un processo aziendale di comunicazione interna rivolto a tutti i dirigenti;
6. operare perché venga assicurata la formazione continua dei dirigenti per consentire loro di stare al passo con l'evoluzione dei processi tecnici, amministrativi, commerciali e finanziari;
7. studiare modalità di allargamento del sindacato ai dirigenti appartenenti alle società del settore ferroviario.

La partenza è stata rapida. Nel mese di gennaio 2004, nella prima riunione di Segreteria, il Segretario Generale Nicola Tosto ha assegnato le deleghe ai Segretari Generali Aggiunti (vedasi F&S n2/2004) e la macchina è stata messa in moto.

A sei mesi di distanza, però, nel tirare le somme dell'attività svolta, non si può non constatare che, nel confronto con l'azienda, si è ottenuto poco o niente. Si sono tenuti tre incontri con i vertici, dei quali due per saluti e presentazioni. Il primo è stato chiesto dalla Segreteria Generale per avere notizie sulle sorti della Divisione Cargo per la quale gli organi di una stampa ben informata paventavano l'imminente societizzazione, il secondo è stato chiesto dall'ing. Cimoli per il saluto di commiato

ed il terzo dall'ing. Catania in occasione del suo arrivo.

Solo nel primo incontro, oltre le assicurazioni che per Cargo niente di imminente bolliva in pentola, si è riusciti a concordare la proroga fino al 31 dicembre 2004 dei contenuti dell'accordo del 18 luglio 2002 con il quale vennero stabiliti requisiti, criteri e modalità per la risoluzione consensuale incentivata del rapporto di lavoro dei dirigenti delle Società del Gruppo FS.

Lato interno si sono tenuti due Consigli Nazionali dei quali il secondo allargato, con scarso successo, ai rappresentanti delle RSA. Nel primo, oltre le raccomandazioni a non abbassare la guardia sulle problematiche Cargo, si è ribadita la necessità di definire rapidamente i protocolli di relazioni industriali tra le strutture sindacali e le società del gruppo. Nel secondo si è ribadita la necessità di costante vigilanza degli accordi sottoscritti (quelli degli anni passati!) e la necessità di ottenere spazi di contrattazione di secondo livello tesi a garantire una corretta politica incentivante (la lingua batte dove il dente duole!). Di fatto sono state registrate le sollecitazioni che in sede di Consiglio vengono ribadite da anni!

Del mandato congressuale, dunque, niente, se non l'attenzione

alla trattativa Federmanager-Confindustria che ha visto impegnato Nicola Tosto.

E' pur vero che i primi sei mesi del 2004 sono stati caratterizzati da un evento di fondamentale importanza quale la sostituzione dell'amministratore delegato del Gruppo. E' altrettanto vero che in tale circostanza, per diverse settimane, si è pure parlato di ulteriori avvicendamenti che avrebbero potuto interessare i due direttori generali. Ciò, però, ritengo non possa essere la sola giustificazione di rallentamenti, se non di congelamento delle nostre relazioni industriali: occorre non fermarsi, così come non si sono fermati i treni!

Occorre non fermarsi perché i colleghi di prima linea, e non, non si sono fermati. Occorre non fermarsi perché lo stare fermi intorpidisce gli animi e può essere motivo di malumori anche all'interno degli organi del nostro sindacato.

Dice bene il Segretario Generale nell'editoriale di F&S 7/2004: attendiamo entro luglio un nuovo incontro con l'amministratore delegato per entrare nel merito delle questioni rappresentate nella prima chiacchierata. Ma, come ho avuto modo di osservare nello stesso numero di F&S, oltre i problemi di spessore

trattati con l'A.D. ing. Catania non bisogna dimenticare che altri, più contenuti e diretti (quelli che in sede di Consiglio Nazionale i colleghi sistematicamente sollecitano), necessitano di essere portati quanto prima a soluzione. Per tali problemi la trattativa non va condotta con l'amministratore delegato ma con il direttore generale Forlenza, direttore che, continuando ad operare nel suo ruolo, non dovrebbe avere difficoltà a riavviare urgentemente il confronto. Per ottenere questo, però, occorre incalzarlo senza mollare.

Il momento non è certo favorevole. Le ferie estive sono alle porte ed ho timore che luglio ed agosto voleranno senza novità di rilievo.

A settembre, però, **occorre uscire dal torpore** e rimettere in moto la macchina.

Al Segretario Generale il compito di compattare le fila della segreteria e di definire collegialmente con i Segretari Generali Aggiunti le linee politiche e operative con le quali riprendere il confronto per onorare il mandato congressuale e per dar corso alle indicazioni emerse in sede di Consiglio Nazionale.

Il compito non è semplice, ma sono convinto che con il buon senso e con il contributo di tutti si riuscirà a recuperare il ritardo che anche le vicende relative al cambio del vertice hanno contribuito a far maturare.

Giorgio Asunis

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiotti

Quali sensazioni avrà provato Elio Catania entrando la prima volta a Villa Patrizi? A suo tempo Lorenzo Necci si meravigliò dell'assenza di una bandiera, di una qualche insegna FS. Aveva ragione? Chissà!

Il nostro glorioso logo nel tempo è cambiato: dalla ruota alata, a quello a forma di foglia stilizzata, rosso, con la scritta FS inclinata a destra, fino al logo attuale, colore verde e blu. E' stato usato in pubblicità più o meno azzeccate, affiancato a manifestazioni e sponsorizzazioni di ogni genere, eppure, fuori della sede istituzionale ancora oggi non c'è! A piazza della Croce Rossa è sempre e solo la bandiera italiana - oggi peraltro insieme a quella blu a stelle d'oro dell'Unione Europea - a sventolare sotto la scritta Ministero dei Trasporti.

Forse è giusto così. A pensarci bene i fatti e il destino della nostra azienda sono stati sempre intimamente connessi a quelli del Paese. Il logo FS che ha accompagnato tante pagine di storia e di vita, dalle due guerre alla ricostruzione, dal boom economico fino ai nostri giorni è stato per così dire fuso e assorbito nel tricolore. Un marchio che la gran parte dei ferrovieri ha nel cuore, oltre che sulla divisa. Il senso di appartenenza di questa categoria e di tutti i dirigenti alla propria azienda è proverbiale. Una leva strategica per governare le FS che non tutti, negli anni, hanno sfruttato fino in fondo ma che ci auguriamo, in futuro, non venga più sottovalutata.

