

iovedì scorso, 15 novembre, nella bellissima sala "Di Liegro" della Provincia di Roma, abbiamo tenuto il preannunciato convegno sul Nodo di Roma.

L'incontro è stato organizzato insieme al Sindacato Romano Dirigenti Aziende Industriali (SRDAI), d'intesa con la Provincia di Roma, in collaborazione il Prof. Luigi Longo dell'Università di Trieste e con la partecipazione del Prof. Francesco Filippi dell'Università "La Sapienza" di Roma.

E' stato un pomeriggio molto ricco ed interessante, di alto livello, che ha visto gli interventi, tra gli altri, dell'Assessore alla Mobilità ed ai Trasporti della Provincia di Roma, Michele Civita, e dell'Amministratore Delegato del Gruppo FS, Mauro Moretti. Gli interventi, di cui pubblichiamo a parte una sintesi, hanno dato un'ampia visione delle problematiche al contorno, hanno illustrato le criticità e gli strumenti di governo del territorio recentemente adottati dagli Enti interessati, quali il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Roma ed il Piano di Bacino della Provincia di Roma.

Sono stati illustrati anche gli interventi necessari, in gran parte peraltro già programmati, per avere un servizio metropolitano più consoni alle attese dei cittadini.

Una simulazione del modello di esercizio su alcune linee regionali, illustrata dal prof. Longo, ha dimostrato che anche pochi interventi di carattere gestionale, tecnologico e infrastrutturale, se opportunamente individuati e mirati, possono dare significativi risultati in termini di aumento di potenzialità delle linee e di regolarità dell'esercizio.

L'ing. Moretti, partendo dalla situazione dell'area romana, ha allargato il suo intervento alla situazione più complessiva dell'azienda, non nascondendo le gravi difficoltà a cui essa va incontro soprattutto a causa della carenza di risorse previste nella legge finanziaria appena approvata dal Senato rispetto alle esigenze del Piano industriale, presentato nella scorsa primavera.

Piano Industriale che, peraltro, aveva ottenuto l'apprezzamento del governo. Forte e decisa è stata, come di consueto, la richiesta di chiarezza nei ruoli e nei rapporti tra azienda, che deve poter operare sul mercato utilizzando le sue regole e sfruttando tutte le opportunità, e le Istituzioni che devono farsi carico di quei servizi che non possono essere remunerati con i proventi delle tariffe. E



noi, che analoghe posizioni abbiamo espresso già nel convegno di aprile, non possiamo che essere fortemente solidali con lui. Se si vuole aprire davvero il mercato si deve consentire a tutti gli operatori di poter operare con le stesse regole. Ognuno deve avere il coraggio di assumere le proprie responsabilità. Il management delle sue scelte imprenditoriali, il governo e le Istituzioni delle proprie scelte politiche. Per quanto ci riguarda, come dirigenti di questa azienda, siamo orgogliosi del fatto che gli obiettivi fondamentali del Piano d'impresa per il 2007 saranno raggiunti e migliorati. Non è poco e non era scontato. Tornando al convegno, secondo nel 2007 e terzo in cinque anni sul tema del trasporto nel Lazio e nel Nodo di Roma, non c'è dubbio che esso è servito a consolidare ancora di più l'immagine positiva che Assidifer ed i dirigenti industriali hanno acquisito chiamando a discutere attorno a temi così delicati e importanti, fornendo risposte apprezzate dai nostri interlocutori. Sia all'interno della Federazione e sia nel mondo politico istituzionale.

Ed anche l'interlocuzione interna sembra avere un decoro apprezzabile. Dopo l'incontro del 29 ottobre scorso con il dott. Gabrielli, di cui diamo conto in altra parte del giornale, abbiamo concordato di fare approfondimenti su specifici argomenti, molto rilevanti per tutti noi, quali le politiche retributive e la pesatura delle posizioni. E poi, sia pure con ritardo, sono riprese le politiche retributive, sia sotto forma di MBO e sia, con interventi mirati al riconoscimento di particolari situazioni di merito e di responsabilità. Anche questo vogliamo interpretare come l'accoglimento delle sollecitazioni da noi fatte verso il Vertice societario.

Concludendo non posso non ricordare con soddisfazione che, dopo pressanti richieste, dal 1° novembre 31 colleghi, da lungo tempo in posizione dirigenziale, hanno finalmente ottenuto la promozione.

A questi colleghi vanno i nostri complimenti ed auguri con la speranza di averli tutti presto al nostro fianco.

A coloro che, invece, non hanno ancora ottenuto il meritato riconoscimento diamo assicurazione che Assidifer farà di tutto perché la loro legittima aspettativa abbia presto uno sbocco positivo.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE  
PERIODICO DELL'ASSIDIFER  
FNDAI  
ANNO 16°  
N° 11/2007



## 2008: il Contratto e la Finanziaria

Tra poco più di un anno siederemo di nuovo al tavolo con Confindustria per rinnovare il nostro Contratto nazionale di lavoro che scadrà appunto alla fine del 2008.

Tra non molto, in vista di questo fondamentale appuntamento, inizierà, all'interno del sistema associativo Federmanager, una approfondita fase di riflessione e valutazione su ciò che è stato, su ciò che sarebbe dovuto essere e, soprattutto, su quanto vorremmo che fosse nel prossimo periodo di vigenza contrattuale.

Nei quattro anni di sperimentazione appena trascorsi, dobbiamo ammetterlo, il nuovo modello contrattuale che avevamo sottoscritto e nel quale avevamo posto tante speranze di crescita per la categoria non è riuscito ad esprimere tutte le sue potenzialità e a far emergere a pieno la valenza strategica del nuovo sistema retributivo, né a far apprezzare alla categoria stessa il valore delle tutele poste in essere nel campo della formazione, del sostegno al reddito, del riorientamento e del supporto alla ricerca di nuove opportunità di lavoro.

Tutele la cui regolamentazione ed avvio operativo hanno richiesto più tempo del previsto e che hanno scontato qualche vischiosità di troppo nei sistemi bilaterali incaricati di gestirle, in particolare per quanto riguarda l' "Agenzia del lavoro".

In questo quadro, l'aspetto su cui la categoria si sta maggiormente interrogando riguarda la modalità con cui le imprese stanno dando attuazione al nuovo modello retributivo che, come è noto, attribuisce un ruolo crescente alla componente variabile della retribuzione. Un nuovo modello retributivo che, nelle intenzioni, vuole esaltare la componente "imprenditoriale" insita nel ruolo manageriale e quindi legando quote significative della retribuzione ai risultati aziendali ed alle performance individuali sulla base di parametri oggettivi, trasparenti e coinvolgenti.

I dati di cui siamo in possesso forniscono un quadro molto "leopardato": nelle grandi e medie imprese a capitale estero questi sistemi ci sono perché c'erano già, funzionano e sono trasparenti ed oggettivi perché così sono sempre stati, nessun dirigente ne è escluso; nelle grandi imprese a capitale italiano i sistemi di retribuzione variabile ora sono abbastanza presenti, spesso però sono stati introdotti da poco tempo, non sempre riguardano tutti i dirigenti, non sempre sfuggono a fenomeni di opacità, ma soprattutto ancora non prevedono un adeguato e definitivo coinvolgimento del dirigente.

Se ne deduce che Federmanager e Confindustria hanno lanciato una sfida che le nostre aziende fanno fatica a fare propria, a calarla all'interno di una evoluzione culturale, a comprendere, loro per prime, quanto sia importante giungere ad una netta distinzione tra il ruolo di indirizzo dell'azionista o dell'imprenditore ed il ruolo di gestione del manager.

Confindustria e Federmanager hanno quindi sbagliato? Hanno anticipato troppo i tempi? Anche se con molta cautela, personalmente direi di no: la scelta era e resta strategicamente corretta.

Non fare questa scelta avrebbe significato non tener conto di come sta cambiando la cultura d'impresa, della irreversibile evoluzione del ruolo manageriale che tende a recuperare uno spazio più "elitario", avrebbe significato non tener conto del diverso ruolo che è destinata ad avere la contrattazione collettiva nazionale per quanto riguarda la componente economica.

Difficoltà serie, dunque, sia per noi che per Confindustria che è e deve sentirsi impegnata quanto noi, e forse più di noi, affinché ci sia una effettiva applicazione di un modello retributivo che può e deve essere di riferimento anche per altri settori dirigenziali, e non solo. La strada che abbiamo imboccato non prevede drastiche inversioni di marcia, dobbiamo andare avanti implementando ed adeguando con lungimiranza e tenacia quanto abbiamo avviato quattro anni fa. Ma nello stesso tempo non possiamo permettere che contro la nostra categoria si accaniscano politiche economiche e fiscali inique e punitive, politiche che disincentivano il merito, l'assunzione di responsabilità, la disponibilità al cambiamento e all'innovazione.

E' per questo che con riferimento alla Finanziaria 2008 abbiamo presentato un emendamento con cui chiediamo al Governo di prevedere una aliquota fiscale fortemente ridotta per quelle quote di retribuzione legate ai risultati ed alla produttività, purché previste da accordi tra le parti a livello individuale, aziendale e territoriale. A nostro avviso sarebbe una leva efficace per far crescere le retribu-

zioni, incentivare l'impegno, stimolare la partecipazione dei lavoratori, dare una spinta forte a nuovi modelli di relazioni industriali.

Con la riuscitissima manifestazione che si è tenuta lo scorso 7 novembre a Roma (ripetuta il 12 a Milano) oltre cinquemila dirigenti di aziende industriali di tutta Italia hanno sostenuto Federmanager per contestare il progetto governativo della Finanziaria, per respingere quelle politiche redistributive ispirate da logiche ideologiche che continuano ad incidere sempre sugli stessi soggetti, slegate da strategie di sviluppo senza le quali non si crea nuova ricchezza, non si offrono nuove opportunità ai giovani, non si possono realizzare giuste e irrinunciabili politiche di inclusione sociale.

Sono politiche che si traducono in un messaggio sbagliato perché disincentivante, diseducativo che induce all'appiattimento, assolutamente in contrasto con lo spirito del contratto voluto e sottoscritto da Federmanager e Confindustria che tende, invece, ad esaltare il merito, la responsabilità e la disponibilità al cambiamento dei dirigenti.

Queste valutazioni, ne siamo certi, sono condivise da molti di quei ceti professionali che costituiscono la "borghesia produttiva" del Paese: la politica, quella che ha veramente a cuore l'interesse complessivo della nostra società e che non guarda solo ai rispettivi bacini elettorali, deve tener conto di questa realtà, la deve interpretare, deve dare risposte coerenti, tempestive, di alto profilo, anche attraverso l'approvazione di una Finanziaria giusta, che non sia, come oggi purtroppo appare, punitiva ed iniqua nei confronti della categoria dirigenziale.

Deve essere chiaro una volta per tutte ai signori della politica che le attese dei dirigenti, i loro valori individuali e sociali non sono, né possono essere, rappresentati dalle grandi confederazioni sindacali che hanno certamente un ruolo indiscusso, ma di sicuro soltanto parziale: la società italiana è sempre più articolata e ricca di fermenti; la politica sappia confrontarsi con questi soggetti e lo faccia in un quadro di *par condicio* e senza condizionamenti.

Ma torniamo, per concludere, al rinnovo del nostro contratto. Non c'è dubbio che il nuovo contratto dovrà trovare le soluzioni più giuste per incentivare l'adozione del nuovo modello retributivo e questo, a nostro avviso, non escludendo anche forme di "penalizzazione" per quelle imprese che non ritenessero di applicarne doverosamente e dovutamente i contenuti: le idee ci sono ma dovranno ovviamente passare al vaglio dei competenti organi federali senza dimenticare che poi dovranno essere comunque condivise da Confindustria.

