

## AI LETTORI

Il 10 ottobre, a Campora S. Giovanni (Amantea), si darà inizio ai lavori del XXIV Congresso Nazionale dei Delegati di Assidifer Federmanager.

93 delegati, in rappresentanza di oltre 700 iscritti, dovranno fare, insieme agli organi uscenti, il bilancio di tre anni di attività del Sindacato. Non so se i risultati verranno giudicati di segno positivo o negativo, certo è che i tanti eventi aziendali accaduti nell'ultimo triennio (si pensi soltanto che il vertice è cambiato per ben tre volte, da Cimoli al duo Cipolletta - Moretti, passando per Catania!) hanno sicuramente condizionato anche i risultati del bilancio sindacale.

Ma non sta a me fare bilanci politici, a me compete soltanto di fare un bilancio del nostro giornale, Ferrovie & Servizi, che da tredici anni è l'unica voce capace di dare informazioni ai colleghi anche a motivo della totale assenza aziendale nel campo della comunicazione interna.

Nonostante i ripetuti apprezzamenti espressi nei confronti della testata e il gradimento manifestato dai lettori in più occasioni, negli ultimi mesi, cambiato il clima nei rapporti fra alcuni componenti del vertice sindacale, è cominciata a girare la voce che "la comunicazione non funziona", "che bisogna rivedere il modo di informare i colleghi", "che bisogna rinnovare per rendere funzionare la comunicazione" e altro ancora.

Non è una novità, almeno per chi sta come me in postazione operativa, ascoltare critiche al proprio lavoro: c'è sempre qualcuno, pare, che attacca, che dice che non fai bene il tuo mestiere, che dice che il giornale dovrebbe essere più incisivo e che dovrebbe essere più aderente alle attese dei tanti dirigenti che lo leggono.

Sono, queste, critiche giuste, anche se solo in parte, ma comunque sempre accettate: chi legge vuole vedere espressa una posizione di fermezza, alcune volte addirittura di durezza e questo, sul nostro giornale, non sempre accade, vuoi perché troppo spesso è prevalsa negli organi del sindacato la linea politica dell'accomodamento e della non contrapposizione all'Azienda, vuoi perché sono mancate le "voci", gli articoli, le collaborazioni che pure ho sempre sollecitato, invano, e che sarebbe stato invece doveroso da parte di molti dare al giornale. Mantenere un livello d'informazione qualitativamente valido costa, costa soprattutto quando ti manca l'aiuto e il conforto di quella stessa gente che poi è pronta a scaricarti addosso responsabilità e critiche. Fare un giornale in queste condizioni è stato duro, impegnativo e complesso, ma nei tredici anni di direzione di Ferrovie & Servizi, spinto dall'apprezzamento dei lettori e sostenuto dall'impegno, dalla professionalità e anche dall'affetto dei pochi amici e collaboratori che ho avuto, credo di essere riuscito a fare il miglior giornale possibile e ho la presunzione e l'orgoglio di credere di averlo fatto nel migliore dei modi che i tempi e le circostanze potevano permettere.

Roberto Martinez

## Cari amici,

martedì 10 ottobre prossimo inizieranno i lavori del XXIV Congresso di Assidifer Federmanager - il sindacato dei dirigenti del Gruppo FS.

Abbiamo voluto che questo Congresso si tenesse al sud, in particolare in Calabria, per mostrare anche noi il sentimento di solidarietà verso questa parte del Paese, che oggi più che mai ha bisogno di attenzione. Poche volte in 60 anni di vita il Congresso si è tenuto così a sud.

Questa volta abbiamo scelto una bella località - Campora S. Giovanni - nel Comune di Amantea in Provincia di Cosenza.

Si tratta di un Congresso che deve affrontare temi molto impegnativi che vanno dalla situazione disastrosa in cui è stata portata la nostra azienda negli ultimi tempi. Tagli dei finanziamenti, rifiuto di adeguare le tariffe, scelte organizzative sbagliate. Tutto questo sta portando l'azienda - in particolare Trenitalia - verso deficit di bilancio record. Era quindi inevitabile che il Governo, sia pure con un certo ritardo, si decidesse a cambiare i Vertici. Per fortuna questa volta ci si è rivolti a persone che per storia personale e per capacità professionale dimostrata sembrano adatte ad invertire la rotta ed a portare in tempi ragionevoli ad un risanamento dei conti e ad un rilancio di un'azienda, patrimonio grande di questo Paese, che può dare un contributo fondamentale all'economia nazionale nel rispetto di un ambiente unico al mondo.

Il primo incontro avuto con il prof. Cipolletta e l'ing. Moretti - presenti il dott. Forlenza ed il dott.

Vergara - ci conforta. I propositi e le iniziative che il nuovo Vertice ci ha annunciato - in un clima di sintonia con le nostre richieste - ci fa sperare in un recupero di quella collaborazione con la dirigenza sempre annunciata e sempre disattesa. L'ing. Moretti si è detto d'accordo con noi sulla necessità di valorizzare tutte le risorse manageriali presenti in azienda, attraverso strumenti trasparenti ed equi, responsabilizzandole sugli obiettivi e sui risultati.

Troverete ulteriori considerazioni sull'incontro nell'articolo a firma di Giorgio Asunis. E' indubbio che questa situazione, drammatica ma ricca di potenzialità nuove, richiede anche a noi scelte incisive e coraggiose. Sui contenuti prima di tutto. Ad una disponibilità mostrata dal nuovo Vertice dobbiamo attrezzarci a dare contributi di merito altamente professionali. Sull'organizzazione. Non dobbiamo deludere la disponibilità di chi, specialmente i più giovani, che hanno creduto nella nostra volontà di rinnovamento. Solo così, immettendo nuove energie nel gruppo dirigente del Sindacato possiamo assicurare con la nostra Organizzazione una presenza che aspiri a rappresentare tutti i dirigenti, ed aderire meglio a tutte le pieghe di



SISTEMA FERROVIE  
PERIODICO DELL'ASSIDIFER  
FNDAI

ANNO 15°  
N° 10-11/2006



una organizzazione complessa come è quella delle nostre aziende valorizzandone le specificità. Invito tutti i colleghi a dare a questo processo il loro contributo con la passione e la generosità che hanno mostrato in tutti questi anni, non rinunciando alle loro critiche, che sono una ricchezza per il dibattito tra di noi, ma guardando sempre l'obiettivo finale che è quello di un Assidifer più forte e più attrezzato a rappresentare i bisogni dei colleghi coniugati con gli interessi della nostra azienda.

Un saluto ed un augurio di buon lavoro.

Nicola Tosto

## Una occasione, una opportunità

Il Congresso dell'Assidifer avviene in un momento particolarmente delicato per il sistema ferroviario italiano e per il relativo assetto aziendale.

In un Paese nel quale, al di là delle polemiche sulle utilità o meno delle grandi opere, le infrastrutture soffrono di ritardi storici che provocano pesanti conseguenze sullo sviluppo economico nazionale, parlare della azienda ferroviaria diventa una esigenza nazionale.

L'insediamento al vertice di nuovi manager con lunga e navigata esperienza e la nomina di un amministratore delegato "ferroviere" da sempre possono costituire la premessa per dare avvio a quel rilancio effettivo dell'azienda troppe volte enunciato e troppo spesso deluso.

Sono note le difficoltà e le complessità del sistema, condizionato inevitabilmente dalle scelte della politica, a cominciare dalla leva tariffaria e dalle risorse disponibili nel bilancio statale. Ma siamo certi che buona parte del successo aziendale potrà derivare soltanto da una prima e convinta adesione di tutto il management ad un progetto di autentico rilancio partecipato e condiviso.

Questo è lo sforzo e l'impegno che chiediamo al nuovo vertice aziendale: considerare Assidifer un interlocutore

continuo ed efficace, autorevole, in grado di contribuire ad una forte motivazione di tutto il management verso le prossime impegnative sfide; fatto non sempre verificatosi nel passato.

Occorre che tutto il management, nessun dirigente escluso, debba essere coinvolto nel MBO, con obiettivi certamente sfidanti ma discutibili e, nel limite del possibile, condivisi.

Un altro auspicio ci permettiamo di esprimere: che nel Congresso Assidifer si consolidi la convinzione che il manager di una azienda moderna deve accettare le sfide ed i rischi insiti in una attività professionale di alto profilo; noi siamo dei professionisti d'impresa, dobbiamo essere orgogliosi di essere tali, dobbiamo chiedere di essere considerati tali, ma non possiamo contemporaneamente chiedere le garanzie retributive tipiche di altri rapporti di lavoro.

Occorre guardare avanti; rendersi conto che esiste una globalizzazione concorrenziale non solo per l'impresa ma anche per il manager; se ci faremo risucchiare da una visione conservatrice, predicando il cambiamento per gli altri ma resistendo accanitamente sul nostro passato, diventeremo una categoria destinata rapidamente al declino.

Edoardo Lazzati  
Presidente Federmanager

### CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiatti

**La bionda giornalista del telegiornale, un po' posona e messa di tre quarti sullo schermo TV, annuncia con voce vellutata: "... è l'ing. Mauro Moretti il nuovo Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato...". Il bicchiere d'acqua che sto bevendo mi va quasi di traverso. Era ora, mi dico! Un sussulto di compiacimento ed un pensiero: era ora che ci restituissero l'Azienda! Sono felice per Mauro Moretti e orgoglioso per i ferrovieri. Sarà solo orgoglio di appartenenza? Non so, ma se anche fosse, che c'è di male? Ci è capitato così di rado, soprattutto negli ultimi tempi, di essere orgogliosi per qualcosa! Comunque, con il nuovo, favorevole scenario credo che come sindacato dovremo avviare al più presto un diverso metodo di dialogo con il nuovo amministratore. Un confronto costante e costruttivo che non dovrà sfociare, per carità, in alcuna forma di "consociativismo", ma fungere da reciproco supporto e stimolo per il rilancio delle nostre ferrovie. Auguri di cuore, caro collega Moretti!**

## ULTIM'ORA

Dopo Mauro Moretti altri ferrovieri ai vertici delle Società FS.

A giornale già chiuso apprendiamo che le assemblee di RFI e di Trenitalia hanno provveduto a nominare i nuovi vertici delle due Società.

In RFI la scelta per la carica di Amministratore delegato è caduta su Michele Elia.

Ferroviere storico, Michele Elia (come d'altra parte Mauro Moretti, il suo predecessore) è arrivato al vertice di RFI dopo aver percorso tutta la sua carriera, gradino dopo gradino, nell'Azienda di Stato prima, e in FS SpA, poi.

Di provenienza interna anche i nuovi vertici di Trenitalia.

Alla presidenza della società commerciale va Luigi Lenci, responsabile della Direzione generale Finanza di FS, e alla carica di Amministratore delegato è stato chiamato Vincenzo Soprano, finora responsabile delle strategie di holding.

Ai tre colleghi le felicitazioni e le congratulazioni di Ferrovie & Servizi insieme ai migliori auguri di buon lavoro.

## Ed ora, a noi!

Era da oltre 20 anni che si attendeva questo momento: rivedere un ferroviere alla guida della nostra Azienda. E' avvenuto l'8 settembre 2006 con la nomina dell'ing. Mauro Moretti ad Amministratore Delegato del Gruppo FS. Un "ferroviere doc", nato e cresciuto nell'Azienda. Uno di noi, senza la puzza sotto il naso, che sa ben distinguere l'odore del creosoto dall'olezzo dell'aria fritta.

"Stiamo lavorando per restituire l'Azienda i ferrovieri" disse l'avvocato Necci al Congresso Assidifer di Napoli nel lontano 1994. Era l'anno in cui l'attuale Segretario Generale Nicola Tosto entrò a far parte della Segreteria del nostro sindacato. Da allora, quanta acqua è passata sotto i ponti. Quante ne abbiamo viste. Mai tante, però, come in questo ultimo triennio.

Nel precedente congresso di Udine, a dicembre del 2003, ci venne a trovare l'allora Amministratore Delegato ing. Giancarlo Cimoli. Sapevamo che stava agli sgoccioli del suo secondo mandato prorogato fino al 30 aprile del 2004. Che si fosse effettivamente agli sgoccioli si capì subito dopo, allorché vennero lanciati i primi "salvagente" per coloro i quali, gioco forza, lo avrebbero potuto seguire (i famosi "Babbo Natale" tenuti nascosti di cui feci cenno nel numero 5/2004 di F&S).

Il 18 marzo 2004 le agenzie di stampa cominciarono a battere il nome dell'ing. Elio Catania quale Presidente ed Amministratore Delegato del Gruppo FS. Un manager di IBM Italia, allora tra i più stimati in campo nazionale ed internazionale.

Contestualmente l'ing. Cimoli venne destinato alla guida dell'Alitalia. La stampa, generosa, ne osannò i risultati raggiunti negli otto anni di governo delle FS fino ad ottenere per tre anni consecutivi i bilanci in attivo. Alcune testate furono estremamente buone con lui e, contestualmente, estremamente cattive con i ferrovieri. Ricordo, tra i tanti, il titolo "La nuova sfida di Cimoli, il diesel che alle FS trovò sarti e calciatori".

L'ing. Catania ci incontrò subito, il 3 giugno 2004. Ci entusiasmarono le sue capacità di comunicatore, ci entusiasmarono gli apprezzamenti per la professionalità dei ferrovieri. Ancor di più ci entusiasmo ciò ci disse il 1° marzo 2005 in Consiglio Nazionale, orgoglioso di guidare "il più bel Gruppo che esiste in Italia". Un entusiasmo che

comunque, personalmente, consiglia di limitare in attesa di verificare nei fatti le tante parole. Ciò, comunque, ci fece ben sperare.

A poco più di due anni di distanza, che dire?

Cito solo le parole del nostro nuovo Amministratore Delegato ing. Mauro Moretti pronunciate in una delle sue prime uscite pubbliche, rispondendo ai giornalisti a margine dell'assemblea Aiscat: "Non dico niente, parlano i numeri".

E sì, i numeri. Quelli della semestrale: Trenitalia chiude con un risultato negativo netto di 1.022 milioni di euro, a fronte di un risultato netto negativo dello stesso periodo 2005 di 172 milioni di euro e con previsione di finire il 2006 con un risultato netto negativo di 1.707 milioni di euro.

Un gran bel risultato ottenuto in poco meno di due anni di propaganda e di mega convention dell'Amministratore Delegato di Trenitalia Testore (arrivato a settembre 2004) e degli esperti manager da lui portati per "mettere a posto le cose". Nel Consiglio Nazionale del 14 giugno 2005 Testore ci disse "Cominciamo a vedere i primi segnali di ripresa, con il cambiamento dei modi di approccio alla clientela, con l'aumento del numero e della forza della vendita ed a seguito della predisposizione di un progetto di logistica nazionale. Il futuro può portare a notevoli successi: la partita è aperta".

E che partita, e che risultati!

Sul nostro giornale abbiamo avuto modo di porre in evidenza il disastro che si stava compiendo in Trenitalia, eppure si è andato avanti fino ad ottenere gli sconcertanti risultati sintetizzati nella semestrale. Ora, però, siamo alla frutta!

Mentre scrivo attendo che l'Ansa batta le ultime notizie: oggi 25 settembre 2006 si tengono i CdA di RFI e di Trenitalia. Nel primo si dovrebbe decidere il sostituto di Moretti, nel secondo si dovrebbe decidere se Testore deve o meno continuare nel suo mandato.

Comunque vadano le cose il forte vento del cambiamento è nell'aria.

Il Prof. Cipolletta, nuovo Presidente del Gruppo FS, e l'Amministratore Delegato ing. Mauro Moretti hanno incontrato l'Assidifer venerdì 22 settembre.

Un incontro durato poco più di 30 minuti nei quali il

Presidente ha sintetizzato con poche parole il mandato ricevuto dall'azionista: *risanare i conti guardando al miglioramento dei servizi, in un contesto di risorse limitate*.

L'ing. Moretti è stato altrettanto sintetico e, come al solito, chiaro, concreto e determinato.

Le prime parole sono state per i ferrovieri: occorre che le persone vengano correttamente impiegate, che vengano valorizzate, che vengano date a tutti le stesse opportunità. Occorre che si sia più consapevoli dei nostri valori coniugando la potenzialità con le capacità, fino ad arrivare ad un giusto equilibrio seguendo un percorso graduale.

Poi un cenno a RFI: il linea con le Direttive Europee cederà alcune attività sensibili, stiamo lavorando al riguardo con il Ministero.