Contratto di lavoro: può riprendere il negoziato

Il Consiglio Nazionale di Federmanager di sabato 10 luglio ha autorizzato la ripresa delle trattative con Confindustria per il rinnovo del CCNL Dirigenti.

Come si ricorderà, le trattative erano state sospese dopo che, negli incontri di giugno, la delegazione di Confindustria aveva di fatto posto alcune pregiudiziali ritenute inaccettabili.

I nodi erano sostanzialmente questi.

- La valorizzazione dell'anzianità (scatti) che Confindustria chiedeva di abolire da subito senza alcuna contropartita;
- La "contrattazione individuale" (politica retributiva legata ai risultati) che Confindustria non voleva che avesse alcun valore contrattuale;
- Il livello del "trattamento minimo di garanzia" che Confindustria voleva molto basso e comprensivo di tutto, incluso incentivi, MBO, ecc.

Non ritenendo che ci fossero le condizioni per proseguire il confronto, Federmanager ha chiesto l'intervento del nuovo Presidente di Confindustria ed ha chiesto la corresponsione dell'indennità di vacanza contrattuale.

La svolta si è avuta i primi di luglio con un incontro tra Lazzati, Presidente di Federmanager, e Bombassei, nuovo Vice Presidente di Confindustria con delega alle Relazioni Industriali. Lazzati, dopo aver ricordato al suo interlocutore i principi ispiratori dell'accordo del 26 marzo 2003 che prefigurava un nuovo ruolo dei dirigenti e un nuovo rapporto tra le rispettive Organizzazioni nel senso di una maggiore collaborazione, sottolineando la complessità delle questioni in discussione anche per carenza dei provvedimenti legislativi di supporto, ha ribadito l'opportunità di un "accordo ponte" che coprisse il 2004, fermo restando l'avvio immediato della trattativa. Bombassei, concordando con lo spirito dell'accordo del marzo 2003, ha ribadito il suo pensiero circa il ruolo positivo della nostra Organizzazione e si è impegnato ad agire in modo che le Imprese associate favoriscano il suo rafforzamento. Peraltro, pur ribadendo la contrarietà ad un accordo ponte, si è dichiarato pronto ad affrontare tutti gli argomenti sul tappeto senza alcuna pregiudiziale. Lo stato della trattativa al momento si può perciò riassumere nel modo seguente.

FASI

Esiste un sostanziale accordo che prevede il miglioramento delle prestazioni – con particolare riguardo alle prestazioni odontoiatriche, interventi chirurgici, assistenza infermieristica, diagnostica – e lo sviluppo del condizionamento diretto.

AGENZIA PER IL LAVORO DEI DIRIGENTI

Confindustria condivide le linee di indirizzo presentate da Federmanager e che prevedono la condivisione dei dati presenti nelle Banche dati di Federmanager e di Confindustria, l'abilitazione di terminali per l'incontro domanda-offerta lavoro destinati ai dirigenti, la creazione, in via sperimentale di centri di consulenza e di riorientamento professionale in tre aree geografiche (nord-ovest, nord-est, centro sud).

FONDO INTEGRATIVO DI SOSTEGNO AL REDDITO

Esiste un "avviso comune" Federmanager-Confindustria pre-

sentato al Governo che chiede il raddoppio del limite di indennità ordinaria di disoccupazione (circa 1900 euro/mese). L'impegno è di costituire un fondo e a definirne da subito il modello di funzionamento in modo che sia pronto a partire non appena il Parlamento o il Governo assumano le decisioni conseguenti. L'impegno di Confindustria è che in ogni caso, dopo l'approvazione della prossima Legge finanziaria, il Fondo sia attivato.

PREVINDAI

Esiste la disponibilità ad autorizzare da subito versamenti volontari aggiuntivi oltre il massimale che gode delle agevolazioni fiscali (oggi di 10 milioni di lire). Eventuali aumenti contributivi vanno collegati al miglioramento dei limiti suddetti (la legge delega in materia di previdenza prevede il superamento del limite in valore assoluto). Qualora però entro il 28 febbraio prossimo la legge non fosse approvata, in ogni caso le parti si impegnano a ricercare soluzioni diverse.

MODELLO RETRIBUTIVO

I problemi da risolvere sono tre: il primo riguarda il valore del trattamento minimo di garanzia: per noi deve essere sufficientemente alto per garantire uno status adeguato al ruolo del dirigente e per Confindustria deve essere basso per non aggravare i costi delle imprese medio piccole e per evitare che non ci siano risorse per nuove nomine. Si potrebbe ipotizzare l'introduzione di una soglia di ingresso più bassa per favorire le nuove nomine da adeguare con meccanismi da concordare.

Il secondo riguarda i contenuti della retribuzione minima: per Confindustria deve esserci ogni elemento della retribuzione in godimento, mentre per noi deve confluire solo la parte strutturale. Il terzo riguarda l'adeguamento del minimo nel tempo.

CONTRATTAZIONE INDIVIDUALE

Permane l'indisponibilità di Confindustria a stabilire contrattualmente un diritto soggettivo del dirigente, mentre esiste la disponibilità ad introdurre una norma contrattuale che impegna le parti alla promozione e diffusione, in tutte le aziende, di sistemi premianti legati a risultati e/ performance individuali. Il tutto dovrebbe essere poi monitorato attraverso un osservatorio bilaterale che verifichi l'applicazione e propone azioni da svolgere.

SCATTI DI ANZIANITA'

Confindustria insiste nel chiederne l'abolizione, mentre Federmanager ritiene che sia necessario il loro mantenimento a salvaguardia del valore dell'anzianità. Confindustria ha fatto sapere che è disponibile a trovare soluzioni alternative coerenti con il nuovo modello retributivo.

Questo è il quadro. Come si vede sono state tolte dal tavolo le pregiudiziali che avevano bloccato la prosecuzione del confronto e per questo il Consiglio nazionale ha autorizzato la ripresa della trattativa. Ora si tratta di riempire di contenuti molti aspetti contrattuali, ma si ritiene che ci siano le condizioni per arrivare ad un accordo. Se questo è vero lo verificheremo presto, alla ripresa del confronto.

Nicola Tosto

Analisi delle relazioni industriali

Parafasando degli autori da tempo non più "politicamente corretti", si potrebbe dire che un fantasma si aggira fra i colleghi. Si tratta della cosiddetta "contrattazione individuale".

