

I bilancio 2006 si prevede che chiuda senza sorprese. Il passivo pesante era nelle cose ed i provvedimenti messi in atto negli ultimi mesi dell'anno, per quanto apprezzabili sul piano dell'immagine, non potevano cambiarne sostanzialmente il corso.

C'è qualche segno di inversione di tendenza per quanto riguarda il recupero del traffico e forse anche di modesti ricavi, mentre rimane insoddisfacente la qualità del servizio, in particolare la pulizia, ma anche l'informazione e la comunicazione.

Segnali positivi anche sul versante della puntualità.

Gli indubbi successi del nuovo Vertice societario nei confronti del Governo sono evidenti, sia per quanto riguarda gli investimenti, anche se insufficienti rispetto ai programmi decisi, che per quanto riguarda le prime aperture avute nel campo degli adeguamenti tariffari. Intanto nuovi competitori si apprestano ad entrare nel "business" del trasporto viaggiatori su ferro, in particolare sulle linee AV di prossima attivazione, il che è certamente un segnale positivo per i cittadini e rende ancora più sfidanti gli obiettivi per tutti noi.

Nel frattempo, mentre in Europa avvengono fatti contraddittori su cui riferisce con la consueta chiarezza il Presidente Giorgio Asunis, il Governo si appresta a varare provvedimenti attesi in tema di regolazione del settore dei trasporti, il che certamente contribuisce a fare chiarezza sui ruoli

e sulle responsabilità del gestore e del regolatore del mercato attraverso la creazione di una Autorità di vigilanza. Ma si discute anche di idee e di proposte che ritornano periodicamente sui tavoli della politica, tese sostanzialmente a ipotizzare lo spacchettamento dell'azienda in più società.

Non siamo contrari in via di principio a nessun provvedimento che contribuisca a fare maggior chiarezza e tenda al rispetto delle norme europee. Siamo contrari però a provvedimenti non sufficientemente meditati che non tengano conto di quello che avviene o che è avvenuto nei maggiori paesi europei, rischiando di recare danni seri al nostro Paese.

Non dimentichiamo quello che è avvenuto in Inghilterra e che ha costretto il Governo di quel Paese a tornare indietro rispetto a prov-

vedimenti di radicale separazioni societarie fatte qualche anno fa con effetti disastrosi sia sul piano della sicurezza che su quello della qualità del servizio e dei risultati economici. Altra cosa è porre il tema, come noi stessi facciamo e non da ora, dell'efficienza e dell'economicità della gestione: o per caso gli obiettivi veri sono di altra natura?

Ci sono le condizioni per avere successo. Ci sono le risorse necessarie. L'avvento del nuovo Vertice ha creato anche le condizioni psicologiche: sono state suscitate grandi attese, grandi speranze, si sono mobilitati grandi potenziali.

Sarebbe un grave errore non utilizzare questa straordinaria situazione favorevole. Alcuni rischi però ci sono e gli amici hanno il dovere di segnalarli per tempo a chi può evitarli.

Ad esempio, noi, che certamente non temiamo di essere iscritti negli elenchi di coloro che "remano contro", vogliamo dire con chiarezza che i dirigenti non hanno gradito, anzi non hanno capito o, se vogliamo dirla tutta, hanno giudicato un grave errore, quello di togliere loro la carta del Club Eurostar con una burocratica "circolare" che ordina agli operatori di negare i pochi servizi che quella carta consentiva! Era uno dei pochi, se non l'unico, segno distintivo dei dirigenti, era un segnale di attenzione della propria azienda verso una categoria che ha accettato di fare sacrifici ben più pesanti, come la rinuncia alle politiche incentivanti, perché ne hanno compreso appieno il senso e l'utilità. Cosa che non può avvenire in questo caso perché non c'è alcun ritorno concreto.

Sbagliato nel merito e nel metodo. Non è questo che ci si aspetta. Ci si aspettano invece comportamenti e provvedimenti tesi ad aggregare, a coinvolgere, a responsabilizzare tutti i lavoratori, in particolare i dirigenti, attorno ad un progetto condiviso.

Si notano invece segni di chiusura, di accentramento eccessivo che esclude invece che unire, che limita le potenzialità, che rischia di deresponsabilizzare invece che suscitare iniziative positive.

E questo non è proprio quello che serve in momenti così difficili come sono quelli che stiamo affrontando.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE  
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDI

ANNO 16°

N° 2/2007



## Inizio di fuoco

Il nuovo anno è iniziato denso di avvenimenti che si ripercuoteranno non poco sulla nostra Azienda e sulle nostre attività.

E' di questi giorni la notizia che il Parlamento europeo nella seduta del 18 gennaio 2007 non ha accolto in toto la proposta del Consiglio relativa alla liberalizzazione del servizio ferroviario passeggeri. Benché la prevalenza dei deputati fosse a favore della liberalizzazione anche del servizio nazionale, non è stata raggiunta la maggioranza qualificata necessaria. Il Consiglio dei 27 Ministri ha accettato la sola liberalizzazione dei trasporti internazionali con decorrenza 2010. Un passo avanti modesto se si considera che tali servizi rappresentano solo il cinque per cento del totale. Pare che ad opporsi sia stata soprattutto la Francia. L'argomento è approfondito da Sergio Graziosi in questo stesso numero di F&S.

Gli eurodeputati, invece, hanno approvato la raccomandazione sulla protezione dei passeggeri, con il riconoscimento dei loro diritti ad ottenere risarcimenti nel caso di ritardi o cancellazione dei treni (anche per i treni nazionali) e la proposta di una certificazione europea unica per i macchinisti, oggi sostituiti ad ogni passaggio di frontiera.

Il 15 gennaio 2007 è stata inoltre emanata una direttiva che disciplina nuove norme tecniche per il sistema ferroviario. Si tratta di un provvedimento che ha l'intento di stabilire le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio del sistema.

A livello nazionale, i primi giorni dell'anno è stata pubblicizzata con enfasi la nascita di NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori spa) una società con un capitale di 1 milione di euro, partecipata da Finanziaria Sviluppo (Montezemolo), da Fa.Del. (Della Valle) e da Servizi Imprenditoriali dell'imprenditore campano Giovanni Punzo con tre quote del 31,67% ciascuna e per il 5% da Giuseppe Sciarone, presidente e amministratore delegato di Rail Traction Company (RTC).

NTV il 29 dicembre 2006 ha presentato al Ministero dei Trasporti la domanda per l'ottenimento della licenza di Impresa Ferroviaria e sta avviando tutte le procedure previste dal DLgs 188/2003 che regola il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia.

E' la prima iniziativa per l'avvio della concorrenza anche nel servizio viaggiatori. NTV, infatti, si pone l'obiettivo di realizzare servizi viaggiatori sulle nuove linee ad alta velocità a decorrere dal 2010. Da tale data ciò sarà possibile anche sulle relazioni internazionali a seguito del provvedimento UE sopra citato.

La notizia è stata accolta con soddisfazione del Ministro Bersani fautore delle liberalizzazioni. Forse anche per questo ha accelerato i tempi relativi alla istituzione dell'Autorità dei Trasporti presentando al riguardo specifica proposta nel Consiglio dei Ministri del 25 gennaio scorso, nell'ambito del pacchetto liberalizzazioni.

Il provvedimento ("Disposizioni in materia di regolazione e vigilanza sui mercati e ordinamenti delle autorità indipendenti") prevede che sotto la competenza del nuovo organismo confluiscono "le modalità di gestione e le condizioni di accesso alle infrastrutture autostradali, aeroportuali, portuali e ferrovie inclusi le relative pertinenze ed i servizi accessori e complementari".