Infine un segnale per Trenitalia: si lavorerà per ridurre le verticalizzazioni e per responsabilizzare su processi chiusi.

Insomma, mi pareva di parlare la stessa lingua.

Da parte nostra è stata ribadita la necessità di trasparenza e di equità, seppur nel rigore. Un rigore che è stato apprezzato e condiviso anche nei primi provvedimenti: l'austerità francescana e l'utilizzo delle auto con autista.

Interventi di contenuto valore economico, ma certamente di alto valore morale per i tanti ferrovieri che da anni attendono di rivedere un'azienda normale.

Adesso tocca a noi, ancora una volta, fare la nostra parte. Tocca a noi dimostrare cosa valiamo. Tocca a noi dimostrare che da ferrovieri siamo capaci di mettere a posto la nostra Azienda.

Ci attende un duro lavoro sia come dirigenti, sia come sindacato.

A giorni si terrà il XXIV Congresso di Assidifer. In quella sede dobbiamo definire le linee politiche del prossimo triennio e designare coloro i quali le dovranno perseguire. Dobbiamo arrivare a tale appuntamento sereni, ma consapevoli del duro lavoro che ci attende. L'unità di intenti, seppur in un contesto dialettico che ci vedrà confrontare i nostri diversi modi di vedere le cose, è alla fine fondamentale e necessaria.

Giorgio Asunis

## Opposizioni

Quello di Campora S. Giovanni non è certo il mio primo congresso. La prima volta fu Rimini del 1983, delegato dell'allora Servizio Impianti Elettrici. Seguirono lesi 85, Tarquinia 88, Saint Vincent 91, Napoli 94, Chianciano 97, Trieste 2000 e Udine 2003. Quindi sono al mio nono Congresso. Tanti! I ricordi prendono subito il sopravvento sul presente e sul futuro. Come accaduto alla vigilia di Udine e alle altre viglie.

In particolare ricordo i congressi vissuti da Segretario Generale, Napoli, Chianciano, Trieste. Segretario lo ero diventato nel marzo 1992. La segreteria uscita da Saint Vincent, infatti, non era andata oltre i tre mesi di vita; avrei potuto far parte di quella segreteria, mi era stato offerto e, d'altronde, facevo parte della segreteria uscita dal congresso di Tarquinia, dove avevo perso un testa a testa con l'amico Cirino Carroccio per la carica di Segretario generale, lo stesso testa a testa si ripeté al Consiglio Nazionale del marzo 92 ed allora vinsi io. Sono intrinseci all'esistenza del sindacato contrasti e diversità, che anzi sono spesso il sale dell'organizzazione perché la obbligano ad interrogarsi e a rimettersi in discussione continuamente.

Il mio film mentale del passato non è, infatti, una carrellata sentimentale e personale alla "Amarcord" di Fellini, o meglio non è solo quello, ma è soprattutto un metodo per meglio capire il presente e quindi ipotizzare un futuro. Il presente interno del nostro sindacato non mi piace e non mi sono affatto piaciuti gli ultimi mesi con la polemica sul metodo elettorale per i delegati, il Consiglio Nazionale straordinario di Luglio e bla..bla..

Quando un sindacato ricorre alle interpretazioni statutarie è segno che sta male. Io non ho fatto abbastanza, nei limiti ovvi del mio ruolo, per impedire o per lo meno per far emergere prima ed in forma più sana e costruttiva i contrasti. Mi è stato rimproverato da tutti i "contrastanti", che ringrazio di cuore perché prendo i rimproveri come un segno di stima e di simpatia. Ma non li accetto più quando il rimprovero diventa: "Tu non mi hai dato ragione da subito". E lo hanno più o meno detto tutti i citati "contrastanti". Il problema non è chi ha torto o ragione, il problema è che nell'attuale segreteria si è insinuato il serpe della "reciproca" sfiducia fra alcuni membri e del "reciproco" sospetto di "reciproca" malafede. Tre volte l'uso dell'aggettivo "reciproco" è ancora poco. Questa è la cosa veramente brutta che un esito congressuale potrebbe non sanare se sarà solo di vittoria di una nuova squadra e di una sconfitta percepita come subita non in leale combattimento. "Ah! Bontà dei cavalieri antichi". Sarebbe un brutto esito per il sindacato, non solo per i protagonisti,

vincitori e vinti che siano.

Io me li prendo i rimproveri ma non ritengo utile starmene zitto, sento di poter in perfetta buona fede testimoniare la buona fede di tutti gli altri, tutti, di là dell'amicizia e della stima personale per ciascun singolo. E penso altresì che il giornale Speciale Congresso faccia bene a ricordare ai congressisti la situazione in atto, anche attraverso la mia testimonianza. Siamo un'associazione aperta che non teme di parlarsi al suo interno, con chiarezza e pubblicamente.

Immediato è il percorso mentale al passato. Ho ricordato i contrasti del 1991/92 ma ben altri ce ne furono in seguito, con una buona parte del Consiglio Nazionale, con i sindacati dei ferrovieri, con alcuni consiglieri in particolare ecc..ecc.. Dietro questi contrasti c'era in realtà una cosa ovvia in democrazia: l'esistenza di un'opposizione interna ed esterna. Opposizione anche forte, si pensi che il CCNL industria fu approvato dal Consiglio Nazionale nell'ottobre 98 con una maggioranza di due terzi. Un terzo che si oppone non è poca cosa. Eppure fra me e la mia squadra (che è poi sostanzialmente quella che si sfascia ora) da un lato, e l'opposizione dall'altro, non ci fu mai un percepirsi come "reciprocamente" in malafede. Questo è il punto.

La situazione attuale dovrebbe quindi essere vista come un salutare ritorno di un'opposizione interna al sindacato, e sottolineo il salutare. In fondo una squadra quasi identica che va avanti da tanti anni può ben dividersi su valutazioni-analisi-idee-strategie-iniziativa-percorsi-azioni... Ma non va che si divide sulla percezione di "reciproci" comportamenti non improntati alla lealtà e alla chiarezza, fino al punto di ventilare un attacco alla democrazia.

E' ora di dire: fermi tutti e palla al centro.

Se si rilegge la mozione del Consiglio Nazionale straordinario di luglio, si comprende che il congresso è stato anticipato di due mesi proprio per questo. Suggestivo anche di rileggere l'articolo di Asunis "I nodi al pettine" sul n. 6/7 del giornale per meglio comprendere la situazione, non possiamo andare a Campora dimenticandola. Sarà compito dei congressisti, con le decisioni che prenderanno, allontanare ogni eventuale dubbio di deriva antidemocratica. In seguito sarà preciso dovere del nuovo Consiglio Nazionale e della nuova segreteria, con il buon senso di tutti, garantire al sindacato che i contrasti potranno sempre manifestarsi ma, sempre, in un sano scenario di "reciproco" riconoscimento della "reciproca" buona fede.

Mai più come gli ultimi mesi.

Sergio Graziosi

## Separati in casa

E' sempre più frequente che marito e moglie, dopo liti, incomprensioni, noia, o magari qualche tradimento, decidano di proseguire comunque la coabitazione facendo però ciascuno la propria vita, nel più totale disinteresse.

E' quello che mi viene in mente pensando alle nostre ferrovie. Vi chiederete che cosa c'entra, ma, a mio avviso, è un po' la situazione dei rapporti tra Trenitalia ed RFI!

Sono ormai tanti anni che sulla spinta delle liberalizzazioni, della concorrenza e dell'Europa vennero create le due Società, enucleandole dal corpaccione FS. Da allora quanti organigrammi e quanti nuovi assetti sono stati varati, ma di risultati concreti davvero pochi!

Il servizio reso alla clientela resta quel che è: da cliente, e, con tutto l'affetto che mi lega all'azienda, di miglioramenti se ne percepiscono ben pochi. E' di pochi giorni fa la notizia dell'apertura di un portellone su un Eurostar che andava a 200 all'ora. "Forse un sabotaggio", è stata la giustificazione. Chissà? Non parliamo poi delle perdite a bilancio che non accennano a diminuire, nonostante i massicci tagli al personale.

Mi sale tanta rabbia, da ferroviere, al pensiero che, viceversa, il servizio postale viene percepito dall'italiano medio (recenti indagini lo confermano) in continuo e costante miglioramento in termini di efficienza e di offerta di servizi!

Che fare? Era meglio quando si stava peggio? Quando eravamo in 220.000? Quando tutto era confuso in un unico calderone e si lavorava pensando che lo Stato alla fine avrebbe ripianato tutto? Certamente no! E poi nessuno auspica di tornare indietro!

Di sicuro però qualcosa di diverso va tentato. In primo luogo, ripeto, ritengo che vadano fatte dialogare meglio le due Società "cardine": Trenitalia e RFI.

Non si può pensare che il core business ferroviario possa funzionare senza un'intima connessione tra le due, anche se, sulla carta, Trenitalia deve essere considerata e trattata dalla società che gestisce l'infrastruttura, come un "cliente" qualsiasi.

Pensiamo a migliorare il presente. Al "domani" della concorrenza perfetta, oggi allo stato embrionale, ce ne preoccupiamo quando sarà il momento. Questo è l'invito che mi sento di rivolgere al nuovo Amministratore Delegato FS Moretti, persona preparata e dalla credibilità conquistata sul campo, assieme all'augurio sincero di "buona amministrazione"!

Claudio Vecchiatti

## Guardare al futuro 2

Nel mio articolo *Guardare al futuro*, apparso sull'ultimo numero di *Ferrovie & Servizi*, auspicavo una rapida soluzione del problema del cambio del vertice aziendale.

Appena qualche giorno dopo giunge la notizia della nomina dei nuovi vertici ferroviari e in particolare di quella di Mauro Moretti ad Amministratore Delegato di Gruppo.

L'ascesa di un nostro collega al gradino più alto dell'Azienda apre un capitolo nuovo e particolarmente importante per le Ferrovie italiane e dà il via ad un cambiamento che si potrebbe definire "epocale".

Dal 1986 – dalla fine dell'Azienda Autonoma di Stato cioè, e dalla nascita dell'Ente pubblico, poi Società per Azioni – Mauro Moretti è infatti il primo Amministratore Delegato di provenienza interna, un ferroviere vero, un uomo che conosce bene i meccanismi che muovono il complesso apparato aziendale. Una novità importante per le Ferrovie, ma anche un raro caso nel panorama del vasto mondo imprenditoriale industriale italiano.

Parlare solo di rinnovo del vertice appare dunque fortemente riduttivo: dopo quello che abbiamo visto nel corso degli ultimi vent'anni la nomina di un ferroviere potrebbe veramente rappresentare una svolta storica per le sorti del Gruppo FS.

L'arrivo di Moretti coincide, temporalmente, con il Congresso Assidifer di Campora S. Giovanni dal quale ci si attende, almeno nelle tante dichiarazioni pregressuali, un forte rinnovamento nelle strutture, nella politica e negli uomini del sindacato.

Non mi aspetto un "rinnovamento epocale" come quello avvenuto in Azienda, anche perché la recente elezione dei delegati (ricordiamolo, definita *irrituale* addirittura nella mozione di fine Consiglio nazionale) fa presumere che Campora S. Giovanni ci farà assistere a "conferme" piuttosto che a "rinnovamenti". Questo almeno per quanto riguarda la posizione di vertice.

Francamente, se ciò accadrà, farà apparire la cosa un tantino ridicola: rispetto ad un nuovo interlocutore che si pre-

senta fortunatamente diverso dai suoi predecessori il sindacato riproporrà il vecchio, carico di insuccessi riportati con le passate gestioni, forte solo nella presunta benevolenza attesa dal nuovo che arriva.

Sorprende, poi, che gli stessi uomini che hanno impostato tutta la loro campagna pregressuale sulla necessità di rinnovare, dando ampia disponibilità a fare più di un passo indietro e a lasciare il campo a forze nuove, improvvisamente, alle porte del Congresso, ci ripensino...!

Ma ora – a delegati eletti e a giochi pressoché chiusi, visti i risultati che le liste bloccate dall'*irrituale* sistema di votazioni hanno prodotto – è abbastanza facile immaginare cosa succederà. Succederà, e questa era già una mia profonda convinzione, che tutto il rinnovamento auspicato si ridurrà alla semplice estromissione dalla futura Segreteria Generale di chi, in tutta onestà, non se l'è sentita di condividere scelte e prese di posizione insostenibili (come quella assunta da qualcuno ad esempio in difesa di un contratto indifendibile sottoscritto dalla Federazione) oppure ha espresso sempre, apertamente e con coraggio, forti critiche sul genere di rapporti mantenuti dalla Segreteria con l'Azienda, caratterizzati per tre anni da incontri e colloqui sempre più formali, sempre meno frequenti e sempre assolutamente improduttivi.

In questa situazione c'è poco di buono ma almeno si assisterà, questa volta, ad un Congresso diverso, vero, nel corso del quale verranno sostenute tesi contrapposte. Ci si confronterà per sapere cosa dovrà fare Assidifer in futuro, per definire una linea politica, possibilmente condivisa, che metta paletti chiari a chi dovrà governare nel prossimo triennio.

Esiste pure la possibilità che nella composizione del prossimo Consiglio nazionale possa compattarsi un gruppo di colleghi, magari di minoranza, che, presa coscienza di come stanno andando le cose in questo ultimo periodo e di come potrebbero andare in futuro, decida di schierarsi apertamente a difesa della libertà e della democrazia del

sindacato, pur contribuendo ad un concreto e costruttivo dibattito interno. Sempre, poi, che questo sia possibile! Sempre, diciamo francamente, che questa volta vengano lasciate immutate le regole per l'elezione dei nuovi Consiglieri!

Purtroppo l'esperienza ci insegna che non è da escludere, anzi è fortemente da mettere in conto, l'ennesimo cambiamento delle regole elettorali con la riproposizione, magari all'ultimo minuto, delle liste bloccate sulla totalità degli eleggibili. In questo caso, ancora una volta, verrebbe dato un calcio alle minoranze e verrebbero infrante le più elementari regole della democrazia.

Al contrario, mi auguro che questo Congresso sia aperto a tutti i dirigenti del Gruppo, iscritti e non iscritti o anche con diversa sigla di rappresentanza, perché è arrivato il momento di aprire un confronto globale nell'interesse di tutti i dirigenti, perché si possa contribuire tutti alla valorizzazione della categoria, perché si sia tutti d'accordo su programmi e obiettivi che non devono venirci imposti ma che devono essere condivisi da tutti.

Intanto, in attesa del Congresso, rallegriamoci ancora per l'arrivo di un nostro collega al vertice dell'Azienda.

Il nuovo Amministratore Delegato, già nei primissimi giorni del suo mandato, ha dato evidenti segnali di una sana politica di rigore che mi auguro trovi riscontro in tutti gli aspetti che interessano la vita del Gruppo, non ultimo la giungla retributiva che caratterizza da tempo la nostra categoria.

Con Moretti la nostra azione sindacale troverà sicuramente un interlocutore più attento, più disponibile, ma che di certo svolgerà con estrema coerenza il proprio ruolo. Credo dunque sia offensivo nei suoi confronti, ma anche nei confronti dell'intelligenza dei dirigenti, credere, e far credere, di avere finalmente la strada spianata verso la soluzione di tutti i nostri annosi problemi.

Agostino Chisari

### CONSIGLIO NAZIONALE DEL 19 SETTEMBRE

a cura di Claudio Vecchiotti

Il Consiglio Nazionale Assidifer del 19 settembre scorso ha messo a punto i temi che saranno oggetto di dibattito nel prossimo Congresso di Campora S. Giovanni.

Sono state individuate alcune linee guida sulle quali dovrà svilupparsi la discussione congressuale.

Quelle che aspettano i delegati saranno giornate di lavoro serrato, giornate che porteranno, oltre al rinnovo delle cariche negli organi, alla definizione della politica sindacale per il prossimo triennio.

E' importante che il dibattito non si disperda in tanti rivoli ma segua direttrici ben precise per il conseguimento degli obiettivi e dei risultati attesi in termini di nuovi rapporti con il Gruppo FS e con Federmanager.

I temi individuati e approvati dal Consiglio Nazionale sono i seguenti:

- 1.- Rapporti con il gruppo FS:
  - Qualità e rilancio delle relazioni industriali
  - Contrattazione di secondo livello
  - Potere di acquisto delle retribuzioni
  - Riequilibrio e giustizia retributiva
  - Ruolo del dirigente, valorizzazione delle professionalità interne
- 2.- La crisi del sindacalismo della dirigenza e il rinnovamento dei quadri sindacali: quali strategie per il futuro.