L'accordo firmato nel marzo 2003 fra Confindustria e Federmanager, pur fra mille difficoltà, riserve mentali e interpretazioni di comodo, mette in discussione l'impalcatura delle relazioni industriali, che hanno regolato i rapporti fra i dirigenti d'azienda e mondo datoriale, dal dopoguerra fino ad oggi.

Se si analizza – infatti – il trend storico degli aumenti derivanti dalla contrattazione collettiva ai dirigenti d'azienda, si può tranquillamente affermare che esso ha costituito, nel tempo, insieme alla ormai scomparsa "scala mobile", uno strumento efficace di conservazione del potere di acquisto della categoria.

In aggiunta, tale contrattazione – per sua natura – dopo lo storico accordo sul costo del lavoro del 1993, si è di fatto sostituito alla contingenza, con il suo meccanismo basato sul calcolo, per l'anno antecedente, dell'inflazione reale e – per quello successivo – di quella programmatica.

L'accordo del 2003 si limita a prevedere una soglia minima, sotto la quale nessun dirigente potrà essere collocato. Tale soglia minima, per quello che è dato conoscere delle intenzioni confindustriali, non coincide con gli attuali minimi, ma potrebbe essere fissata in modo tale da comprendere la retribuzione annua lorda della maggior parte della dirigenza attuale.

Solo questo ammontare sarà sottoposto a manutenzione economica biennale, secondo modalità da contrattare.

Grosso modo si tratta di una massiccia operazione di congelamento nei minimi di parte di quanto erogato aziendalimente nel corso degli anni e dell'intera componente di denaro cumulata attraverso la dinamica contrattuale.

Se questa asticella viene fissata troppo in alto, rischia di squilibrare i conti economici soprattutto della piccola impresa, in quanto, anche se con una tempistica da concordare, dovrà costituire un punto di arrivo.

Se fissata troppo in basso, rischia di svilire il contenuto professionale dei dirigenti, risorsa tradizionalmente critica per le imprese.

Si pone, inoltre, il problema di come configurare il differenziale retributivo rispetto alla retribuzione di fatto.

Solo a titolo settoriale, comprendere questo differenziale tutto nel superminimo individuale, potrebbe avere degli effetti pericolosamente al ribasso rispetto alla quota della pensione degli iscritti al fondo pensione INPS ferrovieri.

Resta da osservare che, almeno nelle intenzioni datoriali, gli effetti di rivalutazione dei minimi erano già depotenziati da due fenomeni ricorrenti:

- l'esclusione dagli aumenti contrattuali oltre una certa soglia di RAL,
- la compensazione fra aumenti del superminimo con aumenti da contratto, a partire da una certa data.

Per la verità, quest'ultimo aspetto è lasciato alla discrezionalità delle aziende. L'ottenimento generalizzato per tutti i dirigenti del gruppo, rappresenta un dei maggiori risultati positivi ottenuti da Assidifer, per il periodo precedente al congresso di Udine.

Tornando al "fantasma", una volta fissata l'asticella retributiva, tutto il resto passerebbe alla contrattazione individuale.

I dati che è dato conoscere rispetto all'attuale situazione della politica incentivante diretta ai dirigenti del gruppo FS, portano, grosso modo, alle seguenti conclusioni:

- circa il 20% dei colleghi è interessato ai meccanismi di MBO;
- il 100% è potenzialmente interessato al resto della politica incentivante, che può concretizzarsi in un aumento del superminimo o nell'ottenimento di una "una tantum". Entrambi questi interventi sono caratterizzati da una soglia di "sensibilità", al di sotto della quale – ci ricorda il Direttore delle Risorse Umane – non conviene intervenire, in quanto verrebbe meno l'effetto incentivante;
- alla "fine della fiera", circa il 40% dei colleghi riesce ad arrivare alla meta agognata, tenendo conto di anni fortunati e di altri meno fortunati (visti i metodi utilizzati al di fuori dell' MBO, non mi sento di attribuire altri che al capriccio della dea bendata il fatto di prendere o di non prendere denaro).

Con questi presupposti, il passaggio alla contrattazione individuale generalizzata, rischia di trovare la maggior parte delle aziende impreparate a gestire il nuovo strumento con metodi in grado di creare un contesto organizzativo, dotato della indispensabile condivisione e spirito di squadra, che solo la chiarezza e la conoscenza possono garantire.

Questo è particolarmente vero per le aziende a capitale pubblico, dove spesso è difficile afferrare gli obiettivi (veri) e i contesti competitivi realmente interessati ai processi.

Queste preoccupazioni hanno contribuito a creare un clima di nervosismo inusuale durante l'ultimo consiglio nazionale Assidifer.

Era, infatti, da tempo che non si assisteva ad un dibattito vivace ed a uno scambio, prendendo in prestito dal politichese, "franco". Si pone il problema di come realizzare al meglio la tutela sindacale dei colleghi che, non dobbiamo mai dimenticare, è il principale motivo di esistere del sindacato, pur con tutti i distinguo che la tutela di particolari lavoratori, quali sono i dirigenti (sempre "lavoratori subordinati" come ci ricorda il codice civile), necessariamente esige.

O meglio, se Federmanager abdica alla sua storica funzione di garantire il potere d'acquisto dei minimi e si limita ad operare come un'agenzia di Welfare, si pone a medio e lungo termine il problema di come riempire questo vuoto e garantire comunque che il 60% (oscillante) dei colleghi che, per vicende spesso indipendenti dalle loro potenzialità e capacità, non veda più un euro, neanche a titolo di "seniority" (new look degli scatti di anzianità). Per concludere con un tono di ottimismo, lasciano ben sperare le prese di posizione del nuovo presidente di Confindustria unita alla richiesta di pagamento dell'indennità di vacanza contrattuale, avanzata dal Presidente federale Lazzati, nel solco della tradizionale attività dell'organizzazione da lui diretta.

Paolo Parrilla

Quando la sfida del mercato non è più solo teoria

La Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia impegnata nelle prime gare per l'assegnazione del servizio in Veneto, Liguria e Lombardia.

Gare regionali. Se ne parla abbastanza, ma quanto se ne sa realmente? Proviamo a fare il punto della situazione ad oggi, dando modo anche ai colleghi che non operano nella Divisione Trasporto Regionale, di conoscere meglio questo nuovo scenario.

