

stato indubbiamente un buon convegno quello che abbiamo tenuto, congiuntamente a Federmanager, con l'aiuto del Certet - Centro di ricerca dell'Università Bocconi - e delle Università di Trieste e della Calabria, lo scorso 12 aprile al Centro Congressi Cavour di Roma. Siamo contenti di averlo organizzato e soddisfatti del risultato. Una sala strapiena di dirigenti - ferrovieri ma non solo - esperti, amministratori, giornalisti, sono la dimostrazione che avevamo ragione di ritenere che fosse giunto il momento che i dirigenti facessero conoscere il loro pensiero sulla situazione in cui versano le Ferrovie Italiane, sulle cause che l'hanno determinata, ma anche sulle condizioni per rilanciare un'azienda che può essere vitale per il futuro di questo Paese. Un'azienda con un importante passato, abbandonata a sé stessa per molti anni, ritornata al centro delle attenzioni per obiettive situazioni economiche e ambientali. Un'azienda che si è trovata in una drammatica situazione economica ed organizzativa, oggetto di attacchi continui, quasi quotidiani, sui media. Da parecchio tempo denunciavamo la criticità della situazione, aggravatasi drammaticamente negli ultimi anni anche a causa dell'inadeguatezza dei vertici societari. Abbiamo perciò salutato con soddisfazione l'arrivo del nuovo vertice lo scorso mese di settembre. Lo abbiamo fatto perché siamo convinti che l'autorevolezza che esso esprime, a motivo della lunga esperienza maturata sul campo, in questa azienda



così complessa, consente la comprensione profonda delle criticità, ma anche delle potenzialità presenti; potenzialità spesso represses e, comunque, in gran parte sottoutilizzate. E per questo che da questo Vertice ci aspettiamo di più rispetto a tutti quelli passati!

Ritornando al convegno - di cui tra breve saranno disponibili gli atti - aperto dal Presidente di Federmanager, che ha già introdotto i punti essenziali del nostro pensiero, dopo l'intervento del Segretario Generale Assidifer, ha tenuto la sua relazione il prof. Zucchetti del CERTET. Relazione molto puntuale, che ha precisato il pensiero dei dirigenti industriali rappresentati da Federmanager - tra i quali ovviamente quelli del Gruppo Ferrovie dello Stato - sulle condizioni necessarie perché questo Gruppo possa operare con successo in un mercato aperto e regolato, quale auspichiamo diventi presto quello dei trasporti. In particolare si chiedono regole chiare e valide per tutti gli operatori, indirizzi ed obiettivi ben definiti da parte del Governo e maggiore responsabilità operativa per il management, sia per la realizzazione degli investimenti che per l'offerta dei servizi e le relative tariffe. Abbiamo invitato al nostro convegno anche i rappresentanti dei clienti, sia per quanto riguarda i passeggeri che le merci. Ha così fatto un intervento molto dettagliato il prof. Bariletti, in rappresentanza di Assoutenti-UTP, mentre non è purtroppo intervenuto il rappresentante di Confindustria in rappresentanza delle aziende produttrici. Ci dispiace molto, poi, che il Ministro dei Trasporti, che aveva assicurato la sua presenza, all'ultimo momento ha dovuto disertare per improvvisi impegni istituzionali. Sarà nostra cura fargli avere gli atti, perché egli - primo destinatario dei nostri messaggi in quanto rappresentante del Governo - possa conoscere il nostro pensiero. E gli chiederemo di approfondirli con noi nell'ambito dei tavoli della concertazione, aperti dal Governo, a cui Federmanager partecipa. E' intervenuto poi l'Amministratore Delegato di FS, ing. Moretti; un lungo intervento il suo su cui torneremo. Dopo l'AD ha preso la parola il Presidente del Sindacato Romano, dr. Cuzzilla, che ha assicurato il sostegno dei dirigenti, ma anche lo stimolo della critica costruttiva. Nel pomeriggio, dopo l'intervento di apertura del Presidente della nostra Commissione Studi, che ha introdotto i temi oggetto dei casi di studio, è intervenuto

l'Amministratore Delegato di Trenitalia, ing. Soprano, che ha svolto un intervento molto equilibrato ed apprezzato che, senza negare le difficoltà e le criticità ancora presenti, ha illustrato i progressi che si stanno facendo, con il contributo di tutti. Gli interventi successivi, molto tecnici, sono stati tenuti dal Professor Festa, dell'Università della Calabria per quanto riguarda il caso Gioia Tauro e l'itinerario merci adriatico, dal Professor Longo dell'Università di Trieste, per quanto riguarda il caso del trasporto nella Regione Abruzzo e dal Prof. Longo e dal nostro ing. Daniele Moretti per quanto riguarda il caso del trasporto ferroviario sulla tratta Torino - Milano. Con questi studi abbiamo voluto offrire un metodo di approccio scientifico al tema dell'offerta dei servizi, con particolare riferimento alla formazione degli orari, e degli investimenti legati al livello dei servizi che si vuole offrire. Chi temeva che questi temi non suscitassero interesse sarà certamente rimasto sorpreso nel vedere che anche nel pomeriggio la sala è rimasta molto affollata. E tra i presenti c'era, ed ha preso la parola, l'Assessore Ginoble della Regione Abruzzo, che ha espresso interesse ed apprezzamento per l'approccio dato al tema dell'integrazione dei servizi, così come noi lo abbiamo proposto. Grande interesse ha suscitato, infine, l'intervento del dott. Raimondo Orsini, esperto di Trenitalia e dell'UIC, che ha trattato il tema Ambiente e Mobilità. Ha prodotto molti dati ed ha fatto molte interessanti considerazioni, tra le quali vogliamo sottolinearne una. In

tema ambientale la nostra azienda fa tante cose, certo non meno di quante ne fanno le restanti reti europee, solo che noi non le comunichiamo, o non lo facciamo con sufficiente efficacia, verso i cittadini ed i clienti. L'intervento che ha suscitato la maggiore attenzione è stato senza dubbio quello dell'ing. Moretti. Un intervento appassionato, sanguigno - come di solito avviene - in cui ha rappresentato il suo pensiero, con grande chiarezza. Ha indicato le linee guida del suo piano strategico tese al risanamento ed all'efficientamento, a cogliere le opportunità offerte da tutti i segmenti del trasporto e della logistica, nonché dalla piena valorizzazione degli asset posseduti dalle società del Gruppo al fine del risanamento e rilancio. Ha espresso preoccupazione per le modalità con cui i processi di liberalizzazione si attuano in Italia. Temi non nuovi e peraltro da noi condivisi. Condividiamo anche la necessità di favorire un più rapido processo di ringiovanimento di questa azienda; e sappiamo che c'è bisogno di migliorare ed integrare le professionalità adeguandole alle

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiotti

Il convegno che Assidifer e Federmanager hanno organizzato qualche giorno fa a Roma è stato, per le cose che sono state dette, un buon convegno. Ottima la relazione generale di Tosto e quelle dei professori universitari invitati, buona l'affluenza del pubblico a significare quanta attesa e quanta voglia ci sia nella categoria di cogliere, finalmente, un cambiamento o delle indicazioni sul futuro della propria azienda espresse dall'organo di rappresentanza dei dirigenti. Due punti d'ombra, però. Il primo, l'assenza del Ministro dei Trasporti, Bianchi, o, comunque, di un rappresentante del Governo alla manifestazione. Proposte concrete, quelle dei dirigenti, buone proposte cadute politicamente nel nulla. Il secondo, la durezza dell'intervento dell'Amministratore Delegato nei confronti dei suoi dirigenti, svolto in un ambiente esterno all'Azienda, presenti ospiti non ferrovieri e giornalisti. Per carità, nel nostro Paese, grazie a Dio, abbiamo ancora la libertà di esprimerci dove e come vogliamo ma, si sono chiesti in molti, non si poteva trovare un'occasione diversa per simili esternazioni e magari lavare in casa eventuali panni sporchi?

RAIMONDO & SERVIZI

SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDAI

ANNO 16°

N° 5/2007



nuove esigenze: è per questo che da tempo ripropiniamo il tema della formazione, a cominciare dai quadri, così come quello, fondamentale di un trasparente processo di valutazione e di riconoscimento del valore e dei risultati. Su tutti questi temi siamo pronti a discutere con l'ing. Moretti e con il nuovo Direttore del Personale - dott. Gabrielli, al quale con l'occasione diamo il benvenuto - appena ci sarà consentito. Quello che non condividiamo è il giudizio espresso sull'intera categoria dei dirigenti del Gruppo, il modo con cui l'Amministratore lo dice: giudizio sommario e generalizzato, il luogo che ha scelto per farlo: un convegno pubblico, organizzato da noi e Federmanager. Avremmo preferito che riunisse tutti i suoi dirigenti e in quell'occasione esprimesse per intero il suo pensiero, selezionando bene i destinatari dei suoi messaggi.