Quello che deve essere comunque chiaro è che l'obiettivo di rafforzare il nostro ruolo economico e sociale e di legittimare il nostro essere parte della classe dirigente del Paese passa attraverso un modello di relazioni industriali e un modello contrattuale in linea con i tempi e capace di interpretare il nuovo modo di essere manager.

Giorgio Ambrogioni  
Direttore Generale Federmanager

### CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiatti

**Una cosa in particolare mi ha colpito nelle parole di Mauro Moretti al Convegno sul Nodo di Roma: l'aver ricordato e sottolineato con forza il fatto che le ferrovie sono una Spa, che la gestione è regolata dal Codice Civile, che gli amministratori ne sono completamente responsabili e che, in sintesi, i disavanzi di gestione non vengono più ripianati dallo Stato. Insomma, "non paga più Pantalone"!**

**Credo che questo aspetto andrebbe divulgato all'esterno in maniera più puntuale, magari - perchè no? - facendo ricorso alla pubblicità diretta ed indiretta, compresa quella istituzionale delle FS!**

**La gente è ancora portata a immaginare le ferrovie come la classica azienda pubblica, mal gestita e coagulo di sprechi ed inefficienze. Occorre far capire bene che siamo un'impresa che sta sul mercato come tante altre e operiamo con le nostre forze e senza alcun paracadute! Dunque, lo ripeto, non guasterebbe una buona campagna informativa che aiuti a modificare la percezione che la clientela ha della nostra azienda. Spiace, andando in giro, sentire ancora le persone mormorare: "baraccone per baraccone, le poste sono riuscite a migliorare, mentre le ferrovie....rimangono sempre le stesse!"**



# Merito, responsabilità, rischio: valori da rispettare

**Finanziaria 2008: una grandiosa manifestazione di protesta promossa da Federmanager nei confronti di una politica iniqua e penalizzante per i dirigenti.**

“Contro una Finanziaria senza anima, che rinvia tutti i problemi ed in cui le maggiori entrate hanno finito per legittimare nuove spese”. Così, Giorgio Ambrogioni, direttore generale di Federmanager, ha sintetizzato, in un suo articolo apparso il 15 ottobre su *Progetto manager*, le tante ragioni per le quali i dirigenti di aziende industriali aderenti alla Federazione avrebbero dovuto partecipare ad una manifestazione organizzata per il 7 novembre a Roma e per il 12 a Milano, contro la politica demagogica e punitiva di un Governo che invece di premiare merito, responsabilità e rischio – valori da sempre appartenenti al patrimonio genetico dei dirigenti e dei quali gli stessi dirigenti chiedono il massimo rispetto – preannuncia un orientamento verso politiche redistributive ispirate a logiche di appiattimento retributivo, assolutamente non in linea con l'impegno dei dirigenti e quindi per loro assolutamente inaccettabili. La risposta all'appello di Federmanager è andata ben al di là delle aspettative: a migliaia i dirigenti sono accorsi da tutta Italia e le due manifestazioni di Roma e di Milano hanno fatto registrare presenze, anche politiche, numerose e assai qualificate.

A Roma, il ministro per gli affari regionali, Linda Lanzillotta, il presidente UDC, Pier Ferdinando Casini, salutato da grandi applausi, insieme agli onorevoli Nicola Rossi (Ulivo), Maurizio Sacconi (Forza Italia) e Antonio Mazzocchi (Alleanza Nazionale) hanno portato, ciascuno, l'impegno della propria parte politica a tener conto di quanto richiesto dai rappresentanti dei dirigenti e a tenere nella dovuta considerazione i valori espressi dalla categoria e le loro legittime aspettative. Analoghi propositi e altrettanti auspici sono stati espressi nella manifestazione di Milano.

A Roma, ottima e molto applaudita la relazione predisposta da Edoardo Lazzati, presidente di Federmanager, assente per un grave lutto familiare, letta e illustrata dal vice presidente, Luigi Caprioglio, della quale rimandiamo la lettura, per chi lo vorrà, sul sito di Assidifer.

Vibrante l'intervento di Stefano Cuzzilla, presidente del Sindacato Romano, che ha ricordato come lo SRDAI chieda da sempre il rispetto di quei valori – merito, responsabilità, rischio – che rappresentano il prezioso bagaglio culturale e professionale di ciascuno degli oltre dieci mila dirigenti di Roma e del Lazio. “Voglio ricordare – ha detto con grande enfasi il presidente Cuzzilla ad una platea rumoreggiante – che sebbene i dirigenti finanzino il fondo INPS per la disoccupazione sulla base delle proprie retribuzioni, gli stessi dirigenti sono gli unici lavoratori licenziabili in qualsiasi momento e senza alcun diritto. Inoltre – ha aggiunto Cuzzilla – essi, proprio in quanto lavoratori dipendenti, soggetti a sostituto d'imposta, subiscono già una tassazione complessiva che supera il 50%. Partecipare a questa manifestazione, dunque, non può significare voler tutelare una *posizione corporativa*!”.

Cosa chiedono, insomma, i dirigenti delle aziende industriali alla Finanziaria e al Governo? Rispondiamo con le parole del direttore generale di Federmanager, Ambrogioni, dal già citato articolo su *Progetto manager*: “...i dirigenti chiedono un ruolo manageriale responsabile e determinante per la modernizzazione e la competitività del nostro sistema economico, una responsabilità da finalizzare al superamento di sistemi di *governance* di aziende ed organizzazioni, spesso opachi e che, tutti assieme, concorrono alla creazione di un sistema economico anch'esso opaco. Rivendicano un ruolo di soggetti promotori di trasparenza”.

Queste sono le sfide che – anch'esse parole di Ambrogioni – un management orgoglioso, responsabile e cosciente di essere classe dirigente, deve condurre in questo Paese pieno di convulsioni se vuole legittimare il proprio ruolo, la propria ragion d'essere e se vuole ottenere il rispetto dei propri diritti.

Roberto Martinez

## Cronaca di una fine annunciata

Prendo spunto dall'ottimo articolo di Sergio Graziosi pubblicato nell'ultimo numero del nostro “giornalino” (come molti chiamano Ferrovie & Servizi) per cercare di afferrare uno degli ultimi aneliti (o rantoli?) di un orgoglio sindacale che sembra essere scomparso dalla memoria dei più.

Non c'è nulla da aggiungere a quello che Sergio magistralmente, come suo solito, espone sia nei contenuti che nella forma. Volevo solo tentare di dare una personale chiave di lettura a quello che, anche lui, riconosce come una vera e propria crisi del nostro Sindacato.

La crisi del Sindacato, e del sindacalismo della dirigenza, è un processo in atto da molto, moltissimo tempo, da tanto di quel tempo da potersi considerare un fenomeno ormai irreversibile. Ma quello che sinceramente dispiace è che in contesti con una storia ed una cultura sindacale fortemente radicata, come le Ferrovie, questo processo erosivo sia ormai giunto al cuore del sistema, al centro dell'Organizzazione che lo rappresenta.

In termini più generali possiamo solo ricordare che la rappresentanza in CIDA ha subito un processo di consunzione che ha trovato il suo apice particolarmente negli ultimi due, tre anni; in quest'ambito Federmanager, ormai praticamente unico “socio” della Confederazione, soffre di una evidente perdita di rappresentatività e di forza contrattuale nei confronti di Confindustria: basti, come esempio eclatante, l'ultimo rinnovo contrattuale, in cui tutto è stato dato alla parte datoriale e nulla è stato ottenuto per i dirigenti. Questa, ovviamente, è una considerazione del tutto personale, anche se condivisa dalla stragrande maggioranza dei colleghi.

Ma se per ipotesi volessimo sposare la teoria secondo la quale l'attuale CCNL fornisce grandi opportunità per la crescita di ruolo del dirigente, premiando il merito ed i comportamenti, ebbene, in quest'ottica, possiamo tranquillamente affermare che questo contratto, in Ferrovia, dopo quasi cinque anni dalla sua trionfale apparizione, è a tutt'oggi inapplicato. Riprendo questo discorso non per il puro piacere della retorica ma solo perché stiamo infine arrivando al rinnovo del CCNL, proprio di quel CCNL mai applicato. Sarebbe interessante, oggi, conoscere il parere di chi tanto strenuamente sostenne, ieri, “quel” contratto, garantendone virtù quasi taumaturgiche per il successo futuro della categoria!

Mi chiedo: quali sono state fino ad oggi le iniziative della Federazione a tutela dell'applicazione del contratto? Ricordo che è stato istituito un “Osservatorio” per monitorare tale aspetto, specialmente presso i grandi Gruppi Industriali, ma alla fine, dopo tanto “osservare”, non si è avuto alcun risultato, anche perché tutta questa attività di osservazione ha concluso che non sono stati applicati in modo diffuso e trasparente i sistemi di incentivazione! Risultato, oserei dire scontato, per raggiungere il quale ci son voluti cinque anni ed a fronte del quale, ripeto, non si è avuta alcuna azione concreta.

Ora il caso vuole che i dirigenti delle Ferrovie intrattengano relazioni industriali non attraverso le canoniche “Rappresentanze Aziendali (RSA)” ma che dispongano di un vero e proprio Sindacato, con il suo Segretario Generale, con la Segreteria, la Giunta Esecutiva, il Consiglio Nazionale, le Commissioni Permanenti, Presidenti, Vice Presidenti, Membri ed Esperti..., finalmente le RSA ed infine le RST (rappresentanze territoriali). Un bel mucchio di gente, insomma, i cosiddetti “strutturati”, tutta gente che porta avanti, in un modo o nell'altro, la cosiddetta azione sindacale. Per mantenere in piedi tutta questa organizzazione, Assidifer può contare sul contributo versato al sindacato dai colleghi iscritti, un contributo che prevede un “surplus” che rimane ad Assidifer dopo aver versato le dovute quote alla Federazione.

E qui veniamo a noi ed alle evidenti sottolineature di Graziosi nel suo scritto.

Mai, come nell'ultimo anno, le relazioni industriali per i diri-

genti ferroviari hanno avuto un periodo di totale, assoluta inefficacia. Fino all'ultimo recentissimo Consiglio Nazionale il vertice sindacale, rappresentato dalla Segreteria ed in primis dal Segretario Generale, ha individuato le cause di tale disastro in una “scarsa considerazione” (testuale) da parte del Vertice aziendale, sottolineando comunque che i tempi bui stanno per finire in considerazione di una ritrovata benevolenza nei nostri confronti.

Non ho parole! Può un sindacato essere efficiente ed efficace in funzione degli atteggiamenti del Vertice aziendale nei suoi confronti?

La nostra cosiddetta controparte può essere buona o cattiva, mal vestita o elegante, disponibile o scostante... questo non cambia nulla! Non è nella sua benevolenza che si può concretizzare l'azione sindacale! Se il progetto è quello di aspettare disponibilità, sorrisi e benevolenza ebbene l'immagine dei dirigenti assimilati ad un branco di pecore guidate da un “Segretario Generale Pastore”, così come è tratteggiata da Franco Donarelli nelle sue vignette, è del tutto azzeccata.

Questa purtroppo è un'opinione diffusa, si tende a “scaricare” sugli atteggiamenti altrui le proprie inefficienze, le proprie paure, ancor di più poi quando ci si aspetta un particolare “occhio di riguardo” perché l'attuale Vertice aziendale è di provenienza FS.

E' questo un segnale di profonda crisi, un indicatore di assoluta mancanza di politiche sindacali chiare e condivise non solo dagli “strutturati” ma da tutti i colleghi.

La verità è che dobbiamo guardare alle nostre inefficienze e tentare di correggerle, dobbiamo non lamentarci solo di quanto ci abbia deluso e sia cattivo l'Amministratore Delegato: non è questo che vogliamo sentirci dire ogni volta dalla Segreteria e non può essere questa la politica del nostro Sindacato.