Innanzitutto va precisato che Veneto, Liguria e Lombardia sono le prime regioni ad aver emanato i bandi di gara previsti per l'assegnazione del servizio di trasporto ferroviario regionale. Dopo tanto discutere, dopo il rinvio della scadenza già fissata a fine 2003 e dopo alcune necessarie interpretazioni giuridiche (con l'intervento anche dell'Antitrust), la partita del federalismo ferroviario è così entrata nel vivo, vedendo protagoniste tre fra le più importanti regioni del Nord dal punto di vista della mobilità ferroviaria.

Per la Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia, quindi, quella sfida per stare sul mercato di cui si è teorizzato per anni è diventata un impegno reale, con tutti i rischi che comporta. L'era delle gare, infatti, scrive la parola fine all'era del monopolio. E introduce l'obbligo da parte dell'ex monopolista di sapersi dimostrare convincente (quindi di offrire efficienza, qualità ed economicità) anche dopo il confronto con gli altri aspiranti al titolo, che non sono pochi e si presentano in molti casi con l'insidiosa formula della cordata fra società italiane e straniere.

Il risultato, insomma, è tutt'altro che scontato nelle tre regioni in questione. Alle quali nei prossimi mesi si affiancheranno via via le restanti (escluse quelle a statuto speciale), ad oggi rimaste volutamente un passo indietro.

In Veneto la rete regionale è stata divisa in due lotti distinti: il primo comprende le relazioni inserite nel Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale, mentre il secondo raggruppa le tratte ferroviarie delle province di Vicenza, Verona, Belluno e Rovigo. Il lotto messo a gara è proprio quest'ultimo, vale a dire quello più consistente per estensione e risorse finanziarie impegnate. In cifre basti ricordare che copre il 75 per cento di tutto il servizio curato dalla Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia in Veneto e che il valore del relativo appalto è di oltre 422 milioni di euro: il contratto avrà una durata di sei anni per una produzione minima annua di servizi regionali pari a 7.877.010 treni x km e di 2.678.750 treni x km di servizi interregionali. In totale i servizi minimi da assicurare corrispondono a 10 milioni e 600 mila treni x chilometro all'anno.

Nel bando vengono indicati i requisiti indispensabili per partecipare, che riguardano aspetti tecnici, giuridici e finanziari. Tra questi, l'obbligo di aver esercitato nel triennio 2000-2002 un volume di servizi di trasporto pubblico ferroviario di persone non

inferiore a tre volte il volume annuo dei treni x km posto a base di gara; l'aver programmato ed esercitato, in ciascun anno dello stesso triennio, servizi di trasporto pubblico ferroviario di persone in un sistema a rete, avendo prodotto almeno 42.000 treni x km, per giorno feriale; il possesso di certificazione del Sistema di Qualità in base alle norme UNI EN ISO 9001:2000.

Scelta diversa per la Lombardia, dove sono state bandite le gare per tre delle ventisei linee regionali. La Varese/Gallarate – Milano Passante – Pogliano (72 km di linea), la prima linea suburbana del Servizio Ferroviario Regionale che verrà attivata a dicembre 2004 con il completamento del Passante, prevede un servizio di 1.660.000 treni*km all'anno e la base d'asta è di 7.700.000 euro all'anno, con un affidamento per 9 anni. Lo stesso previsto per la Milano-Molteni-Lecco e Como-Lecco (85 km di linea), dove i treni*km annui sono 1.040.000 con un importo base di 10.400.000 euro. La più lunga (103 km) è la Brescia – Iseo – Edolo, l'unica oggi non gestita da Trenitalia, sulla quale si prevede un servizio ferroviario (1.004.000 treni*km annui) e automobilistico (2.824.000 bus*km annui), che dovrà essere cadenzato e velocizzato: la base d'asta è di 12.110.000 euro all'anno, l'affidamento di 7 anni. Per le prime due linee il servizio partirà il 10 dicembre 2006 (come per il lotto del Veneto), per la Brescia – Iseo – Edolo l'11 dicembre 2005. I bandi di gara per le tre linee lombarde impongono ai concorrenti determinati requisiti di volume di trasporto pubblico locale e di fatturato e, per incoraggiare la competizione, chiariscono che la stessa Regione metterà a disposizione del vincitore 15 convogli per le corse sulla tratta del Passante (108 milioni di euro l'investimento approvato). La Giunta regionale ha anche indicato la necessità di garantire un netto miglioramento rispetto alla situazione attuale, prevedendo un incremento del servizio del 20 per cento e addirittura del 35 per cento nel Passante e l'impegno ad assicurare il progressivo miglioramento dei mezzi da parte del vincitore, sino al rinnovamento completo.

In Liguria, infine, ancora un altro modello di offerta, ossia quello del lotto unico, con una percorrenza minima annua prevista di 6.900.982 treni*km, pari a un corrispettivo di 589.845.420 euro per nove anni a partire dal primo gennaio 2006. Anche qui il vincitore dovrà impegnarsi a incrementare la quantità dei servizi e a ringiovanire il parco rotabile.

Al momento, Trenitalia ha presentato la domanda di prequalifica per l'ammissione ai tre bandi. La presentazione delle offerte ufficiali avverrà tra settembre e ottobre.

Roberto Scanarotti

PRINCIPALI TAPPE RIORGANIZZATIVE E PROSPETTIVE DEL GRUPPO FS

PREMESSA

Il Gruppo Ferrovie dello Stato è una delle principali aziende nazionali a forte diffusione nel territorio, nata per far fronte alle esigenze di mobilità delle persone e delle merci.

La sua storia di oltre 150 anni (il primo tratto ferroviario Napoli-Portici venne inaugurato nel 1839) ha interessato diverse generazioni tanto da divenire nel tempo un patrimonio, oltre che di mezzi, anche, e soprattutto, di risorse umane dotate di forte senso di appartenenza e di cultura del servizio per la collettività.

Fino agli anni 50, dopo i grossi interventi di ricostruzione che hanno seguito la seconda guerra mondiale, le Ferrovie sono state il sistema di riferimento per gli spostamenti nel paese. Successivamente, i forti mutamenti delle esigenze di mobilità, ed il sostegno dato dallo Stato per la costruzione di strade ed autostrade e per lo sviluppo della motorizzazione privata, hanno pian piano reso il loro ruolo sempre più marginale.

Negli anni 70, la crisi petrolifera e la sensibilità sempre più diffusa verso la salvaguardia dell'ambiente, hanno riproposto le Ferrovie quale sistema capace di consentire un sviluppo economico del paese compatibile con le esigenze di salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini.