Dalla modalità scelta, al di là del contenuto, chi non è ferroviere e non conosce nel dettaglio la situazione, ha tratto conclusioni sbagliate. Non siamo in presenza di un gruppo dirigente incapace e nullafacente: ci sono tanti colleghi - la maggioranza - che fa il suo mestiere con grande impegno! Casomai occorre che siano mobilitate e rivalizzate tutte quelle risorse che ancora non lo sono. Noi non abbiamo dubbi e lo abbiamo detto in tutte le sedi: quella che stiamo vivendo è una situazione straordinaria, irripetibile, se ne può uscire definitivamente emarginati o ridimensionati oppure rafforzati. Noi crediamo che ci possa essere un esito positivo. La partita va giocata senza pregiudiziali. E noi ci sentiamo a pieno della partita. Abbiamo firmato con l'ing. Moretti un Protocollo che prevede un nostro coinvolgimento sui temi vitali dell'azienda e, se ce ne sarà data la possibilità, daremo il nostro contributo. La nostra credibilità, che ogni giorno si accresce con l'iscrizione di numerosi colleghi, ci incoraggia a pensare che siamo in condizione di farlo.

Infine vogliamo fare un pubblico ringraziamento a Federmanager, al Certet, alle Università di Trieste e della Calabria che ci hanno aiutato e sostenuto nell'organizzare il Convegno, ma in particolare ringraziamo la Commissione studi, fatta di tanti giovani colleghi - e di qualcuno meno giovane, ma non meno valido - che hanno saputo coinvolgere tante risorse e tante professionalità per questa prima iniziativa pubblica, che certamente sarà seguita da altre.

E' un segnale positivo coerente con gli obiettivi che ci siamo dati nell'ultimo Congresso.

Cronaca di un convegno importante

“La modernizzazione e la competitività del Paese passa attraverso il rilancio del trasporto ferroviario”. Partendo da questa affermazione – che è stata assunta anche come titolo della manifestazione – Edoardo Lazzati, Presidente di Federmanager, ha aperto il convegno che la stessa Federazione, con il sindacato dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, Assidifer, e con alcune Università italiane, ha organizzato presso il Centro Congressi Cavour, a Roma, il 12 aprile scorso.

La relazione di Lazzati ha toccato un po' tutti i punti che interessano una società di trasporto che opera sul mercato, in un mercato, in particolare, che sta andando verso una completa liberalizzazione e nel quale si sta sviluppando una completa e sempre più aggressiva concorrenza. Fondamentale sarà, in questo contesto, il ruolo che sapranno svolgere i dirigenti di questa importante Azienda – ha detto il Presidente di Federmanager – un ruolo che sarà comunque, come sempre, di grande responsabilità e di alta professionalità.

Per una serie di circostanze, ma soprattutto per il ruolo passivo svolto per lunghi anni dal Governo, sembrava che l'azienda ferroviaria fosse destinata a prendere una china discendente senza freni. Con questa constatazione ha iniziato il suo preciso e puntuale intervento il Segretario Generale di Assidifer, Nicola Tosto, che ha però evidenziato come, da qualche tempo, per le FS si sia invertita la rotta. Il Governo in carica – e Tosto ha dato volentieri testimonianza di questa cosa – ha immediatamente affrontato nel suo programma la difficile situazione ferroviaria, cercando di risolverne problemi e criticità. Sono stati stanziati opportuni finanziamenti, sono state approntate manovre correttive sulle tariffe ferme da troppi anni, si sta cercando di definire le scelte nel campo del trasporto ferroviario di alta velocità insieme a quello del trasporto regionale e, soprattutto, in quello del trasporto delle merci. Definite le scelte strategiche da parte del Governo, ha detto Tosto, starà poi al management aziendale, insieme ai dirigenti, tradurre quelle scelte strategiche in azioni operative, agendo però in piena libertà e assumendosi la massima responsabilità. La relazione Tosto – che si riporta per intero in altra parte del giornale – ha poi toccato un po' tutti i punti che riguardano il complesso mondo dei trasporti, dalle infrastrutture stradali e ferroviarie ai porti e ai collegamenti fra le diverse modalità, riscuotendo il plauso generale della sala.

All'intervento di Tosto è seguito quello del prof. Zucchetti della Bocconi di Milano che ha introdotto la sua relazione collocando il sistema ferroviario italiano in un contesto normativo europeo. L'Unione Europea, ha detto Zucchetti, esige l'assoluta libertà di esercizio delle aziende ferroviarie europee, quindi non più aziende ferroviarie governate dagli Stati ma aziende lasciate libere di operare in un libero mercato: gli Stati devono dunque mettere le singole aziende del loro Paese nelle condizioni di operare ma non intervenendo e sostituendosi ad esse. La relazione del prof.

Zucchetti ha affrontato via via il ruolo che devono avere RFI e Trenitalia, ovvero il gestore dell'infrastruttura e l'operatore commerciale, e ha toccato poi tutti i temi legati allo sviluppo dell'azienda ferroviaria italiana, ai costi e ai ricavi delle società, ai problemi sempre estremamente complessi del trasporto delle merci.

Il clou della giornata, come era facile prevedere, si è raggiunto con l'intervento dell'Amministratore Delegato del Gruppo FS, Mauro Moretti.

Con la franchezza e la chiarezza che gli sono propri, Moretti ha iniziato il suo lungo intervento dicendo che non avrebbe trattato temi “*rimasticati*” e quindi già ben noti al competente pubblico in sala.

E' partito duro, Moretti, guardando negli occhi gli interlocutori delle prime file e alternando parole ben scandite a significative pause di silenzio. Il mercato, ha detto, è in Europa una cosa seria ma pare che in Italia, questo, nessuno l'abbia capito. E non solo in campo ferroviario ma anche nel settore delle telecomunicazioni, dell'energia, ecc. La liberalizzazione, in campo ferroviario, ci deve essere ma non può esserci se non è accompagnata dal “*rischio*”, che è un elemento che tutti quelli che vogliono entrare nel mercato devono affrontare e accettare. Oggi c'è gente che crede che entrare nel mercato delle attività ferroviarie significhi mettere poco più di qualche soldo in ballo e guadagnare, senza rischiare niente, tanti miliardi. Ebbene, ha sottolineato Moretti, non è così!

Noi tutti, nella nostra Azienda, abbiamo tanti problemi ed il primo è sicuramente quello dei ricavi, ha evidenziato l'Amministratore Delegato, e a proposito dei ricavi il problema dei problemi è rappresentato dal trasporto locale, un settore nel quale abbiamo ricavi di appena un terzo rispetto ai costi! Meglio, se si può dire così, nel segmento Eurostar dove i ricavi sono almeno la metà dei costi!

Il secondo grande problema è rappresentato proprio dai costi: folli, li ha definiti Moretti, perché, ha detto, “*usiamo male le nostre risorse*”.

E qui Moretti è andato giù pesante, muovendo precise e circostanziate accuse alla classe dirigente ferroviaria. I dirigenti, ha detto, nella nostra Azienda non sanno come si usano le risorse, forse lo fanno solo alcuni quadri. Fra i dirigenti nessuno si occupa, ad esempio, dei tempi di utilizzo del personale viaggiante e quindi dell'ottimizzazione di questa importante risorsa. E questo, ha ribadito con grande forza, non può succedere in una Azienda complessa come quella ferroviaria. Oggi, ha detto Moretti, il mio primo problema è quello di ottimizzare le condizioni di lavoro e di gestione delle risorse e il secondo problema è quello di offrire un servizio appetibile ai clienti. Dobbiamo poi ricostruire attenzione nelle diverse società del Gruppo. Trenitalia, ad esempio, è la società di trasporto delle FS: bene, faccia trasporto, soltanto trasporto, e lo faccia bene! lo, ha detto Moretti – e qui ancora una volta è stato duro ma chiarissimo – rinuncio a fare quello che hanno fatto tutti i miei predecessori, e cioè rinuncio a fare il gestore del

potere, del potere politico e questo, ripeto, lo hanno fatto tutti quelli che mi hanno preceduto! Io faccio il manager perché questa è la mia funzione istituzionale. Ma allora altri, nel caso specifico l'Azionista, deve svolgere il ruolo di gestore del potere politico, perché qualcuno deve pur prendersi responsabilità politiche. Ad esempio, il problema dei “*rami secchi*” non è un problema delle FS e del suo Amministratore Delegato ma è un problema politico, del gestore politico, dell'Azionista che deve dire come e dove tagliare e cosa invece conservare. Noi, come impresa, abbiamo un dovere primario: quello di concentrare e ottimizzare le risorse esistenti e, attraverso queste operazioni, migliorare la redditività dell'Azienda.