Lo stesso Ministro ha manifestato pure la necessità di "ragionare sugli assetti contrattuali del settore e in particolare riformare i rapporti tra Stato e FS che dovranno potersi innovare in una vera logica di impresa per affrontare la concorrenza". Per Bersani "lo Stato dovrà distinguere tra il mestiere di azionista e quello di cliente. Come cliente dovrà sapere con chiarezza i servizi di tipo universale di cui ha necessità e dovrà provvedere a pagare con puntualità il corrispettivo".

Su una posizione analoga anche Moretti per il quale tali iniziative "costringeranno lo Stato a rivedere il rapporto con le Ferrovie, che non saranno più ammortizzatore sociale, ma solo impresa". L'argomento ha portato a rispolverare il problema relativo allo "scorporo di RFI" dal Gruppo FS.

### CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

**Qualcuno sostiene che per misurare il grado di serietà e di efficienza di un'azienda, non conoscendola, sia sufficiente recarsi ai servizi igienici degli uffici direzionali e verificare lo stato degli arredi, del confort e della pulizia. Ci sono tuttavia altri sistemi, sicuramente meno opinabili e grossolani, per verificare il livello di affidabilità aziendale: uno di questi è il coinvolgimento nel lavoro e le motivazioni che si riescono a dare ai propri dipendenti, dirigenti e quadri innanzitutto.**

**A questo proposito mi chiedo: chissà chi ha avuto la bella idea di escludere i dirigenti dal poter accedere alle sale Eurostar? Costui dovrebbe andarsi a ripassare le regole basilari di una corretta azione di comunicazione interna. A volte basta poco per motivare e coinvolgere le risorse più pregiate, specie in un'azienda come la nostra che negli ultimi anni ne ha viste di tutti i colori e dove i dirigenti, zitti, hanno sempre compreso e condiviso tutte le difficoltà, pagando spesso addirittura di tasca propria. Tutto ciò non sempre è stato apprezzato e riconosciuto. Se poi la novità è da ricondurre alla famosa "cura francescana" e alle note restrizioni di budget, beh, il provvedimento fa ancora di più ridere i polli!**

Il Ministro Bianchi, al riguardo, ha avuto modo di precisare che il progetto di scorporo di RFI dal Gruppo Ferrovie "non è stato posto ufficialmente. Tuttavia, vi è un problema di competenze essendo le FS al contempo vigilante e vigilato". Ha inoltre aggiunto che "Trenitalia deve essere un operatore messo al pari di tutti gli altri competitor visto che ora il mercato è aperto anche ai nuovi operatori".

Cauta, invece, la posizione di Moretti il quale ha osservato che il problema "è un problema politico" e che ha consigliato di "guardare a Francia e Germania che sono i nostri veri competitori".

Più determinato il Ministro Di Pietro: "Lo scorporo di RFI prima si fa e meglio è. Ogni giorno che passa è sprecato perché sono già scaduti i termini imposti dalla Commissione Europea". Lo stesso Ministro ha aggiunto che nonostante non sia di sua stretta competenza, ha predisposto interventi su RFI di verifica e controllo.

Una verifica, in particolare, è prevista sulle attività TAV per le quali il Consiglio dei Ministri del 25 gennaio scorso ha definito uno specifico decreto legge con il quale vengano revocate le concessioni a suo tempo rilasciate a TAV spa da FS ed a RFI spa per la realizzazione di alcune tratte ferroviarie (Milano-Verona; Verona-Padova; Milano-Genova; terzo Valico di Giovi). Ciò consentirà di tornare alle "gare pubbliche europee" e di scegliere l'offerta economica più conveniente.

Il provvedimento non dovrebbe generare ritardi sulla esecuzione delle opere. Al riguardo Moretti ha affermato: "Considerato lo stato delle progettazioni e delle disponibilità finanziarie il decreto legge non crea alcun ritardo sulla realizzazione delle tratte ad alta velocità". Lo stesso Moretti ha inoltre aggiunto "Per di più, operando per gara europea, il decreto offre la possibilità di realizzare risparmi che potrebbero essere anche dell'ordine del 20%, vale a dire quanto vale l'ammontare dei contributi UE su queste stesse opere".

Mentre questi grandi temi impegnano gli organismi politici europei e nazionali, lato Azienda si prosegue nell'attività di riordino del trasporto merci. In una recente intervista Moretti ha confermato che "stiamo attuando una grande impresa logistica fondendo in un unico soggetto tutti i pezzettini di tante piccole aziende che attualmente esistono".

Sul versante della logistica, inoltre, Ferrovie dello Stato ha di recente firmato con Poste italiane una lettera di intenti per dare vita ad un grande operatore della logistica. Il tutto su sollecitazione del Presidente del Consiglio Prodi, forse stimolato dall'intendimento di Jacques Barrot di predisporre per la prossima estate un piano d'azione per attuare, nel lungo periodo, una rete europea dedicata ai treni merci.

Insomma, un inizio di fuoco. Un insieme importante di avvenimenti che ci proiettano nel futuro e sui quali è necessario che i Dirigenti del Gruppo FS non stiano solo a guardare.

Giorgio Asunis



# Quali treni per l'Italia?

Dai giornali di sabato 13 gennaio 2007:

-Il Messaggero: *Montezemolo, Della Valle e Punzo entrano nel business delle ferrovie.*

-Corriere della Sera: *Ferrovie e concorrenza, il lusso arriva sui binari: nell'alta velocità Montezemolo e Della Valle.*

-La Repubblica: *Alta velocità. Treni privati in partenza. Una società di Montezemolo e Della Valle farà concorrenza alle FS.* Mi fermo qui perché non ho una rassegna stampa ma soltanto i giornali che compro io. Ma non ci vuole molto ad immaginare che il tono delle altre testate non può essere molto diverso.

Dunque ci siamo: è in orizzonte 2010, cioè domani, la concorrenza di altre compagnie ferroviarie anche sul trasporto viaggiatori. Concorrenza agguerrita, che si annuncia proprio ed ovviamente sul segmento più redditizio, l'Alta Velocità. Non c'è da meravigliarsi, lo sapevamo, ma... un certo effetto lo fa; inutile negarlo! L'Italia ha scelto di aprire la concorrenza al settore "viaggiatori" prima del resto d'Europa. La introdusse il primo governo di centro-sinistra e vedrà la sua prima realizzazione con il secondo governo di centro-sinistra. Vicenda tutta italiana: le liberalizzazioni le fanno i governi di centro sinistra e poi quelli di centro-destra le annacquano. Vedi il trasporto pubblico locale. La stessa cosa per le privatizzazioni, vedi Alitalia, la grande tragedia italiana.