Ciò ha però comportato l'esigenza di adeguare l'organizzazione, i modi di operare e gli obiettivi per arrivare ad un'azienda moderna capace di soddisfare le esigenze della clientela e di reggere il confronto in un sistema altamente competitivo e sempre più aperto nei più ampi confini europei.

I PRIMI PERCORSI RIORGANIZZATIVI

I primi interventi riorganizzativi e di assetto giuridico sono stati attuati nel 1985 con la trasformazione della vecchia "Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato" in Ente Pubblico e successivamente, nel 1992, in Società per Azioni. Tali trasformazioni di assetto giuridico sono state accompagnate da profondi processi di riorganizzazione interna che hanno via via coinvolto tutto il personale. Sono poi seguiti ulteriori processi riorganizzativi in linea con le direttive dell'Unione Europea e con gli indirizzi nazionali.

I PRIMI INDIRIZZI COMUNITARI

Al fine di raggiungere l'obiettivo del "Mercato Unico", a livello europeo, sono state avviate negli ultimi quindici anni una serie di iniziative tese a favorire la libera circolazione di beni e servizi e per favorire l'accesso dei "vettori non residenti", operanti con qualsiasi modo di trasporto, nei diversi mercati nazionali, favorendo le iniziative intraprese nel trasporto ferroviario.

Tale linea si è tradotta in una serie di norme che hanno ridotato la discrezionalità delle politiche nazionali ed hanno introdotto i primi principi per il controllo della libera concorrenza. Per realizzare il "Mercato Unico", e sviluppare il trasporto su ferro, fu pure previsto il risanamento delle imprese ferroviarie, il miglioramento dell'efficienza delle reti, l'autonomia del management e l'indipendenza finanziaria e gestionale delle aziende di trasporto rispetto ai gestori dell'infrastruttura al fine pure di evitare contributi incrociati.

Lo sviluppo delle ferrovie europee fu inoltre ritenuto possibile attraverso un sistema di concorrenza intramodale, introducendo diritti di accesso e di transito sull'infrastruttura, ed un sistema tariffario per il suo l'utilizzo, capace di remunerare i costi netti della gestione.

In linea con tali principi, negli anni '90 l'Unione Europea ha emanato tre importanti Direttive, per ciascuna delle quali, qui sotto, si sintetizzano gli aspetti più significativi.

1. La direttiva 29 luglio 1991, n. 440 (sviluppo delle ferrovie comunitarie) ha dato indicazione sui seguenti principali temi:

- l'autonomia gestionale delle "imprese ferroviarie";
- la separazione, almeno contabile, fra il "gestore dell'infrastruttura" e le "attività di trasporto";
- il risanamento finanziario;
- l'accesso all'infrastruttura.

La direttiva 440/91 è stata recepita dall'Italia con D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277.

2. La direttiva 19 giugno 1995 n. 18 (licenza alle imprese ferroviarie) ha dato indicazioni sui seguenti principali temi:

- condizioni per il rilascio delle licenze, stabilendo i requisiti tecnici (disponibilità della trazione, competenza professionale) ed i requisiti finanziari e di onorabilità;
- validità delle licenze.

La direttiva 18/95 è stata recepita dall'Italia con D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146.

3. La direttiva 19 giugno 1995, n. 19 (ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura) ha dato indicazioni sui seguenti principali temi:

- criteri per la ripartizione della capacità di infrastruttura (priorità, diritti speciali);
- riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura (equilibrio dei conti del Gestore, trasparenza, non discriminazione).

La direttiva 19/95 è stata recepita dall'Italia con D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146.

GLI INDIRIZZI NAZIONALI

Sulla spinta pure delle indicazioni della Unione Europea il Governo italiano, con D.P.C.M. del 18 marzo 1999, emanò una specifica direttiva tesa al risanamento delle Ferrovie dello Stato. Tale Direttiva prevedeva che il Consiglio di Amministrazione di FS provvedesse a quanto appresso:

- presentare un Piano d'Impresa 1999-2003 capace di consentire, tra l'altro, l'aumento del traffico, il raggiungimento dell'equilibrio economico nelle attività di trasporto ed il riequilibrio modale;
- un riordino societario basato su "aree divisionali" dei servizi di trasporto, con capacità di controllo di tutte le risorse necessarie al raggiungimento degli obiettivi;
- la creazione, a far data dal 1° gennaio 2002, di due società: una per gestione dell'infrastruttura ed una per le attività di trasporto;
- la predisposizione di uno specifico "progetto merci e logistica" che non mirasse alla sola funzione di vettore ferroviario, ma che sviluppasse il trasporto combinato ed i traffici a maggior valore;
- una particolare attenzione agli investimenti ed alla sicurezza, prevedendo tempi di realizzazione degli interventi ed obiettivi intermedi e specificando, per gli investimenti, la redditività, i costi, le fonti di finanziamento, nonché gli effetti sulla domanda di trasporto. Il tutto in quadro generale nel quale indicare pure le priorità, con particolare riferimento alle innovazioni tecnologiche tese a migliorare i sistemi di automazione e la sicurezza dell'esercizio;
- la predisposizione di un "piano della qualità" (puntualità, comfort e affidabilità) con obiettivi intermedi e scadenze annuali ed adozione della "carta dei servizi";
- la concentrazione sulle attività "core business", prevedendo la cessione dei beni e delle attività non necessarie a tal fine;
- la valorizzazione e lo sviluppo delle risorse umane tese pure ad accrescere la consapevolezza dei confronti degli obiettivi del "Piano d'Impresa";
- l'adozione di un sistema tariffario viaggiatori rispondente alle condizioni di mercato delle singole relazioni, con progressivo incremento dei prezzi per allinearli a quelli medi europei.

GLI ULTERIORI INTERVENTI RIORGANIZZATIVI

In linea con gli indirizzi fissati dai provvedimenti sopra citati, alla fine degli anni '90, le Ferrovie dello Stato hanno dato corso ad una serie di importanti provvedimenti di riassetto organizzativo e societario.

Nel luglio del 1998 è stata costituita la "Divisione Infrastruttura" e nel mese di maggio 1999, nel settore delle attività di trasporto, sono state costituite tre Divisioni (la Divisione Trasporto Regionale, la Divisione Passeggeri e la Divisione Cargo) e l'Unità Trazione Materiale Rotabile.