Uno degli altri grandi problemi delle Ferrovie dello Stato è rappresentato dalla gestione del trasporto locale. Ho detto e lo ripeto, ha sottolineato Moretti, che un giorno o l'altro le FS perderanno qualche gara regionale per l'esercizio del trasporto urbano. Bene, ha continuato, a quel punto si vedrà chi è capace di sostituire Trenitalia e come sarà in grado di operare al suo posto, recependo il personale, il materiale e altro.

Non sono soddisfatto del quanto e del come si lavora in Azienda, ha detto Moretti avviandosi alla conclusione del suo intervento, questa impresa si deve svecchiare: oggi si è molto più vecchi di quanto si era anni fa, quindi ci sono meno idee, si prendono meno iniziative e questo non va bene per una impresa grande e importante come sono le ferrovie italiane. La cosa più importante è quella di fissare delle regole e poi di rispettarle, noi per primi, ha concluso il suo appassionato, chiarissimo e duro intervento l'Amministratore Delegato del Gruppo FS.

Ringraziando Mauro Moretti, Nicola Tosto ha comunicato all'uditorio l'assenza del Ministro dei Trasporti, Bianchi, bloccato, pare, dai soliti improvvisi impegni istituzionali, e ha sollecitato l'Amministratore Delegato a curare con maggior vigore la formazione del personale, non soltanto di quello dirigenziale ma anche e soprattutto di quello appartenente ai quadri aziendali.

In chiusura dei lavori della mattinata, Stefano Cuzzilla, Presidente del Sindacato Romano di Federmanager, ha preso la parola per garantire a Moretti che i dirigenti sono pronti a raccogliere la sua sfida e che certamente sono capaci di svolgere in modo proficuo il ruolo che è loro assegnato.

Gli interventi del pomeriggio hanno riguardato prevalentemente i “*casi*” studiati e sviluppati dai tecnici delle Università di Trieste e di Cosenza, coinvolti nello svolgimento del convegno dall'organizzazione sindacale dei dirigenti. La sintesi degli specifici interventi sono stati già pubblicati sul numero di *Ferrovie & Servizi* “Speciale Convegno” e saranno riportati per intero negli “Atti” che verranno editi a cura di Federmanager.

Roberto Martinez

Grandi e piccole cose

Il nostro convegno del 12 aprile era stato concepito quale occasione per far sentire la nostra voce all'esterno della nostra azienda, in particolare al governo. I dirigenti del gruppo Ferrovie dello Stato, organizzati in Assidifer-Federmanager, intendevano ricordare chiaramente al governo di essere dei professionisti, denunciando contemporaneamente, e con pari chiarezza, le gravi conseguenze, non solo per il gruppo FS ma anche e soprattutto per il paese, di una cattiva politica dei trasporti.

Ma del governo non si è vista nessuno. Questa è una cosa che va denunciata con forza. Ma andiamo! Il ministro Bianchi garantisce la sua presenza fino alla vigilia e poi comunica che non può. Possibile che non era reperibile su piazza un qualsiasi vice ministro o un sottosegretario o un alto dirigente del Ministero! Inqualificabile e offensivo.

L'Azienda era rappresentata da Moretti e da Soprano. Rappresentanza di tutto rispetto, non c'è che dire. Moretti ha nuovamente “*strigliato*” i dirigenti, spronandoli ad un maggiore impegno nel lavoro, esprimendo insoddisfazione sia per “quanto” che per “come” essi lavorano. I dirigenti sono abituati alla sincerità appassionata di Moretti ed hanno certamente inteso in senso costruttivo il richiamo.

D'altra parte l'assenza di elementi qualificati esterni ha praticamente trasformato il convegno in una riunione aziendale. Peccato! Peccato, perché Moretti, con fermezza e coraggio del quale gli va dato ampio atto, ha denunciato le patologie del processo di liberalizzazione ferroviaria all'italiana. Nell'articolo di Roberto Martinez che precede il mio trovate un'ampia sintesi del suo intervento. Leggetela con attenzione. E' la prima volta che si fanno con chiarezza certi discorsi all'azionista ed al Paese. Sarebbe stato bene che il Ministro li avesse ascoltati!

Anche Assidifer voleva parlare all'azionista delle grandi cose, cioè del Corridoio merci adriatico, della Torino-Milano, della Regione Abruzzi e soprattutto delle problematiche ambientali ma...l'azionista non c'era! Era presen-

te invece l'assessore ai trasporti della regione Abruzzo, Tommaso Ginoble, che ha confermato la piena fiducia del governo regionale nella centralità del trasporto ferroviario. Io sono abruzzese e ricordo che quella regione ha creduto per troppo tempo solo nella strada. Grazie assessore per essere intervenuto e per ciò che ha detto.

Messe da parte per un po' le grandi cose accettiamo la sfida di Moretti e pensiamo alla assoluta necessità che ciascuno dirigente dia il massimo possibile di valore aggiunto all'impresa. Io sono in pensione e non posso dare valore aggiunto diretto alla mia azienda, ma posso, anzi devo, testimoniare il dramma quotidiano delle “*piccole cose*”: in altre parole ciò che vedo e vivo viaggiando spesso in treno e ciò che leggo nella posta dei viaggiatori ai giornali.

Mi limito oggi ad un solo esempio, traendo spunto proprio da una lettera pubblicata sulla Repubblica del 14 aprile. Il sig. Daniele Rossi di Piacenza, con signorilità e saggezza straordinarie, racconta la sua avventura, ben sintetizzata dal titolo giornalistico: “*Invece dei posti prenotati un distributore di bibite*”. E già, proprio così. Il sig Rossi ha prenotato dei posti a sedere su un treno ma quei posti...non esistono più, al loro.... posto il distributore, “*l'unica testimonianza della preesistenza delle poltrone consisteva nei fori nel linoleum...*” dice il sig. Rossi. Esilarante! Ma lo è ancor più la risposta di Trenitalia, arrivata dopo sei mesi (è sempre il saggio Rossi che narra): “*...non si rimborsa perché il biglietto è privo di annotazioni attestanti quanto asserito dal Rossi*”. No comment!

Anche a me è capitata una roba simile. Treno Eurocity Michelangelo, unico collegamento diurno da Monaco a Roma, tratta Fortezza-Roma. Posti di prima classe dichiarati esauriti, prenotazione in seconda ma...i posti prenotati non ci sono! Una carrozza a scompartimenti è stata sostituita da una pullman a minor numero di posti. Il conduttore afferma che accade spesso, in generale, e “*quasi sempre su questo treno*”. D'altra parte il tapino conduttore dichiara

di non potere verificare lo stato di occupazione dei posti di prima classe, pur avendo un bel palmare collegato al cervellone, perché il “*Sistemone*” non funziona sui treni internazionali. Comunque “*vada a vedere...*”, mi dice con sguardo rassegnato. Solo a Trento riesco a raggiungere la prima di due sole carrozze di prima classe: e ci sono posti liberi che resteranno tali fino a Roma.

Conclusione. Non mi si venga a dire che per questi problemi occorrono grandi investimenti e che la responsabilità di questi disservizi risale alle carenti politiche dei trasporti. No, amici carissimi, qui siamo in piena responsabilità aziendale. Mi domando, e chiedo scusa ai colleghi in servizio per la malignità, se essi viaggino in treno quanto basta per cogliere queste assurdità e sentirsi talmente feriti da sviluppare il massimo delle energie proprie e dell'azienda per trovare una soluzione. Oppure si deve pensare che l'automobile ha vinto al punto tale che i dirigenti delle ferrovie viaggiano solo in macchina o al massimo sugli Eurostar? Se così fosse sarebbe la fine, perché bisogna viaggiare sui nostri treni per conoscerli e migliorarli. Dico di più: bisogna amare le ferrovie per volerle sempre più belle. Cari dirigenti, viaggiate dunque in lungo e in largo, su tutti i tipi di treno.

Noi di Assidifer dobbiamo dare l'esempio. C'è un nuovo sito, apriamolo alle testimonianze dei dirigenti... *viaggianti*, apriamo fra di noi un dibattito costruttivo sulle piccole cose, che in realtà piccole non sono. Infine, perché non riprendere la tradizione di svolgere i nostri Consigli Nazionali fuori Roma, nelle nostre sedi periferiche? Con l'invito tassativo ai romani di viaggiare in treno, anche fino a Palermo?

