FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
BIBLIOTECA CENTRALE F.S.

Biblioteca Centrale FS
N° inv. 281
Coll. PC 6/D

Ld

LINEA DIRETTA

mensile per il personale del gruppo Fs

N. 1 Luglio 1997

IN ARRIVO IL NUOVO CONTRATTO

VERSO IL 2000 DA IMPRENDITORI

PERSONAGGI: GIANMARIA TESTA

FERROVIE DELLO STATO

Arriva una stella.
Parti con Eurostar

Dal primo giugno 1997, con EUROSTAR ITALIA, le Ferrovie dello Stato cambiano il modo di viaggiare in treno: nuovi servizi per soddisfare ogni esigenza prima, durante e dopo il viaggio.

- *Treni ad avanzata tecnologia: gli ETR 500, 460 e 450.*
- *78 collegamenti sulle principali direttrici della rete nazionale: Milano-Roma-Napoli, Milano-Venezia, Venezia-Padova-Roma, Torino-Roma, Savona-Genova-Roma, Bolzano-Roma, Roma-Ancona, Roma-Potenza, Roma-Bari/Taranto-Lecce, Roma-Reggio Calabria.*
- *Stazioni sempre più accoglienti e funzionali: segnaletica, biglietterie e sportelli dedicati.*
- *Tra i servizi a pagamento: consegna a domicilio dei biglietti, ritiro e spedizione dei bagagli.*
- *A bordo dei treni: drink di benvenuto, servizi di ristorazione nelle carrozze o al posto, cuffie per l'ascolto individuale di musica e, sugli ETR 500, salottini riservati con prese di alimentazione.*
- *Possibilità di fare abbonamenti, viaggiare con la carta PRIMACLASSE e avere subito un bonus in caso di ritardo del treno superiore ai 30 minuti.*
- *Biglietto valido due mesi dall'emissione da convalidare in stazione.*

FERROVIE DELLO STATO

Prima di tutto, Voi

Un patrimonio straordinario

di Giancarlo Cimoli

Negli ultimi mesi, le Ferrovie dello Stato hanno compiuto alcuni importanti e significativi passi: è stato impostato il piano d'impresa 1997-2000, che traccia le linee dell'evoluzione della nostra azienda per il prossimo futuro; inoltre, con le organizzazioni sindacali è stata raggiunta l'intesa per la firma del contratto collettivo nazionale di lavoro, che consentirà di avviare un processo di ristrutturazione e di sviluppo, impensabile senza la collaborazione del personale.
Per la vita aziendale, questi due avvenimenti possono e devono rappresentare il segno di un ritrovato clima di "normalità", in cui ciascuno avverta l'impegno di partecipare, con la propria attività, ad un grande progetto comune.
Stare al vertice di questa azienda, seguirla in ogni suo aspetto e in ogni suo momento – lo dico con franchezza – costituisce un'impresa molto impegnativa e difficile, per la dimensione e la complessità dell'organizzazione ferroviaria e per la sua presenza estremamente articolata e diffusa sul territorio; ma, d'altra parte, ho anche potuto constatare che – per fortuna – a questa complessità e articolazione, fanno riscontro straordinarie risorse interne, elevati livelli di professionalità, un patrimonio di esperienze e di tradizioni capaci di salvaguardare quello che considero il valore più importante di quest'azienda: il senso di appartenenza.
Sono certo che, anche grazie ai valori che giustificano un motivato orgoglio aziendale, sapremo affrontare con successo le sfide che ci attendono nel lavoro quotidiano e quelle che il processo di competizione globale si prepara a portare anche in casa nostra.
Sono convinto che la definizione del piano d'impresa, il recupero della centralità del trasporto ferroviario, il sicuro impegno da parte di tutto il personale, ci consentiranno di affrontare con la necessaria capacità e determinazione le sfide che le direttive comunitarie e l'evoluzione del panorama nazionale ed europeo nel settore dei trasporti delineano per le imprese ferroviarie di ciascun paese.
Noi stiamo cercando di

fare la nostra parte per rendere sempre più competitive le Ferrovie italiane: nel settore passeggeri, il nuovo servizio "Eurostar" – un servizio quantitativamente e qualitativamente nuovo, allineato ai migliori *standard* europei – è una realtà, così come è realtà il progressivo rinnovo della "flotta" con nuovi treni veloci e, appunto, di alto livello qualitativo; il personale del settore sperimenta già ogni giorno l'avvento del futuro, l'entrata nel mondo della competizione, e i risultati commerciali sono positivi.

Nel trasporto locale, molte sono ancora le cose da fare, a cominciare dal rinnovo del materiale rotabile. Ci stiamo preparando al mutamento che interverrà nel settore con l'entrata in campo delle Regioni e la conseguente necessità di definire con questi nuovi soggetti i contratti di servizi: è stata già avviata una programmazione regionale, l'integrazione tariffaria si è già realizzata in moltissimi casi, le Fs sono impegnate a gestire direttamente la ristrutturazione delle ferrovie in concessione. L'arrivo del nuovo materiale rotabile "dedicato" al trasporto metropolitano e gli interventi in programma sui "nodi" dei principali centri urbani ci consentiranno di superare i ritardi e di aprire una pagina nuova nel servizio.

Nel settore delle merci, occorre un forte impegno per passare dalla quota di mercato attuale ad una quota maggiormente significativa: un "salto" che rappresenta un obiettivo certamente difficile, ma sul quale abbiamo canalizzato energie e risorse, sia umane che tecniche, adeguate alla sfida.

Insieme agli sforzi per incrementare la produttività commerciale dei mezzi e delle infrastrutture esistenti, stiamo portando avanti il quadruplicamento delle linee del nostro principale asse ferroviario (Milano-Napoli): i cantieri, in opera già da tempo sulla Napoli-Roma, si sono aperti anche sulla Bologna-Firenze, mentre si è ormai alla conclusione dell'*iter* procedurale per l'inizio dei lavori sulla Milano-Bologna.

In questo quadro, la sigla del contratto nazionale rappresenta un elemento di certezza e di garanzia per tutti i lavoratori, oltre che la premessa essenziale per l'acquisizione del necessario grado di articolazione e flessibilità nell'organizzazione del lavoro.

Se determinante è la definizione degli obiettivi dell'impresa, altrettanto lo è la costruzione di un sistema di relazioni industriali che obbedisca ad una logica moderna e che punti a valorizzare quello che, non mi stancherò di ripeterlo, è il vero patrimonio delle ferrovie: la conoscenza, il sapere tecnico, la professionalità degli addetti.

Questo patrimonio va salvaguardato e difeso, ma anche accresciuto. Dobbiamo guardare allo sviluppo dei servizi ferroviari, all'inserimento di capacità e forze nuove, in un contesto coerente di regole chiare e condivise, per continuare ad investire nella risorsa più importante per un'azienda come le Fs, la risorsa umana: la sola cosa che non possiamo permetterci, noi tutti, è di depauperare questo patrimonio.

Da qui nasce l'esigenza, in un passaggio così delicato e cruciale, di un nuovo strumento di comunicazione per il mondo dei ferrovieri: lo abbiamo chiamato *Linea diretta*, per esprimere la volontà di aprire un dialogo "vero" con tutti i protagonisti della vita aziendale. Un dialogo vero che intendiamo fatto di concretezza e in grado di alimentare un circuito di andata e ritorno; una rivista che serve non a chi la produce, ma a chi la utilizza; un tentativo, insomma, di porre radici e trarre linfa dal terreno ricco, variegato e complesso del nostro corpo aziendale. ❖

Atti di altruismo e di generosità

Il questionario proposto ai ferrovieri per conoscere le loro aspettative riguardo al nuovo periodico aziendale ha riscosso largo successo.
Tenendo conto dei suggerimenti pervenuti, il giornale esce con una nuova testata ed altre innovazioni, sia nella veste grafica che nei contenuti.
È questo il primo passo per avvicinarsi sempre di più ai problemi e alla vita di tutti coloro che operano nella nostra azienda.
Nel prossimo numero pubblicheremo un'analisi dettagliata delle risposte al questionario per trarne indicazioni che permettano di instaurare un dialogo efficace e costruttivo tra tutti i protagonisti della realtà ferroviaria.

Rispondo all'invito, pubblicato sul numero di gennaio-febbraio del nostro giornale, di raccontare atti di generosità e di altruismo di cui sono stati protagonisti i ferrovieri durante l'ultima guerra mondiale.
Io, che oggi ho 85 anni, mi trovavo allora a Torino, assegnato alla Squadra impianti elettrici e segnalamento. La nostra officina era situata nella stazione di Torino Porta Nuova e lì tante, troppe volte ho visto i soldati tedeschi catturare i nostri soldati. Li prendevano, li ammucchiavano da una parte, guardati a vista da militari con il mitra puntato, e se qualcuno tentava la fuga veniva ucciso.
Io, grazie al lasciapassare che mi qualificava come ferroviere, potevo muovermi liberamente nella stazione e ho quindi potuto aiutare molti soldati, avvertendoli prima che entrassero in stazione e portandoli a casa mia. Lì li rifornivo di abiti civili e, quando ne avevo la possibilità, anche della divisa ferroviaria.
Un giorno, dopo l'8 settembre del '43, mi trovavo a La Grange (vicino Torino) e vidi un treno composto non di vagoni ma di carri bestiame, identico a quello descritto dalla signora Zampieri, che portava i nostri soldati in Germania. Questi poveretti urlavano, chiedevano il nostro aiuto, gettavano bigliettini pregandoci di avvisare i familiari della sorte loro toccata.
Vi assicuro uno spettacolo straziante, tanto straziante che in quel momento ho preso la mia decisione: non avrei mai più collaborato con uno Stato straniero e tanto meno con la repubblica di Salò.
Abbandonai dunque Torino e raggiunsi, non vi dico dopo quali peripezie, la mia città. Ripresi il servizio solo a guerra ultimata, in un'Italia finalmente libera.
Vi ringrazio moltissimo per avermi ascoltato.

Giovanni Baleani - Viterbo

Il "curriculum" di un cantiere

Leggendo l'articolo intitolato "Val Pusteria tra ieri e domani" di Laura Facchinelli, le maestranze del cantiere Impianti elettrici di Milano hanno riscontrato una notizia non del tutto veritiera, in quanto l'elettrificazione del cantiere di Pusteria non è stato l'unico esempio di organizzazione operativa nell'ambito delle Fs: infatti, già nel 1983 è stata elettrificata la linea Cremona-Brescia (km 42), attivata nel dicembre dello stesso anno e nel 1985 la Cremona-Mantova (km 63), attivata nel maggio 1988; oltre all'elettrificazione sono stati posati lungo la linea i cavi di telecomunicazione, segnalamento, circuiti trazione elettrica e comandi elettrici per manovre a distanza dei sezionatori.
Tutto ciò non tanto per fare polemiche, ma solo per fare in modo che sul giornale

vengano riportati dei dati precisi.
Il cantiere Impianti elettrici attualmente è impegnato nel rinnovo delle sottostazioni elettriche del Compartimento. Gli interventi di rinnovo sono già stati ultimati a Laveno, Chiari, Treviglio, Rho, Morbegno, Milano C. e Pioltello.

Lorenzo Gatti - Milano

Risponde Laura Facchinelli

Il collega ha voluto completare il "curriculum" del cantiere Impianti elettrici di Milano, spinto dall'orgoglio – più che legittimo – di chi svolge il proprio lavoro con impegno e passione.
Lo ringraziamo del contributo. Il suo rilievo è sintetico e preciso, e già di per sé costituisce un segnale di professionalità.
Nel mio articolo sulla Pusteria avrei citato volentieri l'attività del cantiere milanese, ma ne ho avuto notizia solo da questa lettera. Succede!

Da Reggio a Messina in venti minuti

Appassionato di cose ferroviarie e lettore della vostra rivista sempre ricca di spunti ho un quesito tecnico da sottoporvi. Eccolo.
In questi mesi il traghettamento sullo Stretto di Messina ha compiuto un secolo di vita. Si è aggiornato nelle tecnologie, ma senza cambiare il suo volto, la classica traversata in mare. Mi viene spontanea una considerazione alla luce di questa filosofia organizzativa. Tra operazioni navali e traversata si impiegano mediamente due ore. Per questo motivo mi chiedo perché non sia stata presa in considerazione, anche limitatamente ad alcune categorie di treni, come i più veloci Intercity, l'ipotesi di evitare l'attraversamento del convoglio ferroviario sostituito da un velocissimo trasporto passeggeri su aliscafo o simili. In questo caso ovviamente l'Intercity avrebbe una doppia composizione sull'isola e sul continente con l'unico disagio del trasbordo, ma compensato dalla drastica riduzione dei tempi di percorrenza.

Giorgio Savini - Milano

Risponde Enrico Barni, responsabile della Divisione navigazione (Asa passeggeri)

Le Ferrovie dello Stato hanno posto particolare attenzione, negli ultimi anni, alla velocizzazione del traghettamento dei passeggeri nell'ambito dello Stretto di Messina.
Dal giugno 1994 è stato attivato un servizio mediante mezzi navali veloci monocarena tra Reggio Calabria e Messina che ha sostituito quello svolto con vecchie motonavi, riscuotendo il gradimento della clientela per il ridotto tempo di percorrenza (20 minuti) e la frequenza delle corse.
Analogo servizio, con tempo di percorrenza di 15 minuti, è stato attivato sperimentalmente tra Villa S. Giovanni e Messina nel novembre 1995.
È anche allo studio la possibilità di evitare il traghettamento dei treni passeggeri diurni tra Villa S. Giovanni e Messina, avvalendosi appunto del traghettamento con mezzi navali veloci e riducendo dunque i tempi di percorrenza di almeno 45 minuti. È ovvio che tale soluzione presuppone la realizzazione di infrastrutture adeguate negli impianti di Villa S. Giovanni e Messina al fine di agevolare il trasferimento dei passeggeri sul percorso treno-nave-treno.

I sottopassaggi di Ancona

Leggo nel n. 6 del nostro giornale l'articolo di Fiorello Paternoster: *Avviato il piano di miglioramento e potenziamento delle stazioni, con l'obiettivo di andare sempre più incontro alle esigenze della clientela.*
Non eccepisco in merito ai provvedimenti realizzati negli impianti menzionati. Ritengo però doveroso fare osservare come sia possibile oggi, alla fine del XX secolo, costruire nella stazione di Ancona, che non è

certamente la prima ma neanche l'ultima della rete, un sottopassaggio provvisto di scale mobili e ascensori e prolungare uno dei già tre esistenti senza peraltro procedere alla copertura, con apposite pensiline, delle relative uscite sui marciapiedi intermedi. Dall'epoca dell'ultimazione delle opere (circa due anni), le uscite stesse sono tuttora una inutilizzabile e chiusa, a livello del marciapiedi, con materiale plastico ed una seconda accessibile sì, ma provvisoriamente protetta da identico materiale. Scale mobili e ascensori sui marciapiedi 3° e 4° a servizio del nuovo (quarto) sottopassaggio appositamente costruito neanche l'ombra malgrado il manufatto sia completo. Grave è il disagio per gli utenti, particolarmente nelle stagioni estiva e invernale, ed è doveroso osservare che dell'attuale situazione ne risenta anche il decoro dell'impianto. E pensare che sarebbe sufficiente la costruzione di circa ml 150 di pensilina, neanche in cemento armato, per unire i quattro tronconi esistenti ai lati ovest ed est dei marciapiedi fra i binari 4° e 5° e 7° e 8°!

Marcello Molinelli - Ancona

Risponde Fiorello Paternoster, responsabile della Divisione servizi di stazione (Asa passeggeri)

I lavori di sistemazione dei sottopassaggi di stazione, avviati già da tempo, sono in via di completamento da parte dell'Asa rete.
Si prevede per il terzo sottopassaggio la realizzazione di rampe di scale, ascensore e scala mobile. Il marciapiede a servizio dei binari 6 e 8 non avrà la scala mobile per motivi dovuti alle ridotte dimensioni del marciapiede stesso.
Le uscite sulle banchine sono protette da cupolini in materiale traslucido per consentire il transito sicuro su superfici non bagnate.
Il prolungamento delle pensiline sul 3° e 4° marciapiede verrà sicuramente programmato.
Occorre tener presente che l'utilizzo di detti marciapiedi risulta intensificato solo negli ultimi anni per la loro destinazione al trasporto locale. Fino ad allora le pensiline esistenti, che ricoprono in parte i marciapiedi, risultavano adeguate. Alcune delle stazioni per le quali sono in atto lavori di riqualificazione saranno disabilitate solo per quanto riguarda le strutture addette alle mansioni di circolazione ferroviaria.

Un segnale importante

La scorsa settimana sono stato inviato in missione per tre giorni per partecipare ad un corso di formazione presso la *Sasib Railway* di Bologna e non trovando conveniente pernottare negli alberghi o pensioni della città, un collega mi ha consigliato il Ferrhotel di Faenza, a poca distanza dalla città. Certamente la camera assegnatami non aveva grossi servizi, ma per la modica cifra di L. 4050 (quattromilacinquanta) ho pernottato e con l'aggiunta di L. 1000 (mille) ho usufruito del "telo bagno" con relativa tonificante doccia calda. Questa breve premessa per aprire il discorso sulla gestione dei Ferrhotel, ma si potrebbe anche parlare di mense, depositi bagagli, alloggi, concessioni gratuite di viaggio. Con i conti in profondo rosso delle Fs penso sia il caso di andare sul mercato con tutte le gestioni di servizi per il personale che ha raggiunto ormai buoni livelli stipendiali e che contribuirebbe volentieri al risanamento della nostra Società.
Certamente non è pensabile di risanare le disastrate casse delle Fs, ma sarebbe un segnale importante verso l'opinione pubblica che considera il ferroviere un privilegiato che viaggia gratis sui treni assieme ai suoi familiari!
Con la presente mi auguro di aprire un dibattito sereno all'interno della categoria, consapevole che per le Ferrovie il futuro non si presenta certo roseo.

Alfonso Floreani - Udine

Fotoflash

Riceviamo e volentieri pubblichiamo la foto di Aurelio Guglielmetti, ex macchinista di I classe, medaglia d'oro di "anziano della rotaia", ritratto vicino a un Etr 302.

Mensile per il personale del gruppo Fs
anno 1 - n.1 - Luglio 1997

Som

Editoriale

3

Un patrimonio straordinario
di Giancarlo Cimoli

In primo piano

16

Il filo conduttore
di Francesco Forlenza

Documento

18

Protocollo d'intesa
preliminare al contratto

Fs impresa

24

Verso il Duemila
da imprenditori
di Pietro Spirito

Fs impresa

32

Tutte le ferrovie minuto
per minuto
di Claudio Zito

33

Una scelta europea
intervista a Fulvio Conti

Avvenimenti

34

Eurostar Italia:
un primo bilancio

Direttore editoriale
Lorenzo Gallico

Direttore responsabile
Gian Franco Lepore Dubois

Redattore capo
Marina Delli Colli

Redazione
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
Telefono: 06/84905272
06/84903151

Abbonamenti
Telefono: 06/84903899

Linea diretta è realizzato con la collaborazione della Leonardo Periodici

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Foto
Copertina: Renato Foltran; Bruno Di Giulio, 3, 4, 6, 10, 13, 16-17, 18, 25, 27, 29, 36-37, 38-39; Giorgio Gabrieli, 11; Francesco Grillini, 12; Angelo Bani, 44, 45, 46, 47; Roberto Rossi, 48, 49, 50, 51; Gruppo Fotografico Diamante, 57; Leonardo Cordone, 59; Antonio Stanga, 60; Farabolafoto, 52,53,54,55; Marka: Jage, 14; Grazia Neri: Alain Nogues, 40-41, 42-43

Impianti: 3f Fotolito - Milano

Stampa: Baioni Stampa
Via Bertoloni 26/b - 00197 Roma

Registrazione del Tribunale di Roma
n. 402/97 del 20 giugno 1997

Chiuso in tipografia il 30/6/97

mario

Cultura d'impresa

36 La carta vincente
di Roberto Spingardi

Personaggi

40 Di luce e d'ombra
di Marina Delli Colli

Uomini e ferrovia

44 La madre di tutti gli scambi
di Roberto Scanarotti

Esplorazioni

48 Rinascono le ferrovie bosniache
di Roberto Rossi

Album

52 La bella è la bestia
di Renzo Pocaterra

Rubriche

5 Posta dei lettori

10 Le vostre pensioni
di Giovanni B. Pellegrini

13 Dentro la notizia
di Antonio D'Angelo

14 Agenda Europa
di Anna Ottavianelli

56 Dalle Regioni

LIGURIA
di Roberto Scanarotti
EMILIA ROMAGNA
di Paola Bacchi
ABRUZZO
di Dario Recubini
SICILIA
di Leonardo Cordone
VENETO
di Laura Facchinelli

61 Il tempo ritrovato
di Francesca Ventre

62 Portobello

64 Giochi
di Piero Muscolino

di Giovanni B. Pellegrini

Finanziaria '97: altre novità

Il primo comma dell'art. 4 della legge 23 dicembre 1996, n. 663 (legge finanziaria 1997), contiene due norme in materia pensionistica specificamente dirette al personale Fs.
La prima disposizione allinea, con effetto dal gennaio 1997, l'aliquota contributiva in favore del Fondo pensioni Fs, rispettivamente a carico della Società e dei ferrovieri, a quella stabilita per il Fondo pensioni lavoratori dipendenti gestito dall'Inps. Tale allineamento è stato previsto in attesa della riforma pensionistica dei ferrovieri e comporta, nel periodo intermedio, il costante adeguamento delle aliquote contributive in favore del suddetto Fondo pensioni a quelle previste dall'ordinamento dell'assicurazione generale obbligatoria.
Al riguardo va detto che, a decorrere dal gennaio 1996, l'aliquota contributiva di finanziamento del Fondo pensioni lavoratori dipendenti gestito dall'Inps è stata elevata al 32% in forza del 23° comma dell'art. 3 della legge di riordino dei regimi pensionistici n. 335 del 1995. Con il successivo decreto interministeriale del 21.2.1996 è stata fissata l'aliquota a carico del lavoratore nella misura dell'8,54%, rimanendo a carico del datore di lavoro l'aliquota residua del 23,46%.
Alla contribuzione così predeterminata si deve aggiungere l'elevazione dello 0,35%, sia a carico del lavoratore che del datore di lavoro, ai sensi del 24° comma dell'art. 3 della citata legge n. 335 del 1995.
Rimane applicabile ancora l'aliquota contributiva aggiuntiva a carico del solo dipendente, in favore di tutti i regimi pensionistici che prevedano aliquote contributive a carico del lavoratore inferiori al 30%, nella misura di un punto percentuale sulle quote di retribuzione eccedenti il limite della prima fascia di retribuzione pensionabile determinata ai fini dell'applicazione dell'art. 21, comma 6, della legge n. 67 del 1988 e successive variazioni (art. 3-ter del dl n. 384/1992 convertito nella legge n. 438/1992).
A mero titolo informativo si segnala che la retribuzione massima pensionabile per il 1997 è fissata ad annue lire 63.054.000, pari a mensili lire 5.254.500 da arrotondarsi a lire 5.254.000.
In sostanza, a partire dal gennaio 1997, per la generalità dei ferrovieri l'aliquota contributiva si attesta nella misura dell'8,89% (= 8,54 + 0,35), in luogo di quella pari all'8,75% in vigore al 31.12.1996.
Per quanto concerne la Società, l'aliquota è fissata nella misura del 23,81% (= 23,46 + 0,35), cessando il particolare regime che prevedeva un contributo aziendale in ragione di cinque volte e mezzo l'ammontare delle ritenute ordinarie e straordinarie a carico degli iscritti.
La seconda disposizione estende al personale ferroviario che transita alle dipendenze di altre imprese del gruppo la normativa in atto vigente nei processi di mobilità regolati dalla legge 29 dicembre 1988, n. 584,

limitatamente ai fini del trattamento di quiescenza. Si applica esclusivamente nei confronti dei dipendenti Fs, che siano iscritti al Fondo pensioni Fs all'atto del passaggio alle dipendenze di altra impresa, nell'ipotesi di scorporo o cessione di ramo d'azienda o comunque di passaggio ad altra società del Gruppo Fs spa. In pratica, a costoro è data facoltà di opzione tra l'iscrizione al regime pensionistico dell'amministrazione o dell'ente di destinazione e il mantenimento della posizione assicurativa già costituita nell'ambito del Fondo pensioni Fs. L'opzione deve essere esercitata entro sei mesi dalla data del trasferimento

Risposte ai lettori

Si riepilogano i gruppi di beneficiari che, allo stato attuale, sono ritenuti destinatari della riliquidazione dell'indennità di buonuscita con l'inserimento nella base di calcolo di una quota percentuale dell'indennità integrativa speciale fruita al momento di cessazione dell'attività, in forza della legge n. 87 del 1994: a) i dipendenti cessati nel decennio 1.12.1984 - 30.11.1994; b) i dipendenti, anche se cessati anteriormente al 1.12.1984, nei cui confronti – esclusa ogni rilevanza ai fini in parola di eventuali provvedimenti di riforma e riliquidazione – il

provvedimento di liquidazione originaria sia stato adottato dal 6.2.1989, e cioè nel quinquennio precedente alla data di entrata in vigore della legge n. 87; c) i dipendenti, anche se cessati prima del dicembre 1984, che abbiano proposto ritualmente ricorso giurisdizionale in materia ancora pendente alla data di entrata in vigore della legge (6.2.94), che da quest'ultima data vengono dichiarati estinti d'ufficio con compensazione delle spese fra le parti, così come restano privi di efficacia i provvedimenti giudiziali non ancora passati in giudicato alla data medesima. In tutte le tre ipotesi è necessario altresì che sia stata presentata la necessaria domanda entro il termine perentorio del 30 settembre 1994.
In relazione a quanto precede *Primo Cini, Francesco Granelli* da Spoleto, *Bonaventura Iovane* da Reggio Calabria, *Anselmo Massarenti* da Mantova, *Armando Quaranta* da Roma, *Maurizio Pepe* da Praia a Mare, *Ernani Santinelli* da Foligno ed *Ettore Spagnolo* da Roccella Jonica, confrontando la loro posizione personale con i tre gruppi di beneficiari sopra riportati, possono verificare con completezza se rientrano o meno fra i fruitori della riliquidazione. Tutte le rimanenti considerazioni al riguardo rimangono mere recriminazioni, ove si tenga presente la situazione economico-finanziaria attuale, che certo non induce ad aperture maggiori che comporterebbero ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.
D'altra parte, va dato atto che la legge ha previsto l'applicazione retroattiva tenendo conto sia l'istituto della prescrizione decennale che i soggetti nei cui confronti non siano giuridicamente esauriti i rapporti attinenti alla liquidazione alla data del 6.2.1994. Si precisa ancora che nell'argomento in discorso nessuna rilevanza può essere riconosciuta alle istanze prodotte in via amministrativa, stante che la legge non le ha prese in considerazione. La documentazione da inoltrare alla Divisione servizi amministrativi - Servizio previdenza (ex Opafs) Viale Aventino, 45 - 00151 Roma - è la seguente: 1) copia del ricorso presentato alla magistratura, corredata con l'annotazione circa l'avvenuto deposito e la relativa data, nonché con l'indicazione del numero di iscrizione nel registro generale ed, infine, nel caso di riunione per materia di più ricorsi, del nuovo numero assegnato, sempre nel registro generale, al complesso dei ricorsi riuniti; 2) copia della sentenza o del verbale d'udienza concernente l'estinzione del giudizio ai sensi dell'art. 4 della legge n. 87/1994 o, in alternativa, idonea dichiarazione del cancelliere competente. Infine, per il Santanelli, si aggiunge che per la prenotazione dei posti ai non deambulanti può rivolgersi al responsabile della biglietteria della locale stazione.
Carlo Bavagnoli da Castel S. Giovanni è in possesso di una sentenza di accoglimento del suo ricorso inteso ad ottenere il computo dell'indennità integrativa speciale nell'indennità di buonuscita adottata dal Tar per l'Emilia Romagna in data 17.7.93. Consegue che, ove tale sentenza sia stata impugnata dalle Fs e il procedimento di appello era pendente al 6.2.1994, il caso rientra fra quelli inclusi nel gruppo c) della risposta precedente. Di contro, se la sentenza succitata è passata in giudicato, non rimane che chiederne l'esecuzione alle Fs.

• segue •

Comunico a *Tommaso Altini* da Bari che la sentenza costituzionale n. 1 del 1991 ha riguardato i dirigenti ferroviari in quiescenza, mentre il restante personale, la cui decorrenza del trattamento di quiescenza non va oltre il 31 dicembre 1987, rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 59 del 1991.

Giuseppe De Lilla da Genova, *Carmelo Isaja* da Messina e *Luigi Restuccia* da Lamezia Terme lamentano che non abbia ripreso il discorso sulla quota dell'indennità integrativa speciale (48% o 60%) da inserire nel calcolo della riliquidazione dell'indennità di buonuscita in attuazione della legge n. 87 del 1994. Il fatto è che la questione si trova in una situazione di stallo, non essendosi verificati sviluppi sotto alcun profilo, sia giudizialmente che normativamente. Invero, da parte mia, già nel dare le prime notizie delle sentenze pretorili di Torino sul n. 7/1996, avevo espresso alcune perplessità e invitato a non alimentare eccessivi entusiasmi. Occore, infatti, considerare che la succitata legge è stata articolata in modo da rendere la buonuscita dei dipendenti, che erano iscritti alla ex Enpas ed ex Opafs, equivalente a quella dei dipendenti degli enti locali iscritti all'ex Inadel; invece, aggiungendo il 13%, i primi otterrebbero una liquidazione più remunerativa degli altri. Da ultimo, a seconda dell'evolversi della situazione, non è da escludere un intervento del legislatore, chiamato a fornire l'interpretazione autentica della norma.

Circa le segnalazioni pervenute da *Renzo De Nard* da Belluno, in ordine all'organizzazione dei centri rilascio delle concessioni di viaggio, è evidente che si tratta di argomento che esula dalle problematiche trattate in questa rubrica.
Ho preso atto che *Nicolò Minetti* da Genova è stato collocato a riposo il 9.8.1969 e che in sede di liquidazione della pensione originaria ha fruito della concessione di tre aumenti periodici dell'ultimo stipendio in applicazione dell'art. 2 della legge n. 336 del 1970 nella sua qualità di ex combattente. Consegue che lo stesso beneficio, siccome conferibile d'ufficio, viene attribuito in occasione della riliquidazione della pensione in base alla legge n. 59 del 1991, ove a suo tempo non sia stata presentata l'apposita domanda indispensabile per ottenere il beneficio alternativo della qualifica superiore.
Il collocamento a riposo decorrente dal 1°.7.1977 sottintende che l'ultimo giorno di attività è stato il 30.6.1977 e cioè il giorno precedente alla decorrenza giuridica dell'ordinamento regolamentare ed economico per il personale ferroviario introdotto dalla legge n. 42 del 1979. In relazione a quanto precede, la posizione pensionistica di *Romualdo Incide* da Alessandria rientra fra quelle che vengono riliquidate con provvedimento formale in base alla legge n. 59 del 1991 per tener conto, altresì, della cosiddetta anzianità pregressa.
La validità triennale dei CCNL stipulati nell'ambito ferroviario è stata concordata fra le parti contraenti soltanto nel contratto 1.1.90-3.12.92. Ed infatti, i ferrovieri cessati in tale periodo hanno regolarmente ottenuto i benefici economici relativi alla parte tabellare alle scadenze previste, a prescindere dalla data di cessazione del rapporto di lavoro. Da ciò discende che *Sergio Bardelli* da Piacenza, poiché collocato a riposo il 31.1.87, non può vantare in via amministrativa l'invocato beneficio. Circa l'esito di un eventuale contenzioso, da proporre alla competente Sezione regionale della Corte dei conti, esprimo l'avviso che esso abbia scarse probabilità di accoglimento.
Le notizie giornalistiche, segnalate da *Aldo Specchia* da Gorizia, riportano decisioni e sentenze in materia pensionistica adottate da vari organi giurisdizionali. A parte la considerazione che nessuna di dette decisioni riguarda l'ambito ferroviario, in linea generale va detto che le decisioni medesime si riferiscono ai singoli ricorrenti e non sono estensibili in via amministrativa agli estranei alle liti. ❖

di Antonio D'Angelo

La rivoluzione dell'orario

La fisiologica criticità del cambiamento dell'orario è stata sottolineata da molti giornali con forza. Inutile dilungarsi sulle caratteristiche dell'offerta Eurostar (c'è un articolo in altra parte del giornale), ma è opportuno comunque segnalare i "cardini" di questa rivoluzione: un aumento notevole dell'offerta di qualità; tempi mediamente più brevi per i collegamenti tra le principali città (35 minuti è il guadagno di percorso dei nuovi treni rispetto agli "Intercity" del passato sulla Roma-Milano); l'estensione praticamente generalizzata del "cadenzamento" orario a tutti i tipi di treni e a tutto il territorio nazionale; un incremento, anche questo notevole, della "flotta" dei treni (ai tradizionali Etr 450 e 460, i classici "Pendolini", si affiancano i nuovissimi treni Etr 500, concepiti per l'alta velocità).
L'altra faccia della medaglia è rappresentata dall'introduzione di un diverso modo di viaggiare: per salire sui nuovi treni, occorre aver garantito il posto (che è anche garanzia di maggiore comfort, e risponde a canoni del tutto europei), e, dunque, è necessario prenotare il proprio viaggio. Le Ferrovie hanno provveduto ad aumentare gli sportelli "dedicati" esclusivamente al servizio Eurostar, ma l'impatto con le nuove abitudini può certo risultare problematico, soprattutto per chi non è adeguatamente informato.
La "sintesi" che i giornali fanno di queste situazioni è a volte a senso unico. Su *la Repubblica* del 2 giugno, un trafiletto del corrispondente di Firenze presentava un quadro decisamente pessimistico, sotto il titolo "Treni, orario estivo e debutta l'Eurostar. Caos nelle stazioni", riportando la cronaca di alcuni "disagi" registrati nelle stazioni di Firenze e Bologna.
In queste due città, l'attenzione – del resto – era stata, come dire, "tenuta sveglia" rispetto all'introduzione dei nuovi servizi con una serie di articoli (in particolare, del giornale *La Nazione*) che riprendevano, anche con notevole risalto, i contenuti della polemica aperta da un'organizzazione sindacale locale sulla presunta "carenza" di posti per i viaggiatori in partenza da quelle due città.
Anche in questo caso, le Ferrovie hanno provveduto a fornire le opportune assicurazioni riguardo la regolarità e maggiore funzionalità dei nuovi servizi: però occorre tener presente che nessuna replica è in grado di recuperare l'effetto deflagrante di una notizia apparsa con rilievo sui giornali. Un'informazione molto ampia è stata data anche sui collegamenti locali e regionali alla luce del nuovo orario. Ecco, dunque, ancora *La Nazione* illustrare le novità riguardanti la Toscana con un titolo: "Ferrovie: crescono i treni verso Sud", dedicato – in realtà – all'aumento dei servizi Eurostar, mentre l'occhiello richiama la problematica delle "fermate degli Intercity di secondo livello". *Il Resto del Carlino* privilegia un aspetto un po' fuori contesto annunciando "Treni meno costosi l'estate", in riferimento all'introduzione della "carta verde" e di altre facilitazioni pubblicizzate a suo tempo. *Il Giorno* sceglie di enfatizzare un problema in realtà temporaneo e titola "Ferrovie, in agosto *chiuso per ferie*". Ma, a leggere con maggiore attenzione, si scopre che la "chiusura" del servizio "per ferie" avverrà, nei soli giorni festivi, sulla linea Pavia-Stradella, nel periodo dal 3 al 31 agosto!

di Anna Ottavianelli

Liberalizzazione: a che punto siamo

La liberalizzazione del trasporto ferroviario, ossia l'ammissione di *new entrants* sulle infrastrutture ferroviarie dei paesi della Ue, procede sul versante legislativo comunitaro con tempi non propriamente accelerati. L'accesso all'infrastruttura resta, ad oggi, disciplinato dalla limitata casistica fissata dall'art. 10 della Direttiva 91/440 (solo trasporto passeggeri internazionale con associazioni di imprese, e trasporto merci combinato internazionale con imprese singole). La *Proposta di Direttiva a modifica dell'art. 10 della Direttiva 440*, varata dalla Commissione europea nell'ormai lontano luglio 1995, è ancora in attesa di esame presso il Consiglio trasporti della Ue. La proposta amplia il quadro della liberalizzazione, ammettendo sulle infrastrutture ferroviarie della Ue l'accesso di imprese singole munite di *Licenza* per tutte le tipologie di trasporto merci, nonché per i servizi internazionali passeggeri con cabotaggio consecutivo (diritto di effettuare fermate intermedie in servizio nazionale). La proposta di Direttiva sarà probabilmente esaminata nel semestre di presidenza lussemburghese della Ue (inizio luglio 1997) nell'ambito del pacchetto di misure di politica ferroviaria contenute nel "Libro Bianco" della Commissione del luglio 1996 sulle ferrovie. Per l'iter legislativo, si applicherà alla proposta di Direttiva la *procedura di cooperazione*, che prevede una *prima lettura* del Parlamento europeo, una *posizione comune* da parte del Consiglio trasporti ed una *seconda lettura* nel Parlamento europeo. In funzione dell'esito di quest'ultimo passaggio, avrà luogo l'adozione definitiva della Direttiva nel Consiglio trasporti con due diverse opzioni di voto: *a maggioranza qualificata* (se il Parlamento approverà la proposta, se non si pronuncerà o se proporrà modifiche poi recepite dalla Commissione) oppure *all'unanimità* (se la Commissione non riterrà di accogliere le modifiche proposte dal Parlamento, o se il Parlamento si esprimerà per un rifiuto della proposta). È evidente che il tipo di votazione finale non sarà ininfluente ai fini dell'effettivo varo del provvedimento, i cui contenuti di liberalizzazione trovano convinti sostenitori in alcuni paesi membri della Ue e preoccupazioni politiche, di impronta anche sociale in una serie di altri Stati (i paesi latini, dove è più forte la cultura del diritto amministrativo e dell'intervento pubblico nell'economia).

La riorganizzazione delle ferrovie europee

Pubblicato nel luglio 1996, il "Libro Bianco" presenta un ampio ed articolato piano d'azione della Commissione nel breve-medio periodo per la riorganizzazione e l'ulteriore liberalizzazione del trasporto ferroviario, con particolare riferimento al controllo degli aiuti di Stato, alla separazione istituzionale tra infrastruttura e trasporto, all'introduzione di elementi di concorrenza nel trasporto locale, alla creazione delle *freeways*, ed alla istituzione di una *agenzia europea delle ferrovie*. Il "Libro Bianco" è stato discusso nel Consiglio trasporti (ottobre 1996) che ha dato il suo sostegno generale all'obiettivo di una promozione del trasporto ferroviario e del trasferimento di quote di trasporto merci dal traffico stradale. Sul "Libro Bianco" sono inoltre stati pubblicati commenti articolati da parte di organi ed associazioni varie, come la Comunità delle ferrovie europee, il Comitato paritetico ferrovie/sindacati presso la Commissione, il Comitato economico e sociale della Ue, e l'Unice (l'associazione europea delle confederazioni datoriali). È atteso il dibattito nella Commissione trasporti del Parlamento europeo.

Direttive 95/18 e 95/19

Le due Direttive disciplinano come noto le modalità per il conferimento della *Licenza di operatore ferroviario* e quelle per la *Ripartizione della capacità dell'infrastruttura e la riscossione dei diritti di accesso*. Esse hanno l'obiettivo di dotare l'Unione europea degli strumenti regolamentari necessari all'effettiva applicazione delle disposizioni sulla parziale liberalizzazione del trasporto ferroviario internazionale introdotta dalla Direttiva 91/440. La scadenza fissata per la loro trasposizione da parte degli Stati membri è quella del 26 giugno 1997. Non si ha peraltro notizia del varo di misure attuative nei principali paesi europei, ma solo dell'esistenza di alcune bozze di provvedimenti in Francia e in Germania. Non si mancherà di fornire una informativa commentata dalle norme che saranno emanate.

Lo stato del progetto "freeways"

A conclusione di studi ed analisi sul progetto *freeways*, lanciato dal "Libro Bianco", la Commissione ha diffuso in data 29.5.97 un importante rapporto, denominato *Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale, al Comitato delle Regioni ed al Consiglio sulle Trans European Rail Freight Freeways*. In esso la Commissione presenta le possibili modalità attuative delle *freeways*, e ne ribadisce il carattere di iniziativa volontaria degli Stati membri per la creazione di corridoi ferroviari merci liberalizzati e per il superamento dei limiti della Direttiva 91/440. Gli elementi delle *freeways* sono due: il libero accesso di tutti gli operatori e la facilitazione e semplificazione dell'uso dell'infrastruttura. Le *freeways* dovrebbero essere aperte a tutti gli operatori ferroviari muniti di licenza, e la capacità su tali corridoi verrebbe gestita da un organismo unico, emanazione dei gestori dell'infrastruttura, detto *One-stop-shop*. Lo Oss disporrebbe di tracce orarie internazionali competitive, e le assegnerebbe agli operatori dietro pagamento di un pedaggio unico adeguato ai costi di mercato del trasporto merci. L'intero progetto dovrebbe incentivare l'uso del trasporto merci per ferrovia, a cui attribuire una migliore priorità in sede di programmazione degli orari, e per il quale dovrebbero essere snellite le procedure ed i controlli alle frontiere. Una prima *freeway* sarà la Nord-Sud, proposta dall'Olanda a Germania, Austria, Svizzera ed Italia sugli assi Rotterdam-Genova-Gioia Tauro e Brema/Amburgo-Brindisi. Un'altra *freeway* è allo studio per collegare Francia e Belgio via Lussemburgo.

Ferrovie tedesche: introduzione di un sistema radio Gsm

L'impresa ferroviaria nazionale tedesca Db Ag introdurrà sulla sua rete, a partire dall'estate 1997 e con completamento entro tre anni, un sistema digitale di trasmissioni radio. La tecnologia adottata è il Gsm 2+ (*Global system for mobile communication*), di cui sono utilizzate in Germania le versioni D1 e D2. Lo standard concepito per l'uso nell'esercizio ferroviario, denominato 2+, prevede funzioni supplementari come le chiamate di emergenza o le chiamate di gruppo. La rete sarà dotata della densità e della ridondanza di trasmissione necessaria per assicurare l'esercizio in sicurezza sulle linee principali. La rete Gsm utilizzerà le bande di frequenza riservate alle ferrovie europee, nell'ambito dei progetti di standardizzazione in corso a livello Ue denominati Eirene/Morane e Ertms (*European rail traffic management system*), con i quali si accompagnerà lo sviluppo dell'interoperabilità sulle ferrovie europee.

Il filo conduttore

di Francesco Forlenza

Il contratto di lavoro è per eccellenza lo strumento che certifica la qualità e il potenziale innovativo e di sviluppo di un'impresa. Ed è proprio seguendo questa logica che si è giunti alla sigla del Protocollo, che non sancisce una semplice mediazione ma privilegia la qualità delle norme

Un rinnovo del contratto di lavoro costituisce uno dei momenti più "nobili" della vita aziendale e delle relazioni sindacali.
Si tende ad interpretare il valore di questa fase dei rapporti industriali per gli effetti retributivi (e di costo) che essa indubbiamente rappresenta. Non sempre, invece, viene prestata attenzione ad un aspetto fondamentale: un contratto definisce, per gli anni di vigenza, le principali regole del rapporto tra azienda e lavoratori, intesi questi sia come entità

singola, sia come collettivo.
Un rinnovo di contratto deve essere in grado di predisporre norme, garanzie, opportunità che consentano alle parti di affrontare il futuro.
Più il contratto è statico, frutto di antichi equilibri, rispettoso di schemi validi per il passato, di difficile gestione, e più si rende necessario operare per adeguarne filosofia e contorni, ricordando che un contratto certifica la qualità, la modernità, il potenziale innovativo e di sviluppo dell'impresa (e degli attori che al suo interno operano).
Questa visione del ruolo che le relazioni industriali possono assumere nell'elaborare un nuovo contratto di lavoro è stato il filo conduttore che Fs spa

Un rinnovo di contratto deve essere in grado di predisporre norme, garanzie, opportunità, che consentano alle parti di affrontare il futuro, nel rispetto delle reciproche esigenze.

ha espresso durante gli incontri che hanno portato al Protocollo del 9 maggio.
Quali sono i principali elementi di scenario che devono essere presenti a tutti coloro che, nel rispetto dell'autonomia dei ruoli, operano all'interno dell'impresa e, a questa, sono legati?
Il primo è che il mercato del trasporto ferroviario e del trasporto in genere operano e opereranno sempre di più in un regime di competitività e che questa sfida si giocherà in un equilibrio tra qualità del prodotto offerto sul mercato e livello dei costi. Lavorare con costi superiori ai nostri concorrenti, con regole che non siano confrontabili con quelle di attività analoghe significa dare ai nostri competitori un vantaggio immenso. Non credo sia necessario ricordare come il cliente sia sempre più critico verso quelle aziende che offrono prodotti la cui qualità giudica negativamente (anche sulla scia dell'italico difetto di autocompatimento) e sono contemporaneamente produttrici di costi a carico della collettività. Questo aspetto porta al secondo elemento di scenario: la rigidità indotta da vincoli di bilancio è sempre più incidente nelle autonomie di impegno dell'impresa.
Occorre avere la consapevolezza che il nostro azionista (i contribuenti e, quindi, tutti noi) non potrà sostenere a lungo e coerentemente il ruolo di azionista, di regolatore del mercato, di sovvenzionatore, di cliente, di risanatore del bilancio dello Stato. L'esigenza di stabilire le priorità per il paese non può più garantire le tutele del passato.
La certezza della irreversibilità di questa modificazione deve essere accompagnata dalla percezione che il tempo entro il quale fare ciò che è necessario è quasi esaurito. Non abbiamo più tempo per pensare, temporeggiare ed attendere.
La politica del rinvio dei temi più scottanti, così "utile" e qualche volta necessaria nella tradizione delle relazioni sindacali del nostro paese, non è più, responsabilmente, perseguibile.
Le considerazioni fin qui fatte comportano che la necessaria politica di contenimenti dei costi complessivi, e della dinamica del costo medio unitario, deve essere accompagnata dalla esigenza di innovare su alcune regole di gestione del personale.
Questo tema è molto delicato perché corre il rischio di provocare contrapposizioni di principio. Vorrei che fosse chiaro come il problema non sta nel disegnare confini di potere ma definire quegli ambiti contrattuali che non costituiscano un limite ma, se mai, una opportunità al miglioramento dei sistemi di gestione del personale.
Io credo sia fondamentale per le parti continuare a spiegarsi, aumentando la capacità di ascolto delle reciproche esigenze e operando, nel confronto, con quel senso di responsabilità che ha contraddistinto la trattativa per il Ccnl.
L'obiettivo prioritario non è una mediazione quale che essa sia ma la qualità delle norme.

Protocollo d'intesa preliminare al contratto

Sulla base del Protocollo d'intesa con il ministro dei Trasporti dell'11.2.97 e a seguito del comunicato congiunto del 20.2.97, Fs spa, assistita da Agens, e Filt-Fit-Uilt-Fisafs-Sma convengono sul presente Protocollo d'intesa preliminare al negoziato contrattuale, che si pone quale elemento qualificante e necessario nel processo di definizione del rinnovo contrattuale della categoria, correlato con lo sviluppo complessivo del trasporto ferroviario e la crescita produttiva dell'impresa.

Giancarlo Cimoli e Francesco Forlenza siglano il Protocollo d'intesa.

1. Obiettivi strategici e linee guida

Fs spa nell'imminente prospettiva di competizione sul mercato interno ed estero è impegnata ad elaborare un piano d'impresa 1997-2000 orientato sui seguenti obiettivi strategici relativi alla produzione, agli investimenti, al modello d'impresa.
Il quadro entro cui si dovranno realizzare tali obiettivi dovrà prevedere:
• disponibilità per l'impresa dei principali fattori determinanti relativi allo sviluppo commerciale;
• equilibrio negli interventi di legge fra i settori del trasporto concorrenti del vettore ferroviario;
• equilibrio negli interventi di legge fra vettori all'interno dello stesso settore ferroviario tale da assicurare parità di condizioni di accesso all'infrastruttura e di vezione ferroviaria da esercitare nella piena applicazione delle necessarie condizioni di regolarità e sicurezza;
• legislazione di sostegno per un maggiore equilibrio modale per lo sviluppo del settore merci ferroviario, nonché per l'intermodalità connessa con il sistema ferroviario stesso.

1.1 Produzione/Sviluppo

Incremento al 2000 dei volumi complessivi dell'offerta commerciale dai circa 74 miliardi di Ut nel 1996 a circa 82 miliardi al 2000 (+11% circa), al momento stimabili, con incrementi pari almeno al doppio rispetto al precedente periodo '96/92.
Gli obiettivi di produzione delineati – basati su un significativo miglioramento dei livellli di qualità (velocità commerciali, regolarità, puntualità, pulizia, comfort ecc.) ed un consolidamento degli *standard* di sicurezza – dovranno realizzare al 2000 un incremento degli introiti complessivi da traffico di circa il 40% in lire correnti; trattasi, anche per tale dimensionamento, di una prima valutazione coerente

con quanto finora dichiarato da Fs, che verrà ripresa negli incontri specifici sul Piano d'impresa.

1.2 Investimenti

Fs spa è impegnata ad assumere espliciti criteri per la definizione delle priorità nell'individuazione degli interventi e, a tale scopo, le parti convengono che nell'ambito del sistema di informazione di cui al cap. III del contratto si terranno, per il periodo di vigenza del Piano, incontri a cadenza trimestrale sullo stato di elaborazione dei progetti e di utilizzazione dei finanziamenti.

Le parti convengono, altresì, sulla necessità che il nuovo piano degli investimenti si basi sulla disponibilità di risorse certe e puntualmente definite e che gli obiettivi sui quali orientare gli interventi siano:

- integrazione fra aree a sviluppo diversificato;
- integrazione ed intermodalità;
- aumento potenzialità rete;
- miglioramento regolarità e sicurezza;
- ammodernamento del parco rotabile;
- innovazione tecnologica.

Fs spa è inoltre impegnata ad aumentare la propria capacità di spesa per adeguarla alle necessità del processo di sviluppo del trasporto ferroviario e, a tale scopo, gli interventi organizzativi individuati saranno oggetto di confronto tra le parti ai sensi del contratto.

Sarà valutato congiuntamente tra le parti anche l'impatto sull'indotto ferroviario, per ciò che concerne i termini occupazionali correlati ai processi di investimento sopra indicati.

1.3 Percorso di risanamento e modello di impresa

Il processo di risanamento dell'azienda va realizzato attraverso un aumento dell'efficienza che sostenga l'incremento di produzione e dei ricavi da traffico.

In questo quadro, le parti convengono che l'insieme delle azioni che saranno individuate puntino ad un contenimento del costo globale per unità di traffico con riferimento ai più significativi dati europei ed in tal senso, nei rispettivi confronti nazionali relativi alle parti specifiche, converranno sulle azioni necessarie per la realizzazione degli incrementi di produttività espressi in termini di costo per Ut anche attraverso l'adozione di adeguati modelli organizzativi.

Nell'ambito del conseguimento sia degli obiettivi di sviluppo delle Ut che dei ricavi di cui sopra, nonché dell'efficientamento sul versante dei costi globali, il rapporto ricavi da mercato/costi di produzione dovrà tendere (al netto dei contributi di Stato secondo metodologie di computo di questi ultimi, omogenee fra le reti europee), a conseguire valori corrispondenti ai migliori risultati europei.

In tale quadro si conferma quanto previsto nel Protocollo d'intesa ministero dei Trasporti-Fs-Oo.Ss. dell'11.2.97, che prevede obiettivi di espansione della produzione e della vendita dei servizi mediante l'introduzione di criteri di efficienza, di recupero della produttività, nonché la realizzazione di standards qualitativi e di sicurezza, con particolare attenzione alla salvaguardia dell'occupazione.

A tale processo di risanamento, le parti convengono altresì debba concorrere un significativo contenimento dei costi non imputabili al lavoro (di oltre il 10% in termini reali al 2000) attraverso un efficientamento del modello organizzativo d'impresa e dell'assetto societario complessivo, sui quali si conviene che:

- è confermata l'unitarietà dell'impresa e l'unicità della rete;
- l'articolazione della struttura organizzativa e dei criteri contabili si svilupperà in coerenza con gli obiettivi sopra indicati e con le direttive comunitarie;
- è necessaria una gradualità dei tempi allo sviluppo dei progetti tecnici finalizzati alla realizzazione della separazione contabile: tempi che Fs spa stima in almeno 18 mesi;
- il modello di impresa individuerà chiaramente i centri di costo e le relative responsabilizzazioni centrali e periferiche;
- la conseguente evoluzione organizzativa e le problematiche relative alla gestione del personale saranno oggetto di confronto preventivo fra le parti ai sensi del contratto, in coerenza con quanto specificatamente previsto al riguardo dal Protocollo d'intesa ministero dei Trasporti, Fs, Filt-Fit-Uilt-Fisafs e Sma dell'11.2.97 sopra citato.

Le parti convengono che, in una logica di relazioni industriali di tipo partecipativo, quali risulteranno anche a seguito delle modifiche che verranno apportate al sistema in sede di rinnovo contrattuale, verrà definito e reso operativo, a conclusione del rinnovo contrattuale, un comitato bilaterale tra l'impresa e le Oo.Ss. stipulanti il presente accordo, con la finalità di istruire e monitorare le principali decisioni dell'impresa, in particolare in tema di politica degli investimenti, obiettivi dell'impresa e modelli di gestione.

Le parti opereranno in via sperimentale per la durata del presente Ccnl.

Sia per ciò che concerne l'aumento dei ricavi da mercato che per il contenimento dei costi operativi, Fs è impegnata a ricercare azioni in grado di consentire di tendere al 2000 ad obiettivi ancora più significativi rispetto a quelli sopra indicati.
L'entità di tale possibile maggiore risultato sarà verificata congiuntamente nell'ambito dei prossimi incontri relativi al Piano d'impresa.

2. Contratto collettivo nazionale di lavoro

2.1 Ambito e durata

Il Ccnl dovrà essere applicato a tutti i dipendenti della società Fs, dovunque utilizzati e/o distaccati e ai dipendenti delle società Metropolis, Italferr e Tsf, in applicazione degli accordi sottoscritti, nonché al personale addetto ai servizi (ex incaricati) dall'1.12.99.
La Società, nel riconfermare i contenuti degli accordi del 3.3.92 e 22.10.93 in ordine ai processi di societarizzazione ed esternalizzazione, applicherà, al personale Fs interessato, in presenza di costituzione di Società con conferimento di attività ferroviarie oggi svolte da Fs, il vigente contratto salvo esplicita diversa intesa tra le parti stipulanti.
Le parti concordano che il contratto avrà scadenza al 31.12.99 per la parte normativa e al 31.12.97 per la parte economica.

2.2 Struttura del contratto

Le parti concordano che le materie del Ccnl, del quale si conferma l'unicità, vengano articolate in Parte generale (di responsabilità di Holding) e Parti specifiche (di responsabilità di Asa/Società) che raggruppano le singole attività fondamentali che concorrono alla realizzazione di un determinato "prodotto".
La ripartizione tra materie è di seguito riportata:
• Parte generale (di responsabilità di Holding)
Strategia e struttura di Gruppo; investimenti; politiche di Pari opportunità; sede/modalità di partecipazione/modello di Relazioni industriali; diritti; minimi tabellari; dinamiche di costo del lavoro e applicazione di accordi interconfederali; orario di lavoro; mobilità interne, mercato del lavoro e politica occupazionale; politiche della formazione e della riqualificazione professionale; ambiente e sicurezza del lavoro; macromodelli di organizzazione del ciclo produttivo e del lavoro; aspetti attinenti al rapporto di lavoro contrattualizzati collettivamente; classificazione ed inquadramenti; sistemi di avanzamento; struttura della retribuzione (parametrica; accessoria trasversale; di produttività/qualità generale; salario di posizione organizzativa/professionale); previdenza.
• Parte specifica (di responsabilità di Asa/Società)
Sono affidate alla parte specifica e raccordate alla parte generale le seguenti materie:
Organizzazione del lavoro; regimi di orario; linee guida; criteri e parametri tecnici per la determinazione delle esigenze di personale; percorsi formativi e di aggiornamento; nell'ambito del Ccnl e degli accordi nazionali in essere; definizione del valore economico delle posizioni organizzative/professionali in applicazione della struttura generale della retribuzione e salario accessorio non trasversale; parametri di produttività/qualità e relativo salario; attuazione normative attinenti ambiente e sicurezza del lavoro.

2.3 Normative di lavoro

Le parti convengono sulla necessità di riordinare in sede di rinnovo contrattuale le normative sull'orario di lavoro. Gli strumenti necessari per una gestione degli orari coerenti con gli obiettivi ed i programmi di produzione dovranno essere definiti nelle Parti specifiche. In questa fase rimangono in vigore le normative attuali.
Al fine di prevedere una gestione ed una utilizzazione più proficua delle risorse umane ed anche al fine di contenere il ricorso allo straordinario, si conviene di:
• pervenire a livello di Asa a maggiore flessibilità dei nastri lavorativi coerenti con gli obiettivi di produzione e di produttività, da attuare al livello periferico con riferimento alla prestazione effettivamente resa, anche in relazione a specifiche esigenze territoriali e/o temporali;
• introdurre limiti, con modalità da definire nei tavoli di Asa, all'effettuazione delle prestazioni di lavoro straordinario riducendo lo scostamento tra orario contrattuale ed orario di effettiva prestazione adeguando opportunamente, laddove necessario, le normative oggi previste nei vari settori;
• adeguare le necessarie flessibilità anche per il personale degli uffici rivedendo a tal fine, in sede di rinnovo del contratto, l'accordo nazionale del '90.
A far data 1.6.97 si conviene altresì:
• con riferimento al p.to 4.11 (art. 51 giorni festivi) del Ccnl il termine di recupero (fruizione) previsto dal comma 3 è elevato a 90 giorni;
• l'estensione a tutti i settori ed a tutti i profili della possibilità di applicazione del *part-time* su base volontaria.

2.4 Banca del tempo
Le parti convengono sulla istituzione di una "banca del tempo" individuale quale strumento di compensazione dei tempi di lavoro eccedenti il tetto massimo, prevedendo il recupero delle prestazioni secondo le modalità che saranno definite per ogni settore in sede di rinnovo del Ccnl, fermo restando che oltre i 120 giorni si dovrà procedere al pagamento.

2.5 Struttura retributiva
Le parti concordano sulla necessità di individuare una retribuzione media di riferimento da assumere, per la validità del presente biennio economico, per l'applicazione degli accordi interconfederali del 23.7.93 e 22.12.94.
Tale retribuzione media, riferita al 6° livello retributivo, parametro 167, è composta dai seguenti elementi retributivi:
• stipendio tabellare
• indennità integrativa speciale
• numero 7 classi stipendiali
• Edr 31.7.92
• Edr 8.11.95, nel valore medio riferito al '96.
Il valore degli aumenti tabellari, ferma restando l'attuale parametrica, è determinato in lire 170.000 mensili con le seguenti decorrenze economiche ed importi riferiti al parametro 167:
lire 100.000 a far data dall'1.7.97;
lire 70.000 a far data dall'1.5.98.
La corresponsione della prima tranche avverrà con ruolo paga del mese successivo a quello della firma del Ccnl.

Una tantum

Ai dipendenti in forza alla data di sottoscrizione del presente accordo preliminare, è corrisposto un importo forfettario di lire 1.200.000 medie pro capite lorde sul parametro 167.
L'importo dell'una tantum è stato quantificato considerando in esso anche i riflessi sugli istituti di retribuzione diretta ed indiretta, di origine legale o contrattuale, ed è quindi comprensivo degli effetti sugli stessi. Inoltre, in attuazione di quanto previsto dall'art. 2120, comma 2, cod. civ., l'una tantum è esclusa dalla base di calcolo del Tfr.
L'importo dell'una tantum è stato quantificato considerando, inoltre, quanto derivante dal punto 2 degli accordi interconfederali 23.7.93 e 22.12.94 relativamente all'indennità di vacanza contrattuale, per cui le parti concordano che null'altro è dovuto a tale titolo con riferimento al rinnovo del Ccnl 18.11.94.
Il suddetto importo di una tantum verrà erogato con la retribuzione corrisposta nel mese di giugno 1997.
Le parti convengono altresì di procedere, in sede di rinnovo contrattuale:
• ad una revisione dell'attuale articolazione della struttura retributiva, finalizzata a portare a trasparenza le dinamiche delle varie componenti;
• ad un riordino complessivo delle competenze accessorie mirato ad una loro semplificazione prevedendo opportuni accorpamenti; in tale contesto potrà essere esaminato specificamente anche l'adeguamento dell'indennità di turno, dell'indennità notturna, del soprassoldo domenicale e dell'indennità di reperibilità, a parità di valore medio pro capite annuale delle voci di cui sopra;
• al fine di individuare e incentivare le potenzialità professionali funzionali alla introduzione di nuove tecnologie e alle azioni organizzative conseguenti, le parti convengono di istituire una voce retributiva pensionabile denominata "salario di posizione organizzativa/professionale".
Tale salario concorrerà a formare un Edr e sarà costituito da un riordino e un accorpamento di parte delle competenze accessorie attualmente in godimento, a parità di costi attuali.
Riordino e accorpamento le cui linee generali di applicazione e le relative incidenze percentuali andranno definite nella parte generale di contratto e articolate dettagliatamente in sede di confronto di Asa.
Per il settore macchina l'aliquota media annuale specifica di cui al Ccnl 18.11.94 e quota parte del salario di posizione organizzativa/professionale concorreranno all'ammontare dell'Edr di cui sopra:
• nell'ambito del processo di riordino dell'insieme della struttura retributiva le parti procederanno alla definizione di un nuovo sistema di progressione economica di anzianità che, confermando il numero delle classi ad 8, limiti gli ulteriori aumenti periodici biennali nel numero di 5 con frequenza triennale.
Le parti convengono altresì:
• il premio di esercizio è trasformato in un assegno personale pensionabile che, dalla data dell'1.6.97, è escluso dalla base di calcolo del Tfr. Tale assegno verrà determinato e corrisposto con i criteri previsti dall'art. 41 Ccnl '90/92 per il cessato premio di esercizio, e continuerà ad essere corrisposto in un'unica soluzione nel mese di luglio.

Dalla data del presente accordo si conviene inoltre:
• nell'ambito degli aspetti contrattuali assegnati alle parti specifiche, sulla trasformazione del Premio di produttività e compartecipazione in premio di risultato annuale per il personale di liv./ctg. 1ª/9ª. Il nuovo istituto è costituito da un montante per ciascuna Asa/Società derivante da un valore medio pro capite annuale lordo di lire 1.260.000 e per ogni Asa/Società ne verrà definita un'articolazione tale da prevedere l'erogazione correlata direttamente all'effettivo raggiungimento degli obiettivi di produzione/efficienza/qualità da negoziare a livello nazionale e decentrato, tenuto conto delle specifiche caratteristiche esistenti di produzione territoriale, nel rispetto delle relative competenze, secondo parametri che le parti individueranno a livello di Asa, fermo restando il montante globale assegnato a ciascuna Asa. Entro il 15/2 di ogni anno in un apposito incontro di Asa verrà illustrato l'andamento degli indicatori assunti per la determinazione del premio di risultato dell'anno precedente ed il conseguente trattamento economico. Le somme maturate verranno corrisposte in un'unica soluzione con la retribuzione del mese di maggio di ogni anno.
• L'ammontare di retribuzione lorda di cui all'accordo del 9.5.96 relativo al recupero produttivo del p.d.m. confluisce nel rinnovo del Ccnl e sarà oggetto di ulteriore verifica nel tavolo di Asa.
• Per ciò che concerne i "quadri" si conviene, nell'ambito della parte generale del contratto, congiuntamente con le Asa interessate, di riorganizzare l'area quadri per favorire una più diretta relazione tra competenze professionali, attività svolte, risultati conseguiti e retribuzione economica.

2.6 Previdenza

Le parti si impegnano a sostenere presso le competenti sedi istituzionali la necessità di mantenere le attuali possibilità normative relative alla cessazione del servizio per anzianità ed al relativo trattamento spettante.
Si concorda sull'attivazione di un confronto specifico tra Fs, ministero del Tesoro e Oo.Ss. sulla destinazione del fondo pensioni dei ferrovieri, ferma restando la valutazione congiunta per la salvaguardia dei diritti acquisiti.
Le parti convengono sulla istituzione di un fondo di pensione complementare, con le seguenti modalità:
come previsto in materia dal Ccnl 18.11.1994, si conviene di dare avvio, a partire dal 1° giugno 1997 ai lavori per la costituzione del fondo di previdenza complementare in applicazione a quanto previsto dal decreto legislativo 21.4.1993, n. 124 e successive modifiche ed integrazioni, che fornirà prestazioni pensionistiche complementari dei trattamenti di pensione pubblica.
Le parti definiranno gli aspetti costitutivi e funzionali del fondo medesimo prevedendo un sistema a capitalizzazione individuale a contribuzione definita nonché le clausole attraverso le quali si possa verificare nel tempo la persistenza dei presupposti costitutivi del fondo.
All'atto della costituzione del fondo, il finanziamento del medesimo avverrà mediante una quota del .....% (*) del Tfr maturato nell'anno per i lavoratori assunti in data antecedente l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 124/93 (e cioè prima del 28.4.1993) ed una quota del 100% per i lavoratori assunti successivamente.
La Fs spa contribuirà al fondo nella misura dell'1% dell'insieme delle voci retributive di seguito elencate, a far data dall'1.10.98: minimi tabellari, indennità integrativa speciale, Edr 31.7.92, Edr 8.11.95, indennità quadri.
I lavoratori che, su base volontaria, vorranno aderire al fondo, contribuiranno in pari misura.
Le parti concordano altresì di procedere alla predisposizione dello Statuto del fondo secondo la normativa vigente entro il 1997, adottando il criterio della pariteticità delle rappresentanze delle organizzazioni sindacali stipulanti il presente accordo e della Fs spa.
L'attivazione del Fondo avverrà nel rispetto delle normative vigenti, entro il 1° ottobre 1998.
Contestualmente alla definizione dello Stato del fondo della pensione complementare, si conviene di escludere dalla base di computo del Tfr anche il premio di risultato.
(*) da comunicare da parte delle Oo.Ss.

2.7 Fondo sanitario

In applicazione di quanto già previsto nel Ccnl 18.11.94, viene completato l'*iter* per la costituzione del fondo entro il 31.12.97, confermando una contribuzione a carico Fs pari a lire 60.000 medie pro capite su base annua a far data dall'1.1.98 e ulteriori lire 80.000 medie pro capite su base annua a far data dall'1.1.99, ferma restando la pariteticità contributiva da parte del dipendente e la volontarietà dell'iscrizione, di cui al Ccnl 18.11.94.

2.8 Relazioni industriali

Le parti confermano i livelli di relazioni industria-

li: centrale e periferico, quest'ultimo articolato in sedi territoriale/regionale e decentrata, con modalità tali da assicurare che le materie oggetto di relazioni tra le parti non siano ripetute tra le stesse sedi oltreché rispetto al livello centrale.
Fermo restando quanto convenuto nel precedente p.to 2.2, le parti definiranno, in sede di rinnovo contrattuale, l'assetto delle Relazioni industriali per livelli, sedi, fasi e materie.
A livello territoriale le strutture regionali/territoriali delle Oo.Ss. avranno relazioni industriali con le strutture aziendali territoriali relativamente a materie o questioni di carattere trasversale o riguardanti il trasporto locale.
Le Rsu avranno relazioni industriali con le strutture periferiche di Asa (o strutture equiparate) in merito agli elementi che concorrono a definire il ciclo produttivo.

2.9 Strumenti di sostegno
Si conviene che in sede di rinnovo del Ccnl si procederà all'adeguamento/aggiornamento della strumentazione contrattuale innovativa di sostegno alle politiche attive del lavoro ed alla gestione del riequilibrio delle risorse umane, con particolare riferimento alla mobilità professionale anche in relazione ad eventuali risorse a tale scopo assegnate e/o da assegnare.

2.10 Formazione, valutazione e sviluppo professionale
Parte essenziale per assicurare il compimento degli obiettivi relativi al Piano d'impresa è la formazione professionale.
In sede di rinnovo contrattuale verranno sviluppate le azioni da implementare per dare attuazione all'impegno della Società di assegnare valore strategico alla formazione del personale.
Saranno altresì individuate le modifiche alla disciplina relativa alle metodologie di valutazione e sviluppo professionale.

2.11 Diritti
Le parti convengono che nell'ambito del rinnovo del Ccnl verranno riesaminate le materie di cui al cap. 6 (Diritti generali e Pari opportunità) del Ccnl 18.11.94, che in questa fase vengono confermate, ed inoltre:
• Attività usuranti/logoranti
Per tutto il personale che svolge attività logoranti ed usuranti la società Fs e le Oo.Ss. individueranno, al determinarsi di particolari condizioni di età anagrafica e/o di servizio, su base volontaria e purché compatibile con le esigenze tecniche e produttive dell'impresa, il cambiamento di utilizzazione e/o di profilo attraverso adeguata riqualificazione professionale.
• Inidonei
Il personale inidoneo sarà prioritariamente utilizzato nell'Asa di appartenenza, prevedendo idonei corsi di riqualificazione professionale per la utilizzazione in mansioni dello stesso livello.
Le parti opereranno affinché i diritti previdenziali pensionistici maturati e previsti per chi svolge lavori usuranti siano mantenuti anche in caso di inidoneità.
• Malattie professionali
Una commissione mista Oo.Ss. ed Fs, con la partecipazione della Direzione sanità, opererà affinché sia rivista la normativa relativa al riconoscimento d'ufficio delle malattie dipendenti da causa di servizio e la loro determinazione per i vari profili professionali.
• Riconoscimento servizio prestato
Le parti si impegnano a verificare in ambito di stesura contrattuale le opportune norme affinché il servizio ferroviario prestato anteriormente all'assunzione a tempo indeterminato sia riconosciuto ai fini dell'anzianità per l'assegnazione ai turni e per i trasferimenti.

3. Prosecuzione del confronto

Le parti si impegnano a chiudere il negoziato contrattuale complessivamente inteso entro il 15.6.1997.
Coerentemente e conseguentemente rispetto all'applicazione delle intese di Asa/Società in materia di linee guida, criteri e parametri tecnici per la determinazione delle esigenze di personale secondo la ripartizione delle materie di cui al p.to 2.2 del presente accordo, in sede periferica territoriale, entro il 30.6.97 avrà luogo il confronto sulle azioni di riequilibrio delle risorse umane da porre in essere dopo la conclusione del Ccnl.

4. Applicazione legge 146/90

Le parti convengono di definire nel più breve tempo possibile, e comunque non oltre il rinnovo del Ccnl, le modalità applicative della legge 146/90 attraverso un accordo che assicuri alla clientela un più elevato livello di tutela.

Verso il Duemila da imprenditori

di Pietro Spirito

Il risanamento della gestione industriale è per le Fs obiettivo irrinunciabile e complementare rispetto al perseguimento di strategie di sviluppo commerciale adeguate alle sfide del mercato europeo. Un percorso che consentirà di utilizzare in modo efficace gli investimenti per l'ampliamento della capacità infrastrutturale

e Ferrovie, così come gli altri servizi di utilità collettiva, attraversano in tutta Europa una fase di profondo cambiamento strategico: dal monopolio alla liberalizzazione ed alla concorrenza, non più soltanto fra modi di trasporto, bensì anche all'interno della modalità ferroviaria.

Ciò è richiesto dalla crescente incapacità dei monopoli ferroviari nazionali di reggere le sfide del mercato, con la conseguente marginalizzazione della modalità ferroviaria e la sottoutilizzazione dell'ingente *stock* di capitale fisso di cui le imprese ferroviarie si sono dotate negli anni e che continuamente accrescono con finanziamento pubblico.

Nei paesi della Cemt (organismo dell'Ocse che comprende i maggiori paesi industrializzati), le quote di mercato delle imprese ferroviarie monopolistiche nazionali, tra il 1970 ed il 1995, sono diminuite del 50%, scendendo dal 30% al 15% nel traffico merci e dal 12% al 6% nel traffico passeggeri.

Il cambiamento strategico in corso è richiesto inoltre dalla crisi finanziaria che investe tutti gli Stati europei e dalla conseguente impossibilità di continuare a far gravare sui contribuenti il peso delle coperture dei deficit di gestione che la marginalizzazione comporta, nonché il finanziamento dei loro investimenti.

A questa situazione di crisi strutturale, l'Unione europea ha risposto individuandone le cause essenziali nella gestione monopolistica nazionale del trasporto ferroviario, incapace di rispondere ai gran-

di cambiamenti che lo sviluppo del secondo dopoguerra hanno indotto in Europa e che la globalizzazione dei mercati e la internazionalizzazione dell'economia stanno ulteriormente accelerando.
Da questa consapevolezza strategica, che si è tradotta in una riconfigurazione istituzionale del mercato, si è originata la direttiva Ue 91/440, ulteriormente precisata nel suo percorso di mutamento nell'assetto di mercato dalle direttive 95/18 e 95/19.
Il nuovo modello istituzionale di riferimento riserva alla gestione monopolistica soltanto l'infrastruttura ferroviaria e liberalizza le attività di trasporto che vengono esercitate mediante l'accesso alla rete. Verrà meno il meccanismo della concessione per le attività di trasporto, sostituito dalla licenza e saranno definiti criteri di accesso alle infrastrutture basati sul principio della parità di trattamento tra i diversi operatori delle attività di trasporto.
Le Ferrovie italiane hanno avvertito per tempo la necessità di cambiamenti strutturali, tanto che, fin dal 1992, hanno colto l'opportunità di trasformarsi in società per azioni, contrattualizzando i rapporti con lo Stato ed avviando un processo di risanamento, che ha portato le perdite di esercizio da 4.147 miliardi nel 1992 a 1.581 miliardi nel 1995, nonostante la forte riduzione in termini reali dei contributi pubblici alla gestione (-37% tra il 1990 e il 1995).
Successivamente, per effetto della riduzione delle risorse pubbliche disponibili e per una crescita del costo unitario del lavoro non allineata alle previsioni, la perdita di esercizio è tornata a crescere, fino a raggiungere, secondo i dati di pre-consuntivo 1996, i 2.850 miliardi di lire.
Ora però il tono della sfida e le necessità di cambiamento sono diventati ancora più impegnativi, non soltanto per i vincoli di bilancio, in quanto:
• *la liberalizzazione ferroviaria nella Unione europea*, che prima era soltanto una *issue* politica dai tempi incerti, *è diventata un percorso concreto di cambiamenti istituzionali* che, nell'arco dei prossimi tre anni, porterà ad una apertura delle reti europee e alla competizione tra diversi soggetti imprenditoriali;
• *la crisi fiscale degli Stati si è ulteriormente approfondita*, anche per la necessità di rispettare i rigidi parametri monetari di Maastricht, e la stessa contrattualizzazione dei rapporti tra Stato ed Fs non è servita ad evitare una serie di ridimensionamenti alle risorse disponibili per il finanziamento della gestione ferroviaria;
• *nel settore ferroviario, prima caratterizzato da operatori monopolistici su scala nazionale, cominciano, già ora, ad operare nuovi soggetti imprenditoriali*, che si posizionano per cogliere le opportunità derivanti dalla apertura dei mercati;
• nel sistema della mobilità, considerato nel suo insieme, la competizione è divenuta ancora più intensa, per effetto della riorganizzazione in corso nei diversi segmenti di mercato (trasporto aereo, autotrasporto merci, cabotaggio).
È dunque necessaria una seconda fase di accelerazione strategica, caratterizzata da:
• il *completamento della ristrutturazione aziendale*, con la piena introduzione delle tecnologie di processo necessarie per utilizzare al meglio le potenzialità, secondo un uso delle risorse adeguato rispetto alla evoluzione dei concorrenti ed al perseguimento dell'equilibrio economico; il raggiungimento della efficienza industriale è presupposto necessario per la riconfigurazione del sistema ferroviario nazionale, per il suo ingresso in Europa, per la realizzazione della liberalizzazione e della privatizzazione;
• l'*accelerazione della liberalizzazione ferroviaria*, mediante il recepimento delle direttive comunitarie e la formazione di quel sistema di regole necessario per disciplinare l'ingresso sul mercato di nuovi attori;
• l'*avvio della piena divisionalizzazione delle Ferrovie dello Stato*, sulla base dei principi contenuti nella normativa comunitaria (separazione tra gestore della infrastruttura e società commerciali per l'esercizio dei servizi di trasporto) e sulla base di un processo che dia un adeguato ritorno finanziario allo Stato azionista.

Una trasformazione strategica

Gli attuali obbiettivi di Fs, nelle loro grandi linee, si propongono l'individuazione di un percorso verso il risanamento e lo sviluppo. Ciò consentirà all'azienda di:
a) affrontare i mutamenti dello scenario esterno (liberalizzazione, aumento della concorrenza, regionalizzazione del trasporto pubblico locale, riduzione delle risorse pubbliche disponibili per il finanziamento della gestione corrente);
b) superare l'attuale condizione di deficit strutturale nei conti dell'azienda, recuperando margini di efficienza e di profittabilità necessari per fronteggiare l'evoluzione competitiva del mercato.
L'evoluzione dello scenario in Europa spinge verso una articolazione del sistema ferroviario in aree di *business* dominate da logiche differenti:
• la gestione della rete e il trasporto locale potranno raggiungere il pareggio economico solo attraverso l'offerta di servizi efficienti, supportati comunque dal sostegno finanziario statale, nel caso della infrastruttura, e dalla committenza regionale, nel caso del trasporto locale;
• per i servizi di trasporto passeggeri di media-lunga percorrenza e per il traffico delle merci, occorrerà costruire soggetti imprenditoriali capaci di affrontare le sfide della concorrenza e di finanziare i propri investimenti, prevalentemente in materiale rotabile, con i flussi generati dalla gestione industriale.
È essenziale quindi per l'azienda dotarsi di strumenti programmatici e di controllo che consentano un governo efficace dell'entrata in esercizio delle nuove linee con caratteristiche di alta capacità e velocità. Il risanamento industriale delle Ferrovie è, infatti, anche una condizione irrinunciabile per preparare l'impresa ad utilizzare in modo più efficiente ed efficace gli investimenti di ampliamento della capacità infrastrutturale che saranno completati nel corso dei prossimi anni.
Nell'arco del quadriennio, dovranno anche essere definite ed attuate forme di integrazione che consentano di gestire unitariamente le linee ed i servizi sulle relazioni servite dalle nuove infrastrutture. Questo elemento è una scelta di fondo strategica indispensabile nella prospettiva della separazione della gestione delle infrastrutture, a vocazione pubblica in quanto monopolio naturale, dalla produzione e commercializzazione dei servizi, per la cui gestione il coinvolgimento del capitale di terzi è necessario, anche per finanziare gli investimenti indispensabili per il posizionamento sui mercati europei del trasporto.
L'incremento del trasporto delle merci sarà una delle aree di intervento. È questa un'indicazione dell'azionista, la cui esecuzione tuttavia richiede non soltanto sforzi gestionali di risanamento industriale e sviluppo commerciale, ma anche misure di politica dei trasporti per non disincentivare il ricorso all'utilizzo del treno. Su questo punto è quindi indispensabile che il governo individui forme e strumenti di sostegno adeguati.
Gli obiettivi aziendali della crescita dei ricavi nei servizi viaggiatori sono legati a logiche distinte. Nel caso del trasporto passeggeri di media-lunga percorrenza, oltre allo sviluppo del traffico per incremento dei volumi trasportati, è prevista una azione di mutamento radicale del *mix* dei servizi erogati, orientata a servire in modo più adeguato il mercato; per raggiungere gli obiettivi di aumento dei ricavi previsti per il traffico passeggeri di media-lunga percorrenza sarà necessario procedere ad una radicale riforma nel sistema di determinazione delle tariffe, mirata ad istituire prezzi di mercato per relazioni, svincolati dalla logica del valore chilometrico.
Nel caso del trasporto metropolitano e regionale, nell'arco dei prossimi anni, giungerà a maturazione la riforma del trasporto pubblico locale, avviata recentemente con la legge Bassanini. I volumi di produzione, ed i prezzi di vendita, saranno strettamente legati alla committenza pubblica che sarà espressa ancora dallo Stato centrale, attraverso il contratto di servizio pubblico, mentre in seguito saranno le Regioni ad assumere il ruolo di committenti. Le tariffe, che resteranno connesse ad un meccanismo di autorizzazione pubblica, dovranno adeguarsi, come è già previsto dalla normativa esistente, alle tariffe del trasporto pubblico locale su gomma.
Il risanamento della gestione industriale è obiettivo irrinunciabile e complementare rispetto al perseguimento di una strategia di sviluppo commerciale. Porsi traguardi di crescita dei volumi venduti in presenza di una struttura di costi industriali non capace di generare margini per l'impresa significa soltanto peggiorare lo stato economico dell'impresa, con ricadute insopportabili per l'azionista.
L'azienda sta dotandosi di un *set* di strumenti utili per conseguire risultati di produttività comparabili con i migliori *standard* europei del settore. L'azio-

nista dovrà supportare l'azione di risanamento, resa problematica ed incerta dalla legislazione attuale, indispensabile per conseguire gli obiettivi.

La trasformazione strategica delle Ferrovie è resa ancora più necessaria dalla attuazione del piano di investimenti concordato con lo Stato e contrattualizzato nel contratto di programma 1994-2000, che prevede una serie di interventi strutturali destinati al potenziamento della rete ferroviaria.

Si tratta di uno sforzo finanziario ingente, che deve sviluppare le condizioni per un recupero di competitività del sistema ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto. In particolare:

• *per il traffico merci* si pone l'obiettivo di realizzare un riequilibrio modale che conduca le Ferrovie, successivamente all'entrata in esercizio delle nuove linee con caratteristiche di alta frequenza, a raggiungere un notevole incremento di quota di mercato rispetto all'attuale;

• *per il traffico intercity*, nei collegamenti tra le principali città metropolitane del paese, si pone l'obiettivo di conseguire un posizionamento competitivo nelle medie e lunghe distanze, avendo a riferimento non soltanto la struttura nazionale del mercato ma anche la formazione di una rete transeuropea di connessioni ferroviarie;

• *per il traffico metropolitano e regionale*, soprattutto all'interno delle grandi aree metropolitane del paese, si pone l'obiettivo di dare una risposta concreta alla congestione delle città ed in tal modo contribuire al miglioramento della qualità della vita degli italiani.

Il piano di investimenti, strettamente connesso al programma di risanamento e di sviluppo dell'azienda, si basa principalmente su cinque linee di intervento. In ordine, non di priorità, si tratta dei seguenti interventi:

• *realizzazione del quadruplicamento* con caratteristiche ad alta capacità e velocità lungo i principali assi di traffico, per aumentare la capacità del trasporto ferroviario, superare gli attuali vincoli infrastrutturali allo sviluppo, dare una concreta possibilità allo sviluppo del trasporto delle merci;

• *potenziamento dei nodi della rete che insistono sulle principali aree metropolitane*, con la specializzazione per tipologia di traffico – merci, locale, intercity – della maglia di binari che lo compongono;

• *introduzione delle tecnologie d'avanguardia nell'esercizio ferroviario* (controllo del traffico, segnalamento, diagnostica nella manutenzione delle infrastrutture, ciclo del materiale rotabile), in modo tale da consentire il conseguimento degli obiettivi di ristrutturazione;

• *acquisizione di nuovo materiale rotabile*, necessario per sostenere i programmi di esercizio e per migliorare in modo significativo la qualità del servizio erogato alla clientela, in termini di tempi di percorrenza, comfort, prestazioni;

• *potenziamento delle principali direttrici di traffico esistenti*, attraverso selettivi raddoppi e consolidamenti infrastrutturali che consentano di aumentare l'offerta. Appare tuttavia evidente che il risanamento del sistema ferroviario è condizione ineludibile per cogliere poi l'appuntamento derivante dalla realizzazione del quadruplicamento della dorsale principale del paese.
Infatti, è proprio con l'entrata in esercizio del quadruplicamento che si possono apprezzare pienamente gli effetti del programma di investimenti, con un consistente recupero nella quota modale rispetto agli altri sistemi di trasporto, recupero che dovrà essere determinato, da un lato, attraverso l'aumentata capacità di offerta e, dall'altro, mediante il raggiunto equilibrio nella gestione industriale, che consente di valorizzare la produzione a condizioni concorrenziali rispetto ai *competitors*.

La missione delle Ferrovie

L'azionista ha assegnato all'azienda l'obiettivo di concentrarsi sul *core business*, per realizzare una riorganizzazione dei fattori della produzione capace di generare un equilibrio economico strutturale. Questo è l'asse portante del disegno strategico.
Per poter operare lungo questo sentiero è necessario:
• realizzare la riorganizzazione industriale della produzione, per allinearsi gradualmente ai miglior *standard* di efficienza del settore;
• introdurre moderne tecnologie di gestione dei processi aziendali, per recuperare efficienza e migliorare la qualità del servizio erogato;
• dismettere quelle partecipazioni azionarie ed industriali non coerenti con la missione assegnata all'impresa.
Nella declinazione della missione è necessario specificare, per le diverse unità aziendali in corso di divisionalizzazione, obiettivi specifici di recupero di efficienza e di sviluppo del mercato. All'interno di Fs operano infatti articolazioni industriali che debbono essere guidate da logiche di *business* specifiche per aggredire mercati di riferimento che sono caratterizzati da strutture industriali diverse.
Le Ferrovie in futuro non opereranno più nella loro attuale configurazione, ma diventeranno un "sistema di soggetti imprenditoriali", inseriti all'interno di due distinte aree di intervento, integrate in un *disegno unitario ma con logiche strategiche specifiche*:
• *l'area dell'interesse pubblico*, all'interno della quale saranno collocati il gestore della infrastruttura ferroviaria ed il sistema dei servizi di trasporto metropolitano e regionale;
• *l'area del mercato e della concorrenza*, all'interno della quale gradualmente confluiranno Società che troveranno un proprio collocamento proprietario sul mercato, per poter attirare quella massa critica di risorse necessarie per il finanziamento dello sviluppo. Finanziamento che non può più essere garantito dallo Stato, sia per la rarefazione delle risorse pubbliche disponibili, sia per le regole comunitarie che vincoleranno la possibilità degli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie.
È per questa ragione opportuno allora individuare due missioni distinte per ciascuna delle due aree nelle quali gradualmente si articoleranno i soggetti imprenditoriali oggi presenti nel gruppo Fs.
Nell'area dell'intervento pubblico la missione sarà:
• *per il gestore della infrastruttura*, massimizzare lo sfruttamento della capacità di rete, così da minimizzare i costi di accesso per le imprese ferroviarie e congiuntamente i costi del contributo statale all'infrastruttura, con l'obiettivo di assicurare competitività al trasporto ferroviario nel confronto concorrenziale con le altre modalità;
• *per i servizi di trasporto metropolitano e regionale*, assicurare una qualità crescente delle prestazioni alla clientela, in termini di *comfort*, integrazione degli orari, efficacia commerciale, con oneri decrescenti per la collettività, in termini di prezzo unitario per l'acquisto dei servizi da parte dello Stato e, successivamente, delle Regioni.
Nell'area del mercato e della concorrenza che, a regime, vedrà protagonisti una pluralità di soggetti privati, la missione sarà:
• *accrescere la quota di mercato del trasporto ferroviario*, anche attraverso integrazioni commerciali con le altre modalità di trasporto in modo tale da offrire alla clientela servizi nella logica del *door-to-door*, migliorando i margini di profittabilità dei servizi erogati;
• *posizionarsi nel mercato europeo della mobilità*, per essere pronti a cogliere le opportunità di mercato che si manifesteranno gradualmente con la liberalizzazione ferroviaria;
• *migliorare la qualità dei servizi erogati*, per acquisire un vantaggio competitivo rispetto ai concorrenti e per dare un contributo allo sviluppo del trasporto ferroviario.

I quattro macro-obiettivi

Sono quattro i macro-obiettivi che contribuiscono a formare la missione delle ferrovie italiane per gli anni prossimi:
- affrontare la concorrenza;
- fronteggiare la liberalizzazione;
- realizzare la divisionalizzazione;
- partecipare attivamente alla regionalizzazione del trasporto pubblico locale.

La concorrenza

Nei servizi di trasporto la concorrenza tra diverse modalità è una realtà di mercato operante da diversi decenni, come si può constatare dalla costante discesa delle quote di mercato delle ferrovie in Europa, frenata in Italia soltanto a partire dagli ultimi quattro anni.
L'azienda deve fronteggiare per i prossimi anni un duplice orizzonte concorrenziale:
- *la concorrenza delle altre modalità di trasporto*, i cui cambiamenti strutturali annunciano per i prossimi anni maggiore aggressività di comportamenti competitivi;
- *la concorrenza nel trasporto ferroviario*, che, da industria monopolistica, si sta progressivamente configurando come un settore in fase di liberalizzazione, all'interno del quale opereranno nuovi imprenditori portatori di logiche e di modelli di servizio innovativi.

Su entrambi questi fronti è necessario:
- *modificare comportamenti industriali* orientati prevalentemente alla produzione del servizio e non alla sua commercializzazione;
- *assumere logiche di mercato* maggiormente aderenti alle dinamiche della domanda di trasporto;
- *acquisire una politica commerciale consapevole dei mutamenti strutturali* nella dimensione e nella struttura del mercato.

La sfida della concorrenza è già operante rispetto agli altri modi di trasporto concorrenti ed una risposta immediata deve essere fornita attraverso po-

litiche che siano concentrate sul miglioramento continuo nella qualità del servizio erogato, in termini di:
• puntualità;
• comfort;
• flessibilità dell'offerta;
• informazione alla clientela;
• capacità di connessioni intermodali efficienti.
È questo uno degli assi principali del Piano operativo, che prevede una serie di obiettivi misurabili per monitorare il miglioramento delle *performances* commerciali delle Ferrovie italiane, presupposto necessario per allargare la base di clientela, migliorare gli indici di soddisfazione del mercato, invertire strutturalmente la tendenza alla marginalizzazione delle ferrovie nella evoluzione della domanda di mobilità.

La liberalizzazione

Nei prossimi anni saranno realizzati compiutamente i percorsi di liberalizzazione e di superamento dell'attuale organizzazione monopolistica dei sistemi ferroviari su scala nazionale, all'interno della Unione europea.
I primi segnali di questo cambiamento nella organizzazione del mercato sono già visibili oggi, con le riforme organizzative in atto in tutte le principali Ferrovie europee e con un sistema di regole che comincia ad essere coerente con il principio del libero accesso alla infrastruttura da parte delle imprese di trasporto.
È tuttavia ragionevole prevedere che gli effetti compiuti della liberalizzazione ferroviaria su scala europea determineranno un mutamento strutturale nella organizzazione del mercato ferroviario a cavallo tra la fine di questo secolo e l'inizio del nuovo millennio, vale a dire quando saranno pienamente recepite le direttive 18 e 19 e sarà completato il sistema di regole oggi in corso di formazione (modifica dell'articolo 10 della direttiva 91/440, fissazione di meccanismi più rigidi di regolamentazione sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie).
Già da ora le Ferrovie italiane devono tener presente il traguardo della liberalizzazione, come un orizzonte ormai deciso rispetto al quale devono essere organizzati strumenti, metodi, procedure, adatte per vivere nella nuova realtà di un mercato in fase di liberalizzazione.
In questa fase l'incertezza riguarda soltanto i tempi per la implementazione delle nuove regole, legati alla volontà politica degli Stati aderenti alla Unione ed alla determinazione della Commissione europea.
Nel momento in cui sarà completato il quadro delle regole per la liberalizzazione, emergerà la necessità, oggi implicita, di una profonda riorganizzazione dei sistemi ferroviari europei. In particolare:
• la separazione tra infrastruttura e servizi, oggi obbligatoria esclusivamente sotto il profilo contabile, diventerà con ogni probabilità un obbligo anche sotto il profilo della separazione societaria;
• verranno meno gli strumenti giuridici propri del diritto amministrativo con i quali oggi le imprese ferroviarie sono abilitate ad operare (al posto della concessione subentrerà la licenza);
• sarà necessario disporre di un sistema di norme e di istituti nazionali abilitati a certificare l'ingresso sul mercato di nuovi operatori, sulla base di requisiti che vengono definiti dalle stesse direttive europee.
Essere pronti all'appuntamento della liberalizzazione significa per le Ferrovie italiane disporre per tempo degli strumenti, delle procedure, delle culture adatte per:
• governare la fase di transizione da un mercato monopolistico verso un mercato concorrenziale;
• entrare a pieno titolo e con capacità competitiva nello schema del mercato liberalizzato, disponendo di quel patrimonio di esperienze e di competenze imprenditoriali adeguato per essere protagonista in un ambiente esterno modificato radicalmente.
Nello scenario dell'impresa la liberalizzazione è comunque un presupposto essenziale, alla base dei mutamenti strutturali che dovranno condurre:
• alla riorganizzazione strategica delle Ferrovie italiane;
• alla piena divisionalizzazione dell'azienda in unità di *business* responsabili dei risultati di gestione e dello sfruttamento economico degli *asset* loro assegnati;
• al superamento completo della struttura monopolistica del mercato ferroviario nazionale,
per assicurare una reale integrazione, infrastrutturale ed imprenditoriale, dell'Italia con il sistema europeo della mobilità.

La divisionalizzazione

È già in corso un processo di divisionalizzazione delle unità di *business* dell'azienda, indispensabile per introdurre certezza sulle responsabilità manageria-

li delle diverse articolazioni industriali nelle quali è sezionato il mercato ferroviario.
Questo processo presuppone la attuazione di:
• un sistema di prezzi di trasferimento per i fattori della produzione che, attualmente, non sono sotto il controllo diretto delle unità di commercializzazione (trazione, scorta, manovra, manutenzione dei rotabili ecc.);
• un meccanismo di allocazione degli *asset* industriali, per assegnare alle articolazioni aziendali la responsabilità sulla manutenzione e sulla remunerazione del capitale.
Sono difatti presentati i conti economici divisionali delle attuali strutture aziendali sulla base del regolamento sui prezzi *intercompany*, recentemente approvato dall'azienda (2 aprile 1997) e viene presentata una prima ipotesi di allocazione degli *asset* industriali alle unità aziendali.
Si tratta evidentemente di un primo esercizio, che richiederà, nel corso del 1997, il passaggio ad una procedura più articolata, fino alla contrattualizzazione delle prestazioni *intercompany* ed alla emanazione di un regolamento sulla *asset allocation*.
Entro il 1998 potranno tuttavia essere completate le procedure necessarie per giungere alla completa divisionalizzazione dell'azienda, fattore propedeutico per realizzare la societarizzazione di quelle unità di *business* che potranno trovare interesse per azionisti privati, sulla base degli sviluppi che si determineranno nel percorso di liberalizzazione e privatizzazione del sistema ferroviario europeo. Sarà evidentemente l'azionista di Fs a dover valutare, a partire dal 1998, la realizzazione di quelle condizioni che renderanno conveniente/necessario il passaggio dalla divisionalizzazione alla societarizzazione.
In ogni caso, la realizzazione del sistema di prezzi di trasferimento e di *asset allocation* consente di misurare l'efficienza delle unità di *business* e di assegnare obiettivi non più soltanto di crescita del traffico ma di remunerazione dei margini nella erogazione dei servizi. La divisionalizzazione non è dunque un processo fine a se stesso, sia pure valido in sé, bensì un percorso necessario e propedeutico per dare esecuzione alla Direttiva del presidente del consiglio, del 30 gennaio 1997, sull'articolazione societaria di Fs per singole aree di *business*.
Questo percorso sarà compiuto fino in fondo, internalizzando in ciascuna divisione, o conservando in essa, soltanto quei processi produttivi la cui gestione è strettamente connessa al ciclo industriale, per assicurare il massimo di efficacia, efficienza ed economicità al rapporto con il mercato di riferimento. Saranno invece esternalizzati quei processi per i quali tali obiettivi risultassero più efficacemente perseguibili se gestiti da unità produttive specializzate. In questo modo, la configurazione delle unità di *business* sarà realizzata selettivamente valutando le opportunità di *make or buy*.

Il trasporto pubblico locale

In parallelo al percorso di divisionalizzazione delle unità di *business*, deve affiancarsi, per i servizi del trasporto metropolitano e regionale a committenza pubblica, un percorso di regionalizzazione, sulla base dei principi già definiti con la riforma in corso del trasporto pubblico locale.
Si tratta di un percorso obbligato anche nei tempi, considerato che la committenza di tali servizi sarà trasferita a livello regionale sin dal luglio del 1999 (con negoziazione dei relativi contratti di servizio pubblico, da avviarsi nell'autunno del 1998 e da concludersi entro giugno del 1999).
Il segmento del trasporto metropolitano e regionale sarà dunque caratterizzato da un duplice regime: prima, fino al 1999, una fase transitoria in attesa dell'avvio della riforma, che necessita di un contratto di servizio pubblico stipulato con il ministero dei Trasporti; quindi, dal 1999 in poi, l'attuazione piena di quanto è già previsto dai provvedimenti di riforma del trasporto pubblico locale.
I risultati di tale percorso, ovvero la crescita della presenza di Fs in questo segmento, sono fortemente condizionati dalla capacità di quest'ultima di affrontare e superare positivamente la competizione, che inevitabilmente si svolgerà in ogni singola Regione, sia sul terreno della ripartizione della spesa pubblica tra i diversi settori di allocazione e sia, all'interno del settore dei trasporti, tra le diverse modalità di esercizio dei servizi.
Vincenti in tale competizione saranno la qualità dei servizi erogati, la loro efficacia, la loro economicità. Conseguentemente, è a questi obiettivi che deve fare riferimento il percorso, che deve essere avviato rapidamente, di costituzione delle divisioni regionali del trasporto locale.
Nel prossimo futuro eventuali percorsi di societarizzazione di divisioni regionali potranno essere avviati per quelle realtà ove sarà possibile cogliere vantaggi addizionali misurabili in termini finanziari e/o di consolidamento della presenza di Fs in questo specifico mercato. ❖

Tutte le ferrovie minuto per minuto

*di Claudio Zito**

Il progetto Sfinge, nuovo sistema informatico integrato, permetterà, soprattutto nei settori amministrativo, finanziario e gestionale, di monitorare puntualmente costi, ricavi e investimenti del gruppo Fs

L'adozione di un nuovo sistema informativo in un gruppo complesso come le Fs comporta la revisione di procedure e modelli organizzativi in quasi tutte le aree di attività; lo sforzo necessario per la progettazione, l'implementazione e il funzionamento di questo sistema è, e sarà, considerevole. Lo studio di fattibilità del progetto, nato dalle esigenze di ammodernamento tecnologico e funzionale nell'area informativa, ha evidenziato come il sistema informativo attuale – particolarmente nei settori amministrativo, finanziario e gestionale – sia lontano dai modelli di riferimento oggi richiesti. Inoltre la forte frammentazione delle procedure scoraggia e rende estremamente dispendioso ogni intervento di sviluppo e di manutenzione. Si tratta ora di colmare tale divario per fornire tempestivamente al management gli strumenti e le informazioni necessari alla gestione, supportare il processo di divisionalizzazione e garantire gli adempimenti societari. Il progetto di un sistema informativo così complesso è quindi destinato a soddisfare le esigenze delle singole strutture e del Gruppo nel suo insieme. La scelta di adottare un package idoneo a tali scopi ha tenuto anche in considerazione le esperienze già fatte da Gruppi nazionali ed internazionali di grandi dimensioni e operanti, in molti casi, nel settore ferroviario.
L'adozione del package determinerà:
• l'adattamento e la revisione delle procedure e delle strutture che governano i flussi informativi e la rilevazione dei fatti gestionali;
• la formazione di nuove professionalità, con l'aiuto di piani di formazione che toccheranno i diversi livelli organizzativi delle Asa, della Holding e delle strutture territoriali;

* *responsabile del progetto Sfinge*

UNA SCELTA EUROPEA

Intervista a Fulvio Conti, direttore generale per la finanza

Sfinge è un progetto che risponde alle logiche di un sistema informativo integrato: permetterà, quindi, un monitoraggio completo dei "fatti di gestione"?
Il gruppo Fs necessita di procedure che consentano la rilevazione dei ricavi, dei costi e degli investimenti in via puntuale e secondo moderne tecniche contabili e di reporting.
Con Sfinge sarà possibile dotare il gruppo di un sistema informativo integrato in grado di supportare le esigenze di rilevazione dei margini per linea di affari e monitorare, dal punto di vista finanziario, la vasta gamma di servizi offerti dal gruppo Fs.
Questo nuovo sistema informativo è allineato ai sistemi in uso nelle altre reti europee?
Il package Sap R/3 è in fase di parametrizzazione in quasi tutte le ferrovie europee: Danimarca, Spagna, Germania, Inghilterra, Cecoslovacchia, Slovenia, Austria, Svizzera, Portogallo, Olanda.
Anche altre reti ferroviarie extra europee, come l'Australia, il Sud Africa e il Canada, hanno scelto Sap.
Quale influenza avrà il progetto sull'attività lavorativa?
Sono stati predisposti i "piani di formazione" ed è stato avviato il processo di comunicazione, strumenti indispensabili all'introduzione di un nuovo sistema informativo di così vasta portata; è evidente che tali strumenti faciliteranno la realizzazione del progetto e agevoleranno la crescita professionale degli operatori.
Il sistema prescelto infine – oltre a soddisfare le esigenze immediate di tipo economico, finanziario e gestionale – si integrerà progressivamente con altri sistemi all'interno del Gruppo, diventando così il sistema connettivo dell'intero mondo Fs.