Il titolo di queste note è ripreso da quello di un Convegno sul trasporto aereo, "Quali ali per l'Italia", che Federmanager, ASTRA (L'Associazione Sicurezza dei Trasporti) e FICT (Federazione Internazionale Dirigenti e Quadri del Trasporto) organizzarono anni fa. Relatore era l'ing. Bruno Salvi, Presidente di ASTRA. Parteciparono politici, manager e tanti altri. Tutti a dire che le ali dovevano restare italiane ma, come sempre succede, finita la psico terapia convegnistica di gruppo non accadde nulla. Io feci un intervento come Presidente della FICT e mi limitai ad auspicare che i partecipanti al convegno adottassero, ciascuno nel proprio ruolo, comportamenti coerenti con le grandi affermazioni fatte. Non ci speravo molto ed i fatti mi hanno dato purtroppo ragione. Oggi l'Alitalia è in vendita, si affacciano i colossi stranieri, a lungo si è parlato d'Air France e, sempre sul Corriere della Sera di sabato 13, compare l'annuncio "Alitalia, il Tesoro pensa a Lufthansa". Le ali quindi se ne stanno andando dall'Italia. Questo non vuol dire che non si volerà più, anzi forse si volerà meglio ma senza ricadute sullo sviluppo e l'autonomia del paese. Mi vengono in mente le guerre fra la Francia di Francesco I e l'Impero di Carlo V nel 500 per ritagliarsi possedimenti nella nostra penisola, divisa fra stati e staterelli in lotta fra loro e schierati con l'uno o con l'altro secondo convenienza (Detti popolari recitano: "Con Franza o Spagna purché se magna" o qualcosa del genere). L'Italia non era in grado di sviluppare un'azione unitaria, non c'era nessun Principe che la unificasse e la portasse nel novero dei grandi stati europei, come ben lamentava il Machiavelli.

Perché la faccio così lunga? Ma perché non vorrei proprio che nel lungo periodo anche i treni in Italia se n'andassero in buona parte in mani straniere. D'altra parte il processo è già in atto per le merci su ferrovia, con le ferrovie svizzere e la DB già insediate sul nostro territorio. Le conseguenze sono evidenti.

La liberalizzazione e le privatizzazioni possono essere disastrose se non supportate da politiche cogenti e stabili, che guardano l'interesse generale in un'ottica di lungo periodo. Nel campo aereo la follia della moltiplicazione degli aeroporti e dell'affidamento ai privati della loro gestione ha portato allo sviluppo delle compagnie low-cost in modo abnorme, ammassando il mercato interno ed europeo della Compagnia di bandiera. In Alitalia si sono peraltro concentrate tutte le patologie del nostro modo di fare sindacato e della nostra sensibilità ai vincoli di campanile. Non vorrei che la ferrovia facesse la stessa fine. Bersani ha plaudito alla nascita della NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori, questo è il nome della neonata impresa ferroviaria), ma ha anche detto che "Bisogna riformare i rapporti fra Stato e FS, che dovranno potersi innovare in una vera logica d'Impresa". Sacrosanto! Speriamo che accada, altrimenti fra una decina d'anni constateremo che al privato saranno stati in sostanza dati i segmenti di mercato più redditizi mentre Trenitalia o chi per lei arrangerà boccheggando, non avendo potuto gestirsi come deve essere in un regime liberalizzato. Ma la cosa più grave sarà che la modalità ferroviaria nel suo

complesso, intesa come somma del pubblico e del privato, sarà ancora andata più indietro rispetto alla concorrenza modale di strada e aereo.

Questo già è accaduto con il traffico merci, nel quale la somma trenitalia+privati decresce anziché aumentare, e il privato erode Trenitalia sulle nicchie redditizie, vedi il Brennero. E' ancora più facile che accada con quello passeggeri. Infatti le chiavi del successo delle compagnie aeree low-cost possono tranquillamente ritrovarsi in quelle future ferroviarie low-cost. Non per niente l'altro privato ai box di partenza è la Train-one, la compagnia ferroviaria della Air-one (e dietro l'Air one c'è la Lufthansa...), vale a dire le truppe di Carlo V). Le chiavi del successo sono di buon senso: aerei nuovissimi tutti uguali con risparmio sulla manutenzione, rotte che consentono agli equipaggi di dormire sempre a casa propria, commercializzazione via internet, personale in gran parte proveniente dalle grandi compagnie, quindi a minor costo e in pratica esente da turbolenza sindacale, aeroporti secondari e di minor costo. Mettete la parola treno al posto d'aereo e stazione ferroviaria al posto di aeroporto e lo scenario futuro è presto disegnato. "Rotta" Milano Lambrate- Roma Tiburtina, per esempio, con ETR 500 o TGV, posti a sedere a basso prezzo per togliere clienti all'automobile e carrozze di lusso (quasi) per la cattura dei clienti business all'aereo. Io non sono pregiudizialmente contrario alla liberalizzazione ed alla privatizzazione, anche se ci sarebbe molto da discutere in presenza dei servizi pubblici, ed il trasporto è un servizio pubblico. Ma mi ribello all'incapacità della politica di rendere coerenti i comportamenti di tutti gli attori interessanti che, volendo ciascuno portare acqua al proprio orticello, provocano disastri; vedi sempre Alitalia.

L'attore protagonista è il governo che ha l'obbligo di ben governare il processo. Il prossimo convegno di Assidifer: "Le Ferrovie dello Stato dai piani ad un posizionamento strategico nel Sistema Paese" previsto per la prossima primavera è un primo banco di prova per la verifica della serietà del discorso di Bersani.

Ma non basta. La coerenza deve essere ancora più ampia ed investire altri organi dello Stato. Sono, infatti, convinto che l'orgia automobilistica e quella delle low-cost non cesseranno senza una diffusa presa di coscienza della tragedia che sono per il paese la sicurezza stradale e la tutela ambientale. Solo con questa diffusa consapevolezza possono farsi azioni concrete di scoraggiamento del mezzo stradale e di contenimento dell'inquinamento aereo. Certo quando si assiste alla mancanza di senso della realtà da parte perfino della nostra magistratura, nelle sentenze della Suprema Corte di Cassazione sulla patente a punti e sulle strisce blu, con connesso giubilo dei massmedia e degli organi di stampa, cascano le braccia, come pure quando si vedono certe regioni mettere fra i loro obiettivi la costruzione dell'ennesimo aeroporto. Se continua così i nuovi eserciti di Francesco I e Carlo V occuperanno ben presto l'Italia ferroviaria.

Sergio Graziosi

## Sintesi del cammino europeo della liberalizzazione (\*)

**15 marzo 2003**

-Prima vera tappa della liberalizzazione del settore ferroviario in Europa. Viene infatti avviata l'apertura regolamentata del trasporto merci internazionale (primo pacchetto ferroviario).

**1 gennaio 2006**

-Introdotta la liberalizzazione completa del trasporto merci internazionale (secondo pacchetto ferroviario).

**1 gennaio 2007**

-Si completa la liberalizzazione del trasporto merci, anche sul territorio nazionale (secondo pacchetto ferroviario).

**1 gennaio 2010**

-Arriva la liberalizzazione del trasporto passeggeri internazionale (terzo pacchetto ferroviario in approvazione).

**Da definire**

-Deve essere fissata la data per completare la liberalizzazione del trasporto passeggeri anche a livello nazionale (è infatti saltata nel terzo pacchetto la scadenza del 2017).

(\*) dal Sole 24 ore del 19 gennaio 2007

## P.S. IMPORTANTE

-19 gennaio 2007: è di oggi la notizia che ieri, 18 gennaio, in sede di parlamento europeo non è passata per soli otto voti la liberalizzazione dal 2010 dei mercati nazionali viaggiatori ferroviari. In particolare favorevoli Italia e Germania, i contrari guidati dalla solita Francia, con ampio appoggio dei paesi nuovi entranti dell'EST, 200 deputati assenti (colpa del maltempo è la motivazione ufficiale). Dal 2010 per i viaggiatori in ferrovia è aperto il solo mercato internazionale. A protezione dei paesi che aprono il loro mercato viaggiatori nazionale è stata approvata una clausola di reciprocità che quindi ci riguarda direttamente.