Credo proprio che un po' di esperienza di viaggiatore delle FS faccia bene a tutti noi. Grazie dell'attenzione e scusate la franchezza.

Sergio Graziosi

La Relazione generale di Nicola Tosto

Quando, circa un anno fa, abbiamo pensato a questo incontro era un momento particolarmente critico per la nostra azienda.

I media si occupavano delle Ferrovie dello Stato solo per metterne in evidenza gli aspetti più negativi: i ritardi pesanti e frequenti, la pulizia carente, la soppressione di numerosi treni, il mancato rispetto degli impegni presi con le Regioni, il deficit crescente, ecc..

Ci si sarebbe aspettato un intervento deciso da parte del Governo, che invece, al contrario, si è limitato ad osservare ed a ridurre drasticamente i finanziamenti, persino quelli già concordati con il contratto di programma e che riguardavano interventi e progetti già avviati.

Come dire che lo Stato rinnegava gli impegni sottoscritti!

Di fronte a questa situazione la risposta del Vertice societario fu debole, quasi accondiscendente.

Si tendeva a minimizzare l'impatto dei provvedimenti e si sosteneva che la nostra azienda aveva “le spalle larghe” e che, quindi, avrebbe potuto fare da sola, senza che ci fossero effetti troppo negativi sull'esercizio, sul conto economico e sui programmi di potenziamento della rete e di ammodernamento dei treni, faticosamente avviati dopo molti anni di marginalizzazione.

Il risultato è stato ovviamente diverso: un ulteriore degrado dell'organizzazione e del servizio, un forte indebitamento ed un rallentamento drastico dei lavori, non avendo l'azienda alcuna possibilità di reggere da sola l'urto negativo di un provvedimento così pesante. In questa situazione non potevamo non far conoscere il parere dei dirigenti!

Sembrava di essere alla fine di un'azienda che aveva appena celebrato i suoi cento anni, che aveva avuto momenti positivi importanti nella storia del nostro Paese, che aveva contribuito in modo decisivo al processo di unificazione sociale e culturale dell'Italia e che poi era stata emarginata, quasi dimenticata, per un lungo periodo, quando il rapido estendersi del sistema stradale, conseguenza dell'affermarsi dell'industria automobilistica, aveva dato l'illusione che l'automobile ed il camion potessero essere la risposta unica alla crescita della domanda di mobilità registrata in particolare negli anni 60 e 70.

Non a caso la rete ferroviaria è rimasta praticamente ferma ai 16.000 km degli anni '20, mentre la rete stradale extraurbana passava dai circa 170 mila km del '50 ai circa 290 mila del 1980 e quella autostradale dai circa 500 ai circa 6000 km nello stesso periodo.

Solo alla fine degli anni 70, la saturazione di strade ed autostrade, il conseguente aumento vertiginoso degli incidenti e delle vittime della strada, l'aumentata sensibilità verso i problemi ambientali, dopo i primi blocchi del traffico disposti per far fronte, almeno in parte agli elevati livelli di inquinamento, ci si rese conto che il trasporto su ferro poteva, e doveva, continuare ad avere, un ruolo fondamentale nel futuro del nostro Paese.

Negli anni '80 sono stati così stanziati i primi significativi finanziamenti, importanti anche se insufficienti a recuperare rapidamente l'arretratezza accumulata nel tempo.

La loro programmazione e la loro gestione, però, è stata pessima.

Interventi a pioggia, dispersi in una miriade di progetti diffusi su tutto il territorio, destinati più a rispondere a richieste campanilistiche che ad un disegno complessivo di efficienza del sistema.

Alcune opere, peraltro, data la loro dimensione ed il gran numero di richieste, sono state finanziate solo parzialmente.

Era il tempo della politica dei semi: si avviava un intervento anche in presenza di un finanziamento minimo, o comunque insufficiente, con la speranza che in futuro qualcuno si preoccupasse di trovare i soldi per completarlo; non importava in quanto tempo.

Si spiega così perché molti interventi sono stati completati solo dopo tempi lunghissimi, altri non lo sono ancora ed altri ancora, forse, non lo saranno mai.

Per porre rimedio a questa situazione si pensò che la soluzione migliore fosse una radicale riforma, anche istituzionale, che trasformasse la vecchia azienda di stato, soggetta a pesanti interferenze politiche che ne vincolavano l'efficacia, in una moderna azienda industriale.

Vi fu una grande mobilitazione pubblica, si mobilitarono i ferrovieri, noi compresi naturalmente, e furono raccolte molte migliaia di firme per sollecitare il Parlamento a

fare la grande scelta.

La svolta avvenne nel 1985, con l'approvazione della famosa legge 210 con la quale si istituì l'Ente Ferrovie dello Stato.

Ma le cose non andarono come si era sperato, neanche quando nel 1992 l'Ente Pubblico Economico fu trasformato in SpA.

La nuova azienda è diventata terra di conquista, i finanziamenti sono aumentati e, con essi, gli interessi più o meno legittimi.

I gruppi dirigenti di Vertice sono cambiati più volte, ma la logica è rimasta sostanzialmente la stessa.

La colonizzazione, non l'integrazione.

La sostituzione delle professionalità, specialmente quelle manageriali, cresciute in azienda con centinaia di nuove immissioni dall'esterno, non il rafforzamento con l'innesto di nuove professionalità mirate a coprire necessità effettive che pure esistevano.

I risultati sono sotto gli occhi di tutti e non hanno bisogno di essere qui richiamati.

Non vorrei, però, che si pensasse che non si fosse fatto nulla di buono.

La produttività è aumentata enormemente, soprattutto per effetto del dimezzamento degli organici passati da oltre 220 mila degli anni '80 a meno di 100 mila di oggi. La capacità di spesa è passata negli ultimi anni dai circa quattro mila miliardi di lire a circa otto miliardi di euro, ottenendo significativi risultati nel campo del potenziamento e dell'ammodernamento tecnologico della rete e l'apertura dei primi tratti della linea AV Roma - Napoli e Torino - Milano.

Anche grazie all'introduzione dei Contratti di Programma e di Servizio, dal 1994 si è avviato un processo di chiarimento di ruoli tra lo Stato - azionista - e il management aziendale.

Lo Stato infatti garantiva, appunto attraverso un contratto, le risorse economiche che nel periodo di vigenza dei contratti avrebbe trasferito all'azienda a fronte della realizzazione di programmi di investimenti o prestazioni di servizi.

La situazione infrastrutturale del Paese, gli obiettivi fissati dalla Unione europea già con il libro bianco del 2001, avrebbero richiesto un acceleramento dei programmi di investimento e non il contrario.

Diamo atto volentieri a questo Governo di aver dato qualche segnale nella direzione giusta, stanziando, appena insediato, i fondi necessari a non sospendere i lavori almeno nei cantieri già aperti sulle tratte AV.

Ora occorre uno sforzo ulteriore, almeno per non bloccare i programmi già da tempo concordati.

Allo stato attuale, se ciò non avvenisse, nella migliore delle ipotesi molti di essi sarebbero destinati a subire slittamenti di anni.

Anche quelli destinati ai settori più interessanti e significativi quali quello delle merci e del trasporto metropolitano.

Alcuni esempi: gli interventi tesi all'adeguamento dell'itinerario merci che dal porto di Gioia Tauro, si prefigge di portare i containers al nord Italia e nell'Europa centro meridionale ed interventi significativi nei grandi nodi ferroviari che permetterebbero di togliere dalle strade delle Città un gran numero di autovetture che intasano le loro strade.

Perché ciò non accada, occorre che si abbia visione d'insieme, chiarezza dei ruoli e una stabilità dei programmi.

Il Governo, come ha già detto il Presidente Lazzati, deve fare le scelte strategiche e dare indirizzi ed obiettivi precisi, deve definire, con il supporto del management, le risorse necessarie e le tempistiche di assegnazione e deve lasciare poi a quest'ultimo la piena responsabilità operativa.

Oggi esiste in azienda una situazione particolarmente favorevole: il nuovo Vertice è espressione diretta delle professionalità interne, con esperienza collaudata, a conoscenza di ogni aspetto della vita aziendale.

Spetta ad esso attivare le iniziative necessarie a mobilitare tutte le risorse ed i soggetti che, nel rispetto assoluto dei rispettivi ruoli, sono disponibili ad impegnarsi in un grande e difficile progetto di risanamento e rilancio. Naturalmente è necessario che si possa operare in un quadro di regole certe che tutti gli operatori del settore siano tenuti a rispettare.

Noi siamo, senza riserve, per l'apertura del mercato, ma deve essere evitato che alcuni operatori possano fare liberamente le proprie scelte industriali ed altri,

invece, siano costretti a farsi carico di oneri che nulla hanno a che fare con esse.