• una maggiore integrazione fra i vari settori amministrativo-contabili ed operativi. Verrà creato così un Sistema idoneo a rilevare gli aspetti economici, finanziari e gestionali delle attività aziendali tipiche, dove la contabilità ha un ruolo di supporto e che:
• assicurerà la creazione di banche dati coerenti e il più possibile integrate;
• faciliterà lo snellimento e l'ottimizzazione dei processi e delle procedure di tutto il gruppo Fs;
• renderà tempestivamente disponibili informazioni e dati ai vari livelli di competenza con procedure *user friendly*. Il successo di tale progetto costituisce, quindi, uno dei fattori chiave che permetteranno alle Fs di affrontare le sfide che si avvicinano con l'approssimarsi del nuovo millennio.

Eurostar Italia: un primo bilancio

Con l'orario estivo '97 ha preso l'avvio il servizio Eurostar Italia: i nuovi mezzi Etr 500 si sono aggiunti ai Pendolini già in circolazione, per un totale attualmente di 78 treni, che assicurano collegamenti più confortevoli e veloci tra Milano-Roma-Napoli (-30 minuti) e tra Venezia-Roma (-28 minuti), ferme restando le altre relazioni attivate con il precedente orario (Etr 450 e 460). È comunque opportuno ricordare che sulle lunghe percorrenze si registra un'offerta media giornaliera di 700 treni, tra i quali la clientela ha la possibilità di scegliere il tipo di servizio preferito. Questi dati sono contenuti in una nota informativa delle Ferrovie dello Stato, che fa il punto della situazione al 30 giugno, indicando i risultati ottenuti, positivi sul piano commerciale, ma anche le criticità riscontrate e le misure adottate per evitare disfunzioni e disagi. Ecco, in sintesi, i principali problemi toccati dalla nota.

• **Puntualità** - Ogni cambiamento di orario comporta problemi di assestamento; per l'orario estivo tali problemi perdurano, generalmente, per tutto il mese di giugno. La puntualità dei servizi Eurostar nei primi venti giorni del mese è stata sicuramente insufficiente: solo il 57% dei treni è arrivato con un massimo di cinque minuti di ritardo.
Nei giorni successivi, dal 21 al 27 giugno, la puntualità è salita considerevolmente, raggiungendo il valore dell'80%, che è di circa 12 punti superiore a quello registrato nell'analoga settimana dello scorso anno. Significativa, nello stesso periodo, è anche la crescita di puntualità degli Intercity, passata dal-

la media del 68%, nei primi 20 giorni del mese, al 73%, rilevato tra il 21 e il 27 giugno.

• **Affluenza viaggiatori** - Al 21 giugno, il servizio Eurostar Italia ha fatto registrare una percentuale di occupazione dei posti del 36% in prima classe e del 56% in seconda classe, con un incremento di oltre un punto per settimana. Il venerdì è il giorno di maggior affluenza di viaggiatori, con un'occupazione dei posti pari al 50% in prima classe e al 70% in seconda classe.

L'avvio del nuovo servizio, in concomitanza con l'entrata in vigore dell'orario estivo, ha comportato problemi di assestamento, specie per quanto riguarda la puntualità dei treni e i servizi di prenotazione. Ecco i primi provvedimenti adottati per eliminare disfunzioni e disagi

• **Prezzi** - Rispetto al corrispondente servizio Intercity, il differenziale di prezzo, per le relazioni dirette attualmente servite, varia per la prima classe da un minimo di 9.000 ad un massimo di 12.000 lire, e per la seconda classe da un minimo di 7.000 a un massimo di 12.000 lire. Questi scarti si riducono ulteriormente se si aggiunge ai prezzi Intercity il costo della prenotazione facoltativa, pari a 5.000 lire, sia per la prima che per la seconda classe. Inoltre, sono a disposizione della clientela più opzioni tariffarie, attraverso gli abbonamenti mensili e la *Carta I classe Eurostar*.

• **Biglietterie** - La prenotazione obbligatoria per tutti i treni Eurostar Italia ha comportato un maggior carico di lavoro nelle biglietterie, creando, nella prima fase di attivazione dell'orario estivo, indubbi disagi alla clientela. Gli interventi immediamente attuati hanno consentito un sostanziale miglioramento della situazione: sono stati infatti aumentati gli sportelli "dedicati", mentre nelle prossime settimane salirà da 342 a 490 il numero di sportelli, sul complesso delle biglietterie, dove si potrà effettuare contemporaneamente la prenotazione e l'acquisto del biglietto. Inoltre, è stato ampliato l'orario di servizio delle prenotazioni.

• **Prenotazioni** - Tra i provvedimenti finalizzati a facilitare l'accesso a questo servizio, sono da citare la massima flessibilità del personale di bordo nel gestire eventuali irregolarità da parte dei viaggiatori e la possibilità, a partire dal 1° luglio, di effettuare prenotazioni all'ultimo minuto, anche a treno partito.

• **Bonus** - Al 21 giugno, i bonus (pari al 50% del biglietto Eurostar) corrisposti alla clientela per ritardi superiori ai trenta minuti sono stati di modesta entità, ed esattamente di 356.046.008 di lire.

Il programma Eurostar Italia prevede, oltre di servizi a bordo dei treni, anche un ampliamento dei servizi nelle stazioni. Si stanno infatti predisponendo, nelle principali stazioni, nuovi sportelli di biglietteria, desk e marciapiedi dedicati.

• **Materiale rotabile** - I punti critici riscontrati sono: l'apertura e la chiusura delle porte di salita, agli effetti della puntualità; il condizionamento d'aria e i servizi igienici, agli effetti della qualità del servizio. Per migliorare il rendimento di tali impianti sono stati già adottati gli opportuni provvedimenti.

• **Trasporto locale** - La puntualità dei treni adibiti al trasporto locale ha risentito solo parzialmente dell'entrata in vigore del nuovo orario estivo. Infatti, al 26 giugno, l'82% dei treni è arrivato nella fascia 0-5 minuti, con una diminuzione di 4 punti rispetto alla media dello stesso periodo del '96.

La carta vincente

di Roberto Spingardi

L'importanza attribuita dall'azienda alle risorse umane è dimostrata non solo dalla costituzione di una specifica Direzione generale ma anche dalla nascita di una Direzione comunicazione interna e cultura d'impresa

Lo stile di *leadership* e la cultura d'impresa rappresentano due facce della stessa medaglia. Si tratta della stessa moneta, che può essere buona o cattiva, valida o fuori corso, a seconda che effettivamente una faccia corrisponda all'altra oppure no. Si tratta di moneta buona, spendibile, se la missione, le regole, i valori e quindi il peso reale di una faccia corrispondono a quelli dell'altra.

Bisogna cominciare col chiederci come funziona una azienda, perché è stata fondata, quali erano al momento della sua fondazione e quali sono adesso, se cambiati nel frattempo, gli scopi alla base della sua azione.

E ancora: per quali motivi è strutturata in un certo modo e quali sono i vantaggi che da tale struttura e dal suo modo di essere impresa si ricavano a favore dell'azionista, di chi ci lavora, degli altri "portatori di interessi", della società in senso più lato.

E se si debbono inserire nuove risorse, ad esempio manageriali, quali sono le capacità richieste? E non soltanto; diventa importante, infatti, verificare la corrispondenza e le coerenze tra valori e cultura della persona e valori e cultura dell'impresa.

Ed è necessario, una volta inserite nuove risorse, fare tutti gli sforzi necessari, attivare tutti gli strumenti disponibili per arrivare ad una convergenza tra vecchi e nuovi, tra competenze e storie professionali diverse, per costruire un gruppo sempre più ricco di professionalità, capacità di governare il cambiamento e di creare il "nuovo".

Questi sono, ovviamente, soltanto alcuni degli aspetti da considerare e delle domande alle quali occorre saper rispondere se si vuole parlare di una azienda in termini di cultura di impresa e se si vuole parlare alla azienda o alle persone che in essa operano, appunto, di cultura.

Ogni giorno l'azione del manager si svolge, di fatto, sul terreno della cultura, ogni suo singolo atto, ogni comportamento agisce sul tessuto dei valori, delle credenze, dei rapporti tra le persone e crea cultura.

E la cultura, così come i valori, può essere positiva o negativa.

Abbiamo imparato che non esiste il non comportamento, così come non esiste la non comunicazione: ebbene anche nel caso dei valori e della cultura si può ben dire che non esistono i non valori

così come non può esistere la non cultura. Da ciò non si sfugge, i valori possono essere di un certo tipo piuttosto che di un altro, possono anche essere dei disvalori, dei valori negativi, secondo il comune senso di intendere o le logiche convenzionali relative ad una certa Società o Gruppo in un certo momento e in un certo luogo.

La carta vincente di un'impresa è nel patrimonio di valori, norme, competenze e professionalità che deve essere tutelato divenendo collante tra attuali e nuove generazioni professionali, tra funzioni diverse, tra nuove risorse e risorse già esperte.

Si può intervenire sul "segno", un meno può essere trasformato in più.
Valori ritenuti positivi, i quali invece positivi non lo sono mai stati nel senso etico (regole di un gruppo, di una banda, di un "branco") o non lo sono più perché il mondo è cambiato, così le regole ed il comune senso di intendere la realtà, possono divenire oggetto di un processo di cambiamento.
Intervenire quindi sul segno: dall'approccio negativo a quello positivo, dall'immobilismo all'azione, dal sabotaggio alla solidarietà, dallo sperpero di ricchezza alla capacità di produrre valore e sviluppare occupazione... ed allora entrano in campo la capacità di pensiero strategico, la visione di insieme, la individuazione delle aree critiche e la definizione di piani di intervento... Ed il processo interessa contemporaneamente l'aspetto *hard*, la struttura fisica, l'organizzazione, e quello *soft* dell'impresa, l'anima, la cultura, il clima. Ed assume essenzile importanza la capacità di saper creare i presupposti affinché il cambiamento possa essere realizzato.
Nel caso dell'azienda sono i capi i primi responsabili della capacità di sopravvivenza dell'impresa in un contesto in continua evoluzione, nel quale anche un semplice ritardo nella capacità di governare il cambiamento adottando le apposite misure, può significare una crisi irreversibile ed anche la scomparsa dell'azienda dal mercato.
Essere *leader* significa saper influenzare la vita dell'impresa, saperne dirigere il corso, difenderne i valori e la capacità di intraprendere.
La gestione dell'impresa necessita di capacità di governo del clima, anche per facilitare l'innovazione, la gestione del cambiamento e della riprogettazione aziendale.
Esistono molti momenti critici durante un percorso verso il cambiamento, non si è più ciò che si era

nel passato ma non si è ancora ciò che si dovrebbe diventare... e magari non esiste neppure la chiara consapevolezza di cosa si dovrebbe diventare. Si tratta di una metamorfosi inevitabile, si diventa "mutanti" in attesa di assumere la nuova fisionomia, la nuova personalità organizzativa.
E torniamo alla cultura d'impresa; tra le tante definizioni una delle più efficaci è quella di Maurizio De Castri: "La cultura può essere definita come l'insieme di valori, norme, tradizioni, simboli, credenze, miti relativi a un gruppo, a un aggregato sociale, a una categoria di individui, trasmesso mediante meccanismi di apprendimento su base sociale che ha una funzione di riduzione dell'incertezza e guida del comportamento".
La frequenza e l'imprevedibilità dei cambiamenti, che caratterizza la vita delle imprese, obbligano ad un adeguamento dei sistemi di conoscenze e delle modalità operative proprie dell'azienda. E per non essere sopraffatti è necessario sviluppare capacità di comunicazione adeguate a cogliere i segnali che, deboli o forti, arrivano dal mercato (ed il mercato è ormai chiaramente inteso in due sensi: quello esterno all'impresa, fatto di minacce commerciali,

di concorrenza sempre più agguerrita e di clienti sempre più esigenti), e l'impresa deve saper cogliere i messaggi evitando i pericoli e cogliendo tutte le possibili opportunità. Ma è altrettanto importante il presidio della comunicazione interna: il secondo mercato. L'azienda deve saper comunicare con le proprie risorse umane, deve essere in grado di far circolare le informazioni in maniera rapida ed efficace, di mantenere adeguato il livello di *know-how* e di sviluppare una cultura d'insieme orientata alla difesa dell'impresa attraverso chiavi di lettura coerenti con la strategia ed i valori dell'impresa.
Il vantaggio competitivo di una azienda come la nostra può risiedere soltanto, una volta recuperato un accettabile rapporto tra costi e ricavi, nella capacità e nell'impegno delle persone, a qualunque categoria o livello contrattuale appartengano. La carta vincente è nel patrimonio di valori, norme, competenze e professionalità che deve essere tutelato divenendo collante tra attuali e nuove generazioni professionali, tra funzioni diverse, tra nuove risorse e risorse già esperte.
La nostra azienda ha dimostrato già nel più recente disegno organizzativo l'importanza riservata alle risorse umane non soltanto attraverso la definizione di una Direzione generale ad esse dedicata, ma anche con l'inserimento di una Direzione comunicazione interna e cultura d'impresa la quale è orientata a comprendere in maniera sempre più approfondita i bisogni ed i problemi interni all'impresa, a facilitare la partecipazione e la condivisione, a mantenere la più viva attenzione a processi di apprendimento e formazione in costante rapporto con i processi operativi e con le necessità manageriali di tipo strategico. Tra gli strumenti più idonei per un rapporto diretto e costante tra tutti coloro che lavorano nelle ferrovie, naturalmente, l'house organ che deve e vuole rappresentare la nostra "piazza", un momento di incontro sincero, di fiducia reciproca. Nella nostra "piazza", attraverso di essa, informazioni corrette e veritiere, opinioni e confronti costruttivi ci consentiranno, tra l'altro, di eliminare i troppi malintesi dovuti ad una comunicazione frammentaria o incompleta ed oltre ai possibili malintesi potremo ridurre o eliminare tutte le strumentalizzazioni che di essi vengano troppo spesso fatte, a danno dell'azienda, nostro bene comune.

Di luce e d'ombra

di Marina Delli Colli

Trionfatore al mitico Olympia di Parigi e capostazione a Cuneo. Ecco chi è Gianmaria Testa, artista da noi quasi sconosciuto, che ripercorre, tra musica e poesia, itinerari fatti di piccole storie, di vicende qualunque, di una quotidianità minuta, intrisa di emozione e di nostalgia

È bella l'aula magna dell'università di Roma, bella e suggestiva: le luci sono spente e solo quattro piccole *abatjour* interrompono il buio e lasciano intravedere il grande dipinto sullo sfondo. La sala è gremita e stranamente silenziosa, sul palcoscenico due leggii e due sedie, nient'altro.

Poi, d'improvviso, entra lui. Vestito rigorosamente di nero, con la macchia rossa del fazzoletto nel taschino e la chitarra in mano. Lui è Gianmaria Testa, il capostazione di Cuneo diventato il "fenomeno italiano" dopo il trionfale successo del suo *recital* all'Olympia di Parigi. Lo accompagna un ragazzo, Pier Mario Giovannone, il giovanissimo autore delle liriche che faranno da intermezzo ai brani di Testa.

I primi accordi di chitarra, la prima poesia, *Per chi non sa ballare col vento*.

Il pubblico è ancora sospeso, quasi stupito. Testa inizia a cantare e gradualmente la tensione e il coinvolgimento aumentano, mentre gli applausi si susseguono sempre più intensi, sempre più caldi.

Testa narra di "amori che sono ciminiere, castagne, di amori che sanno di vernice verde e di ringhiera" (*Extra-muros*); di palmizi, di nuvole, di un "deserto barbaro che sembra vicino ma non c'è" (*Come un'America*); di giorni che sono "ombre di passi" (*Cavalli di Frisia*); di donne incontrate e subito perdute, tra un treno e l'altro (*Le donne nelle stazioni*); di transatlantici di carta che navigano "da questo a un altro mare" (*Un aeroplano a vela*); di "sere morbide come la neve" (*Via da quest'avventura*); di "notti di catrame" consumate inutilmente in fondo a un bar (*Joking lady*); di "una terra chiara che non sa di argini e confini" (*Un po' di là dal mare*); ricorda che le canzoni sono solo "aria che si muove" (*Canzone del tempo che passa*); si abbandona all'allegria imprevedibile dei ritmi latino-americani e alla malinconia languida della bossa nova.

La musica riempie la sala, la sommerge, e il pubblico si abbandona, stregato da una magia che nasce dalla fusione, compiuta e perfetta, dei suoni e delle parole.

Anche quando Testa canta, in piemontese, *La ca sla colin-a*, il pubblico romano, che pure non può com-

COME UN'AMERICA

Di tutti i quadri che ho,
di tutti i quadri sei tu
la più enigmatica.
Nudo di donna,
sì, ma,
nudo di donna,
però,
molto romantica.
Impressionistica un po',
il rosso, il giallo ed il blu,
che sanno d'Africa.
E vorrei
averti dipinta io,
no, non così,
a mano libera.
E vorrei
averti inventata io,
sì, però,
non così,
colori e musica.
Di tutti i sogni che ho,
dei miei miraggi
sei tu
la più improbabile.
Isola persa nel blu
e riscoperta, però,
irraggiungibile.
Deserto barbaro che
sembra vicino e non c'è,
palmizi e nuvole.
E vorrei
averti scoperta io,
però, no,
non così,
come un'America.
E vorrei
averti trovata io,
sì, sì, però,
no, non così,
come l'America.

prendere appieno tutte le parole ma che comprende benissimo il senso più intimo della canzone, lo applaude senza riserve.

"La vedi quella casa lassù in collina – dice Maria, la protagonista della canzone – l'ha costruita mio padre per dei signori torinesi che vengono qui, talvolta, l'estate. La vedi com'è bella, com'è bianca, piena di finestre e poggioli – prosegue – mio padre l'ha fatta con le sue mani che sono ancora sporche di calcina, ma noi una casa non l'abbiamo e non l'avremo mai perché per i poveri non c'è paradiso". Queste sono le piccole storie, le vicende di tutti i giorni, che Gianmaria Testa narra. «Scrivere – racconta – mi è sempre sembrata una cosa del tutto naturale, per me la canzone era ed è un modo di comunicare alternativo alla parola. Un bel tramonto colpisce in linea di massima tutti, dall'assassino all'intellettuale, ma quasi tutti rifiutano di esternarlo perché hanno paura della banalità, hanno pudore dei propri sentimenti. Un sentimento lo si può esprimere più facilmente con uno sguardo, con un sorriso, con una poesia, io lo esprimo con una canzone. Ricordo che avrò avuto sei, sette anni, e per la prima volta in vita mia sono stato a un matrimonio in una cascina. Dopo il pranzo, i miei genitori, gli zii, cominciarono a cantare vecchie canzoni piemontesi. A me non interessava quello che dicevano ma l'intensità, la forza del loro canto, che andava oltre il semplice divertimento, che faceva accapponare la pelle. E così - prosegue Testa - quando a tredici anni mi hanno regalato una chitarra, per me è stato naturale provare a esprimere qualcosa di mio. La prima canzone che ho scritto raccontava del "paradosso della lucciola". La lucciola è uno strano insetto: di notte è meravigliosa, smagliante, ma se viene catturata e messa sotto un bicchiere, la mattina dopo ci si accorgerà che è un insetto particolarmente brutto, addirittura repellente. Il paradosso consiste nel fatto che il sole, che è il simbolo della vita per tutti gli esseri viventi, per la lucciola è l'esatto contrario, è la negazione della vita stessa. Da allora ho più o meno descritto situazioni sempre dello stesso tipo, in cui c'era un disequilibrio, in cui una cosa si poteva vedere anche in un altro modo, come in una sorta di "gioco del rovescio", di chiaroscuro in cui non si percepisce bene quale sia la zona di luce e quale quella d'ombra».

Continua a parlare Gianmaria Testa, con la sua voce brusca e nello stesso tempo calda, coinvolgente, racconta del suo *recital* all'Olympia, «un teatro che ti accoglie, che ti avvolge, che ti spaventa anche perché entrare nel camerino che è stato di Edith Piaf, di Yves Montand, dei Rolling Stones, non è

certo cosa di tutti i giorni. Però quando poi sali sul palco, ti rendi immediatamente conto del perché tutti i cantanti hanno sempre amato l'Olympia, perché è un teatro fatto apposta per la canzone, dove c'è un rapporto molto particolare con il pubblico, che è contemporaneamente vicino e lontano. Canti per lui ma è come se cantassi per te stesso».
E continua ancora Testa a parlare e racconta anche dell'altra sua realtà, della sua vita di capostazione.
«Dopo la maturità – spiega – mentre studiavo legge, per un anno ho lavato vetri, per un altro anno e mezzo ho venduto protesi acustiche (e questo – scherza – credo sia stata una sorta di legge del contrappasso). Nel frattempo facevo tutti i concorsi possibili e tra i tanti ho vinto quello alle ferrovie. Trovare un lavoro mi è servito moltissimo, anche a livello psicologico perché a quel punto mi era "socialmente" permesso anche cantare. Ho cominciato nell'82, ho girato tutte le stazioncine tra Torino e Limone, era stressante però mi piaceva molto. Adesso l'evoluzione tecnologica ha cambiato tutto: c'è il dirigente centrale operativo e quindi non vedi più i treni, non c'è più il fascino di una volta, ma rimane il grande privilegio dell'autonomia, che ti consente di abbinare un buon lavoro a un buon risultato abbastanza in fretta. Se lavori bene vedi il risultato immediatamente e questo fa sì che sia un lavoro pieno di dignità, per un impiego da dipendente è questa una prerogativa non da poco. E poi – sorride – ammettiamolo, fa molto più notizia fare il capostazione e il cantante che fare l'impiegato del catasto e il cantante perché c'è una sorta di mitologia legata al mestiere del ferroviere, io non ho mai fatto nulla per alimentarla, però non ho neppure fatto nulla per negarla».
E ancora racconta Gianmaria Testa, affabula, parla di Paolo Conte, di cui tutti lo proclamano erede, parla di politica, parla di sentimenti, di quello che prova quando scrive una canzone. Racconta del pubblico dell'Olympia che, in piedi, applaudiva e chiedeva un bis e che gli ha dato un'emozione forte ma anche effimera, che gli è scivolata tra le dita tanto in fretta ed è subito svanita, mentre invece quando canta una sua canzone e rivive le sensazioni che l'hanno portato a scriverla, oh, quella sì, che è un'emozione intensa, che si ripete, miracolosamente intatta, ogni volta. Racconta di Cuneo, una città tranquilla, quasi "addormentata", in cui si rifugia e in cui riprende contatto con la realtà, della campagna assolata di agosto, di notti "stupite, che sanno di foglie e di nulla" e, soprattutto, racconta del mare. Quel mare che per i piemontesi è solo "indovinato", che sa di libertà e di avventura, in cui si stemperano tutti i sentimenti: il rimpianto, la nostalgia, la tenerezza, la rabbia, la paura, in cui si fondono la luce e l'ombra, quel mare che riflette all'infinito mille sfaccettature sempre uguali e sempre diverse e nel cui caldo abbraccio anche il dolore diventa poesia, diventa musica, "una musica che è per eccellenza la parola dell'infinito". ❖

La madre di tutti gli scambi

di Roberto Scanarotti

Una giornata nell'officina materiale fisso di Pontassieve. L'antico cantiere di maestri d'ascia e falegnami si è trasformato, in oltre un secolo di vita, in un impianto produttivo d'avanguardia, che punta addirittura al mercato esterno

Tutto iniziò con i cunei per le rotaie a doppio fungo dell'armamento pontificio. Era il 1868, e a Pontassieve, sulla Roma-Firenze, quel cantiere di maestri d'ascia e falegnami avviava un profondo rapporto con il territorio circostante destinato a restare indelebile – tra gli alti e bassi imposti dai ritmi della storia – sino ai giorni nostri.

Oggi, il capo tecnico Gabriele Ticci, venticinquenne della Val d'Arno (quasi ingegnere elettronico), lavora al settore montaggio deviatoi dell'officina materiale fisso da circa otto mesi. Come moltissimi suoi conterranei del passato recente e remoto, non ha saputo resistere al richiamo di questo impianto. E come gli altri 27 neo-assunti con contratto di formazione lavoro, ha capito che il progetto di rilancio qui avviato non garantisce solo un nobile blasone, ma anche un serio investimento professionale. «Ho sempre avuto un grande interesse per le ferrovie – confessa Ticci – e sono molto contento per la scelta fatta: credo nello sviluppo di questo impianto, che mi ha molto stupito per la dinamicità e la notevole apertura mentale».

Per capire il significato di queste parole, è bene fare un passo indietro. Quello di Pontassieve, occorre subito precisare, è un impianto di *produzione* (e non di *manutenzione*) da cui dipende anche il cantiere iniezione legnami di Foligno. Già negli anni Venti e Trenta, qui si costruivano deviatoi di tutti i tipi, piattaforme girevoli, travate metalliche, stadere a ponte, gru, segnali a disco e a semaforo, bulloneria, sbarre (l'elenco potrebbe continuare). Le aree di lavorazione si estendono progressivamente, con altri capannoni, tra cui quello del cantiere saldatura rotaie e dai primi anni Sessanta si succedono diverse fasi di potenziamento dell'impianto, che, tra l'altro, inizia a produrre le prime rotaie da 144 metri, i nuovi armamenti pesanti, nuovi tipi di scambi e di intersezioni varie. Prende avvio, inoltre, la costruzione e la fornitura a tutta la rete dei giunti isolanti incollati, si sperimentano e realizzano per la direttissima Roma-Firenze i primi deviatoi dell'Alta velocità. Nel 1985 entra in produzione il nuovo cantiere per la rigenerazione delle rotaie usate ed operano il Reparto lavorazione rotaie ed il Reparto montaggio; una rivoluzionaria fresatrice segna poi il passaggio all'alta tecnologia lavorando aghi, contraghi e (direbbe Totò) affini. Ma non è tutto, perché tra il 1988 e il 1992 prosegue l'opera di rinnovamento dei macchinari, con l'introduzione di macchine a controllo numerico e la realizzazione di linee automatiche per il taglio delle rotaie, e di ampliamento dei volumi e delle superfici (oggi l'area occupa complessivamente 27 ettari, circa un sesto della superficie del comune di Pontassieve). Arriviamo al 1992: i prepensionamenti riducono gli organici (da un massimo storico di circa 400 unità si arriva a 106), si modificano i processi organizzativi, si dà l'addio alle scorte, si limitano le spese.

Che fare? Dissolvenza e parola a Carlo De Vito, ingegnere, da poco meno di un anno dirigente dell'Omf e responsabile del Servizio officine armamento di Roma: «Sul piano organizzativo, si è privilegiata la produzione: il costo orario per il montaggio di un deviatoio è già sceso da 120.000 a 76.000 lire attraverso la revisione dei cicli di lavorazione. Dal punto di vista delle tecnologie, una convenzione stipulata con la facoltà di ingegneria ha permesso di avviare una ricerca sui punti critici del processo produttivo rispetto al risultato atteso: una procedura di intervento è già stata avviata per tre fresatrici. Si sono rivisti inoltre i sistemi interni dei

Attualmente il principale cliente dell'Omf di Pontassieve è l'Asa rete. Ci sono poi Italferr, che si occupa dei grandi nodi, ed anche alcune ferrovie concesse e aziende private dotate di raccordi.

banchi di montaggio e si sta valutando l'opportunità di realizzare un impianto di stampaggio degli aghi degli scambi. Per recuperare produttività, poi, si sono poste basi idonee a superare la logica del cottimo, riattivando, tra l'altro, il doppio turno giornaliero. Una quarta linea di percorso del piano di rilancio prevede, infine, un'intensa azione sul prodotto, che va standardizzato sempre più, riducendo la quantità dei componenti».

Nel dettaglio, altri importanti fattori caratterizzano la rinascita dell'impianto. Chiacchierando con De Vito e con i suoi stretti collaboratori (l'ingegner Massimo Serufilli, responsabile dello staff tecnico, il capo Area produzione Nello Costantini e la responsabile dell'amministrazione, Loretta Uliva, e Guglielmo Vari, del servizio), scopriamo, ad esempio, che l'accordo-quadro siglato con l'università include l'istituzione di un dottorato di ricerca, la cui attività troverà collocazione in un fabbricato della parte vecchia dell'officina. Si scopre inoltre che è ormai attivo un sistema di contabilità industriale che permette di stabilire quanto costa il prodotto e se è confrontabile con il prezzo di acquisto, e che si ricorrerà ad un'azienda di certificazione dei costi, per poter affrontare il mercato con trasparenza.

«Siamo già vicini al pareggio economico – spiega ancora De Vito – Con le altre soluzioni in programma lo supereremo, ma dovremo andare sul mercato estero».

Davvero singolare il caso di questa officina che fa leva sull'internalizzazione della produzione (specie per quanto riguarda i cuscinetti di scorrimento degli scambi, la tiranteria o le traverse in cemento) per puntare addirittura al "mitico" mercato esterno. Attualmente il maggior cliente dell'Omf di Pontassieve è l'Asa rete (circa 1200 scambi all'anno). Ci sono poi Italferr, che si occupa dei grandi nodi, ed anche alcune ferrovie concesse o aziende private dotate di raccordi. Per fare il salto di qualità occorrerà misurarsi con potenti gruppi internazionali: in termini di produzione e qualità ne risponderà direttamente l'Omf, dal punto di vista della commercializzazione il compito toccherà ad una nuova Società creata appositamente, in collaborazione con operatori dotati di una rete commerciale e di distribuzione già attiva sul mercato estero.

Se si considera che per poter stare sul mercato europeo è indispensabile abbassare i costi e migliorare il prodotto, si possono comprendere senso e portata dell'intera operazione e, di conseguenza, il significato vero delle parole del già citato Gabriele Ticci. Il cui pensiero è condiviso anche da Costantini (diciamolo: quando il neo-assunto nasceva, lui si cimentava con gli scambi già da tre anni). «Ab-

biamo risentito dei prepensionamenti – ci dice l'ex geniere – ma con l'immissione dei giovani, tutti diplomati, e grazie all'accordo fatto con i sindacati, la ripresa c'è stata, e prosegue».
La visita della "clinica degli scambi" è una continua scoperta, sotto la guida dello stesso Costantini e di Guglielmo Vari. Le ordinatissime aree di stivaggio dei materiali sono l'alternativa al superato magazzino approvvigionamenti. Nei capannoni, intriga molto vedere all'opera una "Berard Bs" che lavora aghi e contraghi (non certo per maglieria), la fresatrice a controllo numerico a montante mobile, le presse oleodinamiche per la curvatura, ancora, di aghi e contraghi, o gli apparati per la rigenerazione delle rotaie. Tutte macchine di grandi dimensioni, elevata tecnologia e sicurezza, alle quali la "clinica" di Pontassieve affida singole parti di un processo genetico complessivo che potrà chiamarsi "scambio", se proveniente dall'ostetricia, oppure continuare a presentarsi ancora col nome di "rotaia", se frutto della rigenerazione garantita dall'ortopedia. Lasciando l'officina, un pensiero si fa strada: in fondo, non abbiamo forse conosciuto la madre di tutti gli scambi? ❖

L'Unità di produzione Omf di Pontassieve fa parte dei Servizi tecnici – Servizio officine dell'armamento – dell'Asa rete, al cui responsabile, ingegner Antonio Laganà, abbiamo rivolto alcune domande.

Dai problemi di ridimensionamento allo sviluppo: qual è il modello industriale adottato per Pontassieve?

La fase di rilancio del trasporto ferroviario ha riportato in evidenza il ruolo strategico che l'attività dell'Omf può giocare nel raggiungimento degli obiettivi di Gruppo. Nel prossimo triennio il fabbisogno interno di deviatoi si aggirerà intorno alle 2000 unità/anno, poi ridiscenderà a valori fisiologici di circa 1200-1400, certamente superiori alle possibilità produttive disponibili. L'alternativa al mercato esterno era quella di rivalutare e potenziare le opportunità interne ad Fs: da qui la scommessa sull'internalizzazione, da realizzare nell'ambito di una logica industriale basata sull'efficienza e sul confronto col mercato.

Per incidere sui fattori produttivi, occorre il coinvolgimento e la condivisione delle maestranze...

Infatti. Un fondamentale passo in questa direzione è rappresentanto dall'accordo sottoscritto con le organizzazioni sindacali nazionali il 31 maggio 1996, che pone le basi per il raggiungimento di un significativo incremento di produzione e produttività, incentivata sulla base di risultati certi e misurabili.

Il "modello Pontassieve" potrà essere diffuso in altri impianti dell'Asa rete?

Se, come credo fermamente, questo progetto ambizioso e lungimirante porterà al raggiungimento dell'obiettivo concordato e condiviso, potrà senz'altro costituire un valido modello da seguire per altri impianti. In tale logica ci stiamo muovendo per i diversi settori dell'Asa rete, cercando di utilizzare la grande professionalità dei ferrovieri in progetti e attività strettamente definibili con criteri economici.

Rinascono le ferrovie bosniache

di Roberto Rossi

Nella stazione di Sarajevo, che porta ancora i segni della guerra, il traffico è ripreso, anche se a regime ridotto. Delle prospettive future parlano due alti dirigenti che auspicano rapporti di collaborazione con le Fs

Nell'enorme atrio della stazione di Sarajevo ha da poco riaperto un negozio che ricorda solo vagamente quelli di Milano Centrale o Roma Termini. Nella spoglia vetrina sono esposte tute da ginnastica e maglie della nazionale italiana di calcio, un mito da queste parti. Il sottopassaggio che conduce ai binari di transito è deserto, così come i marciapiedi che prima della guerra brulicavano di passeggeri. I resti del Bosna Ekspres, crivellati dai colpi di mitragliatrice pesante e sbruciacchiati dalle granate incendiarie, giacciono a testimonianza dei duri com-

battimenti che hanno avuto per teatro la stazione sulle pendici del monte Hum ed i chilometri di linea che la congiungono con lo scalo di Alipasin Most, verso l'aeroporto.
La struttura porta i segni della guerra: i vetri infranti dei finestroni sul lato del palazzo che guarda verso la piazza sono stati sostituiti dai teli di plastica dell'alto commissariato Onu per i rifugiati. Qualche colpo di cannone ben assestato ha prodotto grossi fori sul lato degli uffici fino ad incendiarne un'intera ala, tuttora annerita. Il ruolo strategico dei trasporti e la posizione dello scalo proprio di fronte alle Tito Barraks, le vecchie caserme dell'Armija (esercito) federale, hanno fatto sì che la stazione si trovasse per settimane proprio sulla linea del fronte, della quale sono tuttora rimasti i campi minati proprio a ridosso dei binari di servizio.

La posizione dello scalo di Sarajevo ha fatto sì che la stazione si trovasse per settimane sulla linea del fronte. Ancora oggi sono rimasti i campi minati proprio a ridosso dei binari di servizio.

Qualche mese fa era questo lo scenario offerto dalla stazione centrale di Sarajevo, lo scalo principale della Bosnia, totalmente rinnovato nel 1984, anno delle Olimpiadi invernali jugoslave. Che oggi è tornato a funzionare con le biglietterie dotate di computer, tutti i servizi riattivati, i convogli di nuovo in movimento, con una certa regolarità anche se a regime ridotto.
«Nei mesi dell'assedio, quando le schegge di granata non davano scampo, gli scantinati della stazione ed il sottopassaggio si riempivano di gente dei quartieri attorno – racconta Erich Sandor, direttore del compartimento di Sarajevo delle Ferrovie della Bosnia Erzegovina – in cerca di un luogo sicuro. Anche i vagoni potevano servire per sopravvivere fuori di casa al rigido inverno di queste montagne. Ma spesso si trasformavano nella tomba di chi vi cercava rifugio». L'ingegner Sandor è un croato robusto che come molti sarajeviti non ama raccontare della guerra. Anche lui nei lunghi mesi dell'assedio ha partecipato alla resistenza e non ha dimenticato sofferenze e privazioni. Poi è tornato a fare il ferroviere, con il compito di far ripartire il trasporto di merci e passeggeri dalla capitale bosniaca.
«Vedete – aggiunge facendoci da guida con la consueta cortesia dei funzionari slavi – da tutte le carrozze sono stati asportati gli accumulatori elettrici. Occorrevano per fare luce nelle sale operatorie allestite negli scantinati degli ospedali. Le ricaricavamo con delle rudimentali dinamo a ruota calate sul greto della Miljacka, il fiume che taglia in due la città. Anche i ferrovieri hanno contribuito alla salvezza della città. La nostra era una stazione non grande ma con un traffico intenso, ben cadenzato. Tutte le infrastrutture e i servizi hanno subìto notevoli danni, ma oggi ciò che più ci interessa è continuare la ricostruzione delle linee e la riparazione del materiale rotabile per incrementare il traffico, sia passeggeri che, soprattutto, delle merci, fino ai livelli anteguerra».
Dall'approvvigionamento di queste ultime infatti dipende la ripresa commerciale, economica e la ricostruzione dell'intera regione. Il compito, a pochi mesi dalla cessazione delle ostilità in un clima comunque esplosivo e reso apparentemente quieto solo dalla massiccia presenza di soldati del conti-

I responsabili delle ferrovie bosniache stanno oggi riprendendo i contatti internazionali per superare i quattro anni di isolamento e ritornare all'efficienza di un tempo. Si vuole infatti ricostruire ciò che la guerra ha distrutto utilizzando le più moderne tecnologie.

nente internazionale Sfor – tra i quali 2500 italiani – appare arduo. Ma di giorno in giorno i risultati sono concreti.

«Le ZBiH (Zeljeznice Bosne i Hercegovine), le ferrovie bosniache – spiega Narcis Dzumhur, assistente del direttore generale per il traffico ed i movimenti – sono uscite a pezzi dalla guerra e devono tornare quanto prima allo standard di esercizio di cinque anni fa. Abbiamo predisposto i piani di ricostruzione quando su Sarajevo cadevano ancora granate, poi abbiamo rimosso le macerie e, con l'aiuto delle organizzazioni internazionali, sono iniziati i primi lavori. La ricostruzione avverrà in tre fasi: prima l'armamento delle linee per la marcia lenta per consentirci i primi spostamenti; poi il potenziamento fino a raggiungere le condizioni anteguerra; infine la modernizzazione e la costruzione di nuovi tratti ferrati. Presto i convogli che da Ploce giungono a Sarajevo potranno continuare verso Zenica, Doboj fino a Slavonski Brod e così sarà aperta la porta per l'Europa, verso Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca e Polonia. Sempre che si riesca a risolvere il problema politico dell'area di Doboj che, secondo gli accordi di Dayton, è zona amministrata dai serbi. Il frazionamento del territorio ex federale ci costringe a risolvere nuove questioni come dogane, accordi commerciali, di frontiera, coincidenze ed orari. Poi sarà riattivata la Zagabria-Knin-Spalato e ci allacceremo alla grande direttrice che va da Trieste a Sofia e Istanbul toccando tutte le capitali degli Stati ex jugoslavi».

L'ingegner Dzumhur, musulmano, è ottimista anche se non nasconde le difficoltà legate alle tante barriere innalzate in nome di supposte diversità etniche. Nel 1984, ai tempi delle Olimpiadi sulla neve, era capostazione titolare a Sarajevo. «Quattro binari per 126 treni in dieci ore ogni giorno senza neppure un minuto di ritardo», città multietnica ed europea per eccellenza dove i servizi erano il vanto dell'intera nazione.

«Seguiamo una politica di piccoli passi e contatti internazionali per recuperare i quattro anni di isolamento – dice – e tornare all'efficienza di un tempo. Negli ultimi mesi abbiamo visitato Germania, Francia, Svizzera ed Italia, studiando i vari piani di trasporto ferroviario. È soprattutto dal vostro che prendiamo spunti per il modello di espansione bosniaco. Abbiamo già contatti con i porti di Bari e Ancona per programmi di interscambio di merci e cercheremo di instaurare dei rapporti diretti con le ferrovie e con i sindacati di categoria italiani per recuperare il ritardo tecnologico e per aggiornare il personale delle ZBiH con strumenti didattici ed istruttori che al momento non abbiamo. Dal dramma della guerra, dalle distruzioni che ha provocato, dobbiamo cogliere l'opportunità di ricostruire con le più recenti tecnologie» ❖

CAPITALI ESTERI PER LA RICOSTRUZIONE

All'inizio degli anni Novanta le linee ferrate della Bosnia erano le più transitate tra quelle delle varie regioni che formavano la federazione jugoslava. Nonostante le ridotte dimensioni (solo 1031 i chilometri in esercizio), detenevano il primato nazionale per il trasporto sia di passeggeri che di merci. Erano, infatti, ben 13 milioni l'anno i viaggiatori e 30 milioni le tonnellate di materiali trasportati. Lo standard tecnico dell'armamento e del materiale rotabile era conforme ai livelli europei – ben il 70 per cento dei chilometri di linea era elettrificato – e la preparazione del personale piuttosto elevata. La formazione dei dipendenti avveniva infatti presso l'istituto statale per i trasporti e presso un'apposita facoltà per ingegneri ferroviari dell'università di Sarajevo. Entrambe erano scuole tecniche di prim'ordine che ospitavano aspiranti ferrovieri da tutta la Jugoslavia.

In circolazione c'erano 9300 vagoni per il trasporto merci, 430 per i passeggeri tra prima e seconda classe, 184 motrici tra elettriche ed elettrodiesel. Un parco rotabile del tutto adeguato alle esigenze dei flussi che avevano due centri di riferimento fondamentale a Sarajevo. Oltre alla grande stazione di testa per passeggeri, ristrutturata per i Giochi olimpici invernali del 1984, circa cinque chilometri prima si trova lo scalo merci di Alipasin Most. Le strade ferrate bosniache sono decentrate rispetto alla grande arteria d'acciaio che collega la capitale croata Zagabria con la serba Belgrado seguendo il corso del fiume Sava, mentre sono vitali per la direttrice nord-sud, dall'Ungheria verso il mare fino a Spalato, Ploce e Dubrovnik.

Durante la guerra il volume di traffico era sceso a quattro milioni di passeggeri annui mentre le merci (soprattutto carbone per la centrale elettrica di Tuzla) non raggiungevano il milione di tonnellate all'anno. Solo 300 i chilometri di linea in uso, quelli "strategicamente" rilevanti poiché collegavano la capitale con porti, come Ploce, sull'Adriatico, o importanti snodi di collegamento verso nord come Tuzla e Slavonski Brod. E proprio Ploce è stata la prima destinazione di un convoglio partito da Sarajevo dopo quattro anni di guerra il 30 luglio 1996, giorno della rinascita delle ferrovie bosniache ZBiH. Il simbolo della riconquistata libertà di movimento, della fine dell'isolamento della valle di Sarajevo. Ma la strada è ancora tutta in salita. I danni totali per le ferrovie sono stati stimati attorno al miliardo di dollari (760 milioni solo per il materiale rotabile, nonostante il ricovero di circa 6000 vagoni in altre regioni ex jugoslave) ed il problema più grosso per la ricostruzione è proprio quello dei finanziamenti che non possono evidentemente venire dall'interno della disastrata economia bosniaca. Mentre eventuali partner stranieri iniziano solo ora a farsi vivi.

Hanno atteso molti mesi prima di intervenire timidamente una volta rafforzata la pace balcanica, il futuro della quale appare ancora incerto. Dalla ricostruzione dei tratti maggiormente danneggiati e dalla messa in esercizio di nuove linee dipende lo sviluppo economico della nazione che si avvia ad un lento e difficile cammino verso l'autonomia reale e l'integrazione con l'economia dei nuovi Stati confinanti e dell'Unione Europea. Il ruolo delle strade ferrate in Bosnia è particolarmente importante proprio per la ricchezza del suo territorio in termini di materie prime come minerali e legnami che devono essere trasferiti all'industria. Anche questa è stata messa a dura prova dal conflitto multietnico ed il suo rilancio dipende dall'apparto estero. Sulla sinergia tra trasporti e industria puntano i vertici economici bosniaci per attrarre consistenti capitali. E sono già molte le aziende italiane che hanno iniziato ad investire a Mostar, Sarajevo ed in altri centri minori grazie alla collaborazione delle amministrazioni locali, del governo bosniaco ed agli incentivi rappresentati dalla ricchezza di materie prime e manodopera a basso costo.

La bella è la bestia

di Renzo Pocaterra

Un romanzo di Zola che si svolge interamente tra stazioni, depositi, case cantoniere, treni in cui l'unica vera protagonista è Lison, la locomotiva che da fredda e gelida macchina si trasforma in essere umano

La bestia umana, romanzo di Emile Zola, pubblicato nel 1890, fa parte del ciclo monumentale dei *Rougon-Macquart - storia naturale e sociale di una famiglia sotto il secondo Impero*, venti romanzi accomunati dall'idea che la condizione criminale della natura umana dipenda, in modo esclusivo e non modificabile, dall'ereditarietà. Ben pochi oggi sono portati a ricordare questa teoria. Il successo di Zola è legato al suo talento di narratore nella creazione di personaggi e vicende ma soprattutto nella descrizione del suo tempo, dominato dal crollo del secondo Impero.

C'è però un altro piano di lettura de *La bête humaine* di cui vogliamo parlare, ed è la rievocazione del mondo ferroviario dell'Ottocento in questa che è stata giudicata la più importante opera letteraria di argomento ferroviario.
La storia si svolge su treni, piazzali, stazioni, depositi, case cantoniere, alloggi del personale, sulla linea Parigi-Le Havre, minuziosamente descritta mentre gli orari dei treni, fedelmente ricordati, sottoli-

neano ogni momento importante. Tutti i personaggi sono legati al mondo delle ferrovie, un mondo che viene descritto dall'interno, come se il narratore ne avesse fatto parte. Lo stesso titolo è allusivo alla natura umana, degradata da tare ereditarie, e alla locomotiva, macchina con caratteristiche a un tempo animali e umane, anzi femminili, e al rapporto d'amore che la lega al "suo" macchinista.
Già dieci anni prima della pubblicazione Zola aveva espresso l'intenzione di scrivere "un romanzo ferroviario", un'opera con i ferrovieri come protagonisti. Ne parlò nel 1882 con l'amico Paul Alexis: "Quel che voglio render vivo e palpabile, è il perpetuo transito di una grande linea fra due stazioni colossali, con delle stazioni intermedie, e un binario in una direzione, un binario nell'altra. E voglio dar vita a tutta la popolazione speciale delle ferrovie: gli impiegati, i capistazione, i manovali, i capotreni, i fuochisti, i macchinisti i guardialinee, gli impiegati dei vagoni postali e del telegrafo. Il telegrafo avrà un ruolo molto importante, nella mia opera come nella realtà, si sentirà in ogni momento il trillo del campanello elettrico, che segnala un dispaccio. Si farà di tutto nei miei treni: vi si mangerà, vi si dormirà, vi si farà l'amore, ci sarà perfino un parto in una carrozza; infine vi si morirà... E non è tutto: forse mi considererete un vecchio romantico, ma io vorrei che la mia opera fosse essa stessa come il percorso di un treno importante, che parte da una stazione di testa e arriva a una stazione finale che è anche d'imbarco, con fermate in ciascuna stazione intermedia, vale a dire in ciascun capitolo".

Jean Gabin e Simone Simon nel film "L'angelo del male" di Jean Renoir. A fianco, la locandina del film.

Come era sua consuetudine, per ottenere una perfetta ambientazione della vicenda, Zola condusse uno studio accurato sul mondo che intendeva descrivere.
Teorizzatore del "romanzo naturalista", sosteneva una nuova forma di narrativa legata alla conoscenza della realtà ("Far muovere personaggi reali in un ambiente reale, offrire al lettore un brandello di vita umana: il romanzo naturalista è tutto qui").
Gli appunti di preparazione al romanzo costituiscono una vera e propria inchiesta ricca di notizie, impressioni, cifre, curiosità, oggi altrimenti introvabili. Per documentarsi Zola iniziò da un libro pubblicato da Paul Lefèvre, vicedirettore al movimento presso la Compagnia dell'Ovest: *Les chemins de fer*. Ne fece una sintesi di una trentina di pagine integrata da numerose conversazioni con lo stesso Lefèvre: organizzazione di una linea ferroviaria, funzionamento della locomotiva, servizi di stazione, carriere del personale. Zola riunì poi queste informazioni in una raccolta denominata *Appunti Lefèvre*.
Gli fu consentito dalla Compagnia di visitare gli impianti, la stazione di Le Havre in particolare, e parlare con il personale. Il resoconto di questa indagine venne intitolato *I miei appunti*.
Zola era stato anche autorizzato a viaggiare su di una locomotiva, nel tratto Parigi-Nantes, esperienza che lo stancò moltissimo (Zola arriva tardi, questa sera, per le prove della sua *Madeleine*. Lasciandosi cadere un po' pesantemente sul gran divano rosso della sala, racconta di aver fatto, durante il giorno, su una locomotiva, il viaggio da Parigi a Nantes per un libro che sta preparando; e si lamenta che le vibrazioni gli abbiano spezzato le gambe. Dai *Souvenirs*, di André Antoine).
Gli appunti di questo viaggio costituiscono il terzo filone di preparazione e sono raccolti sotto la voce *Il mio viaggio*.
Di questo materiale preparatorio è stata pubblicata un'ampia sintesi anche in italiano dalla Bollati

Boringhieri di Torino nel 1987 (Zola – *Taccuini. Un'etnografia inedita della Francia* – pagg. 400-450, *Sulla locomotiva*).
Si tratta di una vera e propria inchiesta, vista dall'esterno e senza finalità di sorta. Molto interessante il confronto fra il materiale raccolto e la costruzione del romanzo. È facile notare come Zola abbia saputo dare forma d'arte a banali aspetti di vita quotidiana e con quanto rispetto abbia fatto uso delle notizie raccolte, tanto che si può dire che ogni avvenimento narrato sia fondato su un fatto realmente accaduto.
Solo in un episodio Zola non ha tenuto conto delle indicazioni raccolte e precisamente nel finale, quando il treno, rimasto senza macchinista e fuochista, prosegue a tutta velocità verso la catastrofe col suo carico di soldati destinati a morire. Secondo Lefèvre, l'ingegnere della Compagnia dell'Ovest, la locomotiva priva di personale si sarebbe dovuta fermare per mancanza di fuoco entro breve tempo. Ma a Zola interessava un finale emblematico della catastrofe del secondo Impero.
Della vicenda esistono due versioni cinematografiche: la prima è del 1938, *La bête humaine*, regia di Jean Renoir, distribuito in Italia con il titolo *L'angelo del male*. Sembra che Jean Gabin abbia chiesto a Renoir di girare il film perché voleva per sé la parte del macchinista, e fu una scelta felice.
La seconda è del 1954, regia di Fritz Lang. Titolo originale *Human desire*, nella versione italiana *La bestia umana*. Il film, meno fedele al libro per l'evidente scelta della produzione di un lieto fine, è ben ambientato nel mondo ferroviario americano degli anni Cinquanta.
Secondo François Truffaut, pure trattandosi di opere divergenti per forme e contenuti, sono ambedue da collocare fra le migliori opere di "due dei massimi autori cinematografici".
Il romanzo è noto e facilmente reperibile. A chi desiderasse leggerlo, o rileggerlo, consigliamo l'edizione Bur, con la traduzione di Francesco Francavilla e una interessante prefazione di Roland Barthes.
Per l'analisi critica del romanzo: *La bestia umana di Emile Zola* di Remo Ceserani - 1989 - Loescher Editore - Torino.
Per il particolare interesse ferroviario vi proponiamo l'inizio del VII capitolo riguardante il Le Havre-Parigi bloccato da una tempesta di neve.
Protagonisti: il macchinista, il fuochista e "la loro Lison", la locomotiva, femmina, una sorta di "chimera che riunisce in sé la donna e la bestia". È lei la vera protagonista. ❖

"Fino alla stazione di Harfleur, la Lison filò con andatura regolare. Jacques non era ancora preoccupato dallo strato di neve caduta, perché non doveva superare i sessanta centimetri, e lo spazzaneve bastava per almeno un metro. Poneva ogni cura a mantenere la velocità, ben sapendo che il merito di un macchinista, dopo l'ordine e l'amore per la sua locomotiva, consiste nel procedere con marcia regolare, senza scosse, con la pressione più alta possibile. E qui stava il suo unico difetto, proprio nell'ostinazione a non fermarsi, non tenendo conto dei segnali, e nel ritenere che avrebbe fatto sempre in tempo a frenare la Lison: spesso perciò andava troppo oltre, schiacciava i petardi, "i calli dei piedi", come dicevano, cosa che gli era costata per due volte la sospensione di otto giorni. Ma in quel momento, nel gran pericolo che avvertiva, il pensiero che Séverine fosse lì, che lui aveva la responsabilità di quella cara esistenza, decuplicava la forza della sua volontà, tutta tesa laggiù, sino a Parigi, lungo la doppia linea ferroviaria, tra gli ostacoli che doveva superare. E, in piedi, sulla balaustra collegante la locomotiva col carro attrezzi, negli incessanti sussulti dell'ansia, Jacques, nonostante la neve, si chinava a destra per vedere meglio. Attraverso il vetro del riparo, rigato di acqua, non riusciva a distinguere nulla; e se ne stava lì, il viso sotto le raffiche, la pelle flagellata da migliaia di aculei, morso da un tale freddo che gli sembrava di ricevere tagli di rasoio. Di tanto in tanto si riparava per riprendere fiato; toglieva gli occhialoni, li asciugava; poi ritornava al suo posto di osservazione in pieno uragano, gli occhi fissi nell'attesa dei segnali rossi, così assorto nel suo intento, che per due volte fu colpito dall'allucinazione di improvvise luci sanguigne, schizzanti sul pallido sipario che gli tremava davanti.
Tutt'a un tratto, nell'oscurità, ebbe la sensazione che il fuochista non fosse più al suo posto. Solo una piccola lanterna rischiarava il livello dell'acqua, affinché nessuna luce potesse accecare il macchinista; e sul quadrante del manometro, il cui smalto pareva avere un proprio chiarore, aveva scorto che l'ago blu tremava e si abbassava rapidamente. Era il fuoco che veniva meno. Il fuochista, vinto dal sonno, s'era sdraiato sul cassone.
«Maledetto ubriacone!» gridò Jacques, furioso, scuotendolo.
Pecqueux si alzò, chiese scusa con un grugnito inintelligibile. Si teneva appena in piedi; ma la forza dell'abitudine lo spinse subito all'opera, il martello in mano a sminuzzare il carbone e a disporlo sulla griglia con la pala in uno strato perfettamente uguale; in

Alcuni immagini da "La Bestia umana" di Fritz Lang del 1954.

fine, diede un colpo di scopa. E mentre il portello del camino restava aperto, dietro al treno un riflesso di fornace, come la coda fiammeggiante di una cometa, aveva incendiato la neve, piovendo di traverso con grosse gocciole d'oro.

Dopo Harfleur cominciava la ripida salita di tre leghe che va fino a Saint-Romain, la più faticosa di tutto il percorso. Perciò il macchinista si rimise al posto di manovra, attentissimo, pronto a una grossa sgobbata per superare quell'altura, già faticosa col bel tempo. La mano sul volante del cambio di marcia, guardava sfilare i pali telegrafici cercando di rendersi conto della velocità. Diminuiva di molto, la Lison ansava, e attraverso lo strofinio dello spazzaneve si intuiva una crescente resistenza. Con la punta del piede riaprì il portello; e il fuochista, insonnolito, comprese e ravvivò il fuoco allo scopo di aumentare la pressione. Ora il portello era arroventato, rischiarava le loro gambe con un riverbero violetto. Ma essi, esposti alla gelida corrente d'aria che li avvolgeva, non ne avvertivano l'ardente calore. A un gesto del capo, il fuochista tolse inoltre la grata del ceneraio, e il tiraggio ne fu attivato. Rapidamente l'ago del manometro era risalito a dieci atmosfere, la Lison impiegava tutta la forza di cui era capace. Allo stesso tempo, nel vedere abbassarsi il livello dell'acqua, il macchinista dovette spostare il piccolo volante dell'iniettore, benché con ciò si venisse a diminuire la pressione. Tuttavia la pressione rimontò. La macchina ronfava, scaracchiava, come una bestia costretta a una dura fatica, con sussulti, spallate, come se si sentisse lo scricchiolio dei suoi congegni. Jacques la bistrattava, da femmina invecchiata e indebolita, non avendo più per lei la stessa tenerezza di una volta.

«Non ce la farà a salire, questa poltrona!» disse con i denti serrati, lui che durante il percorso non diceva mai una parola.

Pecqueux, nella sua sonnolenza, lo guardò meravigliato. Ma cosa diavolo aveva contro la Lison? Non era pur sempre la brava locomotiva obbediente, con una messa in moto agevolissima, tanto che era un piacere farla camminare, e una vaporizzazione tanto buona da farle risparmiare un decimo del quantitativo di carbone da Parigi a Le Havre? Quando una macchina aveva i cassetti di distribuzione come i suoi, di una regolazione perfetta, dividendo miracolosamente il vapore, era lecito tollerare tutte le imperfezioni, come si farebbe per una donna di casa capricciosa, ma saggia ed economa. Certo, consumava troppo lubrificante. E allora? Bisognava ingrassarla, ecco tutto! E proprio in quel momento, esasperato, Jacques ripeteva: «Non ce la farà mai a salire, se non la si ingrassa.»

Prese la latta per olearla durante la marcia, cosa che non aveva fatto neppure tre volte in vita sua. Scavalcando la rampa, salì sul ripiano, seguendo per tutta la lunghezza la caldaia. Era una delle manovre più pericolose: sulla stretta banda di ferro bagnata dalla neve, scivolava, mentre il vento furioso, oltre che accecarlo, minacciava di spazzarlo via come un fuscello. La Lison, con quell'uomo accovacciato al suo fianco, continuava la corsa affannosa nel buio tra l'immensa coltre bianca, aprendosi un profondo solco. Lo scuoteva, lo sbatacchiava. Pervenuto sulla traversa anteriore, Jacques si aggrappò davanti alla scatola di lubrificazione del cilindro di destra, e, per riempirla, dovette duramente penare, tenendosi afferrato con una mano alla barra. Poi dovette rigirarsi, come un insetto rampante, per andare a ingrassare il cilindro di sinistra. E quando, estenuato, ritornò al suo posto, era pallidissimo, aveva sentito la morte passargli vicino.

«Sporca carogna!» mormorò.

Stupito da quell'insolita violenza verso la loro Lison, Pecqueux non poté trattenersi dal dire, rischiando ancora una volta la sua abituale facezia:

«Occorreva che ci andassi io: di dar grasso alle signore me ne intendo.»

Un po' sveglio, anche lui s'era rimesso al suo posto, sorvegliando il lato sinistro della linea. Di solito aveva una buona vista, migliore di quella del suo capo. Ma in quella tormenta tutto era sparito, ed essi che conoscevano a menadito ogni chilometro del percorso, riuscivano appena a individuare i luoghi che attraversavano: le rotaie affondavano sotto la neve, i recinti, le stesse case pareva fossero state inghiottite, non c'era che una piana rasa e sconfinata, un caos di vago biancore, e la Lison pareva vi galoppasse a suo piacimento, impazzita. E mai i due uomini s'erano sentiti stretti da vincoli di tanta fraternità su quella locomotiva in marcia, proiettata verso tutti i pericoli, e dove, più che in una camera chiusa, erano veramente soli, abbandonati da tutti, con l'aggravante della terribile responsabilità delle vite umane che si trascinavano dietro".

di Roberto Scanarotti

LIGURIA

Tornerà a risplendere l'alcova del vate

Tra i più noti frequentatori del Grand Hotel Miramare, a Genova, le cronache del primo Novecento indicano il vate Gabriele e la divina Eleonora. Ma tra le palme del giardino, dove sempre un'orchestrina suonava per gli ospiti, si aggiravano quasi regolarmente maragià orientali e banchieri mitteleuropei, grandi viaggiatori nordamericani e nobili britannici. Dopo un lungo periodo di forzata inattività, per il più famoso (e decaduto) albergo genovese le stelle torneranno a sorridere: le Ferrovie dello Stato, proprietarie dell'immobile dal 1951, lo hanno venduto all'immobiliarista Giuseppe Corti al prezzo di sette miliardi: il nuovo proprietario, rispettando l'architettura delle facciate, trasformerà il grandioso edificio *liberty* in un eclettico contenitore di appartamenti e uffici di rappresentanza, costruirà un ristorante, parcheggi interrati ed una nuova rampa di collegamento alla città. Il costo previsto dell'operazione si aggira sui 30-40 miliardi.

Alla notizia della vendita, anticipata da uno *scoop* del *Secolo XIX*, l'intera città ha reagito molto positivamente: dopo la cessione agli arabi del problematico bacino galleggiante, si risolve anche il "caso Miramare", che nel Duemila sarà restituito all'antico splendore.

L'hotel fu ultimato nel 1908 dalla società Italo-Svizzera d'Alberghi, su progetto dell'architetto Arnold Bringholf, rivisitato per gli esterni e gli arredi da Gino Coppedé. Dalla collina di Fassolo, domina la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe, la stazione marittima e il porto intero, oltre al sottostante Palazzo del Principe. L'edificio – una miscellanea di stili: classico greco e romano, gotico e romanico, rinascimentale e anche barocco – ha una volumetria di 65.000 metri cubi ripartiti su 7 piani, ai quali si devono aggiungere i 5800 metri cubi dell'"ex lavanderia" ed i 590 della cosiddetta "falconiera del principe", una torretta dichiarata da tempo monumento nazionale. Il tutto ripartito su una superficie complessiva di 7200 metri quadrati.

Passata l'era della "belle époque", inizia lentamente il declino dell'albergo, a cui lo scoppio della seconda guerra mondiale nega l'opportunità di rilancio progettata da una società inglese. Il Grand Hotel Miramare cessa definitivamente di esistere con l'occupazione delle truppe tedesche, prima, e di quelle americane, successivamente. Nel 1951 la società proprietaria dell'immobile fa causa alle Ferrovie che, con la costruzione della sottostante galleria "San Rocco", erano accusate di aver avuto parte notevole nel decadimento: la lite finisce con una transazione che trasforma le Fs in nuovo proprietario, con un esborso di 400 milioni. Da allora ad oggi, tutti i tentativi di vendita dell'ingombrante edificio andarono a vuoto. Sino all'arrivo, finalmente, del cavalier Giuseppe Corti.

di Paola Bacchi

EMILIA ROMAGNA

Ferrara, città aperta

Alcune immagini della stazione di Ferrara.

Ferrara è considerata città d'arte fra le più suggestive, di prevalente impronta medievale e rinascimentale. Passate le fortune di Casa d'Este che ha lasciato esempi architettonici e urbanistici di largo respiro, rimane l'attualità di un agglomerato cittadino dinamico ma a misura d'uomo, centro di studi universitari, luogo in cui coesistono armonicamente auto e bici. Anche la ferrovia ha contribuito in modo decisivo a mantenere vivi i contatti fra città e campagna, fra città e città. La stazione di Ferrara è un edificio di linea severa, dai bei portoni di rovere massiccio, che nemmeno i ripristini e gli ammodernamenti recenti hanno potuto scardinare. Le peculiarità della stazione, quelle per cui può essere presa ad esempio e che ne fanno un caso più unico che raro, sono di varia natura. La nostra "guida", il geometra Carlo Cazzanti, capo presidio delle tratte Ferrara-Rimini, Bologna-Padova, Rovigo-Chioggia per i Servizi di stazione, nucleo territoriale di Bologna, le elenca in dettaglio e ce le mostra.

Innovativo (e presto "replicato" qui e altrove) è il cordolo mobile posto in corrispondenza del passaggio a raso, utilizzato soprattutto per l'attraversamento dei disabili in carrozzina. Attivato da un comando elettrico, il cordolo si abbassa per favorire il passaggio dei mezzi; disattivato torna ad allinearsi alla medesima altezza del marciapiede. Non si verificano perciò inconvenienti, in caso di salita o discesa dal treno, poiché il dislivello da superare non aumenta. Da quattro anni è in funzione nella stazione di Ferrara un progetto sperimentale, unico nel Nucleo di Bologna, denominato *pilot light*. Il sistema, una rete di telecamere mobili posizionate opportunamente lungo il primo marciapiede e in corrispondenza delle scale dei sottopassaggi, è dedicato ai non vedenti, per cui e mediante il quale i possessori del corrispettivo dispositivo individuale sono guidati a distanza a evitare ostacoli, imboccare correttamente i percorsi, scendere e salire le scale del sottopasso, arrivare al binario desiderato. Una vera e propria guida via radio, utile per chi non ha l'accompagnatore.

Del resto, la stazione di Ferrara, denominatasi "città aperta", ha inteso rendere agibili tutti gli spazi e gli ambiti estendendo a tutti gli ambienti il progetto globale che consente un migliore movimento per i disabili: tutte le transenne divisorie poste davanti alle biglietterie sono state tolte e uno sportello opportunamente abbassato. Il bell'atrio ha così recuperato la rigorosa linea originaria. Anche gli uffici della Polfer, ristrutturati di recente, presentano le caratteristiche di agibilità che prima, per un handicappato, potevano essere insormontabili.

Racconta Carlo Cazzanti che nel 1963 l'Agip trovò in zona Casaglia una fonte d'acqua a 90 °C. La scoperta non fu utilizzata se non durante la crisi energetica del '73-74, periodo in cui vennero riconsiderate con grande interesse le fonti alternative di calore. Proprio allora si stava procedendo alla ristrutturazione della mensa aziendale, per cui Cazzanti decise di allacciarsi a questo sistema economico e non inquinante. L'accorgimento-esperimento, così ben riuscito, potrebbe essere esteso in futuro ad altri edifici e impianti.

di Dario Recubini

ABRUZZO

Due linee locali affidate alle Fs

In linea con quanto stabilito dalla legge n. 662/96 sulla razionalizzazione della finanza pubblica e successivo decreto del ministro dei Trasporti n. 91/T, relativo alle ferrovie in gestione commissariale, le 16 gestioni commissariali governative dislocate sul territorio nazionale sono state affidate alle Ferrovie dello Stato.

In Abruzzo tale provvedimento ha interessato la ferrovia Adriatico-Sangritana e la ferrovia Penne-Pescara. Ai precedenti commissari è subentrato il direttore del Trasporto locale Abruzzo, in veste di responsabile locale per le Fs.

La ferrovia Sangritana, in funzione da 85 anni, si sviluppa lungo la Valle del fiume Sangro, collegando la costa adriatica da S. Vito Marina a Castel di Sangro, interessando i centri di Lanciano, Villa S. Maria, Archi. La linea, elettrificata a semplice binario, serve un limitato bacino di traffico viaggiatori e soddisfa una discreta richiesta di trasporto merci, soprattutto nella zona industriale di Ortona (Sevel-Fiat).

Elevata è la richiesta turistica, soprattutto nel periodo estivo, con il "Treno della Valle", che da San Benedetto del Tronto arriva sulle sponde del lago di Bomba, in provincia di Chieti.

La domanda è in costante crescita negli ultimi anni, con punte fino a 35.000 passeggeri nel corso del 1996.

La ferrovia Penne-Pescara è nata nel 1929 come linea di tram e treno, con un semplice binario a scartamento ridotto, per collegare Penne a Pescara in poco più di un'ora. Nel 1963 la linea ferroviaria è stata chiusa e il cosiddetto "trenino" sostituito da autobus, con servizio su strada. Negli anni successivi le funzioni della gestione governativa si sono ampliate con la gestione dei servizi urbani dell'area metropolitana di Pescara.

L'intervento chiesto alle Fs mira alla ristrutturazione e alla razionalizzazione dei servizi, con l'obiettivo di ottenere, nel corso del triennio '97-98-99, un rapporto di almento 0.35 tra i ricavi da traffico complessivamente conseguiti e costi operativi sostenuti, laddove questo rapporto fosse inferiore.

Terminata la fase di riassetto, le Fs conferiranno alle Regioni le gestioni con lo scopo di farne l'asse portante delle nuove società per lo sviluppo dei servizi ferroviari di trasporto regionale.

Dal Piano di ristrutturazione delle due aziende si evidenzia lo stato di salute delle ferrovie concesse abruzzesi (v. tabelle).

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA PENNE-PESCARA

	consuntivo	obiettivi di piano		
anno	1996	1997	1998	1999
km offerti (milioni)	5,3	5,3	5,3	5,3
domanda passeggeri/km (milioni)	85	85	85	85
personale n. addetti	361	354	354	354
incrementi tariffari %	5		3	2
ricavi in miliardi	11.644	11.534	11.813	12.044
costi in miliardi	33.137	31.609	32.160	32.669
rapporto ricavi/costi	0,3513	0,3648	0,3673	0,3674

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA ADRIATICO-SANGRITANA

	consuntivo	obiettivi di piano		
anno	1996	1997	1998	1999
treni-km offerti (milioni)	1,55	1,55	1,55	1,55
domanda passeggeri/km (milioni)	56,70	56,70	56,70	56,70
personale n. addetti	342	303	286	255
ricavi in miliardi	5,75	6,07	6,82	6,82
costi in miliardi	31,55	30,41	29,16	27,87
rapporto ricavi/costi	0,2784	0,3117	0,3476	0,3503

di Leonardo Cordone

SICILIA

La cultura corre sui binari

Alcune immagini della stazione di Palermo Lolli, che ha ospitato la mostra "Le ferrovie a scartamento ridotto nella Sicilia occidentale. Una proposta di riuso".

Viene dall'università di Palermo un concreto contributo per un possibile recupero della rete ferroviaria a scartamento ridotto della Sicilia occidentale. Si tratta di una ricerca di dodici studenti della facoltà di architettura, coordinata dai professori Marilù Balsamo, Giovanna Greco, Ignazia Pinzello e Filippo Terranova, che hanno effettuato uno studio sulle linee ferrate costruite tra la fine del secolo scorso e nei primi anni del Novecento e oggi abbandonate: Palermo-Corleone-Burgio; Lercara Bassa-Palazzo Adriano; Filaga-Magazzolo; Magazzolo-Porto Empedocle; Porto Empedocle-Canicattì; Canicattì-Licata; Magazzolo-Castelvetrano; Castelvetrano-Partanna-S. Ninfa-Salemi; S. Ninfa-S. Margherita Belice; S. Margherita Belice-S. Carlo; Camporeale-S. Cipiriello-Piana degli Albanesi. I risultati dei lavori sono stati raccolti ed esposti in una mostra organizzata in collaborazione con Mario La Rocca, direttore della zona territoriale Sicilia, in un magazzino dell'ex Servizio approvvigionamenti della stazione di Palermo Lolli, chiuso da anni, ma appositamente ripristinato per l'occasione, realizzando, tra l'altro, un valido esempio di recupero di archeologia industriale. L'esposizione comprendeva la rappresentazione grafica e fotografica del paesaggio, la catalogazione dei manufatti ferroviari, le tavole illustrative con il censimento dei beni culturali presenti nel territorio e dodici plastici in scala 1:25.000 delle zone interessate, che rappresentano il compendio degli elementi dell'analisi e del progetto. Complessivamente le tavole sono state circa 300 per uno sviluppo di oltre 250 metri lineari. Inoltre, una parte della sezione di "disegno industriale" è stata dedicata al materiale rotabile, agli arredi e all'evoluzione del logo della Rete Sicula e a quello delle Ferrovie dello Stato.

«Contro la speculazione edilizia e fondiaria – spiega il gruppo di docenti che ha curato il progetto – sollecitata dagli spostamenti di massa, come turismo e villeggiatura, si pone la necessità di difesa del paesaggio e la protezione dell'esistente. In tale ottica si inserisce il nostro progetto di ripristino delle linee ferrate a scartamento ridotto che attraversano la Sicilia occidentale. Considerando il territorio con le potenzialità di patrimonio esistente di valore ambientale-agrario-culturale-architettonico, appare necessario ripristinare i percorsi e la rete capillare dei collegamenti, offrendo un'alternativa al traffico gommato sempre più causa di fenomeni di congestionamento e inquinamento. A tal fine è stato redatto un censimento del patrimonio immobiliare esistente e abbandonato». «Il riuso della vecchia linea ferrata – è questa la tesi di fondo dei docenti – ha una funzione di collegamento e si pone come una sorta di "strada culturale". Per questo è stata condotta, altresì, un'indagine conoscitiva che evidenzia le relazioni tra la linea ferrata ed il patrimonio culturale delle zone circostanti. L'obiettivo del progetto sperimentale è quello di recuperare le linee a scartamento ridotto come alternativa pubblica, per la fruizione capillare del territorio, la riutilizzazione del patrimonio immobiliare (caselli, stazioni, depositi) di pertinenza della rete ferroviaria con una forte valenza turistico-culturale». La mostra sarà allestita, con il contributo delle istituzioni locali, anche a Castelvetrano, Trapani e ad Agrigento. ❖

di Laura Facchinelli

VENETO

È il gran momento della Vicenza-Schio

Dalla linea principale Milano-Venezia si dirama, a Vicenza, un'arteria minore, che collega il capoluogo con la città di Schio. Lunga appena 32 chilometri, con infrastruttura a binario unico ed esercizio a trazione diesel, tocca ben sette tra stazioni e fermate. Una linea piccola piccola, dunque. Ma poiché la zona servita è molto popolosa e presenta numerosi, ricchi insediamenti produttivi, ecco che quei pochi chilometri di binario sono fondamentali per garantire, in particolare per lavoratori e studenti, un collegamento rapido, veloce, ecologico. Per queste ragioni le Fs hanno programmato, e recentemente eseguito, importanti lavori di potenziamento e modernizzazione della linea. L'ultimo anno ha costituito il momento della svolta. Nell'estate del '96 si è provveduto, infatti, al rinnovamento integrale della massicciata, delle traversine (con sostituzione di quelle in legno con altre in calcestruzzo) e del binario. Sono state poste in opera rotaie di tipo pesante (60 kg ogni metro lineare), simili a quelle in funzione sulla linea principale e prive di giunzioni, così da offrire una marcia più confortevole. La finalità del rinnovamento dei binari di corsa, costato 6 miliardi e mezzo, era quella di elevare sensibilmente la velocità della linea: dai 50 km/h si è passati agli attuali 140 km/h. Più costosa (11 miliardi) è stata l'installazione, nelle stazioni di Cavazzale, Dueville, Thiene e Schio, di impianti di sicurezza Acei che consentono la formazione centralizzata degli itinerari con manovra elettrica (anziché manuale) dei deviatoi. Un intervento, questo, che ha ridotto l'esigenza di operatori, migliorando nel contempo il livello di sicurezza della circolazione. È stata elettrificata (con una spesa di 4 miliardi) anche la manovra dei passaggi a livello, il cui comando di apertura e chiusura viene ora dato dagli impianti di stazione, oppure automaticamente con l'azionamento del dispositivo al passaggio del treno. L'ultimo atto si è compiuto nello scorso mese di gennaio. Dal giorno 28 di quel mese, infatti, è entrato a pieno regime il "dirigente centrale operativo" (costato quasi 3 miliardi), che ha sede a Vicenza. Dal posto di comando l'operatore ha ora sotto controllo, su monitor, la situazione dei treni sull'intera Vicenza-Schio e dà l'impulso agli apparati di sicurezza, disponendo il via libera per l'entrata e l'uscita dei treni dalle varie stazioni. Le stazioni funzionano, pertanto, senza operatori. Ma già da tempo le Fs stanno predisponendo nelle varie località, d'intesa con i Comuni, i servizi essenziali per il comfort dei viaggiatori. ❖

di Francesca Ventre

Il mese della solidarietà

A maggio il Dlf di Roma, unitamente al Comune, ha lanciato "Il mese della solidarietà", un'iniziativa a favore dell'Associazione italiana leucemie, dell'Associazione Antea, dei "Medici senza frontiere" e della Comunità S. Egidio. Sponsor ufficiali: le Ferrovie dello Stato, la Ras, la Provincia di Roma, l'Acea e la Regione Lazio.
È stata questa l'occasione per porre attenzione ancora una volta su temi di sensibilità sociale, come quello della solidarietà, soprattutto verso gli anziani, e, in genere, verso tutte le persone sole e in difficoltà. E le Ferrovie, come anche l'associazione Dlf, non hanno mancato anche questa volta l'appuntamento. Chi ha aderito non ha fatto altro che acquistare un biglietto ad un prezzo simbolico di 5000 lire, che gli ha dato diritto a partecipare alla manifestazione che consisteva in un nutrito numero di appuntamenti.

In una conferenza stampa al Campidoglio, in presenza di mass media, associazioni di volontari, sponsor, è stato illustrato il programma. Questo ha compreso attività e manifestazioni di vario genere, presso le diverse strutture del Dopolavoro. Spazi espositivi e stand (riservati ai Gruppi e ai settori del Dlf) sono stati allestiti sul galleggiante ormeggiato presso il Ponte Margherita, punto di ritrovo e di partenza per le gare di canoa e canottaggio.
La scuola in questa disciplina è infatti attiva da tempo e sembra dare buoni risultati. Si sono svolte anche altre attività sportive, tra cui gare o semplici giri ciclistici e una staffetta campestre. Per gli amatori del teatro le iniziative sono state molteplici: un'intera settimana è stata dedicata a quello amatoriale, alcuni spettacoli, invece, erano in tema con la solidarietà e con il problema degli anziani. E poi anche proiezioni di film, e spettacoli divertenti e singolari, come *performances* di musiche e danze africane o peruviane. Al cinema Universal si è anche esibito in un *recital* Gianmaria Testa, il cantautore-ferroviere ormai conosciuto anche a livello europeo. Infine non hanno sfigurato nell'organizzazione le sottosezioni di Roma, Ciampino, Tivoli, Velletri, Campoleone e Nettuno.

Trasferta in Croazia per la Nazionale ferrovieri

Prosegue l'attività della Nazionale italiana ferrovieri calciatori, costituitasi nel luglio 1995 per volontà dell'attuale presidente, Vito Carlo Rella, e allenata dal capo personale viaggiante, Leonardo Graziano.
Dopo aver esordito all stadio comunale di Lecco contro la Nzionale italiana magistrati con una partita il cui incasso è stato devoluto all'*Associazione al bisogno*, che si occupa di assistenza all'infanzia, la squadra ha partecipato al "I torneo dell'amicizia", svoltosi a Medulin, in Croazia, classificandosi al quinto posto. Nell'occasione, ha ricevuto l'invito a partecipare al prossimo torneo che si disputerà a Bucarest, in Romania.
I ferrovieri calciatori cominciano quindi a farsi conoscere anche oltre i confini italiani. Nel frattempo, l'Associazione ha avviato i contatti per l'incontro con la Nazionale italiana attori, previsto per il mese di settembre a Roma.

Port

Case e terreni

Vendo ad Amantea (CS) a 300 m dal mare appartamento mq 115: 4 camere, cucina, bagno, cantina, terrazzato, posto macchina. Prezzo affare: 80 milioni.
Tel. 090/346207.

Vendo o affitto a Comiso, in via Matrice, immobile su due piani, da ristrutturare, 140 mq. Prezzo convenientissimo.
Tel. 0185/356088 (ore serali).

Affitto a Caletta di Castiglioncello, 100 metri dal mare, bilocale, 3 posti letto, giardino. Per i mesi estivi giugno e settembre: L. 700.000, agosto L. 2.500.000. Tutto compreso.
Tel. 0586/794256.

Vendo in località Albissola Marina (SV) alloggio recentemente ristrutturato ed arredato, comodissimo, vicino alla spiaggia. Mezzi pubblici e negozi. Prima casa.
Tel. 019/486864.

Vendo a Novara appartamento mq 90: 3 stanze, cucina abitabile, bagno, box, cantina, riscaldamento autonomo. Prezzo interessante.
Tel. 0321/692126 (ore serali).

A Brancaleone (RC) affitto appartamento sul mare, 4/6 posti, per 15 giorni o un mese, periodo maggio-ottobre.
Tel. 0964/931266 (ore pasti).

A Marina di Gioiosa Jonica (RC) affitto appartamento ammobiliato, 5 posti letto. Mesi estivi, prezzi modici.
Tel. 011/3093419.

Affitto a Porto Paolo (SR) casa arredata, accessoriata, a pochi metri dal mare, per il periodo estivo.
Tel. 095/483532.

Motori

Vendo o permuto con mezzo funzionante, moto Morini 125 in ottime condizioni, mancante di targa e libretto. Uso antichità.
Tel. 0827/46612.

Vendo ad amatore Fiat 600 Berlina primo tipo, vetri scorrevoli. Regolare con documenti e revisione.
Tel. 090/2927126 (ore serali e giorni festivi).

Libri e riviste

Vendo documentari *Epoca*, dagli anni Cinquanta in poi, 40 volumi rilegati. L. 400.000.
Tel. 0766/570705.

Chiediamo invio libri di ogni genere per creare una biblioteca. Si accettano anche abbonamenti omaggio a riviste e/o giornali. Casisma (Centro studi sulla sordità Marche).
Tel./fax 071/7583367.

Cerco storia illustrata di Genova. Editore Sellino-Barra.
Tel. 0823/875328-875363.

Vendo bellissima enciclopedia della storia d'Italia, mai usata. Prezzo affare.
Tel. 081/625103.

Volumi del Touring Club *Attraverso l'Italia*, illustrazione delle regioni, vendo a L. 5000, oppure scambio con altre proposte.
Tel. 0523/335018.

Pubblicazioni ferroviarie

Cerco della rivista *Mondo ferroviario* lo speciale *La ferrovia Retica* II parte.
Tel. 031/763130 (ore pasti).

Vendo copie nuovissima pubblicazione *Quando, lungo il fiume Reno, fischiavano le vaporiere* (la

Ferrara-Cento-Modena della S.V. e la tramvia Bologna-Pieve di Cento), 150 pagine, 220 foto b/n e colori, cm 32x22. L. 50.000 + spese postali.
Tel. 051/972121.

Fermodellismo

Vendo carrozze Fs tipo Uic-x a L. 15.000 cadauna. I modelli sono come nuovi.
Tel. 0586/851186.

Vendo locomotive, vagoni passeggeri, carri merci, binari ecc. Marklin usato in buone condizioni.
Tel. 011/502658.

Cerco locomotiva a vapore (740) con tender.
Tel. 091/8675630.

Cerco carrozza passeggeri Fs in scala zero Lima o Rivarossi, a prezzo ragionevole.
Tel. 0982/425473.

Cerco, cedo, scambio trenini elettrici.
Tel. 0368/3217210.

Vendo 40 pali catenaria in metallo, Rivarossi, più catenaria e accessori. L. 100.000.
Tel. 091/6162073.

Collezionismo

Vendo cartoline paesaggistiche e di molte tematiche. Annulli tematici, annulli a targhetta. Posta militare.
Tel. 0131/237448.

Cerco bustine di zucchero e tovagliolini bar di tutto il mondo. Cedo collezioni mondiali di etichette e sottobicchieri per birra.
Tel. 0586/794347.

Varie

Cerco carrello tenda quattro o cinque posti, solo se vera occasione.
Tel. 0321/9867779.

Cerco soci esperti network, marketing, per lo sviluppo di una nuova idea rivoluzionaria superiore ad ogni altro sistema multilevel.
Tel. 0965/29055.

Cerco urgentemente persone per facile e serio lavoro part-time a domicilio. Scrivere, inviando francobollo per la risposta a: Francesco Sortino - Viale 2 Giugno 54 - 40064 Ozzano E. (BO)
Tel. 0347/2352932.

Acquisto proiettore 8 mm, piccolo peso e ingombro, funzionante con fermo immagine, ritorno indietro. Di sicuro esistente, marca dimenticata.
Tel. 06/58204076.

Vendo attrezzatura cantina: torchio, pigiatrice, botticella + contenitore di vetroresina 200 litri. Tutto seminuovo. Metà prezzo rispetto al corrente.
Tel. 0771/608682.

Vendo telefono cellulare Samsung SH 710 con caricatore da tavolo, 2 batterie, foderino, cavo per auto. Buone condizioni. L. 200.000.
Tel. 081/7388028.

Vendo camera matrimoniale con comò e camera pranzo. Complete di lampadari. Ottimo stato. L. 2.600.000.
Tel. 06/87136807 (ore serali).

Offro cinepresa muta Bauer + schermo gigante + proiettore sonoro 8 super 8, come nuovi. L. 150.000.
Tel. 06/59603006.

Contrabbasso, liutaio Grandi, anno 1981, tastiera ebano, ottimo stato, vendo a L. 3.800.000 trattabili.
Tel. 051/810565 (Simone).

UTILIZZATE per le vostre inserzioni questo tagliando

Si prega di voler compilare il presente coupon in tutte le sue parti e spedirlo a: Ferrovie dello Stato, Redazione Linea diretta, rubrica Portobello, Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma
☞ Se possibile, inviare fotografia dell'oggetto in questione.

Nome e cognome:

Indirizzo:

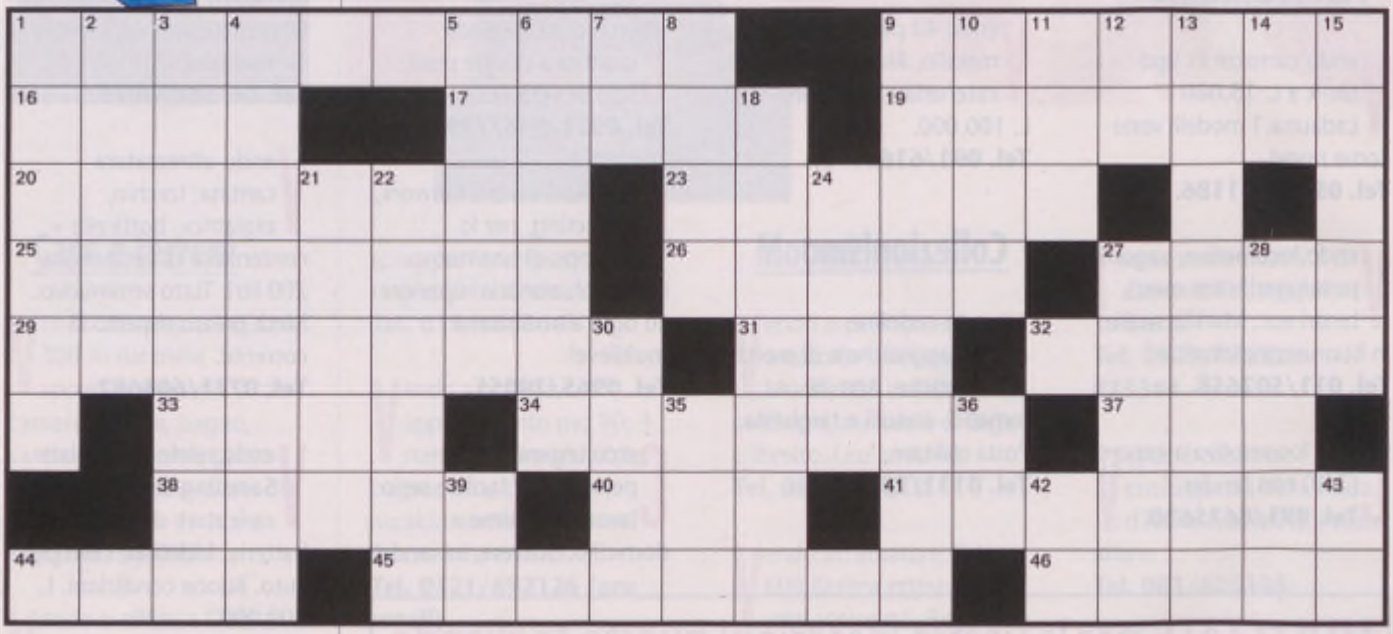
Numero telefonico:

Documento d'identità: Numero: Rilasciato il:

Testo dell'annuncio (circa 18-20 parole):

a cura di Piero Muscolino

Tempo libero



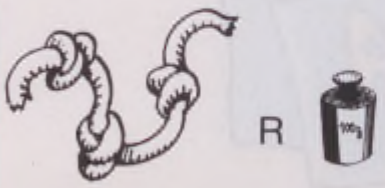
Orizzontali

1 La regina delle ferrovie
9 Hanno carattere freddo
16 Preghi in latino
17 Protezione
19 Si produce dal latte
20 D'inverno sono necessari
23 Lo faceva il macchinista a vapore nelle soste
25 È bene farlo in orario
26 Somara
27 Dispositivo dei segnali ad ala
29 Fiume italo-svizzero
31 Misura di superficie
32 Si riceve quando si perde il treno per pochi minuti
33 C'è anche il tal altro
34 Nome femminile
37 Abbreviazione su biglietti da visita
38 Stazione dell'Umbria
40 Sigla di carro di servizio
41 Percorsero la prima tranvia elettrica italiana (Roma, via Flaminia, 6 luglio 1890)
44 Sui banchi di guida
45 Artigiano, artista
46 Schiena, dorso

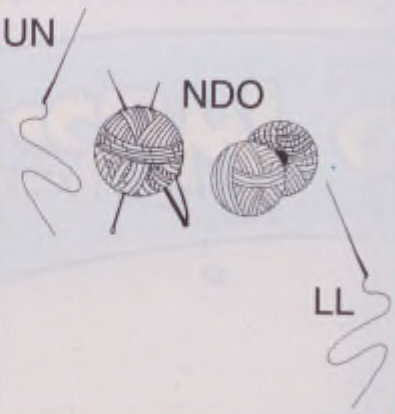
Verticali

1 Affittare
2 In ferrovia (e non solo) è importante rispettarli
3 Progettista della distribuzione a valvole (brevetto italiano) per locomotive
4 Trattenere in casa parenti o amici
5 Tristi, scuri in volto
6 Necessaria per evitare infezioni
7 Vi facevano capo le Ftv
8 Famosa e triste battaglia del 1896
9 Sistema che richiede la prova prima della partenza
10 Si vede dalle ferrovie costiere
11 Antica qualifica Fs
12 Vi passava la ferrovia Transalpina
13 Progetta ferrovie all'estero
14 Doppia trazione
15 Nel 1945 vi si posero le fondamenta delle Nazioni Unite
18 Antico noto costruttore italiano di materiale ferroviario
21 Deposito... pecore
22 Stavi in silenzio
24 Non si deve superare il numero massimo nel motore Diesel
27 Numero primo che unito a bagni e querce forma nomi di stazioni
28 Campo di concentramento tedesco per ufficiali nemici
30 Scontati, lapalissiani
35 Targa internazionale dell'Eritrea
36 Vi fa capo la Lfi
39 Preposizione
42 Targa internazionale dell'Egitto
43 Vi faceva capo la Sefta oggi Actm

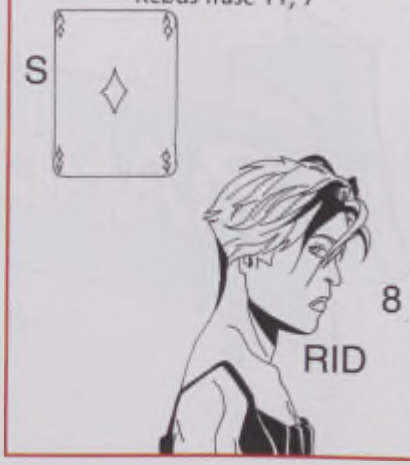
Rebus frase 5, 7



Rebus frase 3, 7, 3, 4

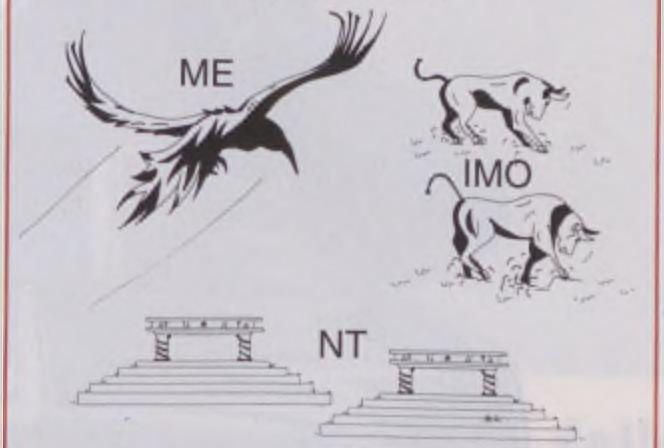


Rebus frase 11, 7



Rebus frase 5, 8

Rebus frase 10, 1, 6



Soluzioni

Rebus frase 5, 7
tre NODI Retto
Treno diretto

Rebus frase 3, 7, 3, 4
UN ago NDO lane LL ago
Una gondola nel lago

Rebus frase 7
Scartamento RID otto
Scartamento ridotto

Rebus frase 5, 8
DOPpia tra ZIONE
Doppia trazione

Rebus frase 10, 1, 6
ali MENT are IMO toni
Alimentare i motori

MINICRUCIVERBA

Orizzontali
1 Carrozza letti spagnola
2 Orefice
3 Fibra sintetica
4 Il prodotto Fs
5 Linea che porta la corrente

Verticali
1 Si fa normalmente i giorni dispari
2 Verbo agricolo
3 Un grande direttore generale Fs
4 Fioche
5 Nome femminile

1	2	3	4	5
2				
3				
4				
5				

di Franco Donarelli

Novità in prima classe

Arriva *PRIMACLASSE* la Carta delle Ferrovie dello Stato per viaggiare in 1ª classe a tariffa ridotta.

50% *di riduzione sul prezzo del biglietto, acquistando PRIMACLASSE, per voi che viaggiate spesso in 1ª sui treni ETR, Intercity ed Eurocity, nelle tratte nazionali.*

Carta PRIMACLASSE concilia le vostre esigenze di qualità del viaggio, con la convenienza di tariffe agevolate.

PRIMACLASSE è valida un mese per farvi acquistare, con la riduzione del 50%, fino a 8 biglietti da utilizzare entro 60 giorni dal rilascio, e in più la prestigiosa "Carta Club Eurostar" a L.100 mila anzichè L.150 mila.

Carta PRIMACLASSE costa da L.140 mila a L.260 mila e si acquista presso le Stazioni ferroviarie o le Agenzie di Viaggi autorizzate.

Per maggiori informazioni consultate Internet FS : http://www.fs-on-line.com

FERROVIE DELLO STATO

Prima di tutto, Voi.

BNC Assicurazioni
La fedeltà
con BNC ha
un valore concreto.
Nel 1997:
11.17%
RENDIMENTO GARANTITO PER LE POLIZZE VITA
"Fondo Bancom"
BNC assicura ai suoi Clienti un posto in 1ª classe.
BNC Assicurazioni
Assicurati il sereno!

ld

LINEA DIRETTA

mensile per il personale del gruppo Fs

N. 2 Agosto - Settembre 1997

FERROVIE DELLO STATO

1996: IL BILANCIO DELLA SVOLTA

L'INCIDENTE DI CASILINA

TORNA A TAORMINA LA *BELLE ÉPOQUE*

Arriva una stella.
Parti con Eurostar

Dal primo giugno 1997, con EUROSTAR ITALIA, le Ferrovie dello Stato cambiano il modo di viaggiare in treno: nuovi servizi per soddisfare ogni esigenza prima, durante e dopo il viaggio.

- *Treni ad avanzata tecnologia: gli ETR 500, 460 e 450.*
- *78 collegamenti sulle principali direttrici della rete nazionale: Milano-Roma-Napoli, Milano-Venezia, Venezia-Padova-Roma, Torino-Roma, Savona-Genova-Roma, Bolzano-Roma, Roma-Ancona, Roma-Potenza, Roma-Bari/Taranto-Lecce, Roma-Reggio Calabria.*
- *Stazioni sempre più accoglienti e funzionali: segnaletica, biglietterie e sportelli dedicati.*
- *Tra i servizi a pagamento: consegna a domicilio dei biglietti, ritiro e spedizione dei bagagli.*
- *A bordo dei treni: drink di benvenuto, servizi di ristorazione nelle carrozze o al posto, cuffie per l'ascolto individuale di musica e, sugli ETR 500, salottini riservati con prese di alimentazione.*
- *Possibilità di fare abbonamenti, viaggiare con la carta PRIMACLASSE e avere subito un bonus in caso di ritardo del treno superiore ai 30 minuti.*
- *Biglietto valido due mesi dall'emissione da convalidare in stazione.*

FERROVIE
DELLO STATO

Prima di tutto, Voi

Essere ferrovieri oggi

Nonostante l'impegno profuso dalla nostra azienda con numerosi corsi di aggiornamento professionale, spesso capita di leggere sui quotidiani lettere di viaggiatori che lamentano la scarsa disponibilità dimostrata dal personale del *front-line*.
Ritengo che questo atteggiamento negativo per l'immagine delle Ferrovie sia dovuto principalmente al fatto che questi colleghi non sentono lo "spirito di corpo", arma vincente di ogni moderna azienda.
Auspico che questa nuova rivista tratti anche temi legati alla comunicazione e cultura d'impresa affinché in un prossimo futuro ciascuno di noi possa "essere" e non "fare" il ferroviere, creando così un nuovo "stile Fs".

Fabio Zotti - Genova

Risponde Sante Bianchini, responsabile della Funzione cultura d'impresa

Le affermazioni del nostro lettore sono nella sostanza condivisibili. Fra l'altro, è opportuno ricordare la forza diffusiva, attribuita dalla comunicazione, agli eventi negativi. Richard Norman sostiene che per recuperare un punto negativo, verificatosi nella erogazione di un servizio, ne occorrono dodici positivi. Anche fossero solo dieci sarebbero sempre tanti! Beninteso, sempreché quelli positivi siano resi noti con l'intensità dell'evento negativo. È faticoso rifarsi un'immagine! Costa meno lavorare bene: cioè far corrispondere le prestazioni rese al servizio promesso, ed essere attenti a che l'informazione e la pubblicità esprimano in modo veritiero ed esauriente le caratteristiche delle nostre attività.
Nei servizi questi aspetti assumono rilievi particolari. Alberto Galgano osserva come di frequente, nella nostra cultura, vi sia una carica negativa abbinata al concetto stesso di servizio. Si potrebbe aggiungere, in particolare se pubblico. Affrontare il mercato in termini di concorrenza modale e, in un domani vicino, anche nell'utilizzo da parte di altre aziende della medesima infrastruttura ferroviaria, così come orientarsi effettivamente al cliente, pone seri problemi di adeguamento della progettazione dell'offerta e di verifica della sua corrispondenza alle esigenze della clientela.
Si tratta di comprendere che il potere di scelta dei servizi da utilizzare è ritornato nelle

• segue •

mani del cliente. Essere attraenti per il mercato ci chiede qualcosa in più del "mestiere" che i ferrovieri hanno conosciuto.
La lettera di protesta al giornale, ad esempio, è quasi sempre l'atto conclusivo di un percorso lungo il quale il disagio non ha trovato altra soluzione per esprimersi, come se non ci avesse incontrato, o non l'avessimo adeguatamente affrontato. Dobbiamo posizionarci efficacemente lungo quel percorso. In un servizio, come il nostro, ad assemblaggio complesso di prestazioni, occorre farlo in molti, con collaborazione reciproca e coesione elevata.
Sarà sufficiente lo spirito di corpo? Serve ma, temo, sia necessario scendere un po' più in profondità laddove si formano le motivazioni individuali e avviene il processo di immedesimazione con gli obiettivi dell'impresa.
La nuova rivista, così come gli altri strumenti di comunicazione, di informazione e di formazione, dovrebbero consentire di creare un flusso di informazioni a due vie in grado di superare i confini settoriali, funzionali e geografici. Su questo punto la "cultura ufficiale" è d'accordo: un grado elevato di comunicazione orizzontale favorisce l'innovazione ed il cambiamento. Non foss'altro perché offre l'occasione di far emergere i pareri positivi e le eventuali critiche. Il tuo auspicio, caro Zotti, è il nostro obiettivo.
Continua a leggerci e scrivici.