La crisi del ruolo e della missione del sindacato dei dirigenti

Il contratto collettivo dei dirigenti di aziende industriali: un'occasione per il rilancio delle relazioni industriali

L'esigenza di un rinnovamento / ringiovanimento dei quadri sindacali per assicurare la continuità dell'azione sindacale.

- 3.- Rapporti con Federmanager
  - Rafforzamento dell'Assidifer all'interno di Federmanager
  - Costruzione di un settore trasporti all'interno della federazione in grado di aggregare le aziende del settore
  - Creare la consapevolezza delle difficoltà attuative dell'attuale CCNL all'interno dei grandi gruppi ed individuare le alternative.

4.- La regolamentazione del settore ferroviario in Europa e suoi riflessi sulle FS.

L'attuale assetto della concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario

Il ruolo di Trenitalia e il suo posizionamento competitivo nei diversi segmenti di business

Lo sviluppo della rete infrastrutturale e il suo finanziamento

Risanamento economico delle aziende del gruppo FS e loro efficientamento e ruolo dell'Europa.

#### MOZIONE 19 settembre 2006

Il Consiglio Nazionale esprime il proprio compiacimento per la nomina di un dirigente di "estrazione ferroviaria" ad Amministratore Delegato del Gruppo FS ed augura all'ing. Mauro Moretti un proficuo lavoro per il rilancio dell'Azienda.

Il Consiglio Nazionale, dopo ampia discussione, approva i temi proposti dalla Segreteria per il dibattito congressuale e auspica che gli Organi che verranno eletti dal XXIV Congresso diano vita a relazioni industriali tese al riequilibrio retributivo e alla riqualificazione del ruolo e dell'autonomia dei dirigenti.

Il Consiglio Nazionale auspica pure che l'assemblea congressuale adotti le modifiche statutarie necessarie per assicurare una sempre maggiore operatività degli Organi Sindacali al fine di meglio rispondere alle esigenze degli iscritti. In particolare, auspica un maggiore coinvolgimento delle Rappresentanze Sindacali Aziendali.

Il Consiglio Nazionale ritiene inoltre che sia importante che il XXIV Congresso esprima Organi rinnovati che vedano la presenza di giovani dirigenti capaci di dare impulso all'azione del sindacato.

Si è arrivati stancamente all'ultimo Consiglio Nazionale del triennio prima di celebrare il XXIV Congresso del nostro Sindacato.

Interessante è stato l'intervento del giovane ed energico Presidente del Sindacato Romano.

In poche battute il Presidente Cuzzilla ha mostrato tutta la sua concretezza. Ha spesso usato la parola "forte": "facciamoci sentire in modo forte", "dobbiamo fare insieme qualcosa di forte". Ha chiesto a se stesso, e quindi al Sindacato Romano ed a noi di "riposizionarci".

Ha detto che non bisogna avere paura di iscriversi al Sindacato né di esprimere le proprie idee. Ha continuato affermando che la nostra forza sta anche nei numeri in quanto i numeri contano, hanno un peso. Ha ancora affermato, e il Comm. D'Addio (immediato past president) lo ha ripetuto, che i pensionati sono un pilastro fondamentale che non si riesce ad utilizzare e che se i pensionati dovessero andar via si creerebbero problemi seri per il Sindacato tutto. In particolare il Comm. D'Addio ha affermato che circa il 64% della Federazione è costituito da pensionati e che, ciò nonostante, si cerca in tutti i modi di lasciarli fuori. A quanto pare è un "sport" diffuso! Questi in sintesi i passaggi chiave che ho annotato.

Ma torniamo in casa nostra. Ci sono stati proposti, parecchi colleghi ne sono venuti a conoscenza solo durante lo stesso Consiglio Nazionale, i temi da discutere durante il prossimo Congresso; pare siano stati parloriti non dalla Segreteria ma solo da alcuni componenti della stessa. Ma questo poco importa.

Come si fa a discutere su tematiche così importanti senza avere avuto il tempo di riflettere, di scambiare opinioni con i colleghi, senza essersi potuti confrontare all'interno delle proprie RSA/RST e quindi precludendo di fatto la possibilità ai Coordinatori delle RSA/RST e soprattutto ai Delegati al Congresso di recepire e quindi farsi anche portavoce del pensiero degli iscritti? Il Congresso è sì dei Delegati, ma in quanto rappresentanti delle singole RSA/RST da cui per l'appunto sono stati delegati.

A mio avviso, affinché i Consigli Nazionali siano proficui, occorre individuare per tempo precisi argomenti da discutere per dare a tutti l'opportunità di approfondire le problematiche senza lasciare spazio all'improvvisazione; occorre inoltre dare la possibilità a chiunque di

### Riposizioniamoci

proporre argomenti da inserire nell'O.d.G. del Consiglio Nazionale (è previsto perfino per le assemblee condominiali); occorre infine sfruttare meglio il nostro giornale per il dibattito sindacale.

In caso contrario in Consiglio Nazionale si assiste, come spesso capita, ad una sfilata di colleghi ognuno dei quali sottopone all'attenzione dell'Assemblea i problemi più disparati che spesso e volentieri li nascono e li muoiono.

Torno ora un attimo indietro sui temi da discutere in Congresso per sottolineare come un collega della Segreteria si sia reso conto, solo quasi a conclusione dei lavori in seno all'ultimo Consiglio Nazionale, che tra i temi proposti per il prossimo Congresso non ne era stato inserito alcuno che riguardasse in maniera specifica i pensionati. Lo avrà fatto sotto la spinta degli interventi dei due Presidenti del Sindacato Romano che più volte hanno richiamato l'attenzione sulla questione? O avrà forse riflettuto sul fatto che è il traguardo cui tutti aspirano? Fatto sta che almeno lui si è ravveduto.

Non dimentichiamo che la RSA pensionati è seconda per numero di iscritti solo ad RFI. Si è ancora parlato di ringiovanire il Sindacato, si è addirittura sentita la necessità di inserire l'argomento tra i temi da discutere al Congresso.

Mi sembra veramente superfluo. Basta infatti fare riferimento a quanto scritto nello Statuto che, come noto, disciplina minutamente anche le modalità della iscrizione ad Assidifer. E quanto ai giovani, sono naturalmente i benvenuti per la possibilità di apporto di nuove idee.

Piuttosto occorrerà valutare il nuovo collega prima di inserirlo negli Organi sociali nel senso che, dopo essersi impegnato nel Sindacato ed aver manifestato il proprio pensiero, potrà costruirsi un seguito che lo proporrà per una qualche carica.

Occorre piuttosto, a mio avviso, discutere sul modo di "riposizionarci", come ha sottolineato il Presidente del Sindacato Romano, sulle scelte da fare per creare delle sane lobby, con l'obiettivo di tutelare gli iscritti (missione principe del Sindacato sancita nello Statuto) e di come fare crescere la forza contrattuale del Sindacato. Solo se diventeremo una forza riconosciuta, talune conquiste potranno essere a portata di mano.

Gabriele Melito

## Se "La storia siamo noi"...

Ero a Padova, nel dicembre dello scorso anno, al convegno organizzato dal nostro sindacato per la celebrazione del centenario delle Ferrovie dello Stato, manifestazione nella quale, tra l'altro, fu presentato il pregevole libro scritto da Valter Guadagno proprio sul Centenario FS.

Durante la presentazione fatta dall'autore, ebbi la netta sensazione che anche il nostro Sindacato in qualche modo aveva fatto parte della storia delle ferrovie, e mi venne in mente la trasmissione televisiva della RAI "La storia siamo noi", in cui Gianni Minoli racconta i fatti della nostra storia più o meno recente anche attraverso i personaggi che della storia fanno parte, sia attraverso i protagonisti sia attraverso la gente comune più o meno consapevole di quanto sta accadendo.

E allora mi venne in mente l'inizio della storia recente del nostro sindacato.

Eravamo giovani funzionari entrati nel Sindifer e affascinati, da una parte, dal progetto di riforma dell'Azienda di Stato e, dall'altra, dalla capacità di proposta tecnico-politica di FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti.

Dopo vari disegni di legge presentati e vari anni di dibattito, il ministro Signorile riuscì, con l'unanimità delle forze politiche, a far approvare la legge di riforma: la famosa 210/1985, che sancisce la natura di ente pubblico, quasi economico, per le Ferrovie dello Stato.

Una delegazione di dirigenti ferroviari, attiva nel sindacato, aveva preso contatto con la CIDA, la Confederazione dei dirigenti di azienda, ma non aveva trovato risposta soddisfacente perché nella Confederazione non esisteva una federazione dei dirigenti dei trasporti.

Si va a Jesi al congresso del Sindifer e, grazie all'opera del collega Vincenzo Angelini, intervengo il Presidente della CIDA Fausto d'Elia con il mitico Segretario generale Raffaele Ciabattini. L'invito rivolto ai dirigenti delle Ferrovie ad entrare nella Confederazione per un percorso sindacale complesso è accolto da grandi applausi dai dirigenti e anche dai funzionari direttivi, che hanno temuto di restare in disparte.

Tanti dirigenti pensano che si debba soprattutto perseguire un buon contratto, ma senza un vero ruolo politico sindacale nel campo dei trasporti ferroviari come si ottiene il contratto?

Mi vengono in mente i convegni tematici sul trasporto ferroviario: bellissimo quello sui valichi alpini organizzato dal collega Vellucci a Milano nel 1988 e poi tanti altri con la qualificatissima attività del collega Roberto Martinez.

Insomma i convegni sui trasporti e l'adesione alla FNDAL, Federazione nazionale dei dirigenti d'aziende industriali, hanno rappresentato l'impegno di gran parte di una generazione di dirigenti ferroviari per dare una qualificato messaggio alla società civile.

Ecco quello che ho avuto in mente a Padova..., ma, si sa, la storia si scrive molti anni dopo. Questo è il patrimonio culturale da trasmettere alle nuove generazioni di dirigenti sindacali: presenza attiva nella Federmanager per il contratto e ruolo politico sindacale con convegni per sviluppare il trasporto ferroviario sostenibile anche dal lato economico.

Ora se "La storia siamo noi", come continuerà la nostra storia?

Vincenzo Fidei

## Riscriviamo lo Statuto

Siamo stati convocati per il Consiglio Nazionale Straordinario del 5 luglio scorso con all'ordine del giorno l'interpretazione degli articoli 13 e 15 dello Statuto.

Se si è sentito il bisogno di convocare un Consiglio Nazionale Straordinario per interpretare il contenuto di due articoli vuol dire che si è ritenuto fossero lacunosi ovvero potessero lasciare spazio a interpretazioni diverse.

Dal 1971 al 2003 il nostro Statuto, SINDIFER prima ed ASSIDIFER poi, ha già subito 12 modifiche ed aggiornamenti di cui ben 8 dal 1991 in poi.

Probabilmente le modifiche apportate nel tempo erano necessarie. Resta il fatto che troppi "rat-toppi" hanno prodotto danni più che aggiustamenti, rendendo a volte contraddittori tra loro gli articoli stessi dello Statuto.

Un buono Statuto è basilare per il corretto funzionamento di una "Organizzazione".

Oltre a fissare le finalità e gli scopi, detta le regole, attribuisce i poteri, evita prevaricazioni.

La nuova edizione dello Statuto non potrà però, a mio avviso, essere delegata ad una Commissione, con tempi contingentati, per poi essere approvata in una enorme bolgia e badando più alla grammatica ed alla sintassi (ci sono parecchi maestri in questo) che ai contenuti, per il semplice fatto che non si avrebbe il tempo di approfondire come dovuto i singoli articoli e le loro implicazioni. A parte il fatto che non sembra corretto, per quello che più avanti dirò, fare approvare lo Statuto al Congresso, e quindi ai "Delegati", ancorché il Congresso sia il massimo Organo del Sindacato. Mi sembra più giusto coinvolgere tutti gli iscritti. Si tratta infatti di approvare un nuovo Statuto, e non apportare delle semplici modifiche e/o aggiornamenti, quando l'Organizzazione Sindacale già esiste.

Non si tratta di un "soggetto" che dovrà nascere ed al quale si può scegliere di aderire o no in base allo Statuto che viene proposto. Per questo mi sembra corretto che sia la maggioranza

degli iscritti ad approvare lo Statuto.

La Commissione, la più larga possibile, dovrebbe redigere un nuovo Statuto entro una cornice dettata dal Consiglio Nazionale. Quindi, dopo analisi e parere favorevole dei rappresentanti delle RSA/RST in uno alla Segreteria, la nuova stesura dello Statuto dovrebbe essere sottoposta al parere degli iscritti a mezzo referendum. Sarebbe il primo importante passo nel senso di dare il giusto potere a tutti quelli che di fatto tengono in vita il nostro Sindacato.

Lo Statuto non dovrà essere scritto in "sindacalese" ma in modo chiaro ed intelligibile e senza equivoci di sorta.

Dovrà affrontare le problematiche relative ai poteri ed alle prerogative dei singoli Organi senza duplicati e/o sovrapposizioni, definendole in modo inequivocabile; dovrebbe eliminare strutture che non servono e che non hanno mai funzionato.

Mi riferisco in particolare alle "Commissioni". Non hanno mai prodotto nulla. Anzi, che io ricordi, tanti anni addietro la "Commissione Sindacale ed Assistenza" partorì un solo documento avente ad oggetto l'MBO. Non ricordo siano stati portati all'attenzione del Consiglio Nazionale lavori elaborati da altre Commissioni. Meno sovrastrutture ci sono meglio funzionano. Bisognerebbe anche abolire preclusioni di sorta a chicchessia. Il Sindacato appartiene agli iscritti, tutti gli iscritti hanno il diritto di ricoprire cariche all'interno del Sindacato. Bisognerebbe introdurre la clausola della sfiducia alla singola persona con la possibilità di sostituzione del soggetto a cura del Consiglio Nazionale.

Insomma ci sarebbe a mio avviso da riscriverlo in grandissima parte. E' certo comunque che se si è guidati da sincero spirito di servizio e da onestà intellettuale si riuscirà a scrivere un buono Statuto.

Gabriele Melito

## Potenziare la mobilità in Calabria

Considero una scelta forte e significativa quella di tenere in Calabria il Vostro ventiquattresimo congresso, dopo gli ultimi due svolti a Trieste e ad Udine. Passando dall'estremo Nord all'estremo Sud della nostra penisola si trasmette un messaggio di rappresentatività nazionale, che è già di per se caratterizzante di un congresso. Leggendo in continuità, come credo debba essere, lo svolgimento delle varie assise congressuali, anche nella loro collocazione geografica, si offre uno spaccato di quello che è il nostro Paese e di come una importante organizzazione sindacale lo voglia rappresentare. Vi sono regioni, poste nel cuore dei mercati forti nazionali ed europei, che evidenziano la necessità di un rafforzamento delle loro infrastrutture trasportistiche, per poter far fronte alla continua crescita della domanda che, spesso, satura la pur consistente infrastrutturazione esistente ed altre regioni, della stessa Italia, che soffrono la distanza dagli attuali mercati e registrano una carenza infrastrutturale che accentua notevolmente queste distanze e rende tutto più difficile. Questa è l'Italia, anche quella ferroviaria, che il Vostro congresso sarà chiamato ad analizzare nei suoi punti di forza e di debolezza.