Su questo tema il prof. Zucchetti ritornerà in modo più esauriente.

Poiché siamo per l'integrazione modale, le regole devono riguardare naturalmente tutte le modalità e, per questo, auspichiamo che nasca in tempi rapidi l'Autorità di vigilanza che proprio di queste regole e del loro rispetto deve farsi carico e garante.

Così come auspichiamo che venga rapidamente costituita l'agenzia per la sicurezza ferroviaria, in modo che sia completato il sistema di regole che recepiscono le direttive europee.

Siamo assolutamente d'accordo, senza possibilità di equivoci, con la necessità di adeguarsi completamente alle normative europee; e, per questo, abbiamo plaudito al Governo italiano quando, tra i primi in Europa, le ha recepite.

Esprimiamo, però, preoccupazione e qualche sospetto, quando qualcuno, andando ben oltre le richieste della stessa Unione europea, ipotizza di spingersi verso la frammentazione societaria, finora tentata, peraltro con risultati disastrosi, solo in Gran Bretagna.

Naturalmente l'apertura al mercato e la liberalizzazione non sono sufficienti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di diversificazione modale a favore del trasporto ferroviario che la comunità europea ha da tempo fissato; occorrono politiche coerenti con essi.

Per esempio in Italia, dove oltre 40 imprese diverse, in gran parte private, hanno la licenza per circolare sui binari di RFI, non si è avuto alcun aumento di quote a favore del trasporto su rotaia, anzi è la strada che continua ad aumentare la sua parte.

Siamo convinti che, anche in Italia, sia necessaria una seria politica di integrazione modale, che favorisca le sinergie tra le diverse modalità, anziché la concorrenza esasperata e, qualche volta, sleale.

In quest'ottica anche l'autotrasporto deve avere anche in futuro un ruolo importante, adeguato alle sue peculiarità.

Comprendiamo quindi che si facciano ancora interventi di sostegno, anche se ci aspetteremmo che essi fossero finalizzati al suo ammodernamento e riorganizzazione piuttosto che erogazioni a pioggia, indifferenziate.

Occorre che al più presto si assumano decisioni più pregnanti nel settore della portualità e della logistica, al fine di recuperare rapidamente il gap che abbiamo nei confronti dei paesi europei.

E' noto che l'inefficienza del sistema logistico italiano pesa per circa 6 punti in più sul prezzo dei nostri prodotti a scapito della competitività delle nostre imprese. E, in tempo di ristrettezze economiche, occorre fare scelte rapide, estremamente selettive e coraggiose.

Le piattaforme logistiche, in particolare quelle di primo livello, e gli hub portuali devono essere necessariamente in numero limitato se si vuole che, come sarebbe necessario, abbiamo una adeguata infrastrutturazione ed un'adeguata interconnessione con le reti di trasporto nazionali ed internazionali, compresa ovviamente quella ferroviaria.

Nel pomeriggio presenteremo alcuni “casi di studio”, che come Assidifer Federmanager abbiamo sviluppato in collaborazione con l'Università della Calabria e quella di Trieste.

Uno riguarderà l'itinerario merci ferroviario Gioia T. - Paola - Sibari - Taranto - Ancona per il collegamento con il nord Italia e l'Europa centro meridionale, un altro riguarderà il trasporto viaggiatori nella Regione Abruzzo, che si caratterizza per una domanda territorialmente diffusa.

Un terzo riguarderà l'itinerario Torino-Milano con le implicazioni derivanti dalla recente apertura al traffico del tratto Torino-Novara.

Verrà inoltre presentata una interessante testimonianza sul tema “ambiente e mobilità”

Chiudo ringraziando tutti i nostri ospiti e confermando l'impegno e la disponibilità di Federmanager e di Assidifer a collaborare attivamente, mettendo a disposizione le nostre idee e la nostra professionalità, all'esame delle problematiche così complesse che riguardano un settore vitale per il nostro paese e che sono fondamentale per la collettività e per il rilancio della nostra azienda.

La Commissione Studi: il debutto

Passato qualche giorno dal Convegno, proviamo ad analizzare l'impatto.

Mi riferisco, soprattutto, alla sessione pomeridiana, che ha visto il "debutto" della Commissione Studi, su temi di grande attualità, che abbiamo voluto trattare con un approccio molto rigoroso e, per alcuni dei casi di studio che sono stati presentati, utilizzando strumenti di analisi moderni e a nostro avviso molto efficaci per studiare le potenzialità del trasporto ferroviario.

Si potrebbe pensare che si tratti di un filone, quello degli studi trasportistici, "no core" per una Associazione che deve affrontare problemi certamente più gravi, primo tra i quali il nostro stesso futuro di dirigenti in una fase di riorganizzazione tra le più complesse della storia ferroviaria, con le politiche retributive ancora non strutturate, con i percorsi di formazione manageriale ancora da adeguare e con le incertezze che caratterizzano i processi di comunicazione interna.

Abbiamo ritenuto, però, che analizzare attentamente gli elementi progettuali con i quali si struttura l'offerta ferro-

viaria debba essere uno dei punti forti della nuova cultura d'impresa, necessario per valorizzare pienamente, in qualità e quantità, il servizio alla clientela.

Per questo abbiamo scelto la strada di una stretta e fattiva collaborazione con le Università italiane, quale presupposto per coniugare conoscenza ed esperienza interna con un approccio scientifico e rigoroso, che ci serva a rendere più trasparenti e rapide le decisioni strategiche, disponendo di strumenti e metodi di valutazione razionali ed oggettivi.

Le "proposte" che un'Associazione di Dirigenti può, e "deve", fare al Management aziendale debbono provenire anche da questa rinnovata attenzione verso il mercato e da una analisi attenta e anche "critica", quando necessario, delle strategie di Gruppo.

I commenti ricevuti, nel complesso positivi, ci spingono a proseguire con gli studi e con le analisi di settore, ricercando casi concreti e ponendo attenzione sulle potenzialità del trasporto ferroviario di merci e passeggeri. Stiamo già preparando qualcosa sul Nodo di Roma, dove prove-

remo a formulare una ipotesi di riorganizzazione del trasporto su ferro utilizzando appieno la nuova capacità offerta dalla linea AV/AC Roma-Napoli.

Inoltre, vorremmo dare sempre maggiore attenzione alle dinamiche trasportistiche a livello europeo, seguendo soprattutto le vicende degli altri Gruppi ferroviari europei e valutandone le azioni e, se sarà possibile, ricercando contatti per un proficuo scambio di informazioni e di esperienze.

Dispiace che il principale destinatario delle nostre "proposte" del 12 aprile scorso, il Governo, non sia stato presente al Convegno, ma ciò non deve costituire un freno alla capacità e alla voglia di sviluppare ed affermare le nostre idee. Siamo fiduciosi, invece, che il messaggio sia stato recepito al nostro interno e che dai colleghi arrivino spunti di riflessione e proposte di azione.

Ancora un grazie al Gruppo di Lavoro e a chi ci ha dato collaborazione, documentazione utile alla redazione dei casi di studio, preziosi consigli e, soprattutto, fiducia.

Salvo D'Alfonso

Un Corso internazionale sullo sviluppo dell'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria

Uno degli argomenti al quale il Segretario Generale Assidifer, Nicola Tosto, ha principalmente tenuto a dare evidenza nel suo pregevole intervento al convegno su "La modernizzazione e la competitività del Paese attraverso il rilancio del trasporto ferroviario", tenutosi a Roma lo scorso 12 aprile, è stato quello relativo alla necessità, fortemente avvertita dai dirigenti, di aprire, per i dirigenti stessi e per i quadri, un valido percorso di formazione.

Il mondo, soprattutto quello dell'imprenditoria e delle realizzazioni industriali, si sta muovendo con estrema velocità e non è facile, oggi, saper camminare al passo dei tempi.

E d'altra parte la formazione e l'aggiornamento professionale dei dirigenti d'azienda è sicuramente uno dei problemi più sentiti dagli stessi imprenditori: un management professionalmente preparato è in grado di decidere meglio le strategie d'impresa, di valorizzare al massimo il patrimonio aziendale affidatogli, di gestire con maggiore competenza uomini e mezzi.

Ben conoscendo queste esigenze aziendali l'ISTIEE, l'Istituto per lo studio dei trasporti nell'integrazione economica europea dell'Università di Trieste, promuove e organizza da ben 48 anni le ormai note "Giornate di studi superiori sui trasporti" dedicate, ciascun anno, ad argomenti diversi del complesso mondo del trasporto e della logistica.