Il trenino della Val Gardena

Da molti anni uso abitualmente il treno ed ho viaggiato in questo modo lungo tutta la penisola.
Il treno però che non ho mai dimenticato è quello della Val Gardena che tanti anni fa, ero ancora bambina, d'inverno mi portava in vacanza. Le ridotte dimensioni della locomotiva a vapore e dei vagoni davano l'idea del treno giocattolo e questo era molto eccitante. Ricordo la partenza perché appena avviato, il treno sembrava prendere la rincorsa facendo una gran giravolta per affrontare meglio la salita. Poi però prendeva un lento passo di montanaro facendoci apprezzare meglio il paesaggio. I vagoni avevano i terrazzini e i ragazzi scendevano al volo, riuscivano a raccogliere i fiori ed a risalire subito per offrirceli. Mi pare che il viaggio durasse più di due ore per una distanza di meno di 30 chilometri (noi scendevamo a Selva) ma era bellissimo per i boschi, i prati, i panorami; gli stessi di oggi che, visti dall'auto, non mi hanno dato più la stessa emozione. Potrebbe pubblicare sul giornale delle ferrovie, a cui sono abbonata, una foto del trenino? Ne avrei molto piacere.

Mariella Giannini
Bari

Volentieri accontentiamo la nostra lettrice pubblicando le foto di un vecchio trenino della Val Gardena.

Fumo sì, fumo no

Egregio direttore, grazie ad una informazione più completa ed imparziale anche gli italiani si stanno convincendo della dannosità del fumo. Diretto o indiretto che sia, e questo si riflette anche nei rapporti percentuali fra fumatori e non fumatori sui treni. A me, non fumatore, capita spesso di trovare settori "non fumatori" super affollati mentre gli altri presentano molti posti liberi, col conseguente dilemma se respirare normalmente in piedi o farmi affumicare da seduto. Nelle carrozze prive di scompartimenti non è raro che il fumo passi da un settore all'altro quando siamo "sottovento" ed oltre alla nicotina arriva anche quel tanfo inconfondibile prodotto dal fumo stesso quando si deposita sistematicamente sugli arredi e sulle tappezzerie.
Proposta: non si potrebbe seguire la regola americana risalente all'Ottocento della carrozza fumatori unica per tutto il treno dove i tabagisti tossicomani possono recarsi a coltivare il loro vizio assurdo senza danneggiare il prossimo e dare pessimi esempi ai pargoli innocenti, casuali compagni di viaggio?

Mario Rossi
Trieste

Abbiamo già risposto molte volte allo stesso quesito, ma di nuovo ripetiamo che siamo perfettamente consapevoli che il fumo, anche quello passivo, fa male. Per questo

l'attenzione delle Ferrovie dello Stato verso la clientela dei "non fumatori" è sempre stata massima. Infatti sui treni regionali il divieto di fumare è totale; sui treni Eurocity e Intercity la dotazione di posti per "non fumatori" è di circa il 75% dell'offerta. Per quanto riguarda gli Etr poi, esattamente come negli Stati Uniti, esistono apposite carrozze per iumatori e in questa percentuale: su un totale di 8/9 carrozze, solo una carrozza di 1ª classe e una di 2ª sono per fumatori. Detto questo ancora una volta vogliamo sottolineare che come vanno rispettati e tutelati i diritti dei non fumatori, così vanno rispettati e tutelati i diritti dei fumatori, che ci sembra davvero eccessivo definire "tabagisti tossicomani", danneggiatori di "pargoli innocenti". Infine, ricordiamo al signor Rossi che le prenotazioni possono essere effettuate con due mesi di anticipo, sarebbe quindi auspicabile avvalersi di tale possibilità per avere i posti desiderati.

Turista per caso

Egregio direttore, le scrivo per segnalarle un progetto pilota, molto particolare ma molto interessante, organizzato a Bologna Centrale e che riguarda i turisti "per caso". Tutto è nato con la serie di manifestazioni che la stazione ha voluto dedicare a coloro che furono coinvolti nell'attentato del 2 agosto 1980.

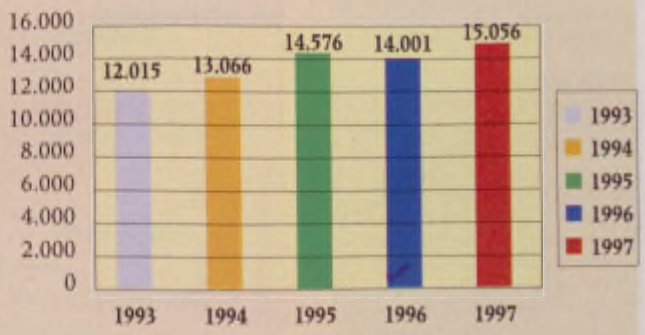
Nella collaborazione tra Servizi di Stazione, Associazione familiari delle vittime, Regione Emilia e Romagna, Assessorato alle culture giovanili del Comune, si sono inseriti un gruppo di insegnanti e allievi dell'Accademia di Belle Arti di Bologna. *Performances*, sfilate, balli e balletti, e poi un'idea originale: il "biglietto a destinazione casuale".
Come in un gioco a sorpresa, si è voluto offrire, in determinati orari opportunamente segnalati, a una clientela disinvolta e pronta ad un minimo di rischio, la possibilità di acquistare per la modica somma di 20.000 lire un biglietto andata e ritorno per destinazione segreta.
Il biglietto infatti, celato in una busta chiusa e sigillata, dopo il pagamento viene prontamente timbrato dal capo gestione che lo consegna al cliente. Il viaggiatore lacera la busta, ne legge il contenuto e, a seconda della distanza, avrà tempo sei o ventiquattro ore per partire. Giusto il tempo di mettere pochi effetti personali dentro una valigia e prendere il treno.
Un gioco, dunque, un gioco del caso, della fantasia. Ma in un'epoca così rigidamente codificata da orari e scadenze, mi è sembrato un gioco piacevolissimo, che ha il sapore della poesia e che ripeterei anche in altre stazioni.

Giorgio Belardinelli
Bologna

Affrontare le politiche della concorrenza nel sistema dei trasporti è, ormai da tempo, non più questione accademica.
La scelta europea si è ormai decisamente orientata verso un modello di mercato in fase di accelerata liberalizzazione, in tutti i modi di trasporto, coi tempi, traiettorie istituzionali e conseguenze ancora a diversa velocità di realizzazione.
In questo quadro si colloca **Osservatorio della Concorrenza**, il notiziario interno al rivolto a tutti i dirigenti del gruppo Fs, realizzato dalla Funzione strategie e studi d'accordo con la Direzione comunicazione interna e cultura d'impresa.
Nel primo numero un'analisi del processo di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa ed il progetto di ristrutturazione delle ferrovie olandesi.

Continua il trend di crescita del traffico merci per ferrovia.
Con gli ottimi risultati del mese di luglio (2,5 miliardi di tonn-km), il traffico dei primi sette mesi del '97, pari a 15,1 miliardi di tonn-km, rappresenta il massimo finora mai realizzato dalle Fs, superiore del 7,5% rispetto al '96 e del 3,5% rispetto all'analogo periodo del '95, che costituisce finora l'anno "record" per il traffico merci. La tendenza di aumento del traffico è confermata dai dati di agosto, che segnalano una crescita dei carri inoltrati di quasi il 15%.
L'aumento del traffico è stato determinato da un forte sviluppo dei trasporti nazionali (+ 11,5%, grazie anche alla forte ripresa dei nostri porti) e dei trasporti in importazione (+ 5,6%).
Hanno contribuito a questa crescita il traffico combinato, con un incremento di 570 milioni di tonn-km ed il traffico tradizionale, con un incremento di 480 milioni di tonn-km.
A questo volume di traffico corrisponde un fatturato di 840 miliardi, in linea con il budget previsto.

LE TK TRASPORTATE NEI PRIMI SETTE MESI
(milioni)



Mensile per il personale del gruppo Fs
anno 1 - n.2 - agosto/settembre 1997

Som

Direttore editoriale
Lorenzo Gallico

Direttore responsabile
Gian Franco Lepore Dubois

Redattore capo
Marina Delli Colli

Redazione
Antonio D'Angelo

Linea diretta è realizzato con la collaborazione della Leonardo Periodici

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Foto
Copertina: Francesco Grillini; Fototeca Fs: 3, 4, 8, 11, 12, 31, 37, 56; F.Grillini: 18; G. Arconte: 10; L. Campigotto: 28-29; R. Bossaglia: 30; B. Di Giulio: 16-17, 22-23, 24-25, 36; L. Cordone: 38, 52, 53, 54, 55; Ass. Ali Ferrate: 39; A. Ferretti: 48-49, 50-51; L. Gaddoni: 61; Consorzio Iricav Uno: 32; Consorzio Cavet: 34-35; Olympia/Ansa: 14; A.G.F./Chianura: 26; G. Neri/Cendamo: 44,46

Impianti: 3f Fotolito - Milano

Stampa: Baioni Stampa Via Bertoloni 26/b - 00197 Roma

Redazione
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
Telefono: 06/84905272-84903151

Abbonamenti
Telefono: 06/84903899
Registrazione del Tribunale di Roma n. 402/97 del 20 giugno 1997

Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori. Scritti, fotografie e disegni inviati non vengono restituiti.
La riproduzione degli articoli deve essere autorizzata dalla Direzione.

Chiuso in tipografia il 12/9/97

Il fatto

14
Impegno per un'emergenza

In primo piano

16
Il bilancio della svolta

Fs impresa

22
I treni Eurostar visti da vicino

Il gruppo Fs

26
La nuova dimensione di Italferr
a cura di Tiziana Gazzini

32
Un treno per l'Europa
di Roberto Renon

Avvenimenti

36
E adesso tocca a Bofill
di Aurelio Minonne

38
Una crociera ferroviaria
di Leonardo Cordone

mario

Comunicazione interna

40 Noi e gli altri
di Lorenzo Gallico

42 I risultati del sondaggio
di Maria Teresa Mansueti

Personaggi

44 Sostiene Tabucchi
di Marina Delli Colli

Esplorazioni

48 La voce del silenzio
di Nino Traverso

Binario uno

52 Un suggestivo palcoscenico
di Leonardo Cordone

Album

56 La legge dei treni
di Renzo Pocaterra

Rubriche

3 Posta dei lettori

8 Agenda Europa
di Anna Ottavianelli

10 Pensioni & Pensioni
di Giovanni B. Pellegrini

13 In bacheca

31 Stazioni in vetrina

58 Dalle Regioni
LIGURIA
di Roberto Scanarotti
CAMPANIA
di Teodoro Oliva
LAZIO
di Daniela Roberti
EMILIA ROMAGNA
di Paola Bacchi

62 Il tempo ritrovato
di Francesca Ventre

64 Giochi
di Aldo Timarco

66 La vignetta
di Franco Donarelli

Come cambiano le ferrovie dei Quindici

di Anna Ottavianelli

I cambiamenti organizzativi in corso ed allo studio nella Fs, sono spesso percepiti come un elemento di instabilità nella routine di lavoro.
L'evoluzione strutturale della Società in realtà non è affatto una eccezione rispetto a quanto sta avvenendo nelle ferrovie degli altri stati membri dell'Unione europea.
Ovunque in Europa sono evidenti i segni di due processi paralleli: da un lato l'applicazione crescente della flessibilità organizzativa, caratteristica di tutte le imprese moderne che vogliono adeguarsi alle esigenze del mercato, e dall'altro una riorganizzazione politica e strutturale in ottemperanza alle direttive comunitarie.
I cambiamenti introdotti dopo l'approvazione della direttiva 91/440, che ha introdotto la distinzione fondamentale tra l'infrastruttura ed i servizi di trasporto, sono ormai avvertiti a tutti i livelli nella Fs. Altri sono imminenti, e riguarderanno oltre alla Fs anche le autorità governative, in applicazione delle due note direttive comunitarie del 1995, la 18 sulla licenza di operatore ferroviario e la 19 sulla ripartizione della capacità infrastrutturale e la fissazione del pedaggio.
Una terza fase di innovazioni organizzative ed operative è inoltre prevedibile in un futuro non lontano, quando saranno varate le nuove normative comunitarie ora allo studio, che intendono ridisegnare in modo diverso e per alcuni aspetti dirompente la liberalizzazione del trasporto ferroviario, la concorrenza fra le imprese ferroviarie, i flussi finanziari pubblici, i pedaggi infrastrutturali, l'interpenetrazione dei servizi e le modalità produttive dei materiali e delle tecnologie ferroviarie.
È utile a questo punto una panoramica sulle principali novità introdotte, o in via di perfezionamento, nelle altre ferrovie della Ue a seguito delle direttive comunitarie citate sopra. Gli elementi fondamentali confluiti nella riorganizzazione riguardano la separazione fra infrastruttura e trasporto, l'individuazione del gestore dell'infrastruttura e del ripartitore della capacità infrastrutturale, i pedaggi, il grado di apertura della rete ad altri operatori, il riconoscimento di nuove imprese.

Separazione tra infrastruttura e trasporto

La separazione in due distinte società, una per la gestione dell'infrastruttura ed una (o più) per l'effettuazione di servizi di trasporto è stato introdotto in Danimarca (Banestyrelsen e Dsb), Finlandia (Rhk e Vr, unite nel Vr-Group), Portogallo (Refer e Cp), Svezia (Bv e Sj), Regno Unito (Railtrack e circa 60 società di trasporto).
I due settori sono stati organizzati in due distinte divisioni all'interno dell'impresa ferroviaria in Austria, Germania, Spagna, Svizzera. In Olanda esiste al momento una separazione divisionale, ma la proprietà legale dell'infrastruttura è dell'organo indipendente Railned. Si è invece operata una separazione solo contabile tra le attività relative alla gestione dell'infrastruttura e quelle per i servizi di trasporto in Belgio, Irlanda, Lussemburgo (nonché in Italia).
Una situazione simile è quella francese: anche se la titolarità dell'infrastruttura spetta ora alla neo-costituita società Rff, Réseau ferré de France, la gestione operativa dell'infrastruttura è integralmente restata alla Sncf, che opera su delega di Rff, e che assicura al suo interno una separazione contabile tra i due settori.

Ripartizione della capacità e pedaggi

Il sistema di assegnazione della capacità e della sua tariffazione attraverso i pedaggi è in via di perfezionamento in Austria, Belgio, Danimarca (al momento con pedaggio zero), Francia, Irlanda, Lussemburgo. Il sistema è già operativo in Finlandia (al momento il pedaggio è in cifra fissa, 300 milioni di Fim nel 1997), Germania (libertà tariffaria per il Gi, assegnazione della traccia al maggior offerente), Olanda (con tariffa zero), Svezia (pedaggi pagati allo Stato, tariffe fisse), Svizzera, Regno Unito (tariffe Railtrack a costo pieno, contributi pubblici agli operatori del trasporto passeggeri). Non vi sono ancora disposizioni attuative in Grecia, Portogallo, Spagna.

Diritto di accesso

Le opzioni aperte a questo punto sono, in alternativa, il rispetto della limitata liberalizzazione introdotta dall'art. 10 della direttiva 440 ovvero l'estensione di tali diritti di accesso.
La questione è ancora in corso di esame ministeriale in Austria e Portogallo (e Italia). Si è deciso di restare all'interno dei limiti fissati dalla direttiva 440 in Belgio, Finlandia, Francia, Irlanda, Spagna, Regno Unito (ma gli operatori del trasporto passeggeri operano al momento in regime di monopolio). L'accesso è stato ampliato in Danimarca (non ancora esercitati i diritti di accesso), Germania (ma sulla base della reciprocità con il paese di residenza dell'operatore), Lussemburgo (sulla base della reciprocità), Olanda (non sono ancora stati fissati i termini di dettaglio), Svezia (per il trasporto locale e per il merci, ma con diritto di prelazione per gli operatori preesistenti), Svizzera (sulla base della reciprocità).

Licenza

Le disposizioni sul riconoscimento di nuove imprese sono in corso di studio o di iter parlamentare in Austria, Belgio, Danimarca e Finlandia (prevista l'entrata in vigore entro luglio 1997), Lussemburgo, Olanda, Regno Unito. Non si ha ancora notizia di provvedimenti allo studio in Francia, Grecia, Irlanda, Portogallo, Spagna.
Disposizioni sono in vigore in Germania (licenze rilasciate da un'agenzia governativa e da autorità regionali, diversificate per tipo di servizi), Svezia (licenze rilasciate dall'Ispettorato ferroviario), Svizzera (Ufficio federale dei trasporti, con distinzione tra licenza di cui alla 440 e concessione per i trasporti interni al paese).

Notizie in breve

Spagna 1 - La Renfe apre ai finanziamenti privati. È stato creato l'ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria spagnola (Gif), che è un esempio di cofinanziamento pubblico/privato nel settore ferroviario: è infatti l'organismo pubblico incaricato, con l'apporto di fondi privati, di costruire, gestire e assicurare la manutenzione e la modernizzazione dei 1200 km di linea della rete spagnola. Primo obiettivo del Gif è la costruzione della linea ad alta velocità Madrid-Barcellona.

Spagna 2 - Il treno ad alta velocità spagnolo Ave (Alta velocidad española) ha completamente detronizzato l'aereo: nel 1996 sulla linea Madrid-Siviglia il treno ha raggiunto una quota pari all'81,6% del mercato rispetto al 18,4% ottenuto dall'aereo, rovesciando così una situazione che nel 1990 vedeva il 63,8% dei collegamenti tra le due città effettuati dall'aereo contro il 36,2% effettuati dal treno.

Portogallo - Il governo portoghese ha iniziato il processo di separazione istituzionale tra infrastruttura ed esercizio all'interno delle ferrovie nazionali (Cp) con la creazione della società ReFer, incaricata della gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Giappone - La ricerca sulla tecnologia per il treno a levitazione magnetica è stata dichiarata programma scientifico nazionale, ottenendo così il finanziamento dello Stato.
Si stanno effettuando su una linea appositamente costruita le corse di prova del prototipo. Il nuovo treno giapponese a levitazione magnetica, che impiega delle tecnologie rivoluzionarie adottando magneti superconduttori e nuovi materiali, dovrebbe raggiungere i 550 km/h entro il Duemila.

Ue - Consiglio trasporti 1 - In occasione dell'ultimo Consiglio trasporti tenutosi a Lussemburgo dal 17 al 18 giugno è stato raggiunto, a maggioranza qualificata con il voto contrario della delegazione tedesca, un accordo politico per quanto riguarda la proposta di posizione comune relativa al tachigrafo da installare sui mezzi pesanti per il trasporto stradale.
Il tachigrafo, che registrerà tutte le attività del conducente su una carta personalizzata dotata di microprocessore, sarà installato sui nuovi veicoli a partire dal 1° luglio 2000.

Ue - Consiglio trasporti 2 - Nella stessa riunione del Consiglio trasporti del 17/18 giugno è stato annunciato l'avvio al gennaio 1998 di due *freeways*, le autostrade ferroviarie che dovrebbero permettere uno sviluppo significativo del trasporto merci per ferrovia. Olanda, Germania, Austria, Svizzera e Italia hanno annunciato l'apertura, al'1.1.1998, di una *freeway* nord-sud che collegherà Rotterdam con Gioia Tauro, Amburgo e Brema con Brindisi, e Rotterdam con Vienna. Belgio, Lussemburgo e Francia hanno annunciato l'istituzione, al 20.1.1998, di una *freeway* Anversa-Lione.

Nucleo familiare: i nuovi assegni

di Giovanni B. Pellegrini

L'assegno per il nucleo familiare continua ad essere lo strumento preferito dal legislatore per gli interventi in favore della famiglia. Infatti, la legge finanziaria per il 1997 ha destinato i fondi previsti per il cosiddetto drenaggio fiscale sia all'incremento dei limiti di reddito e degli importi dell'assegno per il nucleo familiare, sia all'incremento delle detrazioni fiscali per i titolari di pensioni non superiori a 15.300.000 lire annue. In particolare, per quanto attiene alla materia degli assegni per il nucleo familiare, è stata prevista per il 1997 una maggiore spesa di 1200 miliardi con le seguenti finalità:

a) aumento fino al 20 per cento dell'importo degli assegni;

b) aumento fino al 20 per cento dei beneficiari della prestazione, prevedendo fasce di reddito per l'accesso all'assegno distinte per ciascuna consistenza numerica familiare;

c) aumento fino al 25 per cento dell'importo dell'assegno per i nuclei comprendenti figli ed equiparati, compresi fratelli, sorelle e nipoti, senza limiti di età, che si trovino, a causa di infermità o difetto fisico o mentale, nell'assoluta e permanente impossibilità di dedicarsi a un proficuo lavoro.

In conformità a quanto disposto dalla legge finanziaria, gli incrementi sono stati fissati, con il decreto interministeriale 19 marzo 1997, a partire dal gennaio scorso. Il decreto reca in allegato ben 20 tabelle, di cui le prime dieci individuano, in dettaglio, le varie maggiorazioni, e cioè le misure d'incremento in relazione alle fasce di reddito e alle diverse situazioni familiari del lavoratore o del pensionato, mentre le altre dieci l'importo mensile totale dell'assegno spettante, comprensivo degli aumenti in precedenza introdotti, ivi incluse le 20 mila lire per ogni figlio minore con esclusione del primo e le 84 mila per ogni figlio minore con esclusione dei primi due.

In sostanza, l'importo dell'assegno per il nucleo familiare dal gennaio 1997 è diventato più elevato per i nuclei familiari con figli minori e per quelli comprendenti familiari inabili. È aumentato, con la stessa decorrenza, anche il numero degli scaglioni di reddito (da 13 sono passati a 16), con l'effetto di consentire l'accesso all'assegno per una schiera più ampia di beneficiari.

Data l'impossibilità, per evidenti motivi di spazio, di

pubblicare le venti tabelle necessarie, riteniamo tuttavia utile, per agevolare gli eventuali fruitori del beneficio, riportare le tipologie familiari prese in considerazione, in modo da permettere agli interessati di accertare in concreto la propria posizione, rivolgendosi alla competente Direzione provinciale del tesoro, muniti della copia della dichiarazione dei redditi (mod. 740 ovvero 730) relativa agli anni 1995 e 1996.
Tabelle 1 e 11: nuclei con entrambi i genitori e almeno un figlio minore (in cui non siano presenti figli, fratelli, sorelle o nipoti inabili);
Tabelle 2 e 12: nuclei con un solo genitore e almeno un figlio minore (in cui non siano presenti figli, fratelli, sorelle o nipoti inabili);
Tabelle 3 e 13: nuclei orfanili composti solo da minori non inabili;
Tabelle 4 e 14: nuclei con entrambi i genitori e almeno un figlio minore (in cui sia presente almeno un figlio, fratello, sorella o nipote inabile);
Tabelle 5 e 15: nuclei con un solo genitore e almeno un figlio minore (in cui sia presente almeno un figlio, fratello, sorella o nipote inabile);
Tabelle 6 e 16: nuclei orfanili composti da almeno un minore (in cui sia presente almeno un inabile);
Tabelle 7 e 17: nuclei con entrambi i genitori, senza figli minori, e con almeno un figlio maggiorenne inabile;
Tabelle 8 e 18: nuclei con un

solo genitore, senza figli minori, e con almeno un figlio maggiorenne inabile;
Tabelle 9 e 19: nuclei orfanili composti solo da maggiorenni inabili;
Tabelle 10 e 20: nuclei senza figli (in cui sia presente almeno un fratello, sorella o nipote inabile).
Al riguardo si fa presente che i fratelli, le sorelle e i nipoti del richiedente possono far parte del proprio nucleo familiare solo se orfani di entrambi i genitori e non fruiscono di pensione diretta o di reversibilità.
È opportuno ancora sottolineare che i redditi familiari indicati nelle tabelle allegate al decreto del 19 marzo 1997 si applicano per il semestre gennaio-giugno 1997 in rapporto ai redditi percepiti nell'anno 1995, mentre dal luglio successivo è scattata la rivalutazione dei redditi per poter fruire dell'assegno, secondo il consueto e annuale adeguamento delle fasce reddituali alla variazione dell'indice ISTAT intervenuta tra l'anno di riferimento dei redditi per l'erogazione dell'assegno (1996) e l'anno immediatamente precedente (1995), risultata pari al 3,9 per cento. Conseguentemente la quota dell'assegno spettante per il periodo luglio 1997-giugno 1998 verrà determinata sulle nuove fasce di reddito del richiedente e dei componenti il nucleo familiare.

Risposte ai lettori

Meraviglia apprendere che Gino Marcheggiani da Villammare, siccome in pensione dal 28.3.1985, non abbia percepito entro la prestabilita data del 31.12.1995 la riliquidazione dell'indennità di buonuscita in applicazione della legge n. 87 del 1994. A meno che l'interessato abbia omesso di presentare la prescritta domanda, ancorché non redatta sull'apposito modulo, nei termini di legge e cioè nel periodo 6 febbraio-30 settembre 1994.
Le osservazioni formulate da Quinto Peccenini e Guido Tarli da Senigallia circa i criteri adottati dal legislatore nell'emanazione della legge n. 87 del 1994 non sono condivisibili, dato che si verte nel campo della potestà legislativa, insindacabile nella motivazione persino in sede costituzionale. Del resto il legislatore non poteva estendere la sua tutela alle istanze amministrative rimaste senza seguito, ove si consideri che le stesse sono preordinate all'instaurazione dell'azione giurisdizionale. Infine va ricordato che tutte le censure sollevate avverso la legge in questione dai vari giudici proponenti sono state disattese dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 103 del 31.3.1995, confermata da ben otto ordinanze succedutesi nel tempo, l'ultima delle quali risalente al 16.5.1997.
Anche la segnalazione pervenuta da Pietro Brezzi da Loano, sempre sulla legge n. 87 del 1994, non riguarda il modo in cui essa è stata applicata, ma il contenuto della legge medesima, che ha fissato come data iniziale della sua operatività l'1.12.1994 e, di conseguenza, il periodo pregresso in favore dei cessati dal servizio nel decennio 1.12.1984-30.11.1994. Si tratta di una scelta del legislatore legata all'evolversi dei fatti naturali, il più importante dei quali è costituito dal fattore temporale. Al riguardo è ormai principio costituzionale ammettere il fluire del tempo come metro idoneo alla differenziazione delle posizioni soggettive,

• segue •

per cui ipotizzare una diversa decorrenza di applicazione della norma può risultare vantaggioso per taluno, ma sempre svantaggioso per altri.
Ancora un altro quesito in tema di applicazione della legge n. 87 del 1994 da parte di Giuseppe Corno da Carnate, il quale, benché in quiescenza dal 9.2.1984, ha prodotto tempestivamente l'apposita domanda sul modello predisposto, in cui ha anche precisato di aver prodotto nel 1993 ricorso giudiziale presso il Tribunale di Monza. Se le cose stanno effettivamente in questi termini, l'interessato rientra fra i destinatari della riliquidazione dell'indennità di buonuscita in base all'art. 4 della legge, che ha dichiarato estinti i giudizi pendenti al 6.2.1994. Ho già avuto modo di scrivere che in tal caso occorre inoltrare alla Funzione amministrativa – Servizio previdenza (ex Opafs) Viale Aventino, n.45 00151 Roma – la seguente documentazione: 1) copia del ricorso presentato alla magistratura, corredata con l'annotazione circa l'avvenuto deposito e la relativa data, nonché con l'indicazione del numero d'iscrizione nel registro generale ed, infine, nel caso di riunione per materia di più ricorsi, del nuovo numero assegnato, sempre nel registro generale, al complesso dei ricorsi riuniti; 2) copia della sentenza o del verbale d'udienza concernente l'estinzione del giudizio ai sensi del citato art. 4 della legge n. 87 del 1994 o, in alternativa, idonea dichiarazione del cancelliere competente.
Le notizie segnalate dal dott. Carlo Palmigiano da Palermo in ordine ad una decisione adottata dalla locale Sezione regionale della Corte dei conti sono generiche e non indicano il merito sul quale la decisione medesima si è pronunciata. Così stando le cose, non è possibile esprimere un parere sull'esito del ricorso appena proposto. Quanto alla circostanza che per particolari statuizioni si debba adire la via giurisdizionale e non sia sufficiente quella amministrativa, il fatto dipende che in quest'ultima sede vi sono più vincoli (quali le disposizioni impartite dai Ministeri vigilanti), che impongono determinate soluzioni.
Il numero verde 1670-19579, che dà notizie sulla riliquidazione delle pensioni ai sensi della legge n. 59 del 1991, citato da Carlo Krecic da Trieste è esatto ed altresì devono ritenersi

corrispondenti alla situazione reale dei fatti le notizie che sono state fornite all'interessato. Come si sa, la riliquidazione delle pensioni con provvedimento formale viene effettuata mediante procedura meccanizzata di lavoro, regolata sulla base della maggiore anzianità dalla cessazione dal servizio, sulla quale non è possibile intervenire manualmente.
La risposta precedente vale anche per Mario Brunengo da Genova, Francesco Caserta da Reggio Calabria, Paolo Cavone da Bari, Angelo Ciangola da Roma, Ivo Emett da Ancona, Aristide Nicoletta da Rivoltella del Garda, Giovanni Pelillo da Santa Severa e Umberto Segato da Vicenza.
Le notizie che seguono sono direttе a Lino Bimieri da S. Donà di Piave e Tommaso Micalizzi da Nizza Sicilia, i quali hanno segnalato sentenze riportate dalla stampa locale. La sentenza costituzionale n. 501 del 1988 ha riguardato il trattamento di quiescenza dei magistrati; la sentenza costituzionale n. 243 del 1993 ha dichiarato l'illegittimità dell'assetto normativo che escludeva l'indennità integrativa speciale dal calcolo della buonuscita, demandando al legislatore di stabilire i modi e i tempi di un adeguato computo della detta indennità, ciò che è avvenuto con l'adozione della legge n. 87 del 1994, in corso di applicazione; la decisione della Corte dei conti n. 70512 del 1994 si riferisce a questioni collegate all'attuazione di norme contrattuali del comparto pubblico, che è totalmente distinto dall'ambito ferroviario.
Ripeto per Mario Raggio di Benevento che, per ottenere il beneficio dell'attribuzione della qualifica superiore in base all'art. 2 della legge n. 336 del 1970, la condizione preliminare è di aver presentato all'atto della cessazione la prescritta domanda. Di poi, il beneficio può essere richiesto in via amministrativa, se il provvedimento di quiescenza non è ancora diventato definitivo, ovvero in via giudiziale con ricorso alla Corte dei conti, nell'ipotesi contraria.

Nuove strutture organizzative

L'amministratore delegato, Giancarlo Cimoli, ha emanato l'**Ordine di servizio n. 6** in data 1° luglio, con il quale viene definita *la nuova struttura organizzativa dell'Asa trasporto metropolitano e regionale*. L'Asa trasporto metropolitano e regionale dalla data odierna assume la seguente configurazione:
Direzione dell'Asa trasporto metropolitano e regionale, affidata *ad interim* a Giancarlo Cimoli;
Condirezione per il trasporto locale su gomma, affidata a Stefano Bernardi, da cui dipende la Divisione autolinee affidata a Luciano Mancini;
Condirezione per il trasporto locale su ferro, affidata a Giancarlo Laguzzi, da cui dipende la Divisione trasporto locale. A Giancarlo Laguzzi si trasferisce la delega dell'amministratore delegato di cui all'ordine di servizio n. 6/97.
Franco Marzioli assume l'incarico di Condirettore aggiunto per il trasporto locale su ferro, conserva il coordinamento del Progetto ferrovie in gestione commissariale governativa e assume, con sede in Roma, il coordinamento dell'offerta su ferro.
Dalla Direzione di Asa dipendono direttamente le seguenti Unità organizzative, di cui restano confermate le rispettive titolarità:
• staff affari legali e societari
• staff strategia, finanza e controllo. Le restanti staff dipendono dal Condirettore per il trasporto locale su ferro, mantengono le rispettive titolarità e operano al servizio di tutte la strutture dell'Asa.

Il direttore generale per le risorse umane, Francesco Forlenza, ha emanato, il 25 giugno, due ordini di servizio, il primo riguardante la Direzione rapporti con associazioni e istituzioni, il secondo riguardante la Direzione comunicazione interna e cultura d'impresa.

Ordine di servizio n. 2
Struttura organizzativa della Direzione rapporti con associazioni e istituzioni.
La Direzione rapporti con associazioni e istituzioni, affidata a Giovanni Parillo, coordina e integra le seguenti unità organizzative:
Funzione rapporti con le istituzioni nazionali e locali, affidata a Laura Pellegrini, da cui dipendono le Unità:
Rapporti con il ministero della Difesa, affidata a Giovanni P. Bersigotti;
Documentazione e informazione, affidata a Vito Zappalà;
Sindacato ispettivo parlamentare, affidata a Claudia Magrì;
Coordinamento rapporti con Autonomie, Enti locali e istituzioni, affidata a Sergio Orsini, da cui dipendono:
Rapporti con il territorio, affidata a Mario Sica;
Attività giuridico amministrative, affidata ad Alberto Scattone.
Funzione rapporti internazionali, affidata a Francesco Pellegrini, da cui dipendono le Unità:
Cooperazione interferroviaria, affidata a Giovanna Perretti;
Politiche comunitarie, affidata ad Anna Ottavianelli;
Sede di Bruxelles, avocata da Francesco Pellegrini.
Funzione sistemi imprenditoriali, affidata a Giovanni Satta, da cui dipende l'Unità:
Segreteria Tecnica, affidata a Mauro De Lucia.

Ordine di servizio n. 3
Struttura organizzativa della Direzione comunicazione interna e cultura d'impresa
La Direzione comunicazione interna e cultura d'impresa, affidata a Roberto Spingardi, coordina e integra le seguenti unità organizzative:
Funzione comunicazione interna, affidata a Lorenzo Gallico, da cui dipende l'Unità:
Servizi di comunicazione, avocata da Lorenzo Gallico;
Attività museale e cultura storica ferroviaria, affidata a Piero Muscolino.
Funzione cultura d'impresa, affidata a Sante Bianchini.
Presidio territoriale nord, con sede a Milano, affidato a Francesco Rocchi.
Inoltre, alle dirette dipendenze del direttore, viene prevista la posizione di:
Assistente per progetti speciali, affidata ad Anita De Angelis.

Impegno per un'emergenza

Nei primi giorni di agosto un grave incidente ha messo a dura prova le Ferrovie dello Stato: lo svio e la caduta di una gru a Roma Casilina hanno interrotto il traffico ferroviario, tagliando praticamente in due l'Italia. Questo ha comportato pesanti disagi per le migliaia e migliaia di viaggiatori in partenza per le vacanze, che sono rimasti a lungo bloccati in condizioni di estremo disagio.
Naturalmente, la stampa e le televisioni hanno dato grande risalto all'avvenimento, mettendo anche sotto accusa la gestione di questa emergenza, peraltro eccezionale. Come era inevitabile, è passato così sotto silenzio lo sforzo compiuto dai tecnici e dal personale Fs per ripristinare nel più breve tempo possibile il servizio: a loro è andato il ringraziamento dell'amministratore delegato nella lettera che di fianco pubblichiamo.
Ecco una sintetica cronaca dell'incidente a Casilina e degli interventi messi in atto dalle Ferrovie.

L'incidente

La notte tra l'1 e il 2 agosto il treno espresso 816 Reggio Calabria-Torino, costituito da una locomotiva e da diciassette vetture, è deragliato all'ingresso della stazione di Roma Casilina. Effetto del deragliamento è stata la demolizione di gran parte dei binari compresi tra l'1 e il 5, l'abbattimento della linea aerea e di un portale dei segnali. Sulle cause e sulle responsabilità dell'incidente sono in corso due inchieste, una giudiziaria e una aziendale.

La grande gru rovesciata alla stazione di Roma Casilina.

Le conseguenze

A seguito dell'incidente è rimasta interrotta la circolazione su tutte le linee affluenti nella stazione Casilina, che è il punto nodale critico degli impianti della capitale, in quanto stazione di transito obbligato per tutto il traffico da e per il Sud. Sul

treno deragliato viaggiavano circa 400 persone, delle quali 5 sono rimaste lievemente ferite. I viaggiatori sono stati trasferiti con treni straordinari e con un pullman delle forze dell'ordine in un centro di accoglienza di Roma Termini.

I primi interventi
L'emergenza è stata gestita in modo da garantire sui binari via via resi disponibili il maggior numero di servizi possibili, in modo particolare l'attenzione è stata rivolta ai treni a lunga percorrenza, in considerazione anche del maggior traffico in atto per l'esodo estivo.
Al termine della giornata del 2 agosto la circolazione sulla rete era avviata verso la normalizzazione, pur in presenza di considerevoli ritardi.

La gru ribaltata
Alle ore 2,50 del 3 agosto, però, un carro gru speciale impegnato nella rimozione dei rotabili danneggiati, a seguito del cedimento dell'appoggio interno e della conseguente rotazione della torretta, si è ribaltato provocando la totale interruzione dei binari.
Il ripristino del servizio ha richiesto oltre 24 ore di lavoro.

L'impegno dei ferrovieri
Nelle giornate del 2 e soprattutto del 3, le attività di assistenza alla clientela si sono svolte in condizioni di gravi difficoltà, anche perché al momento del ribaltamento della gru almeno 20.000 viaggiatori erano in transito sui treni ordinari e straordinari di quel primo fine settimana di agosto.
Per alleviare il più possibile i disagi è stato mobilitato tutto il personale di *front-line*, destinato a compiti di informazione, assistenza e accoglienza nelle stazioni interessate dal disservizio.
Il personale di stazione e di bordo, pur nella difficile situazione, ha mantenuto un comportamento responsabile.

Il comitato di crisi
L'11 agosto, con l'ordine di servizio n. 18 dell'amministratore delegato, è stato istituito un *comitato di crisi*, al quale sono demandate, nelle situazioni di emergenza, le decisioni in merito a: 1) assistenza alla clientela, in collaborazione con la Protezione civile; 2) informazione/coordinamento con i mezzi di comunicazione e le istituzioni; 3) definizione dell'informazione alla clientela e modalità di diffusione; 4) strategie sullo svolgimento dei servizi. ❖

LA LETTERA DI CIMOLI A TUTTO IL PERSONALE

Al termine di una settimana molto difficile durante la quale abbiamo dovuto affrontare anche le conseguenze di alcuni gravi incidenti, mi sembra giusto rivolgermi a voi per alcune riflessioni.
Gli incidenti sono avvenuti, come è noto, in alcune delle giornate di maggior traffico di tutto l'anno e nei punti più cruciali della rete. A fronte di eventi così eccezionali, dopo le doverose scuse alla clientela per i disagi subiti, desidero ringraziare ancora una volta quanti si sono prodigati con disponibilità e professionalità dimostrando di saper intervenire con sollecitudine ed efficacia in situazioni di emergenza.
La nostra azienda, così grande e complessa, opera in un periodo caratterizzato da radicali trasformazioni. Ci attendono mutamenti significativi in tutti i settori: la conquista di ulteriori quote di mercato, un impegno "assoluto" sui temi della qualità e dei rapporti con la clientela, il miglioramento dell'efficienza. Con il Piano di impresa 1997-2000 ci siamo posti l'obiettivo di aumentare i ricavi del 40%: bisogna quindi porre lo sviluppo, quello vero, sul mercato, al centro di tutte le nostre azioni ed attenzioni. Tra gli obiettivi principali anche l'attuazione del programma di investimenti, con particolare priorità all'ammodernamento tecnologico ed al potenziamento della rete nonché una profonda trasformazione delle politiche commerciali, concentrando la produzione nei segmenti di mercato maggiormente attrattivi. Essenziale è la costruzione di un sistema di rapporti interpersonali basati sulla fiducia reciproca e sulla consapevolezza che il patrimonio più importante delle Ferrovie consiste nella professionalità e competenza degli addetti, nella volontà di esprimere "azioni comuni" per il bene dell'impresa.
L'impegno del gruppo dirigente e mio personale è quello di guidare l'azienda verso i nuovi obiettivi realizzando tutte le condizioni affinché gli ostacoli che troveremo durante il cammino possano essere rimossi.
È però indispensabile, da parte di tutti, una grande determinazione nel lavorare insieme e la volontà di assumersi responsabilità dirette, individuali, giorno dopo giorno attravero il "fare quotidiano".
È importante sottolineare, a tale proposito, che pur riconoscendo l'importanza delle tecnologie ed il loro inevitabile sviluppo e miglioramento, il nostro sistema manterrà sempre centrale l'opera e l'attenzione dell'uomo. Sono convinto che integrando competenze e voglia di fare, riusciremo a superare questi difficili momenti dimostrando al paese ed ai nostri clienti la nostra professionalità, l'attenzione al servizio e la capacità di essere efficaci nella competizione europea.

8 agosto 1997

Giancarlo Cimoli

Il bilancio della svolta

Gli amministratori di Fs hanno scelto di evidenziare sul conto economico dell'esercizio 1996 le conseguenze di fattori di rischio e di incertezza. E' il primo passo per l'avvio di un processo di miglioramento dello squilibrio costi/ricavi e di ridefinizione dei rapporti tra impresa e azionista pubblico

L'assemblea degli azionisti delle Ferrovie dello Stato ha approvato, il 30 giugno, il bilancio della Società relativo all'anno 1996.
Il risultato d'esercizio evidenzia per il 1996 una perdita di 3.841 miliardi, più elevata rispetto all'esercizio precedente (-1.581 miliardi al 31 dicembre 1995), ma che sconta però quasi 2.200 miliardi di maggiori oneri per accantonamenti prudenziali, a fronte delle incertezze derivanti dalla natura pubblicistica della Società (rischi connessi alla effettiva erogazione di conguagli relativi agli anni passati) e da eventi non ripetibili, quali la svalutazione di cespiti, nonché la modifica normativa relativa al passaggio del personale al regime del Tfr (trattamento di fine rapporto). Il risultato negativo del bilancio, rettificato delle partite non ricorrenti (inclusi i ristorni di contributi pubblici relativi ad esercizi precedenti e la non iscrizione di contributi previsti dai contratti di programma e di servizio) e delle variazioni normative, risulta in effetti di 1.672 miliardi, sostanzialmente allineato a quello dell'anno precedente.

Il bilancio 1996 della società Fs evidenzia lo sforzo compiuto dal consiglio d'amministrazione di sottoporre ad attenta revisione e mettere in evidenza tutti gli elementi di criticità del conto economico dell'azienda, per consentire così una reale svolta nella gestione dell'impresa.
La formulazione del bilancio di una società come le Ferrovie dello Stato risente, infatti, del particolare tipo di rapporti che sussistono con lo Stato che, pur regolamentati, presentano aspetti del tutto peculiari e livelli di discontinuità nella applicazione tali da non assicurare la necessaria stabilità del quadro di riferimento finanziario.
Per quanto attiene al bilancio 1996, i riflessi sul conto economico delle incertezze dovute alle caratteristiche pubblicistiche dell'azienda Fs hanno avuto rilevanza in particolare per quanto riguarda:
a) Compensi dello Stato per contratti di programma e di servizio pubblico.
I contratti di programma e di servizio pubblico prevedono un meccanismo di conguagli da parte dello Stato all'azienda Fs per allineare i fondi stanziati ai servizi erogati dall'azienda stessa; meccanismo che si concretizza in maggiori erogazioni per l'anno successivo, tali da compensare la minore erogazione dell'anno precedente rispetto ai servizi prestati ed assicurare l'intera copertura dei servizi previsti, ovvero, in presenza di stanziamenti insufficienti, in una corrispondente riduzione dei servizi per l'anno.
Il quadro attuale della finanza pubblica ed i programmi di contenimento della spesa attraverso sempre maggiori tagli portati avanti dal governo, non fanno ritenere realistico un aumento degli stanziamenti. Inoltre, poiché i conguagli vengono accertati dallo Stato con notevole ritardo, l'azienda Fs non può praticare neanche una riduzione dei servizi.
Il consiglio d'amministrazione ha preso atto che i conguagli relativi all'anno 1994 non sono stati an-

cora corrisposti dallo Stato (essi erano registrati tra i crediti verso il ministero del Tesoro ed esposti nel bilancio 1995) e, pur ribadendo il diritto a questi crediti, ha ritenuto più prudente, in questa fase, non procedere alla iscrizione dei conguagli relativi agli esercizi 1995-1996 (279 miliardi) e, contemporaneamente, costituire un fondo rischi per quelli relativi al 1994 (183 miliardi).

b) Gestione del debito a totale rimborso dello Stato.

La legge finanziaria 1997 n. 662/96 ha previsto l'imputazione del debito contratto con garanzia dello Stato per un ammontare di circa 45.000 miliardi, in capo allo Stato stesso.

Fino al momento del passaggio del debito al bilancio dello Stato (31 dicembre 1996), la gestione di tale debito è avvenuta mediante registrazioni delle partite debitorie e creditorie in un fondo appositamente costituito. Il regolamento di tale fondo prevedeva, tra l'altro, il pagamento anticipato, da parte del ministero del Tesoro alle Fs, del 90% delle rate in scadenza. Nella prima parte del 1996, il ministero del Tesoro non ha potuto effettuare regolarmente i pagamenti a causa di uno specifico blocco imposto dall'ufficio di riscontro della Corte dei Conti: ciò ha causato la formazione di interessi attivi a favore della società Fs da essa regolarmente richiesti al ministero del Tesoro. Gli amministratori della società Fs, ferma restando la determinazione ad ottenere il pagamento di questo credito, in presenza del rischio che il blocco della Corte dei Conti venga considerato una causa di forza maggiore da parte del ministero del Tesoro e, quindi, non addebitabile ad esso, hanno deciso di far corrispondere in sede di bilancio alla somma degli interessi maturati (125 miliardi), un accantonamento per la stessa entità al fondo rischi ed oneri.

Il risultato del bilancio 1996 è fortemente condizionato anche da eventi straordinari e non ripetibili.

Estensione del Tfr a tutto il personale

Oltre alle partite sopra indicate, ha inciso sul risul-

Mentre questo numero di *Linea diretta* va in stampa, sono iniziati gli incontri tra palazzo Chigi, le Ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali per esaminare il piano aziendale già approvato dal Governo. Nei prossimi numeri daremo conto ai lettori degli ulteriori sviluppi.

tato del 1996 anche la modifica della normativa che ha imposto per tutto il personale Fs il passaggio al sistema del Tfr.
Per tutto il personale Fs, fino al 31 dicembre 1995, l'indennità di buonuscita sostituiva il Tfr e risultava, rispetto a questo, meno onerosa per la Società. A partire dal 1 gennaio 1996, la società Fs è passata al regime del Tfr per tutto il personale. Ciò ha comportato maggiori accantonamenti, rispetto al passato, sia per la quota d'esercizio dell'anno che per la rivalutazione di quanto accantonato al fondo appositamente costituito ed esistente fino al 31 dicembre 1995, per un ammontare complessivo, nell'esercizio 1996, pari a 585 miliardi.
Esame del contenzioso potenziale
Per l'esercizio 1996, la società Fs ha provveduto ad effettuare una ricognizione sullo stato dei contratti per lavori e forniture per i quali esiste una situazione di rischio non ancora formalizzata attraverso azioni legali ed un rischio di potenziale contenzioso: tale ricognizione ha portato la società a quantificare prudenzialmente il potenziale contenzioso in 443 miliardi e ad accantonare tale importo al fondo rischi ed oneri.
Decoibentazione rotabili
Le normative a tutela dell'ambiente avevano fatto sorgere, già nei passati esercizi, la necessità per la società Fs di costituire un fondo per gli oneri emergenti dalla decoibentazione dei rotabili contenenti amianto. Nel 1996, il fondo, costituito nel 1994, è stato incrementato per 228 miliardi, in relazione anche a più restrittive normative nel frattempo intervenute.
c) Decremento valore cespiti
La società Fs ha proceduto, nel corso del 1996, ad effettuare l'analisi di effettivo utilizzo tecnico economico di alcune immobilizzazioni, completate o ancora in corso, al fine di verificare la convenienza del loro completamento o mantenimento. Le passività potenziali, emergenti da questa verifica, sono state quantificate in 325 miliardi.

La tabella A evidenzia i riflessi sul conto economico delle incertezze dovute alle caratteristiche pubblicistiche della Società che gli amministratori hanno potuto quantificare ed esprimere in bilancio e delle conseguenze di eventi straordinari e non ripetibili: il risultato, al netto degli effetti suddetti, sarebbe di una perdita d'esercizio di 1.672 miliardi, come in precedenza indicato.

Nella relazione sulla gestione che accompagna il bilancio, gli amministratori della Società insistono anche su altre incertezze relative alla natura del tutto particolare dei rapporti che sussistono tra azienda Fs e lo Stato: incertezze non quantificabili o difficilmente quantificabili, e relative, ad esempio, alle rigidità in materia tariffaria per un regime di prezzi ammi-

TABELLA A - RIFLESSI SUL CONTO ECONOMICO DELLE INCERTEZZE E DEGLI EVENTI NON RICORRENTI - 1996

Risultato di esercizio		(3.840.620)
Riflessi sul conto economico delle incertezze dovute alle caratteristiche pubblicistiche		
• Rischi su conguagli 1994 relativi ai contratti di programma e di servizio pubblico	183.115	
• Stima Fs dei conguagli 1995 e 1996 non contabilizzati relativi al contratto di programma	251.963	
• Stima Fs dei conguagli 1995 e 1996 non contabilizzati relativi al contratto di servizio pubblico	27.294	
• Rischi su interessi per ritardata compensazione del rimborso prestiti da parte del Tesoro	125.454	587.826
Riflessi sul conto economico degli eventi non ricorrenti		
• Variazione di accantonamenti per passaggio del personale al regime Tfr	584.839	
• Contenzioso potenziale	443.000	
• Decoibentazione rotabili	227.641	
• Decremento valore cespiti	325.000	1.580.480
Risultato al netto degli effetti sopra riportati		(1.672.314)

(Cifre in milioni di lire)

nistrati, in pratica, dall'autorità di governo, che porta al prevalere di esigenze generali di equilibrio dei conti pubblici rispetto all'altrettanto riconosciuta esigenza di recupero dei costi del servizio da parte dell'azienda; ai complessi rapporti con lo Stato per quanto riguarda questioni di nient'affatto piccolo rilievo come il trattamento pensionistico del personale Fs (in attesa di passare, come tutti i dipendenti di imprese industriali, all'Inps, ma ancora in regime transitorio, facenti quindi carico all'azienda e – in ultima istanza – al Tesoro) o come il quesito sul regime tributario (ad esempio, in materia di imposta patrimoniale, con riferimento ad un patrimonio aziendale Fs detenuto totalmente dallo Stato e quindi indisponibile) cui va assoggettata un'impresa "particolare" come le Fs.

Il bilancio 1996 si presenta come un "bilancio di svolta": la scelta degli amministratori di evidenziare le conseguenze sul conto economico di fattori di rischio e di incertezza, costituisce non solo il primo passo per l'avvio di un processo di ristrutturazione e ridefinizione degli obiettivi finalizzato al miglioramento dello squilibrio costi-ricavi, ma anche l'avvio di un processo di ridefinizione dei rapporti e dei reciproci impegni dell'impresa con l'azionista pubblico.
A fronte degli elementi di rischio e di incertezze che hanno pesantemente condizionato, come si è visto, il risultato d'esercizio 1996, va di contro segnalata la prosecuzione del processo di ristrutturazione che ha consentito recuperi di efficienza con il miglioramento dei ricavi, pur in presenza delle rigidità poste dal regime dei prezzi amministrati e dell'organizzazione del lavoro.
Il prodotto globale venduto dalla Fs, espresso dalla somma dei viaggiatori/km e delle tonnellate/km, nel 1996, a seguito del rallentamento delle attività economiche che ha caratterizzato il periodo, ha registrato, dopo due anni di forte espansione, una sostanziale stazionarietà, attestandosi a 66,5 miliardi di Unità di traffico (Ut) contro i 66,2 miliardi del 1995.
Nel settore passeggeri, i viaggiatori/km trasportati dalla Fs nel 1996 hanno toccato la punta di 43.090 milioni contro il valore di 42.100 milioni nel 1995, registrando quindi una crescita del 2,3%.
Nel 1996, gli introiti viaggiatori (escluso il contratto di servizio pubblico) sono ammontati a 3.506 miliardi di lire, con una crescita del 4,4% rispetto al 1995, nonostante il mancato (ancorché atteso) aumento delle tariffe, rimaste ferme, per tutto il 1996, a livelli del 1° marzo 1995.
Nel settore merci, i risultati realizzati dalla Fs nel 1996 hanno risentito del rallentamento delle attività economiche per cui, parallelamente alla flessione della produzione, è calato anche il traffico ferroviario.
Le tonnellate chilometro (tk) trasportate nel 1996 hanno subito una flessione del 2,6 % rispetto al 1995, attestandosi su 23.430 milioni di tk, in una posizione intermedia tra i 22.517 milioni del 1994 e i 24.050 milioni del 1995. Con la flessione del traffico sono diminuiti anche gli introiti merci, compreso il postale, che sono scesi a 1.382 miliardi di lire, con un calo dell'8% circa rispetto al 1995.
La tabella C dettaglia il totale del valore della produzione, che – sommando tutte le voci – è stato nel 1996 pari a 14.035 miliardi di lire, contro i 13.738 miliardi del 1995, con un aumento – quindi – del 2,16%: un incremento dei ricavi globali di non rilevante entità, in cui assume particolare importanza l'aumento verificatosi nel comparto dei ricavi tipici dell'attività di trasporto dei passeggeri, che ha compensato la contrazione avutasi nei ricavi del settore merci.
I costi della produzione

TABELLA B - CONTO ECONOMICO

	1996 *(milioni di lire)*	1995 *(milioni di lire)*	Differenze
Valore della produzione	14.035.407	13.737.750	297.657
Costi della produzione	19.389.920	16.439.246	2.950.673
differenza fra valori e costi della produzione	-5.354.512	-2.701.496	-2.653.016
Proventi ed oneri finanziari	654.734	378.205	276.528
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-9.969	-62.823	-52.854
Proventi ed oneri straordinari	869.127	805.556	63.570
Utile (perdita) di esercizio	-3.840.620	-1.580.557	-2.260.062

TABELLA C - VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE

VALORE DELLA PRODUZIONE

	1996 (miliardi di lire)	1995 (miliardi di lire)	Diff. percentuali
Prodotti del traffico viaggiatori	6.227	6.042	3,06
Prodotti del traffico merci	1.472	1.594	-7,65
Altri ricavi e proventi5.113	4.905	4,24	
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	695	752	-7,58
Prestazioni e partite varie	528	445	18,6
Totale valore della produzione	**14.035**	**13.738**	**2,16**

COSTI DELLA PRODUZIONE

	1996 (miliardi di lire)	1995 (miliardi di lire)	Diff. percentuali
Materie prime, servizi e altre voci	3.400	3.213	5,82
Personale	10.923	9.977	9,48
Ammortamenti e svalutazioni	3.286	2.863	14,77
Accantonamenti e oneri diversi	1.781	386	
Totale costi della produzione	**19.390**	**16.439**	**17,95**

sono stati pari, nel 1996, a 19.390 miliardi di lire, contro i 16.439 miliardi del 1995, con un aumento – quindi – del 17,95%: il notevole incremento è dovuto in gran parte alla forte lievitazione del costo del personale, cresciuto di 950 miliardi di lire (+ 9,5%) soprattutto per effetto del passaggio al sistema del Tfr (che ha comportato un maggior onere di 585 miliardi), nonostante sia continuata la contrazione del numero delle unità di personale.

Per quanto riguarda le risorse umane, anche nel 1996 la società Fs ha proseguito l'opera di contenimento degli organici. Al 31 dicembre 1996, la consistenza di personale è risultata di 123.017 unità (3.044 in meno rispetto al 31/12/95), mentre la consistenza media annua è stata di 123.417 unità (rispetto alle 128.104 del 1995).

La produttività del lavoro, misurata in termini di Unità di traffico per addetto, nel 1996 ha sfiorato le 600 mila unità, con una crescita del 5,5%, passando da 567.250 unità di traffico per dipendente prodotte nel 1995 alle attuali 598.610, raggiungendo così un livello di produttività tra i più alti fra quelli fatti registrare dalle principali reti ferroviarie europee.

TABELLA D - CONSISTENZA DEL PERSONALE

	Dirigenti	Restante personale	Totale
Consistenza al 31-12-95	962	125.099	126.061
Consistenza al 31-12-96	972	122.045	123.017

CONSISTENZA MEDIA ANNUALE PER SETTORE E GRUPPI DI CATEGORIE DI INQUADRAMENTO ECONOMICO

	Categorie 1/7	Categorie 8/9	Totale
Uffici	8.103	5.162	13.265
Stazioni	24.542	5.372	29.914
Viaggiante	11.545	1.037	12.582
Macchinisti	19.857	1.315	21.172
Tecnico	41.290	2.616	43.906
Navi traghetto	1.242	369	1.611
Totale	106.579	15.871	122.450
Dirigenti			967
Totale	**106.579**	**15.871**	**123.417**

I treni Eurostar visti da vicino

Come hanno vissuto le migliaia di addetti al servizio Eurostar (dirigenti, quadri, tecnici, macchinisti, personale di stazione e viaggiante) la prima fase della nuova offerta di treni di qualità? Abbiamo cercato di saperlo attraverso una serie di interviste sulla linea "più calda" della rete, la Roma-Milano, raccolte nella prima metà di luglio

Roma: interviene il "grillo mobile"

Un "grillo mobile" e la consegna a domicilio dei biglietti e delle prenotazioni, per ridurre le code alle biglietterie "dedicate" della stazione Termini; il potenziamento dell'assistenza alla clientela; alcuni correttivi ai computer di bordo degli Etr 500, insieme ad una maggiore conoscenza da parte dei macchinisti del sistema informativo dei supertreni. Queste le misure più importanti varate a Roma per ridurre a livelli fisiologici i disservizi verificatisi al momento del varo della flotta Eurostar.

«Per diminuire le code ai sei sportelli riservati ai clienti Eurostar – dice Franco Rosati, capo settore vendita di Termini – abbiamo messo in pratica un'idea dell'Asa passeggeri: l'intervento di un bigliettaio di scorta che dà un cambio volante (di qui la denominazione di "Grillo") agli addetti alla biglietteria, durante la pausa contrattuale e nella fase di cambio turno. Si eviterà, così, la chiusura a singhiozzo degli sportelli, che oltre a provocare le proteste dei viaggiatori in fila, faceva naturalmente aumentare le code. Inoltre, per ridurre a monte l'afflusso alle biglietterie stiamo incentivando la consegna a domicilio del biglietto e della prenotazione per i treni Eurostar».

«Telefonando al n. 4881726 – spiega Bruno D'Alessandro, responsabile dei servizi di stazione di Termini – i ticket vengono consegnati a domicilio in tutti i quartieri della capitale all'interno del raccordo anulare, a un costo di sole 4 mila lire. Abbiamo poi rafforzato i servizi di assistenza alla clientela, sia ai treni che al box centrale collocato lungo la "galleria gommata". Riusciamo così a risolvere anche alcuni problemi dell'ultimo minuto».

I bagni chimici spesso intasati; l'aria condizionata funzionante a singhiozzo; la chiusura difettosa delle porte, con i conseguenti ritardi nella marcia dei convogli Eurostar: questi, invece, i disservizi principali che hanno messo in crisi a giugno i supertreni. «Molti di questi inconvenienti – dicono Mario Crociati e Roberto Grosso, macchinisti del deposito locomotive di Roma S. Lorenzo, due amici d'infanzia dal 1980 insieme anche alla guida dei locomotori – li abbiamo eliminati, insieme ad altri colleghi, con una maggiore conoscenza dei sistemi informatici di bordo e con alcune operazioni alternative alla consolle dei monitor. All'epoca della nostra assunzione i sistemi elettronici erano scarsamente adottati. Sugli Eurostar, invece, fanno la parte del leone. Per esempio, la segnalazione di una porta aperta provocava ritardi in partenza in quanto sul monitor non veniva segnalato in quale carrozza si era registrato l'inconveniente. L'introduzione di un "filo treno" e di un monitor check-up ci permette, ora, d'individuare subito il punto preciso. Le nostre segnalazioni sono state prontamente recepite dai tecnici delle case costruttrici e, così, i guai dei primi giorni si sono già drasticamente ridotti».

Firenze: una fase di assestamento

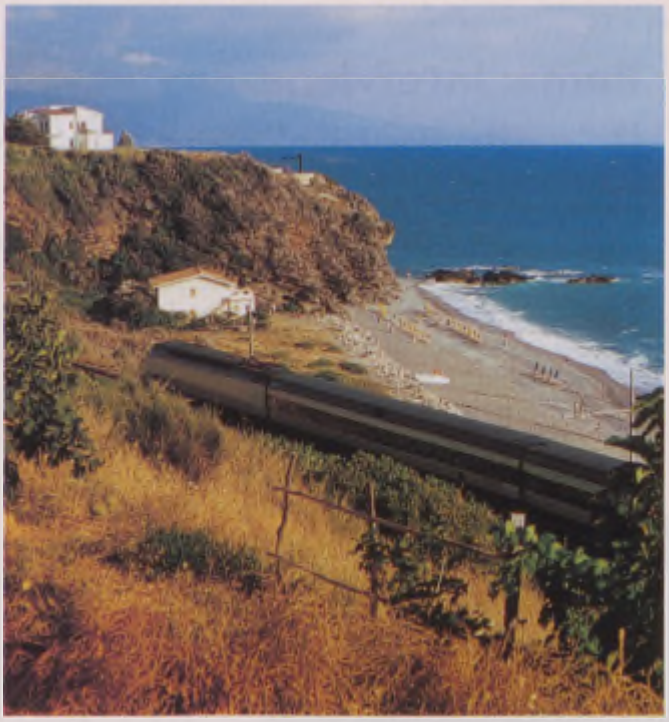
«Il programma Eurostar Italia – sottolinea Claudia Malloggi, capo servizi treno – rappresenta una grande innovazione nel modo di viaggiare, in quanto non è soltanto un servizio di trasporto, ma un insieme di servizi integrati, a terra e a bordo dei treni, per soddisfare le esigenze del viaggiatore prima, durante e dopo il viaggio.

Dalle esperienze con il personale di bordo, come dai commenti dei viaggiatori, anche critici in questa fase di assestamento, risulta chiaro che maggior qualità, efficienza del servizio e sicurezza portano a riscoprire il treno non come un semplice mezzo di trasporto, ma come una risposta "globale" a chi vuole muoversi sia per lavoro che per turismo.

Una volta superate le criticità iniziali, l'unica mia preoccupazione riguarda il rischio di creare una categoria di viaggiatori "privilegiati": ma in realtà credo che questo nuovo programma rappresenti un elemento trainante per elevare qualitativamente tutti i servizi ferroviari».
«Durante il primo periodo di attivazione dei treni Eurostar – osserva Elisabetta Caciolli, addetta all'assistenza alla clientela nella stazione di Santa Maria Novella – si sono verificati problemi connessi sia alla circolazione dei treni, con ritardi di varia entità, che alla difficoltà di accesso ai treni, con notevoli code nelle biglietterie. I successivi aggiustamenti hanno permesso sia di migliorare la percentuale dei treni in orario, sia di allentare la pressione agli sportelli.
E' stato infatti modificato il sistema delle teleprenotazioni, dando la possibilità di riservare posti sino alla partenza effettiva dei treni Eurostar (calcolando, quindi, addirittura anche gli eventuali ritardi). Anche la clientela si sta gradualmente adeguando al nuovo tipo di offerta come dimostra l'aumento del numero di prenotazioni.
Sarebbe opportuno promuovere un'ulteriore pubblicizzazione, soprattutto dei servizi accessori, collegati all'offerta Eurostar (biglietti a domicilio, portura bagagli, ecc.). Inoltre, anche i suggerimenti dei clienti che utilizzano con frequenza questi treni sarebbero da prendere in seria considerazione per il futuro orientamento del servizio».

Bologna: dialogo con i viaggiatori

Per Elio D'Urso, capo reparto territoriale movimento d'impianto, uno dei problemi più rilevanti determinato dall'entrata in funzione dei nuovi treni riguarda la linea aerea elettrica, per la quale – dice – «saranno necessarie manutenzioni straordinarie molto prima dei tempi previsti».
Sugli Etr 500, invece, la principale criticità rilevata è l'apertura/chiusura delle porte, regolata da «apparecchiature così sofisticate per cui, paradossalmente, è più facile che vadano in *tilt*. L'operazione di ripristino segue una procedura vincolante, che provoca quindi ritardi, magari di pochi minuti, ma con evidenti effetti negativi sull'immagine della Fs. Le *task force* costituite si stanno attivando per recuperare puntualità: se partiamo dal presupposto che questo è il nostro treno di bandiera, si devono assolutamente fare gli aggiustamenti del caso».



Anche Fulvio De Rosa, capo servizi treno, si sofferma sulle porte difettose e sui minuti persi, osservando che «per noi del mestiere sono cose minime, ma per i viaggiatori sono cose massime». E alle domande di questi ultimi, come si risponde?
«Diamo risposte duplici. Spieghiamo – continua De Rosa – che queste vetture sono proiettate verso e oltre il 2000, perché sono pressoché totalmente composte di elettronica. Il sistema operativo di bordo ha sotto controllo tutte le vetture e per ogni vettura le porte, il condizionamento, l'illuminazione, la sonorizzazione, le toilette, le uscite per gli auricolari... tutto. Tutto infatti parte dal sistema che si interfaccia con il macchinista al posto di guida e con il capo treno nella vettura speciale n. 3. Ogni vettura è dotata inoltre di Unità Controllo Veicoli, un'apparecchiatura che fornisce lo *screening* completo della vettura stessa.
Il viaggiatore ascolta per un po', poi, preso dalla propria difficoltà, non è più disposto a seguirti nella tua difficoltà, che è quella di sistemare in tempi brevissimi le cose. Allora noi lo guardiamo in faccia e passiamo al secondo discorso, che suona così: guardi che abbiamo la possibilità di recuperare e se lei ha una coincidenza ce la facciamo. Insomma, l'esperienza dell'operatore fa sì che possiamo contare sugli aspetti tecnici che conosciamo.
Ora la situazione si sta normalizzando, ma per raccogliere i frutti del nostro lavoro bisognerà attendere almeno la fine dell'estate».

Milano: rodato il meccanismo

Dal primo giugno sono 34 i treni Eurostar che arrivano e partono ogni giorno dalla stazione di Milano Centrale. E' stata una vera innovazione per la stazione, significativa sia per la qualità del servizio che per il numero dei nuovi treni, anche se Milano Centrale è una stazione abituata a sopportare un traffico di oltre 400 convogli al giorno. Ci sono state alcune difficoltà da superare, soprattutto nei primi giorni di giugno, poi, passato il periodo di rodaggio, la situazione è nettamente migliorata.

«Dal punto di vista della puntualità – ci spiega Franco Buzzanca dell'Ufficio produzione – c'è stato un costante e progressivo miglioramento già nel mese di giugno. La percentuale dei treni Eurostar partiti con un ritardo compreso da zero a cinque minuti è passata dallo 0,92 della prima settimana del mese allo 0,47 dell'ultima. Una delle maggiori cause di ritardo è stata il difettoso funzionamento delle porte dei treni, che nei primi giorni ha provocato mediamente 5 minuti di ritardo a ciascun treno. I ritardi registrati nel primo periodo hanno anche messo in difficoltà il complicato meccanismo dei piazzamenti sui binari dei vari materiali. Tutti i treni Eurostar arrivano e partono sui binari affiancati dai marciapiedi innalzati. Oggi, infatti, sono tre i marciapiedi attrezzati e sei i binari a disposizione; questo ci consente una minor flessibilità negli spostamenti dei materiali rotabili, tenendo conto che sono più di mille i movimenti che quotidianamente interessano la stazione. Grazie ad una serie di azioni mirate, la situazione si è andata comunque normalizzando e sono stati superati anche alcuni problemi emersi nei primi giorni, relativi ai movimenti di garaggio tra la stazione e il deposito».

Anche sul fronte delle biglietterie i disagi sono stati eliminati. Grazie agli sportelli appositamente dedicati alla clientela Eurostar, i tempi di attesa si sono ulteriormente ridotti.

«Dal primo giugno – ci dice Sabato Coppola, responsabile dei servizi aggiuntivi e dell'assistenza alla clientela – abbiamo dedicato ad Eurostar cinque sportelli della biglietteria. I problemi emersi nei primi giorni sono a mio avviso più di natura ambientale che organizzativa. Molti viaggiatori sembravano disorientati; per esempio non conoscevano la nuova sigla evidenziata sopra gli sportelli e si accodavano agli sportelli sbagliati. Per questo abbiamo subito presenziato le biglietterie con personale che indirizzava i viaggiatori agli sportelli di pertinenza. Inoltre, all'inizio le operazioni allo sportello necessitavano di tempi più lunghi: venivano rilasciati due biglietti, uno dei quali per la prenotazione del posto, e le procedure erano in parte manuali e in parte automatizzate. Dopo la prima settimana le cose sono decisamente migliorate, la clientela non è più disorientata e i tempi di attesa agli sportelli sono estremamente ridotti. Da luglio, poi, il biglietto rilasciato al viaggiatore è unico e globale ed è possibile prenotare il posto su un treno Eurostar fino a pochi minuti prima della partenza».

Le interviste sono state realizzate da Domenico Ariganello, Antonino Lo Castro, Paola Bacchi e Beppe Bertoli.

L'IMPEGNO DEL CONSORZIO TREVI

Il Consorzio Trevi, che riunisce le industrie costruttrici dell'Etr 500, si è impegnato, con una dichiarazione sottoscritta il primo agosto, ad affrontare e risolvere in tempi brevi i problemi ancora aperti riguardanti il funzionamento degli impianti in cui sono state riscontrate le maggiori criciticità: in particolare, il condizionamento, le porte di salita, l'antipattinante, la pressione dell'olio riduttore. A questo fine il Consorzio sta operando in due direzioni: la revisione progettuale sistemistica degli impianti critici con l'individuazione delle cause e le conseguenti azioni correttive; il potenziamento delle risorse operative nella fase di assistenza. Durante il mese di agosto è stata completata la raccolta dei dati e sono stati individuati gli interventi necessari. Nella prima settimana di settembre è stata effettuata la verifica su un treno ed entro la fine del mese questa opeazione sarà estesa a tutta la flotta degli Etr 500.

La nuova dimensione di Italferr

In sintonia con le nuove strategie del gruppo Fs, Italferr, la società d'ingegneria delle Ferrovie dello Stato, si è recentemente data una nuova organizzazione strutturale più mirata al raggiungimento degli obiettivi d'impresa. Per capire meglio come sta cambiando questa società, per offrire ai nostri lettori un panorama dei traguardi verso cui è orientato un settore così strategico come l'ingegneria, *Linea diretta* ha chiesto a Livio Vido, presidente e amministratore delegato di Italferr, dal 15 gennaio alla guida della società, di illustrare le novità organizzative introdotte a fine maggio.

Livio Vido, presidente e amministratore delegato della società di ingegneria Italferr.

Ing. Vido, la riorganizzazione di Italferr arriva dopo la nuova organizzazione strutturale delle Fs. Come si inserisce in quel contesto la ristrutturazione della società?
Italferr è una società del gruppo Fs. E la sua stessa esistenza, come di altre società, conferma che le Ferrovie dello Stato si sono già modellate secondo un'ottica di societarizzazione. La ristrutturazione di Italferr intende fare altri passi nella direzione tracciata, accentuando le caratteristiche tipiche di una società di ingegneria. Dobbiamo cercare di creare le condizioni per sviluppare l'attività con un progressivo aumento di efficienza, con grande attenzione ai tempi, ai costi e ai margini operativi così da poter fornire servizi competitivi e di qualità sia ai clienti interni (gruppo Fs), sia a terzi. Con la nuova organizzazione strutturale le responsabilità crescono per tutti i settori dell'azienda: staff, ingegneria, appalti, costruzione, *project management* e per il settore commerciale.

Più in particolare, come si definisce il rapporto Italferr-Fs, tra autonomia societaria e coordinamento di Gruppo?
Autonomia societaria e coordinamento di Gruppo sono due aspetti complementari al buon esito delle attività sia del Gruppo sia delle Società. Mi spiego meglio. Se Italferr conquista fette di mercato nel settore dell'ingegneria ferroviaria in italia e all'estero, lo deve certamente al legame sostanziale col patrimonio tecnologico Fs. D'altra parte è vero che Fs sarà favorita nel raggiungimento dei suoi obiettivi d'impresa dalle società del Gruppo se queste sa-

pranno assicurare, proprio grazie alla loro autonomia, i necessari risultati operativi ed economici.
Il rapporto Italferr-Fs si qualifica nell'integrazione tra identità societarie distinte. Anche attraverso la presenza di vertici Fs nel Consiglio di amministrazione di Italferr, e di Italferr, attraverso il suo Presidente, in alcuni organi startegici di Fs, come il Comitato di direzione, il Comitato degli investimenti e il Comitato ricerca e sviluppo.

A quale modello d'impresa è ispirata la nuova struttura di Italferr?
La nuova struttura, come spesso accade, è un'evoluzione progressiva e coerente dell'organizzazione precedente, orientata a distribuire di più lo sforzo di gestione tra le varie componenti dell'azienda. Punta a una maggiore specializzazione e alla valorizzazione del lavoro in team con l'istituzione di alcune *task force* per progetti di particolare criticità.

Gli strumenti strutturali che Italferr si è data in che modo sono funzionali al raggiungimento degli obiettivi d'impresa? Può fare qualche esempio?
L'enfasi particolare posta sulla ricerca serve a costituire, attraverso l'Istituto sperimentale, un nucleo motore di sviluppo in grado di fornire servizi di ricerca finalizzati alle necessità del *business* ferroviario. Il settore della ricerca opererà su mandato Fs sia su temi specifici, sia in veste di osservatorio internazionale per un continuo confronto con le altre reti. Raccogliere e analizzare le tecnologie e le applicazioni più avanzate delle altre organizzazioni ferroviarie, consentirà a Italferr di acquisire e diffondere *know-how* non solo nel Gruppo, ma anche e prima di tutto in azienda.
È stata istituita la Direzione generale tecnica per dare un ruolo di assoluto primo piano a tutte le attività di produzione, ingegneria, tecnologia innovativa e logistica.
La maggiore autonomia operativa data alle aree di Milano e Bologna è, invece, finalizzata a consentire più agilità nella gestione dei problemi relativi a zone territoriali strategiche nello sviluppo delle principali commesse su cui Italferr lavora.
Sarà comunque necessario fornire alle aree territoriali un forte supporto sia di metodi sia di apporto professionale in modo da integrare le rispettive risorse nelle fasi più critiche.
Altri punti chiave della nuova organizzazione sono:
- la qualità, indispensabile per garantire i servizi che ci vengono richiesti;
- la prevenzione dei costi;
- la necessità di creare o rivisitare procedure, studi, metodi di lavoro per renderli più rispondenti agli impegni, consentendo di velocizzare l'*iter* di produzione e dando più spazio alla professionalità;
- la progressiva riduzione delle posizioni di staff attraverso l'introduzione di sistemi computerizzati, trasferendo risorse verso la base produttiva di ingegneria/appalti/costruzioni/*project management*;
- la creazione di *task force* e lo sviluppo dell'abitudine a lavorare in *team* di commessa con ruoli assegnati, ma integrando le fasi di lavoro per ridurre i tempi e migliorare la qualità: mi riferisco alla capacità di saldare le esperienze di progettazione a quelle di supervisione e di appalto, in modo da minimizzare i classici problemi di interfaccia, evitando di incorrere negli stessi errori partendo da esperienze diverse a fattor comune;
- la progressiva internalizzazione del lavoro svolto all'esterno, aumentando i risultati produttivi dell'impresa e sviluppando professionalità nuove.

Ci può illustrare più in dettaglio i principali obiettivi d'impresa, indicando, se possibile, con quale gradualità potranno essere attuati?
Diciamo innanzitutto che Italferr presenta una notevole diversità rispetto alle altre società d'ingegneria: può formare molto facilmente il proprio personale sui lavori che sta svolgendo perché i cantieri sul territorio sono facilmente accessibili ai progettisti, ai *project manager* e a tutto il personale tecnico.
Dobbiamo sfruttare sempre più questa caratteristica per acquisire un vantaggio competitivo su altre organizzazioni che non ne dispongono. La visione

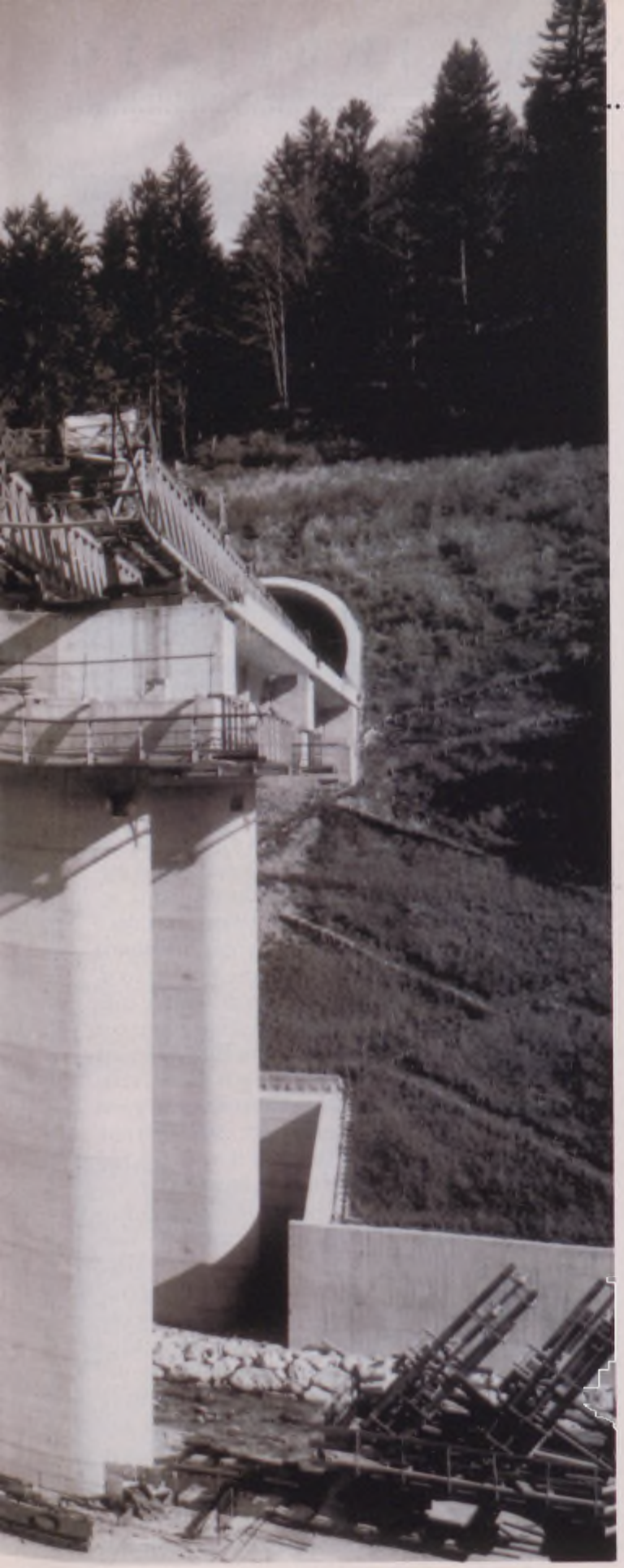
Av, MA NON SOLO

Il 16 giugno, l'Assemblea dei soci ha approvato la proposta del Consiglio di amministrazione di modificare la ragione sociale della società da Italferr-sis. t.a.v. spa in Italferr spa.
Un modo per confermare la storia dell'impresa e allo stesso tempo sottolineare l'evoluzione verso un più ampio orizzonte in cui, accanto al progetto alta velocità, che continua a mantenere il suo ruolo essenziale, sono in crescita altre attività oggetto della missione di Italferr. Come dire: Av, ma non solo.
Anche il marchio logotipo della Società è stato adeguato al cambiamento modificando il *lettering* della nuova ragione sociale.

complessiva di tutti gli aspetti: tecnici, contrattuali, realizzativi, di esercizio e di gestione totale, permette di preparare le future generazioni in un'ottica globale e non solo specialistica.
La specializzazione resta, comunque, un altro punto irrinunciabile della nostra attività che andrà opportunamente accentuato per aumentare l'efficienza in ciascun settore dell'impresa. Con gradualità, ma dovremo introdurre anche nuovi strumenti di lavoro per la produzione di elaborati, lo sviluppo di calcoli, modelli di simulazione, ecc.
Dovremo arrivare anche a una reingegnerizzazione del processo produttivo per individuare le sequenze, i problemi, le interfacce; evitare le ridondanze, gli sprechi; mettere a punto norme e sviluppare studi per accumulare e aggiornare il *know-how* aziendale, evitando di disperderlo.

Come si inserisce in questo quadro la figura del project manager*?*
Per raggiungere gli obiettivi d'impresa la figura del *project manager* assume un ruolo sempre più importante: è il responsabile dei tempi e dei costi e del risultato della commessa. Non solo. È la crescita della cultura della gestione delle attività in ogni settore, uno degli importanti traguardi a cui tendere. Dobbiamo migliorare nella capacità di pianificazione delle risorse, nella verifica dei risultati diffondendo capillarmente la cultura del *project manager* che, lo sottolineo ancora, non deve appartenere solo ai *project manager*, ma deve permeare ogni settore aziendale per il contributo fondamentale che *ogni* settore porta all'andamento della società.
Tutti i settori devono procedere con la stessa velocità e in maniera sincronizzata.

Nella strategia di sviluppo di Italferr quale ruolo svolgono le risorse professionali di cui la società dispone? In altre parole, ing. Vido, sono state definite le linee di una "politica" del personale?
Sono convinto che le risorse umane siano la sola risorsa dell'azienda. Sono le risorse umane la chiave di volta nel nostro processo di crescita. Affinché questo grande patrimonio di professionalità possa essere davvero messo a frutto è necessario operare in condizioni di certezza superando, in qualche modo, l'attuale situazione di precarietà. Una situazione non accettabile se vogliamo dare una programmazione seria al futuro di Italferr. Inoltre, l'azienda deve avere personale permanentemente a ruolo se vuole (e lo vuole) investire in un piano di sviluppo/formazione e di incentivazione delle risorse,



creando un sistema di obiettivi su cui lavorare progressivamente. Naturalmente, le soluzioni a questo problema, attualmente in discussione, saranno prese d'intesa con le organizzazioni rappresentative del personale e di holding.

Più esattamente, cosa intende per sviluppo e formazione?
Penso, tra l'altro, a un *training* che consenta al personale di operare all'estero o anche solo in trasferta con maggiore efficacia. Quindi a una maggiore diffusione della lingua inglese.
Ma operare all'estero in maniera significativa è difficile. È una via da preparare con gradualità, senza fughe in avanti, formando il personale sulle opere di grande rilevanza che ci troviamo a realizzare e che ci daranno una possibilità di crescita su cui altre società del settore non possono contare. Un van-

CHI È, COSA FA

Italferr è la società d'ingegneria delle Ferrovie dello Stato che opera su tutte le componenti tecniche ed organizzative del trasporto a guida vincolata, utilizzando il patrimonio tecnologico Fs e la spinta innovativa del costante confronto con il mercato.
A Italferr è affidata la progettazione e la realizzazione degli investimenti infrastrutturali più rilevanti e l'attività di ricerca e sviluppo nel campo delle grandi innovazioni tecnologiche e di sistema.
La Società è tra i protagonisti della realizzazione del quadruplicamento veloce dei principali assi della rete con l'incarico di elaborare i progetti di massima delle nuove linee Av, di controllare la progettazione esecutiva affidata da Tav spa ai general contractor, di esercitare l'alta sorveglianza su tutte le fasi dell'opera.
Italferr è stata incaricata da Fs di ridisegnare e adeguare tecnologicamente i nodi ferroviari delle maggiori città italiane (Torino, Milano, Verona, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma e Napoli). La società opera anche nella progettazione dei nuovi valichi transalpini ed è responsabile del potenziamento infrastrutturale e tecnologico dei principali nodi e itinerari della rete nazionale.
L'esperienza maturata in Italia inserisce Italferr nella qualificata cerchia internazionale dei soggetti imprenditoriali impegnati nello studio, nella ricerca e nell'applicazione di soluzioni per la tutela dell'ambiente.
Italferr, grazie al patrimonio di esperienze e *know-how* maturati come società d'ingegneria del gruppo Fs, opera sul mercato estero in concorrenza con altre grandi società d'ingegneria.

taggio di cui approfittare nel medio termine.

In conclusione, presidente, quali sono i principali risultati a cui tende la società Italferr?
Con gli strumenti già definiti e con quelli che si intende sviluppare, si punta a un'evoluzione aziendale che porti la società verso una nuova dimensione anche di fatturato e di competitività. Un risultato da costruire pazientemente, giorno dopo giorno, avendo dalla nostra un portafoglio ordini che copre diversi anni. La nostra credibilità di azienda si gioca sulla capacità di fare rispettando i tempi e i costi previsti. Clienti, fornitori, colleghi di altre Asa osservano Italferr con attenzione, anche per il ruolo di punta che la società riveste. Italferr intende essere all'altezza dell'importante ruolo assegnatole contribuendo col suo sviluppo, e per quanto le compete, alla crescita del gruppo Fs.

a cura di Tiziana Gazzini

IL PARERE DEI RAPPRESENTANTI SINDACALI

Linea diretta *ha chiesto alla Rsu della sede centrale di Italferr (Michelangelo Di Francesco, Massimo Ferretti, Federico Sablone, Luigi Tellini) una dichiarazione su alcuni temi d'attualità dell'impresa. La pubblichiamo di seguito.*

La nuova organizzazione di Italferr punta sulle capacità interne dell'azienda per raggiungere gli obiettivi d'impresa e per noi questo è positivo. Una valutazione complessiva la daremo solo dopo la prossima tappa: la microstruttura che trasforma gli intenti generali in una dichiarazione più specifica relativamente a categorie, unità organizzative, ecc..
Per completare il suo discorso e dotarsi compiutamente di tutti gli strumenti di una società d'ingegneria, Italferr deve poter contare sulla stabilità del personale. Noi come Rsu di sede centrale concordiamo con un distacco del personale Fs a tempo indeterminato, che, tra l'altro, dà più garanzie di un distacco a termine. Naturalmente senza perdere le dovute tutele per i dipendenti. A fronte di un impegno di Italferr in questo senso, ci sarà un impegno del personale verso la Società in un'assunzione di reciproca responsabilità. È chiaro che il contratto dei ferrovieri così com'è oggi si adatta male a una società d'ingegneria. Lo sforzo del sindacato a livello centrale e periferico, è far capire alla base che questo integrativo, che si dovrà comunque fare, porterà sicuramente delle novità rispetto al contratto dei ferrovieri: nell'interesse di tutti e principalmente dei lavoratori perché solo con strumenti diversi si fa la società d'ingegneria. Poi starà al sindacato esercitare quei controlli utili ad assicurarsi che Italferr agisca come una vera società d'ingegneria, che rientrino le consulenze inutili, che non ci siano sprechi. A proposito del nuovo impulso dato alla comunicazione interna, anche con la nascita della *news letter Italferr Informa*, la nostra è una posizione favorevole. Anche noi come sindacato sentiamo l'esigenza di uscire da una comunicazione che finora ha conosciuto due forme: quella ufficiale degli ordini di servizio e quella del chiacchiericcio di corridoio. La comunicazione interna può dare il suo contributo a quel senso d'appartenenza alla società Italferr a cui prima o poi bisogna arrivare e può aiutare i colleghi che lavorano in diverse aree del territorio nazionale a non sentirsi anche psicologicamente "emarginati", perdendo i contatti con l'identità dell'impresa. Il problema di trovare un momento "unitario" riguarda anche le Rsu che hanno una connotazione territoriale. Un organismo sindacale che segna i problemi generali e le scelte della Società, che è una struttura infraregionale, non può non essere a carattere di coordinamento nazionale. Un momento a livello di sintesi nazionale è indispensabile, come una maggiore rappresentatività che, per esempio, non veda più la distinzione, anche a livello di rappresentanza sindacale, tra dipendenti Fs e metalmeccanici. Oggi siamo nella fase della seconda Italferr (ndr: lo scorso anno la Società è passata da 200 a circa 1000 dipendenti e non sono ancora state nominate nuove rappresentanze sindacali) e auspichiamo prossime elezioni. Anche se questo dovesse significare la messa in soffitta di Di Francesco, Ferretti, Sablone, Tellini e la crescita di una nuova generazione di rappresentanti sindacali.

Montecatini Centro

La stazione di Montecatini Centro (già Montecatini Succursale) è situata sulla linea Pistoia-Viareggio ed era, in origine, l'unica stazione della cittadina termale. Negli anni Trenta, a seguito della costruzione di Montecatini Terme-Monsummano, ad opera del Mazzoni, la stazione originaria fu dismessa fino al 1958 quando, al seguito della realizzazione del terminale delle autolinee, l'attività ferroviaria del vecchio impianto fu ripristinata. Le sue funzioni potevano però svolgersi in spazi molto esigui, mentre la parte più ampia dell'edificio rimaneva adibita ad uso alloggio. L'intervento di *restyling* è stato mirato ad ampliare ed a rendere più funzionale la vecchia stazione, più vicina agli stabilimenti termali ed ubicata proprio nei pressi del centro urbano, restituendola di fatto alla migliore utilizzazione da parte della clientela. I lavori hanno riqualificato l'intero complesso di stazione, destinando a servizio dei viaggiatori ed a utilizzazione commerciale il piano terreno dell'edificio: sono stati creati ambienti più confortevoli attraverso l'utilizzo di materiali di qualità, resistenti e di facile manutenzione. Montecatini Centro si presenta come una stazione di tipo metropolitano interessata da un forte traffico di carattere prevalentemente pendolare.
Oltre agli interventi per la eliminazione delle barriere architettoniche, che hanno consentito una migliore accessibilità del fabbricato, è stato realizzato il marciapiede "alto", che consente una più agevole utilizzazione del treno da parte della clientela.

Cervia

La stazione di Cervia, situata lungo la tratta Ravenna-Rimini, è collocata nei pressi del centro storico della città ed è ad appena un chilometro dalla costa adriatica. Tale ubicazioni ne fa meta di turisti, nel periodo estivo, e di traffico pendolare studentesco nel periodo invernale.
Il fabbricato viaggiatori, della fine del secolo scorso, è stato oggetto nel tempo di vari ampliamenti e fu ricostruito, per i molti danni subiti, dopo l'ultima guerra.
L'unico esercizio commerciale di rilievo è il caffè-ristorante, ubicato esternamente al fabbricato viaggiatori.
L'intervento di *restyling* ha mirato a riqualificare l'intero complesso per adeguarlo alle mutate esigenze. È stata realizzata una nuova biglietteria e previsto un ambiente "continuo", che consenta una migliore fruizione dei servizi da parte della clientela.
L'uso dei materiali, dei colori, degli arredi e lo studio dei sistemi di illuminazione, ha riqualificato gli interni conservandone le linee stilistiche. Sul prospetto esterno sulla piazza è stata realizzata una pensilina dal moderno *design*, che ben si armonizza con il contesto. ❖

Un treno per l'Europa

Galleria "Colli Albani", tratta Roma-Napoli.

Il quadruplicamento ferroviario è il progetto infrastrutturale più rilevante che si sta realizzando in Italia in questo momento, non solo dal punto di vista degli investimenti, ma soprattutto per alcuni aspetti significativi che ne costituiscono le motivazioni politiche e strategiche.

L'Alta velocità rappresenta infatti un'occasione storica per avviare nel nostro paese un processo di riequilibrio modale attraverso il potenziamento del sistema ferroviario nazionale, nella prospettiva del complessivo riequilibrio del nostro sistema dei trasporti e dell'adeguamento agli standard europei.

In Europa, infatti, non entreremo davvero senza infrastrutture che siano in grado di rendere competitivo il nostro sistema dei trasporti. Ai partner europei dobbiamo dare un segnale forte di capacità decisionali, progettuali e realizzative in tempi stabiliti, perché possano essere incentivati ad investire nel nostro paese.

Sono le scelte di governo, compiute sia a livello nazionale che internazionale, a riconoscere al quadruplicamento veloce questo ruolo. Le strategie di riequilibrio modale del sistema dei trasporti – individuate per l'Italia dal Piano generale dei trasporti già nel 1986 e per l'Europa dal Piano direttore per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto e dai successivi documenti di pianificazione dell'Unione europea – attribuiscono infatti al sistema di quadruplicamento veloce un centrale valore strategico.

Il sistema Av italiano è stato concepito per rispondere in modo mirato alle diversificate esigenze di mobilità dei territori interessati: l'asse ferroviario verticale Milano-Napoli (che oggi rappresenta meno del 5% della rete ferroviaria italiana e movimenta un traffico pari al 23,5% del traffico nazionale passeggeri su ferro) servirà prevalentemente al trasporto delle persone; l'asse orizzontale Torino-Venezia (che oggi rappresenta il 2,4% della rete ferroviaria e movimenta quasi il 25% del traffico nazionale merci su ferro) servirà invece in misura preponderante al trasporto merci, come si evince dal piano di esercizio integrato Av+rete storica.

Se non riuscissimo a potenziare l'infrastruttura ferroviaria, ormai satura proprio su questi assi più importanti, non sarebbe possibile dare risposta al costante incremento della domanda di mobilità di persone e merci.

Questo comporterebbe un ulteriore aumento della modalità stradale, con l'aggravamento dei già al-

di Roberto Renon

L'amministratore delegato della società Tav sottolinea che l'Alta velocità è il progetto infrastrutturale più rilevante oggi in Italia. Il completamento dell'asse verticale Milano-Napoli e l'avvio di quello orizzontale Torino-Venezia sono infatti le condizioni essenziali per entrare nel mercato europeo. È però necessario stringere i tempi

ti costi ambientali, economici e sociali.
Ed è per questo che credo vada messo in luce un altro aspetto rilevante del progetto Av: la valenza ambientale assoluta.
Il pericolo che l'aumento della domanda di mobilità si riversi sulla strada se non accompagnato dal potenziamento delle infrastrutture ferroviarie è comune a tutta l'Europa. Secondo i dati comunicati da Kinnock, il commissario europeo dei trasporti, dal '70 al '95 in Europa la quota di trasporto su ferro di passeggeri e merci è passata dal 32% al 15% del trasporto totale, mentre il trasporto su strada è aumentato del 150%.
In Italia la situazione è totalmente analoga: il traffico passeggeri su ferro è passato dal 18% del 1970 al 12% del 1995 ed il traffico merci è passato dal 19% del 1970 al 13% del 1995.
Affrontare la costante crescita della mobilità di persone e merci alle condizioni di capacità infrastrutturale oggi disponibile, equivarrebbe a provocare non solo una ulteriore congestione sui principali tratti autostradali, ma anche un sensibile decremento della quota di trasporto su ferro.
Al contrario, la realizzazione delle nuove linee permetterà di rafforzare e riqualificare l'offerta dei servizi ferroviari di trasporto, tanto sulle lunghe e medie distanze che sulle brevi percorrenze, e di attirare sulla ferrovia una quota di trasporto ora gravitante su strada.
Se ciò non accadesse, il rischio sarebbe che nel prossimo decennio la quota del ferro arrivi al 9%. Sarebbe insostenibile non solo trasportisticamente, ma soprattutto ambientalmente.
Perché la linea veloce possa realmente contribuire al riequilibrio modale serve tuttavia uno sforzo che porti a sviluppare la competitività del servizio e il marketing.
Questo significa che la dotazione infrastrutturale ferroviaria dovrà essere in grado di assicurare un servizio competitivo perché affidabile, veloce, facilmente accessibile e integrato con le altre modalità di trasporto. Con la certezza di ottenere queste prestazioni dal servizio ferroviario, il treno diventerebbe la modalità nettamente preferita rispetto a tutte le altre, perché già oggi generalmente riconosciuta come sicura e vantaggiosa dal punto di vista economico.
Grazie alla sinergia che si creerà fra la nuova rete veloce e la rete esistente, e al contestuale potenziamento dei nodi principali, sarà possibile ridisegnare l'intera mappa dei trasporti metropolitani, rivisitando interamente le stazioni, concepite come

grossi centri di scambio intermodale.
Per la mobilità urbana anche l'Unione europea suggerisce misure di promozione e sviluppo del trasporto collettivo e di integrazione intermodale delle reti e dei modi di trasporto, dando impulso a quelli con ridotto impatto sull'ambiente e le aree urbane: trasporti collettivi su ferro, interscambio fra auto e ferrovie regionali e metropolitane.
Le nuove linee, liberando la rete storica del traffico di lunga percorrenza, daranno motivazione metropolitana ai chilometri di ferrovia presenti all'interno delle grandi aree urbane e diventeranno condizione essenziale per un vero rilancio del trasporto collettivo. Un paese come il nostro, con appena 100 km di reti metropolitane ma con oltre 5000 km di reti ferroviarie, potenzialmente disponibili a svolgere un servizio di tipo metropolitano, non può perdere questa occasione.
Negli ultimi mesi sono stati fatti molti passi avanti nella direzione giusta. È stato firmato un Protocollo di intesa con il Comune di Firenze per la penetrazione urbana della nuova linea ferroviaria in città e si sono concluse positivamente le Conferenze di servizi per il nodo di Bologna e la tratta Milano-Parma, con la firma di tutti gli accordi per la Parma-Bologna. Questo ci assicura di completare l'asse verticale Milano-Napoli entro il 2004.
Sulle tratte Roma-Napoli e Firenze-Bologna ferve l'attività e ci si sta sforzando di recuperare i ritardi iniziali. In particolare, sulla Roma-Napoli sono aperti 54 cantieri su 67 previsti e sono iniziati i lavori per 514 opere rispetto ad un totale di circa 1000, mentre sulla Bologna-Firenze sono stati allestiti 14 cantieri su 33 previsti e si è avviata la realizzazione di 50 opere rispetto ad un totale di 218.
Infine, non posso non manifestare quello che è lo stato d'animo prevalente da quando ho assunto questo incarico: l'ansia del tempo.
È necessario stringere i tempi e trovare velocemente, insieme a tutti i soggetti istituzionali e sociali coinvolti, le soluzioni più adeguate a rispondere alle esi-

Galleria "Firenzuola" imbocco finestra Rovigo, tratta Bologna-Firenze

genze dei territori attraversati, senza perdere di vista l'interesse pubblico generale ed il contesto nazionale ed internazionale in cui ci muoviamo. L'ansia del tempo, così come l'interesse a costruire la nuova infrastruttura, non è di Tav/Fs in quanto società di settore. È un'ansia e un interesse che accomuna le istituzioni, le imprese e i cittadini, consapevoli del rischio che rappresenterebbe per l'Italia non modernizzare il sistema ferroviario. È quindi necessario pensare anche all'asse trasversale Torino-Venezia, per l'importanza strategica che assume nel contesto europeo e per la possibilità che darà al nostro paese di non

rimanere un'isola invalicabile.
L'asse orizzontale, infatti, ha una doppia valenza: a livello nazionale rappresenta l'elemento centrale del potenziamento del trasporto su ferro dell'area di maggiore industrializzazione del paese; a livello internazionale è stato individuato tra i progetti di interesse comunitario, nella prospettiva di favorire lo sviluppo di reti di trasporto transeuropee perché in grado di migliorare i flussi di scambio dell'Italia da e per i paesi dell'Unione e dell'Est europeo e perché in grado di ottimizzare l'integrazione funzionale della ferrovia con il sistema portuale e interportuale italiano ed europeo. In particolare, l'asse orizzontale è funzionale allo sviluppo delle relazioni dell'Italia e dell'Europa occidentale con i mercati in espansione dell'Europa dell'Est. Nel complesso l'asse Lione-Torino-Milano-Venezia-Est balcanico forma un bacino di traffico di assoluto rilievo nel traffico totale comunitario: al suo interno la sola regione del Po movimenta il 67% dell'intero sistema nazionale dei trasporti, cui corrisponde l'attivazione di più del 50% del prodotto interno lordo del paese.
E nella stessa area oltre l'80% del traffico ferroviario è di tipo internazionale. Come dicevo in apertura, in Europa non si va solo con i parametri di Maastricht, si va anche dimostrando che i progetti infrastrutturali strategici sono correttamente gestiti e gli obiettivi fissati costituiscono elementi fondamentali di impegno realizzativo.
Credo che Fs, Italferr e Tav siano attrezzate per rispondere a questa grande sfida. ❖

E adesso tocca a Bofill

È stata chiusa a Roma, il 17 luglio scorso, la conferenza dei servizi per il Nodo ferroviario di Bologna. Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando, gli amministratori delegati di Fs Giancarlo Cimoli e di Tav Roberto Renon, il sindaco di Bologna Walter Vitali, il presidente della regione Emilia Romagna Antonio La Forgia e il vicepresidente della provincia Tiberio Rabboni, hanno firmato l'accordo per l'ingresso della nuova linea ad alta velocità Firenze-Milano nel capoluogo petroniano. Si conclude così un lungo e appassionato dibattito fra amministratori pubblici e dirigenti ferroviari, fra tecnici e cittadini, fra soggetti politici e soggetti economici, che ha permesso di mitigare al massimo l'impatto ambientale di un'opera monumentale («certe opere non si possono fare sempre, solo ogni tanto», ha commentato Burlando) e di ottenere significativi risultati per l'intero sistema della mobilità cittadina e regionale, che sul trasporto su ferro ora decisamente si impernia.