Chi conosce poco la Calabria avrà la possibilità di poter riflettere sulle profonde contraddizioni della nostra penisola e di verificare la necessità di produrre ogni sforzo per accorciare le distanze nel nostro Paese, se lo si vuole rafforzare ponendolo nelle condizioni di poter cogliere tutte le opportunità che il mercato globale offre. Non vi è alcun dubbio, infatti, che se attualmente la Calabria appare non come la penisola che è, ma come una vera e propria isola nel rapporto con il resto della nazione, essa rappresenta una straordinaria piattaforma logistica posta al centro del Mediterraneo e quindi in grado di intercettare tutto quel traffico internazionale, in continua crescita, proveniente dal medio oriente che, attraverso le diverse modalità di trasporto, occorrerà veicolare verso i mercati nazionali ed europei. Fu proprio questa valutazione che indusse uno stratega del transhipment, il compianto Angelo Ravano, a puntare sul porto di Gioia Tauro ed a registrare in così pochi anni quei significativi volumi di traffico. E' proprio questa convinzione che porta il nostro Presidente del Consiglio a riservare tanta attenzione a quel porto, così come è emerso anche nella recente visita in Cina. Ma la prima contraddizione da affrontare è rappresentata dal paradosso di un porto che riesce ad attrarre quell'enorme mole di containers da ogni parte del mondo, ma che non riesce ad aprirli in loco e fatica a veicolarli nel resto del paese e, addirittura, nella stessa Calabria, complice una rete di collegamenti paurosamente inadeguata ed arretrata. In una situazione come questa, porre come una priorità l'attraversamento stabile dello stretto di Messina appare davvero fuori luogo. Vi è la necessità, al contrario, di concentrare ogni sforzo sul rafforzamento delle infrastrutture da mettere in collegamento con il ponte sullo stretto, sia sul versante siculo che su quello calabrese. Accelerare l'a-

degguamento della Salerno-Reggio Calabria e prevedere il prolungamento fino a Reggio Calabria dell'alta velocità ferroviaria dovrebbero costituire le priorità assolute, anche da parte di chi ha sposato la causa del ponte sullo stretto. Ma la Calabria, per la sua conformazione orografica, impone la necessità di un doppio sistema di trasporti al servizio delle due dorsali, quella tirrenica e quella ionica, da mettere in connessione nei pochi varchi esistenti in corrispondenza delle tre piane di Sibari, Lamezia e Gioia Tauro. Al contrario, invece, nella pur precaria situazione generale, si registra un forte divario a favore della dorsale tirrenica che rischia di determinare una pericolosa frattura socio-economica, nel senso longitudinale, che potrebbe assumere livelli di vera e propria ribellione tale da mettere in seria difficoltà la stessa tenuta democratica della regione. Non sono ipotesi allarmistiche e vanno tenute in seria considerazione.

La scelta operata dai grandi Enti, tra i quali le Ferrovie, e dai vari Governi, di interrompere il corridoio adriatico a Sibari e di collegarlo a quello tirrenico escludendo, e quindi condannando ad un vero e proprio isolamento viario e ferroviario, tutto il restante versante ionico, rischia di produrre la situazione prima descritta. Da qui la necessità di rivedere alcune scelte e di puntare ad un accettabile riequilibrio dell'intero sistema infrastrutturale calabrese. Non porsi con forza l'obiettivo di adeguare la SS 106, per la quale si fa difficoltà ad usare la denominazione di E90 come voluto dall'Europa, è come decidere di condannare metà della Calabria ad un immeritato stato di isolamento e di arretratezza. A3 e SS106 devono costituire le priorità nelle politiche di investimento nazionali sulla viabilità che il Governo si appresta ad attuare. Per quanto riguarda invece l'adeguamento delle altre infrastrutture di trasporto (ferrovia, porti ed aeroporti) è possibile affrontarli attraverso un coinvolgimento sinergico tra Governo nazionale, regionale ed Enti interessati. Ciò vale in particolare per la linea ferroviaria ionica da Metaponto a Reggio Calabria. Una linea ancora non elettrificata ed a binario unico, condannata all'abbandono più degradante e ridotta di fatto a semplice testimonianza. Una regione come la Calabria non può consentirsi di lasciare ferma circa metà della sua popolazione che invece dovrebbe essere messa in continuo collegamento per favorire la mobilità di persone e risorse. La Calabria è, tra le regioni di una certa dimensione, l'unica a non avere una sua "capitale" che funga da polo di attrazione. Tra i capoluoghi di provincia, quello più popoloso, Reggio Calabria, non raggiunge i duecentomila abitanti e gli altri non arrivano ai centomila; Crotone e Vibo Valentia ne sono addirittura molto lontani. Pochi sono i comuni che superano i diecimila abitanti e tanti sono i comuni dell'entroterra con difficoltà già a raggiungere i rispettivi capoluoghi, figurarsi a collegarsi tra di loro. L'unico vero mezzo che consente la mobilità tra comuni calabresi è l'automobile privata. Gli autobus, che pure detengono concessioni regionali per molti milioni di chilometri, provvedono al trasporto dei pen-

dolari nei centri principali e nel capoluogo di regione e, di fatto, si sono sostituiti al treno nei collegamenti di media e lunga percorrenza. La mobilità con mezzi pubblici è consentita alla popolazione che si affaccia sullo Jonio solo per finalità di studio e per il disbrigo pratiche in alcune ore della giornata, poi ognuno resta bloccato nel proprio comune, senza alcuna possibilità di interazione. La necessità di favorire la mobilità delle persone nella gran parte della giornata, e non solo con il proprio capoluogo di provincia, può concretizzarsi solo attraverso una riorganizzazione complessiva del trasporto pubblico locale e perché ciò sia possibile è necessario disporre di una ferrovia adeguata, che attragga su di se il traffico interno, da effettuare su gomma, e lo smisti lungo tutta la dorsale. Una ferrovia elettrificata, con raddoppi di binari solo dove necessario, incroci dinamici, posti di movimento, eliminazione dei passaggi a livello, stazioni adeguate, strutture più idonee all'interscambio modale e l'utilizzo di adeguato materiale rotabile. I costi stimati per l'intera operazione, scaglionati nell'arco di tempo necessario all'espletamento dei lavori, appaiono assolutamente sopportabili in un rapporto sinergico Governo Nazionale, Regionale e Ferrovie. La Regione Calabria e le quattro province interessate hanno avviato una seria riflessione che si spera possa vedere positivamente coinvolto anche l'Ente Ferrovia. L'inaugurazione della Reggio-Melito Porto Salvo dei giorni scorsi, presenti il Ministro Bianchi e l'AD Moretti, ha rappresentato un momento importante in questa direzione. La scelta di collocare il polo universitario di Catanzaro, l'ospedale e la cittadella della Regione, sull'asse Catanzaro Lido-Lamezia Terme, in località Germaneto, impone una profonda rivisitazione del sistema di trasporto pubblico locale dell'intera regione e in questo quadro sarebbe irrazionale non accelerare l'adeguamento della ferrovia ionica nel senso sopra descritto, atteso anche che la Regione e l'Ente Ferrovie hanno già definito analogo intervento sulla Catanzaro Lido-Settingiano.

So bene che un congresso è chiamato in primo luogo a compiere importanti scelte di natura organizzativa e di definizione della linea d'azione per i prossimi anni, ma credo che una riflessione più approfondita su questi temi e su altri ancora verrà, da parte di un'assise così importante e qualificata, e che ciò aiuterà e molto la riflessione e le relative scelte che il Paese, ed anche la Regione Calabria, si appresta a compiere. Con questa convinzione porgo l'augurio sincero di buon lavoro a tutti i Delegati, ai Vostri Ospiti ed ancora di più al Vostro Segretario, Nicola Tosto, al quale mi lega una lunga conoscenza ed una profonda e meritata stima.

Francesco Sulla  
Presidente IV<sup>a</sup> Commissione  
Assetto ed utilizzazione del territorio-  
Protezione dell'Ambiente  
Consiglio Regionale Calabria

## I PARTECIPANTI AL CONGRESSO

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

I veri protagonisti del Congresso saranno però i 72 Delegati (portatori di complessive 93 deleghe), eletti dalle diverse RSA in rappresentanza dei Dirigenti in servizio e di quelli in pensione. Saranno loro, infatti, che procederanno all'elaborazione e all'approvazione delle modifiche statutarie, dei documenti finali e che eleggeranno i membri del nuovo Consiglio Nazionale e degli altri organi di competenza elettiva del Congresso.

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

**PRESIDENTE**  
ASUNIS ing. Giorgio

**SEGRETERIA GENERALE**  
TOSTO dr. Nicola Biagio  
Segretario Generale

CASTELLANI ing. Sergio  
Segretario Generale Aggiunto

CELENTANO dr. Giuseppe  
Segretario Generale Aggiunto

CHISARI ing. Agostino  
Segretario Generale Aggiunto

MARTINEZ dr. Roberto (\*)  
Segretario Generale Aggiunto

PARRILLA dr. Paolo  
Segretario Generale Aggiunto

(\*) E' Consigliere onorario

### GIUNTA ESECUTIVA

AGLIANO' dr. Francesco  
CALOGERO dr. Aldo  
CAPUTO dr.ssa Elena

CECCARELLI dr. Antonio (\*)  
DI NALLO dr. Giustino (\*)  
GRANA dr. Claudio

GRAZIANI dr. Sergio  
LA MANTIA ing. Claudio  
LA VOLPE ing. Ettore

POLLASTRO ing. Assunto (\*)  
PROVENZALE ing. Piero  
SIROLLI ing. Raffaele  
VECCHIETTI dr. Claudio

(\*) Presidente di Commissione

### CONSIGLIO NAZIONALE

ANGELINI dr. Vincenzo  
BALDASSARRI dr. Giuseppe  
BERNARDO ing. Gennaro  
BIANCHI dr. Luigi  
CAPRIATI ing. Claudio  
CASTELLANI ing. Sergio  
CELENTANO ing. Giuseppe

CHISARI ing. Agostino  
CINCINNATI ing. Umberto (Vice Pres.)  
CONGEDO dr. Vincenzo  
CURIALE dr.ssa Maria Elisa  
DI GIANGIACOMO ing. Gianni  
DOMINA ing. Domenico  
DONARELLI ing. Franco

FIDEI ing. Vincenzo  
MAULI ing. Enzo  
MELITO ing. Gabriele  
MORELLINA ing. Stefano  
NAPOLEONI ing. Fabrizio  
PARRILLA dr. Paolo  
PERRONE ing. Antonio

PUCCI ing. Mauro  
SCANAROTTI dr. Roberto  
SERRA ing. Marcello  
STOPPOLONI dr.ssa Paola  
TOSTO dr. Nicola Biagio  
TRICOLI ing. Salvatore  
VECCIA dr. Marcello

### CONSIGLIERI ONORARI

ABBADESSA ing. Carmelo  
BAERI dr. Nonio Vincenzo  
GRAZIOSI ing. Sergio

LA ROSA ing. Salvatore  
MARTINEZ dr. Roberto

### COLLEGIO DEI PROBIVIRI

VECCHIETTI dr. Claudio, Presidente  
GIULIATTINI BURBUI ing. Gianluigi  
VALBONESI ing. Franco

### COLLEGIO DEI SINDACI

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

### COORDINATORI RSA

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

#### RSA DI TERRITORIO

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

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

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

#### RSA DI STRUTTURA

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

CAPUTO dr.ssa Elena (°)  
Telesistemi Ferroviari  
CALOGERO dr. Aldo (°)  
T.A.V.  
GRAZIANI dr. Sergio (°)  
Dirigenti in quiescenza

(°) E' membro della Giunta Esecutiva

### COMMISSIONI

CECCARELLI dr. Antonio (°)  
Presidente Commissione Studi

DI NALLO dr. Giustino (°)  
Presidente Commissione Previdenza e Assistenza

POLLASTRO ing. Assunto (°)  
Presidente Commissione Sindacale

(°) E' membro della Giunta Esecutiva

## I DELEGATI

AGLIANO' dr. Francesco  
ALBANESE dr. Giuseppe  
ALLEGRA ing. Antonio (\*)  
ANGELINI dr. Vincenzo  
ASUNIS ing. Giorgio  
BACCARI dr. Armando  
BERNARDO ing. Gennaro (\*)  
BIANCHI dr. Luigi  
BORRUTO ing. Francesco  
BUONANNO dr. Alessandro  
CAPUTO dr.ssa Elena  
CASTELLANI ing. Sergio  
CECCARELLI dr. Antonio (\*)  
CELENTANO dr. Giuseppe (\*)  
CHISARI ing. Agostino  
CIARMATORI ing. Claudio  
CINCINNATI ing. Umberto  
COLELLA ing. Maurizio (\*)

COLTRO ing. Norberto  
CONGEDO dr. Vincenzo (\*)  
CURIALE dr.ssa Maria Elisa  
D'ALFONSO ing. Salvatore (\*)  
DEL BOCCIO ing. Maria Antonietta  
DEL VECCHIO dr. Francesco  
DI GIANGIACOMO ing. Gianni  
DI VENUTA ing. Calogero  
DOMINA ing. Domenico  
FIDEI ing. Vincenzo  
FRANCHI ing. Riccardo (\*)  
FRATINI ing. Andrea (\*)  
GENTILE ing. Maurizio  
GERONIMO dr. Rosario  
GIULIATTINI BURBUI ing. Gian Luigi  
GRAZIANI dr. Sergio (\*)  
GUALARIO ing. Giovanni  
IETTA dr. Roberto

LA VELLA ing. Lucio  
LA VOLPE ing. Ettore  
LEBRUTO ing. Umberto  
LEOCATA ing. Salvatore  
LEPORE ing. Luciano  
LIDO ing. Rosario  
LITARDI ing. Ruggero (\*)  
MANTA arch. Roberto  
MARTINEZ dr. Roberto  
MELITO ing. Gabriele  
MERELLI sig. Mauro  
MORELLINA ing. Stefano  
NAPOLEONI ing. Fabrizio (\*)  
NESTI ing. Fabrizio  
NICITA ing. Nunzio  
ORSINI dr. Sergio  
PARRILLA dr. Paolo  
PERRONE ing. Antonio (\*)

POLLASTRO ing. Assunto  
PROVENZALE ing. Piero (\*)  
PUCCI ing. Mauro (\*)  
RIZZO dr. Martino Antonio  
RUGGIERI ing. Franco  
RUIU ing. Nannina (\*)  
SABATINO dr. Marino  
SALVATORI ing. Tomasino  
SICILIANO dr. Rocco  
SIROLLI ing. Raffaele (\*)  
STOPPOLONI dr.ssa Paola  
TOLA ing. Sandro (\*)  
TOSTO dr. Nicola Biagio (\*)  
TRICOLI ing. Salvatore (\*)  
VANACORE sig. Sergio  
VECCHIETTI dr. Claudio  
VECCIA ing. Marcello (\*)  
ZEFELIPPO dr.ssa Maria Teresa

(\*) Delegato per territorio e per struttura

## 24° CONGRESSO ASSIDIFER, UNA OCCASIONE “ STORICA ” DA NON MANCARE

Ritengo forse utile, nell'imminenza del 24° congresso di Assidifer, sottoporre all'attenzione dei Dirigenti ferroviari alcune considerazioni di carattere socio-storico-culturale, dettate dalle mie esperienze passate e presenti, maturate nel corso degli anni all'interno ed all'esterno del mondo ferroviario e sindacale.

A mio avviso, il momento in cui si celebra il Congresso, può essere definito storico, senza tema di usare termini enfatici ed avulsi dalla realtà.

Dal mio punto di vista, ci troviamo sul crinale tra una marea montante ed il suo possibile riflusso, e sarà pertanto nostro preciso compito cogliere tale marea all'atto del suo formarsi, al fine di iniziare una diversa navigazione e metterci al sicuro da un eventuale riflusso, che potrebbe minacciare di fare arenare il Sindacato in una esistenza grama, nel quotidiano piccolo cabotaggio di una mera attività di un pur necessario rivendicazionismo secondario.

Ma perché il momento attuale deve essere considerato storico?

Vi sono vari motivi, intrinseci ed estrinseci alla realtà del Gruppo FS, che proverò a descrivere, scegliendo soltanto quelli più significativi:

### CENTENARIO DELLE FERROVIE DELLO STATO.

Abbiamo appena celebrato il 1° Centenario delle FS (forse si poteva fare di meglio ma, come ho potuto constatare di persona, esse hanno molti nemici, anche importanti che tendono a comprimerne il ruolo e l'importanza), e siamo così entrati nel primo anno del secondo secolo di vita; nulla può essere più propizio di tale occasione per voltare pagina, rotta e mentalità (in chi deve essere cambiata) per iniziare un viaggio nuovo affrontando le difficili ed impegnative sfide con le quali fin da ora sappiamo di doverci cimentare.

### 20° ANNO DALLA RIFORMA FERROVIARIA.

In questa occasione occorre ripensare e riflettere con attenzione, a tutti i livelli interni ed esterni al mondo ferroviario, su quello che è accaduto e, soprattutto, su quello che, nelle speranze dei Dirigenti ferroviari e dei ferrovieri tutti, si sarebbe dovuto realizzare e non si è realizzato; ed, infine, su quanto di negativo è successo, affinché non si ripeta più.