Molte, negli anni, le generazioni di ferrovieri che hanno frequentato i corsi dell'Università di Trieste. Quest'anno l'ISTIEE ha voluto compiere una scelta originale e innovativa: per la prima volta nella sua storia il Corso internazionale è stato sdoppiato in due sessioni. La prima, che si terrà dal 5 al 7 giugno prossimo, avrà come tema "Lo sviluppo dell'Alta Velocità / Alta Capacità ferroviaria italiana nel contesto europeo" e la seconda, che si svolgerà dal 12 al 14 settembre, avrà come titolo "La protezione dell'ambiente, la sicurezza e i container nel trasporto su strada delle merci".

Due momenti, dunque, di una unica manifestazione che si terrà a Trieste, presso l'Aula delle Conferenze della facoltà di Economia, con la partecipazione dei massimi vertici ferroviari nella prima sessione e dei più qualificati rappresentanti del mondo dell'autotrasporto nella seconda.

Di lato si riporta la locandina con il programma completo della prima sessione del Corso.

Un corso importante, fortemente qualificato dalla presenza, come docenti, degli uomini di vertice del mondo ferroviario italiano, austriaco e...non solo.

L'invito è a consultare il sito www.istiee.org per saperne di più e per partecipare quindi alle "Giornate di studi superiori sui Trasporti" che si terranno all'Università di Trieste, sfruttando anche, perché no, le splendide opportunità culturali, turistiche e gastronomiche che questa città meravigliosa sa offrire ai suoi visitatori nel mese di giugno.

(r.m.)

UNIVERSITA' DI TRIESTE Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea

48° Corso internazionale ISTIEE

"Lo sviluppo dell'alta velocità/alta capacità ferroviaria italiana nel contesto europeo"

PROGRAMMA

Martedì 5 giugno: "Strategie e pianificazione generale".

Ore 9,30 - Saluti delle Autorità

Ore 10,00 Relazione introduttiva del Presidente ISTIEE, Prof Giacomo Borruso

Ore 10,30 Relazione Generale del 48° Corso

"Strategie e pianificazione generale del Gruppo FS per lo sviluppo dell' AV/AC ferroviaria italiana nel contesto europeo".

Relatore: Ing. Mauro Moretti, Amministratore Delegato Gruppo Ferrovie dello Stato.

Ore 11,30 - 12,30 Dibattito

Ore 15,30 Relazione su "Pianificazione generale e strategia delle Ferrovie Austriache per le linee ad alta prestazione e per i transiti alpini".

Relatore: Dipl. Ing. Rudolf Koller, Responsabile Gestione traffico ferroviario e progetti OBB.

Ore 16,00 Relazione su "Lo sviluppo dei traffici ferroviari passeggeri e merci attraverso le Alpi".

Relatore: Ing. Gerard Cartier, Dirigente del Consorzio ferroviario "Lyon Turin Ferrovie".

Ore 16,30 Intervento On. Boris Zivec, Sottosegretario al Ministero dei Trasporti della Repubblica Slovenia.

Ore 16,50 - 18,00 Dibattito

Mercoledì 6 giugno: "Nuove tecnologie e stato di avanzamento progetti di rete".

Ore 9,30 Relazione su "Le tecnologie a standard europeo e le realizzazioni".

Relatore: Ing. Michele Elia, Amministratore Delegato RFI.

Ore 10,00 Relazione su "Sviluppo di sistema nell'ambito delle specifiche tecniche di interoperabilità europee: il sistema di comando/controllo".

Relatori: Ing. Sergio De Luca, Ansaldo Segnalamento S.p.A., e

Ing. Luciano Pistone, Presidente Consorzio Saturno.

Ore 10,30 Relazione su "Nuovo materiale rotabile a standard europeo".

Relatore: Ing. Emilio Maestrini

Ore 11,00 - 12,30 Interventi e dibattito

Ore 15,30 Relazione su "Stato di avanzamento dei progetti di rete: le problematiche relative, cantierizzazioni, impatto sul territorio".

Relatore: Ing. Andrea Salemmè, Direttore Generale TAV.

Ore 16,00 Relazione su "Programmazione economica finanziaria degli interventi da realizzare sulle nuove linee AV/AC".

Relatore: Ing. Lucia Coa., Direzione Investimenti RFI.

Ore 16,30 Intervento dell'Ing. Piergiorgio Paolucci, Presidente Consorzio CEPAV UNO.

Ore 16,45 - 18,00 Dibattito

Giovedì 7 giugno: "Sviluppo dei servizi e del mercato"

Ore 9,30 Relazione su "Sviluppo dei servizi e del mercato dell'AV/AC in Italia e in Europa".

Relatore: Ing. Vincenzo Soprano, Amministratore Delegato di Trenitalia.

Ore 10,00 Relazione su "Nuove infrastrutture AV/AC: positivi riflessi sull'offerta del trasporto regionale".

Relatore: Ing. Franco Marzioli, Responsabile Direzione Commerciale RFI.

Ore 10,30 Relazione su "AV/AC, le attese delle Regioni e degli Enti locali".

Relatore: On. Ludovico Sonogo, Assessore ai Trasporti della Regione FVG

Ore 11,00 Intervento di un rappresentante Codacons.

Ore 11,15 - 12,30 Dibattito

Pomeriggio

"Centocinquanta anni del completamento della SuedBahn - Ferrovia Meridionale Vienna-Trieste"

Ore 15,30 - 17,30 Intervengono:

Ing. Mladen Bogic, Direttore del Museo ferroviario di Lubiana,

Dipl. Ing. Helmut Hainitz, Direttore Generale a.r. delle Ferrovie Austriache,

Ing. Mario Goliani, Direttore per le Infrastrutture del Compartimento FS di Trieste,

On. Riccardo Illy, Presidente Regione Friuli Venezia Giulia.

Moderatore: Prof. Giacomo Borruso, Presidente ISTIEE.

Servizio universale

Da un po' di tempo si sente parlare, anche in ambito ferroviario, di "servizio universale".

Nel 2007, il primo è stato il ministro Bersani il quale, il 12 gennaio, nel commentare positivamente la notizia relativa alla nascita di una nuova società per la gestione privata di treni passeggeri, ha posto in evidenza la necessità di superare i ritardi, di costituire l'autorità dei trasporti, di ragionare sugli assetti contrattuali del settore ed in particolare di riformare i rapporti tra Stato e FS, rapporti che dovranno potersi innovare in una vera logica di impresa per affrontare la concorrenza. Nella circostanza ha pure aggiunto che lo Stato dovrà distinguere tra il mestiere di azionista e quello di cliente e che, come cliente, dovrà sapere con chiarezza i servizi di tipo universale di cui ha necessità e per i quali dovrà pagare con puntualità il corrispettivo.

Il concetto è stato ripreso dai sindacati dopo l'incontro con l'AD Moretti del 2 febbraio. Nella circostanza hanno affermato che Moretti aveva condizionato i livelli di attestazione del servizio alla possibilità di regolare con lo Stato i problemi relativi al servizio ferroviario universale attualmente non sussidiato.

Lo stesso Moretti, il 12 febbraio, nel commentare l'ingresso nel mercato di nuovi operatori, sottolineò la necessità di regole uguali per tutti. Nella circostanza, con riferimento al trasporto delle merci, informò pure d'aver riferito al Governo l'intendimento di non produrre più i servizi non remunerativi, specificando che 300 scali merci su 360 sono fuori mercato, e quindi in perdita. O lo Stato sottoscrive un contratto di servizio, oppure su tali scali i servizi verranno abbandonati. Sostenne infatti che tali tipi di servizi non possono essere più gestiti dall'impresa, ma devono essere gestiti come servizio universale.

Dopo il successivo incontro del 14 febbraio gli stessi sindacati, nell'evidenziare che FS non erano pronte ad approfondire il confronto sul piano industriale, attribuirono ciò al fatto che Moretti attendeva una risposta dal governo sia sul contratto di servizio non onorato dal precedente esecutivo, sia sul futuro del servizio universale.

Di recente, anche il Ministro dei Trasporti ha fatto propria la terminologia. Nel rispondere al question time del 21 febbraio scorso (relativo al paventato aumento delle tariffe ferroviarie) ha sottolineato che il piano industriale delle Ferrovie è stato presentato al governo l'8 febbraio e che non è ancora stato approvato. Ha poi aggiunto che, per poter procedere agli aumenti, è necessaria una delibera del Cipe sulla nozione di servizio universale e che gli incrementi non possono essere decisi unilateralmente dalle Ferrovie.

Insomma, le vecchie espressioni "servizio di interesse generale", "servizio di interesse economico generale", "obblighi di servizio pubblico" sono state soppiantate dal concetto di "servizio universale".