Sono stati infatti definiti i programmi d'esercizio del servizio ferroviario regionale e di quello metropolitano, che dal 2004 dovrebbero entrare a pieno regime e funzionare in stretta integrazione con il sistema ad alta velocità. Chiave di volta di questo sistema e simbolo stesso della svolta rivoluzionaria del trasporto pubblico emiliano-romagnolo all'alba del nuovo millennio sarà la nuova stazione di Bologna. «E adesso», ha non per caso dichiarato il sindaco Vitali subito dopo l'accordo, «tocca alla stazione di Bofill».

Ricardo Bofill è l'architetto catalano cui Fs e Comune di Bologna, partner al 50% della società *Bologna 2000* che ha il compito di valorizzare sul mercato immobiliare l'erigenda nuova stazione, hanno affidato il compito di progettare tale infrastruttura. E Bofill ci si è messo d'impegno: ha individuato in un fittissimo proliferare di torri l'anima architettonica del centro storico medievale di Bologna ed ha ricomposto la frattura lacerante che le aree dell'attuale stazione infliggono alla continuità urbana della città verso la sua periferia nordorientale. Ha fondato perciò il suo progetto su una piastra praticabile da veicoli e persone - una vera e propria piazza perciò - che ricopre tutta l'estensione dei binari e ricuce così la frattura di cui si è det-

di Aurelio Minonne

Dopo l'accordo per l'ingresso nel capoluogo emiliano della nuova linea ad Alta velocità, all'inizio dell'autunno sarà pronto il progetto definitivo della nuova stazione di Bologna, affidato al famoso architetto catalano

to, e su due torri altissime che slanciano verso l'alto una costruzione di così smisurate proporzioni e riprendono nello stesso tempo il motivo architettonico del nucleo più antico della città.
Osteggiato da molti, accolto con più d'una riserva - di ispirazione ora ambientale, ora estetica, ora finanziaria - da altri, difeso coraggiosamente dal sindaco e dai suoi amministratori, il progetto di Bofill è stato sottoposto, qualche mese fa, a un referendum disertato dalla grande maggioranza dei cittadini. Nonostante il sostanziale avallo al suo progetto, l'architetto catalano ha tuttavia presentato più d'una variante, accogliendo responsabilmente molte osservazioni emerse nel corso di un lungo e partecipato dibattito svolto attraverso i giornali e le televisioni della città, perché la coerenza del progettista, ha dichiarato, non può consistere nel respingere pregiudizialmente qualunque osservazione del committente. Sarà dunque smantellata l'attuale stazione, aperta nel 1876 secondo il progetto dell'architetto Ratti, e rimaneggiata sul finire degli anni '30 di questo secolo, quando la nuova direttissima Bologna-Firenze e l'aumentato traffico imposero l'ampliamento del fascio dei binari, la costruzione di sottopassaggi e l'aggiunta di nuovi fabbricati al corpo originale. Quale sarà il progetto definitivo della stazione potremo invece saperlo a fine settembre, quando Bofill l'avrà disegnato confortato dalla firma dell'accordo sull'attraversamento del Nodo, ma alcuni punti fermi esistono già.
La stazione sarà intanto caratterizzata da un'accentuata modularità: il primo intervento, già finanziato, è quello legato strettamente al sistema ad alta velocità e riguarda il cosiddetto "cassone", un parallelepipedo sotterraneo di 640 metri di lunghezza per 40 di larghezza e 20 di profondità, che ospiterà a quota -20 metri i binari della linea veloce, a -15 i servizi per i viaggiatori e a -7 il piano carrabile per l'accesso ai parcheggi e l'attraversamento in tunnel del tratto tra via Carracci e viale Pietramellara, e il "piano nobile", una costruzione sopraelevata (a un'altezza di otto metri e mezzo) lunga 450 metri e prospettante su via Carracci, in cui troveranno posto attività di servizio e commerciali e da cui si potrà accedere ai binari della linea veloce e a quelli del piazzale oggi esistente con un articolato sistema di scale mobili e di ascensori. La valorizzazione commerciale di buona parte del piano nobile dovrà poi consentire il finanziamento delle successive fasi di costruzione della stazione, fino alla piastra e alle torri (90 metri nella più aggiornata versione) che soprattutto caratterizzano il progetto di Bofill.
Quel che è certo, infine, e l'ha affermato ancora recentemente l'assessore comunale Silvia Zamboni in un pubblico incontro a cui era presente, tra gli altri, Paolo Bolognese, presidente dell'associazione familiari delle vittime della strage alla stazione di Bologna del 2 agosto 1980, è che quale che sarà il volto definitivo della nuova stazione, della vecchia rimarranno certamente visibili lo squarcio sulla parete e il buco nel pavimento della sala d'attesa, provocati 17 anni fa da uno dei più feroci e insultanti atti terroristici che si siano consumati nel nostro paese. Un atto che la città di Bologna, i suoi cittadini e i suoi amministratori, legati alla propria stazione da un rapporto per nulla strumentale, non intendono dimenticare.

La facciata ottocentesca della stazione di Bologna Centrale

Una crociera ferroviaria

di Leonardo Cordone

"Passaggio in Sicilia", la nuova proposta del settore marketing, turismo e charter dell'Asa passeggeri, consente di scoprire, in una settimana, i tesori artistici e le bellezze dell'isola. Un'iniziativa originale che propone il treno non solo come mezzo di trasporto, ma come occasione di vacanza e relax

In crociera con il treno. È questa la nuova proposta turistica-ferroviaria denominata *Passaggio in Sicilia*, che consente di scoprire in una settimana i tesori artistici, le tradizioni e le bellezze dell'isola viaggiando a bordo d'un treno d'epoca che segue un itinerario tracciato dai binari attraverso le antiche meraviglie siciliane.

Un viaggio in treno unico e indimenticabile che il settore Marketing, turismo e charter dell'Asa passeggeri ha organizzato con il *tour operator* siciliano Sicilplus e in collaborazione con Alitalia e Meridiana. Protagonista di *Passaggio in Sicilia*, prima vera crociera ferroviaria, è un treno che già fa parte della storia delle ferrovie italiane: l'Etr 250 Arlecchino, gioiello della tecnologia degli anni Sessanta, completamente restaurato e trasformato in un salotto viaggiante con aria condizionata, 170 posti tutti di prima classe, due caratteristici belvedere panoramici in testa e in coda al convoglio, una carrozza bar e la sala mostre. A bordo i clienti saranno assistiti da alcune hostess e i trasferimenti saranno resi più piacevoli da spettacoli e rappresentazioni storico-artistiche. Non mancheranno le degustazioni di specialità gastronomiche delle località che verranno attraversate e le esposizioni di prodotti tipici dell'artigianato locale.

I tour avranno la durata di una settimana, da sabato a sabato, a partire dal 6 settembre e fino al 25 ottobre, con partenza da Palermo o da Catania in coincidenza con l'arrivo dei principali voli nazionali ed internazionali e prevedono la formula "tutto incluso" per i servizi di ristorazione, bagaglio, transfer e sistemazione in ottimi alberghi. Inoltre sarà possibile aggiungere, prima o dopo la crociera in treno, un soggiorno in uno degli hotel-club dell'isola. «I partecipanti - spiega Melania Angotta, responsabile del Marketing, turismo e charter - hanno la possibilità di scegliere tra due temi diversi previsti per la crociera siciliana: "Arte e storia" oppure "Natura, folclore e gastronomia". Ogni tour toccherà le principali località turistiche isolane: Acireale, Taormina, Tindari, Catania, Siracusa, Agrigento, Palermo, Monreale, e in base al tema prescelto sono previste visite al Santuario della Ma-

donna Nera di Tindari, ai mosaici della Villa Romana di Piazza Armerina, alla splendida Noto, capitale del barocco siciliano, al *canyon* della Valle dell'Anapo, al pittoresco borgo medievale di Erice, alle saline e ai mulini a vento di Trapani e ad altre ancora località».

«L'iniziativa - continua Angotta - nasce per rafforzare un'immagine del treno visto non più come mezzo di trasporto, ma come occasione di vacanza e di relax; un modo di utilizzare il treno diverso dal solito, un'idea originale inserita in un contesto di programmazione turistica al fine di promuovere anche in modo differente il turismo nelle regioni».

D'accordo con Melania Angotta è stato fin dall'inizio della progettazione di *Passaggio in Sicilia* il responsabile della Sicilplus Salvo Civilieri: «Il treno occupa ancora una parte molto importante nell'immaginario collettivo. Il fascino dei viaggi in ferrovia, soprattutto sui convogli d'epoca, è avvertito da molti; se a questo aggiungiamo la suggestiva scoperta di una terra ricca di storia, cultura, monumenti e tradizioni, proprio grazie all'utilizzo di un mezzo comodo, affidabile, ecologico e confortevole quale solo il treno sa essere, il successo di questa nuova proposta è assicurato». Dello stesso parere sono gli agenti di viaggio, provenienti da tutta Italia, che hanno partecipato a bordo del treno Arlecchino lo scorso giugno ad un mino giro di presentazione che ha avuto come tappa principale Agrigento. Anche gli operatori del settore turistico sono rimasti affascinati della maestosità della Valle dei Templi e dagli "stoài", una struttura che s'ispira all'ambiente domestico greco e che idealmente fa rivivere gli antichi portici dell'agorà dell'antica Akragas. In molti hanno ammirato la varietà del paesaggio siciliano dalla singolare ubicazione dei due belvedere panoramici dell'Etr 250, mentre all'interno del convoglio in corsa don Nino Canino, animando i suoi "pupi", ha raccontato agli attenti ospiti antiche leggende siciliane.

Nella cabina di guida l'autista Maurizio Marchesano, del deposito locomotive di Napoli Campi Flegrei, non ha il tempo per concedersi distrazioni, per lui guidare un treno d'epoca in crociera o un treno regionale non fa differenza. Tuttavia, ritiene molto positivo che le Ferrovie dello Stato abbiano cominciato a sviluppare le diverse potenzialità del trasporto per ferrovia. «Ciò fa ben sperare per il futuro - sostiene Marchesano -. Fare parte di un'azienda capace di cogliere le opportunità di mercato e di adeguarvi la propria offerta di servizi di trasporto, oltre a darmi sicurezza sul mio futuro di lavoratore, mi stimola a fare sempre meglio il mio lavoro».

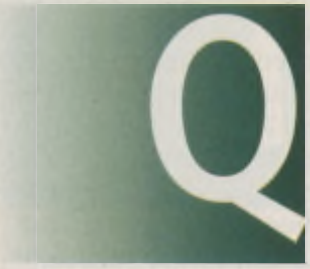
E a questo proposito Melania Angotta dimostra di avere le idee molto chiare: «L'evoluzione dei costumi e dello stile di vita condizionano in modo significativo la domanda turistica e turismo significa sempre di più necessità di spostamento e di utilizzo di vettori adattabili alle esigenze della clientela ed integrabili tra di loro. E proprio per rispondere alle crescenti necessità di spostamento "personalizzato" il Marketing, turismo e charter dell'Asa passeggeri, nel segno di una ferrovia in continua evoluzione, si propone a tutti gli operatori del settore con treni e vettori speciali, pensati appositamente per la realizzazione di pacchetti turistici, come *Passaggio in Sicilia*, all'insegna del confort, dell'attenzione all'ambiente e della capacità di adattabilità ai desideri della diversa clientela». ❖

I tour *in treno hanno la durata di una settimana, da sabato a sabato, a partire dal 6 settembre fino al 25 ottobre, con partenza da Palermo o da Catania, e prevedono la formula "tutto incluso".*

Noi e gli altri

di Lorenzo Gallico

La globalizzazione, la concorrenza sempre più estesa e penetrante, le nuove tecnologie hanno imposto alle aziende l'avvio di un processo di verifica continua sul coinvolgimento del personale rispetto ai nuovi obiettivi. Coinvolgimento che può avvenire solo attraverso un programma di comunicazione capace di rendere protagonisti tutti gli operatori. Così in Italia, così all'estero



uello della "comunicazione interna" nelle aziende per molto tempo è sembrato essere un tema ristretto solo agli "addetti ai lavori". Ha predominato, invece, il tema della comunicazione rivolta all'esterno, per la forza del suo immediato e grande impatto con i "media", con il meccanismo (*budget*, lancio di *spot* e "messaggi" efficaci ecc.) alimentato dalle campagne di pubblicizzazione del prodotto, e via dicendo.
Da un po' di tempo, invece, si avverte che qualcosa è cambiato: la globalizzazione, la concorrenza sempre più estesa e penetrante, le nuove tecnologie, hanno imposto alle aziende l'avvio di un processo di verifica continua delle proprie capacità di adattamento, ma, soprattutto, di coinvolgimento delle risorse umane verso i nuovi obiettivi.
Questo coinvolgimento può avvenire soltanto attraverso un programma di comunicazione capace di riguardare e rendere protagonisti tutti gli operatori.
Ritengo che un organismo come quello ferroviario (un'azienda accomunata, purtroppo, come l'intero settore pubblico, negli anni '70 e '80, tra le "cenerentole" delle aziende italiane di servizi), abbia sempre presentato, dal punto di vista della comunicazione, aspetti estremamente interessanti e anche estremamente "originali". Un "corpo" disteso e allungato su ben 16.000 chilometri di linea, con centinaia e centinaia di "gangli" vitali (stazioni, uffici...) diffusi lungo tutto il territorio, con centinaia di migliaia di addetti e tante altre persone coinvolte inevitabilmente nelle attività lavorative, è di fatto un "soggetto comunicante", forse uno dei maggiori "soggetti comunicanti" del paese: in grado, comunque, di "comunicare" senso di appartenenza, tradizione, "cultura" nel suo significato più alto e nobile, al di là del rapporto semmai complicato e difficile che un'azienda così complessa e articolata può avere intrattenuto con il resto della società.
Guardare dentro questo "corpo", è come ritrovare un interessantissimo spaccato del paese: vi troviamo coniugato il vecchio e il nuovo, tradizione ed innovazione, e avvertiamo come si stia trasformando sotto i nostri occhi, con una velocità che, a volte, non riusciamo neanche a percepire.
Il primo elemento che dovrebbe attrarre la nostra attenzione è la considerazione che i temi dell'Europa, la necessità di ridefinire il ruolo di ciascun paese alla luce degli obiettivi di Maastricht, fanno ormai parte della vita quotidiana di ciascuno di noi.
L'altro elemento è che, se dobbiamo guardare all'Europa, se l'Europa è ormai nell'orizzonte anche della vita quotidiana di noi tutti, è importante considerare le esperienze di altri paesi.
Scopriamo così che gli altri "organismi" ferroviari europei stanno cercando di adeguarsi ai cambiamenti che

incombono, utilizzando la grande capacità di "soggetto comunicante" di un "corpo" come quello ferroviario.
Con l'aiuto delle indicazioni provenienti dagli uffici esteri della nostra società, risulta, ad esempio, che la Svezia ha già da tempo avviato quel processo di separazione organizzativa – tra impresa ferroviaria che gestisce i servizi di rete e impresa che gestisce, invece, i servizi di trasporto – dettato dalle direttive europee.
Questo processo è stato "accompagnato" da iniziative di comunicazione continua. Attualmente, le ferrovie svedesi distribuiscono a tutti i dipendenti, inviandola all'indirizzo abitativo, una rivista dove vengono "veicolati" i principali "messaggi" innovativi e spiegati gli obiettivi delle trasformazioni aziendali; inoltre, su e per questioni specifiche, vengono preparate e distribuite, a cura delle diverse divisioni aziendali operative, note informative destinate a tutto il personale. Il Presidente della società incontra quattro volte l'anno i propri dirigenti, che a loro volta promuovono analoghi incontri e discussioni con i propri dipendenti che si succedono con regolarità. E' stato inoltre messo in piedi un efficace sistema di "posta elettronica" che informa in tempo reale l'intero *management* su quelle che sono le questioni più importanti e attuali per la vita dell'azienda: particolarmente significativo è il fatto che anche la "comunicazione esterna" (ad esempio, in occasione di diffusione di "comunicati stampa") utilizza questo canale di "comunicazione interna" per consentire agli stessi *manager* di visionare e conoscere (e anche approvare e condividere) preventivamente le iniziative e i messaggi dell'azienda.
Esperienze valide e innovative sul piano della "comunicazione interna" possiamo riscontrarle anche in imprese ferroviarie che, perlomeno geograficamente, sono più vicine alla nostra, vale a dire quella francese e quella spagnola. I "cugini d'oltralpe" utilizzano una serie abbastanza ampia di pubblicazioni. La prima, *Temps réel*, è una pubblicazione (curata dalla struttura di comunicazione interna) di una o al massimo due pagine, che informa sui principali fatti della vita dell'azienda: "viaggiando" attraverso un canale ed una rete informatica, questo "bollettino" arriva ad oltre 2.000 persone (un pubblico selezionato di dirigenti e capi struttura) che, a loro volta, si fanno "veicolo" dell'informazione. *Les Infos*, invece, è un vero e proprio giornale di 16 pagine, indirizzato a tutti i dipendenti e fatto ricevere loro sul posto di lavoro (è inviato in abbonamento anche ai ferrovieri andati in pensione). La redazione gode della più ampia discrezionalità nella "impostazione" del giornale: un ampio spazio è dedicato al rapporto con i clienti e i dipendenti della Sncf, attraverso lettere e sollecitazioni di dibattiti. L'ultimo strumento è costituito dalla *Lettre de Cadres*, una pubblicazione indirizzata a circa 20.000 addetti, che dà il resoconto e fornisce informazioni sui contenuti dell'incontro che, ogni martedì, il responsabile della "comunicazione interna" tiene con i vertici aziendali, per esaminare le principali questioni riguardanti la vita dell'impresa.
Nelle ferrovie spagnole (Renfe), la struttura di comunicazione interna è stata creata nel 1990, e collocata nell'area "Organizzazione e risorse umane". Importante sottolineare che il piano d'impresa elaborato dalla Renfe affida un ruolo strategico all'attività di comunicazione interna, assegnandogli i compiti di superare le resistenze al cambiamento, garantire la diffusione delle informazioni, creare una reale coesione dei lavoratori sul ruolo e sui valori dell'impresa. Numerose le inchieste, svolte nel corso di questi anni, sul "clima interno" per valutare l'opinione dei lavoratori rispetto alle strategie dell'azienda. I canali di comunicazione sono attualmente *Lineas del Tren*, rivista bimestrale inviata a domicilio a tutti i dipendenti: dei supplementi alla rivista vengono utilizzati quando si vuole mettere in evidenza una determinata azione di comunicazione legata a precisi piani aziendali. La Renfe utilizza inoltre il canale delle bacheche (oltre 2.500) per affiggere comunicazioni o sintetiche indicazioni aziendali, che vengono così diffuse capillarmente nel giro di due-tre ore dalla loro emanazione.
Questa sommaria e introduttiva panoramica sull'organizzazione e la struttura della "comunicazione interna" presso altre reti ferroviarie europee, ci introduce ad affrontare queste problematiche e questi aspetti presso la nostra società, dove esiste – come si accennava in precedenza – da un lato, una grande tradizione di senso di appartenenza e di "clima comunicativo" che deriva proprio dalle caratteristiche peculiari della storia e dell'organizzazione aziendale, e, dall'altro, anche una tradizione di "strumenti" che hanno avuto la loro significatività e la loro importanza.
Senza voler partire dalle origini, ricordiamo come, nel 1991, la tradizionale rivista interna *Voci della Rotaia* (testata a suo modo "storica") avviò un processo di trasformazione che condusse alla edizione della rivista *Linea treno*, pubblicazione con una valenza rivolta all'interno, ma anche verso l'esterno dell'azienda. Mostrando già attenzione alle tematiche della "comunicazione interna", contestualmente si diede avvio alla realizzazione di una "newsletter" (*Linea news*) specificamente mirata al pubblico interno, e attraverso la quale furono particolarmente seguite le varie fasi della trasformazione dell'azienda in società per azioni. In seguito, con la creazione di una società per la cura dell'intero settore dell'editoria ("Efeso"), cambiò l'impostazione e si procedette alla chiusura della "news" interna, curando l'edizione di due riviste, una destinata alla clientela (la rivi-

sta *Efeso*), ed una destinata al pubblico interno (la rivista *Orizzonti*).Le ultime due fasi sono note: è stata istituita una Direzione comunicazione interna e cultura d'impresa, ed è stato avviato un processo di ridefinizione della comunicazione editoriale che ha riguardato anche l'*house organ* aziendale. Con l'ultimo numero di *Orizzonti*, ai lettori è stato sottoposto un questionario per conoscere gli orientamenti del pubblico e avere indicazioni sulla realizzazione della rivista. Le risposte (i risultati e le indicazioni pervenute sono riportate e ampiamente analizzate in un altro articolo) sono state significative sia sul piano quantitativo che qualitativo. E' emersa, in particolare, l'esigenza che il nuovo organo di comunicazione non sia un luogo di autocelebrazione, ma che rappresenti un momento reale di incontro e di scambio di informazioni. Dal "questionario" è venuta anche l'indicazione del nome da assegnare alla nuova rivista, *Linea diretta*. Il termine "linea" vuole recuperare un elemento simbolico del mondo ferroviario, oltreché richiamare il valore del contatto e collegamento tra persone, strutture, organizzazione; la qualificazione "diretta" è parsa quella più coerente con l'esigenza e la richiesta di una partecipazione più ampia e di una condivisione di informazioni, valori, responsabilità, da attuarsi nella maniera più completa e immediata possibile.

GESTIRE IL CAMBIAMENTO

Dirigenti e quadri siciliani insieme per la *Prima Giornata della Comunicazione*. Un incontro al massimo livello, quello che si è tenuto a Palermo e che ha visto come relatori Roberto Spingardi, Sante Bianchini e Lorenzo Gallico, i dirigenti della nuova Direzione "Comunicazione interna e cultura d'impresa".

Le modifiche strutturali, gli obiettivi, le strategie, la gestione del cambiamento che le Ferrovie dello Stato intendono realizzare sono stati i temi affrontati da Roberto Spingardi, mentre Sante Bianchini ha effettuato un'analisi delle problematiche da risolvere per ottenere quella necessaria coesione dei ferrovieri per l'attuazione di un sistema che possa garantire la produzione del servizio atteso dal cliente. Lorenzo Gallico ha illustrato, invece, le caratteristiche e le finalità del nuovo "house organ" delle Fs, *Linea diretta*.

Numerosi sono stati gli interventi dei partecipanti al seminario che hanno riguardato vari argomenti: la flessibilità, la formazione e l'informazione, il rapporto tra il comportamento, le motivazioni del personale, il servizio prodotto e l'immagine, la valorizzazione professionale, la ristrutturazione dei processi all'interno delle Fs, il coordinamento "orizzontale" sul territorio delle diverse attività delle Ferrovie.

L. C.

I risultati del sondaggio

di Maria Teresa Mansueti

Conoscere l'orientamento dei ferrovieri sul nuovo house organ, verificarne le aspettative, valutarne le esigenze: queste le finalità del nostro sondaggio. Il successo dell'iniziativa è stato superiore alle attese e conferma il desiderio di partecipazione e di coinvolgimento dei lettori

La ricerca svolta per verificare l'opinione e le esigenze dei lettori nei confronti della nuova rivista *Linea diretta*, edita in sostituzione di *Orizzonti*, è nata dall'esigenza e dalla volontà di operare un cambiamento. Scoprire il desiderio d'informazione dei lettori, verificare le loro aspettative, conoscere i loro suggerimenti: su queste direttrici si è mossa la nostra ricerca, al fine di ottenere delle risposte utili per l'impostazione del nuovo periodico.

La premessa a tutto ciò era quella di poter costruire un

giornale, per l'appunto "in linea diretta" con i lettori, quanto più possibile aderente alle loro domande di comunicazione, in modo da sviluppare, col tempo, un ampio consenso. Consenso non solo e non tanto per la considerazione di qualità che i lettori possono avere di un giornale, quanto soprattutto per il fatto di sentirlo vicino, di sentirlo come il *loro* giornale. Il cambiamento di cui si è sentita l'esigenza sta proprio in questa volontà di operare una svolta in tale direzione. E' per questo che si è sollecitata la collaborazione dei lettori ed i risultati non sono mancati. I questionari giunti in redazione alla fine di giugno '97 ammontavano a più di 2.000.

Tra questi si è operata la scelta di un campione non selezionato a priori e quindi, per necessità, casuale e su tale campione si è proceduto, dopo opportuna rilevazione dei dati, all'analisi degli stessi.

Il campione appariva costituito per più del 70% da persone in servizio attivo e per circa il 30% da pensionati. L'età della maggior parte degli intervistati (quasi il 61%) era compresa tra i 40 e i 60 anni. Particolare abbastanza sconcertante è che sul totale degli intervistati il 95,7% è costituito da uomini e solo il 4,3% da donne.

Più dell'80% del campione ha ritenuto utile che si dovesse dare vita ad un nuovo periodico, in sostituzione di *Orizzonti*.

Questa opinione appare suffragata e rinforzata dal fatto che il 77,6% dei lettori si è dimostrato disponibile a sostenere la nuova rivista economicamente, mostrando così di credere nella sua utilità. Di fatto l'impostazione suggerita può essere rappresentata sinteticamente in questi termini: *semplice - utile - concreta - partecipata.*

A tal proposito è indicativo il fatto che circa il 70% del campione ha ritenuto di dovere rispondere affermativamente alla possibilità di dedicare un maggior spazio alla posta dei lettori. Dall'esame degli ulteriori suggerimenti forniti dagli intervistati circa gli argomenti, le notizie e i contenuti cui dare maggiore spazio, è possibile rappresentare le esigenze dei lettori riassumendole in tre grandi gruppi:

- *notizie utili a fini pratici* (previdenza, fisco, sindacato, leggi, tariffe, organizzazione aziendale, orari, concorsi, contratto, ecc.);
- *notizie relative in generale al mondo delle ferrovie e agli avvenimenti che lo riguardano* (notizie dal territorio, progetti, problemi tecnici, sicurezza, aggiornamento professionale, politica del personale, problemi organizzativi, confronto con le ferrovie estere, ecc.);
- *notizie riguardanti il tempo libero* (itinerari di viaggi, giochi, dopolavoro Fs, cultura, sport, collezionismo ferroviario, recensioni di film e libri, turismo in treno, interviste ai viaggiatori, ecc.)

In tempi brevi verrà verificato con un ulteriore sondaggio il gradimento ottenuto dalla nuova rivista. ❖

LE PRINCIPALI RISPOSTE

QUESITI	RISPOSTE	
1) Ritenete utile una nuova rivista in sostituzione di *Orizzonti* che sospende le pubblicazioni?	Sì	81,3%
	No	18,7%
2) Ritenevate *Orizzonti* interessante?	Molto	60,6%
	Poco	30,/%
	Niente	8,7%
10) Sareste disposti a sostenere anche economicamente, come in passato, la pubblicazione della nuova rivista?	Sì	77,8%
	No	22,2%
12) Vorreste un maggiore spazio dedicato alla posta dei lettori?	Si	69,7%
	No	23,5%
	Nessuna risposta	6,8%
17) Vorreste che uno spazio venisse dedicato alle informazioni utili sui viaggi, itinerari turistici, luoghi e cose interessanti da visitare e conoscere, curiosità e attività come fiere, ecc.?	Sì	69,7%
	No	23,5%
	Nessuna risposta	6,8%

Sostiene Tabucchi

di Marina Valli Colli

Pessoa, la solare Lisbona, il fascino dei lunghi viaggi in treno, il gioco delle luci e delle ombre, la realtà che appare sotto mille sfaccettature diverse, la nostalgia, la solitudine: questo il mondo di Antonio Tabucchi, uno degli scrittori più significativi nel panorama della letteratura italiana contemporanea

Sostiene Tabucchi che la letteratura non aiuta la vita. Anzi, parafrasando Pessoa che affermava che "la letteratura è la dimostrazione che tutta la vita non basta," precisa "la vita è la dimostrazione che tutta la letteratura non basta".

Ormai Antonio Tabucchi è uno scrittore famoso. Dopo aver vinto, lo scorso anno, il premio Campiello con *Sostiene Pereira* e dopo che dal libro è stato realizzato il film omonimo - un film di grande successo, che vedeva Marcello Mastroianni impegnato in uno dei suoi ultimi e più felici ruoli - il consenso dei lettori continua a sostenerlo. Anche il suo nuovo romanzo infatti, *La testa perduta di Damasceno Monteiro*, è stato accolto con favore sia dalla critica che dal pubblico.

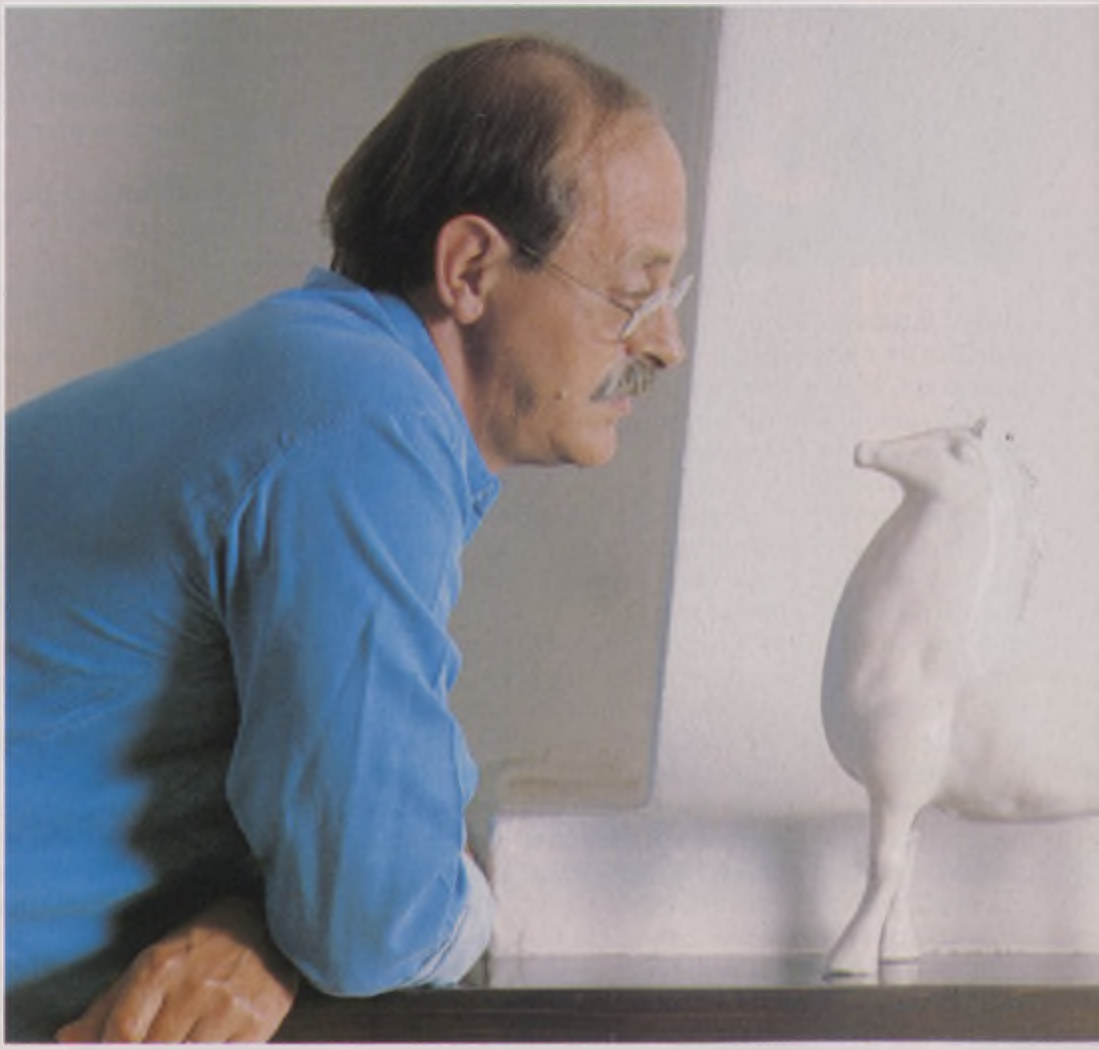
Con questo libro Tabucchi torna a un genere, il *thriller*, a cui già si era accostato parecchi anni fa con *Il filo dell'orizzonte*. Naturalmente, uso la parola *thriller* con tutte le cautele del caso. Allora, la storia iniziava con il ritrovamento del cadavere di un ragazzo senza nome, ucciso in una misteriosa sparatoria. Spino, il detective, si impegnava con se stesso a svolgere un'inchiesta difficilissima: scoprire chi era quell'uomo e perché si era trovato coinvolto in un conflitto a fuoco con la polizia. L'indagine si dipanava lentamente in una Genova pallida, crepuscolare, che non veniva mai nominata quasi fosse un "luogo dell'anima" più che una città, in uno scenario dove tutto, film, canzoni, sentimenti, sembravano lontani nel tempo. Spino collezionava indizi, uno più labile dell'altro, esaminava oggetti, fotografie ingiallite e, pian piano, il fulcro della sua ricerca si spostava, non si trattava più di sapere chi era la vittima, ma piuttosto di sapere chi era l'investigatore. Un giallo che non era un giallo, dunque, un rebus che non aveva e non poteva avere soluzioni.

Oggi, il raffinatissimo gioco di Tabucchi si ripete. Anche qui c'è un cadavere senza nome, anzi, addirittura senza testa, anche qui c'è un detective alla ricerca della "sua" verità, anche qui una città, che pur avendo un nome ben preciso, è anche lei un "luogo dell'anima".

Ma perché questa predilezione per la letteratura poliziesca, per un racconto di certezze, quando Antonio Tabucchi è un uomo e uno scrittore che di certezze non sembra averne molte? È lui stesso a spiegarlo: «A me - afferma - quello che interessa è lo svolgersi dell'inchiesta che, a mano a mano che il libro si dipana, diventa un'interrogazione mossa da una sorta di ribaltamento delle prospettive, nel senso che noi, normalmente, non abbiamo mai nessun dubbio sul detective. In qualsiasi romanzo giallo, voglio dire, il detective è la persona che si propone e si impone senza che la sua funzione, la sua identità, siano scalfite da alcun dubbio, ma in realtà potremmo anche chiederci: il detective chi è? perché fa tutte queste cose? il mistero non è più dunque sugli avvenimenti da concatenare e svelare, il mistero diventa lui. Si istaura così una sorta di ribaltamento, di "gioco del rovescio"».

Già, è un esperto Antonio Tabucchi di "giochi del rovescio", di realtà speculari. Due sue raccolte di racconti, *Il gioco del rovescio*, appunto, e *Piccoli equivoci senza importanza*, seguono proprio questo impalpabile filo conduttore. Cosa sono, ad esempio, gli equivoci? «Sono - spiega Tabucchi - lo specchio che deforma e trasforma la realtà, sono la lente di ingrandimento che permette di penetrare in universi remoti e sconosciuti, sono i malintesi, le incertezze, le comprensioni tardive, gli inutili rimpianti, i ricordi forse ingannevoli, gli errori forse sciocchi. Sono equivoci troppo piccoli per essere elevati a metafora e senza importanza perché se non fossero mai avvenuti e le cose fossero andate in modo diverso, tutto sostanzialmente sarebbe rimasto identico».

Sì, tutto sarebbe rimasto identico nella solare Lisbona, sul battello che va da Battery Park a Staten Island, sul vagone di un treno che nella notte sta



correndo verso Madras, in una piccola stazione della riviera ligure, sulle morbide strade di Francia. Le coordinate spaziali sono dilatate al massimo come lo sono quelle temporali. Il passato si confonde con il presente, New York con Bombay, ciò che è stato con ciò che potrebbe essere e forse non sarà mai.

Laico e scettico Tabucchi non ha e non propone certezze. Lui sa che la ragione è esausta e allora si affida a quello che razionale non è, crea addirittura un mondo che è un caleidoscopio di luci ed ombre, dove la nostalgia trasforma i sogni in realtà. "La vita è sogno" - affermava Calderon tanti secoli fa. "Via di qui, da questo *spleen* - scrive oggi Tabucchi - cerchiamo una città bianca fatta di marmo a fior d'acqua, cerchiamola insieme, una città così ed un'altra analoga, non importa dove, da qualche parte, fuori dal mondo". Fuori dal mondo, in India, forse, dove è ambientato *Notturno indiano*, o alle Azzorre dove si svolge *Donna di Porto Pim*, o, nella amatissima Lisbona di Pessoa. Sorride il professor Tabucchi a sentir nominare ancora una volta Lisbona e ancora una volta Pessoa a cui tanti lo accostano.

«No, io non assomiglio poi così tanto a Pessoa, io non sto come lui "alla finestra a spiare la vita", io scendo anche le scale e vado per strada. Credo comunque che l'attività di uno scrittore sia anche un'attività di osservazione. Non voglio dire con questo che esiste la vecchia dicotomia vivere o scrivere, ma la finestra è importantissima, addirittura sostanziale. Naturalmente, si può guardare stando alla finestra o si può portare la finestra con noi quando si scendono le scale e si va per strada. Non saprei bene in che cosa mi ha influenzato Pessoa, però in qualcosa senz'altro sì perché in letteratura tutto influenza tutto. Pessoa mi attrae come mi attraggono alcuni grandi scrittori del Novecento che hanno posto delle domande».

Eh sì, però Pessoa attrae Antonio Tabucchi un po' più degli altri. «È vero, Pessoa è un ritmo che ricorre perché appartiene a una cultura che io amo particolarmente. Pessoa ha posto delle domande molto importanti, come hanno fatto anche Kafka o Thomas Mann, ma in lui c'è una maniera molto novecentesca di porre queste domande e forse è proprio qui il motivo del suo fascino».

Ma, oltre a Pessoa, un altro elemento ricorre con frequenza nei libri di Tabucchi: il treno, i lunghi viaggi in treno. Il primo racconto della raccolta *Il gioco del rovescio*, ad esempio, è la cronaca di un viaggio, lento, estenuante, che si srotola nel buio deserto dell'Estremadura per raggiungere Lisbona e a Lisbona una donna troppo bella e troppo lontana.

È un viaggio che il protagonista ha compiuto tante altre volte, ma questa volta è diverso perché Maria, Maria do Carmo è morta. Addirittura nel romanzo *Notturno indiano* il viaggio è protagonista assoluto. Un viaggio che si svolge in un'India mai descritta ma solo sfiorata con rapidi *flash back*, alla ricerca di un amico portoghese misteriosamente scomparso. Un viaggio che rappresenta anche un'occasione di incontri: il medico, la giovane ladra, la prostituta, il mostriciattolo che per cinque rupie legge il karma, il postino di Filadelfia, e che da viaggio reale, esteriore, diventa il viaggio irreale, interiore, di un uomo alla ricerca della propria coscienza e della propria identità.

«Sì - racconta Tabucchi - il treno ha per me un fascino speciale, ho raccontato frequentemente dei viaggi che ho fatto attraverso la penisola iberica, un paese che amo molto, che ha un paesaggio tutto speciale. È un paesaggio di grande solitudine, di grande desolazione e di grande purezza. Attraversarlo in treno, di notte, è particolarmente suggestivo. La Spagna, ma anche l'India perché anche l'India è un paese così, come dire, incomprensibile, visto dal finestrino di un treno rischia di diventare fantastico».

E il tema del viaggio ricorre anche nel libro più famoso di Tabucchi, *Sostiene Pereira*. È su un treno, infatti, che Pereira, modesto giornalista letterario di un ancor più modesto quotidiano, il Lisboa, durante la torrida estate del 1938, incontra una signora ebrea che sta per lasciare l'Europa. E parlare con lei aiuterà quest'uomo stanco, grasso, deluso, che non si confida con nessuno se non con il ritratto della moglie morta, a rendersi conto che Mauriac, Maritain, Bernanos hanno preso posizione contro il franchismo, a giudicare quanto fosse infame l' "Ode ai martiri spagnoli" di Claudel, a comprendere, infine, che un giornalista, anche un povero giornalista come lui, è sempre eticamente responsabile di ciò che scrive.

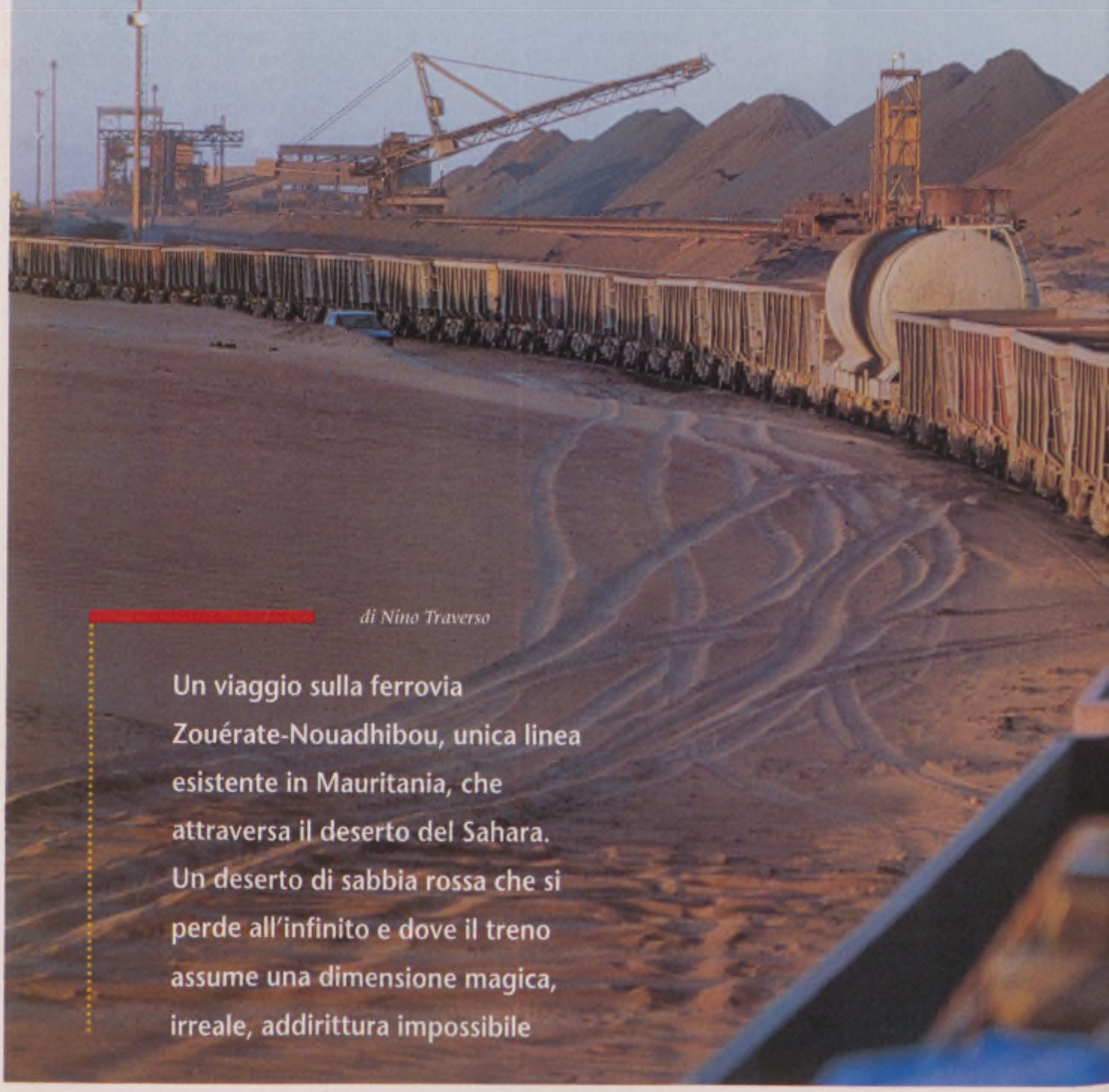
Libro di iniziazione, dunque, di presa di coscienza, dove l'aria soffocante, opprimente, della dittatura si respira in ogni pagina, ma anche libro che va molto al di là di una semplice dimensione politica. *Sostiene Pereira* è infatti una lunga riflessione sulla morte, che trasforma il concetto stesso di "saudade", così radicato nell'animo portoghese, nella nostalgia non solo per il passato ma anche per il futuro, per tutto ciò che potrebbe accadere e che invece non accadrà, per tutto ciò che Pereira potrebbe fare e che invece non farà, per un domani che, sostiene Tabucchi, è ormai irrimediabilmente perduto.

Romanzo di quieta disillusione, dunque, e, soprattutto, romanzo di rassegnata solitudine. Ma che cos'è la solitudine per Antonio Tabucchi? «È un appuntamento, l'appuntamento che ognuno di noi, in un dato momento della vita, fissa con se stesso per cercarsi, per ritrovarsi. E per giungere puntuali a questo incontro è necessario eliminare la compagnia, le interferenze. E poi il tempo che passa non gioca certo un ruolo di poco conto. In tempi lontani andavo alle Azzorre in cerca del tempio dell'amore e della felicità, andavo a caccia di balene azzurre; oggi - perché non confessarlo? - sono invecchiato, cambiato o, più semplicemente, maturato. I valori sono così diversi, tutto si trasforma talmente in fretta che sempre più sento il desiderio di stare solo con me stesso. Ma credo che in tutti noi, con il passare del tempo, si sviluppi una maggiore tendenza all'autosufficienza, chiamiamola così invece che solitudine».

Sorride ancora Antonio Tabucchi e ancora parla della sua Lisbona, del cinema che considera "il nuovo linguaggio del nostro secolo", del "corpo a corpo" che gli costa ogni libro che scrive. Ammiccando sornionamente alle teorie psicanalitiche del Doppio, alla letteratura surrealista dell'Altro, Tabucchi ricorda infine che nella vita l'unica cosa che conta davvero è la volontà di cercare qualcosa, anche senza necessariamente trovarla. O trovando qualcosa che può non piacere affatto. Per esempio, la morte.

"La morte è la curva della strada, / morire è solo non essere visto. / Se ascolto, sento i tuoi passi / esistere come io esisto".

La voce del silenzio



di Nino Traverso

Un viaggio sulla ferrovia Zouérate-Nouadhibou, unica linea esistente in Mauritania, che attraversa il deserto del Sahara. Un deserto di sabbia rossa che si perde all'infinito e dove il treno assume una dimensione magica, irreale, addirittura impossibile

Superando tra mille difficoltà burocratiche il confine col Marocco, siamo entrati in Mauritania a gennaio, con una temperatura che arrivava a toccare i quaranta gradi. Dopo aver conosciuto il lembo più turistico del Sahara, in Tunisia, mi sono trovato a viaggiare (non so bene perché e in cerca di che cosa) con tre compagni di viaggio tutti colpiti dal "mal d'Africa". Il caso patologico più grave è quello rappresentato da Antonio Ferretti, il nostro fotografo, giunto alla sua tredicesima esplorazione nel Continente Nero, ma anche Stefano e Valentino non scherzano. I loro racconti, in molti anni di amicizia, mi hanno coinvolto a tal punto che ho preso il coraggio a quattro mani e mi sono unito a loro. Sebbene in più di un momento dell'avventura abbia avuto modo di pentirmi per quella scelta, ora so con certezza di non aver sbagliato; e rivivo con una certa nostalgia alcuni tra i momenti più emozionanti del deserto, come quell'unico, assoluto e irripetibile viaggio in treno.

La ferrovia Zouérate-Nouadhibou, unica linea esi-

Tre immagini del viaggio in treno nel deserto del Sahara.

stente in Mauritania, è al servizio delle miniere di ferro della zona di Idijl, raro punto di forza nel modesto quadro economico di una nazione, in cui si vive soprattutto grazie alla pastorizia nomade e all'agricoltura stagionale. Appena oltrepassato il confine che separa l'estremità sud-ovest del Marocco dalla Mauritania, sulla costa atlantica, entriamo a Nouadhibou, indicata sulle carte anche col nome francese di Port-Etienne. È qui che il minerale ferroso proviente da Zouérate arriva a bordo di lunghissimi treni, per essere lavorato nelle fonderie e trasportato via mare; ed è qui che inizia il nostro viaggio verso l'interno.

Appuriamo subito che la direzione delle ferrovie, a richiesta, aggancia ai convogli dei pianali per il trasporto degli automezzi che si inoltrano nel cuore del deserto. Sollecitati da Antonio Ferretti, a cui i fantasmi di un passato da macchinista nelle Fs continuano a non dare tregua, decidiamo di utilizzare quell'insolito mezzo per raggiungere la capitale Nouakchott, evitando così la pericolosa pista della spiaggia. Alle sette carichiamo il nostro automezzo su un pianale insieme a due Land Rover di altrettanti gruppi di turisti-esploratori. Il contratto di trasporto, basato esclusivamente su una sorta di *gentlemen-agreement*, prevede la partenza da Nouadhibou, e l'arrivo a Choum, situata a poco più di cinquecento chilometri in direzione est, nel punto in cui la linea cessa di correre parallela al confine marocchino e si orienta di colpo verso nord, per terminare la corsa duecento chilometri dopo a Zouérate. C'è solo un problema: non esistendo carrozze che non siano dedicate alle merci, dovremo compiere il viaggio nella cabina della nostra auto: è a questo punto che Ferretti, rivolgendosi al macchinista del convoglio, spiega che anche lui è un macchinista (non aggiunge però "prepensionato") ed io un non meglio specificato ferroviere: possiamo viaggiare sul locomotore? Possiamo.

Alle otto il treno parte. Tre locomotori diesel di fabbricazione francese, in testa, tirano il rispettabile numero di 160 carri scoperti vuoti. In coda a quel serpentone d'acciaio che misura due chilometri di lunghezza, oltre al pianale che trasporta le auto, è agganciato il vagone su cui si trova il gruppo trasmettitore che farà da ponte fra la centrale operativa di Nouadhibou e Mohammed, nostro cordialissimo macchinista dalla pelle scura, attrezzato con una ricetrasmittente.

Ferretti, normalmente uomo di poche parole, dà la stura alle molte domande che ha voglia di fare a quel "collega" coperto con il tipico *schesch* degli uomini del deserto. E Mohammed, contento di rispondergli nel suo ben comprensibile francese, spiega che su questa linea tutto è regolato attraverso comandi e informazioni che galleggiano nell'etere,

dal controllo della circolazione alla programmazione delle precedenze, decise di volta in volta sulla scorta delle notizie che i macchinisti dei sei convogli in servizio permanente (tre in una direzione e tre nell'altra), inviano alla base operativa. Al di fuori di Choum, dove noi scenderemo, non esistono stazioni intermedie, ma solo cinque località di servizio per gli incroci. Il macchinista, alternandosi con un collega, condurrà quel pesantissimo carico per metà del percorso, vale a dire per otto delle sedici ore complessivamente necessarie a coprire la distanza, ad una velocità che non supererà mai i 60 chilometri orari. Quanto si guadagna? Non se la passano male i ferrovieri della Snim, la società nazionale industriale e mineraria: ogni mese Mohammed porta a casa il corrispondente di 800.000 lire italiane, cifra che da quelle parti risulta di grande rilevanza.

Ferretti ora si affretta a scattare foto, prima che le luci calino completamente. Il rumore dei motori diesel contrasta con quel palpabile senso di immensità offerto dal deserto circostante. Intorno a

noi solo sabbia, mari di sabbia, colline e montagne e nuvole di sabbia sollevate dal convoglio: è inutile nascondere che ho la sensazione di trovarmi imbrigliato in qualcosa di non ben definibile, una grande emozione, forse, dovuta a quello scenario, a quel treno così impossibile.

Di certo Antonio Ferretti è ancora più turbato. Per molti anni, prima di dedicarsi totalmente alla fotografia, ha guidato treni sofisticati su linee modernamente attrezzate. Non saliva su una macchina da più di tre anni, figuriamoci dunque cosa prova a rifarlo ora, in queste circostanze, nella "sua" Africa dei silenzi e della comunione cosmica. La voce di Mohammed interrompe ogni possibile fuga verso le opache zone dello spirito, richiamando la nostra attenzione su alcune figure in lontananza: un branco di cammelli in libertà (saranno almeno cinquanta) occupa il binario, costringendo il pesante mezzo a rallentare: urla la sirena e la strada si riapre. Dopo la voce, il treno diffonde ora nel deserto la luce del suo grande faro e, col contributo della luna, piena come mai vista prima d'ora, tutto si fa ancora più magico. In lontananza si scorgono i fuochi degli accampamenti dei nomadi, unica fonte di calore in una notte che ci obbliga a indossare giacche a vento, berretti di lana e guanti. I soli punti di riferimento per Mohammed sono i cippi chilometrici che via via lasciamo alle nostre spalle. Dove siamo? Al chilometro tale, ma in un paesaggio diverso da quello del giorno prima, continuamente riplasmato com'è dalle tempeste di sabbia. Questa notte, a bordo del treno del deserto, sento nascere un profondo senso di abbandono: sono vecchissimo, antichissimo, oppure sono appena nato? E dove mi porterà questa specie di psicanalista mascherato da treno? Vorrei dormire, ma mi è impossibile distogliere lo sguardo da quello spettacolo, e vigilo, dunque, proprio come farebbe un macchinista in servizio (e non vi dico Ferretti...).

Arriviamo a Choum, non so dire se più stanchi o più estasiati. Durante il percorso abbiamo sostato un paio di volte per incrociare i treni diretti a Nouadhibou ed un'altra volta per ricostituire il convoglio dopo che due carri avevano perso l'aggancio. Ma la fatica è stata ampiamente ricompensata dall'aver potuto assistere alla solenne celebrazione della levata del sole sulle dune: su quel treno del deserto, confesso, ci siamo messi a cantare "O sole mio", con le lacrime agli occhi, mentre Mohammed rideva e non capiva. ❖

Un suggestivo palcoscenico

di Leonardo Cordone

È questa la caratteristica della stazione di Taormina-Giardini che, dopo un raffinato restauro, ha recuperato la sua atmosfera da belle époque. Viene così rilanciato uno dei luoghi più amati dai turisti di tutto il mondo

«Il nuovo scalo ferroviario di Taormina è sorto come per incanto in poco volgere di tempo. Esso esprime, colla sua architettura fresca e civettuola, tutte le bellezze e il fascino che la natura ha regalato alla piccola "metropoli"». Con queste parole iniziava l'articolo, pubblicato il 6 marzo 1928 sul giornale *L'arte illustrata*, che raccontava la cronaca dell'inaugurazione dell'attuale stazione ferroviaria di Taormina-Giardini. Un avvenimento celebrato con grande enfasi perché finalmente Taormina poteva vantare una stazione all'altezza della raffinata clientela mitteleuropea che,

già dalla fine del secolo scorso, aveva scelto la cittadina siciliana come meta del turismo d'alto bordo per la bellezza del suo paesaggio e per i magnifici resti archeologici della civiltà greca e romana.
Il fabbricato viaggiatori precedente era, infatti, un edificio molto semplice e dall'architettura quasi perfettamente uguale a quella di tutte le altre stazioni della linea Messina-Catania, entrata in esercizio tra il 1886 e il 1887. La nuova stazione sorse, nello stesso posto della stazione precedente, sulla riva del mar Ionio nella contrada di "Villagonia", già sede di una storica partenza, quella dei Mille, che da questa località si imbarcarono per raggiungere la costa della Calabria.

La progettazione della stazione di Taormina-Giardini impegnò notevolmente i tecnici delle Ferrovie dell'epoca; non si trattava infatti di realizzare una delle tante stazioni della rete, ormai omologate sia nel progetto e sia nella costruzione, ma di disegnare un "palcoscenico dove il rito dell'arrivare e del partire toccasse le corde della meraviglia e della nostalgia". Anche per questo i lavori di restyling, che si sono conclusi lo scorso mese di maggio, hanno comportato un impegno particolare e la collaborazione costante con la Soprintendenza ai Beni culturali e ambientali. Non è bastato compiere le opere di restauro delle parti danneggiate nel tempo. Ancora più complessa è stata la ricostruzione delle "necessarie atmosfere" che recuperassero lo spirito che fin dal suo nascere ha animato l'impianto ferroviario.
«La stazione di Taormina-Giardini - afferma l'architetto Antonino Amato, che ha seguito il restyling per il Nucleo territoriale dei servizi di stazione - è pervenuta ai nostri giorni pesantemente caratterizzata da una serie di lavori effettuati in passato con disattenzione alla qualità e alle caratteristiche storico-artistiche dell'edificio, che richiedeva interventi qualificati invece di approssimative opere di manutenzione ordinaria. Occasionali ristrutturazioni, inoltre, avevano effettuato la sostituzione dei marmi originali con materiali non consoni all'unità architettonica della stazione. Successivi strati di tinteggiatura avevano ricoperto, come un pietoso lenzuolo bianco, le calde pareti riportanti delicati motivi "stencil", mentre le grandi sale, decorate dal pittore palermitano Salvatore Gregorietti, versavano in precarie condizioni a causa delle infiltrazioni e dell'assenza pressoché totale di qualunque manutenzione della superficie a tempera. Discutibili successivi interventi avevano sostituito anche i pavimenti originali dell'atrio, dei corridoi e delle sale minori con graniglie di marmo e marmi bicromi che niente avevano a che vedere con il complesso equilibrio delle parti realizzate dall'architettura originaria».
Prima dei lavori di restyling c'era stata quindi un'evidente disattenzione ai valori originali, ritenuti superati e forse non più apprezzati dai moderni viaggiatori che hanno sempre meno tempo per godere i particolari di un'opera così complessa ed interessante. Ovunque si rilevava la pesante decadenza non solo del fabbricato viaggiatori, ma anche del patrimonio di arredi e complementi di artigianato di indiscutibile pregio.
«I lampadari in ferro battuto - continua Amato - si presentavano polverosi e ridicolizzati da moderne lampade a consumo contenuto. Inoltre alcune luci a neon erano state installate per integrare l'insufficiente illuminazione delle artistiche lanterne in vetro policromo. Cavi a non finire tagliavano le pareti in ogni dove, formando e cancellando decori e cornici. Monitor, quadri elettronici, informatori *help* e altro ancora avvilivano la stazione di Taormina-Giardini in una sorta di mostruosa convivenza tra l'antico che non voleva morire ed il nuovo incapace di rinnovare radicalmente la stazione».
Finalmente, dopo circa settanta anni dalla sua costruzione, l'impostazione dei lavori di restauro tendeva a restituire la stazione al suo antico splendore e ad offrire alla clientela il fascino dell'arrivo e della partenza da ambienti che, per diversi aspetti, non è esagerato definire di "sogno".
«Abbiamo effettuato un restauro innanzitutto filologico - prosegue Amato - che, partendo dalle opere che decorano il soffitto dell'atrio e della grande

sala d'attesa di prima classe, ha interessato anche gli altri decori delle pareti e dei soffitti. Tutte le apparecchiature non originali sono state eliminate e ripristinate tutte le fonti illuminanti in ferro battuto. Ad integrazione di queste ultime sono state collocate lampade "neutre", ad alogeni, che collocandosi pacatamente nei vari ambienti, pur mantenendo la propria identità moderna, rispettano la generale integrità formale degli ambienti.
I pavimenti dell'atrio, dei corridoi e di alcune sale sono stati completamente sostituiti: il semplice disegno a scacchiera si è rivelato particolarmente efficace a caratterizzare la centralità di ambienti quali l'atrio e la sala d'attesa di "terza classe": con tale soluzione è stato sottolineato il dinamismo del lungo corridoio di disimpegno e il coloratissimo sottopassaggio. Mentre per i mosaici dei pavimenti delle sale d'attesa di prima e seconda classe, si è proceduto alla ricostituzione del supporto e alla ricucitura delle parti mancanti».

«Per il prospetto esterno del fabbricato - aggiunge l'architetto - che era stato anni fa trattato con una tinteggiatura a due colori che evidenziava un gioco di ombre tra fondo e cornici, l'intervento manutentivo ha restituito la calda tonalità originale con un meraviglioso colore tufaceo rintracciato sugli strati che ricoprivano la facciata. Anche i pavimenti che circondano l'edificio, sia sul fronte esterno che su quello dei binari, sono stati rifatti con una trama fitta composta di marmette di pietra lavica grigia e pietra bianca striata di origine locale; una vivace soluzione con disegni tipicamente taormi-

nesi tesse adesso un affascinante intreccio che accoglie sul primo marciapiedi i viaggiatori su un tappeto di indiscutibile effetto».
Ma l'opera di restyling non si è limitata solo agli interni e agli esterni del fabbricato viaggiatori, sono state recuperate, altresì, le numerose opere in ferro battuto e ricostruiti gli arredi in ferro lavorato. Operazione effettuata grazie alla sensibilità e capacità dell'artista-architetto Nino Bucalo che ha disegnato e realizzato le attuali panchine e gli altri arredi in ferro che pur manifestando la loro recente costruzione, ben si adattano agli altri "pezzi" originari. Anche le opere in legno, le sportellerie della biglietteria, gli infissi interni ed esterni e gli arredi sono stati restaurati per riportarli al loro originario aspetto. In ottimo stato, tuttavia, si trovava il pregevole arredamento della sala di attesa di prima classe, che vanta un grande e originale "mobile a seduta", posto al centro dell'ambiente, e sulle pareti, una consolle, una grande specchiera e alcune poltroncine con schienale in legno intarsiato. Nell'atrio della stazione è stato collocato, invece, un grande tavolo d'epoca, trasformato in una teca espositiva, contenente reperti archeologici di età romana ritrovati nell'antica "Tauromenion" ed avuti "in prestito" dalla collezione del locale teatro greco.
«In una stazione dove l'atmosfera deve giocare un ruolo decisivo - continua l'architetto Amato - particolare attenzione è stata posta nella definizione del sistema di illuminazione notturno, sia nel primo marciapiedi, con la scelta di globi di cristallo sabbiato che diffondono una luce caldissima di grande suggestione, e sia all'esterno, dove moderne lampade a scomparsa nel pavimento tagliano con spettacolari giochi di luci ed ombre l'intera facciata caratterizzandola anche da notevole distanza. Diversi faretti sono posti, infine, nelle finestre a dipingere di luce le bifore e le trifore delle due torri o ad alleggerire con fasci di luce l'imponente pensilina esterna».
Insomma niente è stato lasciato al caso. Durante il

restyling ogni dettaglio è stato curato: dal disegno dei nuovi orologi, alle bacheche per gli avvisi al pubblico; dagli stalli per le obliteratrici, ai gettacarte, al verde dei giardini. Con l'obiettivo primario di rispettare e ricostruire ciò che esisteva in origine, aiutandosi con ricerche negli archivi delle Ferrovie, con immagini d'epoca e addirittura con testimonianze personali. E tanti ricordi in proposito può vantare Costantino Russo, ex capo stazione sovrintendente, napoletano di origine, che ha trascorso quasi tutti i suoi 35 anni di servizio ferroviario a Taormina-Giardini, andato in quiescenza nel 1992 dopo aver svolto negli ultimi cinque anni la funzione di capostazione titolare.

«Giunsi a Taormina nel 1957, prima destinazione di servizio subito dopo essere stato assunto da alunno d'ordine - racconta Russo. Per me fu una grande soddisfazione essere assegnato a un impianto di prestigio, dove lavorare non era solo un dovere, ma anche un piacere. All'arrivo dei treni "continentali" la stazione diventava spesso una passerella di personaggi famosi del mondo della cultura, dello spettacolo, dello sport, della politica, che con la loro presenza bloccavano per qualche minuto ogni attività. Per non parlare poi di quando la stazione veniva utilizzata come "set" per realizzare dei film. Era quello il momento di darsi veramente da fare per evitare la ressa dei fans alla ricerca di autografi, che certe volte mettevano in crisi anche la circolazione dei treni».

«Da capo stazione titolare - continua Costantino Russo - ho curato molto l'aspetto dell'impianto, la pulizia, la completezza delle informazioni, soprattutto per gli stranieri, e ho puntato a stimolare la cordialità del personale nei confronti dei viaggiatori. Curare la forma e non solo la sostanza è stato uno dei fondamentali principi a cui ho ispirato la mia attività ferroviaria e che ho cercato di trasmettere anche ai miei collaboratori. Inoltre ho tentato di salvaguardare il più possibile il patrimonio artistico della stazione, con particolare riguardo agli arredi che più facilmente erano esposti agli atti di vandalismo, raccomandando una sorveglianza costante a tutti gli agenti Fs in servizio».

Stefania Maria Fichera, responsabile della biglietteria, è invece l'unica donna che attualmente presta servizio nella stazione di Taormina-Giardini.

«Sono arrivata da diversi mesi - dice Stefania Maria Fichera - ed ancora avverto un certo fascino a lavorare in un impianto sicuramente fuori dall'ordinario. Dopo il restyling la stazione sembra essere rinata e suscita un grande interesse tra i viaggiatori. Mi sono dovuta documentare sulla storia, sulle decorazioni, gli stili, sui mosaici, sulle tecniche e sui materiali usati per rispondere in modo soddisfacente alle domande che mi vengono poste dai turisti sia italiani che stranieri, come se la stazione fosse un monumento da visitare, ammirare, fotografare».

Ed è proprio in tal senso che il futuro della prestigiosa stazione di Taormina-Giardini sembra essere ormai deciso: tra qualche anno, con lo spostamento della linea più a monte, per il raddoppio dei binari, gli impianti ferroviari dismessi verrebbero acquisiti dall'amministrazione comunale di Taormina che ha già manifestato l'intenzione di realizzare sul vecchio tracciato una metropolitana di superficie e trasformare l'attuale fabbricato viaggiatori in un museo delle ferrovie e delle tradizioni taorminesi.

La stazione di Taormina-Giardini si trova a metà strada tra Messina e Catania. Dotato di quattro binari, l'impianto è presenziato da dirigente movimento per l'intero periodo delle 24 ore. La biglietteria funziona con uno sportello ininterrottamente dalle ore 6 alle ore 21, mentre nelle ore di punta, e cioè dalle ore 9 alle ore 13 e dalle ore 16.30 alle ore 18.30, viene aperto un altro sportello. Diversi sono i servizi offerti alla clientela: biglietteria interna ed internazionale, teleprenotazioni posti, cuccette, carrozze letti per l'interno e per l'estero, teleprenotazioni auto al seguito, informazioni, cambia valute, deposito bagagli, carrelli *self service* portabagagli, bar e rivendita tabacchi, edicola e, in corso di installazione, anche uno sportello bancomat.

La stazione è sede di posto di Polizia ferroviaria ed è presenziata dalle ore 6 alle ore 22 da dipendenti della cooperativa portabagagli. Dal piazzale antistante l'impianto ferroviario un servizio di pullman garantisce i collegamenti con Taormina e Giardini Naxos.

La legge dei treni

di Renzo Pocaterra

Ingegnere aeronautico dell'aviazione americana, Ed Murphy ha scritto una serie di massime riferite a tutte le categorie del vivere. All'insegna, quindi, del "se qualcosa può andare male, lo farà", applichiamo la legge di Murphy al mondo delle ferrovie

Come accade ad ogni personaggio mitico, si sa poco del capitano Ed Murphy. Ingegnere aeronautico dell'aviazione americana, ha lasciato ai posteri una sentenza destinata a consolare l'universo dei falliti che, come è noto, sono tanti di più degli affermati: "Se qualcosa può andar male, lo farà".
Se Leibniz avesse potuto meditare su questa massima avrebbe certamente concluso che viviamo nel peggiore dei mondi possibili.
Una dottrina è poca cosa se non c'è chi la scrive e la diffonde. Socrate ebbe Platone e Gesù gli Evangelisti. Artur Bloch è stato il profeta di Ed Murphy ed ha diffuso il suo verbo in tutto il mondo applicandolo a tutte le categorie del vivere.
A differenza dei più illustri precursori, Artur Bloch ricava abbondanti diritti d'autore dalle sue opere di "murfologia" comparata e in questo smentisce la sua stessa teoria perché la *Legge di Murphy e altri motivi per cui le cose vanno a rovescio* è andata tanto bene da raggiungere, in Italia, diciannove edizioni in otto anni.
Si tratta in realtà di una raccolta di massime almeno in parte rubacchiate qua e là e abilmente riunite. L'insieme è tutto sommato gradevole, più divertente che istruttivo.
Non ce ne saremmo occupati se un paio di queste perle di saggezza non fossero di argomento ferroviario. Poiché non si è mai finito di imparare abbiamo pensato di non poterne privare i pochi, ancora ignari, lettori.
Ecco a voi dunque, all'insegna del "se qualcosa può andar male, lo farà", la *Legge dei treni* (secondo Murphy):
Se il proprio treno è in ritardo la coincidenza partirà in perfetto orario.
Per non essere accusati di vivere di rendita sco-

piazzando i frutti dell'altrui pensiero e per dare un contributo alla "murfologia", scienza giovane ma in pieno sviluppo, alla luce della nostra lunga esperienza di viaggiatori, siamo giunti a completare così la *Legge dei treni*:

Primo Corollario di Littleland:

Se anche il treno coincidente è in ritardo, lo sarà per darvi il tempo sufficiente a farvi arrivare di corsa al marciapiede di partenza e vederlo allontanarsi.

Questo corollario tiene conto di un'altra importante massima, ricavata dal *Secondo Libro di Murphy*, la

Prima Legge di Kauffman sulle stazioni:

La distanza del binario di partenza è inversamente proporzionale al tempo a disposizione per prendere il treno.

A questo principio di solare evidenza abbiamo aggiunto come completamento il

Secondo Corollario di Littleland:

La distanza del binario di partenza è invece direttamente proporzionale al numero di valigie da portare e all'età dei nonni da accompagnare.

Ma, tornando alle coincidenze, vorremmo completare la legge dei treni con il

Terzo Corollario di Littleland:

Se il proprio treno è in orario, quasi certamente la coincidenza partirà con un'ora di ritardo.

Teniamo a precisare che qui non si tratta solo di Ferrovie dello Stato. Questi principi sono applicabili in ogni continente, tanto è vero che Ed Murphy era americano.

Si tratta quindi di leggi universali valide anche per mondi non ferroviari. Prendiamo il caso della legge di Murphy applicata alle code:

Principio della Coda:

Più tempo si aspetta in coda più è alta la possibilità di stare nella coda sbagliata.

Regola di Flugg:

Più urgente è il motivo per cui si fa una coda, più lento sarà l'impiegato allo sportello.

Osservazione di Zenone:

L'altra coda va più veloce.

Variazione di O'Brien sull'osservazione di Zenone:

Se si cambia coda, quella che si è appena lasciata diventerà immediatamente la più veloce.

Corollario di Kenton:

Continuare a cambiare coda le rallenta entrambe e fa infuriare tutti.

A questo punto il gioco è fatto. Partendo dall'osservazione dei fatti quotidiani, i nostri lettori si possono esercitare a scoprire ancora altri motivi per cui le cose vanno a rovescio e come la legge di Murphy si possa utilmente applicare, così come ad ogni aspetto della vita, anche al servizio ferroviario. Si può anche, come ha fatto Artur Bloch ed altri, adattare allo scopo cose già scritte da altri. Ve ne abbiamo preparato alcuni esempi:

Legge di Kraus sui ritardi:

I più irritanti fra i treni non puntuali sono quelli che non sanno attenersi ai loro orari.

E siamo certi che alcuni grandi scrittori avrebbero voluto dire la loro su questo argomento e non hanno osato. Leone Tolstoj, ad esempio, avrebbe potuto benissimo iniziare così il suo *Anna Karenina* che, a ben vedere, è un romanzo ferroviario:

Assioma di Tolstoj sui ritardi:

I treni in orario si assomigliano tutti. Quelli in ritardo invece hanno ognuno una loro storia.

Non sempre però le grandi menti sono attendibili. Oscar Wilde, ad esempio, si innamorò talmente delle proprie battute da finire in galera. Con i tempi che corrono ricordiamo a titolo di pura citazione:

L'aforisma di Wilde sulla puntualità:

La puntualità è il ladro del tempo.

Non ci sentiamo di consigliarne l'uso ai ferrovieri nei confronti dei viaggiatori più arrabbiati anche se vi si può riconoscere un fondo di verità.

Lasciamo stare i classici e ritorniamo al concreto per proporre, vissute da viaggiatori, alcune situazioni ricorrenti in ferrovia, ad esempio nel settore dei posti prenotati.

Primo Assioma di Wenigerde sui posti prenotati:

Qualunque sia lo sportello che avete scelto per salire, il vostro posto prenotato si troverà all'altro capo della carrozza. Lo stesso accade a tutti coloro che incrociate nel corridoio.

Codicillo di Wenigerde sui posti prenotati:

Se il vostro posto prenotato si trova invece all'inizio del corridoio avete quasi certamente sbagliato carrozza e/o il giorno, il treno, la classe (succede, succede).

Secondo Assioma di Wenigerde sui posti prenotati:

Se il treno sul quale viaggiate non ha più posti a sedere il vostro posto prenotato sarà certamente occupato da un'anziana e smarrita signora senza prenotazione o, peggio ancora, da un turista giapponese che parla solo la propria lingua.

Il gioco è fatto. Ognuno si diverta a dare un suo contributo alla "murfologia". Da parte nostra, per agevolare la carriera dei nostri lettori, dal primo volume de *La Legge di Murphy*, capitolo *Gerarchiologia*, riportiamo alcuni importanti consigli. Sono particolarmente dedicati ai dirigenti, ma vanno anche molto bene per i quadri. ❖

LIGURIA

Un poeta in stazione

di Roberto Scanarotti

Mercoledì 25 giugno 1997. Nella stazione di Santa Margherita, sul primo marciapiede, viene dcoperta una targa in marmo rosa su cui spiccano i versi di una poesia di Camillo Sbarbaro: "Il rapido passò, dentro un barbaglio / d'ottoni, un rombo. Fervono le guide / come dietro la nave l'acqua bolle. / Ne trasalì / destato il borgo che pigliava il poco / sole, mendico abbandonato al muro; / e l'orecchio di sordo porge al rombo / affievolito, che di soprassalto / l'esistenza del mondo gli ricorda".

Chi ancora ama la poesia, converrà con noi che una poesia dedicata al treno, con tutta la sua carica evocativa e simbolica, non poteva trovare migliore collocazione che quella offerta dal Fabbricato Viaggiatori di una stazione. L'idea messa in atto dal Nucleo territoriale servizi di stazione, con l'apporto del Presidio territoriale relazioni esterne per la Liguria, nasce e si realizza nell'ambito delle celebrazioni indette dal comune di Santa Margherita nel trentennale della scomparsa del poeta, nato proprio a "Santa" nel 1888. Le Fs, dopo aver messo a disposizione la sala d'attesa per una mostra dedicata allo Sbarbaro volontario della Croce Rossa Italiana, con questa iniziativa hanno voluto aggiungere una testimonianza destinata a resistere nel tempo ed a sollecitare l'attenzione e la riflessione dei viaggiatori.

Figlio di un ingegnere delle ferrovie, impegnato nella costruzione della linea Genova - La Spezia, Sbarbaro è conosciuto come cantore della condizione angosciata dell'uomo contemporaneo. La natura fu il suo rifugio più ambito, il luogo ideale di identificazione per difendere la propria crisi di identità. Neppure viaggiando su un treno poteva fare a meno di questo contatto: "Non avverto nessuna parentela - scrive in *Trucioli* - con chi, in treno, invece d'aver l'occhio al paesaggio, non importa se visto le mille volte, lo tiene su un libro, sia pure la Commedia". Scrisse a proposito della sua lirica il vociano Giovanni Boine: "Poesia della plumbea disperazione, succinto velo, scarna espressione di un irrimediabile sconforto". E Montale, nell'epigramma a lui dedicato, così si espresse: "Sbarbaro, estroso fanciullo, piega versicolori carte e ne trae navicelle che affida alla fanghiglia mobile d'un rigagno...". Carlo Bo, dal canto suo, dichiarò: "Siamo in molti ad aver imparato da Sbarbaro a scrivere e per scrivere intendo un atto continuo e cosciente di conoscenza, una operazione pura di vita".

Il componimento scelto per il perpetuo messaggio a quanti viaggiano per ferrovia, passando da Santa Margherita, è del 1921, ed è tratto dalla raccolta *Rimanenze*, pubblicata dal poeta ligure solo nel 1955. Il valore culturale della targa, ma anche la forza evocativa del messaggio contenuto ne *Il rapido passò...* non è sfuggito alla collettività sammargheritese, che ha ringraziato le Fs per l'iniziativa non solo attraverso le parole del sindaco Angelo Bottino e dell'assessore alla cultura Marco Delpino, ma anche con una massiccia presenza di autorità e rappresentanti delle istituzioni locali alla cerimonia di inaugurazione, condotta, per conto delle Ferrovie, dall'ing. Maurizio Picasso.

Il sindaco di S. Margherita Ligure, Angelo Bottino, scopre la targa dedicata a Camillo Sbarbaro.

CAMPANIA

Inaugurata la Circumsalernitana

di Teodoro Oliva

In occasione della presentazione alla stampa ed alla clientela dell'orario estivo 1997, è stata illustrata, tra le altre novità, anche quella della istituzione della linea della "Circumsalernitana".

Della realizzazione si sono dichiarati giustamente soddisfatti Antonietta Sannino, responsabile della Direzione, e Alfonso Andria, presidente della Provincia di Salerno, per aver offerto, primi in Italia, con sinergia di mezzi e risorse, un valido esempio di collaborazione in ambito regionale tra Enti Locali, committenti del trasporto, e Ferrovie dello Stato, esecutrici del servizio che riceveranno, dai primi, un contributo pari al 44% dei maggiori costi affrontati.

Rapida ma intensa la fase propedeutica alla firma della convenzione cui hanno partecipato, oltre alla Provincia ed al Comune di Salerno, altri nove Comuni serviti dalla linea, le Ferrovie dello Stato ed il Consorzio Salernitano trasporto pubblico, che ha un bacino di traffico di oltre 450.000 utenti dei quali quasi 50.000 studenti universitari dell'ateneo di Fisciano, che sarà collegato con Salerno in solo 21 minuti.

La concorrenzialità e l'alternatività al trasporto privato su gomma sono alcuni dei vantaggi che l'attivazione della linea garantisce su un territorio ad alta densità abitativa, oltre a quelli di carattere ambientale, derivanti dal decongestionamento del traffico.

Il percorso che ha un grado di ascesa massimo del 20% a Mercato S. Severino e del 25% a Cava de' Tirreni per poi degradare verso il mare attraverso le zone di intenso verde della Valle dell'Irno e dell'Agro Nocerino-Sarnese, serve le stazioni di Salerno, Salerno-Irno, Salerno-Fratte, Pellezzano, Baronissi, Fisciano, Mercato S. Severino, Castel S. Giorgio, Codola, Nocera Inferiore, Nocera Superiore, Cava de' Tirreni, Vietri sul Mare per tornare di nuovo a Salerno. Il tempo di percorrenza in direzione Salerno-Cava de' Tirreni è di 81 minuti; quello nel senso Salerno-Mercato S. Severino di 85 minuti.

Con frequenze di 30 minuti nella fascia oraria 5,30-22,30, nei periodi di più intensa richiesta di traffico, si effettuano corse giornaliere (giorni feriali e scolastici), garantite da nove convogli Aln 668 di 136 posti ognuno, a trazione diesel perché non tutta la linea è elettrificata, più altri due automotrici di scorta per garantire i turni. La frequenza delle corse è ancora maggiore sul tratto Nocera-Cava de' Tirreni verso Salerno e viceversa verso Napoli C.le, in quanto integrate dalla percorrenza regionale che assicura un convoglio ogni 15 minuti circa nelle ore di maggior traffico.

Sono inoltre previsti parcheggi di interscambio gomma-rotaia nelle aree ferroviarie a ridosso delle stazioni, l'adozione di una tariffa unica integrata bus-treno e la gestione da parte dei Comuni delle stazioni "minori" ai fini del presenziamento e della manutenzione ordinaria delle strutture.

La convenzione prevede il periodo sperimentale di un anno, ma visti i presupposti, già si pensa di estendere il servizio anche alle relazioni Salerno-Pontecagnano-Battipaglia/Eboli, Nocera-Scafati e Codola-Sarno; quest'ultima per l'interconnessione con il servizio della Ferrovia in Concessione della Circumvesuviana. ❖

LAZIO

Notizie da Roma sotterranea

di Daniela Roberti

"Antiche stanze. Un quartiere di Roma imperiale nella zona di Termini" è il nome affascinante ed evocativo scelto per intitolare la mostra presso le Aule delle Terme di Diocleziano. L'esposizione, oltre a consentire l'accesso a luoghi fino ad oggi non visitabili, ha avuto il pregio di rendere fruibile ai visitatori un ricco patrimonio di resti archeologici.

Questi provengono dalla zona attualmente occupata da Piazza dei Cinquecento. E qui, tra il 1576 e il 1589, il Cardinale Felice Peretti, poi Sisto V, commissionò la costruzione di una villa, arricchita da giardini e viali, su disegno di Domenico Fontana. Il possedimento passò nel corso del tempo nelle mani di più proprietari: Negroni, Staderini e Massimo.

Fin dal 1777, nel corso di scavi finalizzati esclusivamente al ritrovamento di pezzi unici da rivendere sul mercato antiquario, in questa zona fu ritrovata una *domus* arricchita da mosaici pavimentali, arredi in bronzo, statue e intere pareti affrescate, databili al II sec. d.C.. Degli affreschi rimangono solo le riproduzioni, gli originali sono spariti chissà dove, in Inghilterra e in Irlanda. Il 1862 è un'altra data significativa: la zona viene nuovamente scavata per permettere la costruzione della stazione centrale delle Ferrovie dello stato pontificio, nonostante il disappunto del principe Massimo, che si oppone invano all'esproprio della sua proprietà.

Gli sterri porteranno alla luce ambienti di un intero quartiere aristocratico dell'antica Roma, unitamente a tratti delle mura serviane. Fortunatamente gli archeologi dello stato pontificio furono molto precisi e dettagliati nel descrivere le fasi dei ritrovamenti e i reperti venuti alla luce. Grazie a questo impegno, infatti, sono state indentificate statue conservate nei magazzini dei Musei Vaticani. Emozionante deve essere stato il momento della scoperta: gli ambienti imperiali erano quasi intatti, ricchi di mosaici e di affreschi dalle delicate decorazioni.

Questa visione fu riservata a pochi, perché poi tutto fu interrato e ricoperto dai binari. La destinazione d'uso come stazione non cambiò nel tempo e dal 1947 al 1949, in preparazione del Giubileo del 1950, forse con troppa fretta, si costruì la nuova stazione Termini. L'archeologo Anton Luigi Pietrogrande fu incaricato del compito ingrato di eseguire i lavori e permettere che questi fossero portati a termine nel più breve tempo possibile.

Purtroppo la situazione era di emergenza: oltre alla nuova stazione veniva costruita anche la metropolitana. Il quartiere antico, emerso ancora una volta dal passato, fu riscoperto con le sue botteghe, i suoi bagni, le sue strade. Di tutto questo rimane un baule pieno di appunti, descrizioni, disegni, impressioni, osservazioni di Pietrogrande e le poche testimonianze esposte, che lo stesso archeologo riuscì a strappare alla distruzione o all'interro.

È da considerare un buon segno che, invece, alla vigilia di un altro Giubileo, si sia deciso di far conoscere ad un vasto pubblico (sono già stati 20.000 i visitatori della mostra, sponsorizzata anche dalle Fs) questa ricchezza dimenticata e, per molti, mai conosciuta.

EMILIA ROMAGNA

A Forlì una nuova sala d'attesa

di Paola Bacchi

Scintillante di marmi e vetri la sala d'attesa inaugurata a Forlì. La stazione aspettava da tempo di poter utilizzare il nuovo funzionale spazio dedicato alla clientela, suddiviso in due ambienti, corredati di poltroncine il primo e di sedie dal bel *design* il secondo.

Due monitor per gli arrivi e le partenze, posti alle estremità dei settori, un televisore, un piccolo spazio operativo comprendente un tavolo e un nucleo per incontri di lavoro, fanno della sala d'attesa una sorta di mini Club Eurostar.

L'intelligente ripristino dell'ing. Roberto De Lisotta, cui hanno lavorato i geometri Raffaele Scoditti e Luigi Gaddoni, ha fatto sì che le cose siano "tornate al loro posto", unificando le sale d'attesa di 1ª e 2ª classe in un unico accogliente luogo di ritrovo. Le lunette riaperte si affacciano dall'alto sull'ampio atrio.

«Le vetrate - afferma Scoditti - permettono ai viaggiatori in attesa, di abbracciare con lo sguardo le proporzioni dell'atrio nella loro interezza». E aggiunge: «Gli interventi di manutenzione straordinaria sono consistiti essenzialmente in un rifacimento dei pavimenti realizzati in palladiana, i muri perimetrali, fino ad una certa altezza, sono stati rivestiti con marmi di "trani papiro" e "verde guatemala", i radiatori per il riscaldamento sono stati ricoperti con legno di ciliegio». La controsoffittatura e un'illuminazione appropriata mettono in risalto le linee architettoniche esaltate dalle finestrature riportate alla luce e dai colori d'insieme così ben miscelati.

E Scoditti asserisce che il progetto «si articola in tre settori uniti e distinti: uno dedicato alla visione televisiva, uno alla lettura ed infine uno alla scrittura».

Fu una mostra documentaria, allestita nell'estate scorsa dal Dopolavoro ferroviario di Forlì nell'atrio principale, a ripercorrere il lungo tragitto storico dell'edificio.

«Le belle antiche foto - dichiara Luigi Gaddoni, geometra del presidio - hanno fatto scattare in me una molla. Quando mi accorsi della struttura originaria, sapendo del ripristino da approntare, proposi all'ingegner De Lisotta di riaprire le grandi lunette vetrate. L'idea fu accolta immediatamente in modo positivo. Mi sembra che il recupero di originarie strutture di edifici storici, esalti il loro pregio e si possa integrare in ambienti restaurati per necessità di soddisfare nuove esigenze tecnologiche e culturali».

Ora la stazione si presenta al meglio, l'alto atrio da cui pende un lampadario a goccia ha di nuovo le lunette della sala d'attesa, che fanno *pendant* con le gemelle aperture da cui, alla sommità, riceve la luce naturale.

L'impianto attende ancora piccole migliorie, gli indispensabili ritocchi che renderanno sempre più ospitali i vari ambienti: il prezioso sottopassaggio decorato con ceramiche multicolori, la funzionale biglietteria, l'accogliente ufficio informazioni.

Avanti tutta !

di Francesca Ventre

Anche quest'anno la *Vogalonga Tiberina* ha entusiasmato i romani e soprattutto ha fatto rivivere il biondo Tevere. La sua organizzazione e la sua riuscita sono dovuti al Gruppo del canottaggio del Dlf di Roma, capitanato da Gino Giovannoni. La gara ha coinvolto la categoria sia del canottaggio che della canoa, con un percorso per l'uno da Ponte Risorgimento a Ponte Margherita, presso il quale si trova il galleggiante Dlf, e per l'altra da Ponte Margherita al giro di boa di Ponte Sisto e poi di nuovo a Ponte Margherita. Le gare di canottaggio si sono svolte dalle nove alle undici della mattina, con la partecipazione dei circoli romani e del Dlf; e quest'ultimo si è distinto con la vittoria proprio nella categoria più rappresentativa, l'8 fuori scalmo. Alle 11,30 sono partiti gli atleti delle categorie della canoa, sia fluviale che olimpica, tra i quali si vantava la presenza del campione mondiale e olimpionico Daniele Scarpa che, come prevedibile, ha vinto. Nel pomeriggio si è svolta, a scopo dimostrativo e spettacolare, sempre con la partecipazione di Scarpa, ma anche di due scuole romane, la presentazione dei "Dragon boat", imbarcazioni vivacemente decorate con teste di draghi, della lunghezza di dodici metri e con un equipaggio di 22 elementi.

La manifestazione è stata presentata al Campidoglio in una conferenza stampa a cui hanno partecipato il consigliere allo sport Riccardo Milana e il presidente del Coordinamento Tevere, Felice Cipriani. La carta stampata ha dato risonanza alla Vogalonga nelle testate de *Il Messaggero*, la *Repubblica*, *Il tempo*, della rivista di settore *Il canottaggio* e da parte sua l'Ansa ne ha dato notizia.

Alla manifestazione fluviale vera e propria, svoltasi in memoria del dirigente Giuseppe Daidone, erano presenti come ospiti di eccezione: per le Fs Roberto Spingardi, responsabile della Direzione comunicazione interna e cultura d'impresa, per il Comune l'assessore all'ambiente Daniela Monteforte, e per i padroni di casa, Romano Ioni, vicepresidente del Dlf nazionale, Mauro Manni, presidente del Dlf di Roma, ed il suo staff; per la Federazione regionale della canoa Claudio Schermi, presidente, e per gli sponsor Giuseppe Cherubini, direttore della Ras. Gli altri sponsor, oltre le Fs e la Ras, sono stati l'Acea e l'Ept; il Comune ha invece patrocinato l'evento e la regione Lazio ha offerto le coppe.

La giornata è servita non solo a festeggiare lo sport, ma anche a far rivivere il fiume dei Romani, nel tentativo di coniugare sport, ambiente e natura per la sensibilizzazione di tutti i cittadini. È per questo che alla Vogalonga si sono volute aggiungere iniziative anche di altri gruppi del Dopolavoro di Roma. È stato organizzato per i partecipanti della giornata un giro turistico sul battello Tiber 11 e una gara di pesca sportiva; è stata allestita dal gruppo archeologico una mostra storico-fotografica del fiume, sul barcone appartenuto alla Rari nantes; si è svolto un concorso di pittura con premi in buoni acquisto. Infine è stato inaugurato il Circolo velico "Granlasco". Da adesso quindi gli appassionati di vela potranno seguire, presso il Dlf, dei corsi veri e propri. E non bisogna dimenticare i giovani obiettori di coscienza che hanno collaborato con l'organizzazione. Ancora una volta il volontariato e soprattutto la buona volontà hanno vinto.
Tel. galleggiante: 06/3611027

A gonfie vele

In occasione della Vogalonga Tiberina, come accennato sopra, è stato inaugurato il Circolo velico "Granlasco": per il Dlf di Roma, e non solo, questa è una grande novità. Di solito, infatti, la vela è uno sport riservato a pochi, perché molto costoso e

impegnativo. È tutto merito dell'entusiasmo di Franco Guerrieri, fondatore del Circolo, se anche i soci del Dopolavoro di Roma potranno trascorrere vacanze in barca a vela, seguire dei corsi, partecipare a regate e conoscere una disciplina ancora poco praticata, ma piena di fascino e a contatto con il mare. Nell'ambito delle attività si svolgono incontri a tema con relatori specializzati, sull'uso e la manutenzione delle vele, sulla navigazione oceanica e quella con brutto tempo, sull'attrezzatura di una barca a vela e sulle manovre a motore nel porto.
I corsi riguardano, invece, la meteorologia, che consiste nell'ascolto del bollettino, nella lettura degli strumenti di bordo e dei segnali del cielo e del mare. Ci si può anche preparare per sostenere l'esame per la patente nautica vela e motore, oltre le 6 miglia dalla costa. È possibile seguire delle lezioni sulla navigazione astronomica, metodo tradizionale rispetto alla navigazione elettronica, ma sicuro per trovare il posizionamento. Il calcolo avviene in pochi minuti con l'uso del sestante e di un calcolatore tascabile.
Punti forti della preparazione sono certamente i corsi di vela veri e propri, che comportano sei uscite in barca per il corso dei principianti ed otto per completare la preparazione ed essere autosufficienti per organizzare una breve crociera.
I corsi di regata prevedono, invece, sei lezioni per acquisire completa padronanza nell'esecuzione delle manovre e per regolare le vele e le attrezzature. Un corso specializzato è dedicato allo spinnaker: come alzarlo, ammainarlo, navigare con questa vela e conoscere le attrezzature per l'utilizzo nella crociera. Due fine settimana di una lezione teorica di due ore e sei di pratica.
Sarà sicuramente un'esperienza insolita poter fare una vacanza in barca a vela: la partecipazione è aperta a principianti ed esperti, tutti sulla stessa barca.
Tel. galleggiante: 06/3611027

Lungo la via Prenestina Antica

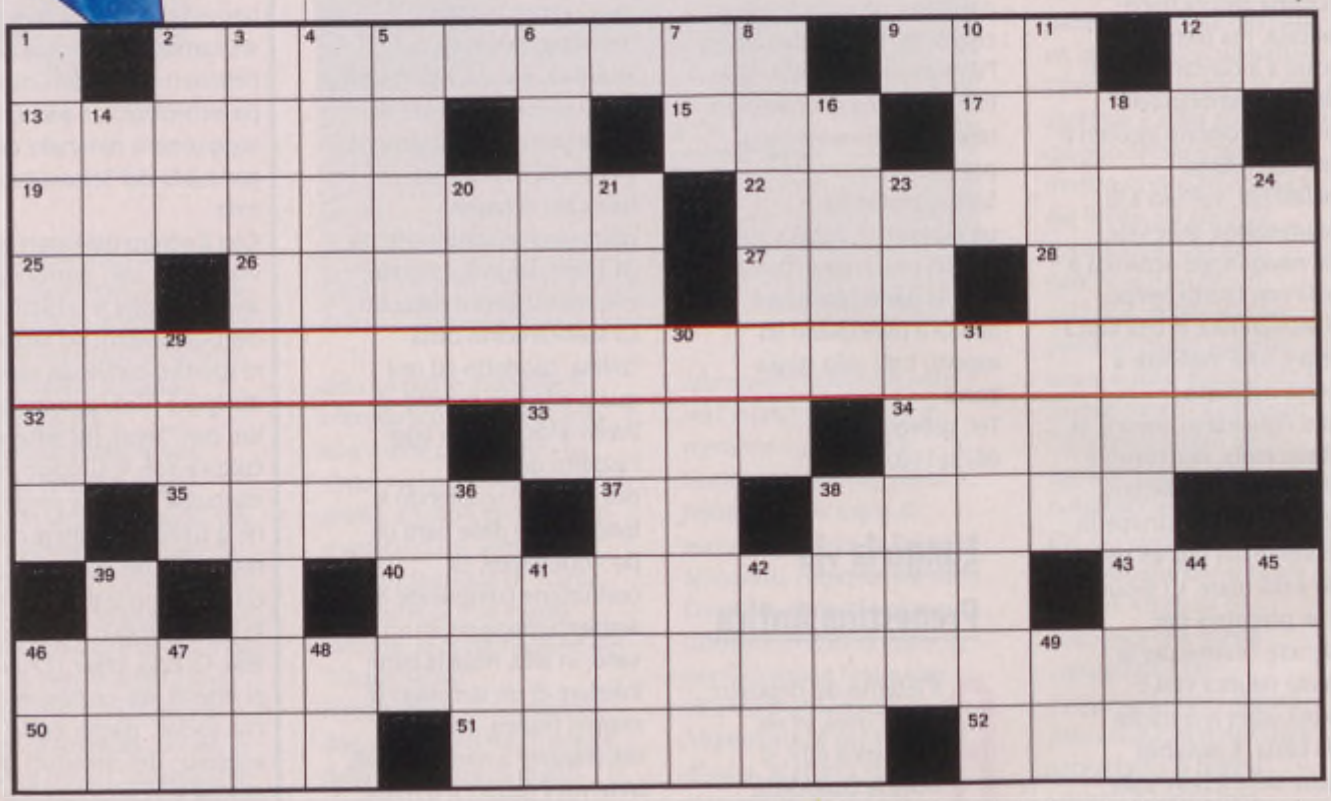
All'interno del deposito Atac-Cotral, in via Prenestina 607, si trova la cosiddetta "Casa rossa": è qui che il gruppo archeologico ha inaugurato dei lavori di valorizzazione, con l'autorizzazione della soprintendenza. Il monumento, che si affaccia su uno dei più importanti assi viari della capitale, era stato abbandonato dopo il suo studio e restauro risalente agli anni '60, e adesso i volontari del Dlf si occuperanno di renderlo nuovamente visibile e godibile da tutti. Il nome curioso di "Casa rossa" sembra dovuto al colore dei mattoni di laterizio dalla tipica tonalità accesa. Si tratta con precisione di un grande sepolcreto con un tratto di strada lastricata, diverticolo dell'antica Prenestina. L'ambiente, di età probabilmente antonina, studiato dalla X Ripartizione del Comune e dalla Soprintendenza alle antichità, è suddiviso in vani, come se fossero stanze di un'abitazione vera e propria. Il tratto di strada è un lastricato di basoli ottimamente conservato per 21 metri, largo 2,45 metri, con marciapiedi e paracarri. Lo sbancamento della collina, condotto ad una quota inferiore rispetto al livello antico, altera oggi l'aspetto generale dell'insieme, scoprendo le fondazioni e delle parti un po' sotterranee. La costruzione comprende due ambienti maggiori. In un vano, in alto, resta la parte inferiore di un sarcofago di marmo bianco, con una decorazione a onde verticali, in termini tecnici si direbbe strigilato, con ancora uno degli anelli ornamentali, pendenti da una bocca di leone. La vasca interna è lavorata in modo da riprodurre un cuscino. In un'intercapedine di un muro che divide un vano dall'altro è stata trovata, nella fase dei lavori della Soprintendenza, una testa di gesso, una maschera funeraria del III secolo d.C. Questa deriva da un vero calco del volto del defunto, poi ritoccato, ed è un esempio molto raro del suo genere. È il volto di un uomo anziano, calvo, dai lineamenti asciutti e lievemente grinzosi, il naso aquilino e le labbra chiuse. Non c'è dubbio che si tratti di un calco, dato il verismo dei tratti che si riscontra nei minimi particolari.
Il Gruppo archeologico aggiunge così alle altre varie e differenti iniziative, questo nuovo importante impegno.
Tel. 06/44180224

GLI APPUNTAMENTI

Il Dlf di Roma da settembre riprenderà ogni tipo di attività. Anche se per qualche gruppo o sezione non c'è stata una vera e propria interruzione estiva; come, per esempio, per il lavoro sul campo e il viaggio all'estero (in Perù) del Gruppo archeologico, o per ogni soggiorno o itinerario organizzato dal Settore turismo.
Con il rientro dai luoghi di vacanza, i soci potranno aderire a tutte le iniziative del Dopolavoro: nel settore sportivo con le sue varie discipline (dalle palestre al tiro con l'arco), nel settore cultura con il Gruppo di storia dell'arte (che propone la Galleria Borghese come novità del momento), con il Gruppo teatro e quello della pittura o della filatelia. Ci sono, infine, i Gruppi attenti alle problematiche sociali: quello dell'alcolismo, dei donatori di sangue e il centro prevenzione dei tumori.
Non resta che scegliere.
Tel. centralino 06/441801

Tempo libero

a cura di Aldo Timarco



A schema completato, nella casella bordata comparirà il nome del percorso del primo servizio ferroviario riservato al trasporto merci.