### IMPORTANTE MUTAMENTO DEL CLIMA POLITICO GENERALE:

Il contesto politico-istituzionale ha subito mutazioni impensabili fino a pochi mesi fa; occorre studiare bene il diverso quadro decisionale che ne discende e cercare, come Sindacato, dove posizionarsi, cercando ai vari livelli gli interlocutori idonei e necessari per realizzare le nostre aspirazioni di una Azienda più efficiente e trasparente, nella quale i dirigenti possano finalmente dare il loro apporto in termini di lavoro e sacrificio, come sempre, ma anche in termini di partecipazione e condivisione delle scelte, al riparo da arroganze e dispotismi che, oltre che nocivi, sono ingiustificati.

Occorre che si prenda contezza che il fatto di avere come Presidenti delle due Camere del nostro Parlamento, due Sindacalisti di egregia esperienza nel mondo del lavoro, non è cosa di tutti i giorni e costituisce un segnale forte e chiaro del rinnovamento che in atto si sta avviando nell'ambito dei rapporti fra Istituzioni e parti sociali.

E' tornato altresì di attualità quello che io avevo definito nel recente passato "Lessico Perduto", caratterizzato da termini come Concertazione, (di provenienza Ciampi, Presidente del Consiglio e Ministro del Tesoro) oggi frequentato dal nuovo Ministro dell'Economia Padoa Schioppa, pur di provenienza tecnocratico-bancaria europea; Politica dei Redditi (proveniente direttamente dall'Ugo La Malfa dei primi anni 70), oggi ripetuto da Romano Prodi, Presidente del Consiglio proveniente dal mondo universitario e delle partecipazioni statali, e così via.

E' peraltro necessario che noi siamo vigili ed attenti nel rivisitare quello che c'è di vivo e sincero in questo "revival", e riportare quanto di esso ci interessa nel mondo peculiare dei Dirigenti FS, per quanto concerne Assidifer e vedere come, scendendo per li rami, la nuova realtà possa ridisegnare ruoli, competenze, politiche rivendicative e rapporti, oltre che all'interno del gruppo, anche nei confronti dei nostri "partners" Federmanager-Confindustria).

### SESTO RICAMBIO NEI VERTICI DI FS DAL 1986.

Dopo un lungo girovagare di scelte fra politici, managers pubblici, managers cd. privati, tecnici di elevato profilo, si è finalmente arrivati alla conclusione che è

indispensabile affidare la massima responsabilità di FS ad una professionalità nata e cresciuta al suo interno, onde riparare alfine ai guasti evidenti di gestioni precedenti, per così dire, culturalmente inadeguate al compito e far ripartire il treno per raggiungere il ruolo che gli compete nel sistema-paese.

Era ora: dopo 42 anni di servizio ferroviario interno ad FS ed altri 7anni presso altre realtà parimenti ferroviarie di questo Paese, erano quasi riusciti a convincermi che essere ferroviere costituiva una specie di tara mentale per cui era sempre necessario ricorrere all'esterno per reperire elementi idonei alla guida, come se la causa di tutte le negatività fosse da addebitare ai soli Dirigenti interni.

Torneremo più avanti sull'argomento di quanto accaduto nelle passate gestioni.

### IL RITORNO DELLE FORZE SOCIALI

Completiamo l'elencazione dei principali fattori che mi hanno indotto a definire storico l'attuale momento, evidenziando il prepotente ritorno sulla scena dei Sindacati, generali e di categoria, dopo un lungo periodo nel quale essi si sono ridotti ed acconciati a recitare una parte di comprimari, confinati nelle partiture di controcanto nel limbo della difesa dei diritti degli associati, al solo fine di evitare guai peggiori.

Ora ritornano protagonisti (vedi formazione della Legge finanziaria, Riforma delle pensioni, etc.) ed occorrerà tenerne conto, non dimenticando che essi sono in qualche modo rappresentati anche nella Dirigenza FS.

Accennato al "momento storico" occupiamoci di come il Congresso sia un'occasione da non mancare per rimontare la corrente.

Il Sindacato dei dirigenti FS, per merito di alcuni "spiriti eletti" che hanno dovuto cantare e portare la croce, come suol dirsi, in un contesto che più negativo non avrebbe potuto essere, ha portato avanti le battaglie della categoria con grande abnegazione e sacrificio. Oltretutto scontando le amarezze delle sconfitte e, perché no, dell'arrogante decisionismo solitario dei Vertici, che hanno ritenuto di dare nullo o pochissimo spazio ed attenzione a quello che di vivace e positivo poteva pervenire dai dirigenti di livello medio-basso, organizzati da Assidifer. Non si è compreso che questi ultimi invece costituiscono la vera "base del vertice" di un'azienda seria, riservando spesso loro un atteggiamento di disattenzione e superbia.

Per esaminare piuttosto ciò che è realmente successo, a partire dal 1986, anno della Riforma, occorre rilevare che i primi tre Responsabili di FS non hanno potuto portare a termine la loro opera, i loro progetti, a causa di vari accadimenti di eccezionale gravità; costoro sono inoltre tutti scomparsi prematuramente, dopo la loro uscita da FS, e vada a loro un ricordo commosso, soprattutto da parte di chi, come noi, li ha conosciuti e ha avuto la possibilità di avere con loro qualche scambio di opinione, dovuto anche al loro tratto amabile e cortese.

In particolare voglio ricordare Lorenzo Necci, che ci ha lasciato di recente: non perché egli sia stato un grande manager (e lo era); non perché amava le ferrovie e ne voleva fare un volano nell'ammodernamento del sistema Italia (e ci ha provato); non perché ha subito umiliazioni immeritate. Voglio piuttosto qui ricordare quello che ci interessa, e cioè che la sua estrazione di "manager pubblico" ne aveva fatto comprendere l'importanza del Sindacato (ivi compresa Assidifer) per il quale ha manifestato sempre grande rispetto ed apertura.

Bene ha fatto quindi il direttore del nostro giornale "Ferrovie e servizi" che lo ha adeguatamente ricordato ed altrettanto bene ha fatto il precedente segretario Sergio Graziosi, il quale nel lamentare come da parte dei vertici del Gruppo FS non ci siano stati riscontri di apprezzamento per la linea di approccio, comprensione e cooperazione seguita da Assidifer, ne ha dato la sua testimonianza che mi piace citare testualmente: "Prova ne sia la evidente non disponibilità alla stipula di un nuovo protocollo delle relazioni industriali. Il protocollo attuale lo firmai io nel lontano 1994 con l'avv. Necci ed il presidente FNDAL, Losito. Nel 1998 esso entrò a far parte integrante del passaggio al CCNL dell'industria. Dal 1994, nessun ammodernamento, nessuna rilettura."

In altre parole, 10 anni dopo l'uscita di Lorenzo Necci, nel campo delle relazioni industriali siamo fermi a quello realizzato sotto la sua amministrazione.

Tale situazione altamente negativa nei confronti di una corretta e fertile attività del Sindacato è stata ereditata dalla Segreteria guidata da Nicola Tosto il quale ha dovuto navigare in un mare procelloso e poco favorevole a concedere dignità ed importanza ad un interlocutore scomodo come è sempre stato considerato Assidifer. Ma i nostri amici del vertice sindacale non hanno mollato ed hanno conseguito i risultati massimi permessi dalla temperie in cui operavano. Per quanto mi riguarda non posso tacere la mia delusione quando, spontaneamente intervenuto come intruso all'incontro tra Assidifer e i giovani dirigenti del 16 maggio scorso, ho udito il Direttore Generale di FS affermare che chiamare Assidifer "sindacato" dei dirigenti è soltanto un fatto lessicale, in quanto esso potrebbe chiamarsi "associazione", "unione", etc; probabilmente con tale affermazione intendeva riconoscere ad Assidifer un ruolo del tutto diverso da un Sindacato e da ciò ne discenderebbe che non è affatto necessario sottoscrivere un nuovo Protocollo di Relazioni industriali, assolutamente inapplicabile ai rapporti fra un'azienda ed un'associazione di semplice espressione culturale.

Da qui si pone in evidenza come il XXIV Congresso sia un'occasione da non perdere; dal suo dibattito e dalle sue conclusioni dovrà scaturire forte e chiaro il segnale della nostra unità e determinazione a riconquistarci il nostro ruolo, anche e soprattutto nell'interesse di tutto il Gruppo FS.

Mi sentirei di esortare tutti ad intervenire per portare il proprio contributo per l'incardinamento di una sorta di "concertazione aziendale" cui dovranno partecipare, insieme al vertice, anche tutte le organizzazioni che si occupano di dirigenti al fine di produrre un contesto armonico fra gli apporti culturali di ciascuno, fra le rivendicazioni intellettuali e sociali generali, fra gli interessi del Gruppo FS e del paese, senza il quale la nostra amata e detestata azienda troverà poco spazio per realizzare una produttiva e fertile azione industriale.

Non sembri che tale aspirazione sia conseguente all'opportunità di saltare sul carro di un Vertice finalmente proveniente dall'interno di FS, non tanto perché il nuovo AD è ben conosciuto per la sua indole di indipendenza e rifiuto di alcun tipo di condizionamento, ma anche perché non deve essere desunto dal nostro atteggiamento alcun genere di ipotesi di co-gestione, la cui idea è assolutamente estranea alle nostre aspirazioni e possibilità.

### COSTRUIRE UN SINDACATO NUOVO NELLA CONTINUITA'

Le mie personali aspirazioni e la mia esperienza nel sindacato dei dirigenti, dei cui vertici ho fatto parte per un decennio (1976-1986) mi portano a credere che oggi più che mai vi sia necessità di un'ASSIDIFER che oltre a difendere i legittimi interessi dei suoi iscritti (secondo quanto prescrive lo Statuto) costituisca veramente un "Think-Tank" nel quale confluiscono gli apporti intellettuali dei Dirigenti, avente fra gli altri lo scopo di affiancare io Vertici aziendali delle FS "ad adiuvandum" per conseguire i difficili ed importanti obiettivi condivisi.

Quindi un Sindacato che sia Stanza di Compensazione di tutti gli interessi, non solo, ma anche degli apporti di culture ed esperienze diverse che percorrono come una corrente positiva il suo tessuto connettivo, ma anche Cassa di Risonanza non soltanto delle rivendicazioni, ma anche dei dibattiti e delle problematiche in essere e delle realizzazioni conseguite anche, perché no, dai vertici aziendali.

Palestra altresì di idee, studi e dibattiti e veicolo di proposte degli iscritti, per fornire un apporto prezioso e disinteressato alla gestazione, nascita ed evoluzione di nuove forme di attività e di realizzazioni societarie.

Tutto ciò premesso, e nel quadro delineato, sarà bene rimandare alla sede congressuale l'argomento della armonizzazione dei desideri, delle aspirazioni e della ansie dei giovani dirigenti con la situazione degli anziani e pensionati, del tutto diversi fra loro ma altrettanto rispettabili e degni di partecipazione ed interesse.

Così come non lo sono i giovani, i pensionati non costituiscono un **problema**: ambedue costituiscono invece per il sindacato una **risorsa** che dovrà essere sempre più valorizzata per il futuro.

Sergio Orsini

# Il ruolo delle ferrovie nel sistema italiano dei trasporti alla luce delle indicazioni che emergono dal Documento di Programmazione Economico Finanziaria 2007-2011

a cura di Giuseppe Baldassari

## Premessa

*“Coloro che dicono che il mondo andrà sempre così come è andato finora...contribuiscono a far sì che l'oggetto della loro predizione si avveri”*

Con questa citazione di Immanuel Kant si apre il documento di programmazione economico finanziaria (DPEF) con cui il Governo nel luglio scorso ha tracciato le linee di politica economica che troveranno concreto riscontro nelle risorse che verranno rese disponibili con la legge finanziaria per il 2007.

Tale documento è stato il secondo passo nella linea di politica economica adottata dal nuovo Governo, che ha fatto seguito alla approvazione della manovra correttiva e delle misure per la promozione della concorrenza avvenuta a giugno.

In vista del prossimo Congresso Assidifer, alla richiesta di dare un contributo sul ruolo delle ferrovie nel sistema dei trasporti del nostro Paese, mi è sembrato opportuno, rispetto alla nota presentata ad Udine in occasione del precedente congresso – dicembre 2003 – con il titolo “la visione Ocse dei trasporti in Italia”, dare ora conto ai colleghi Dirigenti del lavoro che il Governo italiano, alla luce della liberalizzazione in essere sul sistema europeo dei trasporti completata con il recepimento del terzo pacchetto ferroviario, si è impegnato a fare per il sistema ferroviario e la logistica.

Si è ritenuto opportuno, anche a supporto del dibattito congressuale, proporre una serie di elementi tratti dall'allegato Infrastrutture al DPEF predisposto dal Ministero competente, elementi che a noi appaiono utili per chiarire lo scenario in cui andremo ad operare come Dirigenti del gruppo FS per il prossimo quinquennio, con ai vertici FS un uomo con competenza ferroviaria acquisita con 28 anni di lavoro nel gruppo.

## Le politiche di sviluppo del territorio nazionale

“Il territorio italiano appare ancora oggi segnato da gravi squilibri infrastrutturali, economici, sociali organizzativi. La vulnerabilità competitiva di molte aree geografiche e sistemi territoriali del Paese, che appare già diffusamente presente, potrà ulteriormente accentuarsi in conseguenza delle dinamiche che seguiranno all'allargamento dell'Unione. Di qui alcune questioni nodali che le politiche di sviluppo del territorio nazionale debbono affrontare in modo efficace, cogliendo a pieno, tra l'altro, le opportunità offerte dal prossimo periodo di programmazione dei fondi strutturali 2007-2013.

La prima questione riguarda i possibili effetti territoriali, per l'Italia, del processo di allargamento dell'Unione, prevalentemente indotti da quella maggiore “vulnerabilità competitiva” sopra richiamata e da una rilevante marginalità territoriale di alcune Regioni, potrebbero comportare un parziale indebolimento dell'integrazione economica tra le Regioni più deboli, come il Mezzogiorno, e quelle più forti del Paese e della U.E. Poiché alla determinazione di tale rischio contribuisce in modo certamente non marginale la conformazione fisica dello spazio italiano, il rafforzamento della competitività passa, in Italia, anche e soprattutto attraverso la riduzione della sua duplice perifericità: sia interna, tra regioni e aree del territorio nazionale, sia esterna, tra il Paese nel suo complesso e il resto dell'Europa, il cui baricentro spaziale è oggi, più che mai, spostato verso le regioni mitteleuropee e del nord. Queste considerazioni aprono immediatamente alla seconda questione. Il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale (in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica) e soprattutto dei grandi assi di collegamento, dei corridoi paneuropei e nazionali, costituiscono, con tutta evidenza, una prima condizione necessaria per prevenire fenomeni di marginalizzazione ed incrementare, di contro, la competitività territoriale.

D'altro canto, questa stessa condizione non appare – di per sé – sufficiente a perseguire quegli obiettivi. Ciò in quanto le grandi armature infrastrutturali, necessariamente caratterizzate da un basso numero di nodi logistici (passeggeri e merci), prevalentemente coincidenti con i grandi centri urbani e metropolitani, sono pericolosamente orientate a decretare l'insorgere di nuove marginalità nei territori non direttamente serviti e il depauperamento, prima di tutto ambientale, di quelli che, pur attraversati dai fasci infrastrutturali, non assurgono a nodi del sistema.

La perifericità geografica e naturale del territorio peninsulare e insulare italiano, sopra richiamata, la sua conformazione orografica e, ad un tempo, la densità insediativa, il numero di centri urbani e, segnatamente, di città medie impongono, nel loro insieme, un'idea dello svilup-

po del territorio che guardi alle grandi armature infrastrutturali non solo in termini trasportistici, ma come “opere territoriali”, vale a dire opere capaci di innescare – per la loro capacità di radicarsi all'interno del contesto in cui sono inseriti – diffusi ed equilibrati processi di sviluppo sostenibile che vedano nella “reti di città” un patrimonio di straordinaria rilevanza ed una opportunità reale di crescita per l'intero sistema-Paese.

Le considerazioni suesposte permettono di individuare almeno tre macro-obiettivi che costituiscono possibili linee d'azione tra loro strettamente integrate e interagenti.