E' finita la stagione di Assidifer, almeno di questo Assidifer, ed i segnali c'erano già tutti fin dall'ultimo Congresso di Campora S. Giovanni!

Si è voluto tenere in vita un sistema, un “apparato” vecchio, lento ed inefficace, incapace non solo di interagire ma addirittura di “reagire”, si è persa l'occasione per fare un vero rinnovamento ed il malato è ormai cadavere. Non è bastato, infatti dilatare il numero dei componenti della Segreteria, della Giunta, del Consiglio, istituire una nuova Commissione, ecc. Non è bastato il tentativo di esaltare la nostra presenza realizzando convegni, con l'unico scottante risultato di esser stati additati per la presunta pochezza della dirigenza FS, non è bastato chiamare a raccolta i cosiddetti “giovani” e le donne, i quali, da persone serie quali sono, dopo aver visto già dalla prima volta l'aria che tirava, hanno ringraziato cortesemente e respinto al mittente gli inviti successivi!

E' giunto il momento di un serio cambiamento di rotta e non posso fare a meno di riproporre, ancora una volta, quelle riflessioni che hanno scatenato chiusure, epurazioni e reazioni isteriche prima del Congresso, e affinché non si continui strumentalmente a dire che “mancano le proposte”, le riassume e le “motivo” per i colleghi che mi leggono con obiettività e per ulteriore futura memoria. Dunque:

- Assidifer deve dotarsi di un'organizzazione più snella, efficace ed in linea con lo statuto federale, soprattutto più in sintonia con le Associazioni ed i Sindacati Territoriali della Federazione che oggi rappresentano l'unico vero polo di attività sindacale. Federmanager è sempre più un organo politico, troppo distante dalla variegata moltitudine degli interessi reali dei suoi iscritti. Federmanager è orientata a fornire più “servizi” e meno tutele, connotandosi quindi con un'attività più imprenditoriale che sindacale.

- In tal senso il “cuore” del Sindacato è rappresentato dalle RSA che devono avere l'assoluta prerogativa delle relazioni industriali. Il confronto e la condivisione va necessariamente spostato e focalizzato a livello di singola Società.

- La Segreteria Generale è un organo politicamente vecchio ed inutilmente pletorico. Va sostituita da un Coordinamento di RSA che elegge al proprio interno un Coordinatore.

- La Giunta non serve a nulla, meno che mai piena di membri di Commissioni e di invitati come sta accadendo da un anno a questa parte. Sulla carta ha un potere meramente esecutivo, potere che è invece prerogativa reale della Segreteria (del futuro auspicato Coordinamento). In Giunta, da sempre, non si realizza altro che la riproposizione di tematiche ed argomenti già esaminati in Segreteria, tematiche ed argomenti da riproporre, ancora una volta, al Consiglio, che, a sua volta, nel caso volesse affidare qualche mandato esecutivo, lo affida alla Segreteria e non certo alla Giunta.

- Il Consiglio Nazionale può essere più efficacemente sostituito da una Assemblea Generale di tutti i componenti le Rappresentanze Aziendali che, a loro volta, sono i fedeli esecutori di specifici mandati raccolti dalle Assemblee convocate dalle RSA stesse, nelle Società e sul territorio, in un'ottica di un fattivo coinvolgimento di tutti i colleghi che devono sentirsi allo stesso modo partecipi e “strutturati” alla vita del Sindacato. Oggi più che mai il Consiglio di Assidifer sembra un piccolo Parlamento, con la sua maggioranza, le sue correnti, e l'opposizione. Così non si fanno gli interessi dei dirigenti, così non si tutela la categoria, così ci si parla solo addosso e non si arriva a nulla, come ben sanno le centinaia di colleghi “non strutturati” ma benevolmente iscritti che chiedono, con sempre minore insistenza, “...ma che fa il Sindacato?”. Oltretutto, nel corso dell'ultimo anno, come per la Giunta, le sedute del Consiglio sono state caratterizzate da innumerevoli “inviti” a questo o quel personaggio, ai giovani, alle donne, ecc., rendendo praticamente impossibile – non posso credere volutamente – qualsiasi momento di seria riflessione interna.

- Le Rappresentanze Territoriali hanno ragione di esistere tanto più quanto sono radicate all'interno dei Sindacati Territoriali di Federmanager.

*Costruire le piattaforme di base, realizzare un obiettivo, andare ad un sereno e leale confronto, venire a una stretta, tracciare il quadro di riferimento, aprire un tavolo, andare a una concertazione vera, mettere in moto una dinamica, portare avanti una linea unitaria, trovare l'escamotage, una via percorribile, lo snodo fondamentale, ci sono punti che hanno bisogno di una puntualizzazione, c'è in atto un grosso lavoro..., riusciremo mai a fare a meno di espressioni ormai fossilizzate, come queste?*

Riusciremo, invece, a dare forma e sostanza agli obiettivi ed alle necessità reali come *farsi capire dai colleghi, conoscere la loro mappa percettiva, argomentare avendo sempre in mente i loro bisogni, andare al sodo senza risultare ruvidi, saper gestire le buone e anche le cattive notizie, scrivere mail che aiutino a negoziare senza mai irritare, raggiungere accordi in forma scritta, costruire relazioni positive con i vari interlocutori, siano controparti siano i colleghi associati?* Insomma, una rivoluzione. O una magia. O semplicemente una crisi, nel senso etimologico e anche positivo di cambiamento.

Smettiamola di giocare al gioco delle poltrone, di mantenere in vita un apparato oltretutto costoso per i nostri iscritti!

Ben venga la proposta di Graziosi di un chiarimento in sede di Giunta (sperando che sia l'ultima riunione di un organo tanto inutile) laddove non a caso lo stesso Graziosi chiede la presenza di tutta la Segreteria, perché tutta insieme, da oltre un anno, ancora non l'abbiamo mai vista.

Agostino Chisari

## Un convegno sulla mobilità romana

Organizzato da Assidifer e Sindacato romano si è tenuto, il 15 novembre 2007, un convegno per discutere i problemi della mobilità di Roma e Provincia.

Quando in quell'ormai lontano 14 maggio 2002 Assidifer, insieme al Sindacato Romano e a CIDA Lazio, tenne a Roma il primo convegno sul tema "La mobilità nel Lazio e il nodo di Roma", solo i più ottimisti ritennero che l'iniziativa delle aziende industriali laziali avrebbe cambiato la complessa realtà trasportistica della Capitale e del suo hinterland.

Ma quale era stata, allora, la motivazione che aveva dato origine alla manifestazione romana? La leggiamo nella "presentazione" degli atti del convegno: "... innanzi tutto la volontà dei dirigenti d'azienda di Roma e del Lazio di offrire una opportunità di confronto alla città e alle sue istituzioni, di dare ai politici, agli amministratori e ai dirigenti del mondo del trasporto la possibilità di incontrarsi intorno ad un tavolo comune e di dibattere i temi della mobilità, del traffico e del trasporto in un territorio, appunto quello romano e laziale, esteso, difficile, dai problemi estremamente complessi. Poi, per proporsi alle autorità della Regione, della Provincia e del Comune di Roma come forza attiva, presente, capace di dare contributi sostanziali alla risoluzione dei tanti problemi, delle tante carenze della mobilità e del traffico".

Due anni dopo, esattamente il 14 aprile 2004, una seconda manifestazione - promossa dagli stessi soggetti della prima - si tenne, sempre a Roma, per chiedere a quelle stesse istituzioni e aziende cosa fosse stato realizzato e cosa no, quali problemi, da allora, fossero stati affrontati e quali risolti.

A fronte di risultati a dir poco modesti, se non insignificanti per la città e per le zone ad essa confinanti, i dirigenti di Roma e del Lazio offrirono ancora una volta alle diverse istituzioni la loro disponibilità a lavorare insieme, per Roma, per il Lazio, per il bene di tutti i cittadini che vivono e lavorano in questo grande e importante territorio.

I dirigenti sono a disposizione - fu la conclusione di quella seconda manifestazione - tocca ad istituzioni ed aziende di trasporto

decidere di coinvolgerli.

Sono passati più di tre anni: i buoni propositi di allora sono stati totalmente disattesi, i risultati di tanto parlare sono stati pressoché nulli. Ma di nuovo, con grande senso di responsabilità e quasi con ostinazione, i dirigenti di Assidifer e del Sindacato Romano hanno deciso di occuparsi ancora una volta dei problemi della mobilità dell'area metropolitana di Roma e hanno indetto una nuova manifestazione sul tema, un po' complesso, "Il piano regolatore generale e il piano di bacino provinciale: l'assetto del territorio e lo sviluppo urbanistico dell'area metropolitana di Roma. La strategia e le scelte per garantire la mobilità e l'integrazione modale. Il ruolo delle ferrovie e della rete ferroviaria regionale".

A questo nuovo incontro, tenuto il 15 novembre 2007 nel prestigioso Palazzo Valentini, sede della Provincia di Roma, hanno partecipato, oltre ai vertici dei sindacati promotori alcuni rappresentanti delle istituzioni romane e del Lazio che già avevano preso parte ai lavori delle manifestazioni precedenti, i vertici di aziende di trasporto nazionali e locali e docenti delle Università di Roma e di Trieste.

Ha aperto i lavori il Presidente del Sindacato Romano, Stefano Cuzzilla, e al suo intervento è seguita la relazione introduttiva del Segretario Generale Assidifer, Nicola Tosto, che pubblichiamo in questa stessa pagina.

Un intervento molto seguito è stato quello dell'arch. Fulvio Scapellati, che ha inquadrato, in modo molto dettagliato, il PRG e il Piano di bacino provinciale nello sviluppo urbanistico e territoriale di Roma e della sua provincia, illustrandolo con dovizia di dati e di cartografie. Particolarmente efficaci alcuni concetti espressi dal relatore: "... si deve lavorare alla valorizzazione dei nuclei esistenti, garantendo l'intoccabilità degli spazi intermedi", "...ogni scelta deve essere assunta tenendo ben presente l'esistenza di pezzi importanti di città ormai realizzata" e "concerta-

zione decentralizzata (sviluppo policentrico e localizzazione dei servizi attorno ai nodi della rete di trasporto pubblico a elevata capacità, Ferrovie dello Stato, Ferrovie concesse, metropolitana), estesa nelle periferie e resa più capillare nell'area centrale". Scapellati ha messo particolarmente in evidenza il ruolo importantissimo delle cosiddette "aree di bordo", quelle, cioè, per le quali è in corso una programmazione congiunta con i comuni limitrofi (Tor Vergata, Guidonia, Tivoli, ecc.). Il risultato è una crescita degli spostamenti di circa cento mila unità, quasi integralmente assorbiti dal trasporto pubblico.

A proposito di trasporto pubblico, il prof. Giovanni Longo, dell'Università di Trieste, ha illustrato una microsimulazione del nodo ferroviario di Roma, fatta sullo scenario disegnato dal Piano di bacino della provincia di Roma. Il relativo modello è frutto di un elaborato e complesso sistema SW, applicato ad un altrettanto elaborato e complesso sistema di offerta infrastrutturale e di servizio ferroviario progettato nell'ambito del Piano di bacino. Lo studio ha preso in considerazione il sistema ferroviario posto a sud del nodo, esteso anche alle direttrici Avezzano - Cassino.

I risultati della simulazione hanno portato ad una stima quantitativa dei benefici degli interventi considerati, in termini di capacità del sistema e di regolarità della circolazione: in particolare si è visto che si è potuto ottenere un aumento medio dell'offerta del 50% in un'ora di punta, del 100% nelle altre fasce orarie ed un incremento medio della regolarità del 58%.