Venne così posta in essere la separazione tra le attività di gestione dell'infrastruttura e quelle relative alle attività di trasporto, segmentando queste ultime nei tre diversi tipi di mercato ed adempiendo, così, sia a quanto richiesto dalle Direttive Comunitarie, sia a quanto richiesto dal DPCM sopra richiamato.

La costituzione di due diverse Divisioni nel settore viaggiatori (trasporto regionale e lunga-media percorrenza) prefigurava un ulteriore percorso riorganizzativo che intanto andava delineandosi per il trasporto regionale.

IL PERCORSO DI SOCIETARIZZAZIONE INTERNA

Un ulteriore percorso di separazione delle attività di gestione dell'infrastruttura da quelle di trasporto è stato posto in essere nel 2000.

FS spa, nel quadro di riorganizzazione e di razionalizzazione della propria attività, in conformità con le direttive del Governo e con il Piano d'Impresa 1999-2003, individuò nella sua controllata "Italiana Trasporti Ferroviari spa" (ITF spa) il soggetto al quale affidare lo svolgimento delle attività di trasporto terrestre, integrato e/o sostitutivo con qualsiasi altro mezzo di trasporto, prodotto sulla rete ferroviaria e sulle linee automobilistiche integrative, curato dalla Divisione Passeggeri, dalla Divisione Trasporto Regionale e dalla Divisione Cargo con il supporto dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile.

Con contratto in data 30 maggio 2000 FS spa diede in "affitto" a ITF spa il ramo d'azienda relativo al servizio ferroviario sopra richiamato.

Intanto, nel giugno dello stesso 2000, ITF spa modificava la sua denominazione in TRENITALIA spa e con contratto del 28 novembre dello stesso anno FS spa "vendeva", con decorrenza 1° dicembre 2000, a TRENITALIA spa la "Azienda Trasporto" consistente in quella parte di beni e rapporti giuridici per lo svolgimento delle attività di trasporto che fino al 31 maggio 2000 erano state curate direttamente da FS spa e dal 1° giugno 2000 concesse in affitto a ITF spa.

La vendita della "Azienda Trasporto" a TRENITALIA spa, soggetto giuridico diverso da FS spa e quindi dalla Divisione Infrastruttura, impose la contrattualizzazione di ogni tipo di rapporto fra le due società (dalla locazione degli immobili, alle prestazioni sanitarie e così via).

Seguendo un percorso più delicato, legato pure alle dimensioni patrimonio immobiliare utilizzato, il 1° luglio 2001 è stata costituita "Rete Ferroviaria Italiana spa" (RFI) alla

quale è stato affidato il compito di gestire l'infrastruttura ferroviaria.

Andò così a concludersi il lungo percorso di adeguamento alle Direttive Comunitarie e Nazionali, anticipando peraltro la data fissata dal citato DPCM del 18 marzo 1999 (1° gennaio 2002).

Da allora le due società (TRENITALIA ed RFI) hanno proseguito ad operare in maniera ancora più significativa con rapporto contrattualizzato, pur facendo parte di uno stesso "Gruppo" guidato da una "Holding snella" con compiti di indirizzo generale, di coordinamento strategico e di controllo finanziario.

La compattezza del Gruppo e l'impegno profuso hanno consentito di ottenere risultati non sperati, fino al raggiungimento anzitempo del pareggio del bilancio e ponendo così il Gruppo FS tra le aziende europee che negli ultimi anni hanno raggiunto i migliori risultati.

Il Gruppo FS, pertanto, non solo ha rispettato gli indirizzi comunitari e nazionali, ma andò pure oltre e con successo.

L'ORGANIZZAZIONE PER FAR FRONTE ALLA REGIONALIZZAZIONE

Come già detto, la costituzione di due diverse Divisioni nel settore viaggiatori (trasporto regionale e lunga-media percorrenza) rispondeva a quanto andava delineandosi per il trasporto regionale.

In applicazione dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 (legge Bassanini) venne infatti emanato il Decreto Legislativo 422/97, successivamente modificato ed integrato con il Decreto Legislativo 400/99, con il quale venne previsto il trasferimento alle Regioni delle competenze sulle attività di programmazione e amministrazione di tutti i servizi di trasporto regionale e locale, ivi compresi quelli su ferro prodotti dalle Ferrovie dello Stato. Fu pure previsto che le singole Regioni sostituissero lo Stato nella titolarità dei Contratti di Servizio, da predisporre in ogni singola Regione, per disciplinare con le stesse le modalità di erogazione e di compenso dei servizi ferroviari di trasporto locale.

Tali provvedimenti portarono a prevedere nella Divisione Trasporto Regionale una organizzazione capace di far fronte al decentramento previsto. Ciò imponeva, tra gli altri, che ogni direzione Regionale avesse certezza dei costi e dei ricavi relativi ai servizi prodotti.

Proprio tale ultimo aspetto è stato oggetto di studio per la definizione di un sistema di "separazione alla fonte dei ricavi" tra i servizi della Divisione Trasporto Regionale e quelli della Divisione Passeggeri utile alla stessa Divisione Passeggeri nella prospettiva di una successiva sua possibile trasformazione in società per azioni e quotazione in borsa. Il decentramento delle competenze alle regioni è stato attuato con DPCM del 30 dicembre 2000 e dal 1° gennaio del 2001 il trasporto regionale è regolato da Contratti di Servizio sottoscritti da Trenitalia spa con le singole regioni a statuto ordinario. Rimane ancora da attuare il rapporto diretto con le regioni autonome e le provincie di Trento e Bolzano per problemi legati al recepimento degli indirizzi nazionali nell'ambito dei rispettivi statuti. Nell'anno 2002, inoltre, sono state emanate le "carte dei servizi" regionali, dando così completa attuazione alle direttive del Governo ed agli impegni assunti con le singole Regioni.

IL PERCORSO SEGUITO DALLE ALTRE REALTA' FERROVIARIE EUROPEE

L'indipendenza finanziaria e gestionale tra le imprese di trasporto ed il gestore dell'infrastruttura ha visto seguire percorsi diversi negli Stati membri.