Ma di fatto, cosa si intende per servizio universale? Il concetto di "servizio universale" è stato introdotto negli anni 90 dalla Unione Europea che ha sempre promosso una liberalizzazione graduale del mercato, accompagnata da misure di tutela dell'interesse generale.

Con il concetto di "servizio universale" l'UE si prefigge di garantire, in tutto il territorio degli Stati membri, l'accesso di ciascuno, indipendentemente dalla situazione economica, sociale o geografica, ad un servizio di qualità specificata ed ad un prezzo accessibile. Tale fatto è ritenuto fondamentale per la promozione della coesione sociale e territoriale nell'UE, ivi compresa l'eliminazione degli svantaggi causati dalla mancanza di accessibilità nelle regioni ultraperiferiche.

Di "servizio universale" ne parla dettagliatamente pure il "Libro Verde sui servizi di interesse generale" presentato dalla Commissione delle Comunità Europee il 21 maggio 2003.

"Il concetto di servizio universale fa riferimento ad una serie di requisiti di interesse generale che assi-

curano che taluni servizi siano messi a disposizione di tutti gli utenti e consumatori finali al livello qualitativo stabilito, a prescindere dall'ubicazione geografica dei medesimi e, tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali, ad un prezzo accessibile.

Tale concetto è stato sviluppato in particolare per alcune industrie di rete (ad esempio, le telecomunicazioni, l'elettricità ed i servizi postali). Il concetto stabilisce il diritto di ogni cittadino di accedere a taluni servizi considerati essenziali e impone l'obbligo alle industrie di fornire un servizio definito a condizioni specificate, che includono tra l'altro una copertura territoriale totale. In un ambiente di mercato liberalizzato, un obbligo di servizio universale garantisce ad ogni cittadino l'accesso al servizio ad un prezzo accessibile e il mantenimento ed eventualmente il miglioramento della qualità del servizio".

Viene poi specificato che il concetto di servizio universale è dinamico (per garantire che i requisiti di interesse generale tengano conto degli sviluppi politici, sociali, economici e tecnologici e si adeguino alle esigenze della collettività) e flessibile (per consentire agli stati membri di tener conto delle differenti tradizioni e delle specificità nazionali e regionali).

In Italia, il concetto di servizio universale, è stato introdotto in maniera significativa con il DPR 19 settembre 1997, n. 318 (Regolamento per l'attuazione di direttive comunitarie nel settore delle telecomunicazioni).

Tale Regolamento definisce il "servizio universale" come "un insieme minimo definito di servizi di determinata qualità disponibile a tutti gli utenti a prescindere dalla loro ubicazione geografica e, tenuto conto delle condizioni specifiche nazionali, ad un prezzo accessibile".

Specifica, poi, in linea con una direttiva del parlamento europeo e del consiglio del 7 marzo 2002 relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (2002/22/ce), che "il contenuto del servizio universale può evolvere sulla base del progresso tecnologico e degli sviluppi del mercato e la relativa valutazione e la sua eventuale revisione sono effettuate almeno ogni due anni dal Ministro delle

UNIVERSITA' DI TRIESTE
Istituto per lo Studio dei Trasporti
nell'Integrazione Economica Europea
ANNO ACCADEMICO 2006-2007

15° CORSO DI FORMAZIONE PROFESSIONALE NEL SETTORE DEL TRASPORTO DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA

L'ISTIEE, d'intesa con l'Università di Trieste, la Federtrasporti, il Freight Leaders Club e la Fondazione Casali, organizza presso la Facoltà di Economia un corso di formazione professionale nel settore del trasporto delle merci e della logistica. Il corso si terrà dal 28 maggio al 1° giugno 2007 e si articolerà su 5 giorni di lezioni in aula e in 2 visite tecniche. Le lezioni saranno tenute da docenti universitari e da operatori del settore sui seguenti temi:

- Il trasporto delle merci in Italia
- Organizzazione dei trasporti
- Le infrastrutture per i trasporti
- Intermodalità e trasporto combinato
- La logistica e i sistemi distributivi.

Il corso è aperto a n° 30 partecipanti che abbiano le seguenti caratteristiche:

- laureati in Ingegneria, Scienze economiche, Architettura, Giurisprudenza e Scienze politiche
- laureandi nelle stesse facoltà che abbiano superato almeno 15 esami.

L'età massima per partecipare al corso è prevista in 30 anni compiuti non oltre il 28 maggio 2007. Costituirà titolo preferenziale il superamento di almeno un esame in materia di trasporti.

L'ammissione al corso è riservata ai candidati con la media scolastica o di laurea più alta oppure, a parità di voto, a quelli di età anagrafica più giovane.

La selezione verrà effettuata da una commissione nominata d'intesa dall'ISTIEE e dall'Università di Trieste, il cui giudizio sarà inappellabile. Qualora non si raggiunga la copertura dei posti previsti potranno essere ammessi al corso anche candidati che non abbiano tutti i requisiti richiesti. Saranno comunque esclusi quei candidati che hanno frequentato analoghi corsi presso l'Università di Trieste negli anni precedenti.

I candidati ammessi a frequentare il corso - che saranno informati dalla Segreteria dell'ISTIEE per telefono o con fax o via e mail - dovranno versare esclusivamente la somma di € 130,00 per spese di iscrizione, di segreteria e di assicurazione con le modalità che verranno indicate.

Al termine del corso ai candidati che avranno ottenuto il miglior risultato sarà offerta la possibilità di partecipare a stage presso aziende nazionali ed europee. Ai partecipanti che avranno frequentato con profitto tutte le lezioni verrà rilasciato un attestato.

Trieste, 4 aprile 2007

Il Rettore dell'Università di Trieste

Il Presidente ISTIEE

Le domande di partecipazione al corso, corredate di curriculum vitae, certificato di laurea, certificato con la lista degli esami sostenuti e relativa votazione, dovranno essere inviate, anche in fax, alla Segreteria ISTIEE, Via del Lazzaretto Vecchio n 13 - 34123 Trieste, tel. 040/311464 - fax 040/311465, entro il 25 maggio 2007. Qualora non si disponga in tempo utile dei documenti originali, questi potranno essere sostituiti da autocertificazione. Ulteriori informazioni sulla partecipazione al Corso sul sito www.istiee.org.

comunicazioni, sentita l'Autorità".

Il concetto è stato ripreso per i servizi postali con il Decreto Legislativo 22 luglio 1999, n. 261 (Attuazione della direttiva 97/67/CE concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e per il miglioramento della qualità del servizio).

Tale decreto definisce la "rete postale pubblica" come "l'insieme dell'organizzazione e dei mezzi di ogni tipo utilizzati dal fornitore del servizio universale che consentono in particolare: a) la raccolta, dai punti di accesso sull'insieme del territorio, incluse le situazioni particolari delle isole minori e delle zone rurali e montane (integrazione prevista dal Dlgs 23 dicembre 2003, n. 384), degli invii postali coperti dall'obbligo di servizio universale b) il trasporto e il trattamento di tali invii dal punto di accesso alla rete postale fino al centro di distribuzione; c) la distribuzione all'indirizzo indicato sull'invio".

Insomma, ad anni di distanza, cambiano i termini ma gli interrogativi rimangono invariati: chi decide ciò che deve essere prodotto? Chi paga le perdite relative ai servizi ritenuti essenziali e chiesti all'impresa?

Giorgio Asunis



PERIODICO DELL'ASSIDIFER
ASSOCIAZIONE SINDACALE
DIRIGENTI DEL GRUPPO
FERROVIE DELLO STATO
ANNO 16° - n° 5/2007

DIRETTORE RESPONSABILE
ROBERTO MARTINEZ

VICE DIRETTORE
CLAUDIO VECCHIETTI

ALLA REDAZIONE
HANNO COLLABORATO:

GIORGIO ASUNIS
ANTONIO CECCARELLI
SALVO D'ALFONSO
FRANCO DONARELLI
SERGIO GRAZIOSI

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

Lettere e articoli firmati impegnano
solo la responsabilità degli autori

STAMPA:
GENESTAMPA S.r.l.
Via Orsa Maggiore, 29
00010 FONTE NUOVA (RM)

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

DIREZIONE EDITORIALE
NICOLA TOSTO

GRAFICA
LUIGI AIELLO

Chiuso in tipografia il 27/04/2007

QUELLI CHE IL BILANCIO

Riprendiamo con questo numero del giornale la pubblicazione degli articoli sospesa per esigenze editoriali.

Parliamo ora di rimanenze. Queste rappresentano la voce più importante nel Bilancio di una Società che produce e/o commercializza beni. Il nome con il quale sono comunemente conosciute è "magazzino" o "giacenze di magazzino".