Le relazioni presentate al Convegno sono riportate per intero sul sito <http://www.federmanager.it/roma>. Mentre l'intervento conclusivo dell'Amministratore Delegato del Gruppo FS, Mauro Moretti, è riportato in altra pagina di questo stesso giornale.

(r.m)

### La relazione introduttiva del Segretario Generale Assidifer, Nicola Tosto

Buon pomeriggio a tutti e grazie per aver accettato il nostro invito.

Come ha già anticipato il Presidente D'Addio, per la terza volta negli ultimi cinque anni vi chiamiamo a ragionare con noi attorno alle problematiche della mobilità nell'area metropolitana di Roma e della sua provincia.

Oggi vogliamo affrontare ed approfondire il ruolo ed il contributo che la rete ferroviaria regionale, e in particolare quella delle Ferrovie dello Stato, possono dare nel campo della mobilità.

Lo faremo anche con esempi basati su simulazioni prodotte dagli esperti dell'Università di Trieste utilizzando specifici programmi innovativi.

Non vi è dubbio che la Regione Lazio rappresenta un nodo nevralgico del sistema Paese, e Roma, al suo interno, gioca un ruolo particolarmente articolato e complesso.

E' importante centro di relazioni di tipo economico, culturale, religioso e sociale, e, nello stesso tempo, passaggio obbligato per i flussi di traffico e gli scambi tra nord e sud della Regione e di gran parte del paese. Peraltro, in particolare negli ultimi anni, l'andamento economico di questo territorio ha registrato un tasso di crescita superiore alla media dell'intero territorio nazionale.

Negli ultimi 20/30 anni si è verificato, come meglio vi illustrerò fra poco Fulvio Scapellati, un massiccio spostamento demografico da Roma verso i Comuni dell'interland ed in particolare verso quelli collocati nelle fasce costiere, specialmente a sud.

Dal 1982 al 2005 la città di Roma, contrariamente a quello che è avvenuto per gli altri Comuni capoluogo di provincia, ha registrato una diminuzione dello 0,5% della sua popolazione che si è distribuita in gran parte in altri comuni della Provincia ed in parte anche in quelli di altre Province.

Contestualmente si sono accentrate nella città di Roma le attività direzionali e terziarie pregiate.

Con questa situazione, determinatesi spontaneamente in assenza, fino a pochi anni fa, di una politica ispirata ad una visione strategica complessiva, devono fare i conti coloro che sono preposti al governo del territorio.

E se si vuole fare questo, bisogna garantire ai cittadini prima di tutto il diritto fondamentale alla mobilità in condizioni di qualità elevata.

Bisogna perciò occuparsi, prima di tutto, del trasporto delle persone, ma anche di quello delle merci, bisogna occuparsi di trasporto, ma anche di logistica.

Di sistemi di logistica, intendendo con questo il trasporto, la sosta, la distribuzione e tutti i servizi connessi al movimento di passeggeri e merci.

Nel nostro primo convegno del 2002 l'AD di Trenitalia lamentava soprattutto la lentezza nell'ottenimento delle autorizzazioni per la realizzazione delle opere non essendo, invece, un problema le risorse finanziarie che in quel momento erano abbondanti o, comunque, adeguate ai programmi.

Ora la situazione è sostanzialmente cambiata.

Si deve prendere atto che le risorse sono limitate ed è quindi necessario fare una severa selezione degli interventi, operando con grande oculatezza le scelte di priorità.

Senza trascurare il fatto che in Italia e nel Lazio - a maggior ragione nell'area romana - l'inserimento di nuove infrastrutture appare di particolare delicatezza e difficoltà, in considerazione del valore storico, archeologico e naturalistico del territorio.

Ne sanno qualcosa i colleghi che si sono occupati della linea AV Roma-Napoli ed ancor di più coloro che hanno tentato per decenni, purtroppo inutilmente, di realizzare un nuovo binario tra Ciampino e la stazione di Roma Casilina.

Occorre allora, per tutti questi motivi, sfruttare e valorizzare prima di tutto le infrastrutture esistenti.

Oggi più che mai.

Per esempio, in campo ferroviario, si dovranno privilegiare gli interventi gestionali e tecnologici che, uniti a limitati interventi strutturali, e con una spesa relativamente modesta, possono far conseguire risultati significativi sia in termini di aumento della capacità che di regolarità,

mantenendo ed anzi incrementando i livelli di sicurezza peraltro già oggi ai livelli più alti tra tutte le reti ferroviarie.

Nelle simulazioni che presenterà fra poco il professor Longo, e che riguarderanno alcune tra le linee più critiche, si cercherà di dimostrare che questo è possibile.

Naturalmente è fondamentale una sempre maggiore collaborazione ed integrazione tra tutti i soggetti interessati.

E' stata un'esigenza evidenziata da quasi tutti gli interventi fatti nei nostri due precedenti incontri e che oggi appare sempre più pressante.

Se ciascuno tendesse, come purtroppo in passato spesso è avvenuto, più a difendere le proprie idee e le proprie posizioni piuttosto che a ricercare la soluzione migliore e più rispondente alle esigenze comuni, l'unico risultato possibile sarebbe il rinvio e l'aumento dei costi.

Proprio in queste ore la stampa pubblica i dati circa i costi che la collettività nazionale sostiene a causa dei ritardi nella realizzazione di opere fondamentali.

Le esperienze di un passato anche non molto lontano ci è testimone.

Per fortuna, ci sembra che su questo fronte qualcosa di nuovo e di positivo stia avvenendo, anzi sia già avvenuto.

Sentiremo negli interventi che seguiranno come tra gli Enti e le aziende, a cominciare dalle Ferrovie dello Stato e gli Enti Istituzionali, i rapporti di collaborazione sono significativamente migliorati; ed i risultati cominciano a venire.

Si concordano linee strategiche e programmi, si mettono a fattor comune risorse, non più solo per l'acquisto di treni, ma anche per interventi di potenziamento ed ammodernamento tecnologico di alcune linee.

E' una novità importante, da valorizzare adeguatamente, che va nella direzione giusta.

E diamo volentieri atto alla Provincia di Roma di essere tra i primi ad impegnarsi in tal senso.

E' una scelta concreta a favore del trasporto su ferro, che sfruttando anche la circostanza positiva dell'entrata in esercizio della nuova linea AV tra Roma e Napoli, con la conseguente liberazione di tracce sulla linea Roma-Formia ed in parte su quella Roma-Cassino, potrà consentire l'effettuazione di nuovi servizi a carattere regionale e metropolitano.

Quando poi sarà completato l'anello ferroviario e realizzata la cosiddetta "gronda merci", sarà possibile dedicare molti più binari esclusivamente al trasporto viaggiatori metropolitano e, nello stesso tempo, creare le condizioni per togliere dalla strada migliaia di automobili con grande beneficio anche per l'ambiente.

Naturalmente un ruolo fondamentale hanno le altre reti ferroviarie e metropolitane e le linee autotranviarie con le quali va migliorato e reso efficace il sistema di interscambio.

L'avvio dei lavori delle nuove linee metropolitane B1 e C sono novità di grande rilievo per il futuro di questa Città.

Mentre dobbiamo qui riproporre l'esigenza di accelerare la realizzazione dei nodi di interscambio ferro gomma, in particolare quelli in corrispondenza del GRA che sembrano marcare ritardi significativi sui programmi annunciati.

Non voglio trascurare certo il ruolo di strade ed autostrade, fondamentale a condizione che esse occupino lo spazio ad esse più confacente, per contribuire ad un sistema veramente integrato, a servizio di una Città come quella di Roma e della sua area metropolitana, che ha il diritto e le condizioni per poter competere con le migliori realtà europee e mondiali.

In chiusura di questo breve intervento - molti temi saranno approfonditi dai colleghi che mi seguiranno - vorrei ribadire con forza l'esigenza primaria di fare sinergia.

Enti ed aziende uniscano risorse ed intelligenze al servizio del bene comune.

I dirigenti da noi rappresentati mettono a disposizione la loro professionalità per contribuire ad un progetto, in cui peraltro, credono fortemente che è quello di creare un sistema veramente integrato tra tutte le modalità di trasporto al servizio dei cittadini e delle imprese.

Grazie

### Il saluto d'apertura del Presidente SRDAI, Stefano Cuzzilla

Il valore dell'incontro organizzato dal Sindacato Romano Dirigenti Aziende Industriali insieme ad Assidifer va molto al di là del contributo tecnico, pure di primissimo ordine, offerto dai dirigenti industriali in materia di assetto del territorio e sviluppo urbanistico dell'area metropolitana di Roma, di strategie per garantire la mobilità e, in particolare, del ruolo delle ferrovie e della rete ferroviaria regionale.

Il valore è di natura politica, intendendo questo termine nella sua accezione più alta e nobile: quello di farsi parte attiva per il bene della "polis", ovvero della comunità economica e sociale nella quale i dirigenti industriali di Roma e del Lazio vivono ed operano.

Non è la prima volta che il nostro Sindacato esercita questo ruolo, innanzitutto, proprio sul tema della mobilità. Negli ultimi 5 anni, anche per l'impulso del nostro presidente emerito, comm. D'Addio, abbiamo organizzato altri due momenti tesi a favorire il dialogo e la discussione fra le Istituzioni e le aziende che si occupano, con ruoli diversi, della mobilità e del trasporto a Roma e nel Lazio. Nel primo incontro - tenutosi il 14 maggio 2002 - abbiamo posto il tema della "Mobilità nel Lazio e il Nodo di Roma"; nel successivo - il 14 aprile 2004 - abbiamo fatto il punto su quanto avvenuto nel frattempo, in una tavola rotonda intitolata "La mobilità nel Lazio ed il Nodo di Roma. Due anni dopo".

Ma ci siamo occupati anche di altre questioni importanti che riguardano la qualità della vita dei cittadini, come la sanità, l'energia, ecc.. Sono problematiche rilevanti, per la cui soluzione occorrono competenze elevate e sinergie fra tutti i soggetti che possono intervenire. E tra questi soggetti vi sono, certamente, i manager che operano nel settore, che conoscono i problemi e sono, quindi, in grado di concorrere alla loro soluzione. E che vogliono, soprattutto, rimarcare in questo modo la volontà di essere parte integrante del gruppo dirigente del Paese.

Continueremo su questa strada. È nostra intenzione occuparci di altri temi al centro del dibattito economico regionale e nazionale, seguendo il modello adottato per parlare di mobilità e trasporti: chiamare a discuterne tecnici ed amministratori pubblici, perché siamo convinti che le soluzioni vadano ricercate nella più ampia collaborazione.

Siamo convinti, e intendiamo dimostrarlo, che questo metodo potrà dare risultati rispondenti alle necessità ed alle attese dei cittadini.



## L'intervento dell'AD del Gruppo FS, Mauro Moretti

**Questa volta il nostro amministratore delegato è calmo, misurato, parla a voce bassa, quasi sussurra. Pochi attori, ma di quelli bravi, riescono a usare quel tono. A un certo punto dice: "sono un po' stanco". C'è da credergli, non deve essere facile portare avanti la baracca con i problemi dell'azienda e nelle condizioni del nostro Bel Paese!**

**C'è da parlare della situazione dei trasporti del nodo di Roma e in effetti come FS c'è poco da dire. Nel panorama di ritardi, promesse non mantenute e inefficienze del trasporto pubblico comunale e regionale, le FS hanno la coscienza a posto. Più di quello che si fa non si può! Conti alla mano, Moretti ha sottolineato che le ferrovie riescono a fare il servizio con 1 euro/passeggero per 10 chilometri, compresi i 67 centesimi di contributo pubblico, mentre altri Paesi in Europa impiegano più del doppio!**

**Affrontando il tema del livello e della qualità del servizio ferroviario ha detto: "non si possono pretendere migliori...poi ti pagherò". E ancora: "se la Regione Lazio non salderà il debito arretrato, ad oggi di circa 300 milioni di euro, l'azienda sarà costretta a tagliare i servizi a danno di tanti pendolari".**

**Ha poi parlato di scelte strategiche e di tecnologie, affermando che è meglio puntare su treni ad "alta accelerazione" che consentono frequenze più alte, piuttosto che su sistemi di esercizio polivalenti alta velocità/trasporto locale.**

**Certo, ha soggiunto, occorrerà completare i piani di attraversamento e scavalco del nodo, ma il futuro si presenta di sicuro più roseo. Poi, il completamento dei piani per l'alta velocità, al 2010-2011, che sull'esperienza della tratta AV Roma-Napoli già in esercizio, porterà un cambiamento "culturale" nell'approccio della clientela con il treno e con la ricostruzione delle "radiali". Il nodo di Roma, insomma, ha concluso Moretti, diventerà un territorio di eccellenza!**

(c.v.)