Sostanzialmente cinque sono le soluzioni adottate:

1. separazione contabile, con separazione dei costi di infrastruttura e di quelli di esercizio nella contabilità dell'impresa (Grecia ed Irlanda);
2. separazione organizzativa con divisioni separate o unità di Business separate all'interno di una Impresa Ferroviaria integrata (Austria, Belgio, Lussemburgo, Spagna);
3. Separazione organizzativa con società per azioni separate con responsabilità distinte e con alto livello di autonomia gestionale, pur mantenendo un organismo di collegamento tipo Holding (Germania, Olanda, Italia);
4. Separazione istituzionale con organizzazioni giuridicamente distinte che, pur non appartenendo ad una Holding comune, mantengono forti legami nel settore del personale e nella contrattualistica (Danimarca, Finlandia, Francia, Portogallo);
5. separazione istituzionale totale con due organizzazioni giuridicamente separate senza particolari legami (Svezia, Gran Bretagna).

LE ULTERIORI DIRETTIVE

Nel 2001 l'Unione Europea ha emanato tre ulteriori direttive: la 2001/12/CE, la 2001/13/CE e la 2001/14/CE tutte del 26 febbraio 2001.

La direttiva 2001/12/CE modifica la 91/440/CEE e la direttiva 2001/13/CE modifica la 95/18/CE di cui si è già detto. La direttiva 2001/14/CE è relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'impostazione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

Le Direttive, pur trattando problematiche diverse, sottolineano alcuni punti comuni tesi a garantire trasparenza nelle attività relative all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura, pure attraverso la separazione delle funzioni essenziali e la creazione di un organismo di controllo. I principali punti comuni vengono sinteticamente sotto indicati nelle parti più significative.

La direttiva 2001/12/CE:

- garantire un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura attraverso la "separazione di alcune funzioni essenziali" e/o la creazione di un "organismo per la regolamentazione del settore ferroviario" capace di assicurare le funzioni di controllo e di attuazione, nonché attraverso la separazione dei conti profitti e perdite e dei bilanci;
- garantire l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura anche attraverso la "separazione delle funzioni relative alla sicurezza" e/o la creazione di un "organismo di regolamentazione del settore ferroviario" capace di assicurare le funzioni di controllo e di attuazione;
- conferire ai gestori dell'infrastruttura "statuto indipendente rispetto allo Stato" per promuovere, nel pubblico interesse, una gestione efficiente;
- istituire "organi dotati di un grado di indipendenza" per vigilare sulla concorrenza del mercato dei servizi ferroviari.

La direttiva 2001/13/CE:

- la necessità che tutte le imprese ferroviarie rispettino in qualsiasi momento determinati requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale per tutelare i clienti ed i terzi e offrire servizi ad un livello elevato di sicurezza, attraverso un "sistema comune di licenze";
- garantire a tutte le imprese ferroviarie un trattamento equo, trasparente e non discriminatorio, estendendo i principi relativi alle licenze contemplati nella direttiva 95/18/CE a tutte le imprese attive nel settore.

La direttiva 2001/14/CE:

- pubblicare in un "prospetto informativo della rete" tutte le informazioni tese a garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria a tutte le imprese;
- realizzare sistemi di assegnazione e di utilizzo della capacità capaci di consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e capaci di soddisfare, per quanto possibile ed in maniera equa e non discriminatoria, le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico;
- realizzare procedure di assegnazione della capacità capaci di evitare che lo sviluppo dell'attività delle imprese che sono o che intendono divenire titolari di diritti di accesso all'infrastruttura sia soggetto a vincoli eccessivi;
- far sì che i canoni vengano stabiliti e riscossi da un organismo indipendente.

In sostanza, aldilà degli aspetti specifici delle singole direttive, vi è un denominatore comune che ribadisce l'esigenza di un comportamento equo e non discriminatorio nei confronti delle imprese di trasporto, nonché la massima trasparenza ed imparzialità. Tale imparzialità e trasparenza viene particolarmente richiesta nella gestione di alcune "attività sensibili" quali:

- l'assegnazione della capacità (assegnazione delle tracce);
- le verifiche ed il rilascio dei certificati di sicurezza;
- la definizione delle tariffe di accesso e di transito sulle linee e sui nodi (i pedaggi).

Le tre direttive sono state recepite in Italia dal DLgs. 188 dell'8 luglio 2003 con il quale è stato tra gli altri confermato nel Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture l'organismo di regolazione previsto dall'art. 30 della Direttiva 2001/14/CE.

Tale organismo vigila sulla concorrenza nei mercati ferroviari ed agisce in piena indipendenza sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e delle strategie finanziarie dall'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, dall'organismo preposto all'assegnazione della capacità e dai richiedenti. Esso ha pure il compito di dare risposta a quesiti posti circa le decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura in relazione ai seguenti temi:

- prospetto informativo della rete;
- procedure di assegnazione della capacità;
- sistema dei canoni di accesso e relativi prezzi;
- rilascio del certificato di sicurezza;
- controllo del rispetto delle norme di sicurezza.

L'organismo ha pure il compito di adottare le misure tese a porre rimedio a situazioni ritenute non corrette, con vincolo di ottemperanza per le parti interessate.

Le puntuali disposizioni contenute nel DLgs. 188/03 sembrava avessero posto fine alle discussioni sorte nei primi mesi del 2003 circa la necessità, palesata in alcuni ambienti, di scorporare RFI spa dal Gruppo FS, al fine di garantire le condizioni di equo e non discriminatorio accesso all'infrastruttura.

Il dibattito sull'argomento si è invece riaperto nel mese di agosto 2003 in occasione della pubblicazione del parere espresso dall'autorità garante della concorrenza e del mer-

cato sulla necessità di una separazione sostanziale tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e le società operanti nel trasporto ferroviario (AS265 del 7 agosto 2003).

Il parere riguarda due punti:

- le disposizioni dell'articolo 20 del D.Lgs. 188/2003, che disciplinano i servizi che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria deve garantire alle imprese ferroviarie ed alle imprese alle quali sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso;
- la compatibilità, con la normativa a tutela della concorrenza, del contratto stipulato tra RFI e TRENITALIA per l'affidamento a quest'ultima di 61 terminali merci dislocati in diverse regioni italiane.

Relativamente al primo punto l'Autorità ha rilevato che il Gruppo FS si configura come un'unica entità economica nella quale la Holding è in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al medesimo Gruppo, in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune tra le imprese RFI e TRENITALIA.

Relativamente al secondo punto l'Autorità ha evidenziato che l'affidamento a favore di TRENITALIA della gestione dei terminali merci contrasta con il principio della separazione sostanziale tra le attività di gestione dell'infrastruttura e le attività di trasporto, richiesto dalla normativa e costituisce per TRENITALIA un non corretto vantaggio competitivo.