Sembra una novità dirompente ma in realtà lo scenario ipotizzato prima non cambia. Riflessione spicciola: Italia e Germania sono favorevoli al mercato nazionale aperto, ciò è sufficiente, in uno con la clausola di reciprocità, all'apertura sia nazionale che internazionale alle imprese ferroviarie dei due paesi. Cioè le truppe di Carlo V possono entrare! Per contro però anche noi italiani possiamo andar da loro. Ecco una bella sfida, anziché fare la guerra sui nostri binari fra imprese italiane (almeno a maggioranza italiana), andiamo ad occupare i binari tedeschi. A meno che le nuove imprese italiane non siano il Cavallo di Troia per fare entrare le grandi straniere. Ricordiamo infine che dal 1 gennaio di quest'anno è completamente aperto il mercato ferroviario merci sia nazionale che internazionale. (s.g.)

## Trenitalia...

### "una situazione molto pesante"

Una precisazione di carattere tecnico, diretta ai colleghi destinatari della rubrica "Quelli che il bilancio...", su quanto dichiarato dall'A.D. di Holding, ing. Mauro Moretti, nell'intervento in occasione della sua partecipazione al nostro recente Congresso Nazionale, pubblicato sul penultimo numero di F&S.

Che la questione economica di Trenitalia sia "pesante" è fuori di dubbio: una previsione di perdita per il 2006 di 1700 milioni di euro fa tremare, specialmente perché viene dopo la perdita registrata nel 2005 di 632 milioni di euro e la perdita registrata nel 2004 di 328 milioni di euro.

Sulle cause della perdita prevista per il 2006 non è questo il momento più adatto per una analisi, però si può dire qualcosa sulle possibili conseguenze che potrebbero derivare da una situazione di pesanti perdite.

L'ing. Moretti ha dichiarato che "questa situazione comporta che, se non ci sarà la ricapitalizzazione, e in maniera sufficiente, Trenitalia si avvierà verso quello che si chiama, secondo il Codice Civile, art. 2447. Ovvero verso il fallimento!".

Il concetto esposto di causa/effetto è sostenibile, però ritengo opportuno effettuare le seguenti precisazioni:

1 - L'art. 2447 del Codice Civile riguarda il caso in cui, a seguito di perdite, il capitale sociale si sia ridotto al di sotto del limite legale (n.d.r. attualmente tale limite per le SpA è di 120 mila euro) e recita sostanzialmente quanto segue: "...va convocata senza indugio l'assemblea degli azionisti per deliberare la riduzione del capitale ed il contemporaneo aumento del medesimo ad una cifra non inferiore al detto minimo...".

Se ciò, inopinatamente, non si dovesse realizzare, gli amministratori dovrebbero agire per pervenire allo scioglimento della società, previa liquidazione, che potrebbe portare al fallimento nel caso in cui i debiti non venissero completamente onorati.

2 - L'art. 2447, di per sé, non prevede il fallimento *tout court* (il fallimento, normalmente, si prefigura in presenza di uno stato di consolidata insolvenza, che significa non disporre di denaro sufficiente o di linee di credito per pagare i debiti scaduti).

3 - La procedura fallimentare, quindi, viene attivata - secondo una liturgia ben definita dalla legge - non tanto perché una società presenta perdite superiori al capitale sociale, ma perché si trova in uno stato di insolvenza. La procedura è richiesta, normalmente, dagli stessi amministratori o dai creditori. Se lo stato di insolvenza non è così grave è possibile il ricorso a procedure che non portano, come il fallimento, alla dissoluzione della società.

4 - Ovviamente non è che con la sola ricapitalizzazione - che in soldoni significa immettere denaro nella società - si riduce la "capacità" di generare perdite, ma occorre ripensare il business, ivi compreso l'organizzazione più adeguata, e il rimboccarsi *tutti*, Vertice aziendale e lavoratori, le maniche.

5 - Venendo a Trenitalia, pur ipotizzando che non sia (o non possa essere per normativa europea) ricapitalizzata e/o non in grado di far fronte ai propri debiti, la procedura che ritengo applicabile - dato l'interesse che l'attività espletata ha per il Paese - è quella dell'*Amministrazione Straordinaria* prevista per i grandi gruppi dalla legge. Tale procedura prevede la prosecuzione dell'attività con organi sociali diversi e con tutta una serie di paletti che ne condizionano la gestione e l'organizzazione.

E' mia opinione, dato l'interesse per il Paese, che le cose troveranno una loro soluzione positiva, senza ricorrere ad alcuna procedura.

Antonio Ceccarelli

## Pericolo scampato, meno male

Su "L'Espresso" del 21 dicembre 2006, in un articolo sul rinnovamento dei vertici del SISMI, il servizio segreto militare nazionale, leggo a pag. 68 "Nonostante il valzer di poltrone deciso da Pollari 48 ore dopo la notizia della propria sostituzione, tra i suoi ex pretoriani è scattata la corsa al "si salvi chi può". Ha dato subito l'esempio il capo del personale, provando ad andare in Ferrovie dello Stato, ma è stato respinto".

Sarà vera la notizia che hanno tentato di propinarci un altro manager di sicuro successo? Sarà falsa? Penso che nessuno mai darà conferma o smentita alla stessa. Ma per un attimo e per assurdo e per comodità di ragionamento provo ad immaginare che la notizia abbia fondamento. In tal caso tutti noi non possiamo che ringraziare chi ha resistito a tali avances, bloccando l'immissione di un manager di cui certamente nel Gruppo non si avverte necessità. Anche questa è discontinuità col passato. Chi ha memoria può facilmente fare il confronto con tutti gli arrivi repentini di manager verificatisi nella nostra realtà negli ultimi anni, senza spiegazioni plausibili per i comuni mortali ferroviari.

Ma questo è storia, oggi brindiamo al pericolo scampato e non possiamo non plaudire a chi ha fatto argine contro le ingerenze esterne che volevano scaricarci un problema di altri.

Martino A. Rizzo



## E' scomparso Giovanni De Chiara

Giovanni De Chiara ci ha lasciato. Il sentimento di sincero dolore ed il senso di tristezza che pervadeva lo sparuto gruppo di Dirigenti "superstiti" intervenuti al suo funerale, mi hanno indotto a parteciparvi questa mia testimonianza diretta della sua opera e della sua azione.

Egli ha percorso tutti i livelli di una prestigiosa carriera, da Capo Reparto Movimento fino a Direttore Generale, passando attraverso i vari gradini della scala gerarchica, fra i quali, quello di Direttore Compartimentale, di Direttore di Servizio e di Vice Direttore Generale.

Peraltro, non intendo soffermarmi sul Dirigente Aziendale, dagli indubbi meriti e grande prestigio (altri lo potranno fare meglio di me); sento invece l'esigenza di riferirmi al De Chiara *sindacalista*, del quale ho avuto conoscenza diretta e, in qualche circostanza, perfino esclusiva.

E' noto infatti come egli abbia dedicato gran parte del suo pur limitato tempo disponibile al Sindacato dei Dirigenti ferroviari, all'epoca SINDIFER, del quale ha ricoperto anche la carica di Segretario Generale, approfondendo in tale attività, in piena scienza e coscienza, tutta l'esperienza politico-aziendale e sindacale, accumulata in anni di militanza e di duro lavoro.