## Sintesi della relazione di Salvo D'Alfonso

L'intenso processo di metropolizzazione che ha riguardato l'area romana, ha finora rafforzato un modello di mobilità affidato prevalentemente al trasporto automobilistico individuale, con enormi consumi energetici, territoriali, ambientali e sociali.

In particolare, la cintura metropolitana della Capitale, che, per scala dimensionale, costituisce un "unicum" nel panorama nazionale, aumentando significativamente la popolazione, ha incrementato la mobilità verso Roma, congestionando le direttrici di accesso stradali e ferroviarie.

Responsabile è, soprattutto, il processo di espulsione della popolazione dal Comune di Roma, in atto ormai da un ventennio, ed inoltre la crescita delle funzioni produttive dentro la città, che ha incrementato il trasporto delle merci in ambito urbano e, in presenza di un utilizzo promiscuo e pressoché coincidente delle infrastrutture viarie, ha avuto importanti ripercussioni sulla capacità di deflusso della rete viaria e, in particolare, sulle prestazioni della rete di trasporto pubblico locale su gomma.

Gli strumenti più recenti di programmazione territoriale, a partire dal Piano Territoriale Regionale del Lazio (2001) fino al Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Roma e al Piano di Bacino della Provincia, di cui oggi verranno presentate le linee-guida, hanno trattato il tema della mobilità in modo integrato, pur alle diverse scale di approccio, vincolando finalmente i processi insediativi e di sviluppo economico e territoriale alla presenza di reti efficienti di trasporto pubblico.

Nel settore del trasporto su ferro, il Protocollo di Intesa relativo al "Progetto unitario e integrato di rete ferroviaria e metropolitana" (Marzo 2006) tra Regione Lazio, Comune di Roma, Province, RFI e Trenitalia, ha individuato gli interventi, sul sistema ferroviario, che rispondono in modo sistemico all'integrazione dei servizi passeggeri e merci, definendo inoltre i servizi ferroviari regionali e i servizi metropolitani, con diverse tipologie di fermate e nodi di interscambio opportunamente individuati e gerarchizzati.

Il Piano di Bacino della Provincia ha ripreso gli interventi previsti sulla rete ferroviaria del Nodo di Roma dal citato Protocollo di Intesa, ribadendo il criterio-base di privilegiare gli interventi tecnologici, in generale caratterizzati da tempi di realizzazione relativamente rapidi e da costi nel complesso più contenuti rispetto agli interventi infrastrutturali, limitando questi ultimi solo ai casi in cui la prima tipologia non è risolutiva ai fini dell'aumento della capacità.

Di tutti gli interventi previsti sulla rete ferroviaria del Nodo di Roma diamo una breve "vista", classificandoli secondo i due obiettivi di carattere funzionale che principalmente ciascun intervento si prefigge:

- interventi mirati alla specializzazione delle linee, che consiste nella separazione dei flussi passeggeri di diversa tipologia e merci, al fine di ridurre la cosiddetta "eterotachicità" dei convogli, e cioè l'esistenza di treni con diverse classi di velocità, che costituiscono un fattore di consumo non trascurabile della capacità disponibile;

- interventi mirati all'estensione (sia spaziale che temporale) delle frequenze dei servizi metropolitani e all'aumento della regolarità del servizio metropolitano sulle tratte afferenti al Nodo di Roma.

Dagli interventi qui rappresentati - gli interventi per la specializzazione delle linee, concentrati in corrispondenza delle stazioni del Nodo, e gli interventi per accrescere frequenze e

regolarità dei servizi metropolitani, diffusi e "lineari" - sono stati estratti quelli infrastrutturali in corso e quelli tecnologici, con particolare riferimento all'interconnessione tra la Direttissima Roma-Firenze e l'AV/AC Roma-Napoli (che completa il sistema "AV/AC" del Nodo di Roma) e all'adeguamento della lunghezza delle sezioni di blocco, che hanno costituito la base delle simulazioni dinamiche dell'esercizio ferroviario.

La fase successiva, per separare definitivamente i flussi merci che interessano il Nodo di Roma è la realizzazione di un progetto complesso che va sotto il nome di "Gronda Sud" e che sarà integrato, a regime, dal nuovo nodo logistico intermodale regionale di Fara Sabina, al quale spetta la funzione di raccordo funzionale dei nodi intermodali esistenti e programmati (centri merci, interporti, porti, aeroporti). L'effetto della Gronda Sud sarà quello di specializzare definitivamente alcune linee interne del Nodo al traffico regionale e metropolitano, separando totalmente la componente merci.

L'approccio mediante simulazione dell'esercizio ha preso avvio dalle ipotesi di servizio desunte dal Piano di Bacino della Provincia, in coerenza con il già citato criterio-base, ribadito nello stesso Piano, di privilegiare interventi tecnologici. Principio, questo, che trova piena coerenza anche con gli obiettivi del Piano Industriale di Ferrovie dello Stato, che punta, nel quinquennio 2007-2011, ad un incremento del 35% del traffico nelle aree metropolitane. Le simulazioni dinamiche hanno permesso sia di determinare le criticità nel Nodo, sia di stimare gli incrementi di capacità e di regolarità dell'esercizio realizzabili attraverso specifici interventi mirati di breve termine (infrastrutturali in corso di realizzazione, tecnologici e, infine, interventi infrastrutturali puntuali di veloce realizzazione). I test sulla regolarità della circolazione sono stati eseguiti introducendo artificialmente perturbazioni nel sistema ed analizzando gli effetti.

In definitiva, l'obiettivo è stato quello di verificare la possibilità di realizzare in tempi brevi le condizioni per un riassetto ottimale della mobilità nell'area romana, con riflessi positivi anche a scala provinciale e dell'intera Regione, integrando tra di loro le diverse modalità di trasporto e favorendo l'utilizzo di quelle più sostenibili sia dal punto di vista ambientale che da quello economico.

L'area di analisi è stata concentrata sulle linee sud del Nodo di Roma (Roma-Ciampino-Cassino/Frascati/Albano/Velletri, Roma-Campoleone-Nettuno/Formia) e la linea Roma-Lunghezza-Guidonia), attualmente caratterizzate da rilevanti elementi di criticità, quali, soprattutto, la promiscuità d'uso dell'infrastruttura (sulla quale viaggiano treni passeggeri e merci, e, nell'ambito del trasporto passeggeri, treni a lunga percorrenza, treni regionali e treni del trasporto metropolitano) e l'esistenza di "colli di bottiglia" infrastrutturali e tecnologici.

(10) La presentazione dei risultati delle microsimulazioni sarà preceduta da una presentazione del contesto urbanistico e socio-economico dell'area di studio, a cura dell'Architetto Fulvio Scapellati di Assidifer, e dei contenuti del Piano di Bacino della Provincia di Roma, che ha costituito la base di riferimento per le simulazioni, a cura del Professor Francesco Filippi dell'Università "La Sapienza" di Roma, che del Piano di Bacino è il Responsabile Scientifico.

Le microsimulazioni sono state sviluppate e saranno presentate dal Professor Giovanni Longo dell'Università di Trieste.

## Sintesi della relazione Francesco Filippi

### Introduzione

Il Piano di Bacino (PdB) della Provincia di Roma è stato affidato dall'Amministrazione provinciale al Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade (DITS) - Sapienza Università di Roma e svolto dal Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL).

Il CTL è un centro di eccellenza del MIUR, avviato nel Novembre del 2003, svolge attività di ricerca e sviluppo, formazione e informazione nella logistica e nei trasporti, in particolare sulla sostenibilità, l'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e dei sistemi di trasporto intelligenti.

Il Servizio Pianificazione dei Sistemi di Mobilità e Trasporto Pubblico della Provincia di Roma ha seguito e contribuito attivamente all'elaborazione del Piano con l'ing. Antonio Mallamo, consulente dell'assessorato, e con un gruppo di lavoro interno guidato dal dirigente del settore arch. Manuela Manetti, responsabile del procedimento, e composto dall'arch. Eleonora Vetromile e dal dott. Pierpaolo Rocchi.

Il Piano di Bacino, nell'ottica di una mobilità sostenibile, è lo strumento di indirizzo e di sintesi della politica provinciale nel comparto dei trasporti teso a delineare:

- l'assetto delle reti delle infrastrutture di trasporto di interesse provinciale, recependo le indicazioni e le previsioni della Regione Lazio;
- i servizi di trasporto pubblico di interesse provinciale, in modo integrato con una struttura per bacini;
- il coordinamento delle diverse modalità di trasporto nel territorio.

Il Piano di Bacino deve operare per una mobilità sostenibile, assicurare ai cittadini ed alle imprese la migliore accessibilità del territorio provinciale e promuovere un sistema integrato di mobilità, in cui il trasporto collettivo assolve ad un ruolo fondamentale.

Gli interventi proposti dal Piano di Bacino riguardano il potenziamento della rete ferroviaria, la realizzazione di corridoi del trasporto pubblico, il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico, il potenziamento delle stazioni, i servizi per le aree a domanda debole, il piano per la mobilità delle persone diversamente abili, le informazioni all'utenza e il monitoraggio dei servizi.

Il Piano di Bacino è composto da tre parti:

- "Il Quadro di Riferimento" contiene le previsioni degli strumenti urbanistici generali e settoriali e l'assetto demografico e socio-economico della provincia.
- "Le Analisi" più propriamente trasportistiche riguardano la domanda e l'offerta di trasporto e prioritariamente del trasporto collettivo e le interrelazioni tra domanda e offerta.
- "Le Proposte di Piano" sono relative agli interventi proposti in base a quanto emerso dal Quadro di Riferimento e dalle Analisi.

Questa breve nota esamina le proposte del Piano relative al potenziamento del nodo ferroviario di Roma.

### Il potenziamento della rete ferroviaria

Il PdB ha dato priorità alle politiche dell'offerta di trasporto pubblico ferroviario la più sostenibile per fronteggiare la crescita dell'utenza pendolare, la congestione stradale, ridurre i consumi e l'inquinamento

Gli interventi di potenziamento proposti dal Piano di Bacino hanno come base quelli riportati nel recente Protocollo d'Intesa firmato tra la Regione Lazio, tutte le Province, il Comune di Roma e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da realizzare entro il 2015.

Aspetti importanti del Protocollo sono:

- l'individuazione di servizi ferroviari regionali e servizi metropolitani, con diverse tipologie di fermate ed eventuali rotture di carico nei cosiddetti Nodi di Scambio (treni metropolitani, treni regionali, treni regionali espressi e diretti, treni interregionali);
- il modello dei passanti orbitali, con transito senza interruzione su archi dell'anello di cintura, in modo da connettere direttamente aree in posizione diametralmente opposta rispetto a Roma.

Il Piano prevede anche interventi di natura infrastrutturale ed impiantistica non compresi o non esplicitati nel Protocollo. Gli interventi sono integrazioni, completamenti o esplicitazioni di quelli previsti nel Protocollo.