L'Autorità, dunque, sottolinea l'insufficienza della separazione fino ad oggi adottata, sia sul piano formale, sia sul piano sostanziale, tra RFI e TRENITALIA e tra queste ultime e la Holding FS.

Al riguardo corre l'obbligo di sottolineare che i principi di equo e non discriminatorio accesso all'infrastruttura sono sempre stati condivisi dal Gruppo FS senza però condividere sulla necessità che per raggiungere tali obiettivi sia necessario scorporare RFI spa dal Gruppo FS. Ciò anche perché tale scorporo allenterebbe la forte coesione che è stata alla base dei positivi risultati fino ad oggi raggiunti e produrrebbe, peraltro, un aumento di costi ed inopportune conflittualità non utili in un particolare momento nel quale è ancora fondamentale l'unità ferroviaria.

Le Direttive dell'UE, peraltro, non impongono l'obbligo di autonomia ed indipendenza reale dalle imprese ferroviarie

delle strutture chiamate a gestire le funzioni sensibili. L'attuale configurazione di RFI, società che in totale autonomia è titolare del rapporto della concessione per la gestione dell'infrastruttura, viene pertanto ritenuta adeguata alle direttive comunitarie. Per quanto riguarda le funzioni sensibili essa, inoltre, opera seguendo le indicazioni del Ministero dei Trasporti e dell'Infrastruttura e sotto il controllo delle autorità preposte al settore, sia a livello nazionale, sia a livello comunitario.

Ad ogni buon conto, qualora si volessero ancor meglio rendere trasparenti ed indipendenti i processi tesi a garantire le condizioni di equo e non discriminatorio accesso all'infrastruttura, e non fossero ritenute sufficienti le indicazioni contenute nel DLgs. 188/2003, possono esser individuate soluzioni che non necessariamente portano a rompere la compattezza del Gruppo nel suo complesso.

Tra queste può essere prevista la costituzione di una "struttura esterna indipendente", un "organismo terzo", capace di garantire imparzialità nei confronti di tutte le imprese di trasporto nelle procedure di assegnazione della capacità, di determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo e dei relativi prezzi, nonché nelle procedure di rilascio del

certificato di sicurezza.

A tale organismo potrebbero essere infatti affidati i seguenti compiti:

- assegnazione delle tracce, con riferimento all'offerta commerciale predisposta da RFI sulla base delle regole fissate dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture;
- verifica dei requisiti e rilascio dei certificati di sicurezza, sulla base delle regole fissate dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture;
- definizione dei pedaggi sulla base delle regole fissate dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Ovviamente per dar vita ad un organismo di tale tipo è necessario il travaso da RFI di specifiche competenze professionali e di risorse umane, da rafforzare e coordinare in maniera adeguata.

Ciò, peraltro, consentirebbe di costituire il primo nucleo di una più ampia struttura capace di interfacciarsi in maniera snella ed efficace con la prevista "Agenzia Ferroviaria Europea" che avrà il compito di sviluppare soluzioni comuni per gli stati membri in materia di interoperabilità e di sicurezza.

Tale soluzione, già adottata in Germania e riconosciuta valida dall'Unione Europea, consentirebbe di mantenere intatti gli alti valori prodotti dall'unità del Gruppo, a garanzia di una sempre migliore efficienza operativa ed economicità di gestione.

Anche i problemi sollevati sul contratto stipulato tra RFI e TRENITALIA per la gestione dei 61 terminali merci possono essere portati a soluzione attraverso la costituzione di "una o più società esterne ed indipendenti" alle quali affidare la gestione delle relative attività sotto il controllo di un organismo di vigilanza capace di garantire imparzialità nei confronti di tutte le imprese di trasporto.

Al riguardo possono essere d'esempio le iniziative già poste in essere per la gestione delle stazioni ferroviarie.

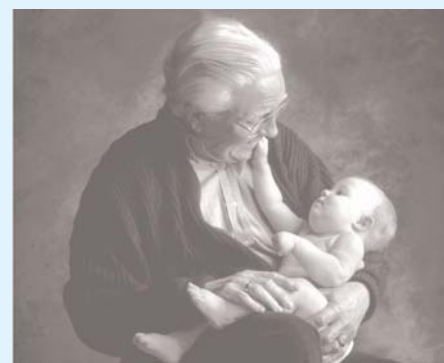
E' trascorso un anno dal dibattito acceso su tali temi lo scorso agosto 2003, senza che siano state poste in essere particolari azioni.

Intanto il Gruppo FS ha continuato ad operare chiudendo in attivo, per il terzo anno consecutivo, il bilancio 2003.

Giorgio Asunis

HDI Assicurazioni

Al tuo fianco, ogni giorno



2001: nasce dall'evoluzione di BNC Assicurazioni la Società HDI Assicurazioni...

...una giovane, moderna Compagnia che fa parte del grande Gruppo assicurativo tedesco, di rilievo internazionale, HDI, e che nasce con la missione di proteggere e sviluppare il tenore di vita delle persone e la loro qualità di vita in ogni stadio della loro crescita individuale e familiare. Una nuova realtà che affonda le sue radici storiche in

un lungo processo evolutivo iniziato oltre un secolo fa.

...in esclusiva per i Ferrovieri

Multiplo, un unico sistema assicurativo, che offre fino a 11 Protezioni modulari, dall'auto alla persona;

La polizza di assicurazione per inidoneità al servizio, il primo prodotto esclusivo per il personale di macchina e viaggiante delle Ferrovie;

Il Partner per la Vita, il sistema d'offerta per la gestione del risparmio, articolato in quattro Proposte: Impronta, Arcobaleno, Solo Domani, Tascaforte;

Itinerari di Sicurezza, il sistema di soluzione a tutela della qualità della vita, che prevede tre Proposte: Persona, Patrimonio, Attività;

ed inoltre, HDI Assicurazioni, tramite la sua partecipata InLinea, ha costituito insieme alla Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni e all'Istituto Finanziario del Lavoro **BNC Assistenza e Solidarietà**, un'Associazione senza scopo di lucro, che opera in aiuto dei Ferrovieri e delle loro famiglie.

HDI Assicurazioni offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri la possibilità di corrispondere i premi assicurativi in comode rate mensili con trattenuta sullo stipendio.

<http://www.hdia.it>
<http://www.inlinea-hdi.it>

HDI
ASSICURAZIONI