Ho avuto la ventura e l'onore di fare parte, come Segretario Nazionale, dell'organo da lui guidato nel corso dei tormentati ultimi anni '70, periodo delicato e turbinoso per il nostro Paese, nel corso del quale si stava iniziando la gestazione del processo di riforma dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, che si sarebbe incardinata a partire dal 1986. In tale contesto ho avuto modo di apprezzare l'Uomo, preparato ed iperattivo, dal carattere risoluto e spigoloso e dalla "vis polemica" sanguigna e sincera, dovuta certo alla sua napoletanità, peraltro congiunti ad una profonda umanità ed onestà intellettuale.

Egli dedicò grandi energie ed idee nell'esaltazione del ruolo di informazione, di critica e di stimolo della stampa sindacale, tanto che tutti attendevano di poter leggere l'"Organizzazione ferroviaria" organo del Sindifer, come se fosse un vero e proprio informatore ufficio della politica aziendale e sindacale che si andava sviluppando; gran tempo dedicava a tale compito, in ore antelucane prima di iniziare il suo lavoro di dirigente.

Sotto il suo coordinamento ed in sintonia con il suo esempio, come Segretari Nazionali ci impegnammo a garantire la presenza e l'azione del Sindifer presso tutti i tavoli delle trattative, anche antesignani della riforma, a tutti i livelli istituzionali, politici e sindacali, portando dovunque la voce dei dirigenti, impegnati a richiedere con forza una nuova Azienda rinnovata, disegnata nel solo interesse del Paese, degli utenti e dei ferrovieri.

Quel periodo richiese a tutti noi un impegno pesantissimo, caratterizzato da incontri, convegni, riunioni ed anche scontri con le altre istanze coinvolte nel discorso riformatore e sindacale.

Egli, in ogni occasione non lesinò la sua grinta e determinazione, non facendo sconti a nessuno e non facendosi condizionare nemmeno dalla sua fede politica, che pure coltivava con sincerità e con passione, senza mascherarla in alcun modo.

A tale proposito, mi viene alla mente un nitido episodio, che può testimoniare, più di qualunque discorso, sulla veridicità di quanto fin qui esposto. Debuttava un nuovo Ministro dei trasporti, appartenente alla sua stessa parte politica, il quale aveva convocato i sindacati, compreso il Sindifer, in un'ora del mattino insolita per le abitudini vigenti; io lo accompagnavo e sedevo alla sua destra. Il Ministro, ancora fresco della sua aureola di Presidente uscente del Senato (seconda carica della Repubblica), iniziò la riunione esprimendo con determinazione concetti che noi non condividevamo. Appena ebbe terminato, Giovanni De Chiara chiese ed ottenne subito la parola: svolse un intervento corretto nella forma, ma assai duro nella sostanza, senza indulgenze né compiacenze, facendo il pensiero del Ministro oggetto di contestazioni serrate.

Pur meravigliato per la situazione inattesa, soprattutto perché generata dal rappresentante dei dirigenti (alla

presenza di numerosissimi rappresentanti delle forze sociali), i quali presso altri Ministeri avevano sempre manifestato grande deferenza nei confronti dell'organo politico, nondimeno il Ministro replicò con fermezza e ne derivò un dialogo piuttosto concitato fra i due (o uno scontro?); al termine, forse per tentare di sdrammatizzare il clima poco sereno, il Ministro ipotizzò che ad uno di loro due aveva fatto male il cappuccino mattutino, evidentemente andato di traverso. Subito De Chiara rispose che l'Onorevole Ministro aveva ragione, ma la cosa non lo riguardava poiché quella mattina non aveva preso alcun cappuccino!

Questo era Giovanni De Chiara, combattivo e orgoglioso chiunque fosse il suo interlocutore, soprattutto quando era convinto delle sue buone ragioni.

Continuammo la nostra opera di lotta e di presenza anche dopo che Egli ebbe cessato l'attività istituzionale presso il Sindacato a seguito della nomina a Direttore Compartimentale di Cagliari. Tuttavia non ci fece mai mancare l'apporto della sua opera e del suo consiglio, fino a tutto il Congresso di Jesi (1986).

Ma, nonostante ogni sforzo da parte nostra, la battaglia per la riforma fu perduta. Infatti, la Legge di Riforma uscita dal Parlamento, configurava il nuovo Ente nel peggiore dei modi possibili, all'insegna degli interessi politici. Iniziava così una nuova era, travagliata e nefasta.

Forse per mera fatalità, o forse no, coloro che si erano più impegnati per la realizzazione di una riforma vera, divennero protagonisti loro malgrado, di una specie di diaspora e furono dispersi in ruoli secondari e/o subalterni nei confronti di chi in Azienda la riforma l'aveva avvertita, remando contro o navigando sott'acqua.

De Chiara fu nominato Vice Direttore Generale con compiti meramente tecnico-amministrativi, che svolse peraltro con lo stesso impegno profuso sempre ed ovunque, come suo stile.

Ma la nemesis era in agguato: soltanto due anni dopo, il Presidente Cossiga sciolse il Consiglio d'Amministrazione "per gravi irregolarità" che generarono anche conseguenze giudiziarie nei confronti di alcuni personaggi coinvolti.

Il Governo nominò Mario Schimberni Commissario Straordinario dell'Ente F.S., con il compito di guidare le FS stesse verso una sana e corretta gestione manageriale, nel vero interesse generale.

Il dottor Schimberni scelse allora, come Direttore Generale, Giovanni De Chiara, il dirigente ferroviario scomodo e con la schiena dritta, che si rimise all'opera in un contesto difficilissimo, adoperando in tale occasione tutta la sua esperienza e la pazienza necessarie a temperare l'eccessivo rigore e la fretta, tipiche caratteristiche dell'Amministratore Straordinario.

Cercò pertanto di instaurare un clima da "Festina lente", più confacente senz'altro ad un momento di transizione emergenziale come quello in atto, da realizzare sulle macerie del passato.

Un anno dopo, dimessosi Schimberni, subentrò l'Avvocato Lorenzo Necci; De Chiara si mise a disposizione per il tempo necessario a garantire la regolarità della transizione, offrendo peraltro le sue dimissioni, che vennero successivamente accettate.

Giovanni De Chiara lasciò il servizio in punta di piedi, senza enfasi né retorica.

A chi, come me, ha collaborato con lui in Azienda per incarichi delicati, e soprattutto nel sindacato, il suo ricordo procura ancora oggi una grande nostalgia e profonda tristezza.

Caro De Chiara, ovunque Tu sia, abbi la certezza che il Sindacato dei dirigenti, che tanto ti deve e tanto hai amato, oggi è tuttora vivo, vigile e presente per combattere la sua eterna battaglia nell'interesse del Paese, del Gruppo FS e dei suoi Dirigenti. Questa certezza ci dà forza e fiducia e ci fa ringraziare quanti, come Te, hanno contribuito a renderlo un sicuro presidio delle nostre aspirazioni e delle nostre libertà.

Ti sia lieve la terra.

Sergio Orsini

## "Le ragioni dei vinti", un thriller di Aldo Calogero

Durante il congresso di Campora San Giovanni mi sono trovato un paio di volte a cenare allo stesso tavolo di Aldo Calogero, coordinatore della RSA di Tav.

Non conoscevo bene Calogero. Troppo diverse le nostre storie ferroviarie e le nostre origini sindacali: lui ingegnere, tecnico, una lunga pregressa esperienza di lavoro all'estero, per sua stessa ammissione quasi estraneo alla vita ferroviaria e al sindacato; io da sempre in FS, una lunghissima militanza nel sindacato dei dirigenti, passato da oltre un decennio nell'Università di Trieste ad insegnare e ad organizzare master e corsi post laurea. Difficile, in quelle condizioni, trovare argomenti di dialogo comuni che non riguardassero i soliti, scontati e noiosi temi congressuali!