I criteri ispiratori degli interventi sono:

- Privilegiare gli interventi impiantistici, es. adeguamento del sistema di segnalamento.
  - Riservare gli interventi infrastrutturali a colli di bottiglia, quando gli interventi impiantistici non risultano risolutivi.
  - Collocare nuove fermate, a 2 - 4 km nel tratto di attraversamento urbano, in poli significativi della domanda, o per realizzare nodi di interscambio.
- Gli interventi riguardano la specializzazione delle linee e la compatibilità dei flussi, al fine di separare i treni di diverse classi, gli aumenti della capacità e regolarità con segnalamento "metropolitano" e sezioni di 450, 900 m, raddoppi e potenziamenti, allungamento delle banchine a 250 m e nuove fermate.

Il nuovo segnalamento con sezioni di blocco di 900 m consente una frequenza massima di 12 treni/h, un distanziamento minimo tra treni di 5' e una velocità massima di 100 km/h, rispetto agli attuali 1.350 m. Le tratte sono Roma Ostiense - Cesano, Roma Ostiense - Fiumicino, Roma Termini - Roma

Casilina - Campoleone e Roma Termini - Ciampino. Le sezioni di blocco di 450 m consentono una frequenza massima di 20 treni/h, un distanziamento minimo di 3' e una velocità massima di 60 km/h, per la tratta da Roma Ostiense a Roma Tiburtina.

L'apertura della nuova linea AV/AC Roma - Napoli comporterà l'eliminazione del traffico a lunga percorrenza sulla linea di Cassino, il che permetterà di recuperare capacità (circa 20 tracce al giorno) soprattutto nel tratto più critico tra Ciampino e Casilina per poter potenziare il trasporto metropolitano/regionale. Inoltre un altro recupero consistente di capacità è previsto per la linea di Formia dell'ordine di 60 tracce al giorno. Per ciò che riguarda il traffico merci, secondo i piani di RFI si prevede di instradare su questo percorso 37 treni merci al giorno. Nel contempo è previsto un aumento dell'impegno anche per la Cassino, mentre rimane inalterato sulla Formia, perciò l'instradamento di treni merci sulla nuova linea non appare essere di aiuto per il potenziamento dei servizi passeggeri sulle linee esistenti.

Il nuovo modello di esercizio prevede l'istituzione di due nuovi servizi di tipo passante, oltre a quello Orte - Fiumicino. Il primo collega la direttrice Viterbo con quella dei Castelli, mentre il secondo unisce la direttrice di Civitavecchia con quella di Cassino. Inoltre sono previsti Servizi Espressi, Regionali e Metropolitani con Terminali Regionali e Metropolitani. Sono servizi differenziati in frequenza e per numero e tipo di fermate. Hanno nodi di scambio regionali e metropolitani, questi ultimi collocati all'interno della provincia di Roma, per l'interscambio tra le diverse categorie di treni. Questi servizi erano considerati nel Protocollo, ma in termini molto generali.

L'Università di Trieste ha verificato con un simulatore della circolazione ferroviaria sulla zona sud del nodo di Roma con le linee Roma - Frosinone, Castelli Roma - Latina e Nettuno i miglioramenti di capacità e regolarità del servizio. I risultati sono stati molto positivi sia come incrementi di capacità, sia come miglioramento della regolarità. Sono stati ottenuti incrementi del 300% della frequenza dei treni sulla linea di Frascati, e intorno al 50% sulla linea di Velletri, di Cassino e di Formia. I ritardi si sono notevolmente ridotti. I treni con un ritardo inferiore ai 3' sono passati dal 90% al 98%.

### La strategia intermodale

Il potenziamento della rete ferroviaria riduce gli spostamenti su gomma, consente l'intermodalità e soddisfa la crescita prevista della domanda nel modo più economico. I servizi di autobus della COTRAL devono avvicinare le proprie fermate alle stazioni e sincronizzare gli orari con i treni, in modo da svolgere un servizio di adduzione ai treni. Il TPL deve rafforzare anch'esso la funzione di adduzione ai treni, riducendo l'esigenza dell'auto propria e dei parcheggi di interscambio.

Per la valutazione della strategia intermodale sono stati simulati tre scenari.

Lo scenario dello stato attuale (SA) riproduce l'attuale configurazione dei flussi di utenti del trasporto pubblico ferroviario e Cotral e gli attuali livelli di servizio, basati sul grado di riempimento medio, rapporto tra utenti a bordo in una tratta e la capacità offerta sulla stessa tratta. La simulazione dello scenario SA consente di valutare l'attuale ripartizione dei flussi fra il trasporto ferroviario e Cotral, e di individuare le linee e/o le direttrici critiche con gradi di riempimento elevati.

Lo scenario tendenziale senza vincoli di capacità (ST) mostra le scelte dell'utenza in mancanza di una politica intermodale. Questo scenario fornisce la configurazione dei flussi di utenti sul trasporto pubblico, se tutti gli utenti potessero scegliere il percorso più conveniente (tempi minimi) nell'attuale assetto dei servizi, stessa struttura delle linee e frequenza ma senza vincoli di capacità. La simulazione dello scenario ST consente di valutare la ripartizione dei flussi fra le due reti di trasporto e di individuare dove sono necessari interventi migliorativi dell'offerta per andare incontro ai desiderata dell'utenza con l'attuale assetto.

Lo scenario programmatico senza vincoli di capacità e con miglioramento dell'intermodalità (SI) fornisce i flussi di utenti in conseguenza delle proposte del PdB, con una forte integrazione intermodale. La simulazione dello scenario SI consente di valutare la ripartizione dei flussi fra il trasporto ferroviario e Cotral, in un sistema fortemente integrato e di individuare dove è necessario aumentare la capacità e l'integrazione intermodale.

Il sistema ferroviario nello scenario SI richiede incrementi di capacità dei servizi che vanno dal 134% della della FR8 Roma - Nettuno al 334% della FR2 Roma - Guidonia. I treni-km/anno per gli incrementi di capacità stimati sono circa 1 milione/anno nel 2011. Questi incrementi sono i servizi minimi ferroviari necessari per soddisfare l'utenza stimata al 2011. Gli incrementi di offerta sono adeguati per accogliere l'utenza prevista. L'accordo della Provincia con Trenitalia copre nel periodo circa la metà del milione di treni-km.

L'intermodalità consente di limitare l'incremento dell'offerta COTRAL a circa 650.000 autobus-km/a. Non tutti gli autobus-km/a sono però aggiuntivi, parte può essere recuperata sostituendo il servizio a orari fissi nelle zone a bassa utenza, con minibus a domanda o con orari flessibili, e parte dalla diffusione dell'intermodalità a monte dei nodi di scambio romani.



## Promozioni a Dirigente in FS

Finalmente una bella notizia: sono stati promossi, all'inizio del mese di novembre, 31 nostri colleghi.

E' una buona notizia sotto vari aspetti. In primo luogo perché si porta a compimento un percorso di valorizzazione iniziato per alcuni di essi anche da molto tempo, poi perché trattasi di immissioni dall'interno e questo conferma un positivo cambiamento di rotta dell'azienda nel ricercare le risorse dirigenziali, cambiamento che anche noi avevamo auspicato chiedendo di guardare prioritariamente all'interno dell'azienda nell'individuare le risorse dirigenziali.

Inoltre è da sottolineare un ulteriore elemento positivo non secondario in queste nomine: il 18% sono donne; anche questo è un bel segnale.

Oltre a queste nomine la Società ci ha comunicato che sono previste ulteriori prossime immissioni di colleghi che da tempo ricoprono funzioni dirigenziali. Siamo fiduciosi che anche questo impegno verrà mantenuto nei tempi indicati.

Innanzitutto ai colleghi neopromossi vanno rivolti i complimenti per il risultato raggiunto e gli auguri per il lavoro che dovranno svolgere in pienezza di funzione.

La loro immissione nel ruolo dirigenziale avviene in una fase di particolare criticità nonostante alcuni buoni risultati raggiunti dal Gruppo. La formale nomina a dirigente darà a questi colleghi anche maggiore serenità nello svolgere con efficacia il loro lavoro, indirizzato alla realizzazione degli obiettivi aziendali. Con un po' di ironia si potrebbe dire: "avete voluto la bicicletta e ora pedalate". Ironia a parte, i neo dirigenti sono colleghi che ben conosciamo, che hanno meritato sul campo la promozione e la loro nomina conferma la bontà della scelta operata.

A questi colleghi vogliamo ricordare che Assidifer ha segui-

to la loro vicenda ed ha sempre sostenuto la necessità che l'Azienda agisse in coerenza con il percorso da essa stessa indicato, rispettando nel contempo una tempistica accettabile.

Evidentemente le complesse vicende legate alle continue riorganizzazioni e soprattutto, in alcune Società del Gruppo, i cambiamenti di posizioni di vertice e alcune lentezze burocratiche hanno probabilmente rallentato questo processo.

Ora però ritengo che, anche alla luce della recente normativa interna, di ricerca del personale dirigenziale, voluta dall'AD di Gruppo, la fase di nomina dei dirigenti dovrà essere ricondotta nei tempi indicati dalla procedura stessa. La normativa di accesso alla dirigenza unitamente a quella di accesso all'area quadri di recente emanata, sono senza dubbio strumenti nuovi che portano a dare trasparenza a questa delicata attività. E' necessario sempre di più dare credibilità alle scelte che si fanno e che concretamente devono porre al centro il merito, la conoscenza, la conquista sul campo della posizione ricoperta.

Queste promozioni, unitamente al fatto che le posizioni lasciate da soggetti, soprattutto esterni (senza con questo voler fare una generica critica alle professionalità esterne, che pure in alcuni casi, per la verità molto limitati, vanno riconosciute), sono state ricoperte da professionalità interne, danno il segno di un "nuovo corso".

Naturalmente la nostra indipendenza di giudizio ci porterà a verificare costantemente le scelte operate e pertanto se verranno intrapresi indirizzi non condivisibili non avremo nessuna difficoltà ad evidenziarli nel rispetto dei ruoli esercitati.

Giuseppe Celentano

## La "formazione continua" nel Gruppo FS: partito il corso "Fondirigenti"

L'8 e 9 novembre scorsi si è svolta presso il Centro di Formazione di Foligno la prima edizione del corso formativo "La cultura di Impresa nel Gruppo FS: Costi, Ricavi e Qualità", interamente "autofinanziato" grazie a un accordo tra Assidifer e Ferrovie dello Stato, che ha consentito di utilizzare i fondi resi disponibili da "Fondirigenti" per la "formazione continua" nelle Imprese.

Il concetto di "continuità" del percorso formativo di un dirigente d'Impresa è molto giovane, almeno in Italia, dove, all'inizio del nuovo millennio, solo un quarto delle Imprese svolgeva attività formativa, rispetto ad oltre il 60% della media europea, coinvolgendo un numero di lavoratori notevolmente inferiore: il 26% contro il 40% del totale dei lavoratori in Europa.

E, al tempo stesso, giovane è anche la "Fondazione Giuseppe Taliercio", oggi "Fondirigenti Giuseppe Taliercio", nata nel 1998 per rispondere al bisogno formativo dei dirigenti d'Impresa, e che si è recentemente trasformata in Fondo interprofessionale per la formazione continua e per la diffusione della cultura manageriale, soprattutto nella piccola e media industria, dove si è finora investito poco in termini di conoscenze e di sviluppo. Al riguardo, una recente analisi ha permesso di identificare i punti di forza del dirigente d'Impresa italiano, attribuendogli forti capacità di aggregazione e di gestione "emozionale" delle relazioni interne, ma rilevando, al tempo stesso, una carente diffusione delle competenze, soprattutto nell'utilizzo dei sistemi gestionali nelle aree della pianificazione e del controllo della gestione finanziaria.