Orizzontali

2. Profonda alterazione del sangue. **9.** Furono famosi quelli di Capua. **12.** A voi. **13.** Spasmi muscolari. **15.** Caldo opprimente. **17.** Sigla sulla croce. **19.** Titolo dato al Cid, eroe spagnolo. **22.** Si dice di terreni poco profondi e impregnati d'acqua. **25.** Congiunzione latina. **26.** Trasparente come il vetro. **27.** Fiume di Berna. **28.** Istituto con personalità giuridica. **32.** Così è chiamato il gioco del calcio negli Usa. **33.** Belfast è una sua importante città. **34.** Chiudere... un buco. **35.** Nome di uno dei primi satelliti meteorologici Usa. **37.** Prime in gioco. **38.** Fu premio Nobel per la medicina nel 1975. **40.** Più che conosciuti. **43.** Associazione in breve. **46.** È un elemento caratteristico di molte ferrovie di montagna. **50.** Importante porto greco. **51.** Uomini di razza indoeuropea. **52.** Altrimenti detto.

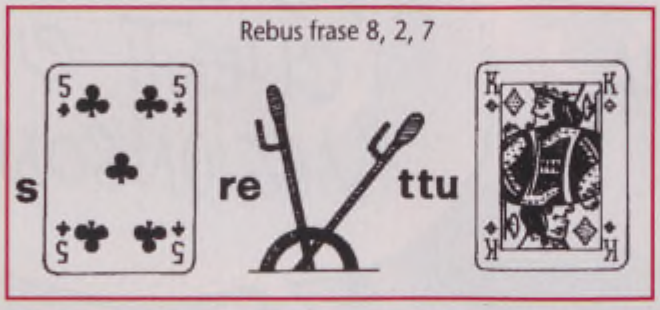
Verticali

1. È libero in molti locali pubblici. **2.** Simbolo del decametro. **3.** Ingombrare. **4.** Annunciatore radiofonico o televisivo. **5.** Volgare, stracciona. **6.** Fratello di Mosè. **7.** Ultime in famiglia. **8.** Nel commercio se ne può fare uno buono o cattivo. **10.** Sorella della madre. **11.** Tutt'altro che difettosi. **12.** Il nome di Hugo. **14.** Topo... veloce. **16.** Grande lago nel Turkestan. **18.** Appartati, nascosti. **20.** Essere supremo. **21.** Abitanti di Rovigo. **23.** Arrossamenti della pelle. **24.** Carnivoro... che ride. **29.** Decimo mese in breve... a Londra. **30.** Schiena del maiale macellato. **31.** Abitante di un'antica regione nordoccidentale dell'Africa. **36.** Carico oneroso. **38.** Se ne possono fare di mancini. **39.** Lo sport di Ghedina. **41.** Tre volte in latino. **42.** Suo in francese. **44.** Questa in breve. **45.** Telegrafica richiesta di aiuto. **46.** Targa di La Spezia. **47.** Prime in aritmetica. **48.** Sigla di Torino. **49.** Inizio di Olimpiade.

Rebus frase 9, 2, 7

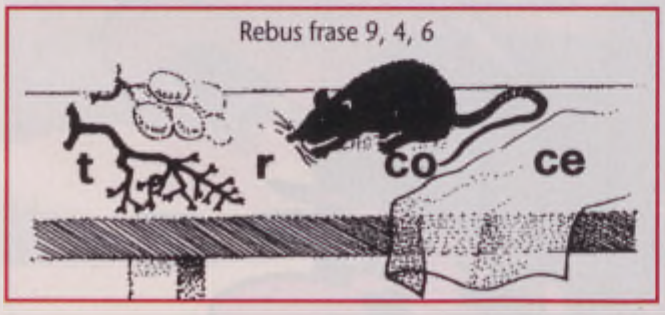
Rebus frase 7, 1, 8

Rebus frase 8, 2, 7



Rebus frase 10, 9

Rebus frase 9, 4, 6



Soluzioni

Rebus frase 9, 2, 7
PRE leva re lLS ala no
Prelevare il salario

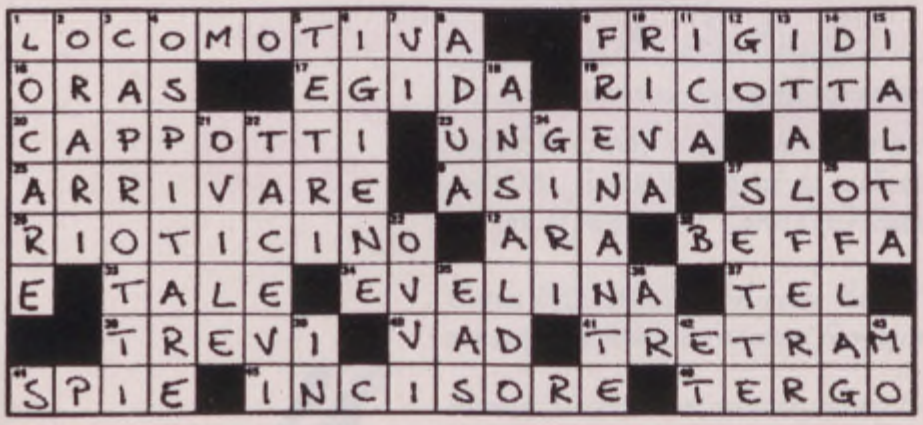
Rebus frase 8, 2, 7
S carta RE leve TTU re
Scartare le vetture

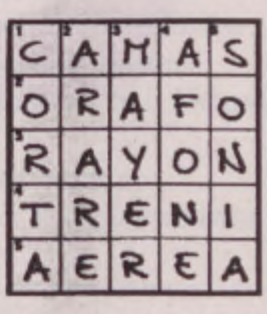
Rebus frase 9, 4, 6
T raspo R to po co velo CE
Trasporto poco velocE

Rebus frase 7, 1, 8
VAL vola ABI lancia
Vavola a bilancia

Rebus frase 10, 9
AV via ment E lettrici
Avviamenti elettrici

Soluzioni del numero precedente





di Franco Donarelli

Novità in prima classe

Arriva PRIMACLASSE la Carta delle Ferrovie dello Stato per viaggiare in 1ª classe a tariffa ridotta.

50% *di riduzione sul prezzo del biglietto, acquistando PRIMACLASSE, per voi che viaggiate spesso in 1ª sui treni ETR, Intercity ed Eurocity, nelle tratte nazionali.*

Carta PRIMACLASSE concilia le vostre esigenze di qualità del viaggio, con la convenienza di tariffe agevolate.

PRIMACLASSE è valida un mese per farvi acquistare, con la riduzione del 50%, fino a 8 biglietti da utilizzare entro 60 giorni dal rilascio, e in più la prestigiosa "Carta Club Eurostar" a L.100 mila anzichè L.150 mila.

Carta PRIMACLASSE costa da L.140 mila a L.260 mila e si acquista presso le Stazioni ferroviarie o le Agenzie di Viaggi autorizzate.

Per maggiori informazioni consultate Internet FS : http://www.fs-on-line.com

FERROVIE DELLO STATO

Prima di tutto, Voi.

BNC Assicurazioni
La fedeltà
con BNC ha
un valore concreto.
Nel 1997:
11.17%
RENDIMENTO GARANTITO PER LE POLIZZE VITA
"Fondo Bancom"
BNC assicura ai suoi Clienti un posto in 1ª classe.
BNC Assicurazioni
Assicurati il sereno!

d

LINEA DIRETTA

mensile per il personale del gruppo FS

N. 3 Ottobre 1997

Sped. abb. post. - 45% - art. 2 comma 20/b legge 662/96 - Filiale di Roma Romanina

FERROVIE DELLO STATO

IL "CORE BUSINESS" DELLE MERCI

IL FUTURO DELLA LOGISTICA

CLIENTI IN PRIMO PIANO

Ferrovie dello Stato: un sistema globale di Trasporto Merci

Un sistema al servizio dell'economia del Paese, costituito da:

***80 Milioni di tonnellate di merci** trasportate in un anno*

***1.700 Treni/giorno** tra servizi programmati e spot, specializzati per bacini di traffico, per itinerario e per filiera logistica*

500 Scali merci

88 Terminal intermodali

***55.000 Vagoni** di diverso tipo e capacità, dei quali*

***15.000** per i trasporti combinati*

***40 Filiali merci** a disposizione della clientela su tutto il territorio nazionale*

***43 Centri polifunzionali** per le informazioni e l'assistenza sui trasporti in corso*

***5 Uffici** in Europa per l'assistenza all'estero*

FERROVIE DELLO STATO

Per informazioni, potete telefonare al: Numero Verde 1678-64146

Un trasporto sicuro, ecologico ed economico.

La nostra memoria storica

Egregio direttore, chi scrive oltre che un appassionato di treni, è il presidente dell'associazione *Ali Ferrate* di Roccapalumba, di recente costituzione, che si prefigge di recuperare e valorizzare l'ingente patrimonio di infrastrutture in disuso nella locale stazione ferroviaria, cercando, tra l'altro, di potervi istituire un piccolo museo di archeologia industriale ferroviaria.

A tal fine l'associazione ideatrice del progetto, inserito nell'ambito dei patti territoriali "della valle del Torto e dei suoi feudi", è impegnata nel recupero di materiale iconografico sulla stazione di Roccapalumba-Alia.

La ricerca ancora in corso, nonostante la grande disponibilità dimostrata dalle FS, trova delle difficoltà oggettive prodotte da fatti a tutti noti che, dal punto di vista organizzativo, hanno portato allo smembramento degli archivi e al conseguente smarrimento del materiale.

La cultura ferroviaria non è e non deve rappresentare un oggetto destinato a pochi, utile per le finalità precedentemente descritte, anzi è un bene da difendere, per essere messo a disposizione di tutti, ed il continuo nascere di associazioni è la prova più evidente della ricerca da parte degli appassionati e studiosi di organizzarsi per poter esprimere la richiesta di una migliore salvaguardia della nostra cultura storica.

Il raggiungimento di un tale obiettivo, ovviamente, passa dalla necessaria ed urgente catalogazione del materiale storico attualmente esistente, al fine di evitare che reperti unici vengano ulteriormente dispersi.

Certo, è un impegno gravoso, anche dal punto di vista economico, a cui possono dare un contributo le università, le varie associazioni o i musei ferroviari.

Il luogo comune, oramai, è che il mezzo ferroviario sia vecchio, passato di moda, e la perdita della memoria storica non farebbe che avvalorare questo pensiero.

La salvaguardia e la conservazione della memoria storica ferroviaria, facilmente accessibile all'esperto e al neofita, invece è la prima prova della sensibilità di una moderna azienda, orgogliosa del suo ricco passato, aperta alle istanze della sua clientela.

Giorgio Mistretta
Palermo

Né Leonardo, né Michelangelo

Leggendo il numero di luglio della rivista *Linea diretta*, si evince che il contratto dei ferrovieri è stato approvato, firmato ed è operativo.
Se vi è possibile cercate di essere obiettivi e sinceri; non prendeteci in giro, i ferrovieri sono persone serie e intelligenti: il contratto NON è stato firmato e non si sa quando lo sarà.
Dalla lettura della rivista (questa e le precedenti), sembra che tutto proceda bene, invece non è vero un bel niente. Abbiamo un deficit che è pauroso nonostante il numero dei ferrovieri molto inferiore a quello di qualche anno fa; il risanamento della gestione è lontanissimo; ora si parla di una riduzione di altre 30 mila unità, ma il ministro Burlando si dimentica che abbiamo in Italia il 12% di disoccupati?
Perché non pubblicate i nomi dei dirigenti con gli stipendi che percepiscono, mettendo sulla copertina della rivista la foto di Cimoli specificando anche che percepisce la misera cifra di 1 miliardo e pensare che Cimoli non è Leonardo da Vinci e neppure Michelangelo e l'unica cosa che sa fare è mandare a casa i ferrovieri.
Siamo sulla bocca di tutti ma in negativo, quelli che viaggiano dicono che noi siamo capaci solo di aumentare le tariffe e la qualità del servizio è scadente.

Eros Bianchini
Gemonio (VA)

Risponde Lorenzo Gallico, responsabile della Funzione comunicazione interna e direttore editoriale di *Linea diretta*

Linea diretta *non ha mai affermato (e neanche avrebbe potuto) che "il contratto dei ferrovieri è stato firmato": ha dedicato, piuttosto, la dovuta attenzione alla firma del protocollo d'intesa sindacati-azienda, un atto che, normalmente, prelude alla sigla definitiva del contratto stesso. Purtroppo, i tempi di edizione e di distribuzione di* Linea diretta *determinano uno sfasamento rispetto agli avvenimenti che si succedono in "tempo reale": nel frattempo, i termini della questione sono abbastanza mutati, e la conclusione della trattativa ha subito degli slittamenti. Tutto ciò, ovviamente, non toglie significato a un documento che le parti hanno sottoscritto e di cui era impossibile per la rivista non tenere conto.*
Anche in questo caso, si conferma che il problema di un'informazione più puntuale e tempestiva ai ferrovieri è un problema reale, e su questa direzione si stanno concentrando gli sforzi dell'azienda.
Quanto scrive il lettore, però, è ugualmente indicativo dello stato d'animo di una categoria che si sente "presa in giro" e reclama un rapporto da "persone serie e intelligenti". Assicurare il lettore Bianchini che proprio questo è l'obiettivo della rivista varrebbe probabilmente a poco, perché giustamente quello che conta sono i fatti.
Un fatto è certamente che la discussione sul contratto permane, e che la ricerca di soluzioni che contemplino un accordo reciproco è complessa.
Le difficoltà non sono certo ignorate dal lettore, che anzi dipinge un quadro fin troppo crudo ed esasperato della situazione, che è certamente difficile e richiede l'impegno di tutti per trovare una via d'uscita.
È proprio qui, però, che non siamo d'accordo con il "ferroviere" Bianchini: se le cose stanno così come egli le descrive, compito di tutti è fare il possibile per innestare al più presto dei decisi processi di cambiamento.
Non è questione di manager *più o meno "super pagati" (la società FS è una delle più grandi e complesse aziende italiane, e il mercato delle retribuzioni deve valere anche per i nostri* manager*): neanche Leonardo da Vinci o Michelangelo riuscirebbero*

Foto flash

Riceviamo e volentieri pubblichiamo una fotografia dei primi anni Cinquanta, ancora in periodo di ricostruzione. La foto è stata scattata dal capo tecnico superiore a riposo Pietro Polidori nella stazione di Castagneto Carducci Donoratico e ritrae un gruppo di ferrovieri che si recano in linea a scaricare pietrisco.

nell'impresa di guidare un'azienda, senza la collaborazione e l'impegno anche dell'ultimo degli addetti. Se l'opinione del cliente è che il "servizio è scadente", gli sforzi vanno innanzitutto concentrati in questa direzione, perché è solo dallo sviluppo di nuove capacità di attrarre clienti e fornire nuovi servizi che i ferrovieri possono sperare di trovare soluzione anche ai loro problemi contrattuali. Occorre che il nostro lettore faccia uno sforzo per recuperare più a pieno un "senso di appartenenza" e di orgoglio aziendale che hanno fatto e continuano a fare la "storia" di questa categoria: Linea diretta *non è nata altro che per questo.*

L'impegno dei ferrovieri

Negli ultimi tempi ho continuato a sentire, da parte di diversi organi di informazione, attacchi violenti rivolti alle Ferrovie, specialmente dopo quanto successo a Roma Casilina. Con questa mia lettera, invece, voglio esprimere tutto il ringraziamento possibile al personale delle FS, ai vigili del fuoco, ai volontari e alle forze dell'ordine. La mattina del famigerato 2 agosto mi trovavo infatti con la mia famiglia sul treno 816 proveniente dalla Calabria e diretto a Genova. L'incidente, come tutti sanno, è avvenuto alle ore 3,20, ma quello che non tutti sanno è che:
– gli interventi di soccorso sono stati tanto rapidi che i passeggeri (circa 700 persone) già alle ore 5,20, quindi dopo circa due ore dal deragliamento, erano già su un Intercity diretto a Genova;
– viaggiavano con noi due persone non vedenti che sono state trasferite a Termini e lì due poliziotti le hanno fatte salire su un'auto elettrica e accompagnate al punto di accoglienza dove era stata predisposta l'assistenza medica;
– l'altoparlante della stazione di Roma Termini ripeteva continuamente messaggi d'informazione per indicare dove e a chi i passeggeri dovevano rivolgersi per qualunque necessità;
– sull'Intercity per Genova tutti coloro che si sono recati alla carrozza ristorante hanno trovato il personale del bar pronto a soddisfare ogni loro necessità, senza peraltro voler essere pagati;
– almeno due volte è passato il personale viaggiante chiedendo a tutti se avevamo bisogno di qualcosa e spiegando cosa dovevamo fare per avere il risarcimento qualora avessimo subìto un danno.
In poche parole, un'assistenza davvero efficiente. A questo punto credo che chi vuole veramente bene alla propria nazione dovrebbe cominciare a essere più onesto anche nelle denunce, per cui chi vuole rimproverare alle Ferrovie dello Stato di essere molto spesso sporche o poco puntuali, mi trova completamente d'accordo, ma attaccare il personale perché ha abbandonato i viaggiatori a se stessi o accusarlo di scarsa professionalità, ecco, questo non mi sembra affatto giusto.

Stefano Imperiale
Genova

Nel numero di agosto/settembre di Linea diretta *avevamo evidenziato proprio questo aspetto: l'impegno dei ferrovieri. Certo, pesanti disagi per i passeggeri ce ne sono stati, e del resto l'evento era assolutamente eccezionale, però il personale delle Ferrovie ha cercato di fare quanto possibile. Se siamo riusciti a superare quel tragico giorno lo dobbiamo proprio alla loro professionalità, al loro spirito "di servizio". Grazie, signor Imperiale, per la sua testimonianza.*

A proposito di concessioni

In riferimento alla lettera del signor Alfonso Floreani di Udine "Un segnale importante" pubblicata sul n. 1 di *Linea diretta* e contenente una miscela di Ferrotel, Mense e Concessioni di Viaggio, come ex in pensione da 12 anni per raggiunti limiti di età e di servizio (e mai ben pagato, come afferma di essere lui) accetto il dibattito proposto. In merito al cosiddetto privilegio delle concessioni di viaggio, forse il signor Floreani ignora che quasi tutte le ditte concedono i loro prodotti ai propri dipendenti ed ex dipendenti a prezzi di favore.
Per brevità cito alcuni esempi: il dipendente Fiat può a scadenze periodiche acquistare la macchina usufruendo di un notevole sconto; gli impiegati e funzionari di banca dai loro depositi ricavano tassi d'interesse maggiorati, e l'elenco potrebbe continuare.
Il signor Floreani abbandoni i complessi di colpa, anche perché la rinuncia alle concessioni non porterebbe grandi vantaggi all'azienda. Per chiudere l'argomento preciso che tutte le reti ferroviarie d'Europa, sia pubbliche che private, rilasciano concessioni gratuite e a riduzione. Poiché si fa un gran parlare di entrare in Europa, confrontiamoci in questo contesto e non tentiamo di salvare la patria sopprimendo le concessioni di viaggio.

Mario Quercioli
Sesto Fiorentino

Mensile per il personale del gruppo FS
anno 1 - n.3 - ottobre 1997

Som

Direttore editoriale
Lorenzo Gallico

Direttore responsabile
Gian Franco Lepore Dubois

Redattore capo
Marina Delli Colli

Redazione
Antonio D'Angelo

Editore
Leonardo Periodici s.r.l.
Viale dei Mille, 35 - Milano

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Foto
Copertina: Bruno Di Giulio;
Fototeca Fs: 3, 6, 7, 11, 12, 16, 25, 26, 27, 36;
R. Fusconi: 5;
B. Di Giulio: 9, 15, 34, 38, 39, 42, 43, 44;
A. Stanga: 14;
B. Arconte: 22-23;
Studio fotografico Claudio Brufola: 28-29;
A. Bani: 30, 31, 32, 50, 51, 52, 53; A. Grillini: 35;
L. Cordone: 46, 47, 48, 49;
A. Cefola: 59; R. Ciofani: 41;
Farabolafoto: 54, 55, 56, 57

Impianti: 3f Fotolito - Milano

Stampa: Baioni Stampa
Via Bertoloni 26/b - 00197 Roma

Redazione
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
Telefono: 06/84905272-84903151

Abbonamenti
Telefono: 06/84903899
Registrazione del Tribunale di Roma n. 402/97 del 20 giugno 1997

Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori. Scritti, fotografie e disegni inviati non vengono restituiti.
La riproduzione degli articoli deve essere autorizzata dalla Direzione.

Chiuso in tipografia il 23/10/97

Avvenimenti

26
Un patto per il mercato

30
Il tunnel dello sviluppo
di Roberto Scanarotti

33
Logistica: il futuro è già qui
di Antonio D'Angelo

In primo piano

14
Il "core business" delle merci
di Antonio D'Angelo

FS impresa

22
Una priorità strategica
di Pietro Spirito

mario

Cultura d'impresa

36 Il fattore cliente
di Sante Bianchini

Città e ferrovia

40 Come cambierà l'arredo urbano
di Claudio Cipollini

Intermodalità

42 L'interporto dei record
di Renzo Pocaterra

Inchiesta

46 Storie di ordinaria ferrovia
di Leonardo Cordone

Esplorazioni

50 Là, dove il treno è vita
di Roberto Scanarotti

Treni d'autore

54 La grande fuga
di Marina Delli Colli

Rubriche

3 Posta dei lettori

8 Dentro la notizia
di Antonio D'Angelo

9 Agenda Europa
di Anna Ottavianelli

11 Pensioni & Pensioni
di Giovanni B. Pellegrini

35 In bacheca

58 Dalle Regioni
ABRUZZO
di Dario Recubini
BASILICATA
di Antonio Cefola

60 Il tempo ritrovato
di Francesca Ventre

62 Portobello

64 Giochi
di Aldo Timarco

66 La vignetta
di Franco Donarelli

Il Piano d'impresa sotto i riflettori

di Antonio D'Angelo

L'approvazione, da parte del Governo, del Piano d'impresa FS 1997-2000 ha consentito alla stampa di focalizzare l'attenzione sui problemi dello sviluppo delle Ferrovie. I giornali, e in particolare il *Sole 24 Ore* con gli articoli di Giorgio Santilli, si sono dilungati sull'importanza di un piano di investimenti di 70.000 miliardi in 10 anni per le infrastrutture ferroviarie, e sul significativo segnale dato dal Cipe con l'assegnazione al ministero dei Trasporti di 1.040 miliardi, di cui 600 interamente destinati ad ulteriori investimenti nelle ferrovie (300 per nuovo materiale rotabile, 200 per tecnologia e sicurezza, 100 per l'eliminazione dei passaggi a livello).
Non si "spara più sulla Croce Rossa", ma si comincia a ragionare sulle prospettive di sviluppo e sul futuro di un settore essenziale per la vita della nazione. Un esempio tra i più significativi e importanti di questa costruttiva attenzione è costituito dalla pubblicazione, sul *Sole 24 Ore* del 16 settembre, di due articoli, uno di Gianfilippo Cuneo (uno dei maggiori esperti di strategie), e l'altro di Marco Moussanet, corrispondente da Parigi. Il tema: "Ferrovie: quale riforma". I titoli: "FS: è l'ora dei cambiamenti radicali", e "E la Francia indica una rotta possibile"; negli occhielli, il richiamo alla problematicità del "caso italiano" ("La scommessa impossibile: trasformare un servizio statale eterodiretto in un'impresa responsabile ed efficiente"), e la spiegazione del motivo per cui l'attenzione è dedicata al "caso francese" ("Da quest'anno è operativa la ristrutturazione della società con la gestione separata dei servizi"). Efficace e articolata l'analisi di Gianfilippo Cuneo. Il primo elemento è che "in passato, ma per molti versi ancora oggi, le FS sono state un servizio statale eterodiretto: il Parlamento decide quali linee costruire, i politici locali pretendono i servizi pendolari, i politici nazionali definiscono le tariffe e i sindacati definiscono gli organici e le promozioni, il tutto indipendentemente da qualsiasi analisi costi/benefici e da qualsiasi responsabilizzazione unitaria per le decisioni di oggi e i risultati di domani".
Il tentativo è di "rivoluzionare questa situazione, per far arrivare le FS finalmente a essere impresa: realizzare gli investimenti dove servono, differenziare le tariffe secondo il servizio offerto, fornire servizi convenzionati se chi li richiede ne paga il costo, ridurre i costi gestionali, chiudere le attività in perdita, fare profitti". Il percorso che Cuneo individua nel suo articolo segue le linee indicate nella direttiva Prodi, vale a dire la separazione della gestione dell'infrastruttura e dei servizi, e l'introduzione di possibili fattori di concorrenza tra gestori. Una volta razionalizzato il sistema, "se la trasformazione avrà successo, il costo complessivo per la collettività del trasporto su rotaia potrà attestarsi sui 3-4.000 miliardi l'anno (rispetto agli oltre 10.000 attuali)". Come ricorda Moussanet nel suo articolo, "il 13 febbraio scorso, dopo mesi di durissime polemiche, il Parlamento francese ha definitivamente approvato la riforma della SNCF, con entrata in vigore retroattiva al 1° gennaio '97". In Francia è quindi nata una nuova società, la *Reseau Ferré de France* (RFF), cui sono stati trasferiti tutti gli impianti e tutte le linee. Una riforma con una sua forza cogente, non modificata né annullata dal nuovo governo socialista nel frattempo insediatosi, che ne ha – anzi – razionalizzato l'impianto, e fatto un punto di forza della capacità di coinvolgere il personale nella sfida competitiva ad una maggiore efficienza.

Panorama sulla concorrenza

di Anna Ottavianelli

Regno Unito: gli inconvenienti della privatizzazione

A circa un anno dalla privatizzazione delle Ferrovie inglesi, un risultato negativo per i passeggeri è l'insufficienza delle informazioni fornite da ciascun operatore sui servizi e sui prezzi delle altre società, a causa del comprensibile interesse a contrastare la concorrenza. Le difficoltà che ne conseguono per la pianificazione dei viaggi minacciano però di allontanare la clientela dall'uso del treno, in particolare sulle tratte a lunga percorrenza, che impegnano le linee di più operatori. Ciò ha provocato un intervento dell'autorità che vigila sul mercato ferroviario, il *Rail Regulator*, il quale ha richiesto agli operatori la realizzazione di investimenti nei sistemi di informazioni al pubblico. Per evitare le pesanti sanzioni del *Regulator*, le Società saranno così costrette a cooperare in termini di sistema, superando la pura dimensione concorrenziale.

Nuove società ferroviarie in Olanda

In Olanda esistono già le condizioni per una reale concorrenza ferroviaria, sia nel settore passeggeri che in quello merci. Come noto, l'infrastruttura ferroviaria olandese, gestita da *Railned*, è aperta alla piena concorrenza oltre i limiti fissati dalla direttiva 440. La società ferroviaria nazionale *Nederlandse Spoorwegen*, ora suddivisa in 4 settori operativi indipendenti (viaggiatori, merci, stazioni e immobili), all'anno 2000 cesserà di ricevere qualunque tipo di contributo statale.

Opera ora nel settore passeggeri la società ferroviaria *Lovers Rail* con sede ad Amsterdam, da qualche mese di proprietà al 70% della francese *Compagnie Générale des Eaux*. È stata costituita lo scorso anno, come nuovo ramo di azienda di una preesistente impresa di navigazione interna. La *Lovers* gestisce con trazione diesel i servizi passeggeri tra Amsterdam, Harlem e Ijmuiden, una tratta restata chiusa per 13 anni, ed è stata autorizzata a svolgere dalla metà del 1998 altri due servizi di trasporto locale (Utrecht-Hilversum, L'Aja-Leiden). L'acquisizione della Lovers da parte della Cge, che possiede inoltre in Gran Bretagna due delle società ferroviarie passeggeri privatizzate, fa ritenere che la nuova impresa possa crescere in dimensioni, per divenire un concorrente di rilievo per la società ferroviaria nazionale. I piani della *Lovers* prevedono l'acquisto di nuovo materiale rotabile e l'assunzione di personale dalla NS, al fine di costituire una propria rete di servizi locali. Tale obiettivo potrebbe peraltro incontrare difficoltà di ordine tecnico e politico: vi sono, da un lato, i limiti posti dalla limitata capacità della infrastruttura *Railned*, e, dall'altro, le preoccupazioni sul ridimensionamento dei servizi passeggeri locali NS meno redditizi, che la società nazionale potrebbe abbandonare a causa della pressione della concorrenza. Il Ministero dei Trasporti olandese ha inoltre riconosciuto la licenza di operatore ferroviario a tre società indipendenti del trasporto merci. La prima è

• segue •

la tedesca *Bentheimer Eisenbahn*, di Bad Bentheim, che gestirà un treno navetta settimanale tra Nordhorn (Germania) e Rotterdam, in cooperazione con *NS Cargo*, e che ha già richiesto i contributi comunitari previsti per gli operatori del trasporto combinato (*Programma Pact II*) per l'adeguamento delle sue locomotive alla infrastruttura olandese. Hanno inoltre ottenuto la licenza la *Short Lines* di Rotterdam, che gestirà servizi di trasporto container tra Rotterdam e altre località olandesi, e la *ACTS* di Utrecht, specialista nel trasporto di rifiuti per ferrovia.

Una nuova iniziativa per le merci che coinvolge l'Italia

Dopo la *NDX*, l'alleanza tra operatori ferroviari tedeschi, olandesi e americani, non ancora operativa ma significativa ai fini del ridisegno organizzativo nel mondo dei trasporti merci per ferrovia, è nata ora un'altra importante *joint-venture* nello stesso settore, stavolta a partecipazione italiana.
L'alleanza è stata denominata *Trans Atlantic Rail Express* (TARES), ed è composta da 5 partner: tre operatori europei del trasporto combinato (*Intercontainer-Interfrigo*, la svizzera *Hupac*, l'italiana *Cemat*), e le società americane *Norfolk Southern* (NS) e *ContainerPort Group* (CPG). Il segmento di business di interesse è il trasporto combinato via mare tra il Nord America e l'Europa, di cui si prevede una rilevante crescita nei prossimi anni, in particolare sulle direttrici europee nord-sud.
Non si tratterà di una nuova impresa, ma di un'offerta di servizi integrati gestiti in comune sulle reti di cui i partner dispongono nel trasporto intermodale, al fine di offrire alla clientela americana trasporti completi "porta a porta". Vi saranno condizioni di neutralità rispetto al trasporto marittimo, che non fa parte dell'alleanza.
I membri europei dell'accordo (*Cemat*, *Hupac* e *Intercontainer-Interfrigo*) continueranno a operare in concorrenza in Europa nel settore del trasporto combinato, in cui dispongono di una rete di trasporto paneuropea con proprie infrastrutture di terminal, proprio materiale rotabile e sistemi informatici avanzati. Sono rappresentati in tutti i porti europei e dispongono di collegamenti ferroviari giornalieri verso i maggiori terminal interni, con un volume di trasporto annuo di oltre 3 milioni di Teu.
La *Norfolk Southern*, con sede in Virginia, Usa, gestisce una rete ferroviaria di oltre 23.000 km, con 30 terminal in circa 20 Stati, soprattutto nella parte sud-est, nel medio ovest e nella provincia canadese dell'Ontario.
Della compagnia fanno parte la società ferroviaria *Norfolk Southern Railway* e l'impresa di trasporto stradale *North American Van Lines*. Recentemente la *Norfolk Southern* ha acquistato la società ferroviaria *Conrail*, con la quale potrà accedere ai mercati Usa del nord-est e del medio ovest.
La *Norfolk Southern* è una società con 24.500 dipendenti, e dispone di oltre 2.000 locomotive e circa 97.000 carri.
La *ContainerPort Group* ha sede a Cleveland, nell'Ohio, ed è una delle maggiori imprese di trasporto nel medio ovest degli Usa.
È specializzata nel trasporto di container (15.000 al giorno) e unità di carico intermodali.
Gestisce 22 terminal, e fornisce trasporti stradali, stoccaggio di container e monitoraggio elettronico dei trasporti.

Treni ad alta velocità negli Usa

È in discussione negli Usa un nuovo piano federale sui trasporti (*National Economic Crossroads Transportation Efficiency Act*), che comprende, tra l'altro, un progetto di treno ad alta velocità che collegherà gli Stati dell'Illinois, dell'Indiana, Iowa, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, Ohio e Wisconsin.
Il piano prevede collegamenti tra Chicago, Detroit, Milwaukee e St. Louis, e conta di utilizzare tutte le tecnologie ferroviarie sviluppate in Europa, ossia la tecnica ad assetto variabile (per velocità da 140 a 240 km/h), quella del Tgv francese (velocità fino a 320 km/h) e quella a levitazione magnetica (fino a 500 km/h). Il relativo budget ammonta a 174 miliardi di dollari.
Il piano fa seguito all'altro grande progetto di treno ad alta velocità (240 km/h) che collegherà Washington, New York e Boston (*American Flyer*) dalla fine del 1999. Tra il 2004 e il 2006 dovrebbe inoltre essere operativo il *Florida Overland Express* (Fox) tra Miami, Orlando e Tampa. Altri progetti allo studio sono quello in California (linea San Diego-Los Angeles-San Francisco-Sacramento) e, nel nord-ovest, tra Vancouver e l'Oregon.

Pensionati d'annata: a che punto siamo

di Giovanni B. Pellegrini

È tempo di fare il punto sullo stato di attuazione della legge n. 59 del 1991. Com'è noto la legge ha concesso dei benefici economici in favore delle pensioni cosiddette d'annata, alle quali appartengono due numerosi gruppi di pensionati FS.
Il primo gruppo comprende i pensionati la cui decorrenza del trattamento di quiescenza è compresa nel periodo 2.7.1977-31.12.1987 e i benefici consistono in aumenti percentuali decrescenti in rapporto alla maggiore o minore lontananza dall'esonero – secondo una tabella allegata alla legge stessa – applicati sull'importo annuo lordo delle singole pensioni in atto alla data del 31.12.1989. Tali aumenti sono stati corrisposti con le seguenti decorrenze: 1.7.1990, 1.1.1992, 1.1.1993 e 1.10.1995 direttamente dai Centri meccanografici del tesoro, donde, da quest'ultima data, la posizione dei pensionati appartenenti al primo gruppo è stata regolarizzata.
Al secondo gruppo di pensionati appartengono coloro il cui trattamento decorre da data anteriore al periodo su indicato e cioè con decorrenza precedente al 2.7.1977. A questo gruppo, oltre al beneficio tabellare riportato, deve essere riliquidata la pensione con provvedimento formale per l'attribuzione della cosiddetta anzianità pregressa e degli stipendi decorrenti dal marzo 1981. Tuttavia, il beneficio tabellare, che si deve calcolare sull'importo annuo lordo alla data del 31.12.1989, è subordinato alla suddetta riliquidazione, che consente di individuare la pensione effettivamente spettante alla data indicata. Peraltro, queste pensioni, in attesa dell'emissione della deliberazione, hanno comunque avuto un acconto dei benefici derivanti dalla legge n. 59, consistente in un importo pari al 10% dell'ammontare mensile lordo della pensione in atto al 31.12.1989, con effetto dalla data dell'1.7.1990, con esclusione dell'indennità integrativa speciale e degli altri eventuali assegni, elevato al 15% dall'1.1.1992 e al 25% dall'1.1.1993.
È da aggiungere che a seguito del provvedimento

• segue •

formale può accadere che la nuova pensione base risulti d'importo lievemente superiore, pari o inferiore a quello determinato con l'attribuzione degli acconti, a motivo di una modesta durata del servizio ferroviario sul quale si calcola l'importo dell'anzianità pregressa. In tali ipotesi, comunque, la pensione base non subisce alcuna decurtazione dell'importo, in forza della norma di cui all'art. 6 della legge n. 537 del 1993 (collegata alla Finanziaria del 1994), che fa salvo il trattamento più favorevole tra il precedente già fruito e quello derivante dalla riliquidazione.
Purtroppo, la stessa cosa non può avvenire per l'indennità integrativa speciale, siccome emolumento accessorio autonomo al quale la norma di salvaguardia non è estensibile, e che dall'1.7.1990 deve essere assoggettata alla riduzione mensile di lire 72.122 conseguente alla quota di indennità inserita nella base pensionabile. Da detto meccanismo di riliquidazione, pertanto, può scaturire un debito da recuperare a carico dell'interessato. In sostanza, soltanto in presenza di una consistente anzianità pregressa l'interessato può ottenere una rata mensile d'importo superiore a quello già fruito, in quanto, in tal caso, l'aumento conseguito dalla pensione base supera la detrazione subìta dall'indennità integrativa.
Attualmente, considerato il notevole numero di partite di pensioni rientranti nel secondo gruppo (all'incirca 140.000), per completare il ciclo lavorativo occorrerà ancora tempo, nonostante il procedimento di riliquidazione avvenga in modo del tutto automatizzato.
A tale riguardo, di recente e cioè dallo scorso aprile, il Ministero del Tesoro è ulteriormente intervenuto al fine di perseguire uno snellimento del servizio relativo all'applicazione dei provvedimenti di riliquidazione delle pensioni e rendere possibile l'esecuzione più accelerata degli adempimenti necessari.

Modifiche alle modalità di comunicare le competenze ai pensionati correntisti bancari

La normativa che ha consentito il pagamento della pensione anche mediante accreditamento in c/c bancario risale operativamente al gennaio 1987. Tale normativa aveva previsto la comunicazione all'interessato dell'accreditamento della

rata mensile attraverso un modulo di assegno di c/c postale opportunamente modificato.
In seguito ad alcuni inconvenienti che si sono verificati in questo lasso di tempo, unitamente a motivi di razionalizzazione del servizio e al fine di conseguire un notevole risparmio di costi per le spese postali, il Ministero del Tesoro è pervenuto nella determinazione di sostituire le modalità di comunicazione delle competenze dovute ai pensionati correntisti bancari.
Invero, a seguito di numerosi reclami di pensionati, il dicastero ha dovuto prendere atto che il modulo di assegno postale avente scopo meramente informativo, benché spedito per posta ordinaria, è stato spesso confuso dagli addetti al recapito per il titolo di spesa vero e proprio – che viene invece inviato per plico raccomandato a coloro che riscuotono l'assegno presso gli uffici postali – e, quindi, in caso di mancata consegna al destinatario, è stato trattenuto e restituito all'ufficio postale incaricato della distribuzione, previo avviso all'interessato mediante apposita cartolina.
Tale inconveniente ha costretto i pensionati a recarsi personalmente al detto ufficio per ritirare la comunicazione, oppure, come sovente è accaduto, ad abbandonarla. In questa seconda ipotesi, il plico contenente la comunicazione è stato restituito alla competente Direzione provinciale del Tesoro, costringendola ad accertare il motivo della mancata consegna, non potendosi escludere a priori che la stessa fosse dovuta a trasferimento o a decesso del destinatario.
Di conseguenza, il Ministero del Tesoro ha deciso di sostituire la ripetuta comunicazione – *che cessa di essere inviata a partire dal mese di ottobre* – con un prospetto analitico delle competenze da inviare ai correntisti nel mese di gennaio di ciascun anno, in occasione dell'attribuzione della perequazione automatica, e destinato a valere fino al mese di dicembre, salvo a essere ripetuto in corso d'anno, qualora dovessero intervenire variazioni di carattere generale o individuale.
Di detta modifica i pensionati correntisti sono stati informati mediante avviso inserito nel tagliando annesso al modulo di c/c postale relativo alle rate di agosto e settembre.
La predetta modifica è stata suggerita anche dalla circostanza che attualmente le pensioni subiscono una sola variazione di carattere generale, all'inizio dell'anno,

per effetto dell'attribuzione della perequazione automatica con accreditamento della rata invariabilmente alla data fissata.

Risposte ai lettori

Ben volentieri dò spazio, perché di largo interesse, alla segnalazione pervenuta da *Romano Borgogni* da Roma riguardante la detrazione d'imposta per il coniuge a carico nelle misure stabilite dal Dpcm 26.7.1996 a decorrere dal gennaio 1996. In proposito è stato notato che – mentre con la rata dello scorso febbraio in sede di conguaglio fiscale è stata regolarizzata tale detrazione conferendo il maggiore importo di 144 mila lire lorde annue, relative al decorso anno 1996 – per i mesi del 1997 viene attribuita nuovamente la detrazione precedente e non quella prevista dal citato decreto presidenziale (nel caso segnalato lire 12 mila mensili in meno). Al riguardo va chiarito che la maggiorazione della detrazione era stata indicata per il solo 1996 dal decreto del 26.7.1996, in applicazione dell'art. 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 550, recante disposizioni per la formazione del bilancio 1996. Tuttavia, di recente, il Ministero delle Finanze con la circolare n. 137/F del 15.5.1997 si è pronunciato nel senso che la detrazione d'imposta per il coniuge a carico prevista per il 1996, in rapporto all'ammontare del reddito imponibile, va confermata anche per il 1997. La stessa circolare, però, non ha precisato né le modalità e né i tempi per effettuare il ricalcolo dell'importo della detrazione non applicata nei mesi del 1997. In mancanza di tali precisazioni, il Ministero del Tesoro si è orientato a regolarizzare la detrazione in questione in sede di conguaglio fiscale annuale, e cioè con la rata del prossimo febbraio 1998. Tale scelta è stata condizionata dalla considerazione di evitare ai Centri meccanografici del Tesoro di dover procedere a modificare dei loro programmi automatizzati predisposti per il corrente anno e ormai in avanzato stato di attuazione, evitando così un costo aggiuntivo.

Osvaldo Zaccone da Novara lamenta di aver ottenuto la riliquidazione della pensione, sulla base di una sentenza giudiziale, senza interessi e rivalutazione monetaria. In proposito lo informo che la Sezione di controllo della Corte dei Conti si è espressa nel senso che la riliquidazione della pensione conseguente a sentenze deve comprendere interessi e rivalutazione monetaria, sempre che il giudizio fosse già in corso alla data del 31.12.1991. Ove il giudizio fosse stato attivato dopo tale data, va applicato l'art. 16 della legge n. 412 del 1991, che per i crediti previdenziali ha stabilito come l'importo dovuto a titolo di interessi debba essere portato in detrazione dalle somme eventualmente spettanti per la rivalutazione monetaria. Consegue che l'interessato deve rivolgere apposita istanza all'Ufficio amministrazione e contabilità dell'ex Compartimento che gli ha riliquidato la pensione chiedendo esplicitamente, con riferimento al precedente provvedimento, la liquidazione degli interessi e della rivalutazione monetaria, intimando alla società FS di provvedere entro un detto periodo di tempo, trascorso il quale senza esito può proporre ricorso giurisdizionale alla Sezione regionale della Corte dei Conti competente per territorio.

Mi auguro che *Domenico Tricarico* da Bitonto, leggendo quanto ho avuto modo di scrivere in ordine alla legge n. 59 nel numero precedente di questa rivista, in cui ho riportato il numero verde cui chiedere notizie della propria posizione pensionistica, nonché le più complete notizie riportate nella parte generale della rubrica di questo mese, si sia potuto rendere conto della situazione in cui si trova la fase lavorativa delle riliquidazioni. Del pari, ho più volte trattato nel modo più ampio l'applicazione della legge n. 87 del 1994, che ha previsto l'inserimento di una quota dell'indennità integrativa speciale nella base di calcolo dell'indennità di buonuscita, per cui i dubbi manifestati al riguardo dovrebbero essere stati superati. Dissuado dall'inviare petizioni e istanze alle massime cariche della società FS, che ritengo non possano influire sulle procedure automatizzate in corso, né ottenere auspicate aperture interpretative, in contrasto con le norme legislative in questione.

Giuseppe Cellamaro da Taranto continua a raccontare per l'ennesima volta le vicende della sua trascorsa vita ferroviaria e quelle precedenti del padre defunto. Tutto ciò che era possibile dirgli sulla sua posizione pensionistica è stato fatto più di una volta in questa rubrica; ormai non so che cosa comunicargli ancora, per cui lo invito amichevolmente a cercare di vivere tranquillamente la quiescenza. È bene non rammaricarsi ulteriormente per le vicissitudini che gli serebbero accadute durante il suo rapporto di lavoro.

Informo l'ing. *Giovanni Ferrara* da Alia che il servizio reso alle FS è ricongiungibile con quello in atto prestato all'ente locale in base agli art. 113 e 239 del Testo unico n. 1092 del 1973. La ricongiunzione va richiesta alla competente sede dell'Inpdap – ex gestione Cpdel – e viene effettuata in sede di liquidazione del trattamento di quiescenza, senza alcun onere a carico dell'interessato, il quale deve attivarsi ad annullare la precedente istanza riferita alla legge n. 29 del 1979.

Il "core business" delle merci

di Antonio D'Angelo

Da sempre considerato la "cenerentola" dell'attività aziendale, il trasporto merci sta oggi prendendosi una rivincita. E, mentre si prepara ad affrontare la difficile sfida del mercato europeo, l'Asa Logistica integrata si dà una nuova struttura organizzativa. Maurizio Bussolo, responsabile dell'Asa, intervistato da Linea diretta, traccia il quadro dell'attuale situazione e illustra i principali programmi

Maurizio Bussolo, 52 anni, laureato in scienze politiche, proviene da numerose esperienze manageriali, tra cui quelle di: direttore centrale pianificazione studi, sistemi informativi dell'Ansaldo; amministratore delegato/ direttore generale del gruppo Metis; amministratore delegato della Ils (International logistic system)

l lavoro di analisi è durato sei mesi. Il tempo necessario a verificare quelle che sono state individuate come incoerenze nella struttura e nella strategia, ruoli scarsamente definiti, sovrabbondanza di funzioni: vale a dire una serie di appesantimenti organizzativi, conseguenza di "un sistema che tendeva sempre ad aggiungere, senza mai nulla togliere".
Alla fine, l'Asa Logistica integrata ha definito il suo piano di riposizionamento competitivo sul mercato, ed ha introdotto modifiche importanti alla propria struttura organizzativa. Gli obiettivi che hanno guidato la riorganizzazione dell'Asa partono proprio dall'esigenza di recuperare un bisogno di linearità e semplicità della struttura. Lo sforzo è di individuare con precisione ambiti, competenze, responsabilità; di razionalizzare tanto la struttura centrale quanto l'organizzazione sul territorio, in funzione di un rapporto diretto ed efficace con il cliente (in periferia, ad esempio, presidio aziendale affidato ad un unico interlocutore, ed un'articolazione dei compiti capace di spezzare quel circuito periferia-centro-periferia, che spesso impedisce ad uffici, che insistono sullo stesso territorio, di dialogare efficacemen-

te tra loro).
Contemporaneamente alla definizione della nuova struttura, è stato avviato un processo di coinvolgimento di tutto il personale dell'Asa, affinché le modifiche organizzative non corressero il rischio di "passare sopra la testa della gente" o di risultare assorbite con difficoltà dal corpo aziendale: un concreto esempio di una svolta nel progetto di comunicazione interna al personale, una novità significativa e meritevole di rilievo. Tutto il personale dell'Asa Logistica integrata sarà interessato da una serie di riunioni e di incontri, in cui verrà illustrata la nuova organizzazione.
A rispondere alle domande di *Linea diretta* è Maurizio Bussolo, responsabile dell'Area strategica di affari Logistica integrata, in carica dal gennaio di quest'anno.

Quali le linee guida del processo riorganizzativo dell'area merci?

Abbiamo innanzitutto lavorato all'analisi della struttura precedente, cominciando a fare una "fotografia" dell'esistente. Il lavoro di diagnosi ci ha consentito di individuare *cinque criticità* dell'attuale posizionamento e organizzazione dell'Asa, su cui concentrare l'attenzione per elaborare le soluzioni.
La prima criticità è data dal fatto che l'Asa Logistica integrata opera in un mercato europeo fortemente competitivo, attraversato da processi di ristrutturazione dagli esiti ancora non definiti, ma che certamente evolvono verso una dimensione unitaria del mercato. Il panorama del mercato del trasporto in generale è complesso: la domanda di trasporto merci è in crescita costante, ma i prezzi unitari sono in calo, a causa di un aumento continuo della concorrenzialità.
La seconda criticità è costituita dal fatto che il posizionamento competitivo dell'Asa è praticamente solo nazionale, niente affatto proiettato alla prospettiva europea, come sarebbe, invece, indispensabile. Inoltre, l'Asa opera in un contesto di mercato molto concentrato, debole e minacciato dai clienti concorrenti (negli ultimi dieci anni, ad un aumento del 50% dei volumi trasportati, ha corrisposto una diminuzione del 15% del fatturato deflazionato: si è trasportato di più, ma incassato nettamente di meno).
La terza criticità è rappresentata dalle carenze rilevate nella strategia perseguita nel settore delle partecipazioni societarie: l'attuale sistema è oggi incoerente rispetto alle opportunità esistenti, fa regi-

strare un eccesso di presenza in settori in perdita o non strategici per l'operatività dell'Asa, e una mancata o debole presenza in settori strategici e in forte espansione.
La quarta criticità deriva da un giudizio sulla qualità del servizio: le prestazioni del sistema del trasporto ferroviario delle merci sono ancora basse e inadeguate rispetto alle esigenze crescenti della domanda.
L'ultima criticità è relativa alla struttura organizzativa dell'Asa, che è debole, priva di leve e strumenti di governo, controllo e indirizzo, sia della propria attività che del processo del trasporto merci.

Un'analisi cruda, quasi impietosa.

Un'analisi che possiamo definire anche "crudele", certo: ma necessaria per porre le basi di un processo di riorganizzazione reale. Il nostro primo obiettivo è disegnare un quadro strategico chiaro: nel mercato internazionale, ad esempio, abbiamo una situazione di debolezza strutturale, che poteva non preoccupare quando le reti ferroviarie europee si dichiaravano "consorelle", ma che diventa oggettivamente pericoloso quando si prefigura uno scenario di possibile concorrenzialità e competizione. Oggi, c'è un rapporto di 1 a 2 tra i quantitativi di merci trasportati da noi e quelli delle altre Ferrovie: 1/3 del mercato internazionale è costituito dal nostro export, 2/3 dall'import delle Ferrovie di Germania, Francia, Austria e via dicendo.
La conseguenza è che le reti estere "detengono", in pratica, gran parte dei clienti del nostro traffico internazionale, che rappresenta una quota certo non piccola, anzi assolutamente rilevante (circa il 50%) del nostro traffico complessivo.
Una regolamentazione che consentisse una libertà di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale delle altre reti ci vedrebbe rapidamente e forse definitivamente fuori gioco. Perciò occorre attrezzarsi, individuare delle strategie per uscire da questa situazione (cosa che abbiamo già fatto, promuovendo una ricerca di alleanze che ha già portato ad un importante accordo con le Ferrovie svizzere per la costruzione entro il '98 di una società mista). Ma, soprattutto, occorre conoscere con esattezza quali sono i propri punti di forza, le possibilità di sviluppo, i limiti e i difetti da correggere dell'assetto organizzativo e produttivo.

La riorganizzazione prepara anche un processo di autonomia gestionale e imprenditoriale dell'Asa e un confronto con le direttive che influenzano l'evoluzione del mercato del trasporto nell'ambito comunitario europeo?

È una delle esigenze primarie. Il Piano d'impresa

ALLEANZA STRATEGICA ITALO-SVIZZERA

La costituzione di una società mista italo-svizzera che avrà il compito di gestire i traffici ferroviari bilaterali delle merci è prevista a breve, dopo uno studio preliminare, dal protocollo d'intesa tra FS e FFS siglato nei mesi scorsi a Milano dal presidente delle Ferrovie federali svizzere, Benedikt Weibel, dal direttore generale delle FFS, Hans Peter Fagagnini, dall'amministratore delegato FS, Giancarlo Cimoli, e dal direttore dell'Asa Logistica integrata, Maurizio Bussolo.

La firma del Protocollo ha rappresentato un momento formale importante e ha posto le basi per un vero e proprio salto strategico nei rapporti tra FS e FFS. La società diventerà operativa nei primi mesi del 1998. Inizialmente il mercato di riferimento sarà rappresentato dall'import-export tra Italia e Svizzera e, progressivamente, si estenderà anche agli scambi tra l'Italia e gli altri paesi europei che utilizzano i transiti svizzeri (Francia, Benelux, Germania, Svezia, Norvegia e Danimarca). Uno scambio oggi attestato sui 37 milioni di tonnellate, pari al 77% del totale import-export ferroviario italiano. Rispetto a questo mercato, la quota di traffico ferroviario che utilizza i transiti italo-svizzeri è pari a 20 milioni di tonnellate, il 54% del totale ferroviario. Nel commentare la firma del protocollo, i dirigenti delle due società hanno evidenziato l'importanza dell'accordo che consentirà alle FS di "avvicinarsi al cuore dell'Europa" e alle Ferrovie svizzere di collegarsi direttamente con il crescente traffico merci nel Mediterraneo.

È stata sottolineata, in un mercato in prevedibile crescita e ad alta competitività come l'attuale, l'importanza per due imprese di trasporto merci "di medie dimensioni" quali FS e FFS ad operare insieme. Questa *partnership* offre inoltre ad entrambi l'occasione di intraprendere nuove iniziative per acquisire altri traffici internazionali e di sviluppare prestazioni di elevato valore aggiunto di logistica integrata. Complessivamente, oggi, i settori merci delle Ferrovie Svizzere e italiane producono un giro d'affari superiore a 2.500 miliardi e sviluppano un volume di 31 miliardi di tonnellate/km, impiegando un parco di oltre 90.000 carri e 3.500 locomotive. Le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie federali svizzere hanno in questi anni sviluppato una proficua collaborazione, sia nel settore del trasporto dei passeggeri che in quello delle merci.

Significativi al riguardo gli esempi di Cisalpino e TARES. La prima è la società nata nel novembre 1993 (di proprietà al 50% delle FS, al 43% delle Ferrovie federali svizzere e al 7% delle Ferrovie del Loetschberg) per sviluppare e migliorare i collegamenti ferroviari tra Italia e Svizzera, sia dal punto di vista dello standard qualitativo dei servizi offerti che della riduzione dei tempi di percorrenza, mentre TARES (società di prossima realizzazione, che vede la partecipazione di vettori come Hupac, Cemat e Intercontainer) gestirà il trasferimento dei container dal domicilio del cliente europeo al domicilio del cliente americano e viceversa, senza interferire nel rapporto esistente, per la tratta marittima, tra lo spedizioniere e la compagnia di navigazione.

Beppe Bertoli

Milano : firma del protocollo tra FS e Ferrovie Svizzere.

indica che, entro il '98, va completato il processo di separazione tra gestione dell'infrastruttura e l'articolazione delle divisioni o società incaricate della gestione dei servizi. L'area merci dovrà prepararsi a gestire i propri mezzi di produzione (mezzi di trazione, carri e manovre): è il primo passo verso la trasformazione in un'impresa, verso l'ingresso in uno scenario competitivo, che potrà vedere la presenza anche di altri soggetti, come prevedono le direttive europee.

I DATI DI SETTEMBRE: CARRI

Settembre '97	226.188
Settembre '96	195.202
Var. %	+15,9%

I DATI DI AGOSTO: TKM

	'97	'96	Var. %
TOTALE	1.367.262	1.212.040	+12,8%
Tradizionale	820.671	718.052	+14,3%
Combinato	546.591	493.989	+10,6%
Interno	752.782	639.226	+17,8%
Export	233.022	229.635	+1,5%
Import	381.457	343.179	+11,2%

I DATI DI PERIODO

Var.% 97/96	GEN-GIU	GEN-LUG	GEN-AGO
TKM TOTALI	+6,6%	+7,5%	+8,0%
Tradizionale	+3,9%	+5,3%	+6,0%
Combinato	+11,5%	+11,6%	+11,5%
Interno	+9,9%	+11,5%	+12,0%
Export	+0,1%	-0,3%	-0,2%
Import	+4,9%	+5,6%	+6,0%
RICAVI	-	-	+8,1%

Una prospettiva che preoccupa o no?

Si tratta anche di un'importante prospettiva di sviluppo. Oggi, il raddoppio dei nostri volumi trasportati ci vale appena l'incremento di un punto della quota di mercato complessivo. Il trasporto merci ferroviario ha bisogno di recuperare competitività, di inserirsi in un sistema di logistica integrata, e la concorrenzialità costituisce uno stimolo, non un ostacolo, alla crescita del mercato: non a caso il *Libro Bianco* del commissario europeo ai trasporti, Neil Kinnock, porta il titolo significativo di "Una strategia per rivitalizzare il trasporto ferroviario in Europa".

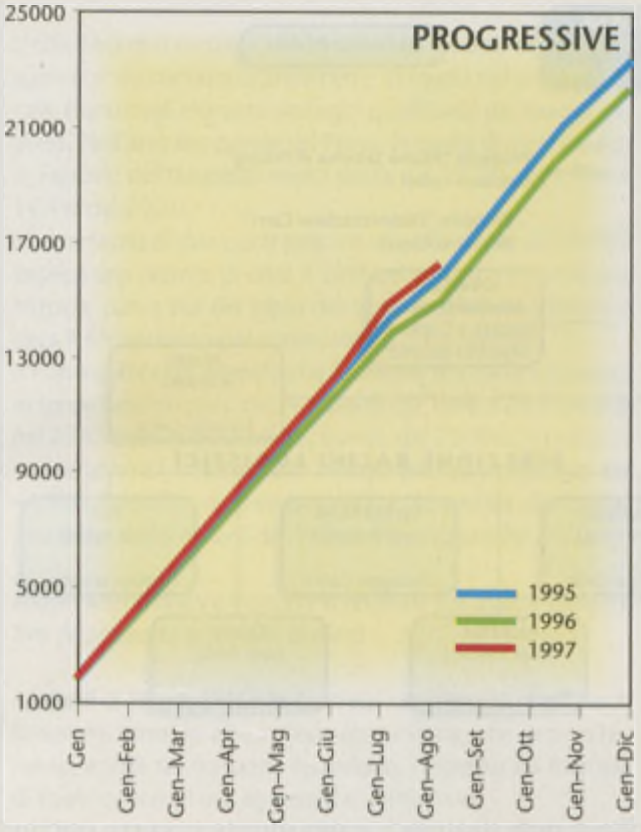
L'Asa Logistica integrata è pronta a misurarsi con lo scenario competitivo del mercato?

L'Asa possiede il patrimonio di strumenti, competenze e professionalità per essere attiva e competitiva sul mercato. C'è l'esperienza concreta di quest'ultimo periodo che rende sicuri che anche gli obiettivi ambiziosi del Piano d'impresa (crescita del 20,4% delle tonnellate/km al 2000) possono essere raggiunti. Nei primi otto mesi dell'anno abbiamo realizzato una crescita del traffico anche rispetto ai livelli '95, un anno di risultati record per la ferrovia. I 2,5 miliardi di tonnellate/km trasportati nel mese di luglio costituiscono un risultato mai realizzato fino ad ora. In altre occasioni, picchi eccezionali della domanda avevano determinato il collasso del sistema: questa volta, sollecitata, la "macchina" ha risposto bene, mostrando che ci sono ancora margini di capacità inespressa. Per questo è importante avviare i processi di razionalizzazione necessari, che, per certi versi, avvengono anche in una circostanza fortunata, perché i processi di ristrutturazione in genere si fanno quando le cose vanno male, quando le cose vanno bene il compito è relativamente facilitato, c'è maggiore entusiasmo e convinzione.
Occorre anche dire che gli obiettivi del Piano d'impresa e i brillanti risultati di quest'ultimo periodo si inseriscono in un positivo mutamento del quadro generale: finalmente, dopo tanto tempo, c'è una maggiore e dovuta attenzione di tutta l'azienda verso un settore strategico come le merci, storicamente considerate un po' come la "cenerentola" dell'attività aziendale, costantemente retrocessa rispetto alle esigenze, ritenute prevalenti e più urgenti, della clientela che viaggia. Certo, rimane il problema generale della necessità di adeguamento delle strutture e delle infrastrutture ferroviarie, ma, in questa direzione, il Piano d'impresa fissa degli indirizzi precisi.

Quali obiettivi e quali esigenze sono alla base della riorganizzazione interna?

Il primo obiettivo è la valorizzazione piena del *core business*. Occorre sfruttare al meglio le possibilità dell'esistente, mettendo al centro l'esigenza di un rapporto diretto ed efficace con il cliente. Perciò la riorganizzazione funzionale ha puntato, innanzi-

LA DINAMICA DELLE TK 1995–1997



tutto, alla semplificazione e razionalizzazione dei livelli di responsabilità. La lettura dell'organigramma deve essere semplice, lineare: si è privilegiata, perciò, la verticalità (quattro funzioni di *staff* e tre sole direzioni di *line*, oltre a cinque di direzioni di bacino logistico, ognuna con specifici compiti operativi); si è puntato a ripristinare un ruolo di autentica direzione e coordinamento sul territorio, come punto di riferimento aggregante sia per l'attività di produzione che di vendita. Il processo è partito dall'alto, ma tenderà a ramificarsi secondo le stesse linee guida per l'intera struttura, puntando ad una riunificazione delle competenze e a processi di progressiva responsabilizzazione, tutti traguardati a consentire un approccio semplificato e diretto col cliente, ma con una costante attenzione agli aspetti economico-finanziari.

Si avvierà anche un processo di revisione e di ridefinizione delle procedure, che spesso non hanno seguito le varie modifiche della struttura, e sono rimaste sostanzialmente immutate e arretrate rispetto al variare della realtà organizzativa?

Sarà dedicata un'attenzione tutta particolare alla definizione delle procedure e dei compiti assegnati a ogni singola unità operativa, per consentire una "codifica" dei processi e anche una verifica dei risultati produttivi. Sarà anzi su questo terreno che si giocherà la vera partita della nuova organizzazione: per questo, è essenziale il coinvolgimento di tutte le strutture e di tutti gli addetti, un contributo di partecipazione e di analisi costruttiva.
La stessa attenzione rivolta ai processi di comunicazione interna sarà rivolta ai processi di formazione e di aggiornamento continuo del personale.
Oggi, il mercato del trasporto è in evoluzione continua: lo sviluppo della capacità di operare nelle "filiere logistiche", ad esempio, richiede l'affinamento di competenze e professionalità specifiche per poter venir incontro alle esigenze reali del cliente, è necessario appropriarsi della capacità di "dominare" l'intero processo della catena logistica.

L'obiettivo principale della riorganizzazione è, comunque, il riposizionamento competitivo dell'Asa nel mercato della logistica integrata, ma quali saranno le conseguenze nel settore delle partecipazioni societarie?

Le società partecipate o controllate sono strumenti per raggiungere il mercato, per un'operatività funzionale alla crescita delle dimensioni produttive dell'Asa. Il processo di riorganizzazione e ristrutturazione mira a correggere alcune incoeren-

TRAFFICO E RICAVI

Nel mese di luglio le Ferrovie hanno realizzato un record storico di traffico: circa 2,5 miliardi di TK (+12,8% rispetto a Luglio 1996 e +18,5% rispetto a luglio 1995); mai in un mese le Ferrovie avevano trasportato 2,5 miliardi di TK.

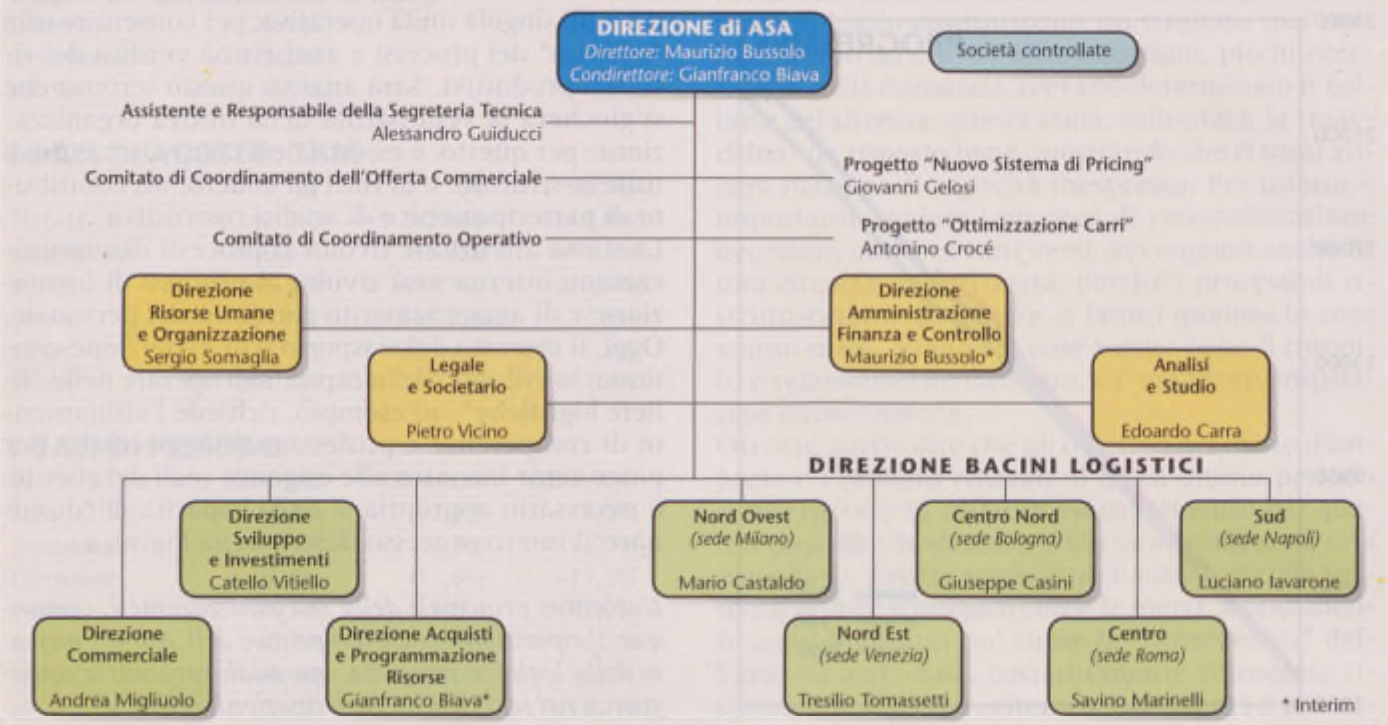
Il traffico ferroviario continua a crescere: ad agosto (+12,8%).

Il fatturato di agosto è stato pari a 75 miliardi di lire.

L'andamento di agosto è stato caratterizzato da un forte sviluppo del traffico interno (cresciuto del 18%) e del traffico in importazione (+11,2%). Aumenta di pochissimo quello in esportazione (+1,5%).

Alla crescita del traffico interno corrisponde una crescita rilevante del traffico tradizionale (+14,3%) alla quale si affianca una crescita più modesta del combinato.

ASA Logistica integrata



ze della passata strategia, senza disperdere il patrimonio di realizzazioni già compiute nei settori riconosciuti essenziali per promuovere il ruolo dell'Asa nel mercato della logistica integrata. Il "cuore del *business*" rimarrà concentrato nell'Asa, che porterà a compimento il proprio processo di trasformazione in impresa secondo i piani e i tempi definiti a livello aziendale. La "nuova" Eurolog (la società è, infatti, destinata a cambiare nome) costituirà lo strumento essenziale di penetrazione in quel mercato della logistica tante volte richiamato, dove tutte le Ferrovie europee si stanno attrezzando per essere presenti e competere. È un approccio che segna una discontinuità con il passato, ma che appare più realistico e funzionale alla strategia dell'Asa: non dobbiamo neanche dimenticare che, malgrado le grandi potenzialità di sviluppo e l'importanza strategica di un'espansione in questo campo, le attività che oggi stimiamo di vera logistica integrata finiscono per pesare solo per il 3% sul volume complessivo delle attività dell'Asa. Il concetto essenziale è che il sistema delle partecipazioni societarie deve essere coerente e supportare il *core business* dell'Asa: attualmente lo aiuta poco, disperdendo la presenza anche in settori che sono in perdita o non strategici, e per questo occorre operare una razionalizzazione.

Ritiene raggiungibili gli obiettivi del Piano d'impresa senza interventi speciali, anche legislativi, nel mercato competitivo esterno, in particolare il settore dell'autotrasporto?

Al limite, basta anche una cosa banale: vale a dire che, così come avviene negli altri paesi europei, vengano fatte rispettare le leggi esistenti, *in primis*, evidentemente, per l'autotrasporto (norme sui limiti di velocità, pesi, ore di guida).
In realtà, in particolare per quanto riguarda il traffico combinato, anche il Piano d'impresa insiste sulla necessità di superamento dell'attuale condizione di eccesso di costo della terminalizzazione su gomma, che determina uno svantaggio competitivo nell'evoluzione dell'offerta.
Ci si attende che, soprattutto in questo settore, le politiche degli Stati europei consentano uno sviluppo del traffico combinato meno condizionato dalle attuali disequilibrate scelte di *pricing* (che risultano particolarmente vantaggiose per i caricatori finali), consentendo effettive condizioni di parità concorrenziale rispetto al trasporto tutto strada. ❖

CHE COSA PREVEDE IL PIANO D'IMPRESA

L'obiettivo di incrementare il traffico ferroviario delle merci, aumentando contemporaneamente in modo significativo i ricavi, è uno degli elementi strategici qualificanti del Piano d'impresa. Nell'arco temporale del Piano, la quota di mercato delle Ferrovie nel trasporto merci passa dal 12,5% del 1996 al 14,4% del 2000.
L'incremento di due punti percentuali della quota di mercato implica una crescita di oltre il 20% dei volumi trasportati per ferrovia, pari a più del triplo del tasso di sviluppo (stimato a circa il 6%) previsto per il mercato nel suo insieme.
Il Piano d'impresa prevede che il volume del traffico espresso in tonnellate/km passi da 24 miliardi del 1996 a 28,9 miliardi nel 2000 (con un incremento, quindi, del 20,4%), mentre i ricavi salgono da 1.382 a 2.025 miliardi (con un incremento del 46,5%). I treni/km, nello stesso periodo, aumentano del 16,3%, passando da 78 milioni del 1996 a 90,7 milioni del 2000.

Fattori determinanti e trainanti la revisione dell'assetto competitivo del trasporto ferroviario di merci

- I rischi di accerchiamento connessi con il processo di liberalizzazione ormai in atto in sede comunitaria, che determineranno, anche nel trasporto ferroviario, l'ingresso sul mercato di nuovi operatori più aggressivi e competitivi;
- la trasformazione profonda nella qualità della domanda di trasporto, che si sta rapidamente orientando verso un bisogno di logistica integrata, e non più soltanto di puro trasporto vettoriale.

Linee di sviluppo del traffico merci internazionale e interno

Sul versante del trasporto internazionale, che già oggi vede le FS con una quota di mercato pari a circa il 30%, il Piano intende operare in due direzioni:
- sviluppare alleanze selettive con operatori ferroviari e trasportistici europei, per fare massa critica e superare l'isolamento che può derivare dalla connotazione geografica dell'Italia, paese terminale nel sistema europeo degli scambi;
- operare per una più equa ripartizione degli introiti derivanti dall'attività internazionale di cooperazione interferroviaria, ripartizione che oggi risulta penalizzante per il basso livello delle tariffe merci nazionali rispetto a quello degli altri paesi europei.

Nel traffico interno, il Piano prevede lo sviluppo di una nuova capacità di rapporto con il sistema industriale italiano per consentire alla ferrovia di intercettare la crescita della competitività industriale nazionale degli anni recenti. In particolare, il Piano insiste sulla necessità di sviluppare un più stretto ed organico rapporto commerciale con i porti italiani, che negli anni recenti hanno sviluppato il proprio traffico e si propongono come generatori di domanda logistica che può essere sottratta dal trasporto ferroviario, nonché di operare per una revisione strategica nel ruolo degli *inland terminal*, non più solo punti di interscambio modale ma luoghi per attività a valore aggiunto, in cui investire per costruire un'offerta logistica integrata commisurata ai bisogni espressi dal mercato.

Linee di azione e prospettive di mercato della "azienda merci" delle FS

L'azienda merci delle FS, che diventerà soggetto autonomo nel corso del processo di societarizzazione, opererà attraverso un reticolo di alleanze e di presenze societarie strumentali alla politica commerciale, che dovrà però essere razionalizzato e reso funzionale rispetto agli obiettivi di crescita dei volumi e dei ricavi.
Il traffico combinato, che ha rappresentato negli anni recenti una componente particolarmente dinamica della domanda, continuerà ad essere un settore ad elevato sviluppo. La struttura del mercato in questo segmento è caratterizzata oggi da un eccesso di costo della terminalizzazione su gomma, che determina uno svantaggio competitivo nell'evoluzione dell'offerta: la liberalizzazione dell'autotrasporto dovrebbe introdurre una discontinuità positiva, con una riduzione dei prezzi della terminalizzazione su gomma e con conseguenti effetti positivi di competitività per il trasporto combinato. Nell'arco del Piano, si opererà per mutare la logica di sviluppo del trasporto combinato, finora basata su scelte di *pricing* particolarmente vantaggiose per i caricatori finali. In tal senso, le politiche degli Stati europei dovranno consentire un più armonico sviluppo del traffico combinato, consentendo condizioni di parità concorrenziale rispetto al trasporto tutto strada.
Per il traffico tradizionale, la revisione del modello di esercizio e dell'organizzazione produttiva rappresenta un aspetto fondamentale delle azioni previste dal Piano. Rendere maggiormente competitiva la struttura industriale del trasporto merci per ferrovia rappresenta uno degli aspetti cruciali per conseguire gli obiettivi previsti; infatti, le condizioni di produzione sono oggi generatrici di costi elevati, che spiazzano il trasporto ferroviario rispetto a concorrenti che hanno operato nei passati decenni fortemente sul versante della razionalizzazione e delle economie di gestione.
Il Piano prevede di passare da un reticolo di servizi diseconomici alla gestione di un modello integrato di servizi fondato su un sistema di *hub and spoke*, capace di offrire vantaggi competitivi per la qualità ed economicità dell'offerta logistica.

Una priorità strategica

di Pietro Spirito

Il risanamento della struttura industriale delle Ferrovie e lo sviluppo del mercato sono i due obiettivi inscindibili fissati dal Piano d'impresa. Una crescita dell'offerta di servizi senza una maggiore efficienza si tradurrebbe infatti in un'ulteriore penalizzazione del conto economico

Il Piano d'impresa da qui al 2000 è lo strumento fondamentale per ottenere, insieme al pareggio dei conti, un adeguato sviluppo dei servizi, che richiede, a sua volta, l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Più in dettaglio, gli obiettivi del Piano consistono:

• nello *sviluppo dei servizi ferroviari*, attraverso un incremento dei volumi trasportati, in particolare per il traffico merci (+20% di volumi, con una crescita del traffico tripla rispetto all'andamento previsto del mercato nel suo insieme), ed un incremento dei ricavi unitari delle attività di trasporto. Complessivamente, il Piano prevede al 2000 una crescita dei ricavi per circa 1.900 miliardi di lire, di cui il 31% dipende dalla crescita prevista dei volumi di traffico, il 16% dal mutamento del mix dei servizi offerti ed il 53% dall'aumento dei prezzi unitari di vendita, correlati alla riforma del sistema di deter-

minazione dei prezzi nei servizi passeggeri ed all'incremento di qualità previsto anche a seguito del programma di investimenti, caratterizzato da un consistente miglioramento del parco di materiale rotabile;

• nel *risanamento industriale dell'impresa*, con un costo del lavoro che al 2000 scende di 2.720 miliardi rispetto al dato del 1996 e gli altri costi operativi che, nonostante il forte incremento previsto di traffico, restano ai livelli monetari attuali, neutralizzando quindi l'effetto dell'inflazione nel tempo. Tale obiettivo viene perseguito attraverso azioni mirate alla reingegnerizzazione dei processi produttivi, avendo come traguardo il perseguimento di livelli di efficienza comparabili con gli altri principali operatori ferroviari europei; ciò è tanto più necessario in quanto la progressiva liberalizzazione del mercato ferroviario su scala europea determinerà una competizione non più soltanto con gli altri modi di trasporto ma anche all'interno dei sistemi ferroviari;

• nell'*ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale*, mediante un programma di investimenti che richiede circa 7.000 miliardi di lire di spesa pubblica all'anno per il prossimo decennio, ai quali si aggiungono i capitali dei privati per la realizzazione del quadruplicamento con caratteristiche di alta capacità.

Il Piano dell'azienda si prefigge quindi lo scopo di raggiungere un sostanziale pareggio economico al 2000, con un consolidamento del risultato al 2001. L'obiettivo del risanamento è una priorità strategica, non un calcolo ragionieristico, in quanto con la liberalizzazione del mercato e con la trasformazione del sistema europeo dei trasporti, non possiamo consentirci di mantenere una struttura aziendale che genera perdite economiche così rilevanti a carico della fiscalità generale, senza offrire al paese servizi di livello europeo.

Sviluppo del mercato e risanamento della struttura industriale sono questioni inscindibili. Uno sviluppo dell'offerta di servizi ferroviari che si deter-

minasse in presenza di una struttura industriale ancora inefficiente si tradurrebbe in un'ulteriore penalizzazione del conto economico dell'azienda, gravando ancora una volta sulla finanza pubblica. Nel quadro del Piano d'impresa, la riorganizzazione del fattore lavoro è un elemento indispensabile non solo per garantire il miglioramento delle *performance* industriali, ma anche per avviare un ricambio professionale e generazionale nell'azienda. Un dato dovrebbe indurci a riflettere: oggi nelle Ferrovie, su circa 119.000 dipendenti, ci sono circa 75.000 addetti in possesso della licenza elementare o di media inferiore, di cui 32.000 sono in possesso della sola licenza elementare. Inoltre, il pano di investimenti prevede un intenso programma di ammodernamento tecnologico, che inevitabilmente è destinato a razionalizzare l'utilizzo del fattore lavoro.
Un elemento centrale del Piano è la trasformazione del mix nell'offerta di servizi, in particolare per il trasporto passeggeri di media-lunga percorrenza, con una riqualificazione della tipologia di materiale rotabile offerto in tutta la gamma delle prestazioni: con l'introduzione progressiva del servizio Eurostar, i treni Intercity saranno parzialmente riallocati in altre direttrici di traffico, e ciò determinerà un miglioramento complessivo nella qualità del viaggio.

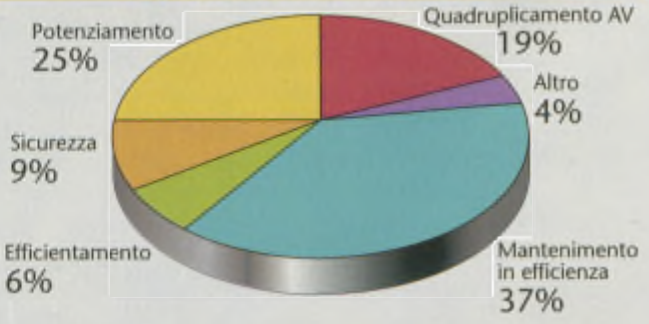
La riconfigurazione di FS

Nel disegno di configurazione a regime del sistema ferroviario lo Stato centrale resterà responsabile dei finanziamenti necessari per la gestione dell'infrastruttura e per il suo sviluppo; il trasporto locale sarà affidato, a partire dal 1999, secondo quanto previsto dalla legge Bassanini, alle Regioni (che diverranno pienamente responsabili anche del finanziamento per i contratti di servizio pubblico); il trasporto passeggeri di media-lunga percorrenza ed il trasporto merci saranno imprese non sovvenzionate, che dovranno vivere in un ambiente concorrenziale liberalizzato.
Si attuerà in questo modo quanto previsto dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri. A tale proposito è imminente l'approvazione del DPR di recepimento delle normative europee sulla liberalizzazione ferroviaria, predisposto dal Ministro dei Trasporti, che richiederà formalmente alle FS di presentare, entro il 31 luglio del 1998, un piano per la separazione societaria, che sarà portato a compimento entro la fine del prossimo anno.
La riconfigurazione strategica delle Ferrovie non è soltanto finalizzata ad affrontare il processo di liberalizzazione del mercato su scala comunitaria, ma è funzionale anche ad una programmata riduzione dei contributi pubblici alla gestione corrente.
Nell'arco di durata del Piano i contributi pubblici alla gestione, considerati anche i corrispettivi previsti per i contratti di servizio pubblico (che però saranno nella responsabilità delle Regioni a partire dal 1999), si ridurranno, rispetto al 1996, di circa 1.700 miliardi di lire, con evidenti ricadute positive per la finanza pubblica allargata.

Gli investimenti

Nel prossimo decennio le Ferrovie devono affrontare una fase di modernizzazione e di sviluppo, che passa per la realizzazione del quadruplicamento delle linee principali e per interventi selettivi di potenziamento, oltre che per investimenti in mantenimento in efficienza, in efficientamento ed in sicurezza, che rappresentano la condizione per migliorare la qualità del servizio e per consentire la prosecuzione della gestione corrente secondo parametri di livello europeo.
Considerando anche le risorse già spese negli anni recenti in attuazione del contratto di programma 1994-2000, il piano degli investimenti si suddivide in termini strategici in tre grandi aree tematiche:
• più della metà delle risorse per il mantenimento in efficienza, per la sicurezza e per l'ammodernamento tecnologico della rete e del materiale rotabile;
• circa un quarto per i potenziamenti dell'infrastruttura esistente;
• circa il 20% per il finanziamento pubblico necessario alla costruzione delle nuove linee con caratteristiche di alta capacità e frequenza.

FABBISOGNO DECENNALE DI INVESTIMENTI PUBBLICI PER LE FERROVIE PER TIPOLOGIA



Più della metà delle risorse necessarie devono essere destinate ad azioni rivolte allo *stay on business* ed all'incremento di produttività, che può essere perseguita mediante l'innovazione tecnologica, es-

senziale, per garantire sicurezza, affidabilità e qualità del servizio ferroviario.
Questa tipologia di interventi rappresenta una maggiore garanzia per i lavoratori e per i clienti del trasporto ferroviario, oltre a costituire una modalità di razionalizzazione del servizio, consentendo la riduzione dei contributi pubblici alla gestione corrente delle Ferrovie.

Con il finanziamento diretto dello Stato al 40% per la realizzazione del quadruplicamento delle linee ad Alta velocità, circa un quarto delle restanti risorse possono essere dedicate al potenziamento della rete esistente. È proprio quest'ultimo gruppo di interventi che presenta il minor grado di utilità aziendale e che rappresenta un'azione connotata maggiormente sotto il profilo dell'utilità sociale.
Per quest'ultima area deve essere chiaro che l'azienda poi non può essere misurata sotto il profilo della redditività e dell'economicità. È questa una delle ragioni per le quali è necessario realizzare la separazione tra gestione dell'infrastruttura ed imprese di trasporto.
Complessivamente, a partire dall'entrata in vigore del contratto di programma 1994-2000, saranno destinati ad investimenti nelle Ferrovie, nell'orizzonte del 2006, circa 150.000 miliardi di lire, di cui circa 30.000 di capitale privato e circa 22.000 già spesi nella prima fase di attuazione del programma.
Nelle settimane scorse inoltre il Cipe ha destinato al Ministero dei Trasporti risorse per circa 1.000 miliardi di lire, di cui il 60-70% sarà destinato alle Ferrovie; tali risorse verranno destinate per gli investimenti prioritari, che saranno allocati in tempo breve per acquisto di materiale rotabile per le regioni meridionali, interventi di sicurezza e tecnologie, con l'obiettivo di aumentare la velocizzazione della rete, avviando il processo di ammodernamento dell'infrastruttura al Sud.

Le dismissioni
Entro il periodo di Piano, le FS intendono realizzare dismissioni per un valore complessivo di circa 1.800 miliardi di lire, tra vendita degli immobili non strumentali all'esercizio ferroviario e cessione sul mercato di partecipazioni societarie e di *asset* non strategici per la gestione del *core business* aziendale.

La qualità
Il Piano di sviluppo e risanamento, che traccia un percorso di medio termine, non può essere disgiunto da un'attenzione prioritaria ai temi della gestione corrente. Le Ferrovie sono un'azienda ancora "malata" sotto il profilo dell'efficienza ordinaria e quindi sono impegnate ad intervenire sulle cause dei disservizi. In particolare:
• è stata istituita un'Unità di crisi per la gestione delle emergenze non solo per le irregolarità della circolazione, ma anche per migliorare l'assistenza alla clientela; è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Ferrovie dello Stato e Protezione civile, per assicurare un coordinamento ed una sinergia di mezzi negli interventi di emergenza;
• sono in corso di revisione i contratti di pulizia, per migliorare la qualità del servizio erogato alla clientela; sempre in quest'area sono stati avviati investimenti nelle platee di lavaggio con l'obiettivo di consentire il rafforzamento della dotazione infrastrutturale;
• sono in corso di attuazione azioni gestionali straordinarie per ridurre le code alle biglietterie, in particolare nelle grandi stazioni delle principali città italiane;
• sono in fase di implementazione gli investimenti nella riforma radicale del sistema di distribuzione commerciale, per ampliare il numero delle macchine automatiche emettitrici di biglietti;
• è stata avviata un'azione per adeguare il servizio di informazioni telefoniche per i servizi viaggiatori, che oggi presenta gravi lacune; in particolare sarà reso disponibile un numero maggiore di postazioni di risposta al numero verde del servizio ed è stato affidato a Telecom l'incarico di implementare un sistema più efficace.

Un patto per il mercato

All'assemblea generale di Federtrasporto il nuovo presidente Giancarlo Tesini rilancia l'esigenza di un impegno comune delle imprese sui grandi obiettivi di sviluppo del settore. Gli interventi di Giorgio Fossa, Giancarlo Cimoli e Claudio Burlando

Con l'elezione di Giancarlo Tesini alla presidenza e con un'assemblea pubblica alla quale sono intervenuti, oltre al Presidente della Confindustria Giorgio Fossa, anche il Ministro dei Trasporti Claudio Burlando e l'Amministratore Delegato delle FS Giancarlo Cimoli, si è chiusa la fase "costituente" di Federtrasporto, l'organizzazione imprenditoriale del settore nata quattro anni fa (per iniziativa del compianto Felice Mor-

tillaro) e che oggi rappresenta oltre 4 mila imprese con 300 mila dipendenti. Federtrasporto – ha detto Fossa aprendo i lavori davanti a una qualificata platea di operatori, parlamentari, manager di grandi aziende, sindacalisti ed esperti – è chiamata a svolgere "un ruolo sempre più importante per la modernizzazione del sistema". La presenza delle Ferrovie dello Stato "consente di sviluppare progetti di politica dei trasporti di valenza industriale e di superare quelle contrapposizioni storiche fra trasporto stradale e ferroviario, fra imprese pubbliche e private, fra utilizzatori e gestori di infrastrutture, fra domanda e offerta di servizi, che hanno frenato sinora lo sviluppo del trasporto italiano".
Indicando l'obiettivo di portare "nel più breve tempo possibile la qualità, i prezzi e la competitività almeno al livello dei migliori partner europei", il presidente della Confindustria ha dato atto al ministro Burlando di "essersi impegnato per il rinnovamento", per quanto i risultati non siano ancora tangibili, a causa dei "ritardi nell'iter parlamentare di alcuni pur validi provvedimenti" e delle "difficoltà di definire e realizzare progetti di rafforzamento delle infrastrutture". Difficoltà – ha precisato – riconducibili a "normative e comportamenti che oggi troppo spesso premiano la paralisi e l'inefficienza", mentre, al contrario, c'è "assoluta esigenza di decisioni rapide e condivise tra i vari livelli di governo", attraverso regole trasparenti capaci di "calibrare meglio l'interesse del Paese con gli interessi locali e particolari".
Fossa ha fatto un particolare riferimento al trasporto stradale di merci in conto terzi, dove l'Italia "è in grave ritardo sia rispetto ai processi di liberalizzazione da tempo avviati negli altri paesi europei, sia rispetto alle scadenze dell'Ue", e al trasporto ferroviario, nel quale la direttiva Prodi dello scorso aprile "deve essere applicata senza incertezze", in linea con le direttive comunitarie che "prevedono la distinzione organizzativa e operativa tra infrastrutture e servizi". E ha così concluso: "Sono impegni importanti, con i quale dovrà confrontarsi il nuovo presidente di Federtrasporto. Gli auguro di avere successo e di vincere le sfide che lo attendono".

La consapevolezza della posta in gioco è chiaramente emersa dalla relazione a tutto campo di Giancarlo Tesini, il quale ha sottolineato che Federtrasporto "intende porsi come soggetto attivo della fase di passaggio dal monopolio al mercato, dichiarandosi fin d'ora disponibile a un costruttivo confronto sulle proposte del governo per favorire la costruzione del mercato e delle sue regole, contenute nel documento programmatico presentato dal Ministro dei Trasporti nel giugno scorso. In particolare, condivide la scelta di riprendere la strada della programmazione integrata (abbandonata con l'improv-

vida soppressione del CIPET), di istituire un'Autorità di regolazione dei trasporti e una sede di confronto sistematico per la concertazione delle politiche del settore, di monitorare gli investimenti e la realizzazione delle infrastrutture finanziate, di definire procedure di autoregolamentazione dello sciopero in un nuovo quadro di relazioni sindacali: e al conseguimento di questi obiettivi si sente impegnata a dare il proprio peculiare contributo".
"Al di là dei pur necessari processi settoriali di riforma, un'esigenza fondamentale – ha detto poi il neopresidente – è quella di rinnovare profondamente l'assetto di governo dell'intero sistema dei trasporti, smantellando l'attuale struttura centralistica e burocratica, gravemente penalizzante per le imprese in termini di costi e quindi di minore competitività, e attribuendo le funzioni di indirizzo e vigilanza a un unico 'decisore pubblico', capace di scelte coerenti nella programmazione degli investimenti, la cui dinamica ha registrato una preoccupante flessione negli ultimi anni.
Tuttavia, il potenziamento della dotazione di capitale del settore del trasporto deve andare di pari passo con il controllo sull'efficienza degli investimenti, tanto più di fronte alla crescente scarsità di risorse pubbliche. Inoltre, occorre uscire dalle logiche e dagli interessi parziali, per sostenere con decisione – non solo nelle dichiarazioni di principio ma anche nelle scelte effettive – un'azione di investimento orientata alla piena integrazione modale. Banco di prova decisivo per un nuovo e più adeguato modello di programmazione degli investimenti infrastrutturali sarà l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti, da realizzare non come sommatoria delle molteplici domande locali e settoriali, ma come quadro di riferimento delle grandi priorità, indispensabili per valorizzare il ruolo strategico che può avere l'Italia nel sistema internazionale dei trasporti".
Dopo essersi soffermato sui problemi della razionalizzazione delle relazioni industriali e di un'efficace regolamentazione dello sciopero, Tesini ha annunciato che, per rendere sempre più stringente il processo di intesa associativa anche con altri soggetti di rappresentanza delle imprese, Federtrasporto si doterà di un nuovo strumento: cinque raggruppamenti interassociativi (trasporto pubblico locale, trasporto passeggeri, trasporto merci, infrastrutture, servizi connessi), che consentiranno di attivare sedi finalmente adeguate per l'elaborazione delle politiche settoriali, in un rapporto sinergico con tutto il mondo imprenditoriale dei servizi di trasporto.

La scelta delle FS di collocarsi all'interno di una organizzazione nazionale delle imprese di trasporto e nel sistema associativo della Confindustria – ha affermato nel suo intervento l'Amministratore Delegato Giancarlo Cimoli – è in sintonia con l'obiettivo di fondo del Piano d'impresa approvato dal Governo: "il risanamento dell'azienda all'interno di un disegno strategico che vuole rendere l'intero sistema trasporti un settore trainante dello sviluppo del Paese". Lo sviluppo – ha aggiunto – "è l'asse portante del Piano delle Ferrovie, che non intendono giocare un ruolo marginale, ma diventare una componente forte del sistema e rispondere adeguatamente ai flussi di domanda in crescita da parte del mercato".
Illustrate le iniziative da assumere sotto il profilo della gestione industriale, dell'efficienza e del risanamento finanziario, Cimoli ha parlato degli investimenti. "La destinazione dei trasferimenti vedrà finalmente privilegiato l'apporto dello Stato per gli investimenti. Nel triennio '93/96 – ha precisato – addirittura il 69% delle risorse dello Stato era destinato alla gestione e il 31% agli investimenti. Ora il rapporto cambierà segno e all'inizio del nuovo decennio agli investimenti sarà riservata più della metà delle risorse dello Stato (53%)".
L'Amministratore Delegato delle FS ha poi ricordato il recente varo di investimenti per circa 1.000 miliardi nella telematica, nella sicurezza e nel materiale rotabile, che "segna un'inversione di tendenza rispetto alla diminuzione di spesa per infrastrutture di trasporto nel sistema italiano. Lo stesso Piano d'impresa – ha rilevato – prevede un im-

Da sinistra, il Presidente della Confindustria Giorgio Fossa, l'Amministratore Delegato FS Giancarlo Cimoli con il Presidente di Federtrasporto Giancarlo Tesini, il Ministro dei Trasporti Claudio Burlando.

pegno consistente: oltre 31.000 miliardi in quattro anni, con un apporto non irrilevante di 3.200 miliardi che deriverà dalla capacità di autofinanziamento dell'azienda". Comunque, "l'esito positivo del Piano deriverà da una serie di decisioni e di comportamenti che devono essere assunti dalle Ferrovie, ma anche da altri soggetti, dalla pubblica amministrazione nelle sue diverse espressioni istituzionali, fino alle organizzazioni sindacali".
Richiamata l'importanza del "Progetto Federtrasporto" che, con la nomina del Presidente Tesini, troverà un'autorevole garanzia di successo, Giancarlo Cimoli ha concluso auspicando che "si affermi la volontà di tutte le imprese di trasporto di legarsi in un patto federativo per dare voce a un'esigenza comune: creare un mercato competitivo ed efficiente ed 'essere sistema' per promuovere lo sviluppo e porsi al suo servizio".
Per ultimo ha parlato il ministro Burlando, secondo il quale – dopo i passi avanti compiuti nel trasporto marittimo e in quello aereo – occorre avviare una fase in cui il trasporto terrestre, nelle sue varie madalità, "venga messo al centro di un forte processo di ristrutturazione, in modo tale che di qui a un anno si possa ragionare, anche per questi settori, in termini assai più positivi". Le partite principali riguardano il trasporto locale, per il quale il Parlamento sta esaminando una proposta di riordino, l'autotrasporto merci, che ha di fronte la scadenza europea della liberalizzazione al 1° luglio 1998, e, naturalmente, il sistema ferroviario.
La prima operazione è stata definita da Burlando "fondamentalmente giusta, anche se molto complessa e non priva di rischi": però, "mentre con la Bicamerale prende corpo una radicale riforma dei poteri, è difficile pensare – ha osservato – che il trasporto pubblico locale possa essere organizzato centralmente ancora per un lungo periodo". Sul secondo punto, il ministro ha auspicato l'approvazione entro quest'anno del disegno di legge presentato del governo, con le correzioni ritenute opportune in sede parlamentare, "per evitare che si riproponga il meccanismo degli aiuti a un sistema non riformato".
Infine, il capitolo di estremo rilievo delle Ferrovie. L'impegno del Governo ad aumentare da 4 mila a 7 mila miliardi gli investimenti annui rappresenta – ha detto Burlando – anche una sfida per l'azienda, che deve "cercare di tradurre in pratica uno slogan fin troppo ripetuto: passare dalla cultura dell'appalto alla cultura del servizio", mettendo in atto investimenti rivolti a "dare un'armatura nuova e forte al sistema dorsale e trasversale, e poi nelle tecnologie, nel materiale rotabile, nella sicurezza". Ciò comporta forse anche una delegificazione, almeno parziale, degli interventi, nel senso che, una volta stabilita la missione delle FS da parte dell'azionista (nei cui confronti il Parlamento dispone a sua volta di un potere di controllo), gli amministratori delle Ferrovie abbiano uno spazio decisionale autonomo. Senza tuttavia seguire "una logica puramente aziendale", che equivarrebbe ad "abbandonare un terzo del paese", dove si trovano le parti più deboli del sistema; non si tratta quindi di indicare all'azienda le singole opere da realizzare – ha ribadito il Ministro – ma "una strategia di riequilibrio su alcuni assi fondamentali, delle trasversali e del Mezzogiorno". ❖

Il tunnel dello sviluppo

di Roberto Scanarotti

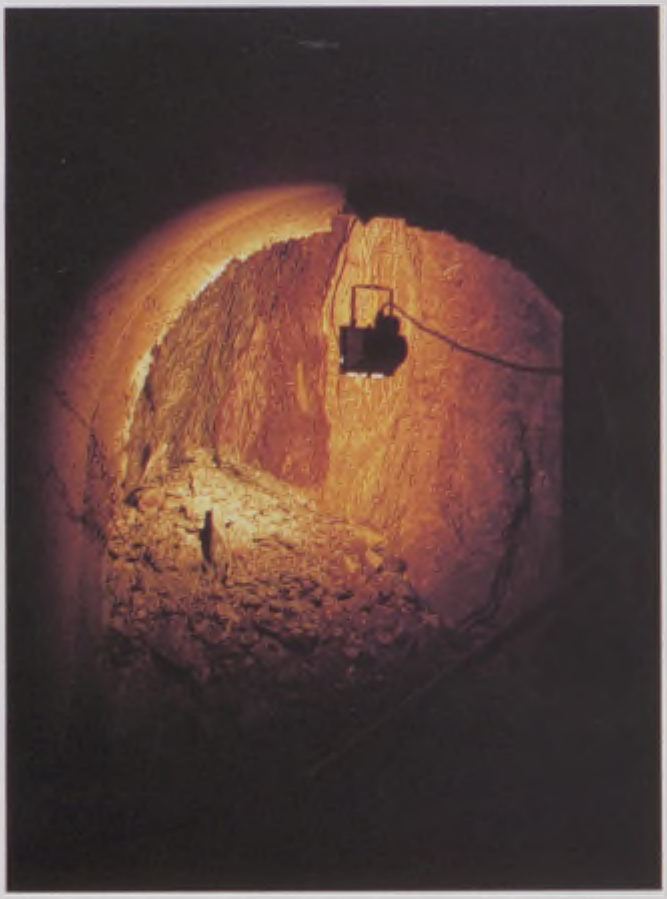
La realizzazione della "bretella" Voltri-Borzoli, unita all'adeguamento della Genova-Ovada, consentirà la circolazione di circa quaranta treni merci al giorno, gravitanti sul Voltri Terminal Europa. È quindi da questo allacciamento che dipenderà in buona parte la crescita dei traffici portuali genovesi

Venerdì 19 settembre, nelle viscere del monte Gazzo è caduto l'ultimo diaframma della galleria che unirà il porto di Voltri con il Sempione, lungo l'itinerario Voltri-Ovada-Alessandria-Mortara-Novara-Domodossola, nonché con il Gottardo attraverso il valico di Luino.
La "bretella" Voltri-Borzoli, su cui si giocherà buona parte della scommessa sullo sviluppo dei traffici portuali genovesi, ha una lunghezza complessiva di 9,5 chilometri, di cui 7,5 in galleria, interamente scavati (5,5 a doppio binario e 2 a semplice binario). Il viadotto di collegamento al porto, inoltre, misura 1100 metri. Il tracciato lungo la direttrice principale a doppio binario consentirà una velocità massima di 165 km/h, con un raggio di curvatura minimo di 1050 metri e una pendenza massima del 12 per mille. La sagoma della galleria è tale da consentire il trasporto dei container tipo "high cubes", i contenitori della nuova generazione che misurano due metri e novanta in altezza, circa trenta centimetri in più degli attuali. La realizzazione della "bretella", unita all'adeguamento della Genova-Ovada, già iniziato, consentirà di assicurare la circolazione di circa quaranta treni merci al giorno, provenienti o diretti prevalentemente al Voltri Terminal Europa, dove il traffico già oggi sta crescendo a dismisura.
Dal punto di vista geologico, l'opera ha comportato interventi molto impegnativi, in quanto realizzata in una zona caratterizzata da una particolare discontinuità: si tratta della faglia "Sestri-Voltag-

gio", ben nota anche a studiosi di università estere, che rappresenta la linea di demarcazione fra gli Appennini e le Alpi. All'interno della galleria, una nicchia di ricovero non è stata murata proprio per mostrare il punto di incontro fra le rocce del continente africano e di quello europeo, visivamente percepibile nella netta differenza di colore. Di particolare interesse e non minore difficoltà di scavo, inoltre, la parte di galleria realizzata nella "caverna Borzoli": la qualità geologicamente scadente dei materiali ha reso necessario procedere a delicati scavi parzializzati, in sezioni variabili dai 160 ai 340 metri quadrati. Altri aspetti critici nell'esecuzione dei lavori sono emersi per la presenza di edifici quasi a ridosso della galleria, per la realizzazione dell'attraversamento in sotterranea dell'autostrada, del torrente Varenna e della sottostazione Snam, e per l'eliminazione delle polveri e dei rumori prodotti dall'intervento.