La prima linea d'azione riguarda lo sviluppo delle capacità trasportistiche e logistiche dell'armatura infrastrutturale del territorio nazionale, che passa necessariamente attraverso il potenziamento e la messa a sistema:

1. *delle grandi direttrici strategiche* e dei relativi nodi di rango internazionale, di fatto identificabili:

- *nei corridoi terrestri transeuropei* che interessano il territorio italiano: il corridoio 5 est-ovest, il corridoio 1 nord-sud, ulteriormente ricalcato dall'asse Ti.Bre. (Tirreno-Brennero) e dall'asse “dei due mari” Genova-Rotterdam, il corridoio 8 che, sebbene tocchi solo marginalmente il territorio italiano, è parte strategica, per il tramite dell'asse adriatico, delle trasversali peninsulari italiane e degli hub portuali italiani adriatici e tirrenici, del sistema di connessione delle regioni balcaniche con i Paesi dell'Europa centro-occidentale;

- *nelle autostrade del mare*, rispetto alle quali il Governo italiano intende farsi promotore della valorizzazione degli hub portuali ad alta valenza logistica, operando, ai fini del loro potenziamento, sulla messa a sistema della portualità preesistente;

- *negli hub aeroportuali di Fiumicino e Malpensa*, ulteriormente rafforzati da strutture aeroportuali di secondo livello, in corso di rafforzamento e specializzazione sull'intero territorio nazionale.

2. *degli assi e dei corridoi di rilevanza nazionale e “transfrontaliera”*, con particolare attenzione ai corridoi tirrenico e adriatico ed alle loro diramazioni, alle trasversali peninsulari ed al potenziamento delle connessioni con l'Italia insulare.

La seconda linea d'azione comporta che il processo di costruzione dei corridoi transeuropei sia accompagnato da un presidio istituzionale condiviso, che il Ministero è impegnato a promuovere, stimolare, coordinare, per garantire che i corridoi siano costantemente interpretati e “utilizzati” non già come meri fasci infrastrutturali ma come occasione per porre in essere cooperazioni strategiche tra politiche urbane e territoriali; come occasione di organizzazione e riorganizzazione di sistemi territoriali e di costruzione di reti di città.

Questa interpretazione delle grandi dorsali europee è una esigenza ineludibile dell'Italia, ma è anche un problema che appartiene a tutti i Paesi dell'Unione dei venticinque e, per primi, ai Paesi economicamente più forti; perché se nella prassi non prevarrà tale interpretazione, *i grandi sistemi infrastrutturali si tramuteranno in fattore di debolezza, di accentuazione degli squilibri, in negazione della coesione: perché i corridoi, i fasci infrastrutturali porteranno fatalmente alla marginalizzazione finanche delle città e dei territori dei Paesi più performativi, se collocati in una posizione di secondo livello rispetto al fascio infrastrutturale.*

La terza linea d'azione delle politiche di sviluppo del territorio nazionale può essere definita come una specifica e orientata declinazione delle due precedenti, che ne costituiscono le precondizioni necessarie, ed è specificamente volta ad abbattere le attuali debolezze e i futuri ulteriori rischi derivanti dalla posizione e dalla conformazione geografica del territorio italiano all'interno del bacino del Mediterraneo, per coglierne e valorizzarne – di contro – le opportunità, nell'interesse dell'intero territorio dell'Unione. *Si tratta in altri termini di valorizzare le potenzialità dei territori peninsulari e insulari del Mezzogiorno italiano come piattaforma strategica, come testa di ponte dell'Unione verso il Sud del Mediterraneo, a sua volta avamposto dei Paesi del sud del mondo.*

Si tratta, in altri e più precisi termini, di orientare, potenziare e accelerare il processo di sviluppo territoriale delle regioni meridionali italiane – e segnatamente di quelle del versante ionico-tirrenico – perché le stesse divengano, in nome e per conto dell'intera Europa, strumento e luogo di esportazione di opportunità di sviluppo oltre i confini del territorio europeo, verso i Paesi nord-africani, dando concreta attuazione allo spirito della nuova Costituzione europea.

La riflessione avviata dal Ministero delle Infrastrutture sui temi dell'azione e sui luoghi di concentrazione di questa nella prossima programmazione ha portato all'individuazione di *parti del territorio nazionale*, dove è ipotizzabile si possano *concentrare le funzioni di eccellenza* dell'economia della conoscenza e dell'innovazione. Sono le *piattaforme territoriali*, considerate come parti del Paese capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza.

Dopo molti anni, appare così possibile dare forza ed integrare in un coerente disegno di sviluppo territoriale alla scala nazionale le specifiche misure di intervento relative alle reti, alle infrastrutture, alla logistica, alle città.

Nella prospettiva elaborata dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, lo spazio fisico è riletto come esito dell'incontro-scontro tra *i territori-area* sedimentati localmente e *i territori-snodo* espressione dei flussi multilivello che connettono materialmente e immaterialmente le diverse località, dove *ciascun polo si definisce come punto di incrocio e di commutazione di reti multiple, nodo di densità dentro una gigantesca intersezione di flussi.*

All'interno delle *Piattaforme territoriali strategiche*, i *Territori-snodo* rappresentano, in particolare, quelle realtà che più di altre hanno la capacità di fungere da commutatori tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali. Per loro natura sono i luoghi maggiormente predisposti a fungere da “ambienti innovatori” suscettibili di riverberare all'intorno gli impulsi al cambiamento delle strutture produttive e sociali esistenti.

Appare evidente che questi *territori-snodo* sono come le “chiodature”, i cardini delle aree del Paese che più di altre sono in grado di produrre effetti di sistema sull'innalzamento complessivo della capacità del Paese di produrre crescita e sviluppo.

Nella nostra visione, su questi territori-snodo dovrebbe convergere il massimo sforzo di mobilitazione e di integrazione degli investimenti.

Non solo collegamenti aerei, marittimi, ferroviari e stradali completati con le relative attrezzature della logistica, ma anche *reti digitali a banda larga* integrate con i centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica che rappresentano le nuove fabbriche dell'epoca postmoderna; poi reti finanziarie e culturali.

## \*Le priorità emergenti e la programmazione a breve medio termine

Nel contesto del quadro di programmazione territoriale le possibili scelte in ordine ad una prima definizione degli interventi a breve medio termine discendono, in sintesi, da quattro fondamentali assunzioni:

1. *la centralità del sistema logistico del Paese* come preminenza nazionale. All'interno di questo tema, la priorità principale è individuata in una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea, per caratteristiche operative e servizi offerti. I sistemi portuali (e i loro retroporti), capaci di competere a livello internazionale, costituiscono l'ossatura portante.
2. *la connessione dei sistemi urbani e degli insediamenti produttivi* alle principali reti per la mobilità di persone, merci, conoscenze. La sinergia tra i territori e i nodi logistici richiede l'ottimizzazione delle relazioni spaziali che uniscono le reti logistiche e di supporto ai sistemi produttivi (specie quelli strutturati in distretti), ai sistemi insediativi, ai sistemi distributivi;
3. *l'accessibilità delle aree periferiche*. Le azioni di governo dovranno promuovere la realizzazione di modalità sostenibili (economicamente, ambientalmente e socialmente) per consentire a questi territori di uscire dall'isolamento;
4. *un'attenta ricognizione dello stato dei meccanismi di valutazione d'impatto ambientale*, anche ai fini del Protocollo di Kyoto.

Per chiarezza espositiva è tracciata una descrizione per settori, che porta a privilegiare, sul territorio, la costituzione di sistemi integrati tra le diverse tipologie di trasporto, così come è importante rilevare che, *oltre agli interventi materiali sul sistema infrastrutturale, la costruzione di un efficace sistema logistico nazionale passa anche attraverso la realizzazione di diffusi interventi a carattere immateriale, quali l'implementazione di tecnologie avanzate per la movimentazione di merci e persone, e gestionale, per migliorare i livelli di competitività del sistema nazionale.*

(segue a pag. 8)

### \*Traffici: lo squilibrio modale a favore del sistema stradale

La modalità di trasporto stradale rappresenta in Europa di gran lunga la principale, sia per quanto riguarda i passeggeri, sia per quanto riguarda le merci. Il confronto con altre realtà mondiali, ed in particolare con gli USA, mostra come la ripartizione modale dell'Europa a 25 sia molto più sbilanciata a favore della gomma nell'ambito del trasporto merci.

Negli USA, infatti, si registra una quota più elevata (86,6%) di traffico passeggeri su auto privata rispetto al dato europeo (76,3%), mentre la ripartizione modale del traffico merci statunitense presenta valori sostanzialmente equilibrati tra strada (31,0%) e ferrovia (39,4%), laddove in Europa il sistema stradale assorbe oltre il 44% dei traffici contro il solo 10% del sistema ferroviario.

Lo stesso tipo di analisi riferita al quadro nazionale vede emergere uno squilibrio a favore del vettore stradale ancora più significativo rispetto al dato europeo.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, infatti, i dati desunti dal Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti mostrano con tutta evidenza l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, che assorbe quasi il 66% della merce trasportata.

I principali motivi alla base della indiscussa prevalenza della modalità stradale rispetto alle altre possono essere individuati nella maggiore flessibilità e adattabilità del trasporto su gomma nell'offerta di servizi *door to door*, ma anche nella dotazione infrastrutturale complessiva fortemente sbilanciata a favore della strada.

Nell'ambito del trasporto passeggeri, lo squilibrio è ancor più significativo, con una quota vicina al 92% del traffico complessivo contro una quota del sistema su ferro del 5,3%.

Il traffico di merci e persone sulla rete stradale italiana presenta alcune caratteristiche peculiari che possono essere così riassunte:

- elevata concentrazione del traffico su alcune direttrici (secondo alcune stime circa il 60% dei flussi extraurbani si muove su una rete corrispondente per estensione al 2% del totale) con conseguenti fenomeni di congestione, soprattutto al centro-nord e in corrispondenza dei principali nuclei urbani;
- distribuzione della domanda di trasporto fortemente squilibrata (oltre il 50% concentrato in cinque regioni: Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia Romagna e Veneto);
- distribuzione delle merci fortemente caratterizzata da tratte di breve e medio raggio, con circa il 75% dei viaggi relativi a spostamenti inferiori ai 200 km, dovuta anche alla notevole frammentazione del tessuto produttivo.

Tra le criticità del sistema dei trasporti italiano, le analisi disponibili convergono verso la segnalazione di quattro principali fenomeni negativi:

- un forte squilibrio verso la strada, ulteriormente rafforzato da una domanda di trasporto (soprattutto passeggeri) cresciuta a ritmi molto sostenuti a causa dell'aumento del reddito, delle abitudini e degli stili di vita dei cittadini, della dispersione territoriale delle residenze e degli insediamenti produttivi, dei processi di terziarizzazione e dei nuovi modi di organizzazione della produzione;
- una notevole disomogeneità dei servizi nelle diverse aree del Paese: mentre le Regioni del nord si caratterizzano per la presenza di significativi fenomeni di congestione, il Mezzogiorno presenta bassi livelli di accessibilità, causati dall'insufficiente qualità dei servizi e delle infrastrutture di trasporto;
- la rete stradale e ferroviaria risulta congestionata su alcune direttrici critiche e nei nodi attorno alle principali aree metropolitane, con una squilibrata distribuzione territoriale dell'offerta;
- la crescita del traffico e la prevalenza della modalità stradale sono all'origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e incidentalità.

È possibile affermare che tale diagnosi non risulta sconsigliata dall'analisi dei dati più recenti e ciò significa che nell'ultimo quinquennio non si sono prodotti mutamenti sostanziali del quadro di riferimento.

Alle criticità di carattere generale già evidenziate, va aggiunto un elemento specifico a cui è dedicato ampio spazio nel recente *Piano della Logistica*: le problematiche del transito alpino.

L'intero traffico merci italiano passa attraverso 12 punti di transito localizzati lungo l'arco alpino. L'intero sistema dei valichi presenta elevati livelli di criticità legati sia all'intensità del traffico (cresciuto tra il 1995 e il 2004 del 41,3%, quasi interamente imputabile alla modalità stradale, visto che il traffico ferroviario è rimasto sostanzialmente invariato), sia alla fragilità complessiva delle infrastrutture.

Le stime più recenti prevedono fino al 2010 un incremento annuo del traffico merci variabile tra il 3 e il 4%, il che comporterebbe, senza interventi di potenziamento, il collasso del sistema alpino, in particolare dovuto alla cresci-

ta del trasporto su strada (stimato per l'arco alpino in un tasso medio annuo del 4,2%).

Le analisi condotte nell'ambito del *Piano della Logistica* evidenziano, infatti, che la domanda di trasporto merci su ferro attraverso i valichi alpini cresce molto lentamente determinando una velocità di saturazione della capacità dei valichi ferroviari attuale inferiore alle previsioni ed ingolfando ulteriormente il sistema stradale, le cui prospettive di sviluppo sono legate anche ad altri fattori, tra cui appare utile ricordare:

- l'impossibilità di ampliamento (con la realizzazione della terza corsia) dell'Autobrennero per la contrarietà delle comunità locali delle province autonome di Trento e Bolzano;
- la scelta della Svizzera di promuovere misure infrastrutturali e di incoraggiamento per trasferire su ferro, anche nella fase di realizzazione delle due grandi gallerie di base del Latschberg e del Gottardo, il traffico supplementare;
- la debolezza dei collegamenti ferroviari del versante alpino occidentale.

Un ulteriore elemento di riflessione relativo allo stato e alle prospettive del sistema stradale italiano è costituito dalle rilevanti novità introdotte dal Decreto Legislativo n. 461 del 29 ottobre 1999.

Tale provvedimento ha messo mano ad una riorganizzazione complessiva del sistema viario nazionale affidando alle Regioni nuove competenze in materia di programmazione, realizzazione e gestione del patrimonio viario, competenze che precedentemente spettavano all'ANAS. Il processo di devoluzione introdotto dal Decreto ha portato in alcuni contesti al trasferimento alle Regioni di oltre tre quarti del patrimonio gestito dall'ANAS.

I principali osservatori evidenziano come il trasferimento di competenze, in generale, non abbia giovato al sistema nel suo complesso, visto che "se è azzardato caratterizzare con un concetto sistemico di "rete" ciò che è rimasto all'ANAS, è ancor più arduo inquadrare in un disegno organico gli spezzoni trasferiti alla competenza regionale".

### La scenario evolutivo del sistema stradale

Il sistema stradale e autostradale italiano soffre di uno stato di congestione cronico dovuto alla inadeguatezza della rete rispetto ai carichi derivanti dalla crescente domanda di mobilità. La situazione è ben rappresentata dallo stato della rete autostradale, sulla quale, in conseguenza del rilevante trend di crescita dei volumi di traffico, si concentra attualmente il 25% dei flussi su una rete che rappresenta appena il 2% del totale del sistema stradale nazionale.

"Ad un così consistente incremento di domanda non è corrisposto un adeguato aumento della rete in termini di estensione e capacità. Anche per questo motivo, negli ultimi anni tratti sempre più ampi della rete entrano in congestione apportando notevoli disagi agli utenti, con una diminuzione dell'efficienza del sistema produttivo (maggiori costi di trasporto) e un notevole aumento dei costi esterni (incremento dell'inquinamento acustico ed atmosferico derivati dalla congestione)".

Il fenomeno è stato affrontato in innumerevoli occasioni di diagnosi e soluzioni di ordine generale o puntuale sono state avanzate da molteplici punti di vista.

In questa sede ci limitiamo ad una veloce sintesi in ordine sia al Programma delle Infrastrutture strategiche sia agli esiti delle "proiezioni territoriali" della Programmazione 2007-2013 sviluppate a livello nazionale dal Ministero delle Infrastrutture e a livello regionale dai singoli Enti regione. Rimanendo sul quadro di insieme, le criticità riferibili al sistema stradale sono così riassumibili:

- messa a norma delle principali autostrade;
- completamento e potenziamento dei corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico e delle dorsali Napoli-Milano (Variante di Valico) e Roma-Venezia (E 45 - E 55, in particolare il tratto Ravenna-Venezia);
- potenziamento o creazione di bypass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali (in particolare Asti - Cuneo, Pedemontana Lombarda, Brescia - Milano, Pedemontana Veneta e Passante di Mestre);
- potenziamento della trasversale Sicilia - Calabria - Puglia attraverso il collegamento Spezzano - Sibari - Taranto e adeguamento della S.S. 106 Jonica;
- ammodernamento dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria;
- completamento e potenziamento degli assi insulari Messina - Palermo, Messina - Siracusa - Gela e Cagliari - Sassari.