Il Fondo interprofessionale "Fondirigenti" è alimentato da risorse pubbliche - si tratta, infatti, dei contributi provenienti

dalle retribuzioni, che la Legge Finanziaria 2001, istituendo i Fondi interprofessionali per la formazione continua, destina in percentuale dalle Imprese al Fondo stesso, e che vengono, in tal modo, riattribuiti all'azienda sotto forma di piani formativi, mediante meccanismi procedurali snelli e veloci, al fine di rispondere alle reali esigenze di competitività dell'Impresa e, contestualmente, di qualificazione professionale dei dipendenti e dei manager.

Il corso, per il quale sono previste ulteriori otto edizioni, punta ad approfondire il processo di controllo degli obiettivi aziendali, al fine di meglio indirizzare il comportamento di chi deve prendere le decisioni e poter così rispondere con le strategie più idonee ai continui mutamenti dell'ambiente esterno. In particolare, quattro aree sono state studiate in dettaglio: il bilancio e gli strumenti di analisi, il budget, l'analisi dei costi e la valutazione degli investimenti.

Da rilevare il carattere innovativo dell'intervento formativo, i cui contenuti sono stati trattati con una tecnica basata sull'interazione con l'aula, ricorrendo ad esempi e stimolando, così, lo scambio di esperienze tra i colleghi delle Società e la diffusione della "cultura dei costi". Inoltre, sono stati assegnati tre casi di studio, da analizzare nelle prossime settimane da gruppi di lavoro appositamente costituiti, uno sulla redditività del prodotto treno, uno sulla valorizzazione degli asset patrimoniali e uno sul "pricing" dei servizi di trasporto regionali, e le cui elaborazioni saranno presentate in "plenary" a circa un mese da ogni sessione formativa, rappresentando, quindi, un ulteriore significativo e costruttivo momento di riflessione e di crescita professionale.

Salvo D'Alfonso

## LETTERE AL DIRETTORE

Caro Direttore,

quanto segue è ciò che ho rilevato in un mio recente viaggio da Roma a Napoli e ritorno. Mi limito ad una mera elencazione dei fatti.

Giorno 1° novembre, ES/AV 9429 delle 12,45 proveniente da Milano:

- al binario non ho individuato alcuna indicazione sulla disposizione delle carrozze,
- saliti a bordo, i posti prenotati (carrozza 1 di prima classe) erano sporchi ed i sedili occupati da giornali usati. Sul tavolino erano stati lasciati bicchieri usati (abbiamo dovuto provvedere autonomamente alla rimozione degli oggetti e alla pulizia dei sedili),
- prima che il treno partisse è salita una ragazzina a chiedere l'elemosina,
- durante il viaggio non ci sono stati distribuiti i giornali,
- al passaggio del carrello delle bevande abbiamo chiesto una coca cola, ma era imbevibile (calda e sgassata). L'addetto frettoloso e svogliato,
- il WC per uomini era sporco (l'ho utilizzato subito, appena partiti). Quello per disabili chiuso con il cartello "Fuori servizio",

Giorno 4 novembre, ES/AV 9444 delle 13,48 da Napoli Centrale (Stazione di origine):

- nel camminare per arrivare alla nostra carrozza (la n° 2 di prima classe) ho notato che il portellone di servizio

della carrozza ristorante era tenuto in sito con un vistoso nastro adesivo tutto intorno alla sagoma,

- il WC per uomini era senza carta igienica e senza tovaglioli asciugamani,
- al passaggio del carrello abbiamo chiesto la solita coca cola ma ci è stato detto che era finita; abbiamo chiesto un the caldo che ci è stato servito senza limone né latte che, pare, non fossero disponibili,
- di nuovo, non ci sono stati distribuiti i giornali.

Altri fatti comuni ai due treni: 1) appena partiti il capotreno ha effettuato le comunicazioni di rito solo in italiano e con forte inflessione dialettale; 2) i monitor posizionati nelle carrozze non erano funzionanti.

Ho voluto portare ai colleghi questa mia testimonianza per sollecitare quelli di loro che dovrebbero sovrintendere a questi servizi per prepararli di seguire con un po' più ... di attenzione questi "piccoli" fatti.

Non sto a dire i commenti e le battute degli altri passeggeri dei due treni perché tutti li possiamo immaginare: qui voglio dire soltanto che anche da questi "piccoli" fatti ci si fa un'opinione del funzionamento dell'Azienda e oggi di tutto abbiamo bisogno fuorché di accentuare la nostra già abbastanza negativa immagine con episodi ai quali potremmo porre rimedio soltanto con un po' più di attenzione e con un minimo sforzo.

Antonio Ceccarelli

## INCONTRO DI ASSIDIFER CON IL DOTT. GABRIELLI ED IL DOTT. VERGARA ROMA 29.10.2007

### Breve sintesi dell'incontro

Il 29 ottobre u.s. si è tenuto a Roma un incontro fra l'ASSIDIFER (presenti la Segreteria ed i rappresentanti RSA RFI e Trenitalia) e il Dott. Gabrielli - Direttore Centrale Risorse Umane del Gruppo FS e il Dott. Vergara - Responsabile della S.O Gestione della stessa Direzione.

Durante l'incontro sono stati affrontate, tra l'altro, le seguenti tematiche generali, rinviando la trattazione di singoli argomenti ad incontri specifici successivi:

#### - Management Review

L'azienda ha confermato quanto già comunicato nel precedente incontro specifico e cioè che il progetto di Management Review interesserà entro giugno 2008 tutti i Dirigenti del Gruppo e sarà utilizzata per tutti la stessa metodologia.

Il progetto consentirà di costruire per ciascun Dirigente uno specifico percorso in azienda.

E' stato richiesto che al termine della fase di analisi e valutazione, venga attivato il feedback verso ciascun Dirigente.

#### - MBO

Il processo di assegnazione degli MBO, che quest'anno interessa un numero di dirigenti superiore, seppure di poco, a quello degli scorsi anni, segue le linee guida emanate dall'AD di Gruppo e predisposte dalla Direzione Risorse Umane di Gruppo. La policy pone, in particolare, enfasi ai ruoli di linee, al riconoscimento delle responsabilità e trasparenza del processo di gestione degli obiettivi. Relativamente all'MBO 2007, si stanno concludendo attualmente nelle Società le attività per l'assegnazione degli obiettivi ai Dirigenti. Dopo aver rimarcato il ritardo con cui quest'anno si sta attuando il processo, abbiamo chiesto, ricevendo assicurazione in merito, che per il 2008 si attivi con tempestività ogni iniziativa perché gli obiettivi possano essere assegnati entro primo trimestre.

#### - Pesatura delle posizioni

E' in fase di partenza il processo per la valutazione delle posizioni, nell'ottica di individuare i ruoli maggiormente critici ed attuare processi atti a garantirne la copertura adeguata.

Il progetto sarà specificatamente illustrato e discusso in un prossimo incontro.

#### - Riconoscimento della responsabilità

L'organizzazione aziendale sta procedendo nel senso del riconoscimento della responsabilità dei Dirigenti, assolutamente necessario sia sotto il profilo dell'equità, sia sotto il profilo delle deleghe operative.

La Direzione Risorse Umane di Gruppo ha emanato le regole di governance per tutte le Società del Gruppo FS.

#### - Nomine a Dirigente

Dal 1° novembre 2007, saranno nominati 31 Dirigenti (totale a livello di Gruppo). Tali nomine consentono di portare a conclusione i percorsi di sviluppo avviati fino all'anno 2005 compreso.

#### - Politiche retributive

Entro questo anno sono previste azioni di politica retributiva mirate, che saranno attuate, coerentemente con gli obiettivi e gli indirizzi strategici del Gruppo.

#### - Minimi contrattuali

E' in corso una verifica con l'azienda sui criteri utilizzati per determinazione Trattamento Minimo Complessivo di Garanzia (TMCG). Abbiamo chiesto, che in coerenza con le interpretazioni del contratto date da Federmanager, nel calcolo del TMCG non siano inserite le voci con carattere di variabilità come la reperibilità.

Sull'argomento è previsto a breve un incontro specifico che consentirà di definire la questione.



# Il Piano Generale della mobilità: le linee guida

L'Assidifer ha partecipato alla presentazione del Piano generale della mobilità per conto di Federmanager. Si tratta di un riconoscimento del ruolo e della professionalità – anche all'interno della federazione di appartenenza – che i dirigenti del Gruppo FS hanno rispetto ai delicati temi connessi alla mobilità e alla realizzazione delle opere infrastrutturali.

Lo scorso 8 novembre, all'aula magna dell'Università degli Studi di Roma Tre, il Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi ha presentato le Linee Guida del Piano Generale della Mobilità.

Le Linee Guida, esito di un percorso di elaborazione caratterizzato da un confronto tra scelte di natura politico-istituzionale e valutazioni di natura politico-scientifica, rivestono uno specifico ruolo di indirizzo nel processo di pianificazione del Piano. Esse oltre a costituire un supporto strategico per la redazione dei documenti nella fase successiva di elaborazione del Piano, definiscono il metodo attraverso il quale si svilupperà il processo di piano, nonché la scelta delle strategie da adottare.

L'esigenza di un Piano Generale della Mobilità (PGM) che orienti l'evoluzione della mobilità verso gli obiettivi definiti dalle politiche a livello nazionale e comunitario, è stata prevista nella Legge Finanziaria 2007 (comma 921) che ha stabilito il finanziamento per la predisposizione del PGM, nonché gli strumenti informativi di supporto.

Il PGM dovrà quindi rappresentare un documento-quadro di sintesi programmatica e di indirizzo, utile ad integrare i contenuti della pianificazione locale, in una cornice di coerenza a livello nazionale e, proprio per la sua natura di programmazione e di indirizzo, dovrà costituirsi come riferimento per il complesso di azioni che verranno intraprese con modalità diverse, da Ministeri, Regioni, Province, Comuni, Enti pubblici e privati, ciascuno per le sue competenze.

Nell'illustrare le Linee Guida il Ministro ha sottolineato che la finalità di ordine generale assunta dal Ministero dei Trasporti fin dal momento della sua costituzione come dicastero autonomo, nel maggio 2006, è stata quella di riportare la politica dei trasporti al centro dell'azione del Governo, invertendo la tendenza a concentrare l'attenzione sulla realizzazione di opere infrastrutturali al di fuori di un ben definito scenario programmatico e del relativo quadro di concertazione istituzionale. Da qui è scaturita la decisione di avviare l'elaborazione di un nuovo Piano, anche in considerazione che il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, e il Piano della Logistica approvato nel 2006, richiedevano ormai una profonda rivisitazione per almeno tre ordini di motivi quali: le profonde modificazioni che stanno interessando negli anni più recenti la mobilità a livello internazionale, che occorre comunque interpretare ed applicare alle dinamiche nazionali; il progressivo aggravarsi del problema del trasporto pubblico locale che riguarda milioni di pendolari che sopportano costi notevoli e deficit di qualità nei servizi; la nuova sensibilità che nel Paese si sta sviluppando nei confronti della questione trasporti, sensibilità alla quale è necessario far corrispondere un salto di qualità nei processi decisionali propri della politica nazionale.

In coerente evoluzione rispetto al PGTL del 2001, il Piano Generale della Mobilità pone quindi l'attenzione sulla mobilità, senza però trascurare i rapporti con il territorio: infatti, le dinamiche territoriali sono conseguenza e, nel contempo, concausa dello stato della mobilità. I due termini di mobilità e territorio vanno coniugati insieme assumendo come presupposto, da un lato, che solo dall'analisi della mobilità nelle sue componenti può scaturire un sistema di priorità per la realizzazione di servizi e infrastrutture e, dall'altro, che una corretta pianificazione della mobilità e dei trasporti deve avere alla base una stretta connessione con la politica del territorio nelle sue diverse componenti, insediativa, ambientale e paesaggistica.