A tutt'oggi lo scavo è completamente ultimato (rimangono da rivestire in conglomerato cementizio circa 300 metri di galleria), così come lo sono il viadotto e il rilevato per l'allaccio a Voltri mare.

Il costo complessivo dell'opera è di 398 miliardi, di cui 273 per le opere civili. I lavori sono iniziati il 1° settembre 1992 e termineranno entro il maggio 1999.



Logistica: il futuro è già qui

di Antonio D'Angelo

A Genova un Forum per indicare attraverso quali modalità la logistica può oggi guidare il processo di sviluppo di intere economie, rispondere alle sfide della globalizzazione e affrontare un mercato sempre più competitivo. Gli interventi di Cempella, Cimoli e Burlando

C'è una chiave per lo sviluppo dell'economia e del trasporto merci: la logistica. Parola complicata, che qualcuno ricorda nel suo significato originario di "arte di fare i conti", passata successivamente a un utilizzo prevalente come termine militare, e oggi assurta quasi alla dimensione di una "scienza".

Da dove nasce questo grande interesse e tutta questa attenzione per la logistica? Il fenomeno, per la verità, è indotto: non è tanto il mondo del trasporto ad aver maturato autonomamente l'interesse e la spinta verso la logistica, quanto il mondo della produzione ad aver avuto trasformazioni strutturali profonde, irreversibili.

La logistica, tutto sommato, c'è sempre stata. Le aziende produttive grandi e piccole non mancavano mai di avere una loro "divisione logistica" o di distribuzione dei prodotti: quest'ultima fase, però, costituiva sempre un po' l'ultimo anello della catena, era il *plus* che si aggiungeva alla produzione (che procedeva secondo i suoi ritmi, indipendenti sostanzialmente da quelli della distribuzione). L'esempio sempre citato è quello delle macchine: chi, anni fa, acquistava un'autovettura con caratteristiche particolari (i cosiddetti *optional*) sapeva di poter aspettare moltissimo tempo prima di averla materialmente a disposizione. Oggi gli *optional* sono una componente essenziale del mercato delle autovetture, un *atout* competitivo in grado di condizionare fortemente le scelte del consumatore: è il consumatore, in poche parole, a dettare le regole della produzione, a influire direttamente sui processi produttivi. Se consideriamo poi che oggi, per produrre una macchina con le caratteristiche richieste dal cliente, occorrono solo 6 ore, cominciamo a renderci conto che dobbiamo preoccuparci della logistica, perché il resto del tempo necessario per rendere effettivamente disponibile la macchina al cliente (30-60-90 giorni) è occupato proprio dalla logistica.

Fin qui, siamo nel solco di una rivoluzione cui hanno contribuito in maniera determinante la diffusione delle tecnologie informatiche e l'enorme velocizzazione delle comunicazioni di rete. Ma, per il

suo successo, la logistica ha sfruttato un'altra rivoluzione, la cosiddetta "globalizzazione" dell'economia; il fenomeno, cioè, per cui i processi standardizzati o automatizzati della produzione subiscono una "delocalizzazione": abbandonano la vecchia fabbrica accentrata per diffondersi in luoghi situati a volte dall'altra parte del pianeta. Oggi che il processo, diventato uno dei principali fattori competitivi per le imprese, è dilagato inarrestabilmente in ogni parte del mondo, sono ormai rari i casi di fabbriche che "curano" il prodotto dall'inizio alla fine. Alla fabbrica è rimasta la cosiddetta funzione di "assemblaggio dei componenti" (perciò per produrre una macchina si impiegano soltanto 6 ore): il resto è una derivata della funzione di trasporto, dunque un "affare di logistica".

Il *Forum* internazionale di Genova doveva indicare attraverso quali modalità oggi la logistica può guidare il processo di sviluppo di intere economie, come si risponde alle sfide della globalizzazione e quali comportamenti i protagonisti del mondo del trasporto devono seguire per tener dietro ai continui mutamenti dello scenario competitivo mondiale.

Un elemento ha caratterizzato fortemente il dibattito: la consapevolezza che siamo di fronte a un momento di passaggio decisivo, che impone a tutti uno sforzo di adeguamento alle regole di una competizione che mette in gioco ormai le possibilità stesse di sopravvivenza di soggetti importanti del mondo del trasporto. Una consapevolezza evidente sin dal primo giorno di dibattito, che ha visto alternarsi al proscenio prima l'Amministratore Delegato di Alitalia, Domenico Cempella, e poi l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli, mentre al Ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, è toccato operare un po' la sintesi dei processi delineati dai due amministratori.

La società Alitalia ha vissuto in pieno le problematiche e la crisi di rapporto all'interno di un panorama di liberalizzazione del trasporto aereo in ambito comunitario europeo, e di fine – decretata dalla stessa Comunità – della tradizionale politica di sostegno degli Stati a favore delle compagnie nazionali. Cempella ha riepilogato le difficili tappe di un percorso – una lunga e complessa trattativa con le autorità di Bruxelles – che, alla fine, ha trovato un suo sbocco positivo, ma a prezzo di una riorganizzazione e di una riconversione aziendale, che da un lato costituisce un modello, ma dall'altro indica anche la necessità di attrezzarsi per prevenire l'insorgere di problemi di conflitto con le autorità comunitarie europee come quelli vissuti dalla compagnia di bandiera. Il discorso, evidentemente, riguarda in particolare un'azienda come le Ferrovie dello Stato, alle prese con l'insorgere di problemi pressoché analoghi dato che, in ambito comunitario, si spinge oramai fortemente in direzione della liberalizzazione degli accessi all'infrastruttura ferroviaria, e, fin dal giugno '98 (come annunciato dal ministro Burlando), si vuole sperimentare la possibilità di un sistema di *freight freeways* sulle reti ferroviarie europee.

L'Amministratore Delegato Cimoli, consapevole della complessità del percorso di trasformazione dell'azienda in una vera impresa con capacità di incidere realmente sul miglioramento dei risultati economici, ha indicato il forte segno di discontinuità contenuto nelle scelte e nei provvedimenti previsti dal Piano d'impresa nei prossimi anni: l'avvio del processo di separazione contabile tra gestione dell'infrastruttura e gestione dei servizi commerciali (propedeutico a un'articolazione di società distinte e potenzialmente in competizione con soggetti diversi), e una profonda inversione di segno nella destinazione degli interventi pubblici di sostegno (indirizzati non più alla gestione, ma agli investimenti).

L'esigenza di "discontinuità" positive ha costituito il filo conduttore della sintesi operata dal ministro Burlando. Una discontinuità positiva ha contrassegnato la storia recente del settore dei porti, che negli ultimi due anni hanno conosciuto una crescita dei traffici del 50%. Una discontinuità positiva ha vissuto Alitalia, che oggi presenta un bilancio in utile e progetta nuove alleanze in chiave espansiva. Una discontinuità positiva va realizzata anche nel settore delle ferrovie, un settore che non può essere abbandonato a se stesso, ma va sviluppato non solo perché un paese moderno ha bisogno di ferrovie efficienti, ma anche perché lo spostamento dell'asse delle economie produttive e dei flussi di consumo verso il *Far East* rende di nuovo centrale il ruolo di un paese come l'Italia, posto proprio all'incrocio dei grandi traffici internazionali: un'occasione e una contingenza storica che non può essere perduta. ❖

Il Comitato di crisi

Con l'**ordine di servizio n. 18**, emesso in data 11 agosto '97 dall'Amministratore Delegato, viene istituito il *Comitato di crisi di sede centrale*.
Lo scopo è di gestire le emergenze in caso di grandi eventi interessanti la circolazione ferroviaria e assumere, in tali situazioni, decisioni in merito a:
– assistenza alla clientela in collaborazione con la Protezione civile;
– informazione/coordinamento con i mezzi di comunicazione e le istituzioni;
– definizione dell'informazione alla clientela e modalità di diffusione;
– strategie sullo svolgimento dei servizi.
Il *Comitato di crisi* è presieduto dall'Amministratore Delegato, *Giancarlo Cimoli*, ed è composto da: *Antonio Laganà* (Asa rete), *Maurizio Bussolo* (Asa logistica integrata), *Giancarlo Laguzzi* (Asa trasporto metropolitano e regionale), *Mauro Moretti* (Asa materiale rotabile e trazione), *Giuseppe Sciarrone* (Asa passeggeri), *Fulvio Conti* (Direzione generale finanza, amministrazione e controllo), *Francesco Forlenza* (Direzione generale risorse umane), *Giovanni Parillo* (Direzione rapporti con le associazioni e le istituzioni), *Andrea Rigoni* (Direzione Audit), *Daniela Scurti* (Direzione relazioni esterne), *Roberto Spingardi* (Direzione comunicazione interna e cultura d'impresa).
Il responsabile del *Comitato di crisi di sede centrale* è il direttore dell'Asa rete.
Inoltre, sono istituiti nell'ambito di giurisdizione delle zone territoriali di Asa rete, compresa la direttrice adriatica, sette *Comitati di crisi di zona* che si insedieranno nella sede individuata dal responsabile del *Comitato* in relazione al luogo dove si è verificata l'emergenza.
Il *Comitato di crisi di zona* predispone l'*Unità di intervento* a livello locale per il presidio oggetto dell'emergenza, valutandone l'aspetto tecnico, l'impatto verso l'opinione pubblica e la clientela, nonché la qualità e la quantità delle risorse necessarie per fronteggiare la situazione.
Con l'**ordine di servizio n. 14**, emesso in data 1 agosto '97 dall'Amministratore Delegato, viene ridefinita la struttura organizzativa, le responsabilità e le titolarità dirigenziali dell'Istituto Sperimentale.
Il coordinamento strategico dell'Istituto Sperimentale è affidato a *Livio Vido*.
La responsabilità operativa dell'Istituto Sperimentale è affidata a *Evangelista Cioffi*.
L'Istituto Sperimentale coordina e integra le seguenti Unità organizzative:
– Servizi di supporto, avocata da *Evangelista Cioffi*;
– Ricerca e sperimentazione ambientale, affidata a *Piergiorgio Centolani*, da cui dipendono le seguenti Unità:
Inquinamento fisico, affidata a *Pasquale Scarano*;
Inquinamento chimico, avocata da *Piergiorgio Centolani*;
– Geologia applicata, avocata da *Evangelista Cioffi*;
– Opere infrastrutturali, affidata a *Giacomo Kajon*;
– Ricerca e sperimentazione materiali e prodotti, affidata a *Giovanni Florio*, da cui dipende l'Unità:
Chimica applicata, affidata a *Pasquale Marricchi*;
– Prodotti a rischio, affidata a *Michele Santarella*.

Il fattore cliente

di Sante Bianchini

Orientare le nostre attività al cliente significa avviare un processo di cambiamento rilevante, idoneo a rimotivare il personale e ad aprirci correttamente verso il mercato. In questo approccio culturale le aziende di servizi si giocano il loro futuro

Se abbiamo pazienza e voglia di leggere, non mancano i testi che trattano di "cultura di impresa", "identità vincente", "cultura forte" e "progetto valore". Sono letture utili, allargano la mente e consentono di riflettere nell'epoca delle immagini scioccanti e subito dimenticate. Ma non è il caso di nutrire illusioni: con le buone letture, se non possediamo qualche altra do-

te, non diventeremo dei *manager*. Tuttavia, le buone letture si raccomandano come uno dei vantaggi competitivi che aiutano ad accrescere la conoscenza e, perciò predispongono a comprendere più rapidamente gli eventi, ad interagire con gli altri e, in qualche caso, ad aggiungere intelligenza al nostro lavoro.

Spero di non indurre il lettore a voltare pagina, nel rendere esplicito che ciascuno di noi, quando pensa alla cultura di un'impresa o, peggio, ne scrive, ha implicita, dentro di sé, una sua personale "visione" di come vorrebbe fosse l'azienda in cui lavora.

In ferrovia, siamo decine di migliaia di persone e probabilmente pensiamo a molte "tipologie di azienda". Se poi consideriamo il mutare dell'orizzonte, a seconda da dove lo osserviamo, il numero cresce ulteriormente. E siamo ancora all'interno; grande sì, ma comunque piccolo in rapporto alla quantità di relazioni cui soggiace un'azienda di servizi.

Allora, è lecito chiedersi quale sia la percezione dell'esterno, e di quale cultura di impresa ci ritenga portatori. La definizione di cultura di impresa è qui usata a spettro ampio, come l'insieme dei comportamenti, dei valori, dei modi di sentire che formano la nostra identità collettiva.

Di sicuro l'esterno e anche la clientela ci vedono in modo diverso da come noi riteniamo sia definita ai loro occhi la nostra presenza. Sono altre identità e altre attese che si aggiungono.

L'identità del lavoro ferroviario

Non ci sono lamentele in queste riflessioni. Solo la considerazione di quale sia la realtà interna di un servizio nazionale e di quanta influenza abbia il "contesto paese". Per parte nostra, riteniamo naturale una visione soggettiva del lavoro e lecita la sua difesa. Tuttavia non è possibile costruire un'identità del lavoro ferroviario e delle attività FS senza superare i pur apprezzabili punti di vista soggettivi; anche quando, questi ultimi, siano rappresentati da organizzazioni di vario genere, dalle specializzazioni tecniche o da appartenenze più o meno ideologiche. La parzialità non determina collaborazione e armonia e, quando è applicata ai grandi numeri, rende macroscopici gli errori.

Oggi è necessario costruire una identità culturale della società FS e dei relativi servizi che coinvolga un numero crescente di persone, fino a raggiungere, nell'ipotesi migliore, la totalità delle risorse umane. Questo è il problema che abbiamo di fronte e

non è affatto un impegno semplice. Anche se il futuro ha radici lontane, guai se pensassimo a ritorni al passato; si tratta piuttosto di progettare il futuro aggiungendo ai contenuti specifici che deve possedere una moderna azienda di servizi, le virtù, rimaste attuali e intrinsecamente forti, iscritte nel Dna del ferroviere.
Proviamo a ricordarne qualcuna. L'attenzione alla sicurezza nella circolazione dei treni, il rispetto per le persone, l'impegno per la puntualità negli orari, lo spirito di appartenenza, la cura nel fornire le informazioni esatte.
Le ferrovie hanno compiuto un lungo cammino. L'azienda FS è passata dai "quadri di equiparazione" con i gradi dell'esercito, allo stato giuridico del personale, ai contratti nazionali all'interno del pubblico impiego e, con la riforma del 1985, dall'azienda autonoma, all'Ente e successivamente alla Spa. Mutamenti non piccoli e negli ultimi dieci anni tumultuosi. Si è prodotta discontinuità e si è creata diversità. Si è corso, qualche volta disordinatamente e con il fiato grosso, in altre occasioni in gruppo e con perspicacia.

Il clima interno

È allora importante verificare quali sedimentazioni si sono stratificate sul corpo aziendale: cosa è scivolato via e quanto è rimasto dei numerosi cambiamenti dichiarati o predisposti. In un'attività caratterizzata da un elevato numero di prestazioni, tanto da rappresentare una vera e propria catena del valore, l'apporto del personale è indispensabile per il buon esito e la qualità del servizio.
Una verifica obiettiva ed ampia, che consenta di aggiornare la conoscenza del nostro vissuto interno, costituisce la base necessaria per rivitalizzare quella attenzione al cliente che dobbiamo ritenere l'autentica trasformazione a cui debbono sottoporsi tutte le aziende vissute nell'autoreferenzialità e nel monopolio.
L'urgenza di questa verifica si raccomanda per alcune ragioni di grande importanza: la necessità di recuperare il senso della collaborazione del personale, che aiuterebbe a colmare il distacco prodottosi rispetto alle scelte e agli *input* provenienti dal quadro di comando e dalla relativa organizzazione; il bisogno di rendere celermente visibile l'attenzione al cliente in quegli adempimenti che sono propri della solerzia, della cortesia, della buona volontà e che segnano la distanza dalla sciatteria e dal disimpegno.
Non tutto dipende infatti da "nuovi investimenti". Anzi, sarebbe un errore indurre il convincimento

che, senza nuovi investimenti, la qualità dei nostri servizi possa rimanere invariata ed il tempo che separa dai loro effetti lo si possa trascorrere con l'alibi dell'attesa. Non abbiamo solo la necessità di riorientare i nostri servizi verso le attese del cliente, dobbiamo farlo, per non essere fuori tempo, con la velocità dei mutamenti di gusto e di abitudini con cui si muove la società italiana e avendo presenti le azioni che intraprende la concorrenza.
È una grave insufficienza limitarsi al metro di misura interno, tipico della nostra tradizione; serve oggi anche un metro di misura esterno, efficace nel leggere quanto siamo attraenti e sufficientemente robusto da reggere il braccio di ferro con le nostre pigrizie e le consolidate auto-assoluzioni.

Orientarsi al cliente

Orientare le nostre attività al cliente rappresenta, d'altronde, un processo di cambiamento rilevante, idoneo a rimotivare il personale e ad aprirci correttamente verso il mercato. Si tratta di rileggere il processo produttivo in una chiave che è, allo stesso tempo, un obiettivo della Società e un approccio culturale con il quale le aziende di servizio si giocano il loro futuro.
Questa tipologia di orientamento mette in discussione l'humus delle abitudini e delle certezze acquisite. Nella progettazione degli orari, della composizione dei treni, dei collegamenti, come nello stabilire le percorrenze, gli spazi di accoglienza, il livello e la diffusione delle informazioni, le modalità di vendita dei prodotti e i loro prezzi, deve entrare un nuovo e poderoso elemento di calcolo: il fattore cliente.
Si potrebbe cominciare dal dare risposta ad alcuni interrogativi: chi sono i nostri clienti? Qual è la loro composizione? Come utilizzano i servizi? Le risposte

consentirebbero di avvicinare progressivamente l'offerta alla domanda e alle sue evoluzioni. Sembra evidente, anche senza particolari approfondimenti alle spalle, che in un percorso del genere diviene strategica la "flessibilità" che riusciremo ad introdurre nei processi produttivi.
Progettiamo ancora troppo in relazione alle nostre esigenze interne. Abbiamo fatto dei passi in avanti notevoli, sono anche costati sacrifici, ma siamo ancora lenti e incerti rispetto alle attese che ci circondano.
Cadono le braccia quando in certi nostri confronti di opinioni sentiamo affermare che il rapporto con il cliente è soprattutto un problema di *front-line*. È un presidio importante, com'è importante un buon venditore per i servizi merci, ma neanche "la commessa fascinosa" determina il successo del negozio se ciò che vende non è attraente, per qualità e prezzo, al *target* di clientela a cui il negozio si rivolge.
Fare del cliente l'obiettivo della nostra progettazione e dell'impegno di tutti, a partire dal vertice naturalmente, potrebbe costituire l'evento di trasformazione e di motivazione culturale dello sviluppo delle Ferrovie. ❖

L'INCONTRO DI MILANO

Presso il Club Eurostar di Milano Centrale si è svolta la Giornata della Comunicazione Interna e Cultura d'Impresa. Rivolta ad un gruppo di dirigenti e quadri FS che operano nell'area milanese, l'iniziativa ha rappresentato un momento di incontro e di scambio informativo sulle strategie e sulle scelte aziendali in alcuni specifici settori. I lavori sono stati aperti da Roberto Spingardi, responsabile della Direzione Comunicazione Interna e Cultura d'Impresa (organizzatrice dell'incontro), e sono proseguiti con gli interventi di Lorenzo Gallico e Sante Bianchini. Tutti gli interventi hanno sottolineato la necessità di sviluppare una forte cultura d'impresa attraverso la condivisione dei processi di rinnovamento.
Temi specifici sono invece stati affrontati da Paolo Celentani (concorrenza internazionale e attuazione della direttiva 440), Claudio Zito (il progetto Sfinge, per l'integrazione dei sistemi amministrativi con la creazione di una banca dati generale che snellirà le procedure di contabilizzazione), Giancarlo Schisano (la riforma del trasporto locale, la regionalizzazione e le società ferroviarie regionali che partiranno entro il 2000) e Alessandra Cardegari (il bilancio di esercizio 1996).

B.B.

Come cambierà l'arredo urbano

di Claudio Cipollini

Il trasporto pubblico locale, attraverso la legge 59/97, si avvia verso una radicale ristrutturazione, che interesserà in modo sostanziale anche gli assetti complessivi delle aree urbane. E dall'integrazione tra i diversi modi di trasporto chi ci guadagnerà di più sarà l'ambiente

Con la legge 59/97 del marzo scorso il trasporto pubblico locale si avvia verso una profonda ristrutturazione, che inciderà anche sugli assetti complessivi delle aree urbane creando delle nuove e interessanti opportunità e incidendo, tra l'altro, in modo sostanziale sui nodi di interscambio (stazioni, terminal bus, parcheggi), sia nella loro localizzazione che nella loro distribuzione e nella loro architettura.

In poche e sintetiche parole la legge prevede:
a) la delega alle Regioni dei compiti di programmazione e amministrazione dei servizi pubblici di trasporto regionale e locale;
b) la definizione, sempre da parte delle Regioni, dei servizi minimi da svolgere, sufficienti a soddisfare la domanda di trasporto a livello regionale sopportandone direttamente i costi relativi;
c) la regolazione dei servizi di trasporto, che deve avvenire da parte delle Regioni e degli altri Enti locali attraverso contratti di servizio che abbiano certezza finanziaria e di copertura di bilancio e che garantiscano, entro l'1.1.2000, il conseguimento di un rapporto minimo tra ricavi e costi dello 0,35 al netto dei costi per le infrastrutture;
d) il superamento degli assetti monopolistici della gestione dei servizi di trasporto e l'introduzione di regole di concorrenzialità per l'affidamento dei servizi stessi;
e) il subentro delle Regioni, a partire dall'1.6.1999, al posto dello Stato nei rapporti con le Fs per i servizi di trasporto a livello regionale e locale.
Sono queste norme che avranno una forte incidenza sull'organizzazione del trasporto pubblico locale, sia per quanto riguarda le singole modalità (ferro, gomma, aria, acqua), sia per l'integrazione e l'intermodalità.
Per quel che riguarda le incidenze sull'assetto urbano e sull'architettura dei nodi di interscambio, dall'analisi dei dettami della legge emergono alcune prime considerazioni.
Prima di tutto i vincoli di bilancio, la concorrenzialità tra gestori di servizi e l'unica gestione programmatoria e di controllo comporteranno una razionalizzazione dei flussi di trasporto sia pubblico –

con eliminazione delle sovrapposizioni, ad esempio, tra linee ferroviarie e linee di bus – sia privato, con conseguente minor inquinamento ambientale. La salvaguardia dell'ambiente sarà consentita da un maggior uso, per le tratte più lunghe, del treno, da un uso minore e più razionale dei servizi di bus, più dedicati alla distribuzione sul territorio che non alle tratte di lunga distanza, da un utilizzo del territorio più razionale per la realizzazione delle infrastrutture, quali strade e ferrovie.
In seconda istanza, per quanto riguarda la pianificazione urbanistica, la tendenza alla razionalizzazione del disegno della rete di trasporto pubblico – specie nelle aree urbane – tenderà a privilegiare il servizio nelle zone già urbanizzate.
Da questo punto di vista, si produrrà il duplice effetto di localizzare nuove destinazioni produttive e/o residenziali o in aree già servite dalla rete di trasporto, e quindi nei pressi dei terminali di interscambio, e in aree esterne la cui dimensione di domanda di trasporto passeggeri (numero di residenti e numero di addetti o il giusto mix) giustificherà economicamente la gestione del servizio.
Per quanto poi concerne la localizzazione dei terminali di interscambio modale tra il traffico privato delle automobili e quello pubblico dei bus e dei tram, delle metropolitane e dei treni, la tendenza, sotto certi aspetti forzosa, sarà quella di localizzare i parcheggi presso terminal bus e/o le stazioni ferroviarie per incrementare la domanda favorendo al massimo l'interscambio.
In estrema sintesi si può immaginare per i primi anni del 2000 che le società ferroviarie e quelle di autobus accentueranno la concorrenza con gli altri modi di trasporto (specie aereo e auto privata) offrendo, tra l'altro, alla clientela servizi di trasporto "porta a porta" integrandosi tra loro e con le altre modalità (taxi, metro) per il servizio e ristrutturando i nodi di interscambio per i trasbordi e le cosiddette "rotture".
Ma la cosa particolarmente interessante è che nei terminal di interscambio saranno collocate tutte le attività produttive a "minor valore di spostamento". Sarà infatti conveniente sotto l'ottica economica, ma anche sotto quella ambientale e della ottimizzazione della rete di trasporto e dei flussi di spostamento, localizzare presso i terminal tutte quelle attività che generano domanda giornaliera se non oraria di spostamenti, quali, ad esempio, anagrafi e uffici aperti al pubblico, biblioteche, generi di prima necessità, centri di informazione ecc., che minimizzeranno sia gli spostamenti del cittadino, sia le rotture di modo di trasporto.
Sempre nei terminali di interscambio, scendendo più nel particolare, sarà la distribuzione spaziale delle superfici, nonché la relativa architettura a dover subire delle profonde trasformazioni sia nella concezione che nella gestione. Infatti, la necessità di incrementare la domanda, parallelamente al rispetto minimo del vincolo del rapporto dello 0,35 tra costi e ricavi, comporterà la necessità di impostare, progettare e quindi costruire o ristrutturare e gestire il complesso edilizio dei terminal come un cuore dove l'interscambio dei flussi dovrà essere efficiente (nella rapidità dello spostamento), efficace (nella distribuzione dei collegamenti e dei punti di sosta di ciascuna modalità di trasporto), comodo (nel comfort offerto al passeggero).
In altre parole, la sosta delle auto dovrà tendere a essere localizzata il più vicino possibile alla fermata del bus o della metro, così come le fermate dei treni, metropolitane, tram, bus dovranno integrarsi a livello spaziale e distributivo, anche confrontando la redditività economica dei costi di costruzione e gestione rispetto alla capacità di attrazione della domanda di trasporto.
In ultimo, l'architettura dovrà consentire sia di soddisfare le esigenze sopra menzionate, sia contribuire a rendere attraente e confortevole il terminale, la cui manutenzione dovrà essere compatibile sia con l'investimento che con la qualità d'uso dei manufatti edilizi.

È entrato in funzione a Ponte Mammolo il primo "completo" nodo di scambio della capitale, dove è previsto il passaggio di centomila persone ogni giorno, provenienti dalla zona nord-est di Roma e dall'hinterland.

L'interporto dei record

di Renzo Pocaterra

È quello di Bologna, passato in un decennio da 303.000 a 1.555.000 tonnellate di merci. Anche nel '96, anno difficile per il trasporto su rotaia, il bilancio risulta nettamente positivo

"Ma perché le ferrovie non si occupano di più del trasporto merci? Una volta sì che si lavorava. Quasi tutte le stazioni, anche piccole, spedivano e ricevevano carri completi, per non dire del collettame. Tutte le sere, con i bagagliai dei treni viaggiatori, anche nelle piccole stazioni si spedivano carretti e carretti di merci. Poi arrivava il raccoglitore. Se mancava il carrello di manovra si manovrava col locomotore del treno. Carri da aggiungere, carri da togliere. Un grande giro di carri vuoti. Con qualsiasi tempo i manovratori piegavano la schiena per infilarsi fra i carri. Allora sì che si lavorava. Oggi neanche gli scali di smistamento lavorano più come prima. A Bologna Ravone, che non esiste neanche più, si manovravano fino a 1400 carri al giorno. A San Donato molti di più e i treni facevano la fila per entrare. Adesso c'è sempre posto".

Non è difficile sentire questi discorsi, non solo dai vecchi pensionati brontoloni, ma proprio dai cinquantenni che oggi sono gli anziani di queste rotaie svecchiate, quando ricordano il passato. E non è che ricordino male. Vent'anni fa il servizio merci esigeva una quantità di lavorazioni assai gravose, dalle manovre negli scali di smistamento alla fornitura dei carri vuoti alle mille stazioni abilita-

te. Le stesse operazioni amministrative, tutte rigorosamente manoscritte, comportavano notevoli carichi di lavoro. Per contro si trasportavano molto meno merci di oggi, con tempi di riconsegna inaffidabili e a costi molto alti.
In Italia viaggiano molte più merci per ferrovia oggi che in passato. I numeri magari annoiano, ma sono molto espressivi.

TRAFFICO MERCI FS

in milioni di tonnellate:

1976	48,4
1986	52,6
1995	81,4
1996	77,8

in miliardi di tonnellate/chilometro:

1976	16,3
1986	17,5
1995	24,4
1996	23,4

Questi risultati sono stati ottenuti, rispetto ad un decennio fa, con meno personale, meno treni in circolazione, meno stazioni abilitate e malgrado le linee principali ormai al limite della saturazione. Quindi aumentando il numero dei treni completi origine/destinazione, utilizzando meglio le prestazioni dei treni, diminuendo i percorsi a vuoto dei carri, ma soprattutto puntando decisamente sull'intermodale.
L'intermodalità, l'impiego di più vettori senza rotture di carico, è sorta negli anni '60 con la nascita del container. I primi centri intermodali sono stati quindi i porti marittimi. Poi è seguita l'intermodalità terrestre (treno/camion) con varie tecniche tuttora in evoluzione. Ciò ha richiesto una profonda riorganizzazione interna, nuovi modelli di relazioni commerciali, un processo di integrazione con l'autotrasporto, e, non ultime, nuove strutture logistiche. Oggi in Italia sono aperti 90 centri intermodali, fra FS e privati. Una trentina, alcuni molto importanti, si trovano nei porti. Dei rimanenti, solo una dozzina dispongono di strutture interportuali vere e proprie: collegamenti rapidi e indipendenti con la rete stradale, autostradale e ferroviaria; case di spedizione con magazzini, servizi doganali, poste, banche, servizi ad uomini e mezzi come alberghi, ristoranti, officine; infine, un terminal intermodale dotato di binari in grado di ricevere e spedire treni completi, gru atte alla movimentazione di container, semirimorchi e casse mobili, spazi circostanti adeguati per la circolazione di automezzi, la movimentazione e lo stoccaggio dei contenitori.
Per dare queste dotazioni all'Interporto di Bologna sono stati necessari quindici anni di lavoro e circa 290 miliardi di investimenti, dei quali 90 dalle FS, 100 da operatori privati e 100 dallo Stato.
Gli impianti ferroviari consistono in una stazione (Bologna Interporto), un fascio riordino e due terminal: il primo dedicato al combinato (semirimorchi e casse mobili), gestito dalla società Cemat; il secondo destinato al traffico container, gestito direttamente da FS (Asa Logistica integrata). Complessivamente sono quindici binari per una superficie di 260.000 mq. Considerando l'intera stazione di Bologna Interporto, compreso il fascio riordino, si raggiungono i 500.000 mq.
L'apertura degli impianti ferroviari risale al 19 ottobre 1986. Vi furono trasferiti i traffici che facevano capo a Bologna Ravone, vecchio scalo merci cittadino per il traffico tradizionale a cui era stato

aggiunto, attorno al 1970, anche l'intermodale.
Nel 1987, primo anno di attività, il traffico dell'Interporto si fermò a 303.000 tonnellate, pari a quello precedente di Bologna Ravone. Nel 1996 a Bologna Interporto sono state movimentate complessivamente 1.555.000 tonnellate, mentre il rimanente traffico gomma/gomma ha raggiunto un milione di tonnellate, con un incremento del 14% rispetto al '95. Questo dato è tanto più importante se si pensa che l'andamento generale del trasporto merci su rotaia ha subito nel '96, come abbiamo visto, un calo di origine congiunturale. Se poi vogliamo approfondire, dato che nel trasporto il peso trasportato non è un valore assoluto (le merci di qualità pesano in genere meno di quelle di massa), diremo anche che, in termini di unità di carico trasportate, l'aumento è stato del 29%.
Vediamo quindi di comprendere le ragioni di un risultato così brillante. Ce le elenca Giuseppe Casini, coordinatore del Bacino logistico centro-nord, struttura recente dell'Asa di settore, il quale ha seguito lo sviluppo dell'Interporto di Bologna dalla nascita.
"Sono più d'una le cause dello sviluppo dell'Interporto di Bologna. Intanto, in questi dieci anni l'impianto è stato completato ed ampliato. In origine avevamo un solo terminal, raccordato alla stazione di Castelmaggiore con un binario di 3 chilometri. I treni partivano e arrivavano in regime di manovra con procedure lunghe e laboriose. Dal 1993, Bologna Interporto è una stazione, con un doppio collegamento, a sud e a nord, con la Bologna-Padova.
Questo – sottolinea Casini – ha consentito la partenza e l'arrivo dei treni dall'interno del Centro con notevole riduzione dei tempi tecnici delle operazioni terminali. In definitiva possiamo adeguare il prodotto, il treno, alle esigenze del cliente e nel trasporto intermodale i tempi concordati debbono essere sempre rigorosamente rispettati.
Oltre agli adeguamenti strutturali, ritengo sia stata molto importante la decisione delle FS di assumere direttamente nel terminal container l'organizzazione e la vendita dei servizi. Oltre alla movimentazione ed allo stoccaggio dei contenitori abbiamo istituito, attraverso ditte specializzate, un'officina per la riparazione dei container, molto apprezzata dalle compagnie di navigazione, e l'attività di riempimento/svuotamento dei contenitori con eventuale passaggio a magazzino. Questa impostazione garantisce trattamenti imparziali ed efficienti a tutta la clientela, ed ha contribuito a rendere più fluide le attività intermodali connesse con quelle più tipicamente ferroviarie.
Un altro apporto, infine, è venuto dal processo di concentrazione dei punti di vendita, in atto da tempo, che ci ha consentito di ottenere economie di scala offrendo servizi globalmente superiori".
L'organizzazione del terminal e la puntualità dei treni sono condizioni necessarie per avviare il processo di integrazione, ma non sufficienti. Perché il cliente arrivi alla decisione di abbandonare il "tutto camion" per passare al "camion+treno+camion" occorre qualcuno che si occupi di organizzare le fasi del trasporto e le componenti tariffarie. È questo il ruolo degli MTO (Multimodal Transport Operator), figure nuove nel panorama trasportistico, quali Cemat, Intercontainer, Italcontainer, Cgt, Csf, Messina, per citare i più importanti.
Alcune di queste società sono a partecipazione FS: Cemat nel combinato, Italcontainer nel trasporto interno dei container, Intercontainer nell'internazionale. È significativo che questi Mto operino direttamente, o attraverso loro rappresentanti, all'Interporto di Bologna, dove organizzano i traffici di numerose compagnie di navigazione e case di spedizione. Valga per tutti Italcontainer, che ha contribuito fin dall'inizio all'affermazione del Centro intermodale.
La Società ha fatto registrare, in campo nazionale, risultati di rilievo, passando dalle 150.000 unità di traffico (Teu) del 1993 alle 300.000 del 1996. L'agenzia di Bologna, aperta da poco più di quattro anni, è diretta da Rita Zeloni, che mette in evidenza come gli incrementi più consistenti riguardino proprio il traffico containerizzato.
"Dai 51.748 container/Teu del '95 l'Interporto è giunto a 70.136 nel 1996, con un aumento del 35,5%. Ritengo – dice la Zeloni – che una parte del merito vada anche ad Italcontainer ed alla ottima

collaborazione esistente fra tutti gli operatori.
Il nostro lavoro consiste prima di tutto nella ricerca del cliente, consentendogli di accedere ai vantaggi tariffari offerti dalle FS nell'ambito del sistema Iqs (Intermodal Quality Service). Si tratta di abbinare la parte commerciale a quella operativa. Quindi, in pratica, noi assicuriamo alle FS i treni completi e li formiamo con gli apporti dei singoli operatori. Il sistema Iqs ci permette di contrattare anche i tempi del trasporto, provvedendo all'organizzazione dei collegamenti fra l'Interporto e i porti d'imbarco.
L'importante è assicurare l'invio entro i tempi fissati per il carico delle navi e quasi sempre i tempi sono molto ristretti. La nostra clientela si trova entro un raggio di 50/75 chilometri da qui, raramente anche più lontano. Qualche invio, ma sono pochi, ci viene anche dagli operatori presenti all'Interporto, i quali però operano nel settore del collettame e solitamente su gomma".
Quest'ultimo accenno mette in evidenza una situazione particolare dell'Interporto di Bologna, in cui coesistono due entità non ancora perfettamente integrate fra loro. La prima è costituita da 62 case di spedizioni orientate prevalentemente alle piccole partite. Le merci vengono smistate fra corrieri a seconda delle rispettive specializzazioni e zone di influenza. Il capoluogo emiliano mantiene così, anche nel collettame, la sua tradizionale funzione di cerniera fra nord e sud, ma quasi tutto va ancora su gomma.
C'è poi un punto di scambio strada/rotaia che attira traffico di massa in ambito regionale, conveniente per il cliente che sta a 50 chilometri ma non ancora del tutto accettato dall'operatore della porta accanto.
È questo un tema che sta particolarmente a cuore a Gilberto Galloni, direttore dell'Interporto Spa.
"A dieci anni dall'inaugurazione – sono sue parole – il bilancio è certamente positivo. Siamo giunti a 200.000 mq di magazzini che ospitano 62 case di spedizione, ma continuiamo ad ingrandirci. Abbiamo iniziato costruendo un primo lotto di magazzini corredati da uffici, ribalte e piazzali. Il ricavato della vendita ci è servito per i successivi ampliamenti. Nel 1990, grazie alla legge 240, abbiamo ottenuto dallo Stato finanziamenti che ci hanno consentito di costruire nuovi lotti, mantenendone la proprietà alla Società Interporto e cedendoli in affitto. Oggi quindi costruiamo solo dietro richiesta e ad ogni nuovo insediamento corrispondono aumenti di traffico. Una presenza importante, oltre alle Ferrovie dello Stato, è quella dei Magazzini Generali, operativi dal 1991: un complesso di 41.000 mq di magazzini, 4000 di uffici e servizi e 105.000 di piazzali e parcheggi.
Questi operatori erano insediati attorno alla cerchia urbana di Bologna e con i loro scambi mettevano in circolazione un migliaio di camion al giorno. Togliere questi veicoli dal traffico cittadino è stato già un notevole risultato. Riteniamo però che si possa arrivare ad una più completa integrazione scegliendo il treno, sulle lunghe distanze, anche per le produzioni della piccola e media industria, tipiche dell'economia bolognese. Si tratterà di affinare l'organizzazione, di estendere la "cultura" del combinato, spiegandone i vantaggi, agli operatori più legati alle tecniche tradizionali. Con l'Europa alle porte occorre prepararsi per elevare la qualità del trasporto merci in Italia. L'industria del nostro paese ha scoperto la logistica solo da qualche anno. Gli olandesi, invece, insegnano ai ragazzi, già alle scuole medie inferiori, materie come trasporto terrestre e navale, intermodalità e tecnica mercantile. Anche per questo il trasporto straniero è così forte in Italia.
Dobbiamo recuperare velocemente questi svantaggi – conclude Galloni – perché rischiamo altrimenti di trovarci ancora una volta impreparati quando si tratterà di applicare le decisioni, già formulate come linee di indirizzo, dell'Unione europea". ❖

TRAFFICO BOLOGNA INTERPORTO

	1995	1996	incremento % '96/95
container			
unità di traffico	51.748	70.136	35,5
tonn.	511.275	604.897	18,3
casse mobili			
pezzi	53.146	55.778	5,0
tonn.	770.857	805.622	4,5
semirimorchi			
pezzi	617	867	40,5
tonn.	15.943	24.425	53,2
traffico tradizionale			
(tonn.)	66.375	120.211	81,1
traffico totale			
carri	61.308	79.020	28,9
tonn.	1.364.450	1.555.155	14,0

Storie di ordinaria ferrovia

di Leonardo Cordone

Chi coltiva con amore e con impegno il giardinetto della sua stazione, chi pensa a una futura, brillante carriera, chi preferisce avere tempo libero per i suoi tre bambini: ecco alcuni dei ferrovieri siciliani incontrati sulla linea Termini Imerese-S. Agata di Militello

Le Ferrovie dello Stato viste dai ferrovieri, dal loro punto di vista, dal loro posto di lavoro. Una chiacchierata in libertà, qualche domanda, ma soprattutto opinioni a ruota libera. Questa volta abbiamo sentito alcuni ferrovieri siciliani in servizio in diversi impianti presi a caso sulla linea Palermo-Messina, sul tratto che va da Termini Imerese a S. Agata di Militello, in tutto 89 chilometri, di cui 83 a semplice binario.

«I turni di lavoro a Termini Imerese – afferma Maria Di Maio, 36 anni, capo stazione – sono molto impegnativi, in quanto si tratta di una stazione posta sul doppio binario, dove si registra un rilevante traffico di treni per pendolari e dove fermano tutti i treni viaggiatori che collegano Palermo con le

Maria Di Maio, capo stazione a Termini Imerese.

Giovanni Garagliano, tecnico al Tronco lavori di Termini Imerese.

Da sinistra, Concetto Riso, capo stazione superiore a S. Agata di Militello; Franco Catalano, capo stazione superiore a S. Stefano di Camastra; Franco Benfratello, operatore alla circolazione nella stazione di Cefalù.

linee per Messina, Catania e Agrigento. L'impegno di lavoro diventa intenso soprattutto in estate, quando occorre sostituire il personale che va in ferie. Tuttavia, preferisco essere molto impegnata durante il mio turno di lavoro anziché annoiarmi in una tranquilla stazione di campagna. Con i colleghi uomini ho un ottimo rapporto di collaborazione e non ho mai avvertito nessuna discriminazione nei miei confronti. Per i ferrovieri è ormai diventato normale lavorare con le donne. Mentre per buona parte della clientela, l'aspetto femminile conta più di quello professionale. A tal proposito mi è accaduto di recente un curioso episodio con una viaggiatrice in partenza, la quale per sistemare velocemente i bagagli in treno, mi ha energicamente messo in braccio il suo bambino di pochi mesi, riprendendolo, terminata la sistemazione delle valigie, con tanti ringraziamenti e sorrisi di compiacimento».
Anche a Giovanni Garagliano, 49 anni, tecnico al Tronco lavori di Termini Imerese, piace svolgere il suo lavoro: «Ho preso tutte le possibili abilitazioni per essere completamente utilizzabile nelle mansioni del mio profilo professionale. Nella mia squadra abbiamo tutti una forte passione per il nostro lavoro. Non ci fermiamo di fronte ad alcuna difficoltà pur di completare l'opera prevista. Qualche volta capita anche di dover fare a meno delle macchine, ma non abbiamo alcuna remora, anche se più gravoso, a utilizzare i nostri vecchi strumenti del mestiere. Lavoriamo con la consapevolezza che anche noi dei "lavori" abbiamo un ruolo importante per la sicurezza e la regolarità della circolazione dei treni, ma, purtroppo, spesso il nostro lavoro non trova il giusto riconoscimento e la considerazione che merita. Abbiamo ricevuto una buona preparazione professionale al momento dell'assunzione, però occorre che vengano tenuti, in modo sistematico, opportuni corsi di aggiornamento. All'interno della squadra abbiamo un rapporto molto amichevole. Con alcuni colleghi ci frequentiamo dopo l'orario di lavoro e molto spesso ci riuniamo anche con le nostre famiglie». Un solo rammarico esprime Giovanni Garagliano: «La forte riduzione del personale nella nostra azienda ha fatto perdere migliaia di posti di lavoro. Sarà molto difficile per i nostri figli trovare anche loro un'occupazione nelle FS...». Viene dell'ex compartimento di Genova Rosalba Vaglica, da 18 anni nelle FS, tecnico di stazione, adesso in servizio all'ufficio Transito di Termini Imerese. «Prima di essere trasferita in Sicilia ho lavorato 14 anni ad Arquata Scrivia, iniziando come manovratore eppoi come assistente. Adesso,

Rosalba Vaglica, tecnico di stazione a Termini Imerese.

Lucio Colaianni, capo stazione superiore a Caronia.

Domenico Laquidara, capo personale viaggiante sovrintendente a S. Agata di Militello.

Irene Cocilovo, operatore alla manutenzione impianti elettrici a Termini Imerese.

per mie esigenze personali faccio la lavoratrice pendolare tra Termini Imerese e Piana degli Albanesi, dove abito con la mia famiglia. Purtroppo per fare un turno di 8 ore impiego complessivamente circa 13 ore di tempo. Preferisco, comunque, fare i turni, anziché l'orario fisso, perché ciò mi consente di avere più tempo libero da dedicare ai miei tre bambini. Come lavoratrice mi sento abbastanza tutelata, in quanto, contrariamente a quello che avviene in tante aziende, nelle FS vengono rispettate le leggi previste per le donne e le lavoratrici madri. Non penso di concorrere più per eventuali promozioni, in quanto non voglio più affrontare altri trasferimenti e i relativi disagi».

Aspirazioni diverse nutre, invece, Irene Cocilovo, 26 anni, operatore della manutenzione degli impianti elettrici, assunta un anno fa con contratto di formazione lavoro a Termini Imerese. «Ho un diploma di perito informatico e studio per prendere la laurea in ingegneria. Ho lasciato un posto di borsista alla Regione Siciliana per lavorare nelle FS. Sto cominciando dal basso, ma sono sicura di avere buone probabilità di fare carriera, grazie al titolo di studio di cui sono in possesso. L'attuale lavoro, anche se faticoso, è comunque molto interessante. I sei mesi di corso di formazione hanno arricchito moltissimo la mia preparazione e ogni giorno imparo sempre qualcosa di nuovo. In questo primo anno ho scoperto un mondo che dall'esterno non potevo immaginare: l'organizzazione, la professionalità e la solidarietà che caratterizzano il lavoro nelle FS, penso che difficilmente si possano ritrovare in altre aziende». Molto concreto e propositivo è Franco Benfratello, operatore alla circolazione, dal 1970 nelle FS e da 15 anni in servizio nella stazione di Cefalù. «Per offrire un servizio soddisfacente ai viaggiatori occorre innanzitutto raddoppiare i binari. L'attuale semplice binario, sulla linea tirrenica siciliana, comporta un appesantimento della circolazione dei treni e il sommarsi dei ritardi sui ritardi. La puntualità dei treni e l'assistenza sono due elementi fondamentali per offrire, ai numerosi stranieri che raggiungono in treno Cefalù, un servizio ferroviario di qualità. Un primo passo è stato fatto, in tal senso, con lavori di restyling e di rifunzionalizzazione della stazione. Tuttavia, occorre istituire, almeno in estate, quando la presenza dei turisti è maggiore, un punto di accoglienza per i viaggiatori, i quali molto spesso si rivolgono alla dirigenza movimento per avere informazioni. Inoltre, sarebbe opportuno dotare la stazione di carrellini portabagagli e realizzare nell'ex scalo merci un parcheggio per bici, moto, auto e pullman. Infine, penso che tutto il personale in servizio nella stazione di Cefalù debba seguire degli specifici corsi per migliorare la conoscenza delle lingue estere».

Da una stazione di un centro turistico a una piccola stazione, un'altra prospettiva, altri problemi. A parlare è Franco Catalano, capo stazione superiore da 11 anni a Santo Stefano di Camastra, tre binari, un piccolo bar e un curatissimo giardino. «In un piccolo impianto il capo stazione svolge tutte le funzioni che in uno grande sono divisi tra più operatori. È nella piccola stazione che viene valorizzata in modo completo la preparazione professionale del capo stazione e dove è più intenso il rapporto tra comunità locale, cliente e ferrovia: è lui che è l'interlocutore di tutti e per tutto. Le mancate coincidenze con i servizi di autolinee, i ritardi per gli spostamenti di incrocio, i lunghi intervalli di tempo tra un treno e l'altro, le richieste di fermate per i treni a lunga percorrenza sono questi e tanti altri gli argomenti che quotidianamente affronto con i viaggiatori. Capisco le lamentele dei clienti perché sono vent'anni che anch'io utilizzo il treno per raggiungere il mio posto di lavoro, ma credo che una

Giovanni Garalliano al lavoro con i suoi colleghi.

Stazione di Caronia.

maggiore informazione sulle cause dei disservizi o sui provvedimenti adottati possa consentire ai viaggiatori di comprendere la complessità del servizio di trasporto ferroviario».

Anche Lucio Colaianni, capo stazione superiore a Caronia, dal 1969 nelle FS, è un lavoratore pendolare. «Considero la stazione di Caronia come se fosse casa mia. Curo volontariamente il giardinetto della stazione anche se sembra che a nessuno interessi quell'angolo di verde all'interno dei nostri impianti, come invece accadeva in passato, quando addirittura veniva assegnato un premio alle stazioni che avevano i giardini più curati. Erano piccoli riconoscimenti che stimolavano l'orgoglio e l'impegno dei ferrovieri e contribuivano a creare quello spirito di corpo che si va sempre più affievolendo. Anche l'annuale festa del Ferroviere ha perso l'importanza e il significato di prima. Occorre tenere di più in considerazione il personale sotto l'aspetto umano, favorendone le condizioni sociali, ambientali e professionali, per ottenere maggiore rendimento e maggiore partecipazione e non limitarsi a fare solo valutazioni di ordine economico». «Creare più occasioni per aggregare il personale, soprattutto quello dei piccoli centri, avvalendosi anche dell'attività del Dopolavoro ferroviario», è questo il suggerimento che viene da Domenico Laquidara, capo personale viaggiante sovrintendente a S. Agata di Militello. «Inoltre occorre accelerare il processo di rinnovamento delle FS e l'ammodernamento, particolare delle infrastrutture – aggiunge Laquidara – per non perdere le occasioni di sviluppo che il mercato offre e per far fronte alla concorrenza agguerrita degli altri vettori, offrendo un servizio ferroviario che garantisca la puntualità, la pulizia dei treni e l'assistenza ai viaggiatori».

Ha scelto di trasferirsi con la famiglia nella località di lavoro Concetto Riso, capo stazione superiore a S. Agata di Militello: «Sono nato a Giardini e da diversi anni abito a S. Agata, dove mi sono perfettamente integrato. Mi trovo molto bene con i colleghi di lavoro, con alcuni dei quali intrattengo rapporti di amicizia anche al di fuori dell'ambito ferroviario. Ritengo che la stazione di S. Agata, stazione di cambio del personale dei treni, su linea a semplice binario, a metà strada tra Palermo e Messina, sia stata poco valorizzata rispetto al ruolo che svolge, soprattutto quando la circolazione ferroviaria è perturbata dai ritardi dei convogli a lunga percorrenza. Il raddoppio del binario è ormai diventato indispensabile per offrire non solo tempi di percorrenza in linea con gli standard europei, ma anche per consentire una migliore utilizzazione del personale». ❖

Da sinistra, i giardini della stazione di S. Stefano di Camastra; la stazione di S. Agata di Militello; la stazione di Termini Imerese.

Là, dove il treno è vita

di Roberto Scanarotti

Squarci di luce, imperativi flash di mare e cielo, profumo di limoni e di agavi: queste sono le Cinque Terre, nove chilometri di assoluto splendore sulla linea Genova-La Spezia. Lì operano circa trenta ferrovieri che svolgono un lavoro molto impegnativo, ma che sono anche uomini fortunati, molto fortunati...

Cinque Terre, nove chilometri di assoluto splendore lungo la linea Genova-La Spezia. Arrivando da Levanto, la prima ampia cartolina di Monterosso fa balenare agli occhi del viaggiatore un mondo che nel successivo percorso ferroviario verrà negato dal buio di lunghe gallerie. Solo squarci di luce, imperativi flash di mare e cielo al cui richiamo bisogna prima o poi obbedire, e scendere a visitare questi luoghi dai forti contrasti che rispondono ai nomi di Vernazza, Corniglia, Manarola e Riomaggiore.

Limoni, agavi, fichi d'India, capperi e ruta, uva e ulivo: profumi. Ma anche maestrale e libeccio che scatenano il mare, ripidi pendii, paesi in salita, difficili approdi, mancanza di spazi e di strade. Ma a cosa servono le strade, nelle Cinque Terre? Nel secolo scorso la ferrovia ruppe l'isolamento e alleviò le fatiche umane: la "casa dei doganieri" cantata da Montale, punto di controllo sul sentiero del Mesco, fu abbandonata e poi demolita, lasciando tuttavia inalterate le sensazioni del celebre *meriggiare pallido e assorto*. La stazione divenne il riferimento centrale di Monterosso e ancor più delle altre località: dalla ferrovia arrivavano le rassicuranti provviste, i materiali da costruzione, l'affettuosa e malinconica posta degli emigranti o dei marinai, e poi i primi visitatori, oggi ormai turisti massificati. La ferrovia, inoltre, iniziò a dare lavoro a molti giovani del luogo, disposti a rinunciare poi ai possibili avanzamenti di carriera pur di non lasciare le loro terre: dopo il pescatore e l'agricoltore, quello del ferroviere è sempre stato uno dei mestieri più diffusi, da queste parti, e interpretato con grande passione.

Ora i ferrovieri sono decisamente meno di un tempo (l'organico complessivo è di una trentina circa sulla breve tratta), ma si sente che l'attaccamento al lavoro non è cambiato. Franco Cavallo è senza dubbio uno dei personaggi più rappresentativi di Monterosso e dintorni: per cinque dei dodici anni in cui è stato impegnato politicamente, ha rivestito l'onerosa carica di sindaco, continuando a fare l'ausiliario di stazione. «Oggi potrei essere capogestione – ci racconta – ma ho preferito così e non ne sono affatto pentito anche se ho ormai abbandonato la vita pubblica: quando finisco la mia giornata di lavoro posso dedicarmi alla terra, andare a pesca, a caccia, fare il vino. Oppure semplicemente sedermi su un sasso qualsiasi a guardare il mare».

Un'immagine delle Cinque Terre.
A pagina 52, dall'alto, Riomaggiore e il capo stazione Sandro Chiappini.
A pagina 53, dall'alto, Corniglia e Vernazza.

Cavallo conferma una forte impressione: chi fa il ferroviere qui è un uomo fortunato, molto fortunato. Condivide? «Io non ho voluto andarmene, quindi... Però stiamo bene attenti, lavorare in queste piccole stazioni è anche molto impegnativo. D'estate scendono e salgono migliaia di viaggiatori ogni giorno, per non parlare delle domeniche o di Pasqua. Tutti chiedono, hanno bisogno di aiuto, si muovono a frotte sui marciapiedi, a volte anche pericolosamente: e allora bisogna controllarli, farli arretrare, usare il fischietto, l'altoparlante. Poi c'è quello che sta male, quello che ha perso qualcuno, quello che ha sbagliato binario; e i tedeschi, gli americani, i milanesi, gli spezzini e i parmigiani della domenica...». Cavallo riflette e conclude: «ma sì, sono proprio fortunato, certamente più dei miei colleghi che lavorano nella nebbia».

L'altro sindaco, ancora in carica, è il capostazione Sandro Chiappini, primo cittadino di Licciana Nardi. Nell'ufficio movimento non ha un attimo di tregua: dispone itinerari, diffonde annunci, tiene i contatti con le stazioni di Levanto e Corniglia, oltre che con i dirigenti centrali. «Quanti treni? In una giornata possono arrivare sino a duecento tra regionali, interregionali, intercity e merci. Oggi, per fortuna, abbiamo il terzo marciapiede, realizzato recentemente, e sia la gestione delle precedenze sia il servizio viaggiatori sono notevolmente migliorati».

Anche il "fabbricato viaggiatori" di Monterosso è migliorato dopo i lavori di restyling. La sala di attesa, molto accogliente, è direttamente affacciata sulla spiaggia di Fegina, come lo stesso bar di stazione, dove Anna Viviani ed il marito da ben ventiquattro anni servono limoncino e sciacchetrà, ma anche più generici gelati e Coca-Cola, a turisti di ogni specie e provenienza.

Malgrado la fatica generata dal rapporto con le grandi masse, si respira un clima quasi familiare, in perfetta sintonia con quello che regna su tutto l'ambiente ferroviario delle Cinque Terre, e non solo in senso figurato: Luigi Pugliese e Francesca Guelfi, da non molto sposi, sono due capistazione, l'uno in servizio a Monterosso e l'altra a Corniglia, dove vivono. Anche il capogestione superiore Enrico Merani, che negli anni passati ha lavorato in tutte le biglietterie delle cinque stazioni, conferma quel senso di unione, di identità comune che ha sempre caratterizzato tutti i ferrovieri impegnati su questo tratto di linea, la maggior parte dei quali nati e cresciuti proprio qui, all'ombra del Mesco. «Ma tra borgo e borgo – precisa Sergio Cappellini, nato a Volastra, nell'entroterra di Manarola – si mantengono orgogliosamente sfumature diverse, e non solo dialettali». C'è campanilismo, insomma.

Corniglia, con Monterosso e Riomaggiore, è una delle tre stazioni presenziate dai movimentisti (le altre due, Vernazza e Manarola, sono comandate a distanza). Il borgo sorge a 90 metri sul mare, su un promontorio roccioso di rara spettacolarità. Per raggiungere la stazione bisogna scendere una lunga scalinata, in fondo alla quale è anche possibile svol-

tare verso la galleria della vecchia sede ferroviaria, un tempo più vicina al mare, che porta alla spiaggia del Guvano. Come a Monterosso, anche qui la natura offre a chi viaggia in treno uno spazio più ampio per registrare nella memoria mare, cielo e rocce. Ma lo scorcio più suggestivo, arrivando da Genova, lo si gusta indubbiamente a Vernazza, dove di colpo compaiono il porticciolo e la spiaggetta, la chiesa di S. Margherita, del 1318, e il castello sul mare. L'attuale fermata, che ha sostituito quella un tempo esistente nel vicino casello, si inserisce a fatica nello spazio ristretto tra le due gallerie, sotto la roccia, da dove i viaggiatori escono verso la luce della via che porta alla marina.

Il legame tra le Cinque Terre e la ferrovia acquista un aspetto simbolico a Manarola, dove un ferroviere in pensione, Mario Andreoli, è diventato famosissimo. Recuperando oggetti abbandonati, l'ex ausiliario ha iniziato anni fa a costruire grandi sagome di figure del presepe, che ha poi collocato sulla collina che fronteggia il paese, illuminandole. Il presepe di Manarola, in pochi anni, è cresciuto per quantità di figure, luci e per visitatori: ogni anno l'avvenimento viene inaugurato l'8 dicembre, con l'arrivo di un paio di treni charter da Genova, e offre il suo originalissimo effetto a migliaia di persone sino a gennaio inoltrato. Del ferroviere Andreoli e del suo originale presepe si parla ormai in tutto il mondo. Lo conoscono anche gli americani, ultima generazione di turisti che non sa sfuggire alle suggestioni della "via dell'amore", un quarto d'ora di passeggiata lungo il mare che da Manarola conduce a Riomaggiore. Chissà se davvero funziona nelle questioni di cuore questa strada rubata alla roccia. Di certo ha funzionato in questi ultimi anni l'ottima promozione fatta dagli amministratori locali, ora prossimi a vedere realizzato un altro importante progetto che riconcilierà definitivamente il paese con la pur amata ferrovia: il tratto scoperto della linea che spaccava il borgo, creando una depressione da cui salivano rumori e polvere, non esiste più. Il nuovo

incapsulamento è pronto e presto sarà attrezzato per servire meglio abitanti e turisti.

L'emancipazione delle Cinque Terre prosegue, attraverso la continua e impegnativa "mediazione con un territorio tanto bello quanto difficile. La ferrovia ed i ferrovieri hanno fatto la loro parte, e continuano a farla: senza il treno, queste località non potrebbero vivere, né ricevere la linfa vitale che deriva dal turismo. Lo sa bene l'ex titolare di Monterosso, Pierluigi Moggia, che qui ha trascorso la maggior parte della sua vita lavorativa: «Quando le strade di accesso non esistevano ancora e tutto era legato alla ferrovia, la ferrovia sapeva rispondere alle attese. Basta dire che nell'alluvione del 1966 i pompieri sono arrivati in treno, malgrado tutti i circuiti di binario fossero allagati. Lavorammo bene e tutti ci furono riconoscenti».

Terminiamo la giornata di indagini e ricordi nella cantina di Franco Cavallo, sorseggiando un fresco bianco delle Cinque Terre. E continuiamo a pensare con sempre maggior convinzione che quei colleghi sono veramente molto fortunati... ❖

La grande fuga

di Marina Delli Colli

Nella vita come nelle opere di Leone Tolstoj un'immagine ricorre con ossessiva frequenza. È un treno che libera Anna Karenina dai rimorsi e dalla disperazione, è un treno che scandisce i deliranti discorsi di Posdnyscev, è un treno che segna la "resurrezione" di Ekaterina Maslova. Ed è infine un treno che consentirà al conte Tolstoj di compiere la sua ultima, disperata fuga

"Che cosa è successo? Che cosa c'è?... Dov'è?... Si è gettato sotto il treno!... È stato schiacciato! – gridavano alcune voci. Le signore risalirono in vettura e Vronskij andò là dove la folla si precipitava, per informarsi di quel che era accaduto. Un guardiano, forse perché ubriaco o troppo imbacuccato a causa del freddo, non aveva prestato attenzione al rinculare del treno ed era rimasto schiacciato".

Con questo funesto episodio inizia, alla stazione di Mosca, il tragico amore tra Anna Karenina e il conte Vronskij, protagonisti del celebre romanzo di Leone Tolstoj.

Alessio Vronskij irrompe con prepotenza nella vita di Anna, è un giovane, brillante, focoso ufficiale ed ella ne è travolta fin dal primo istante. Vronskij ha i tratti del moderno *play-boy*, Tolstoj ci dice che la sua camera "odora di cuoio e di acqua di colonia", ma sotto la vernice della nascita e dell'educazione, del suo gestire da signore, c'è in lui qualcosa di volgare, una mancanza di chiarezza, di limpidezza morale che lo rende infine "brutto". È questo un giudizio etico-estetico, forse non del tutto consapevole, che rende subito chiara l'invincibile repulsione che Tolstoj prova per il suo personaggio: non lo ama, anzi lo giudica e lo condanna. Quando nasce la passione in mezzo alla meschinità, ai pettegolezzi, alla riprovazione del bel mondo che sente violate le sue convenzioni sociali, la simpatia dell'autore è tutta per Anna. È lei la colpevole, la "donna caduta", è lei che abbandona il figlio e il marito per fuggire con il bell'ufficiale, è lei che sfiderà tutti e tutto per difendere il suo amore. E poi, quando finalmente il divorzio verrà strappato dai due amanti a Karenin, subentra, quasi come una nemesi, la noia in Vronskij e in Anna più acuto, sempre più acuto, il rimor-

Un'immagine dell'ultima versione cinematografica di Anna Karenina, diretta da Bernard Rose. Nella foto piccola, la locandina del film. Nelle pagine seguenti, un ritratto di Leone Tolstoj e una foto di Sophie Marceau, protagonista del film.

so per il figlio che ha lasciato, per il male che ha fatto, per la sua vita sbagliata. È lei, sempre e solo lei a pagare di persona le colpe di entrambi.
E sopra di lei c'è il destino, un destino fatale che si impone sin dalle prime pagine e che s'incarna, nel suo aspetto materiale, nel treno. È il treno che ricorre incessantemente in tutti gli avvenimenti salienti del romanzo.
Anna, ormai innamorata di Vronskij, fugge da Mosca per ritornare a Pietroburgo e di notte, in una stazioncina intermedia, "mentre la tormenta turbinava e fischiava tra le ruote delle vetture e tra i pali, irrompendo da dietro l'angolo dell'edificio", rivede l'ufficiale che l'ha seguita. È ancora in treno, con un lungo, interminabile viaggio, che i due amanti abbandonano la Russia per cercare nell'oblio incantato di Venezia un'impossibile serenità. È sempre il treno, con il *mugik* sudicio e brutto, curvo sulle ruote delle vetture, che ricorre negli affannosi incubi di Anna. Ed infine, nell'epilogo, sarà proprio il treno, diventato strumento di catarsi, a sciogliere tragicamente ogni affanno. "Ella non distoglieva lo sguardo dalle ruote della seconda vettura e nel momento in cui il punto centrale tra le ruote si trovò dinanzi a lei, lanciò via la valigetta. Un improvviso terrore dinanzi a ciò che faceva balenò nel suo spirito. Volle alzarsi, rigettarsi indietro, ma qualcosa di enorme, di spietato, la colpì alla testa e la trascinò. E il lume che rischiarava per lei il libro della vita s'accese di una vampata più viva che mai, illuminando ai suoi occhi tutto quello che prima era avvolto nelle tenebre, poi crepitò, tremolò e si spense per sempre".
Ma l'immagine del treno è ancora protagonista in un'altra opera di Tolstoj, *La sonata a Kreutzer*. Il treno qui è quasi un salotto, un punto di incontro, addirittura una poltrona da psicanalista. È infatti in un fumoso vagone di terza classe che Posdnyscev parla di se stesso, dei suoi problemi familiari, della sua folle gelosia.

Posdnyscev, un tempo lontano, ha ucciso la moglie che lo tradiva e, dopo aver scontato la sua pena, sta ora ritornando a casa. Il protagonista racconta tutto ciò ad un occasionale compagno durante una interminabile notte di viaggio. E poi pian piano il discorso si allarga, da individuale diventa un discorso corale, che investe tutta la società e Tolstoj fa pronunciare al suo personaggio la più veemente requisitoria contro l'amore fisico che la storia della letteratura ricordi. Il sesso è l'unica fonte di ogni male e di ogni depravazione, asserisce Tolstoj per bocca di Posdnyscev, il sesso porta all'inganno, al tradimento, al delitto. E questi deliranti discorsi sono scanditi dal martellio incessante del treno in corsa. "Io ho paura delle vetture ferroviarie, mi fanno orrore" – grida ad un certo punto Posdnyscev ricordando un analogo viaggio, al termine del quale si doveva poi compiere la tragedia.
Ancora un'immagine cupa del treno, dunque, come in *Anna Karenina*, ma ancora e sempre un'immagine individuale. Questa individualità verrà poi spezzata con l'ultimo grande romanzo di Tolstoj, *Resurrezione*.
Il lungo treno che porta i forzati in Siberia non è più qualcosa di intimo, di personale, di segreto, ma lo strumento di un comune destino, uno strumento sociale. Non ci sono più problemi e drammi d'amore, tutto si risolve nell'immane tragedia della deportazione. Il convoglio, partito da Mosca, arranca lentamente verso Novo Sibirsk e ad ogni tappa in Ekaterina Maslova, la prostituta accusata di un delitto e per questo condannata, avviene qualcosa di nuovo. Seguita dal principe Nechljudov, suo antico seduttore che l'ha riconosciuta e opera per redimerla, ella inizia e porta a termine, durante il viaggio, un mutamento radicale di tutta se stessa. Katjusa, infatti, senza subire alcun processo di intellettualizzazione ma semplicemente inserendosi

in un rapporto diretto e umano con la gente semplice, con il popolo sofferente a cui ella stessa appartiene, giunge a prendere coscienza di sé e, sposando un detenuto politico, risorge alla dignità di essere umano. E la sua "resurrezione" si realizza proprio su quel lungo treno grigio che corre verso il nord, in mezzo a quella folla di "umiliati e offesi".

Il treno è dunque ancora l'unico protagonista.

E anche nella vita del conte Tolstoj, non solo nelle sue opere, questa immagine ricorre frequentemente. Lo spunto per *Anna Karenina*, ad esempio, fu dato all'autore da un avvenimento realmente accaduto. L'amante di un suo amico, il 4 gennaio 1872 alle sette di sera, come risulta dal *Notiziario di Tula*, si era gettata sotto il treno nella stazione di Jasenka, a pochi chilometri da Jasnaja Poljana dove viveva il conte. Spinto dalla pietà e da una sorta di curiosità morbosa, Tolstoj si recò all'obitorio dove giaceva il cadavere della suicida. "Lev l'ha vista – racconta la moglie – col cranio scoperto, tutta spogliata e a pezzi".

Molti anni più tardi la stessa Sofja Andreevna, ossessionata dagli insanabili dissidi che la dividevano dal marito, tentò di uccidersi nella stessa maniera e soltanto per un imponderabile caso fu salvata.

E fu ancora con il treno che Tolstoj ormai vecchio e malato, scomunicato dal Santo Sinodo, partì dalla Crimea per raggiungere Jasnaja Poljana. Da Mosca era giunto l'ordine che il treno non si fermasse a lungo nelle stazioni principali, ma al servizio di polizia non fu possibile frenare l'entusiasmo della popolazione. A Kiev, a Kursk, ovunque, il treno dove viaggiava il vecchio scrittore fu preso d'assalto e sommerso di fiori perché nell'animo del popolo russo quel treno e quello scrittore erano ormai diventati il simbolo di una rinascita, di un rinnovamento, di una speranza.

Ma l'episodio forse più significativo della vita di Tolstoj in cui il treno diventa davvero protagonista unico e assoluto, è quello della famosa "fuga".

Ha ottantadue anni ed è malfermo in salute il conte Tolstoj quando, improvvisamente e in gran segreto, decide di abbandonare la casa di Jasnaja Poljana ormai diventata per lui una prigione insopportabile.

È un viaggio affannoso il suo, "fuggire e non fuggire, andare lontano e anche vicino", un viaggio a zig zag, molto simile a quello di un uomo che gira intorno alla propria trappola. È un viaggio in cui si susseguono insegne di stazioni, cime nevose, cascate, foreste. "Il ritmo delle ruote era regolare. La corsa nella campagna si svolgeva gradevole. Gli dava piacere la fuga dei binari paralleli, lo sfilare veloce delle stazioni, quel confortante e regolare procedere in direzione della vallata del Don".

Ma al Don quel passeggero non arriverà mai.

Ha freddo ora il conte Tolstoj, rabbrividisce, gli tremano le mani. La febbre sale a quaranta mentre il treno continua a correre nel nevischio e nel buio.

Alle sei e trentacinque c'è una sosta in una piccola stazione. Sotto la pensilina una lampada rischiara una scritta: Astapovo. No, continuare ormai non è più possibile.

E per sette giorni Leone Tolstoj delira, si risveglia, impartisce ordini, delira di nuovo. Per sette giorni, nella stanza di quella stazione, sente il ticchettio del telegrafo, il rumore secco degli scambi, il passaggio dei treni in corsa verso il sud. Di quei treni che non prenderà mai più, sopra i quali mai più vedrà "il tempo trasformarsi in paesaggio in movimento". Malgrado tutto, malgrado la vecchiaia, la malattia, la morte stessa, la sua fuga è diventata una corsa libera nel mondo, un viaggio senza inizio e senza fine.

"Scappare – disse, e furono le sue ultime parole – bisogna sempre scappare".

❖

ABRUZZO

Lunga vita alla Sulmona-Isernia!

di Dario Recubini

Cent'anni di vita per la linea Sulmona-Isernia voluta da re Ferdinando II di Borbone per dotare il regno di Napoli di collegamenti efficienti. Lo scorso 18 settembre si è celebrato il centenario della linea ferroviaria che collega Sulmona a Isernia attraverso l'Appennino. La linea, raggiungendo quota 1269 m, permette itinerari naturalisticamente unici, tocca due parchi nazionali, oasi e riserve florofaunistiche e attraversa splendide località turistiche e centri di interesse storico-culturale con potenzialità ancora tutte da sviluppare.

La linea, che da Sulmona si snoda fino a Isernia per un totale di 130 km, fu completata e inaugurata il 18 settembre 1897 ed era l'asse del collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico.

Le storiche aspettative di sviluppo della rete ferroviaria legata alla crescita socio-economica dell'Appennino abruzzese-molisano vennero però disattese a causa dello spopolamento delle zone montane dell'entroterra. L'emigrazione e la mancanza di insediamenti industriali e produttivi hanno infatti reso questa linea un cosiddetto "ramo secco".

Negli ultimi anni, la riscoperta dell'ecoturismo e la valorizzazione dell'Abruzzo quale "regione verde d'Europa" hanno rilanciato il treno come vettore ecologico, per visitare i parchi e apprezzare le bellezze folcloristiche, storiche e culturali delle zone attraversate dai binari e l'attenzione delle istituzioni ha determinato un'inversione di tendenza verso le linee secondarie, rendendole interessanti per operatori turistici, associazioni naturalistiche e culturali.

Anche lo sviluppo della linea secondaria Sulmona-Isernia è legata alla sua valorizzazione in chiave turistica, realizzando il binomio "treno-vacanza" o "treno-natura", per offrire ai visitatori dei veri e propri "musei viaggianti", a bassa velocità (e non inquinanti) alla scoperta della geografia, della cultura e della storia d'Italia, come già sperimentato su altre linee secondarie d'Europa.

La commemorazione del centenario ha rappresentato una significativa occasione per avviare il processo di valorizzazione e promozione turistica dell'Appennino abruzzese e molisano.

A ricordo dell'evento sono state coniate due "campane del centenario" presso la fonderia Marinelli di Agnone, famosa nel mondo per la lavorazione artigianale delle campane, destinate alle stazioni di Sulmona e Isernia.

Due treni d'epoca da Sulmona e Isernia hanno ripercorso idealmente il viaggio inaugurale del lontano 18 settembre 1987 diretti a Castel di Sangro e in alcune località attraversate dalla ferrovia sono state organizzate diverse manifestazioni folcloristiche, culturali e gastronomiche.

La manifestazione è proseguita con un convegno sul "rilancio turistico delle linee secondarie a scarso traffico", con la visita alla mostra di fermodellismo appositamente allestita e con la diffusione di un video sulla spettacolarità del paesaggio attraverso la strada ferrata.

Nelle principali cittadine attraversate dalla linea ferroviaria è stata allestita una mostra fotografica storico-documentaria sulle "Ferrovie dell'Appennino centrale", realizzata dall'Istituto filosofico dell'università di Napoli, in collaborazione con la Provincia de L'Aquila.

BASILICATA

Il nuovo scalo di S. Nicola di Melfi

di Antonio Cefola

È indiscutibile l'importanza che assumono gli insediamenti industriali nel Sud e soprattutto in una regione come la Basilicata dove l'indice di disoccupazione è ormai vicino alla soglia del 30%.

Le Ferrovie dello Stato hanno di recente costruito uno scalo merci nella stazione di S. Nicola di Melfi, dove hanno sede la Fiat e altre grandi industrie. L'ubicazione di S. Nicola di Melfi risulta infatti di notevole importanza poiché congiunge la rete ferroviaria Adriatica con quella Tirrenica e Jonica e rappresenta quindi una reale alternativa per il traffico merci nazionale.

Lo scalo di S. Nicola di Melfi riesce a soddisfare (dati del mese di ottobre '96) un traffico mensile di circa 289 treni composti da circa 4.440 carri e 752 container per un trasporto complessivo di circa 47.494 tonnellate di merci. In tali dati è compreso il volume di trasporto acquisito dal "Progetto Triveneto", che trasporta parte della produzione Fiat di Melfi ai Magazzini generali di Verona per la relativa distribuzione ai concessionari del Triveneto. I treni trasportano auto per il servizio nazionale dirette nelle località di Cambiano, Carimate, None, Brescia e Fiume Torto; auto per servizio internazionale dirette nella località di Alessandria da dove vengono smistate in vari paesi europei; materiale di componentistica per auto da e per le località di Torino e Fiume Torto.

Il trasporto per i lavoratori pendolari, istituito nel marzo '95, era effettuato da bus che collegava Potenza a Melfi. Successivamente, con l'entrata in vigore dell'orario estivo '95, sono state istituite tre coppie di treni da Potenza a Melfi e viceversa (suddivisi per i tre turni di lavoro) con trasbordo, nel piazzale di stazione di Melfi, su bus diretti all'ingresso dello stabilimento Sata-Fiat. Il trasporto integrato treno-bus è risultato però non corrispondente alle esigenze dei lavoratori pendolari. Di conseguenza le Ferrovie dello Stato hanno effettuato uno studio di fattibilità per migliorare il collegamento diretto sulla tratta Potenza-S. Nicola di Melfi. Tra le diverse ipotesi, tenendo conto delle condizioni morfologiche del territorio, la soluzione che si è adottata, con l'entrata in vigore dell'orario estivo '97, è stata il collegamento diretto Potenza-Rocchetta S. A.-S. Nicola di Melfi. Si è eliminato così il disagio del trasbordo su bus a Melfi e si è offerta ai lavoratori la possibilità di far uso di un unico abbonamento a costo inferiore o dell'abbonamento con tariffa 40/2 Basilicata.

La nuova offerta, formulata dalla Direzione regionale trasporto locale Basilicata, prevede l'istituzione di tre coppie di treni per il collegamento diretto sulla tratta Potenza-Rocchetta S. A.-S. Nicola di Melfi, tre coppie di treni per il collegamento sulla tratta Spinazzola-S. Nicola di Melfi per i lavoratori residenti nei comuni del Bradano e un collegamento effettuato con servizio sostitutivo di bus per le esigenze dei lavoratori di Potenza, che lavorano sul turno centrale.

L'offerta, entrata in vigore con l'orario estivo '97, è stata realizzata anche grazie all'impegno della Sogin, che con i propri bus Sita provvede al trasporto dei lavoratori dalla stazione di S. Nicola di Melfi agli stabilimenti.

Tempo di bilanci

di Francesca Ventre

È sempre noioso trattare di cifre e numeri, ma quando il risultato è positivo può fare anche piacere. In autunno, di solito, si tirano le somme e così ha fatto l'Associazione Dopolavoro ferroviario di Roma, che ha avuto un utile per il 1996 di poco più di 82 milioni di lire. È questo un risultato doppiamente positivo perché non solo il bilancio chiude in attivo, ma anche perché ciò rappresenta un cambiamento netto in contrasto con i conti del '95 (una perdita di quasi 14 milioni). Nel '94, comunque, vi era stato un utile di circa 8.700.000 lire. Il Consiglio direttivo a capo del Dlf di Roma è certamente orgoglioso di questo risultato, anche perché la nuova gestione si è insediata da appena un anno e mezzo. Ci si è resi conto che non si può spendere più di quello che sono le entrate: questo soprattutto per garantire tutti i servizi ai soci, vero e unico scopo dell'associazione. Ora entriamo maggiormente nei dettagli e analizziamo i risultati del settore commerciale. Una contrazione delle entrate si è avuta, purtroppo, per la diminuzione fisiologica del numero dei posti erogati presso le mense. Un calo più forte, che desta qualche preoccupazione, è invece quello del settore turismo. Questo fenomeno è dovuto non solo a ragioni generali di crisi, che hanno portato a spendere meno nei settori non di prima necessità, ma forse l'offerta turistica del Dlf romano non si è ancora adeguata alla richiesta, certo più esigente negli ultimi tempi, dei soci.

Il sindaco di Nettuno consegna il trofeo al capitano della Nazionale italiana ferrovieri. Nella pagina accanto, ferrovieri e attori di fotoromanzi prima della partita.

Ma c'è di sicuro la volontà di migliorare da parte degli organizzatori, anche in base ai suggerimenti dei soci effettivi o potenziali. Un altro calo di entrate si è verificato per la cessazione, già prevista e programmata peraltro, dell'attività dello spaccio alimentare e la restituzione alla Fs spa dei locali di via Marsala. Comunque, questi ultimi sono stati utilizzati per un fine sociale, in quanto sede del Centro accoglienza della Caritas.
Per fortuna, si sono potuti recuperare crediti vecchi da altri gestori e un utile di notevole entità (più di 540 milioni) dalle gestioni in appalto. D'altra parte il settore delle attività istituzionali, crescendo, richiede anche maggiori risorse finanziarie, anche perché il Consiglio direttivo ha cercato di affrontare e risolvere problemi accantonati da qualche tempo. La nuova gestione, nonostante i tempi di crisi che si attraversano, intende rinnovare il rapporto tra soci

e associazione. La ricetta prevede una giusta dose di volontariato, che per fortuna non manca mai, e una saggia amministrazione.
Il fine non può essere quindi altro che quello di proporre e offrire dei servizi di buona, se non ottima, qualità ai soci.
Tornando alle cifre, si può ricordare che il totale dei mezzi finanziari del Dlf di Roma è per il 55,16% dovuto a fonti interne e per il resto esterne.
Queste entrate sono così investite: per quasi il 30% in attività che rimangono, come le immobilizzazioni, quindi a lungo termine, per il restante 70% in attività a breve termine (consumate entro l'anno).

In programma per l'autunno

Il Dopolavoro ferroviario di Portogruaro continua a organizzare interessanti iniziative, coinvolgendo anche altre istituzioni, confermando così ancora una volta il suo dinamismo.
A metà ottobre si è svolta la gara ciclistica amatoriale, valida per il 6° trofeo Dopolavoro ferroviario Portogruaro.
La manifestazione è patrocinata dalla Regione Veneto, dalla Provincia di Venezia, dal Comune di Portogruaro, dal Comune di Pramaggiore, dall'Apt di Bibione-Caorle e dall'Associazione nazionale del Dlf.
L'impegno sportivo abbina anche la valorizzazione di una terra, il comprensorio Lison-Pramaggiore, produttrice di ottimi vini e fiore all'occhiello dell'intera regione.
Il percorso complessivo copre 60 km, cioè 6 giri da 8 km; le categorie partecipanti sono state: veterani, gentlemen, supergentlemen, debuttanti, cadetti, junior e senior.
A proposito dell'iniziativa così si è espresso il presidente del Dlf di Portogruaro: «Il team ha dimostrato ancora una volta di avere programmi precisi e realizzabili, segno evidente della serietà e delle concrete capacità decisionali di cui oggi una moderna associazione ha necessità».
Tel. 0421/72548

Tra le varie iniziative del Dlf di Roma, invece, bisogna ricordarsi che, novità assoluta dell'anno, iniziano i primi incontri e le iscrizioni per i corsi di vela, che permettono, grazie a lezioni teoriche e pratiche, di conseguire la patente nautica.
Tel. 06/3212250
Ricominciano anche le attività del Gruppo archeologico (visite, incontri, lavori sul campo), del Gruppo storia dell'arte (visite), i corsi di lingua inglese, di pittura e altro.
Per informazioni: tel. 06/441801

A tutto campo

L'Associazione nazionale italiana ferrovieri calciatori, non contenta dei recenti successi, ha deciso di affrontare in una partita amichevole l'Associazione nazionale calcio attori fotoromanzi "Lancio".
L'iniziativa, denominata Un treno di solidarietà, si è svolta con il patrocinio della città di Nettuno-Assessorato allo sport. La partita si è disputata presso lo stadio comunale Celestino Manin di Nettuno.
Il risultato è stato di 6 a 3 per i ferrovieri; ma il risultato più bello è stato certamente quello di aver devoluto l'incasso in beneficenza a due grandi organizzazioni attive in campo sociale, quali l'Aido e Telefono azzurro.
Alla manifestazione e alla cerimonia di premiazione erano presenti il sindaco di Nettuno, quello di Anzio e il presidente regionale dell'Aido. L'Associazione ha ricevuto anche l'augurio di buona riuscita dall'Amministratore Delegato, Giancarlo Cimoli.
Per il futuro si prevedono altri incontri impegnativi, il prossimo sarà quello con la nazionale DJ, forse uno sarà con l'Associazione nazionale italiana attori, per il quale si sta pensando di organizzare una partita allo stadio Olimpico.

Port

Motori

Vendo "Ciao" Epoca anno 1968 originale, motore nuovo, da riverniciare, 20 anni fermo garage. Prezzo: 450 mila.
Tel. 0587/57136.

Vendo Booster-MBK in ottime condizioni. Prezzo: 2 milioni.
Tel. 091/8675630.

Fermodellismo

Vendo locomotiva a vapore 880 Mfp Roco (art. 43277.3), mai uscita dalla scatola.
Tel. 06/7803762.

Case e terreni

Vendo a Foggia nuovo appartamento mq 97 + box 17 mq + soppalco, soggiorno, cucinino, 2 camere da letto + servizi. Ottime rifiniture. Prezzo: 250 milioni.
Tel. 0881/662583-0338/5422469.

Vendo a Portopalo (SR) a mt 200 dal mare, immobile vani 3,5 mq 60. Prezzo: 120 milioni.
Tel. 095/483532.

Alle falde del Vesuvio 2 km dal mare, vendo rustico ristrutturato, sei vani, taverna, cantina refrigerata, tre servizi, su due livelli, riscaldamento, giardino mq 800, due terrazzi e mq 3000 vigneto-frutteto.
Tel. 081/8586105.

Vendo ad Albissola Marina (Savona) 20 mt mare, soleggiatissimo, ristrutturato/arredato, due camere, sala soggiorno, poggiolo, cucina, bagno, riscaldamento autonomo a gas città, due posti auto di proprietà. Prezzo: 380 milioni.
Tel. 019/486864.

Affittasi appartamento mq 100 a Roma (Porta Pia) uso foresteria, solo referenziati.
Tel. 02/27004205-0338/6252860-0338/2669259483532.

Affittasi a Sferracavallo (PA) 50 mt dal mare, quadrivano ammobiliato + servizi per intero anno.
Tel. 091/540834-091/205532.

Cercasi in Pescara zona centrale, o pressi Università, appartamento con giardino oppure attico, costituito da due camere, cucina e bagno, anche da ristrutturare.
Tel. 0881/708262.

Libri e riviste

Vendo enciclopedia generale De Agostini composta da 20 volumi nuovissimi. Prezzo: lire 500.000.
Tel. 02/70100640.

Vendesi collezione completa "Zagor". Prezzo interessante.
Tel. 0324/47279 (ore pasti).

Vendesi enciclopedia "Fotografia per tutti"-Kodak/De Agostini. Nuova, mai sfogliata. Prezzo stracciato.
Tel. 039/6123910 (sempre) **089/825097** (ore serali).

Pubblicazioni ferroviarie

Ad amanti e/o collezionisti, vendo o scambio la rivista "Mondo ferroviario" n. 128, febbraio 1997, con i temi trattati delle "Locomotive Italiane in Francia", "Ten Zorex" ecc.
Tel. 095/474863 (ore pasti).

Vendo copie "L'Unità d'Italia corre dietro il fumo della vaporiera" pag. 295, 600 foto b/n e colori. Prezzo: lire 40.000 + spese postali (cm 24 x 24).
Tel. 0774/331178.

Liquido piccola biblioteca a tema ferroviario, oltre 100 volumi nuovi, storiografici, fotografici, tematici, valore circa 3 milioni, al miglior offerente.
Tel. 06/8109705 (dopo ore 20.00).

Vendo annate complete (da genn. '92 a genn. '97) de "La Tecnica Professionale".
Tel. 06/7803762.

Cerco illustrazioni ferroviarie e/o poster di treni storici e di alta velocità, europei e internazionali, anche riviste interessanti di "Treno ferroviario", "Tutto treno".
Tel. 095/474863.

Collezionismo

Cerco biglietti a cartoncino (Edmonson) in servizio cumulativo italiano, offro lire 20.000 ad esemplare per quelli d'andata e ritorno emessi da sportelli delle Ferrovie dello Stato.
Tel. 010/390495 (dopo le ore 20.30).

Cerco vecchi biglietti a destinazione facoltativa con lo stacco a valore delle Calabro-Lucane, Sud-Est, dell'Alifana, Cancello-Benevento via valle Caudina, delle Complementari Sarde ecc. Offro lire 20.000 a esemplare.
Tel. 010/390495 (dopo le ore 20.30).

Cerco vecchi biglietti a destinazione facoltativa in servizio cumulativo italiano delle Ferrovie del Sud-Est mod. CP1 (viaggi di corsa semplice) e CP2 (viaggi di andata e ritorno). Offro lire 20.000 a esemplare.
Tel. 010/390495 (dopo le ore 20.30).

Scambio-acquisto cartoline: Olbia, Terranova Pausania, Golfo Aranci, Ozieri, Chilivani. Fare proposte in fotocopie prezzate oppure richiedere il materiale di scambio.
Tel. 0789/46364.

Acquisto manifesti cinematografici o pubblicitari d'epoca anche grossi quantitativi, pagando in contanti. Ritiro ovunque.
Tel. 0362/308479.

Vendo per lire 690.000 n. 95 cartoline filateliche colorate del 1905 – Ottmarzieher – Ogni cartolina raffigura molti francobolli di uno Stato, con stemma.
Tel. 0883/585770.

Vendo nave scuola della Marina militare italiana Amerigo Vespucci, in scala 1:84, scatola di montaggio Sergal. Riprodotta fedelmente materiali legno e ottone. Prezzo: 6 milioni trattabili.
Tel. 0737/85696.

Varie

Cerco bustine di zucchero e tovagliolini bar di tutto il mondo. Cedo collezioni mondiali di etichette di birra e lamette da barba.
Tel. 0586/794347.

Cerco semaforo di 1ª categoria con accoppiato semaforo avviso (ad ala), qualsiasi marca, buone condizioni.
Tel. 091/309379.

Shar-pei cuccioli stupendi figli e nipoti di pluricampioni, vaccinati, tatuati, disponibili vari colori, eventuale consegna possibile.
Tel. 0541/370725

Vendo bellissimi cuccioli di terranova, neri e bianco-neri, eccellente genealogia, iscritti Loi, vaccinati, svermati, tatuati, nipoti di pluricampioni. Genitori visibili.
Tel. 0383/646295.

Vendo carrello tenda 6 posti accessoriato, coperchio in alluminio con porta-pacchi, immatricolato 1989 sempre rimessato in garage, usato 5 anni per 15 gg.
Tel. 059/305084.

Vendo sala pranzo *chippendale* completa di argenteria, ottimo stato. Prezzo: lire 2.500.000.
Tel. 06/20761703.

UTILIZZATE per le vostre inserzioni questo tagliando

Si prega di voler compilare il presente coupon in tutte le sue parti e spedirlo a: Ferrovie dello Stato, Redazione Linea diretta, rubrica Portobello, Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
☞ Se possibile, inviare fotografia dell'oggetto in questione.

Nome e cognome:

Indirizzo:

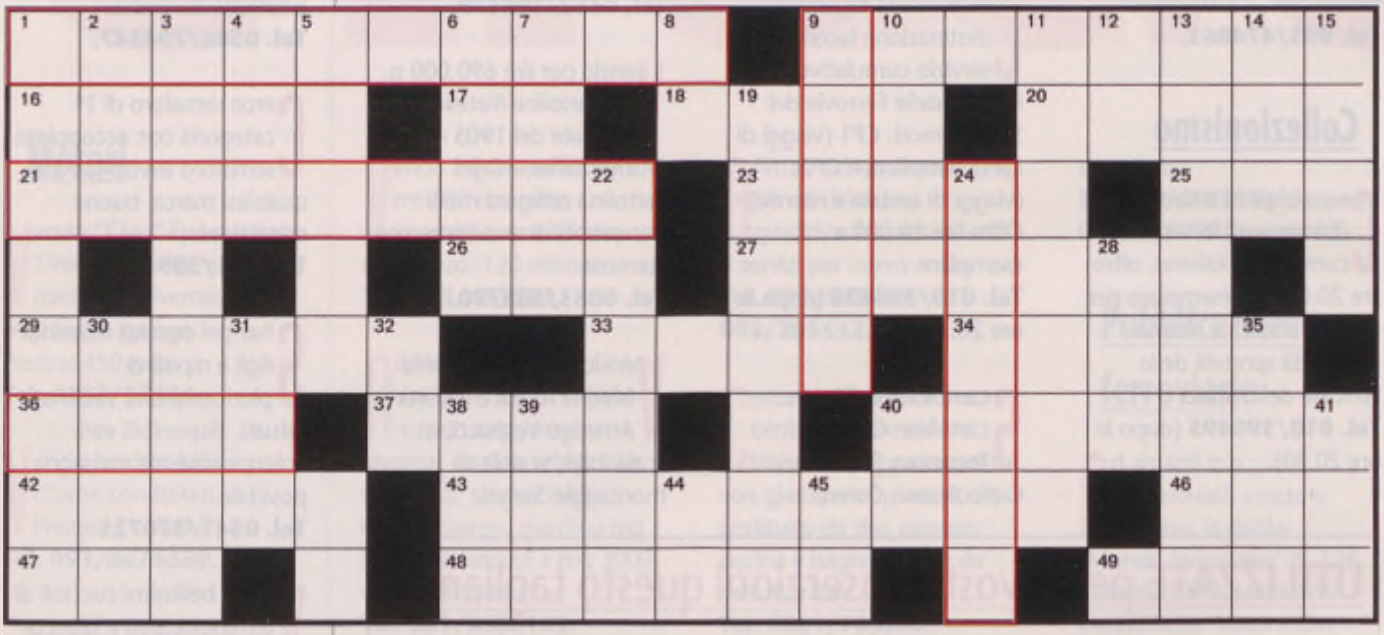
Numero telefonico:

Documento d'identità: Numero: Rilasciato il:

Testo dell'annuncio (circa 18-20 parole):

Tempo libero

a cura di Aldo Timarco



* - Negli spazi incorniciati vi sono nomi di mezzi di trasporto e di stazioni FS.

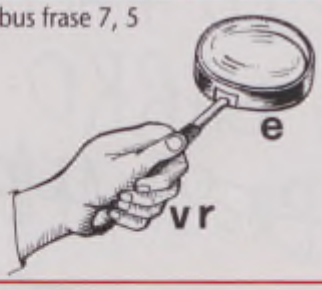
Orizzontali:
1* - **9.** Incontrarsi - **16.** Lavorati con l'aratro - **17.** Stati Uniti - **18.** Lo fa la locomotiva - **20.** Famosa per l'acqua minerale - **21*** - **23.** La sua capitale è Katmandu - **25.** Indicatore luminoso - **26.** L'aria dei poeti - **27.** Desiderate... poeticamente - **29.** Famosa quella della relatività - **33.** È maggiore e minore - **34.** Lo fa chi cerca - **36*** - **37.** Quantità di medicine - **40.** Essere sufficiente - **42.** Guasti... a pezzi - **43.** Sono utilizzati dai medici a fine visita - **46.** Tribunale regionale - **47.** Prefisso che indica uguaglianza - **48.** A questo punto - **49.** La nostra stella.

Verticali:
1. Lavorano nelle platee lavaggio - **2.** Non la vede l'impaziente - **3.** Soprabito... tennistico - **4.** Orecchio nei prefissi - **5.** Piazza di Roma, capolinea di nota ferrotranvia interurbana - **6.** Abito da lavoro - **7.** Inutile chiedergli se il vino è buono - **8.** Sigla dell'Egitto - **9*** - **10.** Non possono fare donazioni di sangue - **11.** Coprirsi il volto - **12.** Vi giungono ferrovie da Rocchetta S.A. Benevento, Mercato S.S. - **13.** Dato preso sul posto - **14.** Elettrificò molte linee negli anni '30 - **15.** Fiume indiano - **19.** Inutilità, vanità - **22.** Pianta... anticamente associata alla stazione di Lambrate - **24*** - **28.** Quantità indefinita - **30.** Amore greco - **31.** Abbreviazione di retore - **32.** Preposizione articolata - **35.** Lago della Russia - **38.** Il suo simbolo è Au - **39.** Titolo per baronetto inglese - **40.** Vi fanno capo le Ferrovie del Sud-Est - **41.** Periodi geologici - **44.** In mezzo al premio - **45.** A te.

Rebus frase 10, 1, 14

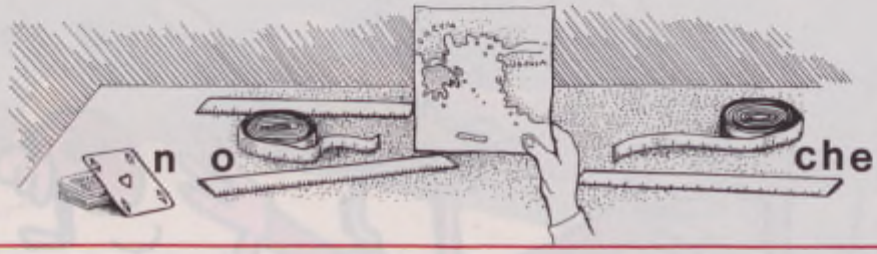
Rebus frase 4, 11

Rebus frase 7, 5



Rebus frase 7, 5

Rebus frase 12, 11



Rebus (frase 10, 1, 14) sci O pera NOI ferro MA ritì MI SCIOPERANO I FER- ROMARITTIMI

Rebus (frase 4, 11) ON desta ZIO nari E ONDE STAZIONARIE

Rebus (frase 7, 5) mano VR E lente MANOVRE LENTE

Rebus (frase 7, 5) BI nari OM orto BINARIO MORTO

Rebus (frase 12, 11) asso NO metri ego metri CHE ASSONOMETRIE GEO- METRICHE

Rebus (frase 5, 2, 5) F rena ALR osso FRENA AL ROSSO

Soluzioni del numero precedente

A	■	D	I	S	C	R	A	S	I	A	■	O	Z	I	■	V	I	■
C	R	A	M	P	I	■	R	■	A	F	A	■	I	N	R	I	■	■
C	A	M	P	E	A	D	O	R	■	F	R	E	A	T	I	C	I	■
E	T	■	I	A	L	I	N	O	■	A	A	R	■	E	N	T	E	■
S	T	O	C	K	T	O	N	D	A	R	L	I	N	G	T	O	N	■
S	O	C	C	E	R	■	E	I	R	E	■	T	U	R	A	R	E	■
O	■	T	I	R	O	S	■	G	I	■	T	E	H	I	N	■	■	■
■	S	■	A	■	N	O	T	I	S	S	I	M	I	■	A	S	S	■
S	C	A	R	T	A	H	E	N	T	O	R	I	D	O	T	T	O	■
P	I	R	E	O	■	A	R	I	A	N	I	■	A	L	I	A	S	■

Rebus frase 5, 2, 5

di Franco Donarelli

Novità in prima classe

Arriva *PRIMACLASSE* la Carta delle Ferrovie dello Stato per viaggiare in 1ª classe a tariffa ridotta.

50% *di riduzione sul prezzo del biglietto, acquistando PRIMACLASSE, per voi che viaggiate spesso in 1ª sui treni ETR, Intercity ed Eurocity, nelle tratte nazionali.*

Carta PRIMACLASSE concilia le vostre esigenze di qualità del viaggio, con la convenienza di tariffe agevolate.

PRIMACLASSE è valida un mese per farvi acquistare, con la riduzione del 50%, fino a 8 biglietti da utilizzare entro 60 giorni dal rilascio, e in più la prestigiosa "Carta Club Eurostar" a L.100 mila anzichè L.150 mila.

Carta PRIMACLASSE costa da L.140 mila a L.260 mila e si acquista presso le Stazioni ferroviarie o le Agenzie di Viaggi autorizzate.

Per maggiori informazioni consultate Internet FS : http://www.fs-on-line.com

FERROVIE DELLO STATO

Prima di tutto, Voi.

BNC Assicurazioni

La fedeltà con BNC ha un valore concreto. Nel 1997:

11.17%

RENDIMENTO GARANTITO PER LE POLIZZE VITA
"Fondo Bancom"

BNC assicura ai suoi Clienti un posto in 1ª classe.

BNC Assicurazioni

Assicurati il sereno!

ld

LINEA DIRETTA

mensile per il personale del gruppo FS

N. 4 Novembre 1997

Sped. abb. post. - 45% - art. 2 comma 20/b legge 662/96 - Filiale di Roma Romanina

TRENI AI RAGGI X

VERSO LA SEPARAZIONE CONTABILE

FIDANZATA CON LE FS

FERROVIE DELLO STATO

Viaggi meglio e spendi meno, con la Carta Amicotreno.

Carta Amicotreno. Il viaggiare intelligente che diventa conveniente.

Oggi, risparmiare è facile come prendere il treno. Con la Carta Amicotreno che ti offre ben il 50% di sconto sul prezzo del biglietto sui "Treni Verdi", indicati in tutte le stazioni e sull'Orario Ufficiale Ferrovie dello Stato.*

Non solo: lo sconto del 50% è estendibile anche ad un accompagnatore, per cui il vantaggio raddoppia.

Ancora: la Carta Amicotreno ti dà diritto a numerose offerte e agevolazioni su alberghi, ristoranti, agriturismo, terme, teatri, musei, libri, Internet, autonoleggio, pacchetti vacanze e molto di più.

Insomma, se viaggiare con il treno è una scelta intelligente, viaggiare con la Carta Amicotreno è la scelta migliore perché molto conveniente.