Eppure un argomento comune, in breve, l'abbiamo trovato: tutti e due, nel tempo libero, scaricavamo le nostre tensioni "scrivendo"; lui, Aldo Calogero, romanzi, io, molto più modestamente, racconti brevi e novelle.

E così quelle sere, a cena, mentre negli altri tavoli si elaboravano "inciuci", intrighi e strategie congressuali, da noi si parlava di esperienze letterarie, di quello che avevamo scritto o di quello che stavamo scrivendo, piuttosto che di sindacato, di ferrovie e di congresso.

Un ricordo piacevole quello delle serate passate a discutere dei nostri libri, riportato alla mente da una notizia di questi ultimi giorni: è uscito in libreria uno dei romanzi di

cui Aldo Calogero mi aveva parlato in Calabria, "La ragione dei vinti".

L'ho comprato subito, preso dalla curiosità, e l'ho letto d'un fiato.

Devo dire di essere rimasto sorpreso, anzi, molto piacevolmente sorpreso, sia dalla trama che scorre fluida ed intrigante, sia dalle soluzioni che Calogero ha escogitato per alternare, quasi con spirito giornalistico, episodi accaduti in Francia durante la Seconda guerra mondiale, e a Washington e a Roma, ai giorni nostri.

Un thriller di spessore, un libro che ti prende e non ti molla fino all'ultima pagina, non secondo certamente ai romanzi di autori più celebrati come Ken Follet al quale, almeno nello stile della narrazione, si avvicina notevolmente.

Un gran bel romanzo quello di Aldo Calogero, un libro che merita di essere acquistato e letto. Purtroppo, ad oggi, "La ragione dei vinti" è in vendita, a Roma, soltanto nella libreria di via Tommaso Arcidiacono n.74 (tel. 06.5041875), a Milano nella centrale Libreria Hoepli, e a Bologna nella Libreria Imerio. Tra breve, almeno secondo le previsioni, dovrebbe essere poi in vendita per la Casa editrice Anubi nelle più importanti librerie del Paese. Il prezzo? Solo €9,90 per 290 pagine.

Roberto Martinez

## LA NOSTRA PREVIDENZA

a cura di Giustino Di Nallo

**Da questo numero, il nostro giornale si arricchisce di una rubrica, di interesse soprattutto per pensionati e pensionandi, che sarà curata dal collega Giustino Di Nallo, esperto indiscusso in materia pensionistica e presidente della Commissione Previdenza e Assistenza di Assidifer. I soci del nostro sindacato potranno rivolgere all'esperto i loro quesiti e Giustino Di Nallo risponderà dalle colonne di Ferrovie & Servizi.**

### Quesito:

"Sono in pensione dal 31.12.2006. Vorrei sapere se mi spetta la cosiddetta perequazione per l'anno 2007 ed in quale misura. Quali sono i parametri da prendere a base per il calcolo? Grazie, Franco".

### Risponde l'esperto:

La rivalutazione annuale delle pensioni (meglio nota come *perequazione automatica*), in misura differenziata ed in percentuale decrescente, fu introdotta con decorrenza 1°.4.1984, in applicazione dell'art. 21 della legge 27.12.1983, n. 730 (*Finanziaria 1984*).

La normativa vigente (art. 69, comma 1, della legge 23.12.2000, n. 388 - *Finanziaria 2001*), prevede che, ai fini del calcolo degli aumenti da corrispondere ai pensionati, l'importo della pensione in godimento alla data del 31 dicembre di ogni anno, viene suddiviso in 3 scaglioni, sui quali si applica, in percentuale decrescente, l'indice dell'aumento del costo della vita, registrato nel corso dell'anno precedente.

- sul primo scaglione, di importo pari al triplo della pensione minima dell'INPS, si applica il 100% dell'indice inflativo;
- sul secondo scaglione, pari all'importo fra il triplo ed il quintuplo della pensione minima INPS, si applica il 90% dell'indice inflativo;
- sul terzo scaglione, comprendente la parte che eccede il quintuplo (senza limiti), si applica il 75% dell'indice inflativo.

I criteri di calcolo della perequazione automatica annuale delle pensioni, sono descritti nella sottostante **Tabella A**.

Tabella A	
PEREQUAZIONE AUTOMATICA DELLE PENSIONI (art.21, legge 730/1983)	
SCAGLIONI	% DELL'INFLAZIONE DA APPLICARE
Sino a 3 volte la pensione minima INPS	100% dell'inflazione
Da 3 a 5 volte la pensione minima INPS	90% dell'inflazione
Oltre 5 volte la pensione minima INPS	75% dell'inflazione

### Calcolo degli aumenti perequativi dal 1° gennaio 2007

Con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, emanato in data 20.11.2006 (G.U. n. 294 del 19/12/2004), è stato stabilito che, in via provvisoria, l'indice di aumento del costo della vita, rispetto all'anno 2006, è risultato pari al **2%**, per cui le pensioni, in godimento alla data del 31.12.2006, a decorrere dal 1° gennaio 2007, verranno rivalutate nelle seguenti misure.

- le pensioni di importo sino a € 1.282,74 mensili saranno incrementate del 2%;
- sull'importo che eccede € 1.282,74, e sino ad € 2.137,90, l'incremento sarà pari al 1,8%;
- sull'importo eccedente € 2.137,90 si applica l'aumento dell'1,5%.

Nella sottostante **Tabella B**, viene calcolato l'importo della perequazione, spettante dal 1° gennaio 2005, su una pensione di € 6.580,84 mensili.

Tabella B				
CALCOLO DELLA PEREQUAZIONE PER IL 2007				
Pensione mensile al 31.12.2006 : € 6.580,84 - indice inflativo provvisorio 2%				
Pensione minima INPS al 31.12.2006	Primo Scaglione	Secondo scaglione	Terzo scaglione	Aumento totale
€ 427,58	€ 427,58 x 3 x 2%	(€ 2.137,90 - € 1.282,74) x 1,8%	(€ 6.580,84 - € 2.137,90) x 1,5%	
Aumenti mensili lordi	= € 25,6548	= € 15,3929	€ 66,4441	€ 107,6918

### Calcolo degli aumenti con il metodo semplificato

Per agevolare i pensionati, i quali desiderano determinare, autonomamente, la loro pensione mensile lorda, spettante dal 1° gennaio 2007, nella sottostante **Tabella C**, viene riportata la formula per calcolare tale aumento.

Si moltiplica l'importo lordo della pensione mensile, in godimento al 31.12.2006, per la percentuale relativa allo scaglione in cui essa si colloca (più elevato), si aggiunge l'importo del correttivo e si ottiene l'incremento perequativo spettante per l'anno 2007.

Tabella C		
CALCOLO DEGLI AUMENTI DELLE PENSIONI CON IL METODO SEMPLIFICATO		
IMPORTO MENSILE LORDO DELLA PENSIONE AL 31.12.2006 : 6.580,84		
sino a € 1.282,74 mensili	oltre € 1.282,74 sino ad € 2.137,90	oltre € 2.137,9 (senza limiti)
Importo pensione x 2%	Importo pensione x 1,8%	Importo pensione x 1,5%
<b>Correttivo: zero</b>	<b>Correttivo: + € 2,5655</b>	<b>Correttivo: + € 8,9792</b>
Incremento calcolato con il correttivo		6.580,84 x 1,5% + 8,9792 = <b>107,6918</b>

**Nulla è dovuto, a congruaggio, per l'anno 2006, in quanto non è stata registrata alcuna differenza fra l'indice inflativo provvisorio e quello definitivo (1,7%).**



## La Cina è vicina

La competizione planetaria che si sta svolgendo nel campo della logistica sta offrendo ai paesi del Mediterraneo, e all'Italia in particolare, una opportunità unica di produzione di ricchezza, di investimenti, di occupazione, di incremento del PIL nazionale.