Questo dà l'idea di un qualcosa di fisico, quindi di tangibile, ma come vedremo più avanti, il magazzino può essere formato anche da beni intangibili.

Nel magazzino normalmente sono conservati: materie prime e altri materiali destinati al ciclo produttivo, i prodotti finiti o le merci (queste sono beni acquistati e successivamente rivenduti), i semilavorati (sia prodotti internamente che acquistati) e i lavori in corso (nei vari stadi intermedi di lavorazione).

Possiamo in essenza affermare che il magazzino rappresenta la "fabbrica": in essa viene immesso tutto ciò che serve per la produzione (fattori produttivi) e da essa escono i prodotti venduti. Tutto ciò che viene immesso ha un costo e come tale confluisce nel Conto Economico, però per avere effetto sul risultato è necessario tener conto che non tutto ciò che è stato acquistato o prodotto in un esercizio viene venduto durante lo stesso esercizio, pertanto, per il principio della competenza devono essere evidenziate, sempre nel Conto Economico, delle voci rettificative che si sostanziano nelle variazioni che le rimanenze hanno subito tra l'inizio e la fine dell'esercizio.

Vediamo sinteticamente come funziona.

Premesso che le rimanenze, come tutti i conti dello Stato patrimoniale, hanno una vita che non si esaurisce nell'esercizio in cui vengono registrati i movimenti che li interessano, contrariamente ai conti del Conto economico, ma i saldi di chiusura rappresentano i saldi di apertura (o saldi di partenza) all'inizio dell'esercizio successivo; pertanto il magazzino nello Stato patrimoniale ha il seguente movimento:

Rimanenze iniziali + Acquisti del periodo (materiali, lavoro, lavorazioni esterne, forza motrice solo per citarne alcuni) - Rimanenze finali = Consumi del periodo o Venduto (o, come si dice, costo del venduto). Oppure, ed è la stessa cosa: Acquisti del periodo + (Rimanenze iniziali - Rimanenze finali) = Consumi del periodo.

Facciamo un esempio: nel primo esercizio di attività acquisto materiali per (+) 100; durante l'esercizio non produco nulla, quindi non vendo nulla; a fine esercizio nello Stato Patrimoniale apparirà (+)100 quale valore

attribuito alle rimanenze, mentre nel conto economico apparirà - i segni sono ovviamente invertiti - (-) 100 quale valore degli acquisti e (+) 100 quale variazione delle rimanenze (-rimanenze iniziali 0 + rimanenze finali 100 = +100), quindi zero come effetto sul risultato. Se poi si prosegue nell'esempio: nell'esercizio successivo non faccio altri acquisti, ma utilizzo nella produzione tutto il materiale acquistato l'esercizio precedente e vendo tutto ciò che è stato prodotto; nello Stato Patrimoniale il valore delle rimanenze finali è 0, mentre nel Conto Economico, a fronte di ricavi da vendita, es. per 130, avremo costo del venduto per 100 (- acquisti del periodo 0 - rimanenze iniziali 100 + rimanenze finali 0), quindi con effetto di 30 sul risultato. Dal che se ne deduce, sempre per il principio di correlare ricavi e costi di competenza, che le rimanenze "trascinano" i costi fino all'esercizio in cui vengono conseguiti i ricavi correlati.

Per quanto fin qui detto emerge che il valore attribuito alle rimanenze nello Stato patrimoniale è la risultante dei valori di acquisto dei singoli fattori della produzione, valori diversi anche per componenti qualitativamente e fisicamente identiche, ma acquisite in tempi diversi e da fonti diverse, quindi a prezzi diversi. Se a ciò aggiungiamo che principi contabili e normativa fiscale costituiscono allo stesso tempo un vincolo e un'opportunità sulle modalità da seguire per determinare il valore delle rimanenze e che a seconda delle metodologie seguite si possono spostare i risultati da un esercizio ad un altro, si comprende il perché ho definito le rimanenze "la voce più importante" del Bilancio di esercizio. Quanto sopra vale sia per i beni "fisici" sia per i beni che fisici non sono.

Facciamo un esempio in casa con riferimento al progetto Alta Velocità: RFI ha, tra le rimanenze, il valore delle opere in costruzione, quindi un bene tangibile; Italferr, quale società di ingegneria, ha tra le rimanenze, il valore dei progetti in corso di esecuzione; questi progetti sono il risultato di attività intellettuale e di indagini varie (ad es. indagini geologiche, rilievo dei tracciati e così via), quindi rappresentano un bene intangibile (questo bene quando sarà completato confluirà nel valore delle opere in costruzione nel bilancio RFI).

L'esempio utilizzato ci introduce ad un caso particolare per quanto concerne il valore delle rimanenze: cioè rimanenze valutate a "ricavo", o, meglio, a valore di "appalto" e non più a "costo", che è la generalità dei casi. E ciò in considerazione di due specificità: contratti ad esecuzione pluriennale e valore pattuito. In questo

caso principi contabili e normativa fiscale consentono di valutare le opere o i progetti in corso in base allo stato di avanzamento dei costi sostenuti sul totale dei costi preventivati (con preventivi aggiornati costantemente) ed applicazione di tale coefficiente al valore, anch'esso soggetto ad aggiornamento, dell'appalto, quindi dei ricavi; in tal modo ciascun esercizio beneficerà del margine man mano che questo viene maturato evitando che in un unico esercizio (quello in cui viene effettuato il collaudo finale) venga registrato il margine totale.

Al fine di meglio metabolizzare quanto fin qui esposto, ritengo sia meglio differire al prossimo numero del giornale la trattazione dell'argomento: contabilità industriale.

Antonio Ceccarelli

I precedenti articoli sono apparsi sui numeri 14/2006, 1/2007 e 2/2007.

Potete inviare i vostri quesiti e/o richieste di approfondimento all'indirizzo e-mail: segreteria@fastwebnet.it



ASSIDIFER FEDERMANAGER
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

FEDERMANAGER
Federazione Nazionale Dirigenti
Aziende Industriali
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

Il sottoscritto, in merito alla Legge 675/96 sulla "Tutela dei dati personali", esprime il consenso alla comunicazione dei propri dati personali alle organizzazioni sindacali cui aderisce direttamente o indirettamente codesto Sindacato, nonché agli organismi costituiti e costituiti per iniziativa della Federazione Nazionale Dirigenti Industriali.

Cognome
Nome
Nato il a
Codice Fiscale
Titolo di studio.....
Indirizzo abitazione
.....
Cap Città.....
Tel.
Matricola
Società di appartenenza.....
Sede di lavoro.....
Struttura in cui è inserito.....
.....
Tel. Fax.....

dichiara la propria adesione
all' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

Autorizza la propria sede contabile a trattare mensilmente, a decorrere dal

1°
la quota di associazione sindacale a favore
dell' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

Preso atto delle intese fra ASSIDIFER
FEDERMANAGER e FEDERMANAGER conferma la
propria adesione alla FEDERMANAGER tramite il
Sindacato Territoriale competente.

..... li.....
Firma.....

Per associarsi all' ASSIDIFER compilare e consegnare
una copia della presente scheda al Coordinatore RSA.

SALI A BORDO DI HDI ASSICURAZIONI.

Entra in contatto con i tuoi vantaggi.

BONUS
A BORDO
Matricole

Risparmi
fino al 30%

**SEI ENTRATO NEL GRUPPO FS
DOPO IL 2001?**

HDI ti riserva il bonus per scalare due classi di merito e risparmiare così fino al 30% sulla tua polizza auto. In più ulteriori agevolazioni esclusive, da scoprire recandoti presso un Ufficio di Rappresentanza InLinea.

Per ricevere il tuo Bonus a Bordo recati presso una nostra Rappresentanza.

www.qualcosadipersonaledlf.it - www.inlinea-hdi.it
N° Verde 800.082.082

BONUS
A BORDO
NUOVI CLIENTI

Risparmi
fino al 30%

**SPECIALE NUOVI CLIENTI
E NON SOLO...**

Alle tariffe agevolate per la polizza auto dei dipendenti e pensionati del Gruppo FS, oggi HDI affianca un'ulteriore opportunità: un bonus per scalare due classi di merito per ogni nuova polizza, risparmiando così fino al 30%.

BONUS
A BORDO
PER I FAMILIARI

Fai risparmiare
fino al 30%

**SPECIALE PER I FAMILIARI
DEL PERSONALE FS**

In esclusiva per i familiari a carico dei dipendenti e pensionati del Gruppo FS, un bonus per scalare due classi di merito e risparmiare così fino al 30% sulla polizza auto.

HDI

ASSICURAZIONI



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



Al tuo fianco, ogni giorno.