FERROVIE DELLO STATO

Per informazioni: Numero Verde 167-100650

** Si applica la tariffa "ragazzi". Lo sconto non è cumulabile con altre riduzioni e non è valido per viaggi interamente compresi nella provincia di Trento.*

Sito Internet: www.amicotreno.com

I "suggerimenti" dei ferrovieri

Le lettere, dattiloscritte, firmate e della lunghezza massima di 20 righe, dovranno essere indirizzate a:
Ferrovie dello Stato
Redazione *Linea diretta*
Rubrica "Posta dei lettori"
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

Nella rubrica "Posta dei lettori" del numero di luglio di *Linea diretta* è inserito un trafiletto che contiene notizie concernenti il questionario, nel quale si legge: "È questo il primo passo per avvicinarsi sempre più ai problemi e alla vita di tutti coloro che operano nella nostra azienda".
Sono un macchinista, a riposo dal 1980, abilitato alla trazione a vapore, elettrica e diesel e mi permetto di scrivere per dirvi che, secondo me, nel periodico manca una pagina, che definirei la pagina dei "suggerimenti", da affidare ai decani della rotaia, a coloro che in anni e anni di lavoro hanno maturato esperienza e professionalità. Queste persone potrebbero trattare i problemi che oggi angustiano le ferrovie, cercando di trovare una soluzione.
Prendiamo il caso dello svio di Roma Casilina di cui hanno polemicamente parlato giornali e TV: ricordo che negli anni Cinquanta, Sessanta e anche Settanta, se si manifestava una interruzione, di qualsiasi natura, le norme previste nella Prefazione compartimentale prevedevano che i treni fossero deviati. I viaggiatori potevano così raggiungere la propria città solo con qualche ora di ritardo. Perché non lo si è fatto a Casilina? Sarebbe questo un ottimo argomento per la rubrica "Suggerimenti".

Carmelo Bizzocco
Foggia

Risponde Sante Bianchini, responsabile della Funzione cultura d'impresa

Caro Bizzocco, rispondiamo a novembre alla tua lettera di agosto: forza della periodicità mensile e delle nostre poderose risorse redazionali. Tu parti dalla "vicenda Casilina" per svolgere alcune considerazioni e per proporci di ampliare la rubrica "Posta dei lettori" ai suggerimenti e alle proposte per migliorare il servizio ferroviario.
Ci dobbiamo innanzitutto complimentare con te perché ce lo dici in bella scrittura, sei in pensione da 17 anni e ancora segui con attenzione le vicende dell'azienda in cui hai lavorato: ci confermi che la ferrovia è una famiglia larga e con affetto duraturo. Un tempo, come sai, era anche un'azienda nella quale i ferrovieri si identificavano, sapendola difendere come si fa per il proprio lavoro. Oggi è un comportamento che, almeno in parte, dobbiamo riscoprire. Veniamo a Casilina. I treni naturalmente sono stati

• segue •

deviati, come previsto dalle "prefazioni" e come ci chiedi. Ma quell'evento rivela due aspetti da non sottovalutare. L'opinione pubblica sta con il dito puntato: pretende di più dai nostri servizi e dalla nostra organizzazione e noi dobbiamo accontentarla. Il secondo aspetto: la stampa assiste con indifferenza a quanto succede di negativo e di tragico sulle strade, ma intinge la penna nel veleno quando si tratta di noi. Questo potrebbe voler dire che certi eventi non sono attesi dalle ferrovie e, quindi, costituiscono una sorpresa e una eccezione, come potrebbe indicare che ne hanno piene le tasche.
In un caso o nell'altro non dobbiamo avere timori nel difenderci.
Quanto ai "suggerimenti e alle proposte" e alla rubrica relativa, è un'idea che gira anche nelle nostre teste, ma forse ci vorrà un po' di tempo per definirla. Intanto, stiamo dando regolarità di uscita e di contenuti a Linea diretta. Poi, dobbiamo costruire una redazione, dotarla degli strumenti necessari e, successivamente, lavoreremo all'idea per definirla e delimitarla. Dobbiamo infatti consentire ai lettori di dialogare con la rivista evitando però di trasformarla nel sito di raccolta dei mali di pancia e delle proposte stravaganti.
Ciò detto, precisiamo onde evitare equivoci, che sappiamo quanto sia importante la lettura dal basso della nostra organizzazione con le proposte di miglioramento che ne possono derivare. Continua a seguirci.

Ma non siamo dei "marines"

Sono un ex macchinista e mi riferisco alla lettera di Giorgio Savini e alla risposta di Enrico Barni, responsabile della Direzione navigazione – Asa passeggeri – e mi sorprende la leggerezza con la quale viene trattato un argomento così serio. Evidentemente il sig. Savini dev'essere un viaggiatore che ha come bagagli la classica "24 ore" e non si è mai accorto dei compagni di viaggio, gente comune, uomini, donne, bambini, anziani, infermi, che si spostano con valigie e bagagli vari. Sì, non ci ha fatto proprio caso perché preso dalla passione per le cose ferroviarie, ha visto in quei viaggiatori plotoni di "marines" e bersaglieri, che con la disinvoltura dei loro beati vent'anni, potrebbero benissimo balzare dal treno, imbarcarsi sul mezzo navale, sbarcare sull'altra sponda, risalire sul treno, cercare il nuovo posto, dimenticando ancora che esistono stagioni calde, fredde, pioggia, vento ecc.
E tutto questo per un calcolo fatto col pallottoliere, in cui attuando il sistema proposto (non traghettando le vetture) si ridurrebbe di 45 minuti il tempo per il passaggio tra le due sponde.
Ma signori, avete pensato quanto peserebbero sul malcapitato viaggiatore quei 45 minuti?
Torniamo con i piedi per terra, per favore, perché se il mezzo veloce va bene per i pendolari delle due sponde, trovo crudele infierire ulteriormente sul viaggiatore che si sposta su un lungo percorso. Piuttosto, non sarebbe il caso di ridurre al minimo le soste a Messina e a Villa San Giovanni e pensare a un possibile imbarco separato a Messina per le due sezioni (Palermo e Siracusa)?
Forse stiamo perdendo di vista il fatto che le ferrovie esplicano un servizio di

Foto flash

Partirà o non partirà questa locomotiva? Stringiamo un po' qui, magari potremmo anche farcela. Luca Maria si immedesima nel gioco e posa con fierezza davanti all'obiettivo del padre. L'immagine proviene da Tirano ed è stata scattata dal collega prepensionato Fulvio Schiano, non raro esemplare di ligure migratore, che in Valtellina ha costruito il suo nido dopo aver preso la fatidica decisione di lasciare il lavoro. Orgoglio di padre, voglia di giocare e nostalgia per il mondo dei treni costituiscono senza dubbio l'intima essenza della bella foto che, come suggerisce Schiano, si potrebbe intitolare "Le nuove leve dopo i prepensionamenti". Linea diretta ringrazia il collega (un ferroviere non sarà mai "ex") e augura ogni bene a Luca Maria, che ha appena compiuto quattro anni.

pubblica utilità e che quindi il beneficiario è l'utente-cittadino, al quale bisogna evitare gravi disagi per minimi vantaggi sul complessivo tempo di viaggio a lunga percorrenza (10-11 ore).
Non pensate inoltre che questo sa di secessione ferroviaria?

Gino Blandina
Messina

Risponde Enrico Barni, responsabile della Divisione navigazione dell'Asa passeggeri.

Come ho indicato nella risposta al sig. Savini, il traghettamento diurno dei passeggeri tra Villa San Giovanni e Messina mediante mezzi navali veloci è soltanto una delle ipotesi che si stanno studiando per migliorare e velocizzare il trasporto passeggeri nello Stretto di Messina; ciò non esclude, dunque, che vengano presi in esame anche gli interventi consigliati dal sig. Blandina.
È ovvio che la soluzione rappresentata dai mezzi navali veloci debba essere collegata, perché ne sia possibile la realizzazione, a una serie di interventi sulle strutture a terra di Villa San Giovanni e Messina (come, ad esempio, la realizzazione di tappeti scorrevoli al coperto), al fine di agevolare l'accesso agli imbarchi dei passeggeri.
È comunque indispensabile che ogni ipotesi studiata tenga in massima evidenza le esigenze dei clienti.
Il tutto, però, senza le chiusure mentali e di principio che, per tornare al mestiere un tempo svolto dal sig. Blandina, non avrebbero consentito alcuna evoluzione rispetto all'originaria locomotiva a vapore.

Voglia di abbonamenti

Sono un vecchio ferroviere e ho sempre contribuito a sostenere le pubblicazioni realizzate dalle FS per il personale, da *Voci dalla rotaia* a *Linea treno*. Così, nel rispondere al questionario sul nuovo periodico, mi sono naturalmente dichiarato disposto a continuare a dare il mio piccolo contributo. Quando ho ricevuto i primi numeri di *Linea diretta* (che mi è piaciuta molto e mi ha fatto ritornare giovane) sono rimasto sorpreso nel non trovare alcun cenno agli abbonamenti. Come mai?

Biagio Pera
Torino

Ringraziamo il nostro lettore per gli apprezzamenti positivi e per la disponibilità a versare una "giusta" quota di abbonamento a Linea diretta.
Siamo convinti che questo sia un modo concreto per "legare" di più i lettori alla rivista, rendendoli in qualche misura partecipi della sua stessa gestione editoriale, e stiamo perciò predisponendo gli strumenti necessari per raccogliere le più ampie adesioni.

CORAGGIOSO E INSTANCABILE

Ora che Monsignor Luigi Di Liegro – per tanti era soltanto Don Luigi – non è più fra noi, rimane in chi ha avuto il privilegio e la fortuna di conoscerlo, un vuoto incolmabile. Amato, stimato e spesso considerato l'amico, il fratello e il sacerdote, al quale si poteva chiedere e avere una risposta, un consiglio, una parola d'incoraggiamento, Don Luigi non si risparmiava mai. Lo sapevano bene gli immigrati, i malati di Aids, gli ex brigatisti, i barboni, i senzatetto, i carcerati, gli amici storici della Parrocchia di S. Leone al Prenestino, dove giovane vice-parroco si dedicò alla formazione dei ragazzi, che successivamente si occuparono dei problemi delle migrazioni interne – caratteristiche alla fine degli anni '50 – in un quartiere abitato prevalentemente da ferrovieri, tranvieri, comunali e baraccati.
L'*Osservatore Romano* ha scritto "della grande amarezza in tutta Italia per la scomparsa di Don Luigi Di Liegro", ma il riconoscimento più alto è venuto dal messaggio di condoglianze di Giovanni Paolo II che definisce "il coraggioso e instancabile ministero a favore dei poveri e degli emarginati", per i quali Don Luigi "spese generosamente le proprie singolari doti umane e sacerdotali".

Testimonianze significative non sono mancate da parte di coloro che non cattolici, come gli ebrei e gli islamici – che rappresentano nella Roma delle diverse razze e confessioni religiose uno spaccato dell'universalità della capitale – hanno avuto sostegno, aiuto e conforto da questo piccolo prete che considerava tutti gli uomini figli di Dio.
Fra le iniziative più importanti a cui Don Luigi ha legato il suo nome, ricordiamo la mensa a Colle Oppio, la casa per i malati di Aids nel parco di Villa Glori, il nuovo Ostello di via Marsala, con posti letto e distribuzione di pasti nel complesso di Roma Termini e l'immobile di via del Mandrione, utilizzato in precedenza come dormitorio, nell'area della stazione di Roma Casilina, e destinato a centro di prima accoglienza per immigrati e alla loro formazione (tutte opere, queste ultime, realizzate con la collaborazione delle FS). Don Luigi a queste iniziative aveva dedicato l'ultima parte della sua vita e spesso, affermava nel corso delle prediche, nella Parrocchia di Giano, a Vitinia, che l'emigrante è "uno che ha viaggiato per venire da noi, ricordandoci che la vita, compresa la nostra, è un viaggio".

Luciano Di Pietrantonio

Mensile per il personale del gruppo FS
anno 1 - n.4 - novembre 1997

Sommario

In primo piano

14
Treni ai raggi X
di Aurelio Minonne

16
La tecnica e gli uomini
intervista a Mauro Moretti

FS impresa

26
Verso la separazione contabile
di Pietro Spirito

30
Al trasporto ferroviario conviene
di Sante Bianchini

Avvenimenti

32
Dove la terra trema
di Dario Recubini

34
Scende in campo il Taf
di Antonio D'Angelo

Direttore editoriale
Lorenzo Gallico

Direttore responsabile
Gian Franco Lepore Dubois

Redattore capo
Marina Delli Colli

Redazione
Antonio D'Angelo

Editore
Leonardo Periodici s.r.l.
Viale dei Mille, 35 - Milano

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Foto
Copertina: Giorgio Gabrieli;
Fototeca FS
G. Arconte
B. Di Giulio
A. e F. Grillini
A. Stanga
Farabolafoto
Olympia/Ansa
Agenzia Marka

Impianti: 3f Fotolito - Milano

Stampa: Baioni Stampa
Via Bertoloni 26/b - 00197 Roma

Redazione
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
Telefono: 06/84905272-84903151

Abbonamenti
Telefono: 06/84903899
Registrazione del Tribunale di Roma n. 402/97 del 20 giugno 1997

Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori. Scritti, fotografie e disegni inviati non vengono restituiti.
La riproduzione degli articoli deve essere autorizzata dalla Direzione.

Chiuso in tipografia il 24/11/97

mario

Cultura d'impresa

42 La flessibilità, questa sconosciuta
di Roberto Spingardi

46 "Imparare" Sfinge
a cura di M.T. Mansueti

Intermodalità

47 Un quadrante davvero europeo
di Laura Facchinelli

36 La via del Mediterraneo
di Laura Facchinelli

38 Un crocevia intermodale
di Fiorenza Bologna

40 Autunno, tempo di scuola
di Roberto Scanarotti

Binario uno

50 Perugia attende il Giubileo
di Paola Bacchi

Un ferroviere, una storia

54 Fidanzata con le FS
di Paola Bacchi

Album

56 Portami in treno!
di Renzo Pocaterra

Rubriche

3 Posta dei lettori

8 Dentro la notizia
di Antonio D'Angelo

9 Agenda Europa
di Anna Ottavianelli

11 Pensioni & Pensioni
di Giovanni B. Pellegrini

25 In bacheca

58 Dalle Regioni
PIEMONTE
di Mario Elia
CALABRIA
di Mick Bagalà

60 Il tempo ritrovato
di Francesca Ventre

62 Portobello

64 Giochi
di Piero Muscolino

66 La vignetta
di Franco Donarelli

È la stampa, bellezza!

di Antonio D'Angelo

Il giornale "vive" di titoli. Un titolo "giusto" attrae il lettore, lo intriga, lo conquista, qualche volta penetra talmente a fondo nel sentimento e nello stato d'animo collettivo da farlo diventare una bandiera, un fattore di riconoscimento. Il "potere" dei titoli è ben conosciuto da quanti si dedicano a quella complessa "operazione culinaria" che è la confezione di un giornale. A volte (tralasciamo di specificare quante...), i titoli dei giornali "non c'azzeccano", come si direbbe in "dipietrese"...
È costata una piccola ricerca in archivio, ma ecco il classico caso che ci serve come *exemplum*.
Il Giorno, gloriosa testata milanese (inventata da Enrico Mattei e recentemente venduta ai privati), pagine di cronaca locale, mercoledì 28 maggio 1997: titolo – Ferrovie, in agosto "chiuso per ferie" – articolo su quattro colonne a firma di Ettore Brandolini.
Il titolo, minaccioso, allarma: il richiamo, neanche troppo velato, è alla situazione ben nota che si verifica, in Italia, in agosto con la contemporanea chiusura ("selvaggia", la definiscono sempre i succitati "titoli", questa volta efficacemente) di innumerevoli attività commerciali, di servizio ecc. Anche le Ferrovie, un servizio pubblico, sono avviate su questa strada? Leggiamo.
L'articolo, in realtà, si riferisce alle novità introdotte dal nuovo orario estivo delle FS in Lombardia. Forse ritenendo l'argomento poco interessante per i lettori, l'articolista decide di "caricare" un po' le notizie di alcuni provvedimenti di chiusura temporanea delle linee: il titolista, pronto, "recepisce" il messaggio, ed ecco come nasce il "caso". Di quali chiusure si parla? Attenzione: il servizio ferroviario sarà interrotto, nei soli giorni festivi, nel periodo dal 3 al 31 agosto sulla linea Pavia-Stradella, sulla Carnate-Seregno e sulla Luino-Novara-Mortara! Gli abitanti di quelle zone, peraltro bellissime, ci perdoneranno se non riteniamo che il danno loro arrecato questa estate sia da annoverare tra i più terribili che possono capitare. Abbiamo portato il malcapitato lettore per le lunghe, ma il "caso" che ci interessa davvero analizzare è un po' come quelli "da manuale".
Il Mondo, altra storica testata (settimanale), primo numero di ottobre. Titolo: "Caro Cimoli, così non si va lontano". Sottotitolo: "La ricetta e le critiche della Mc Kinsey". L'articolo è firmato da Paolo Alemanni e Francesco Baldanza, con l'avvertenza che trattasi di partner della famosa società americana di consulenza e di analisi aziendale.
Leggendo bene il testo, ci si accorge che non davanti ad un vero articolo ci si trova, ma piuttosto davanti ad un'estrapolazione da un contesto ben più ricco ed articolato. Inoltre, il testo dice cose molto interessanti e, al limite, anche pienamente condivisibili, e certo non entra mai in una polemica diretta e così esplicita con l'amministratore delegato delle FS come il titolo, invece, vorrebbe suggerire. Insomma, un titolo sbagliato, tant'è che gli autori hanno inviato una lettera di critica al giornale pubblicata la settimana successiva.
Obiettività vuole che si dica che *Il Mondo* ha ospitato poi la doverosa replica di Giancarlo Cimoli sul numero del 18 ottobre. Il titolo: "Sul giusto binario"; sottotitolo: "Cimoli difende il suo piano triennale".
L'amministratore delegato non manca di esprimere "qualche riserva, peraltro condivisa – a quanto risulta – dalla stessa Mc Kinsey, sulla titolazione".
Alla fine, si potrebbe dire che la partita è finita in pareggio. A noi, non resta che ripetere l'ormai abusata citazione di Humphrey Bogart: "È la stampa, bellezza!".

Separazione contro integrazione

di Anna Ottavianelli

Il recente Congresso mondiale delle ferrovie AICCF, svoltosi dal 6 al 10 ottobre 1997 in Marocco, ha fatto emergere elementi di grande interesse in relazione al dibattito in corso in tutte le sedi istituzionali ed economiche sul futuro delle ferrovie.
Il tema scelto per la 27ª edizione del Congresso, che si tiene ogni 4 anni, era Il modo ferrovia: dalla necessità economica alla redditività finanziaria. Si intendeva così evidenziare le implicazioni positive del percorso di rinnovamento delle ferrovie nel mondo, che dal risanamento organizzativo e gestionale sta portando all'emergere di una dimensione imprenditoriale suscettibile di interesse da parte degli investitori privati.
In tale ambito sono state affrontate le connesse opzioni di politica dei trasporti ferroviari, su cui si è potuta avere una panoramica su scala mondiale. Molto nota è certamente la visione europea e comunitaria, in cui predomina per le ferrovie l'approccio complessivo della separazione tra infrastruttura ed esercizio, della privatizzazione delle imprese e della liberalizzazione dei servizi.
Meno conosciute sono invece le valutazioni operate su altri fronti, in cui le condizioni strutturali e del mercato sono del tutto diverse, come ad esempio l'America, l'Africa e l'Asia: è ritenuta percorribile e talvolta preferibile la dimensione di imprese ferroviarie integrate (infrastruttura + esercizio), che operano in esclusiva su segmenti di rete sulla base di concessioni governative (exclusive franchise) aggiudicate a seguito di gara.
Va innanzitutto osservato che l'ambiente ferroviario varia da continente a continente. Ad esempio, per il merci per ferrovia, l'America del Nord è probabilmente la dimensione più favorevole, considerati fattori determinanti come le lunghe distanze, i flussi di traffico concentrati, lo scartamento unico e l'esistenza di società ferroviarie concentrate sul trasporto merci. L'Europa è probabilmente l'ambiente meno favorevole, viste le brevi distanze, la dispersione dei flussi di traffico, le differenze di scartamento e i conflitti di priorità con il trasporto passeggeri.
Sono inoltre determinanti le particolari spinte all'origine della ristrutturazione ferroviaria: nell'America del Nord le scelte politiche sono state dettate da necessità economiche, essendo le imprese alla bancarotta, e circostanze simili si sono verificate in America latina e in Sudafrica. In Europa invece la motivazione è innanzitutto politica, poiché l'elemento prioritario è l'abolizione dei monopoli ferroviari esistenti.
Le condizioni del libero accesso perseguito in Europa non sono quindi ottimali, e il risultato non può essere definito incoraggiante. Gli investimenti sono scarsi, il traffico continua a declinare,

• *segue* •

e le forze del mercato finanziario hanno messo in discussione l'obiettivo dell'abbattimento dei monopoli, probabilmente poiché il libero accesso è guidato da fattori politici piuttosto che economici o di mercato.
Nei paesi africani di lingua francese (Costa d'Avorio, Burkina Faso, Congo, Camerun, Mali, Senegal), l'opzione prevalentemente adottata è quella della separazione verticale tra infrastruttura, che resta in posizione di monopolio, ed esercizio del trasporto, aperto alla concorrenza tra operatori nella fase di affidamento di una concessione a tempo limitato.
Sempre con riferimento al mercato del trasporto merci, emergono nuove strategie per far fronte al declino del merci per ferrovia attraverso l'utilizzo della capacità di generatore di importanti flussi di trasporto rappresentata dai porti. Si tratta, quindi, di incrementare le quote di mercato del trasporto ferroviario influenzando la concorrenza modale in connessione con il trasporto marittimo, considerato che quest'ultimo offre un notevole potenziale di crescita, previsto di oltre il 2% annuale. Il trasporto ferroviario può qui rivestire un ruolo importante in termini di catena logistica: la possibilità di joint-venture nel settore marittimo e portuale offre buone opportunità poiché le ferrovie sono un partner ricercato e commercialmente interessante. Si può inoltre cercare di influenzare i relativi costi generali investendo in nuove infrastrutture, creando alleanze con gli operatori portuali e cooperando con società marittime, fortemente interessate all'istituzione di catene logistiche globali.
In Giappone permane l'orientamento per una integrazione verticale delle imprese, deciso con la riforma del 1987, ma è mantenuta la possibilità di gestione del solo servizio di trasporto. Oltre all'impresa integrata, che possiede la linea e svolge servizi passeggeri e/o merci, esistono imprese, come la JR Freight, che operano servizi passeggeri o merci utilizzando linee costruite da altri soggetti, nonché imprese, come la società per la Metropolitana di Tokyo, che costruiscono linee allo scopo di trasferirle a una impresa integrata o a un operatore di solo trasporto.
Il sistema giapponese utilizza i vantaggi di gestione e ottimizzazione delle imprese, ma lascia dipendere la scelta della integrazione o segregazione verticale dall'elemento della redditività del *business*, in particolare per le nuove costruzioni nelle aree metropolitane. ❖

RINNOVO DEI VERTICI UIC

L'Amministratore Delegato di FS Giancarlo Cimoli è stato eletto Vice Presidente UIC per il biennio 1998-99.
L'elezione ha avuto luogo nella recente Assemblea generale dell'UIC, tenuta il 10 ottobre 1997, con l'assenso di tutti i partecipanti. Nell'occasione il vertice dell'UIC, che comprende un Presidente e tre Vice Presidenti, è stato completamente rinnovato: come Presidente UIC è stato eletto il Presidente della polacca PKP Wieladek, conformemente alla prassi dell'alternanza alla Presidenza UIC tra reti dell'Europa occidentale e orientale; gli altri due Vice Presidenti sono il Direttore Generale delle ferrovie svizzere Weibel e il Presidente della giapponese EJR Yamanouchi.
Essendo la Vice Presidenza italiana la sola espressa da una società appartenente all'Unione europea, FS è destinata a svolgere un ruolo di primo piano negli orientamenti e nelle politiche dell'UIC. Ciò è particolarmente importante nell'attuale fase di riorganizzazione e di riassetto strategico delle ferrovie in vista della liberalizzazione ferroviaria in Europa. La presenza delle FS al vertice dell'UIC costituisce quindi uno stimolo e una motivazione ulteriore per tutti i rappresentanti FS negli organismi UIC e di cooperazione internazionale, che possono così rafforzare il loro impegno a tutela degli interessi della società, in coerenza con il suo Piano d'impresa.
Come noto, l'UIC è l'unica associazione di cooperazione tra le imprese ferroviarie esistente su scala mondiale. La sua missione è di promuovere la cooperazione tra le imprese ferroviarie sul piano internazionale, e di svolgere tutte le attività utili allo sviluppo del trasporto per ferrovia. L'UIC assicura l'armonizzazione tecnica d'insieme del sistema ferroviario paneuropeo e sviluppa la sua interoperabilità.
In tale ambito l'UIC provvede all'importante compito di elaborare norme tecniche (le Fiches UIC) e prescrizioni varie, e svolge progetti e studi in particolare nel trasporto internazionale passeggeri e merci, sulle caratteristiche dell'infrastruttura e sulla ricerca ferroviaria.
I membri dell'UIC sono ora 138, suddivisi tra membri attivi (gestori dell'infrastruttura o imprese ferroviarie operanti in Europa o su linee raccordate direttamente o indirettamente all'Europa), membri associati (imprese ferroviarie dell'Asia, Africa, America, Australia) e membri affiliati (imprese che esercitano attività complementari a quelle del servizio ferroviario).

Nuovo calendario dei pagamenti

di Giovanni B. Pellegrini

L'argomento è particolarmente rivolto ai numerosi pensionati, di solito residenti nelle località minori, che continuano a riscuotere la pensione presso gli uffici postali.
In materia, il decreto del Ministro del Tesoro, in data 15 settembre 1997, ha fissato, con effetto dal mese successivo di ottobre, un nuovo calendario di pagamento delle pensioni, che sostituisce il precedente che risaliva al 1991.
Tale provvedimento si è reso necessario perché, a causa dei miglioramenti economici di carattere generale attribuiti nel corso degli anni pregressi sui trattamenti pensionistici, lo scaglionamento del pagamento delle pensioni, stabilito con il precedente calendario in relazione all'ammontare netto mensile, non è stato ritenuto più rispondente alle esigenze operative degli uffici postali.
Tenendo presente che il nuovo calendario si basa su importi mensili netti più elevati rispetto ai precedenti (in alcuni casi sono stati quasi raddoppiati), relativamente al personale ferroviario a riposo (unitamente a quello già dipendente dagli Enti locali e dal servizio sanitario nazionale), agli ufficiali giudiziari e agli insegnanti d'asilo e di scuole elementari parificate anch'essi a riposo, il calendario da osservare è il seguente:
dal giorno 21 le pensioni fino a lire 1.200.000;
dal giorno 22 le pensioni fino a lire 1.360.000;
dal giorno 24 le pensioni fino a lire 1.540.000;
dal giorno 25 le pensioni fino a lire 1.830.000
e dal giorno 26 le pensioni d'importo superiore a quest'ultima cifra. Per il mese di dicembre il calendario è così modificato:
dal giorno 21 le pensioni fino a lire 2.500.000;
dal giorno 22 le pensioni fino a lire 3.200.000
e dal giorno 23 quelle oltre lire 3.200.000.
Quando gli importi delle pensioni vengono percepiti mediante accreditamento in conto corrente postale si segue il calendario sopra riportato. Di contro, quando gli importi delle pensioni vengono corrisposti attraverso l'accreditamento nei conti correnti bancari, la pensione è disponibile a partire dal giorno 23, senza limiti d'importo.
I predetti pagamenti ed

• segue •

accreditamenti vengono anticipati al giorno feriale o lavorativo precedente, nel caso in cui sia festivo quello fissato dal calendario indicato.
Nell'occasione, si ricorda che il Ministero del Tesoro, con apposita circolare, ha disposto che, quando si è in presenza di corresponsione di somme arretrate, al fine di rendere un miglior servizio ai pensionati, la data di pagamento viene anticipata, e relativamente alle pensioni ferroviarie la data è stabilita al giorno 6 di ciascun mese. Tale data è univoca e, quindi, si riferisce sia alle riscossioni effettuabili presso gli uffici postali che agli accreditamenti sui conti correnti postali e bancari.
Gli indebiti previdenziali
Si riprende l'argomento trattato sul n. 2/1997 di Linea diretta perché nel frattempo sulla materia si è pronunciata la Corte di Cassazione a sezioni unite con la sentenza n. 2333 del 17.3.1997. Questa sentenza ha precisato che, in materia di indebiti pensionistici percepiti prima del gennaio 1996, viene rilevato soltanto il reddito del pensionato, salvo il limite del dolo. Tuttavia, la sentenza aggiunge che dal gennaio 1996 ritornano ad applicarsi le disposizioni dell'art. 13 della legge 30.12.1991, n. 412. Tale articolo ha dettato l'interpretazione autentica della norma contenuta nell'art. 52 della legge 9.3.1989, n. 88, secondo cui la sanatoria prevista opera in relazione alle somme corrisposte in base a formale, definitivo provvedimento, del quale sia stata data comunicazione all'interessato e che risulti viziato da errore di qualsiasi natura imputabile all'ente erogatore, salvo che l'indebita percezione sia dovuta a dolo dell'interessato. Infatti, l'omessa o incompleta segnalazione da parte del pensionato di fatti incidenti sul diritto o sulla misura della pensione fruita, che non siano già conosciuti dall'ente previdenziale, consente la ripetibilità delle somme indebitamente percepite.
Pensioni di reversibilità
Com'è noto la legge 21.7.1984, n. 391, ha esteso agli orfani maggiorenni iscritti all'Università il diritto a percepire la pensione di reversibilità per tutta la durata del corso legale degli studi universitari e, comunque, non oltre il ventiseiesimo anno d'età. Successivamente, la legge 19.11.1990, n. 341, ha previsto i corsi di diploma universitario, di specializzazione e di dottorato di ricerca. Si è posto, quindi, il problema se tali nuovi corsi di studi costituiscano titolo idoneo per il conseguimento o il mantenimento, da parte degli orfani maggiorenni di dipendenti o pensionati, della pensione di reversibilità.
Di recente il Ministero del Tesoro si è espresso in senso favorevole, nella considerazione che i nuovi corsi possono essere assimilati al corso di laurea, in quanto facenti parte integrante dell'ordinamento universitario.

Risposte ai lettori

Mi auguro che *Mario Bevilacqua* da Creazzo, *Giordano Bruno* da Varese, *Vincenzo Demartini* da Savona, l'*ignoto pensionato* da Salerno (perché non indicare il proprio nome e cognome?), *Elio Lazzari* da Ferrara, *Lorenzo Lucchetti* da Capezzano Pianore, *Aldo Pigozzi* da Negrar, *Bernardo Porretto* da Palermo, *Edoardo Rossi* da Viareggio, *Sadio Schiasaro* da Ferrara, *Mario Taccone* da Napoli, *Antonio Vignali* da Imola e *Ilio Villotta* da Manzano, abbiano letto attentamente quanto ho avuto modo di scrivere in tema di applicazione della legge n. 59 del 1991 riguardante le cosiddette pensioni d'annata nella mia rubrica nei numeri 2 e 3 di *Linea diretta*.
Ho già risposto a *Tommaso Micalizzi* da Nizza di Sicilia sul numero 2 del giornale. In ordine alla nuova segnalazione concernente la restituzione da parte dell'Ente Poste dell'importo da lui inviato come abbonamento a Linea diretta, lo invito a non rinnovare operazioni del genere finché la rivista non pubblicherà le modalità da eseguire per il rinnovo dell'abbonamento.
Domenico Fiero da La Spezia è ancora in attesa della riliquidazione dell'indennità di buonuscita con l'inclusione nel suo computo dell'indennità integrativa speciale, che sarà effettuata con i criteri fissati dalla legge n. 87 del 1994. Com'è noto la riliquidazione non comporta la corresponsione degli interessi e della riliquidazione monetaria, emolumenti che sono stati esclusi esplicitamente dal legislatore e che hanno superato la questione dell'incostituzionalità.
Il capo stazione *Giovanni De Stefano* non precisa se la domanda di riscatto del

servizio militare ai fini dell'indennità di buonuscita da lui presentata nel 1987 sia stata perfezionata con la comunicazione del relativo provvedimento all'interessato per la sua approvazione. Se ciò è avvenuto, era in quella sede che il dipendente avrebbe dovuto ricorrere entro trenta giorni dalla data in cui ne ha avuto piena conoscenza, segnalando la mancata valutazione della maggiorazione del quinto ai sensi della legge n. 187 del 1976, per cui oggi il provvedimento di riscatto non è più impugnabile perché diventato definitivo e non più modificabile. Viceversa, ove la domanda del 1987 non fosse stata ancora evasa, lo strumento utilizzabile è sempre quello del ricorso da proporsi quando il provvedimento di riscatto verrà comunicato. Per contro, la successiva domanda presentata nel settembre del 1996, anche se a completamento dell'istanza originaria, intesa ad ottenere il riscatto della maggiorazione del quinto, non può produrre alcun effetto giuridico, dato che la normativa previgente in materia d'indennità di buonuscita, di cui alla legge n. 829 del 1973 e successive modificazioni, è decaduto per effetto dell'art. 1 della legge n. 204 del 1995 a partire dall'1.1.1996. Ovviamente, soltanto le domande di computo presentate prima di detta data continuano ad essere definite in base alla normativa vigente anteriormente. Si aggiunge che, sempre a decorrere dall'1-1-1996, al personale ferroviario si applica la normativa sul TFR, di cui all'articolo 2120 del codice civile, integrata con gli accordi sindacali sottoscritti nel febbraio o marzo 1996, istituto del tutto a carico del datore di lavoro, che, quindi, non può prevedere il riscatto di servizi pregressi. *Giulio Tremoloda* da Monza ed *Elio Stagi* da Lucca sono stati posti in quiescenza, rispettivamente, dall'1.1.1976 e dal 29.11.1984. Consegue che essi non hanno titolo alla riliquidazione dell'indennità di buonuscita, per l'inclusione nel relativo computo di una quota dell'indennità integrativa speciale fruita alla data di cessazione del rapporto di lavoro, disposta dalla legge n. 87 del 1994. Infatti, tale provvedimento ha fissato come data iniziale della sua operatività l'1.12.1994 e ne ha esteso l'applicazione in favore dei cessati dal servizio nel decennio pregresso 1.12.1994-30.11.1994. Le tempestive domande presentate al riguardo non esplicano alcuna efficacia. Mi limito a rispondere a *Roberto Smeraldi* di Firenze per la parte rientrante nella materia di questa rubrica. Quando nel luglio del 1993 egli ha chiesto di partecipare al prepensionamento decorrente dall'1.10.1993, era di certo a conoscenza che le clausole contenute nel CCNL 1990-1992, ormai scaduto, si trovavano nella fase d'incertezza e di affievolimento d'efficacia, che sempre accompagna il periodo precedente alla stipulazione di un nuovo contratto. Orbene, il successivo CCNL per i ferrovieri, che è stato stipulato il 18.11.1994, ha stabilito la cessazione d'efficacia – con differenti decorrenze, qualcuna risalente addirittura al 31.10.1992 – di una serie di clausole contrattuali già vigenti, fra le quali, a far data dall'1.1.1993, quella contenuta nell'art. 6, punto 4, del CCNL 1990-1992, che prevedeva la cosiddetta vigenza dei benefici economici tabellari per tutti gli esonerati durante la durata del contratto. D'altra parte, lo stesso importo forfettario compensativo del periodo di vacanza contrattuale è stato corrisposto soltanto ai ferrovieri in attività alla data di stipulazione del 18.11.1994. Soltanto per tutto ciò che non era stato nuovamente concordato con il contratto del 1994, è stata dichiarata la validità delle norme fissate dal precedente contratto scaduto il 31.12.1992. Ora, è notorio che le clausole contrattuali hanno la stessa forza imperativa propria delle norme legislative, nel senso che esse valgono per tutti i lavoratori del settore, per cui come i parlamentari, nella loro qualità di legislatori, non rispondono del loro operato, così anche i rappresentanti sindacali non sono censurabili. ❖

Treni ai raggi X

di Aurelio Amleni

Comfort e sicurezza sono le risposte che l'Asa materiale rotabile e trazione è chiamata a dare per il rilancio in termini qualitativi del servizio ferroviario. Decisive sono la capacità di utilizzare efficacemente i nuovi treni e quella di conservarne l'efficienza nel tempo attraverso il lavoro delle officine.

10.290.613 milioni di milioni: è il valore netto, espresso in lire, del materiale rotabile delle FS, così come risulta dal bilancio 1996 della Società, alla voce "Immobilizzazioni materiali". Una voce che comprende, in pratica, tutti i beni immobili – dai terreni ai fabbricati ferroviari, dai binari agli apparati tecnologici, dalle navi ai mezzi di carico e di movimentazione a terra, dagli arredi ai telefoni ai ferrotel ai computer – che concorrono a produrre il nostro servizio di trasporto. Dei poco più di 80.000 miliardi di valore (netto) di questa voce, quasi 2.000 rappresentano inoltre le immobilizzazioni e gli acconti in corso per la fornitura di nuovo materiale, mentre il valore degli impianti industriali, che comprendono in particolare le officine di manutenzione e i grandi impianti di riparazione, è pari a poco più di 1.000. Tra le altre informazioni divulgate attraverso lo stesso bilancio, la consistenza del personale ferroviario al 31 dicembre 1996, pari a 123.417 lavoratori, inclusi i dirigenti, comprende 21.172 addetti alla trazione, tra cui 19.000 macchinisti. È con cifre del genere, poco meno di un sesto del valore dei beni materiali, poco meno di un quinto del personale (ai macchinisti vanno aggiunti infatti gli impiegati degli uffici e i tecnici dei depositi e delle officine), che si misura l'importanza e la dimensione dell'Asa materiale rotabile e trazione, il cui cuore pulsante è storicamente collocato a Firenze.

Fino agli anni 80, nelle stanze del Servizio materiale e trazione si compiva l'intero ciclo della progettazione dei rotabili da avviare alla circolazione sulle linee FS, ad eccezione di pochi componenti e apparati di elevato contenuto tecnologico. E dopo la costruzione presso aziende specializzate, sorvegliata anch'essa da tecnici FS, era ancora Firenze a prescrivere le modalità d'uso e i cicli di manutenzione, a collaudare i rotabili e a stabilirne i tempi di preesercizio. Fiorenzo Martini, responsabile delle commesse di materiale rotabile per il trasporto regionale e metropolitano, ricorda, in un articolo intitolato "Evoluzione nelle metodologie di acquisizione dei nuovi rotabili" uscito in gennaio sulla *Tecnica professionale* (una rivista di straordinario interesse per chi voglia stare al passo con le problematiche del settore materiale e trazione), che cosa è accaduto in quei fatidici anni. La forte spinta tecnologica impressa dal-

l'elettronica, la necessità di adeguare con tempestività la qualità dei materiali e la loro confortevolezza alla domanda sempre più mutevole ed esigente di un mercato aperto alla concorrenza dei vettori e certo anche l'esigenza non secondaria di contenere i costi di acquisizione del materiale rotabile stimolando la concorrenza progettuale e costruttiva dei suoi fornitori, tutto ciò ha trasformato le FS in committenti, sia pur dotati di grande cultura e di consolidata esperienza, di materiale rotabile. Non che la mutazione di ruolo abbia prodotto immediatamente risultati benefici, anzi. La storia recente delle Ferrovie italiane, dai tempi della loro evoluzione societaria prima in Ente pubblico economico e poi in società per azioni, è la storia di un travagliato e non ancora del tutto risolto processo di affrancamento da vecchie consuetudini di affidamento di commesse e appalti che costituivano la negazione delle regole di mercato. La richiesta alle aziende fornitrici di materiale rotabile di progettare e fornire mezzi di trazione, vetture ed elettrotreni fu soddisfatta al prezzo di un brusco incremento degli indici di difettosità, di un evidente calo degli indici di qualità dell'esercizio, di non poche difficoltà nella diagnosi e nella riparazione dei guasti presso le officine ferroviarie.

Ora è in corso la revisione dei capitolati e degli altri strumenti contrattuali, soprattutto si stanno mettendo a punto gli elementi per non limitarsi a ordinare al fornitore solo un rotabile che risponda a rigidi criteri preventivi di costruzione a regola d'arte, ma di pretenderne anche l'osservanza di criteri consuntivi – verificabili in esercizio e duraturi nel tempo – di qualità, di manutenibilità e di affidabilità. È una sfida che realizza un forte cambiamento migliorativo. E tuttavia è lo stesso bilancio 1996, nella sua relazione d'accompagnamento, che, elencati i rotabili immessi in esercizio nel corso dell'anno (3 ETR 460, 12 ETR 500, 17 locomotive E 652 ed E 402, 53 carrozze UIC-Z 1, 350 carri merci di vario tipo), affronta il capitolo della qualità del servizio e, dato atto che "nonostante lo sviluppo dell'offerta e la riduzione del personale ferroviario, i risultati della puntualità, ottenuti in alcune tipolo-

LA TECNICA E GLI UOMINI

Intervista al direttore dell'Asa, Mauro Moretti

Volge al termine quello che si può definire l'"annus horribilis" delle FS, iniziato con l'incidente di Piacenza, passato attraverso l'accidentato debutto estivo dei treni Eurostar e culminato con il ribaltamento di una gru di soccorso a Casilina. Chiediamo, quindi, al direttore dell'Asa materiale rotabile e trazione, Mauro Moretti, se possiamo ritenere i nostri treni sicuri e che cosa si debba fare ancora per portare il più possibile vicino allo zero il rischio di incidenti.

Che i treni siano perfettamente sicuri è impossibile dirlo. Dobbiamo evidentemente trovare dei parametri attraverso i quali verificare, rispetto alle varie situazioni che esistono al mondo, se il sistema è sicuro oppure no. Quindi, se è privo di senso parlare di una sicurezza assoluta, è possibile invece sottolineare che gli ultimi dati disponibili mostrano che anche nel '97 le FS sono al primo posto in sicurezza in Europa. E questo significa due cose: la prima è che, nonostante incidenti gravi, non si è indebolito l'insieme del sistema sicurezza; la seconda è che, stranamente, mentre nel nostro paese si usa in maniera scandalistica il problema incidente/sicurezza, negli altri paesi, dove accadono cose analoghe, lo stesso problema viene affrontato in maniera molto più oggettiva, cercando di capire quali sono le cause.

Tutto questo può farci dire che siamo soddisfatti della sicurezza? Certamente no e dobbiamo, quindi, tendere a migliorarla. Come? Il problema è molto complesso perché noi abbiamo un sistema che, nell'insieme, è vecchio, vecchio strutturalmente oltre che arretrato tecnologicamente, se comparato alle altre ferrovie europee.

Finora abbiamo fatto fronte alla situazione con un maggior impiego di risorse umane, ad esempio, la presenza di due macchinisti sul treno. Tale presenza è l'elemento che ci consente di avere, in ogni situazione, due teste che possono pensare indipendentemente l'una dall'altra e agire per garantire la sicurezza. D'altra parte però è evidente che su sistemi pensati alla fine dell'Ottocento, inizi del Novecento, si può difficilmente arrivare alla sicurezza assoluta. Certamente, comunque, è nostro dovere migliorare le tecniche e le metodologie di intervento su quello che abbiamo, in particolare mi riferisco alle tecniche e alle metodologie di manutenzione. Ma dobbiamo accelerare il processo di rinnovo del parco rotabile e di costruzione di nuove linee e moderne tecnologie.

Ritornando all'incidente di Piacenza, anche se il processo non si è ancora concluso, tengo a ricordare che, dalle perizie svolte su incarico della magistratura, ad oggi non risulta che vi siano stati problemi legati a situazioni strutturali o di manutenzione del treno. D'altra parte, quest'anno ci sono stati gravi incidenti in tutti i principali paesi europei, oltre che negli Usa e in Giappone, con un numero di vittime in alcuni casi addirittura superiore alle nostre. Perciò è necessario che la valutazione, che nell'impatto è sempre emozionale, diventi poi una valutazione più fredda e oggettiva, basata anche su paragoni con l'estero e, soprattutto, tendente a comprenderne le cause per poterle neutralizzare.

gie di treni, si sono riportati sui livelli del 1994, anno in cui è stato toccato il massimo storico", ammette che "fanno eccezione i treni *Mtst* (Pendolini) la cui flessione dell'indice di puntualità si può ascrivere ai contingenti problemi connessi al nuovo materiale rotabile ma, soprattutto, all'incremento significativo dell'offerta (oltre il 55%) che ha interessato le linee più impegnate". È più chiaro Alvaro Fumi, fresco direttore della *Tecnica professionale*, che coglie l'occasione del suo primo editoriale (luglio-agosto 1997) per mettere il dito nella piaga: "Con l'orario estivo si è acuita l'ansia da qualità. Troppi avevano infatti pensato che i nuovi e numerosi treni Eurostar potessero scorrazzare indenni sulle direttrici principali, sventolando il vessillo dell'efficienza del parco rotabili e della qualità del servizio ferroviario, ma l'impatto violento con la rete FS, in molti tratti ormai vetusta e affaticata, i nuovi guasti con cui prendere confidenza a bordo dei rotabili e un insufficiente periodo di rodaggio, hanno messo in evidenza alcuni limiti del sistema, cui i ferrovieri (sempre quelli) si affannano a porre rimedio".

Se l'analisi è giusta, tra gli altri fattori che assicurano regolarità alla circolazione e in particolar modo sulle "linee più impegnate", sono da ritenersi decisive la capacità di utilizzare efficacemente le possibilità tecniche del nuovo materiale e quella di conservarne l'efficienza nel tempo. In altre parole, decisivi sono la condotta in linea e il lavoro in officina: in ogni officina, dalla manutenzione ordinaria alla grande riparazione. Ad alcune fra le tante officine ferroviarie italiane, diversissime tra loro per tipologia e specializzazione, dedichia-

Lei ha accennato al problema dei due macchinisti. L'Italia è uno degli ultimi paesi europei in cui la condotta del treno, con poche eccezioni, è affidata a due persone. In prospettiva, ritiene che si debba continuare in questo modo, oppure è preferibile passare all'agente unico? E se così sarà, vi saranno ricadute sulla sicurezza della circolazione?

L'azienda non ha mai pensato di affidare la guida ad un solo macchinista in assenza di tecnologie che garantiscano la sicurezza. Anche in questi giorni sul tavolo contrattuale non si è mai posto il problema dell'agente unico; si è posto invece il problema di adeguare le regole dell'organizzazione del lavoro e i regimi di orario alla situazione media dei paesi europei. Equipaggio su equipaggio, non uomo su uomo, noi chiediamo che i nostri macchinisti abbiano delle regole e degli orari di lavoro, in due, confrontabili con quelli di altre ferrovie europee dove ce n'è uno solo. Aggiungo che questa è per noi una posizione prudenziale, che altri paesi invece non hanno tenuto, passando a un solo macchinista anche con tecnologie che noi non riteniamo affidabili.

Quindi, il problema dell'agente unico lo affronteremo contestualmente al problema delle nuove tecnologie dell'Atc.

Parliamo ora del difficoltoso inizio del Programma Eurostar dovuto, in particolare, a disfunzioni tecniche sui nuovi treni. Dove cominciano le responsabilità dell'industria e dove le nostre? È vero che FS ha chiesto di apportare continue modifiche ai prototipi, come sostengono i costruttori?

È vero, ma per parti non legate agli impianti che non funzionano adeguatamente. Io capisco perfettamente che ogni interferenza e ogni cambiamento nella definizione funzionale o commerciale di un prodotto sia per l'industria un problema. D'altra parte, se questa industria per sviluppare un treno ci mette dieci anni, non può pensare che nel frattempo vi sia totale immobilismo: è chiaro che in dieci anni si evolve la concezione della funzionalità del prodotto legato alle richieste di mercato. Quindi è necessario avere comprensione reciproca ed essere attenti e flessibili nell'aderire alle richieste del mercato.

Tutto questo, ripeto, non ha comunque grande rilevanza perché la tipologia di problemi in cui ci siamo imbattuti ha caratteristiche completamente diverse. Si tratta di problemi che hanno a che fare con non corretti funzionamenti di apparecchiature e, a volte, di interi sottosistemi del treno. È vero che in progetti analoghi anche altre industrie e altri paesi hanno avuto dei tempi di adattamento e di maturazione del prodotto assolutamente paragonabili ai nostri; ad esempio, l'Ice tedesco ha impiegato più di due anni e mezzo, quasi tre anni, per essere messo a punto, e così anche i primi esemplari del Tgv francese.

Detto questo, insieme con l'industria abbiamo convenuto di fare un periodo di preesercizio, che è durato oltre tre mesi per circa 100.000 chilometri di linea. E per fortuna che l'abbiamo fatto,

• segue •

mo ampio spazio in questo numero. E forse ancor più ne meriterebbero. Si tratta di impianti che stanno vivendo una profonda crisi di identità, nata nel momento in cui l'acquisizione diretta di materiale rotabile sul mercato chiavi in mano dei costruttori ha posto alle FS il problema di reingegnizzare i processi manutentivi. Il nuovo materiale rotabile, sempre più elettronico e sofisticato, richiede apparecchiature diagnostiche, strumenti di lavoro e *know-how* professionale non tradizionalmente posseduti dai ferrovieri. D'altra parte, è posta in crisi la dimensione territoriale degli impianti e si è aperto un processo di accorpamento e specializzazione dei siti in poli territoriali di manutenzione che ne consentono la piena efficienza produttiva, la minimizzazione dei costi e ne preparano la presenza aggressiva su un mercato aperto anche a committenti diversi dalle FS.
Nel 1995, rammenta Mario Raspini presentando (*La tecnica professionale*, febbraio 1997) la nuova attività dell'Ingegneria della manutenzione, "è iniziato l'iter formativo di dodici ingegneri provenienti

perché si sono riscontrate oltre 100 non conformità del prodotto, che con l'aiuto dell'industria, sono state in gran parte risolte. Poi, con l'entrata dei treni in servizio commerciale ci sono stati degli andamenti altalenanti di alcuni componenti, che hanno manifestato la loro inadeguatezza non immediatamente, ma solo quando, avuto l'impatto con l'esercizio, hanno subito un forte degrado di funzionalità: mi riferisco, in particolare, ai noti problemi delle porte, delle *toilettes* e dell'aria condizionata. Siamo perciò intervenuti – e ci tengo a sottolineare che tutti gli interventi sono stati a carico dell'industria – e oggi il miglioramento è del tutto evidente. Entro novembre sono state completate tutte le definizioni e le sperimentazioni delle modifiche da apportare; in dicembre la gran parte di queste è stata attuata, le ultime saranno completate entro il marzo '98. La verità, comunque, è che passare da un preesercizio simulato ad un esercizio commerciale non è semplice, e ci vuole del tempo perché il sistema sia messo perfettamente a punto.

Entriamo un po' più nel merito dei rapporti tra FS e industria.
Noi abbiamo avuto anni addietro un momento di "rilassamento", dovuto al fatto che, da un lato, abbiamo smesso di progettare, e dall'altro, abbiamo costruito un rapporto contrattuale con le ditte in cui sostanzialmente si affidava loro l'intero "pacchetto". Risultato: non avevamo più alcun tipo di controllo sull'avanzamento qualitativo e quantitativo del prodotto. E questo non poteva andare. Alla fine dello scorso anno, quindi, abbiamo deciso di intervenire su due fronti: la qualità e i tempi.
Primo intervento: la qualità. Abbiamo completato il sistema di assicurazione qualità delle ditte, per cui se ciò che noi richiediamo non ci viene garantito, scatta una dequalificazione di classe di qualità della ditta, che si ripercuote sul valore delle sue offerte. Questa è una novità in senso assoluto, nel senso che se una ditta è stata dequalificata, in una futura gara, a parità di offerta con un'altra ditta o, a volte, anche in caso di offerta inferiore, perderà la gara. Ripeto, è questa una novità importantissima e in cui io credo molto perché sono convinto che per avere qualità nel servizio occorre avere qualità nel prodotto.
Secondo intervento: i tempi. Noi vogliamo una tempistica per ogni intervento di manutenzione; nel ciclo di rifornimento dei pezzi di ricambio vogliamo che siano stabiliti a priori nel contratto di acquisto del rotabile anche i tempi dall'ordine di consegna dei pezzi di ricambio e i valori massimi che questi possono avere già all'inizio e per vent'anni di vita, (collegandoli alla dinamica di indicatori scelti).
Tutti sono consapevoli del fatto che, con regole di questo genere, c'è una più chiara trasparenza sul nostro modo di comportarci ed è più facile produrre un buon servizio. A questo punto si deve sapere che non ci sono particolari debolezze da parte nostra nella conduzione delle commesse, lavoriamo bene, con molta trasparenza, compriamo con denaro buono e vogliamo quindi un prodotto di qualità.

Esiste anche il problema di un parco rotabili che ha un'età media piuttosto avanzata. È verosimile che ancora per diversi anni il nuovo materiale non possa assicurare lo svolgimento di tutto il traffico. Ci sono allora programmi di rivitalizzazione e di restauro del vecchio

sia da realtà operative di manutenzione corrente e di officina grandi riparazioni, che dalla Direzione centrale di Firenze", un iter imposto dall'immissione in esercizio di "numerosi nuovi rotabili che, stanti le loro caratteristiche innovative e la loro complessità tecnologica, necessitano di nuovi approcci manutentivi che ne minimizzino i costi e ne rendano efficace la gestione".
Buona parte di quegli ingegneri sono oggi a Milano Fiorenza (si veda il box di Beppe Bertoli) e l'Ingegneria della manutenzione è divenuta una funzione strategica dell'Asa materiale rotabile e trazione, avendo l'onere, tra altri non meno rilevanti, "di introdurre ed accrescere l'utilizzazione dei nuovi metodi manutentivi", focalizzando "la propria responsabilità sul 'prodotto treno' ed in particolare su tutte le variabili tecnologiche inerenti la manutenzione stessa, con l'obiettivo di padroneggiare la massima efficienza manutentiva lungo tutto l'arco temporale della vita del rotabile (life cycle)" e permettendo, così, un'effettiva "gestione integrata dei costi di uno specifico rotabile nell'arco

materiale rotabile? Se sì, in che cosa consistono?
Ci sono alcuni rotabili che non possono in alcun modo essere restaurati, si tratta solo di rottamarli e, in particolare, penso alle locomotive. Le locomotive, infatti, quando hanno raggiunto una certà età, sono superate non solo per cedimento fisico, ma anche per obsolescenza funzionale. Sicuramente noi siamo l'unica ferrovia che mantiene ancora rotabili degli anni Trenta e Quaranta, il nostro primo obiettivo è quindi quello di poter, in breve tempo, fare riferimento a rotabili degli anni Sessanta. Ora, già questo è un grande obiettivo, che contiamo ragionevolmente di portare avanti nel prossimo piano di investimenti che stiamo in questi giorni perfezionando. È evidente che fino a quando questo problema non è risolto, sarà ben difficile avere una regolarità di esercizio. Per il materiale nuovo abbiamo invece importanti arrivi nel '98: la locomotiva 402B, ad esempio, la 412 e, nel '99, inizieranno a venir fuori le locomotive leggere per il trasporto locale, che sono macchine molto buone e assai vantaggiose sotto il profilo economico. Per migliorare il *comfort* dei viaggi notturni abbiamo previsto carrozze-cuccette a quattro posti, climatizzate che stanno ottenendo molto successo. Per il collegamento Roma Termini-Fiumicino abbiamo ristrutturato le elettromotrici 601 portandole ad un livello europeo. Abbiamo inoltre studiato un piano di *restyling* delle vecchie carrozze a due piani e delle carrozze a media distanza e stiamo anche progettando il *restyling* dei vecchi Pendolini 450. A questi acquisti si aggiunge un volume importante di ristrutturazioni e la risposta da parte dei lavoratori è stata positiva. I lavoratori, infatti, da questi nuovi progetti hanno avuto lo stimolo per poter, da un lato, contribuire alla ricostruzione dell'organizzazione produttiva e, dall'altro, sono riusciti a ritagliarsi uno spazio di lavoro che dà loro la garanzia di durare nel tempo. Oggi abbiamo un numero di forze ridotto rispetto al passato ma più qualificate.

Finora abbiamo parlato di problemi tecnici, parliamo ora degli uomini. In questo momento il clima è un po' teso, si parla di riduzioni del personale, si dice che la sua Asa scomparirà o che comunque ci sarà una riorganizzazione di cui non sono chiari i termini. Come viene vissuto dai suoi collaboratori, a tutti i livelli, questo momento?
Viene vissuto con la freddezza professionale che deve avere chiunque, nel senso che intanto non è ancora definito come sarà la ricomposizione organizzativa dell'impresa e, quindi, prima di potersi allarmare o rallegrare, bisogna vedere come le cose verranno fatte. D'altra parte, vi è una diffusa consapevolezza che di professionalità in campo materiale rotabile e trazione ce ne sarà sempre bisogno, anzi, le nostre professionalità sono scarsissime rispetto a quelle che sarebbero necessarie in qualsiasi futura articolazione dell'impresa, sia in numero di dirigenti che in numero di quadri. Il nostro problema, semmai, è quello di riuscire ad avere risorse da valorizzare sia tra quelle che già esistono all'interno dell'Asa che tra quelle che dovremo acquisire, soprattutto con una massiccia assunzione di giovani leve professionalmente ricettive. In questa ottica, credo che questo periodo debba essere vissuto in modo senz'altro positivo, con la consapevolezza che le capacità professionali di ognuno, già oggi valorizzate, ancora di più lo potranno essere in futuro.

appunto della stessa vita (life cycle cost)".
Peraltro, non mancano già oggi esperienze di officine pilota che, per aver operato secondo aggiornati sistemi di qualità ed essersi specializzate in lavorazioni non routinarie, svolgono o sono in procinto di svolgere attività per committenti esterni: l'OGR di Verona, ad esempio, dove subiscono la manutenzione pesante le elettromotrici della linea A della Metropolitana di Roma, o l'OGR di Bologna, che esegue collaudi anche per conto di terzi nel suo Laboratorio componenti elettronici.
Analoga attenzione è dedicata al personale di macchina, i cui tradizionali depositi sono stati inglobati negli impianti di riferimento territoriali, paralleli sostanzialmente ai vecchi compartimenti, che mirano a razionalizzare il lavoro dei macchinisti, ad arricchirne la duttilità professionale e a renderne più agili i turni d'impiego. Sul versante formativo, un versante che i nuovi mezzi e materiali hanno confermato essere importante quant'altri mai, è stata introdotta la figura dell'istruttore di linea, analoga a quella dell'istruttore di polo nel settore della manutenzione: così, ha spiegato Paolo Betti, responsabile delle Risorse umane nell'Asa materiale rotabile e trazione, nella seconda giornata della formazione svoltasi a Foligno lo scorso maggio, "in maniera organica al processo produttivo, si è riaffermata la responsabilità della 'line' sui livelli di professionalità del personale"; così, ha proseguito, si presta la necessaria attenzione "al fattore umano, soprattutto per il personale di macchina, al fine di assicurare al di là degli aspetti regolamentari e tecnici (di macchina), la rispondenza delle caratteristiche personali alle prestazioni del ruolo". Esperto macchinista, tutore nel senso pedagogico del termine, e perfino un po' psicologo, l'istruttore di linea segue, negli impianti di riferimento, un gruppo di macchinisti, alternando alle lezioni in aula esperienze di apprendimento ed esercizio sul lavoro, di cui i suoi macchinisti si giovano mentre sono alla condotta dei mezzi. Né vengono disdegnate le opportunità offerte dai nuovi *media*: il 16 marzo 1997 è stato conferito il "Premio Aldo Fabris" per il miglior progetto formativo realizzato in Italia nel 1996 al software didattico "Movimento dei treni con segnale disposto a via impedita", un prodotto della Direzione Formazione e Orientamento FS destinato proprio alla formazione dei macchinisti ferroviari.
Se i costi di manutenzione dei rotabili, in una prospettiva di confronto con le maggiori amministrazioni ferroviarie europee (*bench marketing*, come dicono nei *briefing* i *top manager*), sono oramai abbastanza allineati alla media, non altrettanto si può dire per i costi di trazione, resi elevati dalla presenza, sulla quasi generalità dei nostri locomotori, di due macchinisti. Il braccio di ferro tra azienda, che all'agente unico vuole arrivare per recuperare competitività in vista della liberalizzazione dei traffici ferroviari sanciti dalla nota direttiva europea 440, e macchinisti, che additano l'agente unico di macchina come il punto di non ritorno sulla strada dell'insicurezza a loro dire intrapresa dall'azienda negli ultimi anni, si tira dietro tali e tanti aspetti tecnici e psicologici, sindacali e giuridici, che l'argomento potrebbe essere materia di un'inchiesta di

decine e decine di pagine. Quel che si può dire, qui e oggi, è che la sicurezza del trasporto ferroviario in Italia è ancora fortemente ancorata all'uomo, ma che molti e numerosi sono gli sforzi per introdurre tecnologie di sistema, di controllo e di bordo, volte a ridurre il peso dell'uomo tra i fattori della sicurezza e ad aumentare quello della macchina. Tra queste, l'Atc, Automatic Train Control, è in sperimentazione su alcune linee del bacino di Milano ed ha già dato buoni risultati: si tratta del primo sistema di protezione totale della marcia del treno, applicabile con immutata efficacia a linee regolate da sistemi d'esercizio diversi. Il treno riceve da terra tutte le informazioni per il controllo della marcia e le elabora a bordo, calcolando in ogni istante la velocità da tenere e comandando la frenatura automatica ogni volta che tale velocità venga superata. La sicurezza, dunque, è la prima preoccupazione sia dei macchinisti sia dei loro dirigenti di Asa, come è perfino normale in un'azienda che nella gerarchia dei suoi valori l'ha sempre anteposta a qualunque altro, conquistando, in ogni graduatoria che ne misuri gli effetti, una posizione di chiara supremazia in Europa. La sicurezza, un valore culturale attorno a cui la coesione delle FS è massima anche in questi anni difficili e travagliati, ha richiesto e continua a richiedere grandi investimenti finanziari, soprattutto nell'adeguamento tecnologico dei sistemi di controllo e di regolazione della circolazione: non solo la citata sperimentazione dell'ATC, ma anche l'estensione del blocco automatico e la chiusura dei passaggi a livello, la proliferazione dei posti di DCO e l'incremento dei sistemi di comunicazione terra-bordo. E tuttavia non è solo nel perfezionamento dei sistemi di sicurezza che si dirigono gli investimenti dell'azienda, perché i viaggiatori non s'accontentano solo di arrivare salvi alla meta, ma vogliono anche arrivarci sani, in corpo e spirito. Puntuali e soddisfatti, se non è chiedere troppo. Sta nel riconoscimento della sensatezza di queste aspirazioni, e sta nel confronto con gli standard di altri vettori solidali o concorrenti (non solo l'automobile e l'aereo, ma anche i treni di altri paesi), la ragione fondante la nuova recente politica di acquisizione e di recupero del materiale rotabile perseguita dalle FS.

Del nuovo, in parte, s'è già detto. Il programma Eurostar fa della confortevolezza degli ambienti di bordo un indice determinante della qualità dell'offerta, e i nuovi treni della flotta italiana sono innegabilmente in regola. Dalla climatizzazione all'insonorizzazione, dalla pressurizzazione alla correttezza ergonomica, fino alla possibilità di scegliere la musica da ascoltare in cuffia al proprio posto, molte sono le corde del comfort vellicate dagli ETR 460 e 500. Ma il materiale di fascia inferiore non è da meno: su treni ad alta frequentazione (TAF) del trasporto metropolitano, che a partire dal prossimo anno vedremo assaliti dai pendolari, l'aria condizionata sarà di serie, vi saranno installati servizi sonori e visivi di informazione al pubblico, vi saranno servizi per disabili, ecc. Buona parte di questi *optionals* saranno, poi, di serie anche su materiali più vecchi, dalle Ale 601 alle carrozze UIC-X, man mano che verranno restituite alla circolazione dopo la riparazione ciclica prevista.

L'idea, che si fregia del titolo fascinoso e un tantino malizioso di *revamping*, è quella di non limitare l'intervento di manutenzione alla semplice rivitalizzazione di una struttura segnata dal tempo, ma di cogliere l'occasione per apportarvi miglioramenti significativi e durevoli.

Sicurezza e comfort: due facce di una stessa medaglia. Su di esse si stringeranno i denti dei viaggiatori per saggiarne la consistenza e l'autenticità e per decidere poi se valga la pena fregiarsene o fregarsene. Su di esse, l'Asa materiale rotabile e trazione sta giocando e giocherà ancor più in futuro una scommessa che ha tutte le possibilità di vincere. ❖

CHE COSA PREVEDE IL PIANO D'IMPRESA

L'Asa materiale rotabile e trazione è un fornitore interno di servizi di produzione ferroviaria (condotta e manutenzione del materiale rotabile), ed in quanto tale concorre agli obiettivi definiti nel Piano d'Impresa aziendale attraverso l'efficientamento dei processi produttivi, gli adeguamenti tecnologici e il miglioramento degli standard di qualità e sicurezza che presidia. I percorsi di razionalizzazione, realizzati dall'Asa, si riflettono in un minor costo di produzione per le imprese di trasporto che utilizzano le prestazioni dell'Asa per i propri servizi.Per quanto riguarda l'acquisizione del nuovo materiale o per l'ammodernamento di quello già in disponibilità di FS, l'Asa riveste il ruolo di soggetto tecnico attuatore, garantendo i migliori costi e tempi di realizzazione e qualità del prodotto alle diverse Asa committenti. In particolare, l'attività di ristrutturazione del materiale rotabile (revamping) di FS, per la quota parte svolta con personale FS, utilizza le medesime risorse dedicate alla manutenzione ciclica all'interno delle Officine Grandi Riparazioni (OGR). La fornitura dei servizi dell'Asa è suddivisa in tre settori industriali principali: la trazione, svolta attraverso l'utilizzo del personale di condotta e dei locomotori; la manutenzione corrente, svolta negli impianti della rete di Officine Manutenzione Locomotive (OML) e Officine Manutenzione Veicoli (OMV); la manutenzione ciclica e i grandi interventi di ristrutturazione, svolti all'interno delle Officine Grandi Riparazioni (OGR). Nel settore della trazione, al fine di migliorare ulteriormente gli standard di sicurezza e di comprimere i costi del servizio di condotta, è stato avviato il progetto ATC (Automatic Train Control), che prevede l'attrezzaggio di circa 6.450 km di linee e di circa 2.200 mezzi di condotta, in tre fasi successive di attivazione.

Automatic Train Control (Atc)

FASI DI ATTIVAZIONE DELLE LINEE		TEMPI
fase pilota	parte del nodo di Milano	entro il 1997
prima fase	nodi di Milano, Roma, Napoli (circa 970 km di linee)	entro il 1999
seconda fase	circa 5.150 km della rete fondamentale	entro il 2000

Le criticità operative

L'analisi di *benchmarking* (confronto con le migliori prestazioni omologhe delle altre ferrovie europee) sulle capacità operative dell'Asa ha evidenziato alcune criticità, soprattutto in relazione alla produttività dei mezzi rotabili "*storici*". Il *parco operativo* di locomotive elettriche in dotazione delle FS presenta delle caratteristiche, derivanti da scelte strategiche fatte nel passato e dalla sua gestione, penalizzanti rispetto alle altre reti europee. In particolare, le FS posseggono un parco rotabile con un'anzianità media superiore (+37% rispetto alla media europea), un indice di indisponibilità peggiore (superiore del 28% alla media europea), e che sviluppa una percorrenza media inferiore (-36% rispetto alla media europea). Ciò determina un alto costo di mantenimento in esercizio del materiale rotabile (maggiore anzianità = più manutenzione) e un elevato immobilizzo (più manutenzione = maggiore indisponibilità del materiale rotabile), fattori che contribuiscono fortemente a far lievitare il costo del prodotto venduto. Inoltre, il parco rotabile è costituito da tante famiglie diverse, che presentano una componentistica molto disomogenea, spesso anche all'interno della stessa tipologia di rotabili. La tecnologia applicata alla circolazione dei treni presenta dei *gap* dovuti a ragioni storiche: si è investito di più per migliorare la tecnologia e i costi di gestione degli impianti di rete (SCC, DCO...) che per migliorare la resa e abbattere i costi del servizio trasporto (ATC e strumentazione a supporto della guida ad agente unico TTT, TV a circuito chiuso sui marciapiedi di stazione ecc.). Il numero di impianti industriali (officine) risulta superiore, in confronto alla media europea, rispetto ai chilometri di linea ferroviaria (+52% di impianti per km di linea) e rispetto ai treni-km prodotti (+41%). Di conseguenza, anche l'indice di occupazione è peggiore rispetto alla media europea (in Europa, vi sono pochi impianti con molti addetti; in Italia, vi sono molti impianti con pochi addetti). La produttività del personale di condotta, pur avendo avuto, nell'ultimo triennio, un buon recupero, rimane comunque al di sotto della media europea, per la presenza di regole contrattuali rigide e per il mancato superamento dei *gap* tecnologici nel settore della trazione richiamati sopra che impongono l'utilizzo del doppio agente in macchina per ragioni di sicurezza.

Il Piano degli investimenti

Il Piano d'impresa 1997-2000 prevede che il potenziamento infrastrutturale e tecnologico dell'infrastruttura sia affiancato da un programma di ammodernamento del parco del materiale rotabile, trainante e trainato, essenziale per offrire alla clientela pre

stazioni di qualità maggiormente rispondenti alle necessità della domanda e allo sviluppo del mercato.
L'Asa materiale rotabile e trazione garantisce, in qualità di soggetto tecnico realizzatore dell'investimento, l'attuazione di un programma, già finanziato e in corso di avanzato sviluppo (al 31.12.1996, risultavano già contabilizzate forniture per circa 3.500 miliardi), per l'ingresso in esercizio di:

- sessanta ETR 500;
- venticinque ETR 460/480;
- sedici pendolini diesel ad assetto variabile;
- 230 carrozze del tipo Z1 rimorchiate;
- 35 carrozze del tipo semipilota;
- 20 carrozze letto con caratteristiche di elevato comfort;
- 90 convogli per il trasporto locale ad alta frequentazione;
- 4.410 carri merci;
- 12 rimorchi per elettromotrici;
- 220 locomotive (dei tipi E 652, E 402 A, E 402 B, E 412);
- 50 locomotive leggere.

Grazie all'entrata in esercizio del nuovo materiale, l'età media del parco si ridurrà, almeno per alcune sue componenti, contribuendo ad una sensibile razionalizzazione dei costi di manutenzione. In particolare, all'1.1.2000, rispetto all'1.1.1997, si abbasserà l'età media dei rotabili secondo tale progressione:

- locomotive elettriche, da 25,5 a 20,3 anni;
- mezzi leggeri elettrici (Ale), da 17,9 a 16,3 anni;
- elettrotreni ed ETR, da 14,7 a 6,7 anni;
- carrozze, bagagliai e postali, da 20,4 a 19,2 anni.

Contestualmente, nello stesso intervallo di tempo (1997-2000), continua a crescere l'età media di componenti importanti del parco quali, ad esempio:

- le locomotive diesel, da 20,2 a 22,9 anni;
- rimorchi ed elettromotrici (Le), da 17,9 a 19,5 anni;
- mezzi leggeri termici (Aln), da 19,5 a 20,1 anni;
- rimorchi di mezzi leggeri termici (Ln), da 34,9 a 38 anni;
- locomotive da manovra, diesel ed elettriche, da 23,8 a 25,9 anni;
- i carri merci, da 20 a 22,6 anni.

Il dato sopra riportato testimonia della necessità di destinare ulteriori risorse per il rinnovo del materiale rotabile soprattutto in due direzioni:

- per il trasporto metropolitano e regionale (anche in vista della riforma di regionalizzazione del servizio);
- per il traffico delle merci (per gli obiettivi di sviluppo delle attività che il Piano d'impresa prevede).

LOCOMOTIVE ELETTRICHE

Anzianità	+37%	mezzi obsoleti con forte assorbimento di risorse manutentive
Indisponibilità	+28%	forte immobilizzo patrimoniale
Percorrenze medie	-36%	bassa produttività dei mezzi

IMPIANTI DI MANUTENZIONE

Addetti/impianti	-52%	mancata saturazione della capacità produttiva degli impianti
Impianti/km di linea	+52%	dispersione e frammentazione geografica degli impianti
Impianti/treno km	+41%	sovradimensionamento degli impianti rispetto alla produzione

Le percentuali evidenziano lo scostamento rispetto alle medie delle altre reti ferroviarie europee

GLOSSARIETTO MINIMO

INTEROPERABILITÀ: è possibile, nell'Europa di Maastricht e di Schengen, nell'Europa della moneta unica e delle frontiere abolite, che corrano binari con 1670 millimetri di scartamento in Spagna, 1600 in Irlanda, 1524 in Finlandia, contro i 1435 che sono la norma negli altri paesi? È possibile che in Francia la tensione della rete sia di 1500 volt a corrente continua sulle linee ordinarie e di 25000 a corrente alternata sulle veloci, in Germania di 15000 volt a corrente alternata, in Belgio e in Italia di 3000 volt a corrente continua e in Gran Bretagna di 750 volt con una terza rotaia in tensione? Senza parlare dei segnali, della normativa di esercizio, dei pantografi e chi più ne ha più ne metta. La nozione di interoperabilità, emersa con prepotenza nel momento in cui le reti ferroviarie europee hanno compreso che solo una politica di rete può assicurare un futuro al trasporto ferroviario, esprime la possibilità di superare le frontiere senza cambiare né materiale rimorchiato né motrice e, possibilmente, neppure i macchinisti. Ecco dunque la ragione della presenza, nella flotta italiana, di ETR 470 bitensione circolanti tra Italia e Svizzera e di ETR 460 politensione in servizio tra Milano-Torino-Lione-Parigi e, in quella francese, di TGV-R politensione in servizio sulle stesse rotte. Politensione, per le stesse evidenti necessità, sono anche l'ETR 500 italiano e l'AVE spagnolo. E in Italia le nuove linee quadruplicate saranno alimentate a 25000 volt. Anche così si fa l'Europa.

LEVITAZIONE: né sedute spiritiche né i frati benedettini del Mistero Buffo di Dario Fo prima che la regola dell'Ora et labora li ancorasse saldamente alla terra. Nel campo ferroviario la levitazione dei treni è magnetica, è ottenuta da bobine disposte lungo i binari che interagiscono con magneti a bordo dei treni, li sollevano e ne assicurano la propulsione: velocissima e poco usurante. Di treni magnetici si interessano Giappone e, da qualche tempo, Germania. Non ci sono però previsioni sull'eventuale data della loro disponibilità di massa.

PENDOLINO: il primo Pendolino era un ETR 401 e fece la sua comparsa sulla rete italiana il 2 luglio 1976 tra Roma e Ancona, ma il termine "Pendolino" applicato a un rotabile ferroviario ad assetto variabile risale al 1967. Un turbotreno oscillante fu realizzato nel 1968 in America, mentre il prototipo italiano (Y160), realizzato da Franco Di Majo e Oreste Santanera, fece la prima prova fra Tiburtina e Orte, nel 1971. Dopo un lungo periodo di accantonamento, nel 1988, battezzato "Mirò", un ETR 450 torna a circolare fra Milano e Roma. È un successo, e l'idea del treno a cassa oscillante prende piede in tutta Europa. Persino in Francia se ne comincia a parlare e non per disprezzarlo.

POLO: sgombriamo subito il campo da qualsiasi ambiguità: parliamo di Polo manutentivo e non di uno schieramento attrezzato per il maggioritario. Gli 85 attuali impianti di manutenzione confluiranno, nel giro di poco tempo, in una ventina o poco più di poli manutentivi, individuati secondo una logica di bacini di traffico e/o di tipologia di materiale. L'accorpamento delle officine in poli razionalizza le risorse umane e responsabilizza i dirigenti e le maestranze, legandoli ai risultati immediati e visibili della gestione e dell'esercizio dei rotabili loro affidati.

RAM: memoria volatile? No, clausole di qualità. Siamo nel campo dell'acquisto di materiale rotabile, e le RAM costituiscono le condizioni necessarie che la fornitura deve soddisfare. RAM sta per Reliability, Availability e Maintainability, cioè affidabilità, disponibilità e manutentibilità, espresse rispettivamente in guasti per milione di chilometri percorsi, in percentuale di convogli utilizzabili in esercizio rispetto a una flotta campione predeterminata e in costo in lire per chilometro, tenendo conto delle ore di mano d'opera impiegate per la manutenzione ogni 1000 chilometri percorsi e dei costi dei pezzi di ricambio necessari nello stesso periodo. Tanto per avere un'idea, per i TAF (vedi), i valori raccomandati sono rispettivamente 3,96% e 1880 lire per chilometro.

REVAMPING: quando si interviene su un locomotore o su una vettura, per sottoporlo alla grande riparazione di mezza vita, conviene limitarsi a restituirli all'esercizio nelle condizioni originarie, o non è invece opportuno modificare sostanzialmente le caratteristiche per adeguarlo agli standard tecnici e di comfort venutisi nel frattempo affermando?
Chi risponde "la seconda che hai detto" è un paladino del revamping.

SOCRATE: non c'entra nulla la filosofia dell'antica Grecia, anche se ci piacerebbe pensarlo, per tutte le implicazioni che il metodo socratico si porta dietro. Come spesso accade, SOCRATE è un acrostico: sta per Sistema Operativo di Comunicazione Ridondato per l'Automazione ed il Telecomando di Elettrotreni, ed è un congegno che consente l'automazione, il controllo e la supervisione degli ETR 500 direttamente da bordo treno.

TAF: Treno ad Alta Frequentazione. È l'ultimo nato in casa FS, essendo stato presentato, in versione pre-serie, appena il 4 ottobre alla stazione di Roma Ostiense. Disegnato da Pininfarina, il TAF è un treno a due piani destinato alle grandi aree metropolitane, composto da quattro elementi, due motrici e due rimorchiate, capace di alloggiare fino a 475 passeggeri. Il punto di forza del TAF sta nell'elevato livello di comfort che è in grado di offrire: tra l'altro, condizionamento, pressurizzazione e sistemi audiovisivi interni. I primi dei 53 esemplari ordinati entreranno in servizio all'inizio del 1998. Benvenuti.

Task Force e Trasporto locale

Circolare dell'amministratore delegato, in data 9 settembre '97, all'alta direzione

L'azienda nel suo Piano d'impresa persegue l'obiettivo di sviluppo ed efficienza del trasporto ferroviario. Una rapida attuazione della direttiva 440 e della direttiva Prodi sono fattori primari per la realizzazione del Piano, in particolare per quanto riguarda la separazione dell'infrastruttura dall'attività trasporto.
Dovranno quindi essere definite le politiche, gli strumenti e le modalità di allocazione delle risorse organizzative e tecniche delle attività di servizi che dovranno essere assegnate alle costituende Divisioni/Imprese in modo da renderle autonome e responsabili dei rispettivi *business* considerandole in coerenza anche con le attività e i progetti già avviati fra i quali Asset Allocation, Inter-Company Pricing, Riorganizzazione Presidi Territoriali e Progetto Formazione Treno.
A questo fine è costituita una *Task Force* che avrà il compito di predisporre il progetto attuativo di allocazione delle attività dei servizi per consentire una efficace e rapida programmazione delle azioni conseguenti, definendo anche i più efficienti confini operativi tra le attività di infrastruttura e quelle di trasporto.
La *Task Force* sarà diretta da Mauro Moretti, responsabile del progetto, che avrà il compito di definire i componenti della stessa.

Ordine di servizio n. 26 del Direttore dell'Asa Trasporto Metropolitano e Regionale, in data 15 ottobre 1997.

Modifiche organizzative in Asa Trasporto Metropolitano e Regionale

La *Divisione Trasporto locale* è affidata ad Antonietta Sannino, che lascia i precedenti incarichi.

Nella "Condirezione per il Trasporto Locale su Ferro" è istituita l'Unità dirigenziale *Rapporti con Enti locali* (sede Roma) affidata ad interim a Enrico Sciarra.
L'Unità *Rapporti con i Clienti* della "Divisione Trasporto locale", affidata a Carlo Pino, è trasferita alle dirette dipendenze della "Condirezione per il Trasporto locale su ferro".
L'Unità *Integrazione Modale* è soppressa.
Alle dirette dipendenze della "Condirezione per il Trasporto Locale su Ferro" è istituita l'Unità dirigenziale *Piani di Rete e Integrazione Modale* (sede Milano) affidata a Luisa Velardi.
La *Direzione Regionale Campania* è affidata a Gaetano Morgese.
L'Unità *Direttore Tecnico della Metropolitana Urbana di Napoli* della "Direzione Regionale Campania" è soppressa.
Nella "Divisione Trasporto Locale" è istituita la *Direzione Metropolitana Collinare di Napoli* (sede Napoli), affidata a Salvatore Lanzaro.
L'Unità *Utilizzo Materiale Rotabile* del "Coordinamento Offerta su Ferro" è affidata a Domenico Bruno.

Verso la separazione contabile

di Pietro Spirito

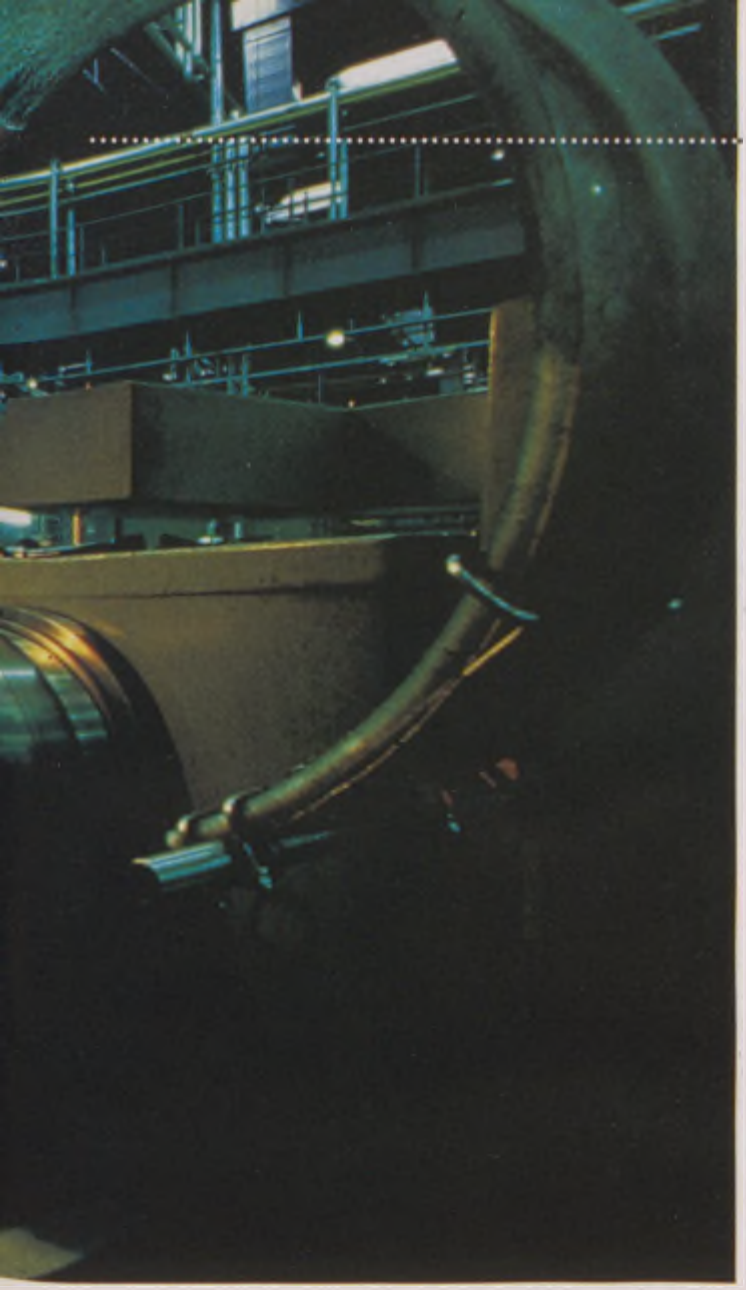
È questo il primo passo per giungere alla separazione tra gestione della rete ferroviaria e attività di trasporto secondo le direttive europee. Lo scenario comunitario e le scelte nazionali

La separazione tra gestione delle infrastrutture ed imprese di servizi rappresenta, non solo per il trasporto ferroviario, un punto qualificante nella riorganizzazione dei servizi di pubblica utilità all'interno del mercato unico europeo. Il superamento del monopolio e della proprietà pubblica in questi settori di attività è concepito oggi come uno strumento essenziale per giungere all'apertura di questi mercati nella dimensione comunitaria.

Il Trattato di Maastricht, che è conosciuto soprattutto per il processo di unificazione monetaria europea, in realtà si caratterizza anche come un percorso di armonizzazione nelle regole di gestione nelle *public utilities*.

Se nei passati decenni l'Europa si è formata essenzialmente attraverso l'unificazione delle politiche agricole, l'abbattimento delle barriere doganali per le merci e la cooperazione monetaria, negli anni Novanta, oltre alla scelta per la moneta unica, il principale strumento di rafforzamento dell'Unione è proprio costituito dal superamento delle logiche nazionali nella organizzazione e nel funzionamento dei servizi di utilità collettiva, dalle telecomunicazioni alle ferrovie, dall'energia elettrica al trasporto aereo.

I servizi di pubblica utilità sono stati, nel corso del diciannovesimo secolo, un pilastro essenziale nella formazione degli Stati nazionali. Oggi il processo federale europeo, che non può limitarsi all'unificazione agricola, industriale e monetaria, sta definendo le regole per la costruzione di un mercato di dimensione comunitaria per i servizi essenziali, che costituiscono una parte rilevante della ricchez-



za prodotta in tutti i paesi industrializzati.

L'infrastruttura e i servizi

La scelta di separazione delle logiche e dei criteri gestionali tra rete e servizi non è stata dunque effettuata soltanto per le ferrovie, ma è un indirizzo di regolamentazione adottato dall'Unione europea anche nel caso in particolare dell'energia elettrica e delle telecomunicazioni.

Nel caso delle ferrovie tale indirizzo è stato deciso ormai da sei anni, con l'approvazione della direttiva n. 440/91, che indicava nella separazione, almeno contabile ed organizzativa, tra gestore della rete ed imprese di trasporto una delle linee guida per ridefinire lo scenario strategico delle aziende ferroviarie.

Da allora è stato avviato un processo di mutamento delle strutture ferroviarie nei principali paesi europei, mediante la trasformazione dell'assetto istituzionale, la modificazione del rapporto tra Stato ed impresa, la definizione di nuove politiche per il rafforzamento delle reti infrastrutturali.

La liberalizzazione del mercato e l'apertura delle reti alla concorrenza da parte di una pluralità di operatori è l'indirizzo di fondo adottato dall'Unione europea, non soltanto nelle direttive emanate ma anche negli indirizzi politici di fondo, espressi, nel caso delle ferrovie, dal recente *Libro Bianco* di Neil Kinnock, il Commissario ai trasporti, sulla rivitalizzazione delle ferrovie.

Accanto alla liberalizzazione si affianca lo sforzo per l'ammodernamento delle infrastrutture, necessario per rilanciare la competitività delle ferrovie rispetto agli altri modi di trasporto. Il *Libro Bianco* di Delors prima, ed il *Rapporto Christophersen* poi, hanno individuato gli investimenti prioritari indispensabili per dotare l'Europa di una rete di collegamenti trasportistici efficiente, adeguata alla dimensione comunitaria del mercato.

Si tratta del progetto TEN (Trans-European Network), che si propone l'obiettivo di rilanciare la competitività dell'economia europea anche grazie alla disponibilità di un'efficiente rete di trasporti.

Su questo specifico punto si è finora segnato il passo, in quanto le politiche restrittive di bilancio pubblico, necessarie per stare dentro i parametri di Maastricht, hanno consentito solo parziali finanziamenti rispetto ai programmi di investimento infrastrutturale considerati indispensabili e prioritari.

La liberalizzazione

Mentre i programmi europei di ammodernamento delle infrastrutture segnano ritardi ed incertezze, sul tema della liberalizzazione invece si stanno registrando gli avanzamenti più significativi. Dopo la direttiva n. 440/91, ormai recepita in quasi tutti i paesi europei, sono state approvate, nel 1995, due nuove direttive comunitarie sulle ferrovie, che rilanciano il percorso di revisione strutturale del sistema di regolazione del settore.

Queste due nuove direttive sono già diventate esecutive negli ordinamenti nazionali nel mese di luglio del 1997. È in discussione nel Parlamento italiano la Legge Comunitaria di recepimento che rappresenta il primo passaggio formale verso l'introduzione di queste normative nel tessuto giuridico nazionale.

La direttiva n. 18 stabilisce il principio in base al quale si è imprese di trasporto ferroviario possedendo una licenza, rilasciata da un organismo pubblico e valida in tutti i paesi dell'Unione europea

Viene in questo modo superato il meccanismo della concessione esclusiva ad un unico soggetto del diritto di sfruttare commercialmente l'infrastruttura ferroviaria nazionale.
È di particolare rilievo il dato normativo in base al quale la licenza è valida su tutto il territorio dell'Unione: questo fatto implica che l'attuazione di tale direttiva andrà alla velocità dei paesi più solleciti nel recepire l'indirizzo espresso dalla Commissione Ue.
Con la direttiva n. 19 si sono invece dettate regole sulla ripartizione della capacità infrastrutturale, individuando i principi generali per l'allocazione delle tracce orarie nella rete ferroviaria europea. Il gestore dell'infrastruttura dovrà assegnare la capacità di rete sulla base di principi di non discriminazione e di parità di accesso tra le diverse imprese di trasporto.
Il tracciato della liberalizzazione ferroviaria è ormai segnato. Manca però ancora un elemento essenziale, vale a dire il raggio dell'apertura al mercato alla concorrenza tra le diverse imprese ferroviarie. Questo elemento è legato all'approvazione di una proposta di direttiva, ora in discussione presso l'Unione europea, che modifica l'articolo 10 della direttiva n. 440/91.
La proposta di modifica estende il raggio della liberalizzazione al traffico merci e passeggeri internazionale, anche con la modalità del cabotaggio consecutivo: vale a dire che, tanto per fare un esempio, se un'impresa ferroviaria decide di effettuare un servizio passeggeri internazionale tra Roma e Parigi, può anche ammettere passeggeri nelle tratte intermedie del tracciato, operando quindi anche all'interno dei territori nazionali.
Quando questa direttiva sarà approvata, e dopo i due anni di tempo che sono assegnati agli ordinamenti nazionali per il recepimento, si potrà allora dire davvero completato il quadro delle regole per la liberalizzazione ferroviaria. Poiché con ogni probabilità la proposta di direttiva in questione verrà approvata nel corso del 1997 o nella prima metà del 1998, è possibile affermare che entro il 1999-2000 saranno sostanzialmente definite le regole per la concorrenza sul mercato ferroviario.
Intanto, in attesa della piena attuazione di una più ampia sfera di liberalizzazione, sta per essere operativo, a partire dal primo gennaio del 1998, il progetto *freight freeways*, che, su alcuni itinerari definiti, apre l'accesso all'infrastruttura ferroviaria alla concorrenza delle imprese di trasporto, avviando concretamente un esperimento di competizione.

Gli strumenti
Come si può notare da questa sintetica rassegna, gli indirizzi per la liberalizzazione europea del trasporto ferroviario sono ormai definiti e la stessa agenda dei tempi per la fase transitoria è fissata nelle sue linee generali. Diventa allora indispensabile porre mano agli strumenti, normativi, istituzionali ed industriali, per adeguare i diversi sistemi nazionali al nuovo scenario competitivo che è all'orizzonte. È per questo che la discussione sulla riforma delle ferrovie, e sulla separazione tra gestore della rete ed imprese ferroviarie, non è un tema accademico, ma una questione decisiva per adeguare il sistema nazionale alla sfida di modernizzazione e di concorrenza che viene dallo scenario europeo di liberalizzazione dei mercati e trasformazione delle regole. La separazione del gestore della rete rappresenta una condizione necessaria per dare attuazione alla terzietà di interessi e di finalità che emerge dal tessuto di norma proveniente da Bruxelles. Tra imprese di trasporto e soggetto proprietario dell'infrastruttura si determinerà, con il tempo, un mec-

canismo di mercato "duale":
• da un lato, il gestore della rete avrà l'obiettivo, eminentemente pubblico, di sviluppare la capacità infrastrutturale e di erogare a tutti i soggetti servizi di circolazione, secondo il principio della parità di trattamento tra le diverse imprese di trasporto che, nel traffico passeggeri di media-lunga percorrenza e nel traffico merci, opereranno gradualmente sempre più entro un regime di concorrenza, all'interno di un processo di trasformazione istituzionale già avviato e che nell'arco dei prossimi anni è destinato ad accelerazioni normative particolarmente rilevanti;
• dall'altro, le imprese di trasporto dovranno competere in un ambiente concorrenziale, non più soltanto fronteggiando la competizione degli altri modi di trasporto ma anche affrontando la sfida che verrà all'interno dello stesso settore ferroviario.

Le scelte nazionali
È venuto comunque il momento delle scelte. In assenza di un indirizzo nazionale di risposta alla liberalizzazione ferroviaria, si rischia soltanto di ulteriormente marginalizzare il sistema ferroviario nazionale, non allenando l'azienda alla competizione che nei prossimi anni si determinerà.
Il Governo italiano si appresta, entro l'anno, a varare il regolamento di attuazione delle tre direttive comunitarie sulla liberalizzazione ferroviaria (440 18 e 19). Sarà quella la sede istituzionale nella quale dovranno essere assunte scelte fondamentali per definire il percorso di riconfigurazione delle ferrovie italiane.
È noto che sotto il profilo del recepimento nell'ordinamento italiano della normativa ferroviaria europea registriamo un ritardo, segnalato, tra l'altro, anche da una procedura di infrazione verso il Governo italiano aperta dagli uffici della Commissione dell'Unione europea. La scelta del regolatore nazionale è stata quella non soltanto di porre mano alla direttiva 91/440, ma di introdurre nell'ordinamento interno, con lo stesso atto, anche le due più recenti direttive.
Il percorso istituzionale, una volta approvato il decreto governativo di recepimento delle tre direttive esistenti, sarà a quel punto chiaro. Occorre però sottolineare che la liberalizzazione non è soltanto un gioco di trasformazione delle regole giuridiche di funzionamento dei mercati. Essa è innanzitutto introduzione di elementi di competizione e di concorrenza che hanno come effetto l'accelerazione dei processi di adeguamento dei modelli produttivi verso profili di economicità, redditività, aderenza al mercato.
È evidente che la liberalizzazione deve quindi essere preparata con accuratezza, per evitare che si determinino *gap* di regolamentazione o di capacità competitiva da parte dell'impresa ferroviaria. Recuperare efficienza è, in questo quadro, un dovere essenziale, se si vuole operare in direzione di uno sviluppo futuro delle ferrovie italiane. Mantenere l'assetto esistente, che presenta elementi gravi di arretratezza strutturale rispetto alle altre aziende europee, significherebbe rinviare l'appuntamento con una ristrutturazione che sarà poi molto più dolorosa.
Per giungere ad una riconfigurazione delle ferrovie coerente con lo scenario istituzionale europeo finora delineato, occorre passare attraverso un processo di mutamento non solo degli assetti organizzativi ma anche degli strumenti di governo dell'impresa, proprio per disporre di una visibilità trasparente sugli elementi di forza e di debolezza che costituiscono poi la chiave di lettura per stabilire

un posizionamento competitivo dell'azienda nel quadro della nuova realtà del mercato. Nel corso del 1997 si è lavorato in azienda per arricchire il quadro degli strumenti indispensabili alla separazione contabile ed alla responsabilizzazione dei diversi soggetti economici. In particolare:

- è stato varato un primo regolamento sui prezzi *intercompany*, che disciplina le prestazioni infragruppo consentendo così di costruire conti economici divisionali;
- è proseguito il lavoro che condurrà alla *asset allocation* tra le diverse strutture organizzative, ponendo così le condizioni per la costruzione di stati patrimoniali separati;
- è stato avviato il percorso che condurrà alla riforma della contabilità analitica aziendale, rendendola non più solo meccanismo di rendicontazione ma strumento per la contabilità industriale (per prodotto, per *business*, ecc.).

Con la progressiva disponibilità di queste tre procedure (*transfer price*, *asset allocation*, contabilità in-

AL TRASPORTO FERROVIARIO CONVIENE

Quando negli anni '60 apparve evidente che il trasporto su strada stava crescendo in modo esponenziale, le aziende ferroviarie europee appuntarono la loro attenzione sulla "parità di condizioni" fra le modalità concorrenti e sulla "regolazione del mercato". Ricordare quelle osservazioni è utile per constatare come, ahimè, le vicende reali procedano assai più lentamente delle impostazioni dialettiche.

In sostanza, le ferrovie lamentavano che il principale concorrente, il camion, poteva entrare e uscire dal mercato a proprio piacimento, non sopportava oneri di infrastruttura, poteva trasportare quel che voleva fino a rifiutare l'esecuzione del trasporto, aveva libertà tariffaria, viaggiava di frequente superando i limiti di carico e di velocità e gli autisti non avevano vincoli di orario. Per completare il quadro, veniva aggiunto che non ricadevano sul camion i costi ambientali e territoriali che provocava mentre, solo marginalmente, rispondeva delle conseguenze degli incidenti nei quali era coinvolto.

Nei confronti dei governi, le ferrovie sottolineavano la prodigalità mostrata a favore degli interventi infrastrutturali stradali e l'eccessiva parsimonia nei confronti della rete ferroviaria.

Queste posizioni, sostenute dinanzi ai governi e alla CEE, si sono tradotte nelle richiamate richieste di "parità di condizioni" e di "regolazione dell'accesso al mercato", con il controllo delle effettive condizioni di esercizio del trasporto su gomma. Tanto fervore fece da battistrada alla predisposizione dei "piani nazionali dei trasporti" e dei conseguenti "piani regionali", con i successivi "piani urbani del traffico", oggi riscoperti e valorizzati.

Si può osservare come le posizioni ricordate abbiano dato luogo ad una serie di compensazioni economiche variamente denominate, disposte in favore delle ferrovie, senza produrre, tuttavia, la regolazione del mercato che costituiva l'obiettivo di fondo delle reti ferroviarie europee. Non ci riuscirono neppure i tedeschi con l'impegnativo *Piano Leber*.

In Italia gli interessi della strada sono prevalsi più che altrove. Siamo in testa in Europa per numero di chilometri di strade pro-capite e in coda nei chilometri di ferrovia. Abbiamo speso risorse e tempo per un "Piano generale dei trasporti" mai applicato e alcune Regioni sono tuttora prive di un loro piano regionale.

Con questi antefatti, nel 1991 la CEE emette la direttiva 440 sulla separazione dei conti fra infrastruttura e attività di trasporto, seguita dalla normativa finalizzata ad introdurre la concorrenza all'interno della modalità ferroviaria.

Con la "separazione" si vuole, in primo luogo, determinare una delle parità nelle condizioni concorrenziali fra camion e treno e rendere evidente, agli Stati e alle rispettive collettività, quanto es-

dustriale) sarà possibile portare a compimento, entro il 1998, il processo di divisionalizzazione piena delle unità di *business*, attuando così il primo passo verso la separazione societaria.
Sarà poi il calendario definito dal decreto italiano di recepimento delle direttive europee a dettare il percorso successivo. Allo stato attuale della discussione su tale provvedimento è previsto che entro il mese di luglio del 1998, vale a dire mentre è in corso la trasformazione divisionale della struttura organizzativa, le FS dovranno presentare al Governo un progetto per la separazione societaria, coerente con lo scenario della regolamentazione e con gli obiettivi industriali del Piano di impresa 1997-2000 approvato dall'azionista.
La separazione societaria è operazione che passa necessariamente attraverso fasi articolate dettate dalle procedure del codice civile: configurazione dei rami di azienda (assegnazione di uomini e mezzi coerentemente con un disegno industriale), valutazione da parte di un perito del tribunale sul valore degli asset per ciascun ramo di impresa, deliberazioni da parte dei competenti organi societari.
In sintesi, il percorso delle nostre ferrovie sarà caratterizzato, così come è avvenuto per le altre ferrovie europee, da due fasi:
• attuazione della piena divisionalizzazione (entro il 1998);
• avvio della societarizzazione (con la definizione del progetto nel corso del 1998 e la sua realizzazione nel corso del 1999).