Questi punti di attenzione, già individuati fin dal 2000 con l'aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti (PGT), hanno costituito la base delle programmazioni intervenute successivamente, come la legge obiettivo.

Ma veniamo alla parte di maggior interesse per la dirigenza ferroviaria riguardante il sistema ferroviario e la logistica da una parte e gli interventi sui sistemi portuali e urbani dall'altra, che possiamo vedere come generatori di traffico a favore del sistema ferroviario.

### \*Il sistema ferroviario e i nodi della logistica

Per quanto riguarda il sistema ferroviario, appare evidente che ogni considerazione in merito a futuri scenari di programmazione non può fare a meno di misurarsi con le criticità della situazione economico finanziaria in cui versa il settore del trasporto su ferro.

### La situazione attuale

Secondo i dati previsionali disponibili al 20 gennaio 2006 (C.d.A. di approvazione del Budget RFI 2006), il risultato netto relativo all'esercizio in corso si prospetta negativo. È necessario invertire tale tendenza e riportare il risultato d'esercizio del 2006 in linea con le disposizioni di cui al d.lgs. n. 188/2003 che prevede il tendenziale equilibrio tra ricavi e costi, questi ultimi al netto degli ammortamenti.

Le cause di tali risultati sono collegate:

- in primo luogo, ai tagli dei trasferimenti in conto esercizio (connessi prevalentemente alle prestazioni di manutenzione della rete) effettuati dalla legge finanziaria per il 2006 (388 Mln. di Euro in meno rispetto a quanto previsto, ai sensi del Contratto di Programma, per l'anno 2005); tale taglio si somma a quelli già posti in essere dallo Stato negli esercizi 2004 e 2005 (rispettivamente 75 e 90 Mln. di Euro);
- in secondo luogo, all'entrata in esercizio delle prime tratte dell'AV/AC, con relativo incremento degli ammortamenti e degli interessi sul servizio del debito contratto per la realizzazione delle stesse, a fronte di ricavi che sono oggi, e appaiono in prospettiva, inadeguati a coprire i costi.

La stessa legge finanziaria per il 2006, inoltre, ha previsto sia per il 2006, sia per gli anni successivi, significativi minori stanziamenti di competenza e di cassa rispetto alle necessità d'investimento indicate nel Piano di RFI, (per il 2006, in particolare, la legge finanziaria ha previsto stanziamenti in competenza per investimenti pari a 1.700 Mln. di Euro, rispetto ad una richiesta iniziale formulata da RFI di 4.275 Mln. di Euro), oltre ad uno specifico "definanziamento" (per complessivi 5.361 Mln. di Euro; cfr. capp. 7122 e 7123 del bilancio dello Stato) di stanziamenti per investimenti già autorizzati "in competenza" dalle precedenti leggi finanziarie.

Complessivamente, a fronte delle risorse messe a disposizione dalla finanziaria 2006, risulta una mancata assegnazione di risorse in conto competenza pari a MIE.7.218.

A parziale copertura di tali risorse, il Consiglio dei Ministri, il 30 giugno 2006, ha approvato uno "Schema di decreto legge" (G.U. 4 luglio 2006, n. 153) che, all'art. 15, comma 1, dispone che "per la prosecuzione degli interventi relativi al "Sistema alta velocità / alta capacità", per l'anno 2006, è concesso un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 milioni di euro a favore di Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo" (si tratta dell'"attualizzazione" dei contributi quindicennali già previsti dall'art. 1, comma 84, legge finanziaria 2006).

Per quanto riguarda le disponibilità di cassa, la cui dotazione risulta inferiore alle necessità per far fronte agli investimenti in attuazione per mIE. 5.539, va aggiunto che il 23 giugno scorso, la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. ha deliberato di aumentare il capitale sociale di RFI per un miliardo di euro. Tale aumento, da sottoscrivere e versare in più "tranches" in un arco temporale di 3-4 anni (la prima delle quali, pari a 250 Mln di euro, entro il 31 gennaio 2007), si è reso necessario poiché, a seguito delle operazioni di scissione predisposte nell'ambito della "societarizzazione" di FS. (avviata nel gennaio 2001), la Capogruppo aveva acquisito al proprio patrimonio componenti dell'attivo circolante di pertinenza di RFI (il c.d. *gap* di liquidità).

Si segnala, peraltro, che nonostante il completo "assorbimento" - tramite "scoperto" di conto corrente intersocietario, con copertura da parte della Capogruppo dei relativi oneri finanziari - dei 250 Mln di euro rinvenienti dalla prima *tranche* dell'indicato aumento di capitale, RFI non è stata in grado di onorare integralmente i crediti scaduti nel mese di giugno (pari ad oltre 400 mln. di euro) verso i terzi impegnati nella realizzazione degli investimenti sulla rete convenzionale.

Si sottolinea, altresì, che gli interventi e le misure sopra illustrate non risolvono i problemi di cassa di RFI previsti per la seconda parte del 2006. In particolare, nonostante siano state avviate operazioni di valorizzazione (per il tramite di scissioni immobiliari) del patrimonio di RFI non più strumentale all'esercizio ferroviario (che condurranno, nel mese di luglio, ad un incasso di 475 mln di euro), la Società già da oggi evidenzia necessità finanziarie pari a circa 1.800 Mln. di euro, di cui:

- 903 mln. di euro relativi a fabbisogni correnti per il proseguimento degli investimenti sulla rete convenzionale;
- 901 mln. di euro relativi ai contributi in conto esercizio 2006 (ai sensi del Contratto di Programma 2001-2005) che lo Stato non ha ancora erogato ad RFI (somma che, peraltro, come sopra indicato, già sconta un taglio del 30% rispetto agli importi stabiliti nel medesimo Contratto di programma).

(segue a pag. 9)



(Il ruolo delle ferrovie segue da pag. 8)

Per quanto riguarda lo stato di consistenza degli interventi, risultano "opere cantierate" il cui costo di investimento è pari a Mln, 47.073 a fronte di disponibilità per Mln. 44.714; tra i principali interventi si richiamano quelli sui "nodi" nelle principali aree metropolitane, gli interventi sulle linee storiche connesse alla rete AV/AC, interventi sui principali corridoi (Brennero-Palermo, Lisbona-Kiew, Torino-Milano-Napoli).

Tra le opere in gara, il cui costo di investimento è pari a Mln, 1.838 a fronte di disponibilità per Mln. 1.645, si segnalano gli interventi nel nodo AV/AC del nodo di Firenze.

In presenza di perduranti limiti di finanza pubblica, e alla luce dall'esigenza di rispettare l'equilibrio di bilancio imposto per legge, RFI dovrebbe opportunamente predisporre un programma di rimodulazione "intelligente" dei propri investimenti, nel senso di una maggiore efficacia e selettività degli stessi, definendo un ordine di priorità attraverso metodologie di valutazione di tipo economico-finanziario coerenti con quelle utilizzate dall'Unione Europea.

Alla luce di tali criteri, sono già stati ridefiniti i progetti di adduzione del traffico ferroviario tra Battipaglia e Reggio Calabria (AV/AC *light*) ed è stata indicata al CIPE l'opportunità di destinare, prioritariamente rispetto ad altri investimenti sulla rete siciliana, risorse finanziarie al collegamento ferroviario Palermo-Catania (come tratto di completamento del Corridoio n. 1).

Tali criteri segnalano, inoltre, la necessità di dare priorità – oltre agli interventi di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria ed al prosieguo degli interventi di sicurezza – al completamento di alcuni importanti collegamenti internazionali e nazionali, nonché dei grandi nodi urbani.

L'analisi della situazione riguardo il trasporto merci su ferro richiede una trattazione particolare. La rete ferroviaria fondamentale si sviluppa per circa 6.000 km, sui quali i trasporti di merci e passeggeri a media-lunga percorrenza a carattere nazionale coesistono con sostenuti flussi di traffico regionale. Gli itinerari alternativi per le merci si sviluppano su una rete lunga 2.000 km.

Quattro sono le principali direttrici di traffico: tre longitudinali, la linea Tirrenica, Appenninica e Adriatica, e una trasversale Torino-Trieste, corrispondente al tratto nazionale del corridoio transnazionale V. Le connessioni Tirreno-Adriatico del centro e del sud, invece, a causa della loro limitata capacità, sono di fatto direttrici di traffico secondarie, ma valutate strategiche in una prospettiva di sviluppo del settore.

Nei collegamenti internazionali, l'arco centrale alpino è caratterizzato da un elevato grado di criticità in termini soprattutto di fragilità delle infrastrutture.

Esiste, infine, una difficoltosa interoperabilità dei treni attraverso i confini nazionali, che coinvolge l'intera rete ferroviaria europea.

Essa, infatti, si presenta come un insieme tecnologico di sistemi diversi di fornitura elettrica, segnalamento, sicurezza e comunicazione, con l'aggravio, nei Paesi dell'Est e nel Sud-Ovest dell'Unione, di una cospicua differenza per quanto attiene l'ampiezza dello scartamento ferroviario.

In Spagna e Portogallo, ad esempio, lo scartamento ferroviario è pari a 1.676 mm contro i 1.435mm dello standard britannico ed europeo continentale.

Le criticità fin qui richiamate influenzano la programmazione dell'offerta treni, dalla quale si evince che il traffico interno delle merci è nettamente predominante lungo la dorsale appenninica e tirrenica – quest'ultima considerata istradamento alternativo della Milano - Bologna - Firenze - Roma ed, entro ampi limiti, intercambiabile con la prima per il traffico a lunga distanza – mentre è scarsa lungo la linea Adriatica.

La maggior parte, invece, dei traffici internazionali si sviluppa al di sopra della trasversale Torino - Milano - Verona - Padova, concepita come linea di interscambio ferrovia-strada.

Al di sotto di essa, infatti, hanno origine e destinazione poco più dell'8% del totale dei treni internazionali, con conseguenti ripercussioni sul traffico stradale sulle già critiche relazioni nord-sud.

#### \*Un nuovo scenario di programmazione

Ferma restando la prospettiva comunitaria rappresentata dalla piena realizzazione della rete dei corridoi transeuropei e del completamento delle infrastrutture destinate all'intermodalità già previste, è possibile individuare una serie di interventi da attuare nel breve periodo che consentirebbero, nell'immediato, di risolvere alcune criticità esistenti e, in prospettiva, di avere a disposizione una rete di supporto ai corridoi principali efficiente e funzionale.

Più nello specifico è possibile, sinteticamente, avanzare alcune ipotesi operative, quali:

- la realizzazione degli interventi programmati sulle infrastrutture interportuali, investendo in particolare nel

Mezzogiorno, che sconta un deficit molto rilevante, e l'efficace riconnessione di tali impianti con il sistema portuale ed aeroportuale: si tratta, spesso, di interventi di ridotta dimensione (il cosiddetto "ultimo miglio"), ma che appaiono fondamentali per consentire al sistema logistico di esplicare appieno le sue potenzialità;

- la realizzazione dei corridoi transeuropei che appare utile, soprattutto in contesti caratterizzati da elevati livelli di congestionamento delle rete, come alcune aree del Centro-nord, a perseguire un programma di adeguamento delle linee ferroviarie esistenti, individuando e privilegiando le tratte caratterizzate dalla presenza di significativi residui di capacità e di più facile riconversione al traffico merci; gli investimenti effettuati su questa tipologia di interventi, come già segnalato, potrebbero avere effetti positivi anche una volta ultimati i corridoi transeuropei, offrendo a questi ultimi un sistema di supporto realmente efficiente;
- l'individuazione di itinerari specificatamente dedicati al traffico merci, anche in attuazione del progetto di freeways ferroviarie transeuropee, che per l'Italia riguarda le direttrici nord- sud adriatica e tirrenica, può essere considerata decisiva per la configurazione di una piattaforma logistica Paese e, come già evidenziato, per consentire ai grandi hub portuali meridionali (Gioia Tauro, Taranto) di puntare alla conquista di nuovi mercati non esclusivamente legati al transhipment;
- il potenziamento delle direttrici trasversali est-ovest che rappresentano uno dei principali elementi di debolezza della rete attuale, individuando in maniera selezionata gli itinerari prioritari in funzione della capacità di supporto allo sviluppo di sistemi urbani e territoriali e di specifici distretti industriali;
- la *velocizzazione dei flussi merci* e l'eliminazione delle rotture di carico dipende anche, in buona misura, dalla possibilità di evitare l'attraversamento dei grandi nodi urbani e, quindi, la sovrapposizione con flussi di diversa natura (passeggeri a lunga percorrenza, trasporti a carattere regionale e metropolitano) che in essi tendono a concentrarsi aumentando i livelli di congestionamento, tramite la realizzazione di "gronde merci" esterne ai nuclei urbani e ad essi collegate tramite scali periferici e direttrici radiali di penetrazione.

A titolo esemplificativo, è possibile elencare alcuni interventi che l'attività di analisi qui proposta tende ad evidenziare:

- il sempre più evidente processo di concentrazione del traffico intorno alle grandi aree metropolitane determina un fabbisogno infrastrutturale più consistente intorno ai nodi e, per converso, la presenza di rilevanti riserve di capacità sulle linee più periferiche. Si tratta di un fenomeno più consistente al centro-nord e che, se opportunamente sfruttato, potrebbe consentire di utilizzare i residui di capacità di alcune linee (quelle che si collocano su rilevanti linee di desiderio o che consentono di evitare l'attraversamento dei grandi nodi metropolitani) per l'organizzazione di un efficiente servizio di trasporto merci.
- Il fatto che il Mezzogiorno presenta un fortissimo deficit di infrastrutture logistiche, in special modo interportuali, e ciò costituisce indubbiamente un freno allo sviluppo dei traffici commerciali e, più in generale, alla crescita economica delle aree del sud.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, la realizzazione della rete AV/AC, oltre ad incidere positivamente sulla domanda interurbana di lungo raggio, avrà effetti positivi anche sulle relazioni interurbane di media percorrenza, oggi largamente penalizzate, e sulle tratte di carattere metropolitano. *Il progressivo trasferimento delle relazioni a lungo raggio sulla rete AV/AC potrebbe, infatti, consentire di utilizzare la rete tradizionale per diverse finalità:*

- la realizzazione di un servizio a medio raggio rapido e frequente connesso ai nodi del sistema AV/AC, particolarmente utile in contesti territoriali fortemente urbanizzati;
- il potenziamento dei servizi regionali, anche al fine di soddisfare la domanda di mobilità locale;
- il potenziamento dei sistemi ferroviari metropolitani, grazie alla differenziazione dei flussi e delle reti utilizzate.

#### \*L'innovazione tecnologica nel trasporto ferroviario

La fattibilità di questo scenario è assicurata dal grande investimento in tecnologia innovativa compiuto in questi ultimi anni. Le linee AV/AC entrano in esercizio attrezzate con il solo sistema ERTMS/ETCS livello 2: i nuovi treni per l'esercizio AV/AC saranno attrezzati con lo stesso sistema e con i sistemi STM nazionali definiti dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (TSI) per il sottosistema controllo/comando e segnalamento.

Nel medio termine il sistema ERTMS/ETCS livello 2 sarà sovrapposto al sistema SCMT nazionale nelle linee di confine necessarie a collegare la rete AV/AC nazionale alla rete AV europea. Si sta lavorando anche in sede UE per ottimizzare i piani di attrezzaggio di queste linee,

armonizzando piani e priorità delle diverse reti europee coinvolte.

L'applicazione del sistema ERTMS/ETCS livello 2 sulle principali altre linee convenzionali è previsto entro il 2010; per garantire la copertura radio necessaria all'installazione di questo sistema è stata installata la rete di telecomunicazione GSM-R che al 2007 coprirà l'intera infrastruttura ferroviaria nazionale.

Questa evoluzione tecnologica della rete è stata evidentemente finalizzata, oltre che alla sicurezza, a sostenere gli obiettivi di sviluppo dei servizi, mirando ad una essenziale novità, la "specializzazione" dell'infrastruttura, cioè la riserva dell'utilizzo dell'infrastruttura per un solo e determinato tipo di traffico.