Di questa irripetibile occasione – già preannunciata da tempo dagli osservatori più attenti e da molti studiosi di fenomeni logistici – si è occupata, lo scorso 24 gennaio, l'Assemblea Generale di Confetra dei cui lavori riportiamo, in questo articolo, una breve ma significativa sintesi.

Particolarmente interessante, fra gli interventi svolti nel corso della manifestazione, ci è sembrata la relazione di apertura del presidente Confetra, Pietro Vavassori, il quale, parlando dello sviluppo straordinario del container negli ultimi anni, ha ricordato che se nel 1970 circolavano nel mondo 10 milioni di TEU, oggi il volume complessivo del circolante supera abbondantemente i 400 milioni e di questa enorme quantità di merce trasportata almeno la metà ha come provenienza o destinazione la Cina, un paese che si appresta a superare, per quantità di ricchezza prodotta, tanto l'Europa quanto gli USA e diventerà, in tempi brevissimi, il primo partner commerciale di tutti i principali paesi del mondo.

Finora, per quanto riguarda l'Europa, la gran parte del traffico container si è sviluppata attraverso i porti del Nord, soprattutto della Germania, in particolare attraverso il sistema portuale Brema – Amburgo. La Germania ha in effetti gestito un traffico di container almeno quattro volte superiore a quello che sarebbe stato giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese e questo, di fatto, vuol dire che i porti tedeschi hanno svolto il ruolo di *piattaforma logistica* a servizio di quasi tutti i paesi europei, Italia compresa.

Se questo fenomeno fino ad oggi è stato in qualche modo spiegato con il fatto che i flussi delle merci erano prevalentemente atlantici, da domani si assisterà ad un fenomeno nuovo poiché, essendo le merci soprattutto di provenienza asiatica, saranno gli scali mediterranei ad essere favoriti rispetto a quelli del Nord Europa, e l'Italia, in particolare per la propria posizione geografica, risulterà più competitiva rispetto a tutti i paesi concorrenti del bacino del Mediterraneo.

Ma saremo capaci di cogliere l'opportunità che ci si sta presentando? Così come stanno le cose qualche dubbio c'è. Il nostro paese, come ben sappiamo, presenta, ad esempio, croniche criticità nel campo delle dotazioni infrastrutturali: dalla scarsa profondità dei fondali alla limitatezza di banchine e piattaforme adatte alla movimentazione dei container, dalla inadeguatezza delle aree retroportuali per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci alla insufficienza dei collegamenti ferroviari e viari con le grandi reti nazionali e internazionali, fino all'eccessiva frammentazione dei porti (ben 150) che non hanno, ciascuno, la forza di competere con i principali porti europei.

Cosa fare per non perdere la grande occasione che ci viene offerta dalla contingenza mondiale? Essenzialmente quattro le "mosse" indicate da Confetra:

- 1) puntare sulla riorganizzazione del sistema portuale nazionale, affinché ciascun porto possa avere un ruolo ben definito all'interno di un chiaro disegno strategico che ne favorisca vocazione e specializzazione;
- 2) stabilire quali siano i porti capaci di intercettare le nuove quote di traffico mondiale che sorgono ad Est ed investire su di essi;
- 3) esaltare la vocazione di transhipment di Gioia Tauro e Taranto, aiutandoli nella competizione in questo ruolo con i porti spagnoli, greci e nord africani, escludendo però, molto realisticamente, che possano anche svolgere una funzione di piattaforma logistica in concorrenza con i porti del Nord Europa, non potendo sopportare, il nostro traffico viario e ferroviario, un consistente carico aggiuntivo di merci che, approdate nei porti del Sud Italia, dovessero risalire la penisola fino al difficoltoso attraversamento dei valichi alpini;
- 4) valorizzare ubicazioni territoriali vincenti

perché portatrici di singolarità imbattibili. Insomma, se si vuole puntare a servire i territori logisticamente vergini dei paesi dell'Est Europa in fase di forte sviluppo economico, bisogna puntare sul sistema portuale dell'Alto Adriatico, da Ravenna a Trieste.

Trieste, in particolare, gode di condizioni naturali e legislative che ne fanno un porto estremamente interessante, e di questo si sono accorti da tempo proprio i cinesi (seppure quelli di Taiwan) che hanno già messo le mani sul Lloid Triestino e sulla gestione del Molo VII.

In effetti Trieste è l'unico hub portuale del Corridoio 5° e l'unico porto franco, da 300 anni, del Mediterraneo. Inoltre è raccordato ferroviariamente alla rete nazionale e internazionale, dista pochissimi chilometri dalla Slovenia e dai porti di Capodistria e Fiume, ha i fondali fra i più profondi del Mediterraneo e uno sviluppo di banchine e di magazzini (ben 24 mila metri quadrati, questi ultimi) di sicuro interesse.

Trieste, infine, la cui ubicazione geografica consente una riduzione di 6 giorni per l'accesso al sistema Europa rispetto all'itinerario che utilizzano gli hub del Nord, può contare sulle aree retroportuali di Ferneti, di Cervignano e, forse, sulle stesse aree dell'ex autoporto doganale di Gorizia.

Certo, su Trieste rimangono i complessi problemi infrastrutturali e organizzativi che ne hanno limitato lo sviluppo fino ad ora ma, se c'è la volontà politica, questi problemi potrebbero essere avviati sollecitamente a soluzione, nell'interesse non solo della città ma dell'intero sistema economico nazionale.

Una soluzione dovranno trovare, però, anche tutti i problemi che presenta, in campo logistico, il sistema ferroviario.

Secondo la relazione del presidente della Confetra è necessario affrancare dal monopolista pubblico tutte quelle attività che possono essere proficuamente svolte da operatori privati in regime di concorrenza, e quindi non solo la trazione, ma anche la manovra, la gestione dei terminali, la manutenzione, le pulizie, ecc.

Ma torniamo alla Cina e al potenziale economico che questo paese sta dimostrando di avere.

I cinesi – dobbiamo prenderne atto – hanno ormai la forza per arrivare direttamente con i loro prodotti sui nostri mercati: sarebbe un grosso errore contrastarli. Bisogna, semmai, fare business con loro. Bisognerà cercare di abbassare alle nostre latitudini il baricentro delle attività di magazzino internazionale per la distribuzione delle loro merci perché ciò, oltre a costituire una indubbia fonte di occupazione nel settore della logistica, sarebbe un forte generatore di ricchezza perché andrebbe ad innescare una catena virtuosa dal valore incommensurabile: si pensi che l'apertura di un container comporta l'effettuazione di una serie di servizi che vanno dallo sdoganamento alla disinfezione, dal controllo della qualità al confezionamento e all'assemblamento, dal trasporto alla distribuzione nei diversi mercati, dall'assistenza tecnica alla garanzia clienti, dal marketing alla progettazione, fino all'insediamento dei terminali europei delle aziende cinesi, e tutto questo con ricadute economiche di tutta evidenza!