E' infatti la mobilità, intesa come capacità di muoversi nello spazio delle persone e delle cose, che determina, da un lato, da parte dei cittadini ed imprese la domanda di servizi di trasporto che chiede di essere soddisfatta e, dall'altro, da parte dei diversi operatori, l'offerta dei servizi in grado di soddisfarla.

La mobilità nelle sue diverse componenti ha una diretta influenza sui costi interni ed esterni sopportati dalle persone e dalle imprese, sia più in generale sulla qualità della vita dei cittadini. Uno degli indicatori dei costi interni per la mobilità delle persone, fornito dal Conto Nazionali Trasporti, è costituito dalla spesa delle famiglie per i trasporti che nel 2006 con 103,3 miliardi di euro, pari al 13,9% della spesa complessiva, rappresenta la terza voce del bilancio familiare. Una maggiore efficienza del sistema è in grado di ridurre non solo i costi sopportati dagli utenti, ma anche quelli di produzione dei servizi, con contestuale innalzamento della qualità dei servizi e del lavoro e della competitività.

**Efficienza, sicurezza e sostenibilità sono gli obiettivi strategici del PGM;** essi costituiscono i requisiti basilari che occorre garantire al sistema nazionale dei trasporti per una mobilità efficiente, sicura e sostenibile. Sono questi, infatti, i requisiti che consentono di migliorare la qualità della vita dei cittadini e, sono sempre questi i requisiti essenziali affinché le imprese possano assicurare la circolazione delle merci in condizioni di economicità di gestione, di sicurezza del lavoro e di rispetto dell'ambiente.

**L'obiettivo efficienza** si specifica in qualità dei servizi e del lavoro, efficienza della produzione ed efficacia del prodotto attraverso anche processi di liberalizzazione, efficienza energetica e ambientale. In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea, l'obiettivo adotta misure per migliorare le prestazioni economiche ed ambientali di tutti i modi di trasporto, mediante una ridefinizione dei pro-

cessi produttivi e logistici ed una modifica delle abitudini associate ad un collegamento migliore tra i diversi modi di trasporto. Obiettivi specifici dell'efficienza sono la riduzione dei costi sopportati dagli utenti e dei costi della produzione dei servizi; l'innalzamento della qualità dei servizi del trasporto e della logistica; i processi di liberalizzazione e regolamentazione nei settori del trasporto.

**L'obiettivo sicurezza** si specifica nei due grandi ambiti della *safety* e della *security*. La sicurezza è intesa sia come prevenzione-riduzione degli infortuni legati alla mobilità del cittadino e della merce (*safety*), che come protezione da atti criminali (*security*).

In termini generali la sicurezza dovrà essere valutata guardando ai cittadini sia come utenti dei servizi, sia come lavoratori che operano nei singoli settori, verificando le connessioni tra sicurezza e condizioni di lavoro.

**L'obiettivo sostenibilità** si articola in differenti obiettivi specifici relativi alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. In accordo con le indicazioni UE l'obiettivo consiste nel garantire che i nostri sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative.

Gli obiettivi vanno perseguiti adottando strategie differenziate; nella scelta delle strategie più opportune occorre tenere in considerazione i vincoli e tempi di attuazione. I vincoli sono rappresentati dal quadro giuridico nazionale e comunitario che potrebbero avere effetti sulla programmazione dei trasporti. I tempi di attuazione variano con progressione crescente, passando dalle strategie istituzionali (di attuazione immediata) a quelle gestionali (che sviluppano i loro effetti con tempi commisurati all'attuazione del nuovo assetto organizzativo), fino alle strategie di investimenti che richiedono tempi più lunghi per essere completati ed ancora più lunghi per esplicitare compiutamente i loro effetti sulla mobilità.

Per ciascun obiettivo si dovrà fare riferimento agli impegni che l'Italia ha assunto in sede nazionale ed internazionale; in particolare, per quanto riguarda l'efficienza si fa riferimento ai principali indicatori inseriti nelle carte dei servizi, nonché ai valori medi dei principali Paesi europei; per quanto riguarda la sicurezza si fa riferimento all'obiettivo dell'Unione Europea di dimezzare entro il 2020 il numero dei morti negli incidenti stradali; infine, per quanto riguarda la sostenibilità, si fa riferimento agli obiettivi di Kyoto, ossia di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei trasporti (attualmente attestate tra il 25 e 30% del totale) e alle direttive UE sulla qualità dell'aria.

**La parola chiave del nuovo Piano Generale della Mobilità è all'insegna dell'integrazione,** che si declina in tre modi diversi e concomitanti.

**Integrazione tra reti di mobilità interne e quelle degli altri Paesi:** ciò significa massima attenzione alle connessioni sia con le grandi direttrici terrestri, quali quella da Berlino a Palermo, da Lisbona a Kiev, da Genova a Rotterdam e, quella adriatica verso i Balcani; sia a quelle marittime che costituiscono quella immensa rete a scala mondiale rappresentata dalle vie del mare, soprattutto per quel che riguarda le relazioni in area mediterranea.

**Integrazione tra i diversi modi di trasporto:** condizione primaria per dare efficienza al sistema, attraverso interventi a diversi livelli territoriali, finalizzati alla creazione di cerniere di scambio che consentono di spostarsi con facilità dalla ferrovia, alla strada, alle linee aeree, alle vie del mare, adottando quelle misure atte a migliorare le prestazioni economiche e ambientali di tutti i modi di trasporto.

**Integrazione tra livelli:** oltre a garantire migliori e più rapide connessioni per le lunghe percorrenze, deve tener conto delle esigenze qualitative della mobilità di breve e media percorrenza, in particolare quella di milioni di pendolari che ogni giorno si spostano dai luoghi di residenza a quelli di lavoro, di studio, di svago e così via. Per questo aspetto sarà determinante il ruolo svolto dal trasporto pubblico locale e, al riguardo, sarà necessario un netto salto di qualità da parte delle Regioni in merito alla funzione di programmazione e gestione del trasporto pubblico locale, a partire dall'inversione delle scelte operate negli anni passati a favore del trasporto su strada.

Per la mobilità delle persone e delle merci le **aree di azione strategiche del PGM** riguardano:

**Per il trasporto passeggeri:**

- **il rilancio del Trasporto Pubblico Locale:** per assicurare una mobilità sostenibile che corrisponda ai fabbisogni crescenti di trasporto, specialmente per motivi di studio e lavoro a causa della forte dispersione urbana delle residenze e della progressiva estensione delle aree urbane, promuovendo nel contempo misure di disincentivazione dell'auto privata, al fine di realizzare il trasferimento di quote della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi;
- **il potenziamento dei collegamenti tra città per la mobilità interregionale:** per migliorare le connessioni tra le varie città e le relative aree. Le reti dei servizi deve essere designata per differenti cluster di macro regioni contigue, verificando che il livello di servizio complessivo sia simile per tutti i cluster;
- **la verifica dei servizi internazionali e intercontinentali:** il ruolo svolto da questi servizi è centrale per il Paese. I servizi passeggeri devono essere verificati in relazione alle differenti motivazioni della doman-

da di mobilità, pertanto devono essere espressi da differenti modalità in relazione alla scala territoriale di riferimento; quella intercontinentale ha come unica modalità quella aerea.

**Per il trasporto delle merci:**

- **la logistica urbana (city logistics) e la distribuzione regionale:** considerato che nel Belpaese più del 50% delle merci movimentate su strada copre percorsi inferiori a 50 km;
- **l'intermodalità e la logistica territoriale:** agendo sia sul Piano dei servizi di linea che su quello dei nodi, attraverso una duplice azione volta al sostegno finanziario alle imprese che operano nel combinato ferroviario e marittimo e alla realizzazione di un sistema di interporti e centri intermodali a servizio dei distretti industriali e delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo;
- **le porte internazionali e le autostrade del mare:** per sostenere adeguatamente il nostro Paese nei diversi mercati internazionali, migliorando i collegamenti internazionali con l'Europa, il Mediterraneo e il resto del mondo, perseguendo adeguate strategie sia sul piano delle linee che dei nodi.

Il PGM individua inoltre aree **di azione strategiche comuni al perseguimento di tutti gli obiettivi** e trasversali a componenti e fasce della mobilità. Tra queste hanno particolare rilevanza **l'Innovazione e ITS** (Intelligent Transportation System), condizioni importanti per la crescita strutturale del Paese in tutti gli aspetti della mobilità; **la ricerca e la formazione**, che sono centrali per lo sviluppo della mobilità. Il PGM è infatti un'operazione culturale di cambiamento che richiede conoscenze specifiche per l'innovazione nei metodi e nelle tecnologie e competenze interdisciplinari per affrontare complessi problemi istituzionali, economici e tecnici.

**La prospettiva temporale per il PGM**, non può che essere rapportata ai tempi di elaborazione e attuazione degli atti di programmazione di cui si pone come riferimento e ai tempi di evoluzione e verifica dei fenomeni che mira ad indurre e a controllare. Sotto questo aspetto **l'entrata in vigore del PGM è stimata a fine 2008 ed avrà un orizzonte temporale al 2020**, che è il termine entro il quale se ne prevede fin da ora la revisione generale.

Con la presentazione delle Linee Guida inizia un percorso di confronto con tutti gli operatori di settore con l'obiettivo di arrivare entro la fine del corrente anno alla definizione di una versione delle Linee Guida il più possibile condivisa e partecipata. La definizione del percorso delle Linee Guida avverrà nelle sedi di confronto istituzionali proprie, a partire dalle Commissioni Parlamentari e dalla Conferenza Stato-Regioni.

In questo lungo percorso risulteranno essenziali le verifiche periodiche che sembra opportuno collegare alle cadenze annuali del DPEF, a partire da quello attuale relativo al triennio 2008-2011, nel quale è già presente un paragrafo mobilità che si pone sulla falsariga delle elaborazioni fin qui compiute per il PGM e dei provvedimenti già avviati, nonché alle molteplici azioni intraprese in attuazione della finanziaria 2007.

Francesco Agliano



## Il FASI compie 30 anni (1977-2007)

### Manifestazione

Teatro Capranica - Piazza Capranica 101

Roma, 11 Dicembre 2007

Nel celebrare i suoi primi trenta anni di attività, il FASI propone riflessioni sullo stato dell'arte e sugli scenari attesi per la sanità integrativa in Italia, attraverso la presentazione di una ricerca sviluppata per l'occasione dal CENSIS.

L'incontro raccoglierà gli stimoli dal mondo politico, accademico e professionale, ipotizzando un'articolazione delle possibili soluzioni per sviluppare in modo adeguato l'intero settore.

#### PROGRAMMA

9.30 *Registrazione Partecipanti*

10.00 *Apertura dei Lavori*

Adriano Cappellari, *Presidente FASI*  
Maurizio Beretta, *Direttore Generale Confindustria*  
Eduardo Lazzati, *Presidente Federmanager*

10.45 *Coffee Break*

11.15 *Presentazione della ricerca "Il futuro della Sanità integrativa in Italia"*  
Carla Collicelli, *Vice Direttore Censis*

11.45 *Tavola Rotonda*

Francesco Bogliari (Chairman), *Direttore Business People*  
Nicola Rossi, *Membro V Commissione di Bilancio Camera dei Deputati*  
Giuseppe Vegas, *Vice Presidente Gruppo Forza Italia - Senato*  
Giovanni Sica, *Presidente Mutua Cesare Pozzo*  
Claudio De Vincenti, *Professore di Economia Università "La Sapienza"*

13.00 *Conclusioni*

Livia Turco, *Ministro della Salute (\*)*

13.30 *Buffet lunch*

RSVP

30annifasi@ambire.net

tel. 06 97273616

(\*) è stata invitata a partecipare