Di conseguenza, le linee AV/AC forniscono una rete ferroviaria nazionale fortemente specializzata rispetto alle tre principali tipologie di servizi: traffico veloce lunga percorrenza, traffico metropolitano/regionale, traffico merci. Si ottiene dunque un assetto complessivo dell'infrastruttura ferroviaria di tipo gerarchico/funzionale simile a quello stradale, in cui le linee AV/AC rappresentano la rete più veloce e di livello tecnologico più alto (autostrade), i nodi ne sono i punti di accesso (caselli), le attuali direttrici rappresentano le linee di adduzione principali (superstrade), la restante rete svolge la funzione distributiva (strade statali). Inoltre, per quanto riguarda il traffico merci, si avvia l'ottimizzazione dell'infrastruttura verso una rete dedicata a grande capacità, in linea con i più recenti indirizzi comunitari.

Questa ristrutturazione dell'infrastruttura, per una efficace ottimizzazione dei servizi verso il cliente finale, deve essere accompagnata da un'analoga ristrutturazione del parco di materiale rotabile. Per il traffico passeggeri, accanto all'offerta consolidata di Intercity veloce, deve essere incrementata la flotta per i servizi metropolitani di alto livello; per il traffico merci, deve essere adeguato il parco rotabile per i servizi "pesanti" di alta capacità (2.000 tonnellate).

#### \*Il riassetto dei nodi: le grandi aree metropolitane

La centralità in termini di sistema delle grandi aree metropolitane del Paese (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo), già anticipata nelle precedenti riflessioni, è costruita attraverso interventi, tecnologici ed organizzativi mirati a dare continuità e qualità di servizio per i passeggeri senza soggezioni da parte del traffico merci per il quale sono dedicati appositi itinerari, a volte anche fisicamente resi esterni all'area urbana.

Per rendere completa l'efficacia di questo nuovo assetto del nodo, è necessario progettare il progressivo trasferimento all'esterno del nodo stesso anche i terminali merci di carico e scarico, in maniera da allentare la pressione sulle città del traffico di adduzione, sia ferroviario che stradale.

*Inoltre, la specializzazione permette di conseguire un importante effetto indotto, dovuto all'aumento del numero di tracce a disposizione in conseguenza della diminuzione del mix di prodotti treno presenti sulle linee.*

*A questo primo effetto si somma la possibilità di un'infrastruttura dedicata a materiale rotabile omogeneo, in grado di configurarsi per le massime tipologie di composizione esprimibili dal sistema. Il combinato disposto di questi due elementi garantisce un incremento di potenzialità di ogni singola linea, sia convenzionale sia AV, fino al 50%.* In sintesi, con questa impostazione, l'infrastruttura presente all'interno delle grandi aree metropolitane viene dedicata, attraverso linee separate, sia al traffico di commuting che a quello veloce sulle lunghe percorrenze, mentre i servizi merci sono istradati sulle "cinture" esterne alle città.

Rispetto ai flussi di traffico locale/metropolitano, dunque, il nodo diventa un forte elemento di integrazione modale, sia con i sistemi su gomma di raccolta extra-urbana, ma soprattutto con le reti di trasporto urbano, in special modo metropolitano. Anche le stazioni (centrali e secondarie) sono chiamate a svolgere una maggiore funzione di intermodalità e di integrazione con i servizi richiesti dal territorio (parcheggi, servizi pubblici).

#### \*La rete merci

Così impostata la soluzione del by-pass delle grandi aree metropolitane, la rete dedicata alle merci viene completata con le linee di valico, con quelle di adduzione ai principali porti italiani e con alcune linee della rete secondaria (opportunamente rinnovate e standardizzate in termini di peso assiale, sagome, modulo stazione) che presentano margini di capacità tali da poter essere utilizzate come rete in grado di valorizzare il traffico merci, evitando l'uso delle linee interne ai nodi urbani ed i colli di bottiglia congestionati dall'offerta viaggiatori.

Nel complesso questa rete dedicata (valichi alpini, collegamenti Bologna-Verona e Bologna-Padova, trasversale Tarvisio/Villa Opicina-Venezia-Torino-Modane, direttrice Adriatica, Tirrenica Sud- Tirrenica Nord-Pontremolese e Dorsale LL/AC) è in grado di garantire al traffico merci livelli di servizio coerenti con la domanda (volumi mag-

(segue a pag. 10)

(Il ruolo delle ferrovie segue da pag. 9)

giormente competitivi rispetto all'autotrasporto), anche in presenza di una crescente richiesta di tracce da parte di questo segmento di mercato, anche con più connotazioni di tipo logistico (disponibilità di servizi complementari funzionali al door-to-door, intermodalità).

Si può prevedere che l'utilizzo del sistema AV/AC da parte del trasporto merci sarà legato a fasce di mercato altamente specializzate, operanti in filiere integrate della divisione internazionale del lavoro. Per una adeguata offerta sarà comunque di fondamentale importanza l'organizzazione di una "maglia di terminali merci" fortemente interconnessa con un numero limitato di infrastrutture pubbliche di accesso alla rete, sinergiche tra loro (hubs e porti), integrate da un network di piattaforme logistiche di Corridoio in grado di valorizzare l'acquisizione della domanda potenziale (grandi raccordi industriali caratterizzati da una rilevanza presenza dell'iniziativa privata o istituzionale) e consentire l'ottimizzazione dei processi legati all'intermodalità (gestione integrata dell'offerta di programmazione delle tracce con i servizi di terminalizzazione ed i servizi logistici).

#### \*Una rete ferroviaria per il Sud

La rilettura del piano di sviluppo dell'infrastruttura a livello nazionale ed i criteri di priorità che saranno individuati, previa consultazione con la rete delle autonomie interessate, consentirà di disegnare un nuovo progetto organico di trasformazione per la rete ferroviaria del Mezzogiorno d'Italia che deve essere del tutto coerente ed integrato appieno nella visione di sistema. In questo disegno dovrebbe essere possibile compatibilizzare anche le autostrade del mare, importante opportunità di sviluppo del trasporto merci e di miglioramento delle quote di ripartizione modale in alternativa alla strada.

Infatti, lo sviluppo della rete delle autostrade del mare diventa efficace per il sistema logistico quando determina sinergie con le reti di trasporto terrestre, in logiche di intermodalità e non di transshipment; la cooperazione tra sistema ferroviario e sistema dei porti/retroporti, con chiara priorità a livello nazionale, è vitale per rispondere agli obiettivi strategici di riposizionamento del Mediterraneo.

#### \*La logistica

In generale, sul tema della logistica, occorre rilevare alcune criticità di sistema. Già nel *Patto per la Logistica* è apparso evidente lo scarso rilievo assegnato a temi quali, ad esempio, la programmazione dell'offerta di infrastrutture, la considerazione degli impatti territoriali degli interventi, l'armonizzazione degli interessi tra la sfera privata - in particolare, gli interessi degli operatori dell'autotrasporto - e la sfera pubblica - in particolare per ciò che concerne la rappresentanza degli interessi diffusi sul territorio. Non è da escludere che l'indebolimento delle relazioni tra servizio e infrastruttura, tra usi e territorio possa determinare una progressiva e preoccupante polarizzazione di interessi: da una parte, le rappresentanze delle forze economiche e professionali presenti lungo la catena logistica; dall'altra, le istituzioni regionali e locali, preoccupate dell'impatto crescente che le infrastrutture logistiche producono sugli equilibri territoriali.

Questo scenario appare in controtendenza rispetto a processi di positiva integrazione tra politiche della logistica e politiche territoriali, in via di progressiva diffusione sia in Italia sia, soprattutto, all'estero.

La logistica vive gli stessi fenomeni di mutazione genetica che oggi attraversano le imprese. Abbandonate le vecchie appartenenze, la logistica assume una dimensione che integra i flussi fisici - il trasporto e lo stoccaggio concepito come flusso a velocità temporaneamente nulla - e i flussi immateriali - sistemi di informazione e di previsione, di pianificazione e di sorveglianza delle operazioni materiali. Il risultato è lo stravolgimento dei tradizionali effetti che per lungo tempo il trasporto delle merci ha avuto sullo spazio fisico. Lo spazio del deposito delle merci è divenuto altra cosa rispetto alla sua identità anche di soli pochi anni or sono, seguendo un processo destinato in futuro ad assumere evoluzioni oggi difficilmente prevedibili.

Appare dunque rilevante, a superamento di uno scenario di possibile arretramento delle politiche in materia di logistica, proseguire e dare nuovo impulso all'attività di confronto strategico e di impostazione della nuova programmazione comunitaria 2007-2013, che dalla primavera del 2005 ha visto impegnate - in tavoli tematici e gruppi di lavoro - le Regioni e Province autonome, le

Amministrazioni centrali, insieme gli Enti locali e alle parti economiche e sociali. In quella sede è stato riconfermato che la logistica è tra le "priorità di rilievo nazionale per la programmazione e sviluppo delle aree urbane" ed occorre promuovere una politica generale di investimenti in opere infrastrutturali di trasporto che riguardi le grandi opere ma che sia vocata anche verso lo sviluppo del cosiddetto "ultimo miglio"; quegli interventi minori o complementari (nodi ferroviari e stradali, hinterland portuali, ecc) che consentono ad un insieme di direttrici di fare sistema.

#### \*Il sistema portuale

Alla luce delle considerazioni iniziali, appare utile richiamare le caratteristiche salienti del traffico merci marittimo e le prospettive che, in conseguenza delle attuali specializzazioni, degli assetti territoriali e infrastrutturali esistenti e programmati, delle dinamiche di sviluppo previste, è lecito tracciare rispetto ad una prima individuazione di priorità di intervento sul settore portuale e, più in generale, sui sistemi porto - retroporto territoriale.

Allo stato attuale è possibile individuare nell'ambito del bacino del Mediterraneo due distinte tipologie di traffici marittimi, caratterizzate da logiche, tendenze di sviluppo, esigenze infrastrutturali non sempre coincidenti:

1. *la rete dei servizi di linea container internazionali*, che include i carrier globali a lunghissimo raggio lungo le rotte transoceaniche e i servizi feeder inframediterranei;
2. *la rete delle Autostrade del Mare*, che include un numero consistente di collegamenti nazionali a cui si sommano una serie di collegamenti internazionali, prevalentemente indirizzati verso i Balcani e l'Africa del nord.

La prima tipologia di traffici ha conosciuto negli ultimi anni uno sviluppo considerevole. L'importanza sempre più rilevante del traffico commerciale tra Europa ed Asia, infatti, ha determinato un rinnovato interesse per i porti del Mediterraneo: "i porti di toccata lungo la rotta est-ovest, ad esempio Algeiras, Gioia Tauro, Malta e più recentemente Cagliari e Taranto, hanno reso possibile la creazione di una rete di servizi feeder che si aggiunge ai servizi diretti per i porti della costa nord del Mediterraneo, i quali hanno aumentato la loro zona di influenza acquisendo aree di mercato e diventando la porta di accesso ai paesi dell'Europa centrale e settentrionale".

Ciò in relazione alla possibilità di realizzare, utilizzando i porti del Mediterraneo, un risparmio di 6-7 giorni di navigazione rispetto agli scali nord-europei. Gli scali del Mediterraneo si trovano, oggi, nelle condizioni di sfruttare una storica occasione di valorizzazione lungo rotte caratterizzate da un notevole dinamismo per quanto riguarda i traffici commerciali internazionali. Le più recenti ricerche, infatti, concordano nell'indicare come prospettiva altamente probabile la crescita significativa dei volumi di traffico in transito attraverso il Mediterraneo.

Secondo quanto emerso da un recente studio dell'Istituto di ricerca Ocean Shipping Consultants (OSC), ad esempio, nell'area occidentale e centrale dell'intero Mediterraneo, da qui al 2015 la movimentazione di contenitori subirà una crescita superiore al 75% con un tasso medio di quasi il 9% annuo. Recentemente anche una ricerca (Euro Mediterranean Transport Project) promossa dalla Commissione Europea ha confermato questa prospettiva.

Per quanto riguarda la seconda tipologia (Autostrade del Mare), essa, basata su un sistema di trasporto marittimo Ro/Ro si presenta come una possibile alternativa al trasporto "tutto strada" trasferendo quote di traffico, con riferimento agli spostamenti di medio-lunga distanza.

Come nel caso del trasporto combinato strada/rotaia, anche nel trasporto Ro/Ro il punto di forza è legato alla possibilità di realizzare il trasporto dell'unità di carico senza motrice e senza autista, consentendo una sensibile riduzione dei costi.

Le opportunità che si presentano nell'utilizzo di questo sistema di trasporti sono riassumibili nei seguenti punti:

- costi notevolmente minori rispetto al sistema "tutto strada" nel caso di imbarco sui traghetti dei soli semi-rimorchi sulle medio-lunghe distanze;
- termini di resa in alcuni casi anche molto inferiori al trasporto "tutto strada", grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie offerte dall'ingegneria navale che permette di abbattere notevolmente i tempi del trasporto marittimo;
- forte riduzione complessiva dei costi ambientali del trasporto e riduzione del traffico di mezzi pesanti in termi-

ni generali e in particolare nelle aree congestionate del sistema autostradale italiano di collegamento fra nord - sud;

- investimenti relativamente contenuti per l'ammodernamento o la realizzazione di nuove banchine portuali e per il completamento delle infrastrutture necessarie per poter accogliere questa tipologia di traffico;
- la possibile combinazione di servizi passeggeri e merci può contribuire a ridurre la variabilità degli effetti economici legati alla stagionalità dei traffici turistici e contribuire a bilanciare i periodi di bassi traffici merci.

Le criticità che caratterizzano questa tipologia di traffici sono le seguenti:

- costi complessivi non sempre competitivi con il "tutto strada" nel caso di imbarco dell'autista e della motrice quando vengono utilizzati come unità di carico gli autotreni completi;
- difficoltà nell'organizzare il bilanciamento dei traffici portuali e stagionalità dei traffici;
- barriere all'entrata legate alla complessità organizzativa della catena logistica per trasportatori di piccole e medie dimensioni;
- numero limitato di linee attivabili con garanzia di ritorno economico.

#### I sistemi urbani

La Legge-obiettivo e, conseguentemente, le opere ricomprese nel Programma, affrontano la tematica del potenziamento infrastrutturale in una logica sistemica e plurimodale, puntando a rafforzare le connessioni tra assi e nodi (hub portuali e aeroportuali) delle reti.

L'obiettivo strategico è quello di portare in attuazione progetti mirati che affrontino almeno tre priorità:

- a) Sostenere l'apertura europea ed internazionale delle città e delle reti urbane.  
I sistemi territoriali attestati in posizioni di "secondo livello" rispetto alle grandi reti infrastrutturali devono essere ad esse connessi da efficaci infrastrutture di rango nazionale o regionale, come già evidenziato nell'esame delle priorità settoriali.
- b) Rafforzare il carattere dei territori urbani come luogo di produzione di beni pubblici. Servizi collettivi, attrezzature pubbliche e private, offerta residenziale differenziata per tipologie e fasce di destinatari devono essere finalizzati alla competitività economica e alla coesione sociale, individuando e rafforzando le conoscenze necessarie a specificare l'interesse generale e a tradurlo in un'ipotesi di bene pubblico.
- c) Essere in grado di far fronte al malessere ed all'insicurezza urbana; essi sono il segnale di una crisi sociale, ambientale ed economica al tempo stesso con pesanti rischi di collasso delle regole di convivenza democratiche e di perdita di legittimità delle stesse istituzioni.

Il traffico è una delle principali cause di malessere in ambito urbano/metropolitano, i sistemi su ferro possono essere un aiuto al miglioramento della qualità della vita nelle grandi aree urbane.

N.d.A. - Il lavoro riprende intere parti dell'allegato infrastrutture al DPEF; si citano altri documenti disponibili anche on line sul tema trattato:

1. Documento di Programmazione economico. Finanziaria 2007-2011  
- Testo a cura del Ministero del tesoro, disponibile sul sito [www.tesoro.it](http://www.tesoro.it)  
- Allegato infrastrutture a cura del Ministero dei trasporti e Infrastrutture, disponibile sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
2. Rapporto 2006 sull'economia del Mezzogiorno a cura della SVIMEZ - ed. Il Mulino, Bo. Una sintesi del rapporto è disponibile sul sito della Svimez.
3. Piano della logistica, a cura del Ministero dei trasporti e delle Infrastrutture, disponibile sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
4. Logistica per crescere a cura della Confindustria e disponibile sul sito di quella confederazione
5. Opzione Mediterraneo 2006 a cura di ISFORT, marzo 2006
6. Insieme per lo sviluppo, le priorità per il Mezzogiorno, Roma- CNEL, luglio 2006 (sezione dedicata al trasporto.)