Una ultima considerazione nella relazione del presidente Confetra: nella infrastrutturazione logistica sarebbe preferibile che gli investimenti fossero italiani. Vendere ai cinesi i nostri porti significherebbe cedere a loro un business logistico che è naturalmente nostro.

Bisogna trovare il giusto equilibrio tra i nostri interessi e la esigenza cinese di gestire al meglio i traffici asiatici sul mondo occidentale. *"Piuttosto non facciamone nulla"*, avverte il presidente Confetra *"non avremo guadagnato niente, ma almeno non avremo perso la disponibilità delle nostre risorse naturali e non supporteremo gratis le esternalità negative di un traffico altrui!"*.

Un messaggio chiaro e forte ai nostri porti, Trieste in primis, dove i cinesi – come in tanti quartieri delle nostre splendide città – hanno cominciato a mettere gli occhi, e le mani, per forti acquisizioni future.

Roberto Martinez

## QUELLI CHE IL BILANCIO...2

Prima di passare all'esame dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico ed anche per avere un minimo di cognizione nel leggere e nell'interpretare un bilancio, è opportuno fornire qualche informazione su cosa significa fare contabilità.

Per prima cosa è necessario creare dei contenitori in cui far affluire dei valori (effettuare delle registrazioni): le entrate e le uscite di cassa, i crediti e i debiti a qualunque titolo, i beni/servizi acquistati e venduti, i costi e i ricavi e così via. Maggiore è il dettaglio che si ritiene necessario avere, tanti più contenitori verranno creati. Ciascun contenitore va diviso in due parti: una chiamata "dare" e l'altra "avere".

Questi contenitori in contabilità sono denominati "conti". Una serie di conti viene creata per quelle voci che confluiscono nello Stato Patrimoniale, un'altra serie per quelle voci che confluiscono nel Conto Economico.

Per convenzione (questo è il c.d. metodo della "partita doppia") è stato stabilito che ad ogni registrazione in "dare" di un conto deve corrispondere una registrazione in "avere" di un altro conto. Operando in tal modo, in qualunque momento la somma dei conti che presentano un saldo in dare (quando in un determinato conto il totale del "dare" è maggiore del totale dell'"avere") deve essere uguale alla somma dei conti che presentano un saldo in avere (quando in un determinato conto il totale dell'"avere" è maggiore del totale del "dare").

Le registrazioni possono riguardare solo movimenti tra conti dello Stato Patrimoniale o solo movimenti tra conti del Conto Economico; in questa fattispecie non si ha alcun effetto sul risultato. Alorché, invece, le registrazioni riguardano movimenti in un conto dello Stato Patrimoniale e movimenti in un conto del Conto Economico si ha un effetto sul risultato di esercizio.

Premesso che tutto quanto concerne l'argomento "Bilancio" è disciplinato dagli articoli del Codice Civile dal n. 2423 al n. 2435, passiamo ad esaminare il contenuto dello Stato Patrimoniale. Esso, così come si evince dall'art. 2424 C.C. può essere così sintetizzato:

STATO PATRIMONIALE	
ATTIVO	PASSIVO
A) Crediti verso i soci	A) Patrimonio netto
B) Immobilizzazioni	I – Capitale sociale
I – Immobilizzazioni immateriali	II > VII - Riserve
II – Immobilizzazioni materiali	VIII – Utili ( perdite ) portati a nuovo
III – Immobilizzazioni finanziarie	IX – Utile ( perdita ) dell'esercizio
<b>Totale immobilizzazioni ( B )</b>	<b>Totale</b>
C) Attivo circolante	B) Fondi per rischi e oneri
I – Rimanenze	C) Trattamento di fine rapporto
II – Crediti	D) Debiti
III – Attività finanziarie	E) Ratei e risconti
IV – Disponibilità liquide	
<b>Totale attivo circolante ( C )</b>	
D) Ratei e risconti	
<b>TOTALE ATTIVO ( A+B+C+D )</b>	<b>TOTALE PASSIVO ( A+B+C+D+E )</b>

(Le immobilizzazioni immateriali e quelle materiali sono esposte, normalmente, al netto degli ammortamenti; i crediti sono esposti, normalmente, al netto delle svalutazioni). In calce allo Stato Patrimoniale devono essere riportati i c.d. "conti d'ordine" (conti di memoria). Essi non entrano nella contabilità ordinaria, in altre parole non partecipano direttamente alla determinazione del risultato di esercizio, ma costituiscono un'importante informazione per tutti gli *stakeholders* in quanto comprendono (citando i più comuni): entità e tipologia delle garanzie prestate e ricevute a qualunque titolo, il valore residuo dei beni in leasing, valore residuo di impegni contrattuali di particolare rilevanza.

Fino ad un po' di tempo fa anche il

Conto Economico presentava due sezioni distinte (nella fattispecie: "Perdite" e "Profitti"), da allora, come riportato dall'art. 2425 C.C., lo schema viene rappresentato in forma "scalare", cioè dai valori che esprimono ricavi si detraggono i valori che esprimono costi fino alla determinazione del risultato di esercizio. Si tratta semplicemente di una diversa disposizione degli stessi conti, che porta ovviamente ad un identico risultato.

Tale schema può essere così sintetizzato:

Riassumendo: lo Stato Patrimoniale fotografa, al termine del periodo in esame (normalmente, ma non necessariamente, il 31 dicembre), il saldo dei conti creati per evidenziare le immobilizzazioni (beni materiali e non che partecipano solo per quote annuali alla determinazione del reddito di esercizio, nonché investimenti di lungo periodo in attività finanziarie), i rapporti di credito e di debito a qualunque titolo (incluso quelli verso gli azionisti), il valore delle rimanenze (c.d. magazzino = beni e servizi a qualunque stadio di lavorazione) ancora non vendute, i ratei e risconti (rappresentano rettifiche al conto economico a seguito dell'applicazione del principio della competenza) e, per differenza tra i conti dell'attivo e del passivo, il risultato di esercizio. Il Conto Economico fotografa, alla stessa data di riferimento, l'ammontare dei ricavi e dei costi registrati nei relativi conti nel periodo in esame (normalmente 12 mesi) e, per differenza tra i ricavi/proventi vari e costi/oneri vari, il risultato di esercizio. Questo, ovviamente, è identico a quello evidenziato nello Stato Patrimoniale.

Il risultato di esercizio è la sintesi di attività complesse connesse alle strategie prescelte, da attuare nei limiti e con i vincoli presenti nel mercato in cui opera la società. Scelte sul prodotto, sul dimensionamento dell'attività e della struttura, sulle fonti di finanziamento o di investimento di disponibilità finanziarie, sulla opportunità di produrre all'interno o all'esterno e così via portano tutte a fornire risposte diversissime alle stesse due domande: i ricavi (prezzi/tariffe unitari per le quantità vendute) sono giusti? E i costi sono quelli che realmente servono per l'attività? Ne discende che il raggiungimento di un risultato di esercizio positivo non significa necessariamente aver fatto il massimo, figuriamoci se il risultato è negativo.

Rinviamo al prossimo numero l'approfondimento sulle c.d. rimanenze e sui criteri di valutazione; relativamente a questi ultimi verranno forniti, anche, alcuni cenni sulla c.d. contabilità industriale.

Antonio Ceccarelli

Potete inviare i vostri quesiti e/o richieste di approfondimento all'indirizzo e-mail: [segreteria.technica@fastwebnet.it](mailto:segreteria.technica@fastwebnet.it)