Su un punto dovremmo tutti riflettere: la formula del monopolio pubblico per la gestione integrata dei sistemi ferroviari, assolutamente dominante in tutta Europa, ha dimostrato il suo fallimento (erosione drammatica delle quote di mercato, perdita di profittabilità, risultati di conto economico in pesante passivo). Con la riarticolazione delle ferrovie, in tutta Europa, si tenta di invertire questa tendenza, specificando le diverse missioni che sono presenti all'interno della gestione integrata ed assegnando precise responsabilità alle diverse unità di *business*.
È una strada necessaria per ridare fiato alla competitività del trasporto ferroviario in uno spazio economico ormai europeo. Questa è la sfida che riguarda anche le ferrovie italiane. ❖

si spendono per l'infrastruttura ferroviaria (per costruirla, per la sua manutenzione e per tenerla in esercizio). Ciò rende possibile il confronto con le risorse che la P.A. (Governo-Regioni-Province-Comuni) destina al settore stradale. Si tratta di una conoscenza importante per decidere la ripartizione degli investimenti infrastrutturali. Da questa impostazione, proveniente dalla UE, le ferrovie possono trarre notevoli benefici; occorre però sbrigarsi a separare i conti e ad assumere le conseguenti decisioni operative. Potrebbero infatti emergere, sin dalla separazione contabile, i ritardi infrastrutturali in cui ci troviamo, insieme alla rilevazione dei costi cui siamo arrivati nella produzione del servizio.
La UE è convinta che le ferrovie europee si siano un po' sedute nella gestione dei costi interni, e rimarrà probabilmente della medesima opinione fino a quando non saremo in grado di dimostrare quali costi e quali vincoli si ribaltano dall'infrastruttura all'attività vettoriale, o derivano dalle esigenze di collegamenti non altrimenti soddisfatti.
Separati i conti, si avrà quindi maggiore trasparenza nella formazione dei costi e nella loro imputazione. Logica vuole che si proceda a conferire ad una società la dotazione infrastrutturale e a configurare in Divisioni operative, dotate del personale e delle risorse necessarie, le unità che debbono produrre i servizi. Queste Divisioni, dopo un periodo di rodaggio, potranno diventare Società se vi sarà la disponibilità dei privati a partecipare al loro capitale sociale. Essenziale per l'avvio di tutto questo percorso è la separazione contabile.
Un cammino così oneroso non sostituisce l'interrogativo-obiettivo se sviluppare o meno il trasporto su rotaia, né riduce le responsabilità dello Stato sul futuro delle ferrovie. Il primo problema di "scelta politica" riguarderà infatti le tariffe (canone) da praticare per l'accesso all'infrastruttura. Se saranno basse, favoriranno i vettori a scapito del gestore dell'infrastruttura, se saranno alte, provocheranno il deficit delle attività di trasporto.
Le altre scelte, di competenza degli Stati proprietari delle aziende ferroviarie, saranno rivolte alle missioni da affidare alle Divisioni o alle Società di business. Se l'obiettivo prioritario è il bilancio in pareggio o in attivo di ogni singola attività, le Divisioni o le Società dovranno tagliare – dopo aver ridotto i costi interni e flessibilizzato l'offerta – i servizi che non generano profitto o che non sono suscettibili di ottenerlo nel breve periodo.
Si apriranno in tal modo spazi ulteriori per il trasporto su strada che ha costi d'impresa e flessibilità forse irraggiungibili da parte della ferrovia.
È fondato perciò ritenere che anche la partita dello sviluppo o meno del trasporto ferroviario inizierà proprio dalla separazione contabile e dalle conseguenze che sapremo trarne.

Sante Bianchini

Dove la terra trema

di Dario Recubini

Dopo il sisma che ha colpito l'Umbria e le Marche, i ferrovieri sono stati in prima linea sia nel ripristino delle linee danneggiate, sia nell'opera di soccorso alla popolazione. Anche molti lavoratori FS fra i quarantamila senzatetto

La prima scossa, un boato. L'interruzione della linea elettrica, e subito dopo la seconda, dell'ottavo grado della scala Mercalli. Sono le ore 2.32 del 26 settembre 1997, inizia così il cataclisma che ha devastato l'Umbria e le Marche. Ma il finimondo si scatena alle ore 11.40 dello stesso giorno, con una scossa del nono grado, seguita da un'altra fortissima alle ore 11.46. La terra ha continuato a tremare nei giorni e nelle settimane successive e lo sgomento ha lasciato il posto alla disperazione. Inizialmente, la zona è rimasta isolata a causa del *black-out* di tutti i mezzi di comunicazione. Anche le Ferrovie dello Stato, dopo la tremenda scossa delle 11.46, hanno bloccato in via precauzionale il traffico su tutta la linea Ancona-Roma, ed hanno provveduto a trasbordare i viaggiatori su pullman, concordando con la Protezione Civile e l'Anas l'itinerario stradale più idoneo e sicuro.
Nel pomeriggio, ripristinata la linea ferroviaria, sono state inviate le vetture per affrontare la prima emergenza delle persone rimaste senzatetto: 10 carrozze cuccette a Fabriano, 10 a Nocera Umbra e 5 nella stazione di Spello. Ma vediamo gli avvenimenti più da vicino.

Nelle zone colpite dal terremoto come hanno reagito i ferrovieri e come hanno retto le infrastrutture ferroviarie alla forza distruttrice del sisma?
«Le infrastrutture hanno tenuto abbastanza bene e i ferrovieri hanno risposto con abnegazione», risponde l'ingegner Michele Lincesso, capo dell'Ufficio Produzione umbro-abruzzese e umbro-marchigiano. «Come in tutte le cose ci vuole una buo-

na dose di fortuna. Quando si è verificata la tremenda scossa, poco prima di mezzogiorno, eravamo tutti sul posto di lavoro. Nonostante la grande paura ho subito percepito la gravità del fenomeno, i telefoni sono andati in tilt compresi i cellulari».
«Fortunatamente ha resistito il sistema telefonico FS: dalla sala del Dco di Foligno si poteva comunicare in diretta e in contemporanea con tutte le stazioni della linea. A seguito delle prime allarmanti segnalazioni giunte dalle sedi ferroviarie, le squadre di tecnici di Foligno, Fabriano e Perugia sono uscite con i carrelli per ispezionare l'intera linea. Solo il ponte tra Nocera Umbra e Gualdo Tadino presentava delle lesioni, quindi abbiamo deciso di attestare i treni a Foligno e Fabriano perché più idonei ad accogliere i viaggiatori e disposto il trasbor-

do su pullman. Alle ore 0.30 del 27 settembre tutta la linea è stata riattivata».

E nei giorni successivi come vi siete organizzati?
«Sono state turnificate squadre di pronto intervento con ferrovieri che avevano minori problemi con le proprie case e, quando la terra iniziava a tremare, si recavano automaticamente sul posto. Presso il Dco di Foligno giungevano le segnalazioni sull'intensità del fenomeno e si decideva dove e come intervenire. Ricordo – continua Lincesso – che lungo la linea vi sono oltre 2000 punti caratteristici da ispezionare. Solo grazie alla volontà di tutti è stato possibile resistere tutto questo tempo. Non bisogna dimenticare che ai problemi del servizio spesso si sono sovrapposti i problemi della famiglia. Fra i 40 mila senzatetto vi sono tanti ferrovieri».
Anche i fabbricati delle stazioni hanno subito danni. La stazione di Assisi è quasi completamente inagibile. Sono rimaste lesionate anche quelle di Foligno, Spello, Bastia, Nocera Umbra, Capodacqua, Gaifana, Gualdo Tadino e Fabriano.
«L'ufficio biglietteria ed altri servizi dedicati alla clientela sono stati trasferiti all'interno dei containers», ci dice Nunzio Di Giacobbe, responsabile del Nucleo territoriale servizi di stazione di Ancona.
A Foligno incontriamo i due capi tecnici che per primi hanno ispezionato la linea. Giulio Martelli, degli impianti elettrici, racconta la sua esperienza: «Partiti subito dopo la "grande scossa" con il carrello, ci apparirono case lesionate, muri pericolanti adiacenti la sede ferroviaria; via radio ci comunicarono di procedere con precauzione perché oltre Nocera Umbra c'era un ponte franato. Si può immaginare il nostro stato d'animo alla vista di tanto disastro, automaticamente il pensiero allora andò alle nostre famiglie, tanti interrogativi ci vennero alla mente: cosa era accaduto alle nostre case? quali erano le condizioni dei nostri cari?».
Paolo Stendelli, del settore armamenti, aggiunge: «In realtà lo stato delle cose era migliore di quanto prevedevamo. Il ponte in ferro era stato sbalzato fuori sede, i binari di un altro ponte in cemento armato, per effetto della compressione, si erano allungati rispetto alla sede formando un dosso. Adesso, con soddisfazione e orgoglio, possiamo dire che a mezzanotte era tutto a posto».
Tra i tanti problemi che ha portato il terremoto c'è anche quello della scuola. Nei centri più colpiti gran parte degli stabili scolastici sono inagibili. Si è dovuto necessariamente istituire i doppi turni per poter continuare l'attività didattica, sfruttando al massimo i plessi rimasti indenni. «Per questi motivi la mobilità studentesca si è modificata sostanzialmente», dice Giovanni Pinchi, direttore del Trasporto locale Umbria. «Per rispondere alle esigenze contingenti determinate dal momento straordinario che hanno stravolto i piani di mobilità della popolazione studentesca stiamo studiando la possibilità di modificare l'offerta dei servizi in collaborazione con l'assessorato regionale ai trasporti e i Provveditorati agli studi».

Scende in campo il Taf

di Antonio D'Angelo

Sulla Roma-La Storta si prepara il futuro del nuovo sistema di trasporto metropolitano intorno alla capitale. Nel 2000, la FM3 consentirà di dare una risposta su ferro alle esigenze di mobilità dei milioni di pellegrini del Giubileo, ma anche della collettività cittadina

Arrivano i Taf. Qualcuno potrà pensare ad un'invasione di extraterrestri, ma il mondo moderno ci ha ormai abituati a fare i conti con gli "acronimi", di queste parole che sono sigle e che derivano dalla composizione delle iniziali dei diversi termini. La nostra vita è ormai piena di "acronimi": Taf è l'acronimo di Treno ad alta frequentazione, specificamente pensato per il trasporto "metropolitano", con un'evoluzione concettuale, quindi, rispetto alla definizione di trasporto "locale". Il Taf è dunque un treno "metropolitano"; e proprio come i treni di una classica "metropolitana", ne possiede tutte le caratteristiche: rapidità di accelerazione e decelerazione, lunghezza limitata per consentire un utilizzo ottimale in ogni tipo di stazione, anche la più piccola e meno attrezzata; una capacità di carico raddoppiata rispetto ai normali treni grazie al sistema "bipiano"; una accessibilità facile e immediata grazie al piano ribassato. Ma l'elemento che effettivamente caratterizza il Taf, e che ne fa – come sottolineato da Mauro Moretti, responsabile dell'Area Materiale Rotabile e Trazione delle FS

– «uno dei migliori e più evoluti treni al mondo», è non solo la gradevolezza estetica, assicurata da un *design* innovativo e moderno (il treno è "firmato" da Pininfarina), ma il grado di *comfort* e di funzionalità interna. Il convoglio (ogni treno completo, per 1/3 motore e per 2/3 trainato, è lungo poco più di 100 metri) è attrezzato e fruibile anche da parte dei portatori di *handicap*. I 475 posti a sedere sono realizzati con particolari caratteristiche architettoniche e con l'utilizzazione di materiali assolutamente all'avanguardia (per evitare gli "assalti" dei vandali, i sedili sono anti-strappo, anti-macchia etc). Il grado di *comfort* è davvero a livelli mai raggiunti: sono state adottate soluzioni come le sospensioni pneumatiche, la protezione dalle variazioni di pressione (che si possono verificare all'ingresso e uscita di gallerie e in concomitanza con un altro treno), passaggi intercomunicanti a elevatissimo grado di accessibilità, un alto livello di isolamento termoacustico, la climatizzazione integrale in tutte le carrozze. Infine, una particolare attenzione è stata rivolta alle esigenze di informazione ai viaggiatori: indicatori esterni di percorso, posti sulle fiancate delle carrozze, e un sistema audiovisivo di comunicazione al pubblico, completamente automatizzato, garantiscono l'essenziale funzione di "guida" al viaggiatore.

Insomma, un treno moderno, che porta finalmente gli standard del servizio metropolitano e locale ai livelli più evoluti europei e, se possibile, li supera in qualità e rendimento. Per quanto ci riguarda, possiamo testimoniare che in un elemento supera certamente gli analoghi treni circolanti in Europa, ed è l'elemento estetico: accattivante nei colori e nella forma (di grande "tubo" che penetra nell'universo urbano), il Taf è una delle migliori espressioni di quel "gusto italico" che ci ha giustamente resi famosi nel mondo.

Ci siamo soffermati sui Taf (che entreranno in servizio, a partire dal primo trimestre del '98, con una cadenza di 5 esemplari al mese), ma uno spazio adeguato meritano anche le realizzazioni per la ferrovia urbana Roma-La Storta. Sui programmi ferroviari relativi al nodo di Roma già molto è stato detto, e molto occorrerà dire in futuro. Si tratta di un programma gigantesco, che alla fine consentirà di portare la dotazione ferroviaria della città di Roma a circa 400 km di linee e consentirà di trasportare ogni giorno circa 350.000 passeggeri, contro i 150.000 che mediamente vengono serviti oggi.

Il raddoppio, l'elettrificazione e il rinnovamento tecnologico della Roma-La Storta costituiscono una delle più importanti realizzazioni del nodo di Roma. Asse della linea metropolitana FM3, il percorso Roma-La Storta rientra non solo nel piano di potenziamento del collegamento Roma-Cesano-Viterbo, ma in un progetto complessivo di dotazione di un sistema infrastrutturale su ferro al servizio dell'intero territorio metropolitano. La nuova ferrovia consentirà, infatti, non solo di servire zone urbane densamente abitate e dove insistono, ad esempio, strutture ospedaliere delle dimensioni del Policlinico Gemelli e del San Filippo Neri, ma renderà finalmente praticabile quel sistema di "interscambio" di modalità (auto, metropolitana o bus con treno), essenziale per consentire di liberare il centro cittadino dalla morsa soffocante dei mezzi privati. Nella nuova (e realizzata con tecniche d'avanguardia) fermata di Valle Aurelia, ad esempio, sarà agevole e possibile l'interscambio con il prolungamento della linea metropolitana A (Ottaviano-Battistini), in corso di completamento. La vera novità è, però, costituita dalla realizzazione della fermata di Ipogeo degli Ottavi, dove insieme alla stazione ferroviaria sarà costruito un grande parcheggio di interscambio (440 posti), direttamente collegato con il Grande Raccordo Anulare, e in grado, quindi, di funzionare da autentica "porta" di accesso alla città attraverso il sistema su ferro. ❖

La via del Mediterraneo

di Laura Facchinelli

Negli ultimi dieci anni i porti del versante nord-occidentale hanno registrato un incremento di traffico sensibile, ma molto inferiore a quello dei porti del Nord Europa. Occorre quindi un riequilibrio attraverso una vera politica mediterranea dei trasporti

Dal 13 al 15 ottobre si è svolto, a Venezia, il Convegno Internazionale Euro-Med Traffici Focus: un appuntamento importante, al quale hanno partecipato esperti di quindici paesi.

Il convegno, organizzato dall'Uniocamere Veneto in collaborazione con la Comunità Mediterranea dei Trasporti, aveva un obiettivo preciso: fare il punto sulla politica dei trasporti nel Mediterraneo nel contesto dell'Unione Europea. La caduta del muro di Berlino ha gettato le basi per la ripresa ed il rafforzamento delle relazioni economiche nel bacino mediterraneo. Relazioni che – ha ricordato il presidente di Unioncamere Marino Grimani – dovranno interessare la Russia e i paesi dell'ex Unione Sovietica gravitanti sul Mar Nero e sul Mar Caspio, ma riguarderanno anche il mondo islamico e numerosi paesi del Nord Africa che stanno cercando la via dello sviluppo. Un panorama molto complesso di problemi ed esigenze da armonizzare.

Per promuovere i traffici nel Mediterraneo occorre una volontà precisa. Maurizio Pasini, Presidente della Comunità Mediterranea dei trasporti, ha affermato che l'Unione Europea è disattenta verso il Mediterraneo perché impegnata a trovare equilibri nel suo processo di espansione verso Est. È ne-

cessario – precisa Pasini – riequilibrare l'Europa, dando vita ad una vera politica mediterranea dei trasporti.
Da un'indagine sul traffico containerizzato illustrata da Ferrero Cafaro, presidente del Comitato Nazionale Utenza Portuale, si rileva che i porti del Mediterraneo nord-occidentale (Barcellona, Marsiglia, Genova, La Spezia, Livorno) hanno registrato, negli ultimi 10 anni, un incremento del traffico sensibile, ma molto inferiore a quello segnato dai porti del Nord Europa. Ed è solo dal '94 che i porti mediterranei stanno incrementando la propria quota di mercato a scapito dei porti nord-europei senza più sottrarsi traffico fra di loro. Tale tendenza positiva potrà consolidarsi a patto che si tenga conto dell'uso di navi portacontainer sempre più grandi, e della necessità di prevedere, per queste navi, non solo attrezzature adatte, ma anche itinerari tali da ridurre al minimo le deviazioni rispetto alla rotta principale. I nostri porti dovranno superare il cronico ritardo prendendo esempio dai porti del Nord Europa per l'economicità e l'affidabilità dei servizi, per l'ampiezza e il rapido aggiornamento delle infrastrutture, per l'intermodalità, per la produttività, per la capacità di programmazione delle attività.
Riguardo al trasporto ferroviario, nel corso del Convegno sono stati ricordati i due corridoi progettati per la direzione nord-sud. La prima rotta è quella tirrenica, da Rotterdam a Gioia Tauro passando per Basilea e poi per Domodossola o Chiasso, la seconda è quella adriatica, da Rotterdam a Brindisi passando per il Brennero.
Antonio Perrone, della Zona nord-est dell'Area Rete, ha aggiornato la situazione sul tema delle ferrovie illustrando gli obiettivi del Piano d'impresa 1997-2000 (aumento della quota di mercato dal 12,5 al 14,4% nel trasporto merci) e gli interventi di aggiornamento delle infrastrutture. Nell'area triveneta, in particolare, per sostenere efficacemente l'aumento dell'offerta di trasporto su ferro, si punta al raddoppio e quadruplicamento di linee (Udine-Tarvisio, Bologna-Verona, Padova-Mestre), sui ripristini o elettrificazioni (Tarvisio-Portogruaro, Verona-Mantova-Modena e Mantova-Monselice), sull'adeguamento di linee alla sagoma Gabarit "C" (Verona-Brennero, Monfalcone-Trieste), sul potenziamento degli interporti di Verona Quadrante Europa e di Padova, sul completamento del grande scalo di smistamento di Cervignano. Tali interventi saranno integrati funzionalmente dal potenziamento tecnologico degli itinerari, dei nodi, dei bacini di traffico locale con sistemi automatici di comando e controllo centralizzato del traffico e di monitoraggio dello stato di efficienza dell'infrastruttura e si tradurranno in sensibile aumento della capacità e nel miglioramento della qualità del trasporto. ❖

	PRODUZIONE Tr. x Km (x10⁶)			TRASPORTO VENDUTO Tonn./Viagg. x Km (x10⁶)			RICAVI Lire (x10⁹)		
	1996	2000	Δ %	1996	2000	Δ %	1996	2000	Δ %
MERCI	78	90,7	*16,3*	24	28,9	*20,4*	1382	2025	*46,5*
PASSEGGERI	85,3	89,5	*4,9*	25,4	28,1	*10,6*	2265	3139	*41*
TRASPORTO METROPOLITANO REGIONALE	173	164,8	*– 4,7*	25	25,8	*3,2*	1242	1630	*31,2*
TOTALE	336,3	345	*2,6*	74,5	82,8	*11,3*	4889	6794	*39*

Un crocevia intermodale

di Fiorenzo Bologna

Il ruolo del Nord-Est italiano come ponte fra l'Europa centro-orientale e il Mediterraneo discusso a Trieste in una Conferenza sul trasporto. L'impegno per lo sviluppo delle ferrovie negli interventi di Neil Kinnock, Giancarlo Cimoli e Claudio Burlando

"Il Nord-Est italiano: un crocevia intermodale fra l'Europa centro-orientale ed il Mediterraneo": su questo tema si è svolta a Trieste una Conferenza ad alto livello, cui hanno partecipato, fra gli altri, i ministri italiani dei Trasporti, Claudio Burlando, e dei Lavori pubblici, Paolo Costa, i ministri dei Trasporti della Slovenia e dell'Ungheria, il direttore generale del ministero dei Trasporti austriaco, il commissario europeo per i Trasporti Neil Kinnock e i *top manager* delle grandi imprese operanti nel settore.

Kinnock, aprendo i lavori, ha sottolineato che solo integrando i diversi modi di trasporto, in sintonia con la politica comunitaria, sarà possibile restare competitivi negli altri mercati mondiali.

Egli ha poi lanciato un vero e proprio grido d'allarme sul sistema ferroviario europeo, definendolo "l'anello debole" del sistema dei trasporti: dal 1970 il trasporto merci nell'Unione Europea è aumentato del 70%, ma mentre il traffico su gomma è passato dal 50% al 70% quello su rotaia è calato dal 32% al 15%. In netto calo anche il traffico viaggiatori, che dall'11 è sceso al 6%, mentre i posti di lavoro persi sono circa 500 mila.

Tutto ciò provoca una congestione del traffico che costa ogni anno ai quindici membri circa 120 miliardi di Ecu pari al 2% del Pil, cifra da raddoppiare se si considerano anche i costi dovuti all'inquinamento e agli incidenti stradali, per un totale di 460 mila miliardi di lire.

All'intervento di Kinnock sono seguiti quelli di Riccardo Illy e di Massimo Cacciari, sindaci di Trieste e Venezia, dell'europarlamentare Luigi Calligaris,

uno dei principali promotori della Conferenza, e di Giorgio Mattassi, assessore ai Trasporti della Regione Friuli-Venezia Giulia, ai quali ha fatto eco Sergio Pininfarina, nella sua veste di presidente del comitato promotore per l'Alta Velocità Torino-Trieste. Tutti gli oratori sono stati concordi nel denunciare i ritardi con cui nel Nord-Est si procede alla realizzazione dei collegamenti, specie quelli ferroviari. Il Triveneto, definito la "locomotiva d'Italia" per la sua dinamica di sviluppo, con una crescita del Pil al ritmo del 4,5% annuo, si apre verso l'Est europeo e negli ultimi anni i traffici hanno registrato notevoli incrementi soprattutto nelle esportazioni. Poiché uno dei fattori di competitività è l'efficienza del sistema trasporti, per il mantenimento e lo sviluppo dei flussi produttivi e commerciali sono indispensabili adeguate infrastrutture. In particolare – è stato rilevato – la realizzazione del quinto Corridoio multimodale, integrato con il Corridoio adriatico e con il progetto "Via Maris", è di importanza strategica per l'economia di tutta l'Italia.
Una risposta alle aspettative locali è venuta da Fausto Cereti, presidente dell'Alitalia, Paolo Clerici, presidente di Confitarma, e Giancarlo Cimoli, amministratore delegato delle FS, il quale, in un panorama europeo dove si affollano segnali di cambiamento nelle politiche del trasporto, ha identificato prioritariamente due processi innovatori: da un lato una forte spinta alla liberalizzazione e all'apertura dell'accesso alle infrastrutture di trasporto, dall'altro indirizzi di politiche e norme comunitarie utili ad indirizzare la libera scelta dell'utente del trasporto nella direzione di una mobilità sostenibile. Tali elementi potranno rivelarsi essenziali per ottenere il massimo del riequilibrio inframodale ed il superamento dei monopoli naturali nel mercato dei trasporti in Europa.
«Lo strumento essenziale di questo processo innovatore è indubbiamente l'intermodalità. Le FS – ha ricordato Cimoli – sono impegnate nel risanamento e nello sviluppo quantitativo e qualitativo del trasporto delle merci, col segno preminente della scelta intermodale. Il Piano d'impresa prevede un incremento dei volumi di traffico del 20% per le merci, con una crescita del fatturato del 40%, in 4 anni. Riacquisire quote più significative di mercato con un migliore posizionamento strategico costituisce il contributo migliore al processo dell'innovazione e riordino del mercato del trasporto.
In sede nazionale e comunitaria – ha proseguito l'amministratore delegato FS – dovranno essere garantite le condizioni ottimali di una transazione graduale alla concorrenza tra imprese ferroviarie e per contenere gli effetti negativi che derivano alle imprese nella pianificazione del proprio *business* da obblighi di carattere sociale e politico che nascono dalla fornitura di servizi di rete. Dovrà essere costruita nel segno dell'intermodalità una reale politica dei trasporti integrata ed equilibrata, che utilizzi al meglio le sinergie possibili tra i diversi sistemi nazionali ed induca in modo pervasivo sviluppo ed efficienza nelle diverse aree geografiche italiane ed europee».
Dopo l'intervento dei rappresentanti stranieri, che hanno delineato un ampio quadro dei programmi trasportistici nei paesi centro-orientali interessati al quinto Corridoio, ha parlato il ministro dei Trasporti italiano, osservando che, se l'avvio delle opere per la tratta Milano-Napoli dell'Alta Velocità, appena concluso, è stato difficile, quello per l'asse Torino-Trieste lo sarà ancora di più.
«Per la sua realizzazione si rende necessaria una forte spinta locale e sarà opportuno l'intervento dei privati. Entro il 1998 – ha affermato Burlando – dobbiamo poter dire a francesi, tedeschi e austriaci che siamo davvero in grado di fare la trasversale. Inoltre nel '98, con un secondo contratto di programma, sui fondi delle FS sarà destinato qualche centinaio di miliardi per risolvere i problemi delle tratte sature della Venezia-Trieste e, allo stesso tempo, si faranno investimenti per 2-300 miliardi in Slovenia ed Ungheria non solo per la progettazione, ma anche per la realizzazione di opere viarie e ferroviarie, come ha già fatto più volte la Germania con gli Stati limitrofi».

Autunno, tempo di scuola

di Roberto Scanarotti

A bordo del "Burchiello" e sulla Riviera dei fiori, due incontri per la presentazione del catalogo 1997/98 dedicato agli itinerari didattici. Un'offerta che punta sulla sicurezza, sui prezzi competitivi e sul rispetto dell'ambiente

L'autunno è per le Ferrovie dello Stato il tempo dei programmi turistici destinati al segmento scolastico, ogni anno sempre più qualificati e diffusi su tutto il territorio. Per la stagione 1997/98, l'Asa Passeggeri – servizi di trasporto commerciale traffico interno – ha rispettato la consuetudine della pubblicazione del catalogo con gli itinerari didattici, scegliendo due sedi prestigiose per presentare le proposte a provveditori agli studi e presidi di tutta Italia. Il primo incontro, dedicato al Nord Italia, si è svolto a bordo della motonave "Burchiello", nel corso della navigazione sul Brenta, con visite alle famose ville patrizie. La seconda iniziativa, riservata al Centro-Sud, ha avuto un respiro più ampio, individuando in Liguria e Piemonte le sedi operative di un "Eductour" di tre giorni che ha riscosso un notevole successo tra i partecipanti.

L'appuntamento sulla Riviera dei fiori, realizzato in collaborazione con la Etlim Travel di Emilio Cordeglio, ha visto arrivare in Liguria, con un treno speciale, ottanta presidi e quindici provveditori agli studi provenienti dalle regioni del Centro e del Sud. Da Alassio, la città di "miss Muretto", gli operatori scolastici sono stati trasferiti a Limone Piemonte, attraverso la spettacolare linea Ventimiglia-Cuneo, 68 chilometri di salita sulle Alpi Marittime, che si sviluppano tra gallerie, ponti e viadotti mozzafiato. Nella nota località sciistica piemontese, dopo una visita ai dintorni, si è svolta la presentazione ufficiale del programma "FS... la scuola in movimento", alla presenza del sindaco, Piergiorgio Chiera e del presidente del Consorzio Limone International, Maurizio Cosenza. Per le FS ha illustrato i principi guida che animano questo speciale progetto turistico la responsabile del Marketing Turismo e Charter, Melania Angotta, con i colleghi Silvio Ruggiero e Martino Rizzo.

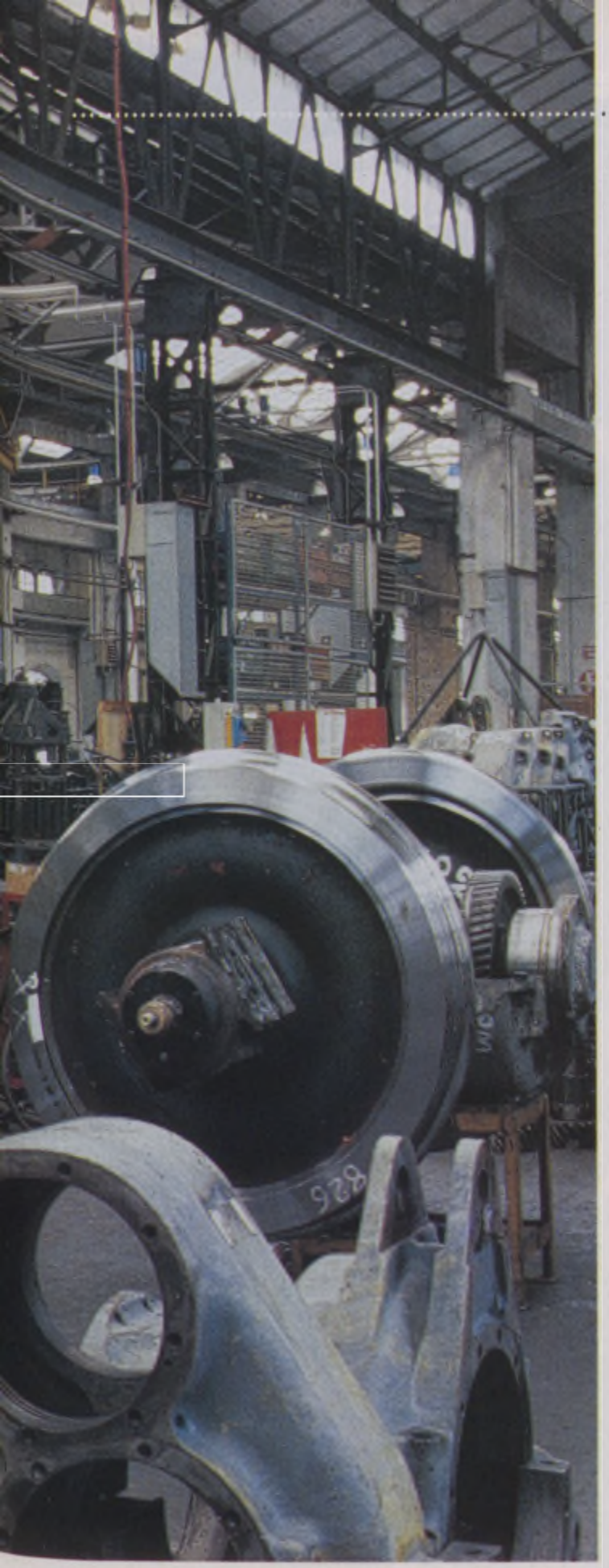
L'offerta complessiva, che si concretizza in 10 diverse edizioni del catalogo per l'anno scolastico 1997/98, personalizzato per zone di origine, si propone come un programma omogeneo di proposte per viaggi di istruzione che hanno un comune denominatore: l'interesse e le esigenze didattico-culturali della scuola. Come è stato fatto osservare dalla Angotta nel corso della sua presentazione, si tratta «di un'offerta che si pone su un piano altamente competitivo per sicurezza, rispetto dell'ambien-

te, prezzi e servizi aggiuntivi, programmati in collaborazione con Enti locali ed operatori turistici».
Tra le mete prescelte, non mancano le più importanti città d'arte italiane: Città del Vaticano, Venezia, Firenze, Roma e Napoli, oltre al richiestissimo Acquario di Genova (cinquanta treni *charter* in tre anni per circa diecimila studenti). Ma a queste destinazioni si aggiungono anche quelle città che, pur non rientrando nei tradizionali circuiti turistici, conservano un fascino particolare, come Parma, Lucca, Caserta con la sua splendida reggia, tutte raggiungibili per mezzo di treni offerti a prezzi agevolati per gruppi di studenti. Tra le punte di diamante del catalogo '97/98, spicca certamente la visita alla riviera del Brenta sul "Burchiello", che le FS sono in grado di proporre alle scuole ad un prezzo scontato addirittura del cinquanta per cento. Tra le mete di studio, oltre al già ricordato Acquario di Genova, sono comprese nel catalogo: la Città della Scienza di Napoli, i Musei vaticani e Gardaland, dove al divertimento saranno unite lezioni sull'antico Egitto tenute da docenti specializzati.
A Limone, tempio dello sci sulle Alpi Marittime, non potevano mancare proposte all'insegna dello sport e della cultura, con settimane bianche da trascorrere lungo valli ancora ricche di cultura occitana, mirate ad unire divertimento ed esigenze didattiche di studenti e insegnanti.
Interessante annotare alcuni dati che contribuiscono a comprendere meglio il *business* del turismo scolastico per le FS: solo nel '97 i passeggeri in gita di istruzione sono stati 430.000; i treni *charter* noleggiati dalle scuole 83; le carrozze prenotate su treni di linea 275. In campo turistico, la quota coperta dalle Ferrovie è del 10%, ma nello specifico segmento del turismo scolastico, alle FS tocca una fetta del 46%. Oltre agli aspetti relativi alla sicurezza ed ai costi, senza dubbio, ai responsabili scolastici non sfugge il drastico confronto strada-rotaia in termini di inquinamento: quota 84% è il pesante fardello che caratterizza il trasporto su gomma, mentre ai treni tocca il quasi inesistente 4%. ❖

La flessibilità, questa sconosciuta

di Roberto Spingardi

Non sempre e non necessariamente a questo termine va associato il significato di "mobilità selvaggia" e "giungla retributiva". La flessibilità, viceversa, può essere un efficace strumento di rinnovamento organizzativo e può offrire ai lavoratori numerose possibilità di scelta



Il lavoro e l'occupazione in particolare sono tra i più gravi problemi che affliggono i principali paesi sviluppati. Governi e parti sociali sono impegnati nella ricerca di possibili equilibri tra sviluppo tecnologico ed occupazione, tra nuove forme di lavoro e qualità della vita, tra recupero di produttività e solidarietà.

Per quanto concerne l'Italia, una recente indagine del Censis evidenzia, tra l'altro, una nuova "morfologia" del mercato del lavoro, caratterizzato dalla crescita esponenziale di forme occupazionali sommerse. Tali occupazioni sono state per anni una sorta di "parcheggio temporaneo", capace di assorbire eccedenze occupazionali nei momenti di crisi; una "valvola di sfogo" di una qualche utilità. Ma la novità è che oggi tale fenomeno è divenuto parte integrante e permanente del sistema e rappresenta un esempio reale di flessibilità come incontro tra richiesta e volontà delle imprese e degli individui. Ed occorre tenere conto anche di fenomeni come questo, per ricondurli nell'ambito della normalità, nella riorganizzazione del complesso sistema del lavoro. La richiesta di flessibilità è sempre più pressante, ma cosa è esattamente la flessibilità, in cosa consiste, quali sono i rischi o le opportunità che può comportare?

Troppo spesso si è demonizzata la flessibilità interpretandola esclusivamente come possibilità per l'impresa di trasferire a proprio piacimento, anche senza ragione, e senza controlli «sociali», il personale da un posto all'altro, riducendone anche, in alcu-

Il Club Eurostar di Genova Brignole ha ospitato ad ottobre la *5ª Giornata della Comunicazione interna e Cultura d'impresa*, riservata a dirigenti e quadri delle strutture territoriali FS della Liguria. All'incontro erano presenti i vertici della Direzione Comunicazione Interna e Cultura d'Impresa, Roberto Spingardi, Sante Bianchini e Lorenzo Gallico, con i quali hanno potuto confrontarsi i numerosi partecipanti, in un dibattito incentrato sul processo di cambiamento di FS e sui relativi strumenti di gestione. Molta attenzione, nel dibattito, è stata rivolta al ruolo della Comunicazione Interna, considerata determinante in un contesto complesso come quello che interessa oggi le Ferrovie dello Stato, prossime ad affrontare la sfida del nuovo Piano d'impresa.

R.S.

ni casi, le retribuzioni.
Ma non sempre e non necessariamente la flessibilità rappresenta ciò; non necessariamente a tale termine deve essere associato il significato di "mobilità selvaggia" e "giungla retributiva". Essa può, viceversa, divenire un efficace strumento di rinnovamento organizzativo per il recupero di produttività e sviluppo occupazionale; da non sottovalutare, infatti, che la flessibilità rappresenta, o può rappresentare, più numerose e diversificate possibilità di impiego e di scelta, di arricchimento di competenze ed alleggerimento di tensioni all'interno delle organizzazioni.
Le imprese debbono essere capaci di adattarsi velocemente ed efficacemente alle esigenze del mercato per resistere alla concorrenza, mantenersi competitive difendendo il proprio "territorio" e quindi la propria capacità produttiva ed occupazionale futura.
La nostra normativa del lavoro è giudicata spesso tra le più restrittive nell'ambito dei paesi industrializzati per quanto concerne garanzie e regole che limitano le possibilità di utilizzo, ingresso ed uscita di forza lavoro dall'impresa. Molti, per la verità, riconoscono anche che la realtà non è più quella di molti anni fa, anni nei quali la rigidità delle mansioni e la spinta sindacale verso l'egualitarismo esasperato caratterizzavano in modo significativo la situazione.
Molto è stato fatto e l'economia del paese ha saputo superare nel tempo numerosi momenti di crisi, riorganizzandosi e consentendo a molte imprese di riorganizzarsi. Ciò è stato possibile anche grazie alla cosiddetta "politica della concertazione", la quale, nella corretta accezione, non significa altro che una tra le più efficaci modalità negoziali per gestire il cambiamento attraverso il "consenso possibile", riducendo i rischi di degenerazione del sistema e l'esplosione di fenomeni sociali incontrollabili.
Attraverso le ricordate ristrutturazioni aziendali so-

no stati conseguiti, in tempi accettabili, significativi aumenti di produttività dei quali ha beneficiato l'economia.
I ritmi di aumento della produttività e della domanda nei settori in recupero o in sviluppo non compensano, purtroppo, le riduzioni di occupazione nei settori in crisi; il sistema nel suo insieme, ed è questa una caratteristica di tutti i paesi cosiddetti sviluppati, non è capace di governare efficacemente il fenomeno della mobilità. Le implicazioni sono molteplici, ovviamente, in quanto comprendono anche le tante criticità che caratterizzano non solo il mondo del lavoro ma l'intera società. Tra le altre: l'organizzazione del collocamento, la riorganizzazione delle relazioni industriali, il costo del lavoro nelle sue numerose e complesse componenti, la cultura e i valori delle imprese e delle persone, i numerosi vincoli relativi ad una flessibilità "possibile".
Gli ammortizzatori sociali, utilizzati a volte impropriamente e divenuti in alcuni casi vere e proprie rendite che si aggiungevano ad altri redditi sommersi, vanno "riconsiderati", adattandoli alle attuali, nuove esigenze produttive. L'efficienza delle imprese, è bene ricordarlo, non dipende soltanto da elementi quantitativi, anche se è indispensabile un corretto ed efficace controllo dei costi come elemento essenziale per mantenersi vivi, presenti sul mercato, competitivi.
Altrettanto importante è la qualità del prodotto e del servizio. E la qualità dipende strettamente dal rispetto che ognuno di noi ha per se stesso e la propria professione, per la cosa pubblica e per i clienti. Per aziende come la nostra, la presenza di decine di migliaia di persone sul territorio nazionale rappresenta una realtà fatta di milioni di contatti diretti, ogni giorno, con il cliente e quindi con una potenzialità di intervento, da parte di ognuno di noi, sulla qualità del servizio e sul rapporto della nostra azienda con il mercato, che può determinare il successo o l'insuccesso dell'impresa.
Molto il lavoro da fare, sia nel pubblico che nel privato, per attivare un circuito virtuoso che riesca a coniugare attenzione per il mercato, capacità competitiva, sviluppo e solidarietà.
Determinanti saranno gli interventi sul capitale umano: la qualità e competenza delle risorse, lo spirito di servizio ed il rispetto del cliente, la formazione professionale e la capacità di lavorare "insieme", l'efficacia e coerenza degli strumenti gestionali con i valori dell'impresa, la motivazione ed identificazione delle persone con l'azienda per difenderne, giorno per giorno, la capacità produttiva, l'immagine, la competitività. ❖

"IMPARARE" SFINGE

Avviato un ciclo di seminari, inizialmente dedicati ai dirigenti, sull'introduzione del nuovo sistema informatico integrato, che permetterà di conoscere in tempo reale la situazione economico-finanziaria delle varie attività ferroviarie

Il Progetto Sfinge (acronimo che sta per Sistema finanziario gestionale economico) è destinato a fornire uno degli strumenti-chiave per gestire un'impresa complessa come FS e per corrispondere alle inderogabili esigenze di controllo di gestione, imposte dalle necessità di conoscere in tempo reale la situazione economico-finanziaria delle varie attività ferroviarie.

L'ampliarsi continuo del modello organizzativo, la crescita costante della quantità delle informazioni di gestione, la diversificazione funzionale delle differenti competenze implicano, infatti, ai fini di un controllo efficace in tempo reale, l'adozione tempestiva di un sistema informatico integrato, basato sull'impiego di un software avanzato, che sia in grado di uniformarsi alle differenti esigenze dei settori contabile, gestionale e finanziario. A questo scopo, entro la fine del 1998, verrà realizzato un profondo rinnovamento tecnologico, funzionale ed organizzativo dei sistemi gestionali e finanziari, nonché amministrativi e contabili, dell'azienda FS. A sostegno della necessaria e conseguente revisione delle modalità operative di natura amministrativo-contabile e del tipo di organizzazione, è stato predisposto uno specifico programma formativo, che prevede una serie di seminari di sensibilizzazione, per dirigenti e quadri, e una più articolata attività di formazione, anche sul territorio.

Il primo ciclo di otto seminari, che si terranno con cadenza settimanale fino a dicembre e coinvolgeranno complessivamente 200 dirigenti, si è aperto a Roma il 14 ottobre. L'importanza strategica del Progetto Sfinge è stata sottolineata da Fulvio Conti, direttore generale per la finanza: il cambiamento organizzativo da esso previsto è infatti determinante per poter realizzare gli obiettivi del Piano d'impresa, in quanto l'azienda appare attualmente dotata di un sistema gestionale in larga parte superato. Conti ha perciò auspicato che tutti facciano il massimo sforzo per la concreta attuazione del progetto. È intervenuto poi Claudio Zito (*project manager* di Sfinge), sollecitando anch'egli un'ampia collaborazione per il decollo del progetto e auspicando che vengano compresi il senso e la necessità del cambiamento. Zito ha quindi presentato in dettaglio il significato, le caratteristiche ed i vantaggi del nuovo sistema, la cui modularità consentirà l'analisi dei fatti di gestione relativamente a processi, prodotti e commesse. In sintesi, il progetto viene sviluppato per:

- supportare le esigenze del *business* come piorità;
- produrre informazioni affidabili ad alto valore aggiunto e a basso costo;
- considerare gli adempimenti civilistici e fiscali come semplici vincoli rispetto alle esigenze gestionali;
- snellire e integrare i processi e le procedure di tutto il gruppo FS;
- realizzare economie di scala per la manutenzione e l'adeguamento del prodotto alla normativa e alle tecnologie.

Sono seguiti numerosi interventi, al termine dei quali è stato anche discusso in che modo la Comunicazione interna potrà raccordarsi alla nuova organizzazione del lavoro, supportandola in maniera efficace.

a cura di Maria Teresa Mansueti

Un Quadrante davvero europeo

di Laura Facchinelli

Per la sua posizione strategica, l'interporto di Verona si colloca al primo posto in Italia per i traffici con la Germania, paesi scandinavi e dell'Est. Avviato un servizio di trasporto bimodale

Il Quadrante Europa è una realtà importante per Verona. Primo, per le sua vaste dimensioni: si estende infatti su una superficie di oltre due milioni e mezzo di metri quadrati. Secondo, per la sua collocazione: l'interporto è situato all'incrocio delle linee ferroviarie Brennero-Bologna e Milano-Venezia, ed all'incrocio delle autostrade corrispondenti nelle due direzioni nord-sud est-ovest; è collegato, inoltre, con l'aeroporto di Villafranca e con una rete idroviaria che sfocia nel mare Adriatico. Proprio per questa sua posizione ottimale, la struttura intermodale veronese ha pre-

sentato, negli anni recenti, un forte incremento di traffico.
Il Quadrante consiste in un sistema integrato di servizi logistici ad alto livello di efficienza. Sul lato sud troviamo il Centro direzionale, con uffici, laboratori, banche, posta, ristorante-bar. Poco distante è situato il Centro doganale, che si estende su un'area di 65 mila mq con piazzali adibiti ad aree per l'import-export e banchina di carico e scarico.
A sua volta, il vicino complesso dei *Magazzini generali* occupa ben 432 mila mq e comprende magazzini frigoriferi, magazzini per merci varie (al centro dell'immenso capannone c'è una galleria coperta con tre binari raccordati), piazzali attrezzati per il deposito e la movimentazione di materiali ingombranti, una vasta gamma di servizi per gli operatori del trasporto e della logistica.
I Magazzini generali costituiscono un importante punto di raccolta, distribuzione e rispedizione di prodotti, ed offrono un servizio che punta in larga misura sul trasporto per ferrovia. Il traffico è in rapido incremento, tanto che dai 44 mila vagoni registrati nel 1996 fra entrate e uscite, si dovrebbe arrivare, nell'anno in corso, a circa 60 mila unità. Oltre alle modalità tradizionali (da segnalare l'accordo FS-Fiat, che ha spostato parecchi trasporti dalla strada alla ferrovia), sono in aumento i trasporti containerizzati, e questo grazie alle attrezzature per la movimentazione dei carichi.
Fra l'altro, è stato recentemente avviato un servizio di tipo bimodale con la società Btz (Bayerische Trailerzug Gesellschaft). Questo sistema innovativo, in cui i convogli vengono formati mediante appositi rimorchi a ruote retrattili, montati su speciali carrelli ferroviari, con uno spreco di spazio minimo, consente di trasportare un carico molto maggiore rispetto ai convogli di container o a quelli con carico dell'intero Tir.
Il traffico Btz si svolge per ora sul percorso Verona-Monaco, è prevista l'attivazione di successivi collegamenti con Colonia ed Amburgo e, dal '98, anche con Parigi. Da notare che già col servizio Verona-Monaco sono stati tolti dalla strada una sessantina di camion al giorno.
L'area ferroviaria dell'interporto di Verona, estesa sul lato occidentale del Quadrante per 800 mila mq (dei quali sono attualmente occupati poco più di 300 mila), comprende il terminal per i trasporti combinati e il fascio di presa e consegna. Il terminal, di proprietà FS, è gestito dalla società Cemat ed offre agli operatori del trasporto tutti i servizi per l'effettuazione del traffico combinato gomma-rotaia, con prevalenza di casse mobili, ma largo uso anche di semirimorchi e container. Vi si movimentano da 650 a 800 unità al giorno, e il traffico annuo è stato di 185 mila unità nel 1996.
Da recenti rilevazioni risulta che il Quadrante Europa è il primo terminale intermodale in Italia per volume di traffico, uno dei maggiori d'Europa. A Verona il traffico è in larga misura internazionale, con prevalenza delle relazioni con la Germania (è interessato l'asse del Brennero), alla quale seguono Scandinavia, Olanda e paesi dell'Est.
E veniamo ai centri logistici, e cioè a quegli elementi strategici di collegamento tra produzione e mercato che trovano collocazione ideale proprio in quest'area a vocazione intermodale. La realtà più rilevante è costituita dall'*Autogerma*, consociata italiana del gruppo Volkswagen, che ha sede nel Quadrante Europa dal '94. Situata a fianco dei Magazzini generali e del piazzale di arrivo e smistamento

degli autoveicoli e delle parti di ricambio per il gruppo Volkswagen, l'Autogerma dispone di una superficie complessiva di oltre 150 mila mq, dei quali 52 mila occupati dall'enorme magazzino ricambi a gestione informatizzata.
Ma il panorama del Quadrante Europa non sarebbe completo se non ricordassimo il "Parco scientifico e tecnologico di Verona". In un sistema economico dinamico come quello veronese – che comprende settori industriali, attività export/import, agricoltura, attività di servizio nel campo dei trasporti e del turismo – è importante che sia maturata l'idea di costituire un'infrastruttura in grado di dare impulso alle tecnologie innovative. Attualmente si sta costituendo un'apposita società per lo sviluppo del Parco, in cui si insedieranno – nell'area della Marangona – aziende di *high-tech*, laboratori e società di servizi, coordinate anche con imprese esterne ed Università.

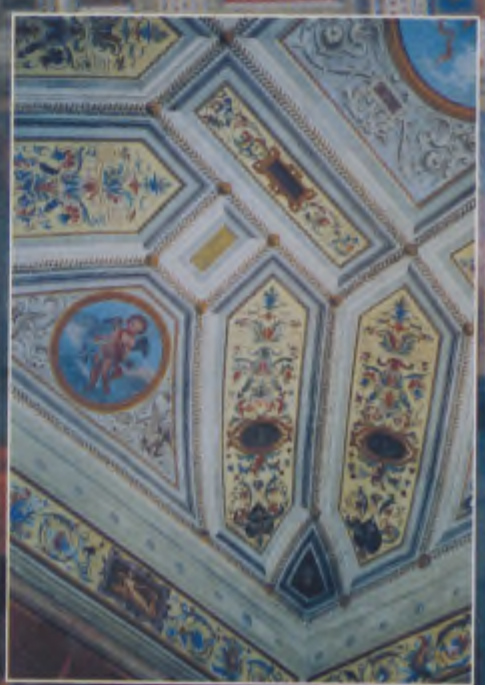
IL POTENZIAMENTO DEL TERMINAL FS

Sui progetti delle FS all'interno del Quadrante Europa, abbiamo rivolto alcune domande a Tresilio Tomassetti, direttore del Bacino logistico Nord-est dell'Asa logistica integrata.
«A seguito di un ampio ed approfondito dibattito sull'esigenza di liberare il centro città dalle attività ferroviarie – ci ha detto – abbiamo finanziato un programma di trasferimento – per fasi – di tutte le attività merci al Quadrante Europa. In una prima fase, verranno spostati in altra sede i binari che costituiscono il "fascio di presa e consegna" dei trasporti destinati alle ditte raccordate della zona industriale. Questo ci consentirà di realizzare tre binari ad ampliamento dell'attuale terminal intermodale. Verrà costruito un impianto per la manutenzione dei carri merci con fossa per la visita tecnica dei treni merci navetta e verrà realizzato il collegamento con il costruendo mercato agroalimentare. In una seconda fase verrà trasferito lo scalo merci, con la costruzione di 6 binari, ed ampliato il fascio appoggio con ulteriori 5 binari. A quel punto, verificheremo l'opportunità di completare l'infrastrutturazione, trasferendo nel Quadrante Europa anche i binari del "fascio arrivi", lo scalo di smistamento e parte del deposito locomotive».
Quanto ai "tempi tecnici", essi «saranno brevi, tali – ha precisato Tomassetti – da consentirci di realizzare il programma prima che l'impianto giunga a saturazione. Intanto, per poter rispondere alla crescente domanda di intermodalità, Cemat si sta dotando di altre due gru a portale. Quando saranno in servizio tutte le quattro gru, il nastro lavorativo sarà molto più fluido e verrà quindi ridotto l'impegno di spazi per il deposito delle casse mobili vuote e piene. Contemporaneamente, abbiamo stanziato 500 milioni per la manutenzione del piano stradale dissestato. I lavori sono in corso». Pur giudicando ottime le prospettive di sviluppo del Quadrante Europa, il direttore del Bacino logistico di Nord-est ha osservato tuttavia che quello veronese è «un interporto atipico», nel quale «non esiste, purtroppo, una società interportuale che presidia alla gestione dell'intera struttura». Di conseguenza, «le Ferrovie dello Stato si limitano a consegnare o prelevare i treni presso uno dei terminalizzatori presenti». Tomassetti ha quindi ribadito l'auspicio che si realizzino al più presto le condizioni per la nascita di una Società con forte presenza FS, perché ciò «conferirebbe alle attività svolte in questa importante struttura una più spiccata connotazione trasportistica e ci consentirebbe di governare al meglio la grande crescita della domanda di trasporto e di logistica che attendiamo nel prossimo futuro».

Perugia attende il Giubileo

di Paola Bacchi

Umberto e Margherita di Savoia, Vittorio Emanuele III, Giosuè Carducci, il generale Cadorna, Buffalo Bill, re Boris di Bulgaria, Benito Mussolini, papa Giovanni: questi gli ospiti famosi della stazione di Perugia. Che oggi tanti turisti, italiani e stranieri, continuano a frequentare



Il viaggiatore che scendeva a Perugia Fontivegge nel 1866 trovava un'accogliente stazione bianca di marmi adagiata fra il verde della campagna circostante.
Il luogo individuato in località Fonti di Vegge per edificare la stazione, proprio nel punto in cui sgorgava acqua cristallina, era a poca distanza sia dal centro cittadino appollaiato sulla sommità di un colle accidentato e racchiuso da mura etrusche, sia, più sotto, dai quartieri settentrionali e meridionali, protetti da mura trecentesche. Le stesse che si vedono ancora ai giorni nostri.
Il bell'edificio bianco fu disegnato nel 1849 – periodo storico di grande fervore innovativo – dall'architetto napoletano Antonio Cipolla, allora ventiseienne, ma in procinto di diventare uno dei più abili costruttori dell'epoca, su commissione della Compagnie romaine des chemins de fer, che prevedeva di congiungere l'Umbria alle Marche, visto che, sull'altro versante, esisteva già la Roma-Civitavecchia.
Sensibilmente modificato il progetto dal Cipolla in corso d'opera, la stazione fu consegnata ai perugini nel 1866, in tempo per celebrare, con un solo anno di ritardo, la consacrazione di Firenze capitale d'Italia; il monumento solenne e grandioso fu poi decorato nelle tre sale interne da Anghers, cui subentrò definitivamente Matteo Tassi, che fece la gran parte del lavoro, concludendolo nel 1878.
Le decorazioni del Tassi, la cui tecnica mista comprende la tempera su calce spenta in prevalenza e la pittura ad olio su piccoli brani, si sviluppano nelle sale di 1ª e 2ª classe e nel salone del bar ristoratore, di recente spostato in altro locale dopo i restauri, per evitare che i vapori e le condense prodotti dai macchinari per le bevande e i cibi arrechino ulteriori danni alle pareti dai delicati e preziosi intonaci.
Il soffitto della sala bar reca, fra l'altro, paesaggi tipici umbri: le sorgenti del Clitumno e la cascata delle Marmore. Appena fuori porta, imponente ma accogliente esempio neoclassico – uno dei pochi ancora esistenti a Perugia –, la stazione di Fontivegge (così viene chiamata ancor oggi dai residenti, sebbene sugli orari FS sia citata come Perugia Centrale) era luogo di ritrovo di gitanti alla moda, importante crocevia posto al centro dell'Italia, in un luogo incantevole, reso ancor più attraente dalla cordialità dei perugini, dalla gastronomia e dalla produzione generosa di vini.
Il treno era un mezzo di trasporto allora molto amato, e rappresentava il progresso, la velocità, l'eco-

nomicità e la praticità negli spostamenti. Era, in breve, il simbolo del progresso.
Usato dal popolino e dai notabili, le cronache dell'epoca registrano con orgogliosa puntualità ogni "assenza" e "presenza" passante per Fontivegge. Fra le assenze si annovera nientemeno che Giuseppe Garibaldi: è atteso invano dalla cittadinanza tutta nel settembre del 1867... Ma su quel treno l'eroe dei due mondi non c'è perché arrestato la mattina stessa. Il 21 novembre 1868 transitarono invece il principe Umberto di Savoia e la consorte Margherita. Nel gennaio 1869 il treno sbuffante e fumigante trasporta Vittorio Emanuele II sino a Napoli. Le grandi manovre di truppe del 1870 per la conquista di Roma Capitale videro contrapposti i perugini ai pontifici: il 17° Battaglione Bersaglieri passa per Perugia. Sui convogli trovano posto pure i soldati del 7° fanteria. Anche il generale Cadorna con le truppe al seguito sfila diretto a Roma e per il Giubileo del 1871 i treni sono stracarichi di pellegrini.
Altri personaggi si videro in Umbria: Giosuè Carducci, Benito Mussolini in visita ad Assisi in occasione del matrimonio tra Giovanna di Savoia e re Boris di Bulgaria, Buffalo Bill.
Durante l'ultima guerra furono bombardate le stazioni di Foligno, Ponte S. Giovanni e Bastia Umbra. Con la ricostruzione, e l'ammodernamento della linea elettrificata e non più a vapore, si ebbe anche l'unico contatto del "papa buono" Giovanni XXIII con le ferrovie: il 4 ottobre 1962 si recò a Loreto e ad Assisi. Poi, pian piano, le cose cambiarono: lentamente la città si era estesa fino a lambire l'impianto ferroviario, che fu completamente assorbito nel tessuto cittadino, attorno agli anni Quaranta, con la costruzione, in zona contigua, della fabbrica di cioccolato Perugina.
Molti stranieri oggi, quando scendono alla stazione di Perugia, consultando con attenzione la loro guida turistica, chiedono al cosiddetto "Mr Smith" di aprir loro la sala di 1ª classe per godersi le decorazioni del Tassi recentemente restaurate. E Mario Raspa, responsabile dei Servizi di stazione, apre la sala con la disponibilità che lo contraddistingue. Raspa fa anche osservare che al progetto originario di Antonio Cipolla, in anni recenti, sono stati aggiunti il portico, la pensilina e i sottopassaggi. Mario Raspa ritiene che molto si è fatto dal 1994, anno della costituzione dei Servizi di stazione, ad oggi: è stato riqualificato il piazzale merci non più in uso con un capace parcheggio pubblico già nel 1986, ed è stato incrementato il traffico sulla linea Foligno-Terontola con l'immissione di quattro treni di collegamenti con Firenze e con Roma. «Con questo accorgimento, già dal 1989 ho potuto constatare che il traffico viaggiatori è quasi raddoppiato».
Ma è anche il grande richiamo culturale e artistico che invoglia tante gente a visitare Perugia.

«Sono soddisfatto per il grande successo di essere riuscito, dopo circa dieci anni di pressioni – prima come capo stazione, poi come "Mr Smith" – a veder consolidate e restaurate le sale, proprio come erano una volta».
Anche l'architetto Paolo Monaco che, con i geometri Massaro e Brutti, ha contribuito alla riuscita del progetto diretto dal responsabile del Nucleo di Ancona dei Servizi di stazione Annunzio di Giacobbe, può ritenersi contento del recupero, «ma sarà necessario approntare entro breve tempo anche il ripristino architettonico con il completamento del progetto di recupero dell'intero edificio, magari in tempo per il grande evento del Giubileo».
Tutti sono "in moto" nella stazione di Perugia Centrale, per garantire la migliore accoglienza possibile alla clientela.
Sergio Bigonzino, responsabile della biglietteria e informazioni, ritiene che sia soprattutto «nella qualità il futuro delle FS. Tutti i servizi partono dal *front-line*. Il nostro obiettivo – prosegue – è di assistere il cliente in modo adeguato. Non solo fornirgli il biglietto o l'informazione, ma anche trattarlo con gentilezza, con attenzione. A questo proposito sono già stati approntati dei corsi appositi per il personale».
"Il moto è vita" recita il cartiglio posto di fronte all'ingresso della sala d'attesa di 1ª classe. La stazione di Perugia Centrale (o vogliamo continuare a chiamarla Fontivegge?) è la dimostrazione di come si possa andare al passo coi tempi anche quando i tempi non sono sempre al passo con la stazione. O col treno. ❖

UNA CITTÀ ARCHEOLOGICA

Chi arriva a Perugia dovrebbe avere tempo da dedicare anche alla visita di ciò che resta del suo passato. Il territorio era già abitato in età preistorica e protostorica, come testimoniato dai ritrovamenti. Ma tra il VI e il V secolo a.C. inizia il periodo più fiorente, quello etrusco. Solo nel 40 a.C. la città fu sconfitta da Ottaviano e cadde sotto il controllo di Roma. Della fase etrusca e romana sono ancora presenti nel territorio urbano molte tracce, anche se a volte "nascoste" da presenze medievali o anche di epoca più recente.
Caratteristico è il perimetro, lungo tre chilometri, delle mura che disegnano un grande trifoglio. Resti notevoli della cinta, costituita da grossi blocchi squadrati di travertino, si scorgono in più punti della città, le porte dovevano essere 7 o addirittura 8. I tratti meno "inquinati" delle sovrapposizioni medievali sono lungo i lati nord e sud-est. La porta verso nord è il famoso Arco di Augusto, uno dei simboli di Perugia, verso est si apre l'Arco della Mandorla, verso sud è invece rivolta la Porta Marzia. Al centro della città romana, denominata Augusta Perusia, sorgeva, all'incrocio degli assi viari principali, il cardo e il decumano, il foro oggi identificabile con piazza IV Novembre. Altre sono le tracce sparse qua e là, alcune anche di recente rinvenimento. Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico sono state ritrovate più testimonianze: in piazza Piccinino sorge un pozzo etrusco del III secolo a.C., denominato pozzo Sorbello, e in via Caporali è stata scoperta una cisterna; ed infine altri cunicoli funzionali al convogliamento delle acque si ritrovano lungo alcuni assi stradali, che non fanno altro che ricalcare i tracciati etruschi. Anche a piazza Cavallotti dei ritrovamenti recenti testimoniano l'antico assetto viario, che per la maggior parte è stato poi rispettato dalla viabilità medievale e moderna.
Rimangono ancora da segnalare un tratto di pavimento romano, visibile all'interno del bar Turreno, dietro al Duomo; ed infine un grande mosaico termale (II sec. d.C.) con Orfeo e le fiere, rinvenuto sotto la facoltà di Scienze, facilmente visibile dalla strada.

Francesca Ventre

Fidanzata con le FS

di Paola Bacchi

Entrata in ferrovia il giorno di San Valentino, Luisa Errico, bionda e dinamica, ha alle spalle venticinque anni di esperienza in vari settori e oggi è responsabile dei Servizi di stazione a Ferrara

«Ame piace tanto la gente». È la dichiarazione convinta di Luisa Errico, longilinea bionda, piena di vitalità e di entusiasmo per ogni iniziativa che intraprende. Il suo attuale lavoro non può che richiedere partecipazione e totale adesione: è infatti responsabile dei Servizi di stazione a Ferrara, con giurisdizione anche su alcune stazioni della tratta per Bologna e per Ravenna.

Luisa Errico, foggiana di origine, entra nelle FS come capo gestione il 14 febbraio 1972. «Poiché era il giorno di San Valentino, mi considero fidanzata con le Ferrovie. Un fidanzamento che, tra alti e bassi, non si è mai interrotto. Anzi, sono più innamorata che mai».

«Frequentavo Economia e Commercio con una mia amica e, quasi per gioco, decidemmo di fare questo concorso. Io lo superai ed eccomi qui. La mia amica poi entrò in banca. Finii a Milano Centrale dove sono rimasta per quattro anni, fra biglietteria, ufficio informazioni, gestione merci e cassa. Usufruendo della legge che consentiva il ricongiungimento con il coniuge, riuscii infine a ritornare a casa». Otto anni a Barletta, due figli: Marilù, ora diciannovenne, sta finendo il liceo linguistico e Francesco di 24, iscritto alla facoltà di Ingegneria. Poi il divorzio.

Quando i problemi personali si intrecciano con il lavoro, pare che niente più funzioni. A Luisa sembrava non piacere più il suo lavoro e l'ambiente in cui si svolgeva, non si sentiva compresa dai colleghi, non era soddisfatta in generale.

Il ricordo la riempie di malinconia, sentimento estra-

neo a una persona così solare e positiva ed è l'unico momento in cui la bella faccia di Luisa si incupisce. Torna il sereno quando racconta come decide di trasferirsi nel compartimento di Bologna: «Perché mi attirava, perché i miei genitori e la sorellina piccola abitavano a Guastalla vicino a Reggio Emilia. Tornavo alle radici».
Le propongono, a scelta, Forlì, Piacenza o Ravenna.
«Piacenza è una brutta città, Forlì è come un paesone (ma è destino che ora ci viva), Ravenna mi si confaceva di più perché è una città d'arte».
«Ero il capo gestione più anziano, conoscevo le lingue, stavo bene. Però nel 1986 si libera il posto di dirigente gestione merci di Bologna Mascarella e così mi trasferisco. È stato il più bel periodo della mia vita. Nel '90 cambio ancora. Da poco erano state istituite le filiali merci con i primi ferrovieri che andavano a vendere i prodotti FS, cioè i trasporti merci, presso le ditte, grandi o piccole, con la possibilità di stipulare contratti, proponendo agevolazioni».
Luisa Errico accetta questa sfida, in cui il suo lavoro da statale va verso un'impostazione privatistica. Avanza ancora, ma questa volta a Ravenna, presso la filiale merci, dove lo spirito di iniziativa e la carica di Luisa trovano la massima espressione.
La voglia di novità la porta poi all'esperienza presso l'Ispettorato. Nel frattempo viene istituita la Divisione servizi di stazione e per Luisa è una nuova sfida. Prima si trasferisce a Forlì come collaboratrice del responsabile Servizi di stazione, poi a Ferrara dove svolge svariati compiti che le consentono di mettere a frutto le passate esperienze e di intraprendere nuove iniziative. Luisa Errico cura infatti tutti i rapporti istituzionali con le amministrazioni locali, con Smafer e altri uffici FS per il miglioramento del servizio, coordinando anche l'aspetto pubblicitario della sua attività, gestisce le emergenze, segue le attività connesse ai treni speciali, intraprende iniziative atte ad attirare clientela verso il treno, con l'aiuto di un organico purtroppo esiguo.
Gli ambiti in cui si muove sono Ferrara e un certo numero di stazioni, anche impresenziate, da restituire "vive" alla clientela, valorizzandole e impedendo gli atti vandalici. «Poiché la stazione è una porta sulla città, occorre rifarsi alla realtà in cui si vive. Ferrara è una città d'arte, ed è stato possibile istituire, presso alcuni locali inutilizzati della stazione, una piccola galleria per esposizioni diurne a cicli di 15 giorni, cui gli artisti possono accedere gratuitamente secondo una lista di attesa. Ho prenotazioni per un altro anno almeno». Per le stazioni che si trovano al centro di una cittadina, si è puntato - attraverso gare a licitazione privata - ad attivare esercizi tipo bar-tabaccheria. Lo scopo: riaprire i locali, dare un riparo alla clientela, evitare atti vandalici, offrire un ambiente non degradato. Argenta, ad esempio, ora ospita un bar-edicola-tabaccheria con rivendita di biglietti FS. «Ho istruito velocemente la signora sul modo di consultare l'orario. Così può dare anche qualche informazione». Adiacente al bar la bella e confortevole sala d'attesa con piante e quadri alle pareti e presto si avrà anche l'apertura di una pizzeria.
«Lo stesso sistema verrà adottato a S. Giorgio di Piano e a S. Pietro in Casale - prosegue Luisa. - Nelle stazioni che non hanno invece valenza commerciale perché lontane dal centro abitato, l'intendimento è di dare in comodato al Comune l'uso dei locali con l'obbligo di restituirli nelle stesse condizioni. Ora S. Biagio e Montesanto danno un'immagine diversa ai viaggiatori».
Parlando con Luisa Errico, la cui carica di simpatia riesce a trasformare pochi incontri in un'amicizia, si ha l'impressione di trovarsi di fronte a un bell'esempio di come si può essere ferrovieri alle soglie del Duemila.

Portami in treno!

di Renzo Pocaterra

Da una foto scattata per caso è nato negli anni Venti un manifesto che ebbe grande successo nel Regno Unito e che fu utilizzato dalla Southern Railway con differenti messaggi

Qualche volta anche ai dilettanti avviene di scattare foto di successo. È capitato a Charles E. Brown nei primi anni Venti con l'immagine che vi mostriamo, tanto fortunata da essere riproposta in numerose versioni.

Nel 1923 si era compiuta la prima grande riforma ferroviaria del Regno Unito. Le trenta società superstiti dell'età d'oro del treno erano state raggruppate nei quattro grandi gruppi, destinati poi, nel 1948, a confluire nelle British Railways. Si trattava della "London, Midland & Scottish", "London & North Eastern", "Southern" e "Great Western", nomi leggendari nella storia delle ferrovie, soprattutto per le meravigliose locomotive a vapore che riuscirono a produrre. Si pensi ai 202 km/ora raggiunti nel 1938 da un treno della "London & North Eastern Railway" trainato dalla famosa locomotiva Mallard.

Con la fusione del 1923 la "Southern Railway" aveva assorbito le compagnie meridionali fra cui la "London, Brighton & South Coast".

Serviva quindi tutta la costa sud da Dover a Plymouth, compresa naturalmente Brighton, la spiaggia dei londinesi, e intendeva caratterizzare in questo senso la propria pubblicità.

La scelta cadde sulla foto di Brown. Un bambino che parla col macchinista, la locomotiva in pressione rivolta verso un orizzonte soleggiato, una composizione ricca di simboli e di simpatia. Sembra che la foto sia nata in modo del tutto casuale tanto che nessuno dei due protagonisti sapeva di essere fotografato. Così almeno narrano le cronache.

Dalla foto venne tratto

un manifesto corredato dalla frase "Take me to the sea side" (Portami al mare) che ebbe subito grande successo tanto che la Southern dovette mettersi alla ricerca del bambino e presentarlo alla stampa. Si chiamava Ronald ed era figlio di un impiegato della Compagnia, successivamente trasferitosi in California.

Anche questo particolare del bambino, figlio di ferroviere, che frequenta la stazione è un classico dell'epoca. Ricorda il bambino del film di Germi, *Il ferroviere*, che entrava in stazione, per incontrare il padre macchinista in arrivo col rapido, rivolgendo al guardiasala la magica parola: "servizio". Una parola importante, oggi fuori uso, che anch'io ho imparato molti anni prima del film di Germi. Poi sparirono i guardiasala.

Il poster della Southern Railway fu poi utilizzato per molti anni con differenti messaggi. Negli anni Trenta divenne oggetto della satira di A.P. Thompson, pittore cubista e brillante disegnatore satirico. Era stato incaricato dalla "London & North Eastern Railway" di disegnare un manifesto per pubblicizzare il "Flying Scotsman" (lo Scozzese Volante), un treno di ventiquattro carrozze che collegava Londra con Edimburgo senza nessuna fermata intermedia.

Thompson, per dare l'idea della velocità del treno, enfatizzò l'altezza delle ruote motrici a tal punto da costringere il macchinista ad usare il megafono per rispondere alla richiesta del bambino ("Take me by the Flying Scotsman").

La Lner chiese scusa sul manifesto alla Southern per lo scherzo. Le versioni che vi presentiamo sono riprese, la prima dalla copertina del dicembre 1925 di "Meccano Magazine", riprodotta nella collana inglese contemporanea "Steam Age Memories". La seconda è stata recentemente riprodotta in una scheda telefonica. ❖

PIEMONTE

Da Chieri a Rivarolo passando per Torino

di Mario Elia

Il passante ferroviario torinese, quando sarà ultimato, consentirà fra l'altro l'effettuazione dei cosiddetti "attestamenti incrociati", ossia virtuosi e scorrevoli attraversamenti sotterranei, da un capo all'altro del capoluogo piemontese, a tutto beneficio dei pendolari provenienti dalle varie direzioni.

Già, quando sarà ultimato, perché al momento, mentre sono concluse le opere civili della seconda fase e quasi si attende a quelle tecnologiche, non risultano ancora ben delineati i flussi finanziari indispensabili per la realizzazione della terza ed ultima fase.

Frattanto, mentre l'erba cresce, il cavallo riesce a campare. E piuttosto bene, quando si consideri che di recente le FS, con la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, i Comuni di Torino, Moncalieri, Trofarello e Chieri e la ferrovia in concessione Satti, hanno concordato l'attivazione di un nuovo servizio ferroviario metropolitano fra Chieri, Torino e Rivarolo.

I collegamenti, attivati nel mese di settembre da Chieri fino a Torino (e di qui fino a Rivarolo) e viceversa, con fermate a Trofarello e Moncalieri, si svilupperanno gradualmente: sono per ora offerte 22 corse sull'intera tratta, in luogo dei precedenti 8 treni giornalieri, oltre ad un certo numero di servizi-spola fra Trofarello e Chieri. In futuro, se la domanda di trasporto lo giustificherà, si potranno realizzare cadenzamenti e collegamenti ancora più frequenti.

L'accordo raggiunto fra gli enti locali e le aziende va considerato un importante esempio di collaborazione e di attenzione ad ogni possibile e valida integrazione.

La Torino Porta Susa-Trofarello-Chieri resta una linea delle Ferrovie dello Stato a tutti gli effetti, mentre il servizio di trasporto è curato dalla Satti con propri treni e personale.

Tutti i treni adottano la nota tariffa integrata "Formula", oltre alle condizioni e tariffe per il trasporto FS. Infatti i viaggiatori pendolari che utilizzano il nuovo servizio possono usufruire o del loro abbonamento "Formula", che copre l'intera area metropolitana torinese, o di altro valido abbonamento FS. I normali biglietti a corsa semplice e gli abbonamenti sono disponibili presso le biglietterie FS e le rivendite convenzionate.

L'obiettivo è la realizzazione di un servizio da Chieri a Rivarolo (57 km), con fermate in Torino nelle stazioni di Lingotto, Porta Susa, Dora e Stura. Il nuovo modello di esercizio misto (che appunto anticipa l'assetto ad "allestimenti incrociati", attuabile solo con il completamento del passante ferroviario torinese) consentirà il proseguimento dei treni Satti oltre Torino Porta Susa, eliminando uno degli ostacoli per l'avvio del cantiere di trasformazione di tale stazione, e rappresenterà il progetto pilota di servizio ferroviario misto FS/Satti, per lo sviluppo delle reciproche potenzialità. In prospettiva, nulla infatti esclude che treni FS possano a loro volta circolare sulle linee in concessione Satti.

Il servizio, progettato per soddisfare un'ampia esigenza di mobilità nell'area metropolitana, si è reso possibile con il sostegno finanziario della Regione Piemonte, della Provincia di Torino e dei Comuni interessati.

Alcune immagini del terminal container di Gioia Tauro. Un'opera che contribuirà al decollo del porto calabrese.

CALABRIA

Gioia Tauro: sfida mediterranea

di Mick Bagalà

I risultati non potevano essere che positivi e sono stati ampiamente sottolineati nel corso del primo rapporto ufficiale che i vertici della "Contship Italia Spa-Medcenter Container Terminal" hanno tenuto di recente al porto di Gioia Tauro ai rappresentanti delle istituzioni e della stampa. All'incontro, presieduto da Marco Vitale, neo presidente del Gruppo, tantissimi i partecipanti e, tra gli altri, il Sottosegretario ai Trasporti, Pino Soriero.

Marco Vitale, in maniera sintetica ma esauriente, ha fatto la "cronistoria" di questo porto. Dall'idea del compianto Angelo Ravano, capostipite di una nota famiglia di armatori liguri (si era nell'agosto del '93), che aveva intuito la posizione ideale per l'attività di *transhipment* nel Mediterraneo, agli incontri con le istituzioni, agli investimenti, agli ostacoli da superare fino alla realtà odierna che vede attraccare in queste acque limpide e profonde le navi "giramondo", navi arrivate da Taiwan, da Singapore, dal Nord Europa, dall'Africa. E una volta attraccate sui moli della Piana, smistare con le navi *feeder* (d'appoggio) le merci nel Mediterraneo e nell'Europa centrale con i treni e i Tir.

Questo era il senso di una scommessa che sembrava da pazzi.

Scommessa vinta? Vediamo i numeri. Nel 1995 (anno di inaugurazione) a Gioia Tauro furono scaricate 17.000 teu (il teu è l'unità di misura pari ad un container di 20 piedi, circa 6 metri), ossia mercanzia sufficiente a riempire 8.500 camion a rimorchio. Tanto? No, pochissimo, rispetto ai moli di Algeciras (Spagna, 1,1 milione di teu), Marsaxlokk (Malta, 525 mila) o Damietta (Egitto, 450 mila). Ma a soli 3 anni di distanza, ecco il grande balzo del porto calabrese, che ha anticipato di diversi anni gli obiettivi fissati. Ancora numeri: a fine agosto '97 dai moli calabresi erano passati container equivalenti a 900 mila teu.

A dicembre potrebbe esserci l'aggancio con Algeciras, al primo posto nel Mediterraneo, in attesa del mitico "sorpasso" previsto nel '98. Malta è indietro (700 mila teu), gli egiziani sono a 400 mila teu.

E adesso si attende l'arrivo di una grossa società di Taiwan, che intende creare un secondo centro di *transhipment* (trasbordo container) in concorrenza con la MCT e di un'altra società coreana, che vuole costruire fuoristrada per l'esportazione in tutto il mondo.

Dinanzi a questo quadro positivo, qualche piccola *défaillance* di non lieve entità. Il porto manca ancora di adeguati collegamenti viari e ferroviari. Solo di recente è stata inaugurata la bretella autostradale che collega il porto con l'A3 Salerno/Reggio Calabria, mentre bisogna completare le varie arterie urbane, provinciali e statali che ivi confluiscono, compresa la tangenziale est.

Il Governo crede fermamente nella "sfida mediterranea" di Gioia Tauro, tanto fermamente che nel *master plan* presentato a Bruxelles ha proposto degli interventi per la realizzazione dell'interporto e della "zona franca" destinati a far decollare un territorio che può e deve rappresentare il punto di partenza di una nuova grande avventura che avrà riflessi positivi per tutta la Calabria.

Il Dlf diventa Associazione

di Francesca Ventre

Alcuni momenti delle gare ciclistiche che si sono svolte a Peschiera del Garda.

Sicuramente risulterà interessante per i lettori di questo spazio sapere come il Dlf nazionale è organizzato e quali regole ne determinano l'attività.
Elemento di novità è la trasformazione, ancora recente, della struttura in Associazione, con un proprio statuto, avvenuta sulla carta già da qualche tempo, ma non ancora totalmente avviata. Uno dei principi fondamentali è la salvaguardia dell'autonomia, basata sul carattere elettivo degli organismi dirigenti.
L'innovazione consiste anche nel cercare di coniugare le esigenze di autonomia delle sezioni con un indirizzo però unitario e coordinato alla vita dell'Associazione.
Questa è infatti costituita a livello nazionale, con articolazioni a livello compartimentale e sezionale. L'Associazione, con sede legale a Roma, è naturalmente apartitica, democratica, autonoma nello svolgimento delle sue attività e non ha fini di lucro.
Lo scopo che la caratterizza, nel perpetuare una tradizione consolidata da tempo, è quello di promuovere, gestire e coordinare attività ricreative, culturali, turistiche, sportive, sociali e assistenziali per un impiego intelligente del tempo libero dei soci.
Gli associati sono distinti in tre categorie: i soci effettivi, dipendenti FS in servizio ed ex dipendenti (che eleggono a tutti i livelli gli organismi dirigenti); i soci aggregati, coniugi, figli (fino a 26 anni) e genitori degli effettivi; infine i soci frequentatori, tutti coloro che intendano partecipare alle attività sezionali. L'iscrizione, tramite versamento di una quota irrisoria, è annuale.
La struttura organizzativa si articola su tre livelli: nazionale, regionale (o interregionale, per le regioni con meno di 5000 soci effettivi) e sezionale.
Gli organi della struttura nazionale sono: il Consiglio, la Giunta, il Presidente, il Collegio dei Sindaci e quello dei Probiviri. A livello regionale o interregionale sono: la Commissione, il Presidente e il Collegio dei Probiviri; nella struttura sezionale, infine, sono: l'Assemblea dei soci, il Consiglio Direttivo, il Presidente e il Collegio dei Sindaci. La durata della carica è per tutti di 4 anni.
Il Consiglio nazionale è il massimo organo dell'Associazione con compiti di indirizzo, coordinamento e programmazione generale per raggiungere i fini stabiliti dall'istituzione.
La Giunta invece, secondo gli indirizzi espressi dal

Consiglio, è investita dei poteri necessari per la realizzazione degli scopi del Dlf.
Il Presidente nazionale ha la rappresentanza legale ed istituzionale dell'Associazione, presiede le riunioni del Consiglio e della Giunta e dà attuazione alle deliberazioni di questi. Per dirigere le funzioni contabili, amministrative ed organizzative viene nominato dal Consiglio il Direttore amministrativo, responsabile della struttura tecnico-amministrativa.
Il Collegio dei Sindaci esercita il controllo sulla gestione finanziaria, verifica l'esattezza e la corretta tenuta dei libri e delle scritture contabili.
Infine, il Collegio dei Probiviri dirime le divergenze nell'interpretazione delle norme dello Statuto e del Regolamento.
La Sezione, che è invece la struttura organizzativa rappresentativa territoriale, anima delle attività del Dlf, gode di autonomia patrimoniale, di bilanci, gestionale e di costituzione di società commerciali strumentali al diverso esercizio delle attività di istituto. Esprime la vita e la partecipazione democratica dei soci a livello locale ed opera, naturalmente, nel rispetto delle indicazioni e degli indirizzi del Consiglio nazionale.
L'Assemblea, caratteristica peculiare della Sezione, è costituita dai soci effettivi, discute ed approva il programma delle attività sociali, redige il bilancio preventivo ed il rendiconto annuale, elegge tra i suoi membri il Presidente, fissa le attribuzioni e le competenze dei responsabili dei circoli, settori e gruppi.
Il Presidente è eletto tra tutti i consiglieri a maggioranza assoluta, rappresenta la Sezione, convoca e presiede le sedute del Consiglio, nomina il Segretario e l'Amministratore, dispone il pagamento delle spese e la riscossione delle entrate.
Infine c'è il Collegio dei Sindaci, che ha il compito di controllare l'amministrazione della Sezione.

Gli avvenimenti

Si accenna brevemente qui di seguito a dei momenti significativi della vita del Dlf. A *Peschiera del Garda (Verona)* l'Associazione nazionale Dlf, in collaborazione con il Dlf di Verona, ha organizzato, riscuotendo successo e partecipazione, un raduno nazionale di ciclismo.
Il raduno, che si è svolto in 4 giornate, ha compreso tre iniziative: il 1° campionato italiano Dlf dal simpatico titolo "Lei-Lui", una gara a cronometro a categoria unica di 23 km; l'VIII Cronofer Nazionale Dlf, una cronometro a quartetti di 32 km e mezzo; ed infine il XVI Raduno Nazionale Cicloturismo, dal percorso di circa 60 km.
Nell'ambito dei suoi venti anni di vita il Gruppo archeologico, in presenza del Vicepresidente, nonché Consigliere alla Cultura del Dlf di Roma, come riconoscimento ufficiale per il suo impegno, ha ricevuto una medaglia dal Comune di Roma, nella persona di Ivana Della Portella, consigliere e vicepresidente della Commissione cultura.
Le Ferrovie dello Stato, il Dlf nazionale e quello di Trieste hanno proposto il Concorso nazionale ferroviario di fotografia il 25 e 26 ottobre a Cormòns.
Siracusa. Si è svolta dal 21 al 23 novembre una Mostra nazionale modellismo e collezionismo ferroviario, sempre curata dal Dopolavoro nazionale.

Port

Motori

Vendo "Ciao" Epoca anno 1968 originale, motore nuovo, da riverniciare, 20 anni fermo garage. Prezzo: 450 mila.
Tel. 0587/57136.

Vendo Booster-MBK in ottime condizioni. Prezzo: 2 milioni.
Tel. 091/8675630.

Fermodellismo

Vendo locomotiva a vapore 880 Mfp Roco (art. 43277.3), mai uscita dalla scatola.
Tel. 06/7803762.

Case e terreni

Vendo a Foggia nuovo appartamento mq 97 + box 17 mq + soppalco, soggiorno, cucinino, 2 camere da letto + servizi. Ottime rifiniture. Prezzo: 250 milioni.
Tel. 0881/662583-0338/5422469.

Vendo a Portopalo (SR) a mt 200 dal mare, immobile vani 3,5 mq 60. Prezzo: 120 milioni.
Tel. 095/483532.

Alle falde del Vesuvio 2 km dal mare, vendo rustico ristrutturato, sei vani, taverna, cantina refrigerata, tre servizi, su due livelli, riscaldamento, giardino mq 800, due terrazzi e mq 3000 vigneto-frutteto.
Tel. 081/8586105.

Vendo ad Albissola Marina (Savona) 20 mt mare, soleggiatissimo, ristrutturato/arredato, due camere, sala soggiorno, poggiolo, cucina, bagno, riscaldamento autonomo a gas città, due posti auto di proprietà. Prezzo: 380 milioni.
Tel. 019/486864.

Affittasi appartamento mq 100 a Roma (Porta Pia) uso foresteria, solo referenziati.
Tel. 02/27004205-0338/6252860-0338/2669259483532.

Affittasi a Sferracavallo (PA) 50 mt dal mare, quadrivano ammobiliato + servizi per intero anno.
Tel. 091/540834-091/205532.

Cercasi in Pescara zona centrale, o pressi Università, appartamento con giardino oppure attico, costituito da due camere, cucina e bagno, anche da ristrutturare.
Tel. 0881/708262.

Libri e riviste

Vendo enciclopedia generale De Agostini composta da 20 volumi nuovissimi. Prezzo: lire 500.000.
Tel. 02/70100640.

Vendesi collezione completa "Zagor". Prezzo interessante.
Tel. 0324/47279 (ore pasti).

Vendesi enciclopedia "Fotografia per tutti"-Kodak/De Agostini. Nuova, mai sfogliata. Prezzo stracciato.
Tel. 039/6123910 (sempre) **089/825097** (ore serali).

Pubblicazioni ferroviarie

Ad amanti e/o collezionisti, vendo o scambio la rivista "Mondo ferroviario" n. 128, febbraio 1997, con i temi trattati delle "Locomotive Italiane in Francia", "Ten Zorex" ecc.
Tel. 095/474863 (ore pasti).

Vendo copie "L'Unità d'Italia corre dietro il fumo della vaporiera" pag. 295, 600 foto b/n e colori. Prezzo: lire 40.000 + spese postali (cm 24 x 24).
Tel. 0774/331178.

Liquido piccola biblioteca a tema ferroviario, oltre 100 volumi nuovi, storiografici, fotografici, tematici, valore circa 3 milioni, al miglior offerente.
Tel. 06/8109705 (dopo ore 20.00).

Vendo annate complete (da genn. '92 a genn. '97) de "La Tecnica Professionale".
Tel. 06/7803762.

Cerco illustrazioni ferroviarie e/o poster di treni storici e di alta velocità, europei e internazionali, anche riviste interessanti di "Treno ferroviario", "Tutto treno".
Tel. 095/474863.

Collezionismo

Cerco biglietti a cartoncino (Edmonson) in servizio cumulativo italiano, offro lire 20.000 ad esemplare per quelli d'andata e ritorno emessi da sportelli delle Ferrovie dello Stato.
Tel. 010/390495 (dopo le ore 20.30).

Cerco vecchi biglietti a destinazione facoltativa con lo stacco a valore delle Calabro-Lucane, Sud-Est, dell'Alifana, Cancello-Benevento via valle Caudina, delle Complementari Sarde ecc. Offro lire 20.000 a esemplare.
Tel. 010/390495 (dopo le ore 20.30).

Cerco vecchi biglietti a destinazione facoltativa in servizio cumulativo italiano delle Ferrovie del Sud-Est mod. CP1 (viaggi di corsa semplice) e CP2 (viaggi di andata e ritorno). Offro lire 20.000 a esemplare.
Tel. 010/390495 (dopo le ore 20.30).

Scambio-acquisto cartoline: Olbia, Terranova Pausania, Golfo Aranci, Ozieri, Chilivani. Fare proposte in fotocopie prezzate oppure richiedere il materiale di scambio.
Tel. 0789/46364.

Acquisto manifesti cinematografici o pubblicitari d'epoca anche grossi quantitativi, pagando in contanti. Ritiro ovunque.
Tel. 0362/308479.

Vendo per lire 690.000 n. 95 cartoline filateliche colorate del 1905 – Ottmarzieher – Ogni cartolina raffigura molti francobolli di uno Stato, con stemma.
Tel. 0883/585770.

Vendo nave scuola della Marina militare italiana Amerigo Vespucci, in scala 1:84, scatola di montaggio Sergal. Riprodotta fedelmente materiali legno e ottone. Prezzo: 6 milioni trattabili.
Tel. 0737/85696.

Varie

Cerco bustine di zucchero e tovagliolini bar di tutto il mondo. Cedo collezioni mondiali di etichette di birra e lamette da barba.
Tel. 0586/794347.

Cerco semaforo di 1ª categoria con accoppiato semaforo avviso (ad ala), qualsiasi marca, buone condizioni.
Tel. 091/309379.

Shar-pei cuccioli stupendi figli e nipoti di pluricampioni, vaccinati, tatuati, disponibili vari colori, eventuale consegna possibile.
Tel. 0541/370725

Vendo bellissimi cuccioli di terranova, neri e bianco-neri, eccellente genealogia, iscritti Loi, vaccinati, svermati, tatuati, nipoti di pluricampioni. Genitori visibili.
Tel. 0383/646295.

Vendo pianoforte mezza coda (1,70) Yamaha nero, buono stato, tavola armonica e meccaniche perfette. Prezzo: 10 milioni non trattabili.
Vendo inoltre una chitarra EL. Gibson Les Paul. Prezzo: 2.000.000 lire.
Tel. 06/45983642.

UTILIZZATE per le vostre inserzioni questo tagliando

Si prega di voler compilare il presente coupon in tutte le sue parti e spedirlo a: Ferrovie dello Stato, Redazione Linea diretta, rubrica Portobello, Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
☞ Se possibile, inviare fotografia dell'oggetto in questione.

Nome e cognome:

Indirizzo:

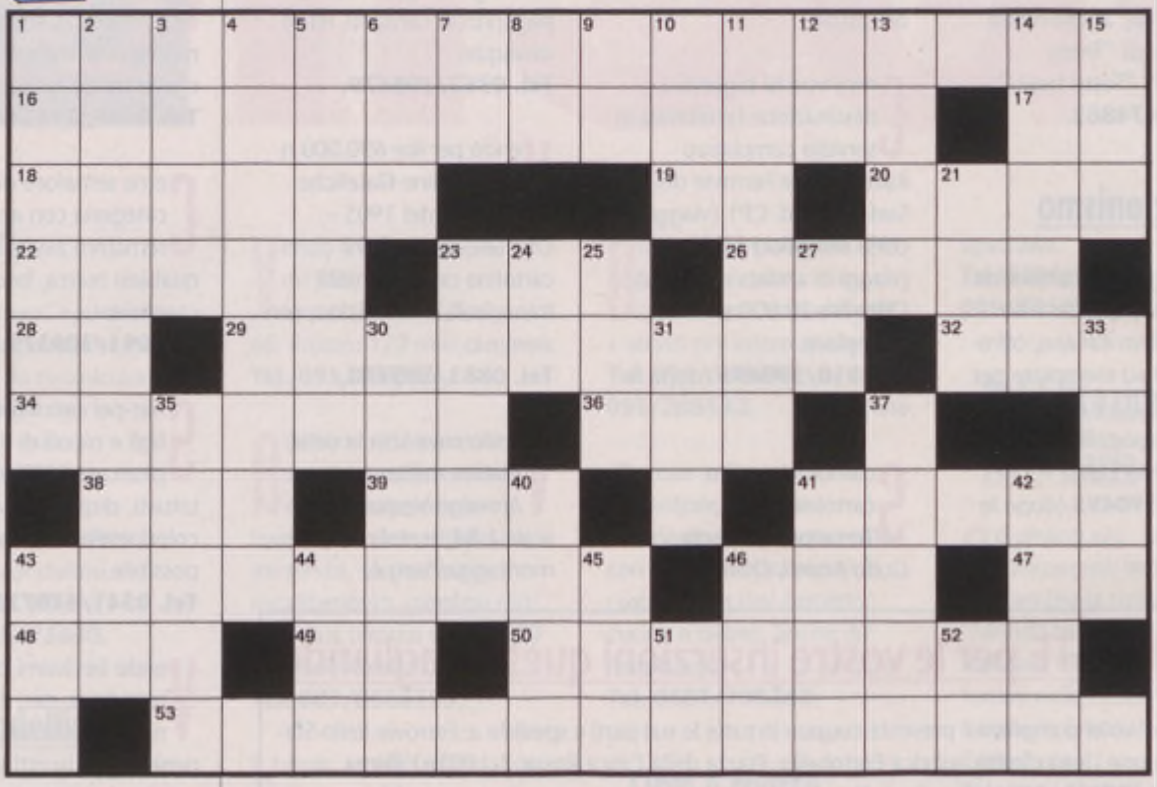
Numero telefonico:

Documento d'identità: Numero: Rilasciato il:

Testo dell'annuncio (circa 18-20 parole):

Tempo libero

a cura di Piero Muscolino



Orizzontali:
1. Rete ferroviaria italiana prima delle Fs - **16.** È necessaria ai viventi e ai motori - **17.** Vi si attestava il noto treno "Valigia delle Indie" - **18.** Esperto - **19.** Aeronautica Militare - **20.** Stazione di Torino - **22.** Isola di Ulisse - **23.** Pennuto... e officina Fs - **26.** Divinità materiale - **28.** Doppia trazione - **29.** Incapacità - **32.** Organizzazione mondiale - **34.** Indovinava gli eventi futuri - **36.** Prefisso con significato di divinità - **38.** La nostra patria senza vocali - **39.** Stazione sulla linea Verona-Brennero - **41.** Un colore - **43.** Poesia nella quale le iniziali dei versi danno un nome - **46.** Precede il nome dei santi - **47.** Sigla dell'arsenico - **48.** Club di amanti della montagna - **49.** Sigla di provincia sarda - **50.** I primi umani sulla terra - **53.** Cosa che è meglio non dire.

Verticali:
1. Precedente classificazione di treno veloce - **2.** Tipo di trazione ferroviaria - **3.** Trascina - **4.** Semicerchio - **5.** Nel dopoguerra fu impiegato dalle Fs in Alta Italia per alimentare le automotrici - **6.** Prefisso con significato di vino - **7.** Iniziali di un noto poeta dialettale milanese - **8.** In fondo alla via - **9.** Tasto di liberazione artificiale del blocco che esclude ogni collegamento di sicurezza - **10.** Precedeva alalà - **11.** Il deposito locomotive di Firenze - **12.** Sigla di Rimini - **13.** Cantore greco - **14.** Città della Palestina - **15.** Misura di area - **21.** Prefisso che indica completezza - **23.** Elemosine - **24.** Pronome personale - **25.** Lo impone il rosso - **27.** Preposizione - **30.** Stazione dell'antica Ferrovia Vicinale poi passata alla Stefer - **31.** Si britannico - **33.** Stazione della Sardegna - **35.** Locale di accoglienza - **37.** Penisola egiziana - **40.** Moderno apparato centrale - **41.** Noto attore di nome Alan - **42.** Stato dell'Asia sud-orientale - **43.** Apparato centrale elettrico a leve singole - **44.** Signore romanesco - **45.** Officina vagoni letto - **46.** Attivò nel 1952 la prima linea di filobus di Alessandria - **51.** Preposizione articolata - **52.** Sigla delle prime elettromotrici (1954) della Metropolitana di Roma.

Treno navetta

Le soprastanti 23 caselle contengono cinque parole che si leggono da sinistra a destra, e altre cinque che si leggono da destra a sinistra, definite come segue:

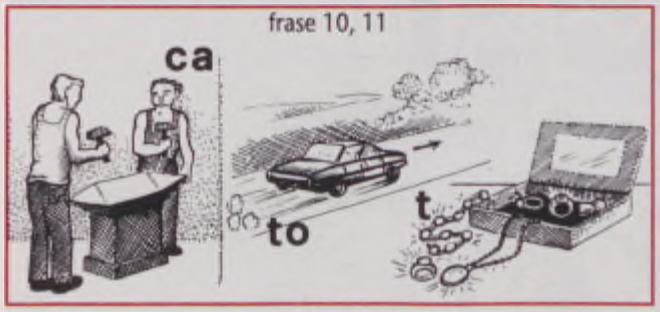
S-D

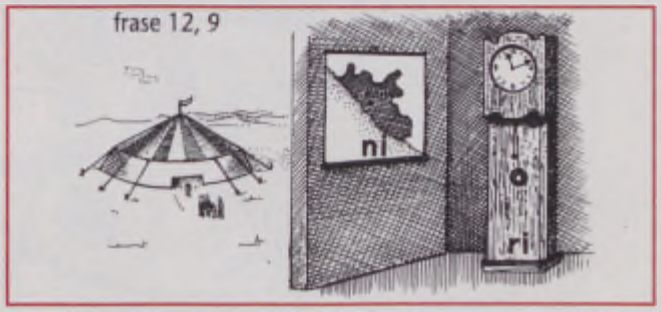
1. giorno della settimana
2. non può parlare
3. locale pubblico
4. abitazioni
5. corrono sui binari

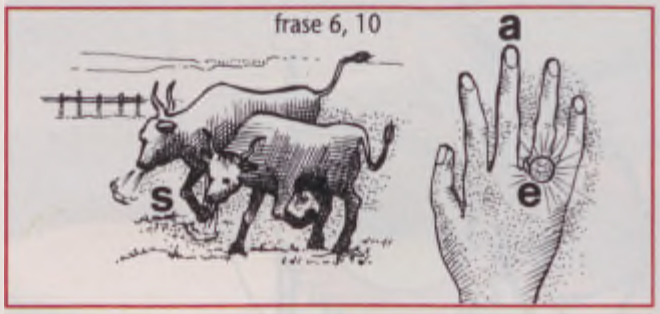
D-S

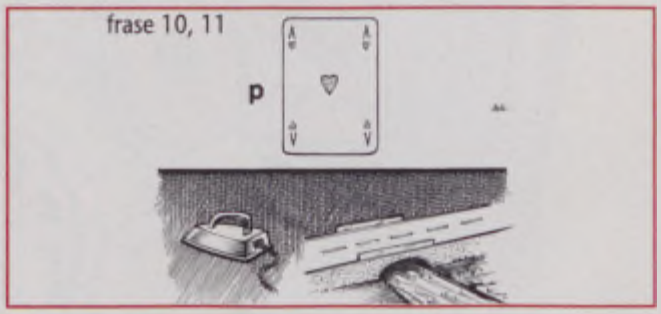
1. Pigro, statico
2. Lo è la famiglia di Gesù
3. Si acquistano per investire i risparmi
4. Lo sono le zone nebbiose
5. Anche lui va su rotaie

Soluzione: MARTEDIMUTOBARCASETRENI









Soluzioni del numero precedente

L	O	C	O	M	O	T	O	R	E	■	T	R	O	V	A	R	S	I
A	R	A	T	I	■	U	S	■	T	I	R	A	■	E	V	I	A	N
V	A	P	O	R	E	T	T	O	■	N	E	P	A	L	■	L	E	D
A	■	P	■	T	■	A	E	R	■	A	N	E	L	A	T	E	■	O
T	E	O	R	I	A	■	■	T	O	N	O	■	T	R	O	V	A	■
O	R	T	E	■	D	O	S	I	■	I	■	B	A	S	T	A	R	E
R	O	T	T	I	■	R	I	C	E	T	T	A	R	I	■	T	A	R
I	S	O	■	O	■	O	R	A	M	A	I	■	E	■	S	O	L	E

Rebus

frase 10, 11
fabbriCA TOviaggia Tori
Fabbricato viaggiatori

frase 12, 9
circo lazioNI pendolaRI
Circolazioni pendolari

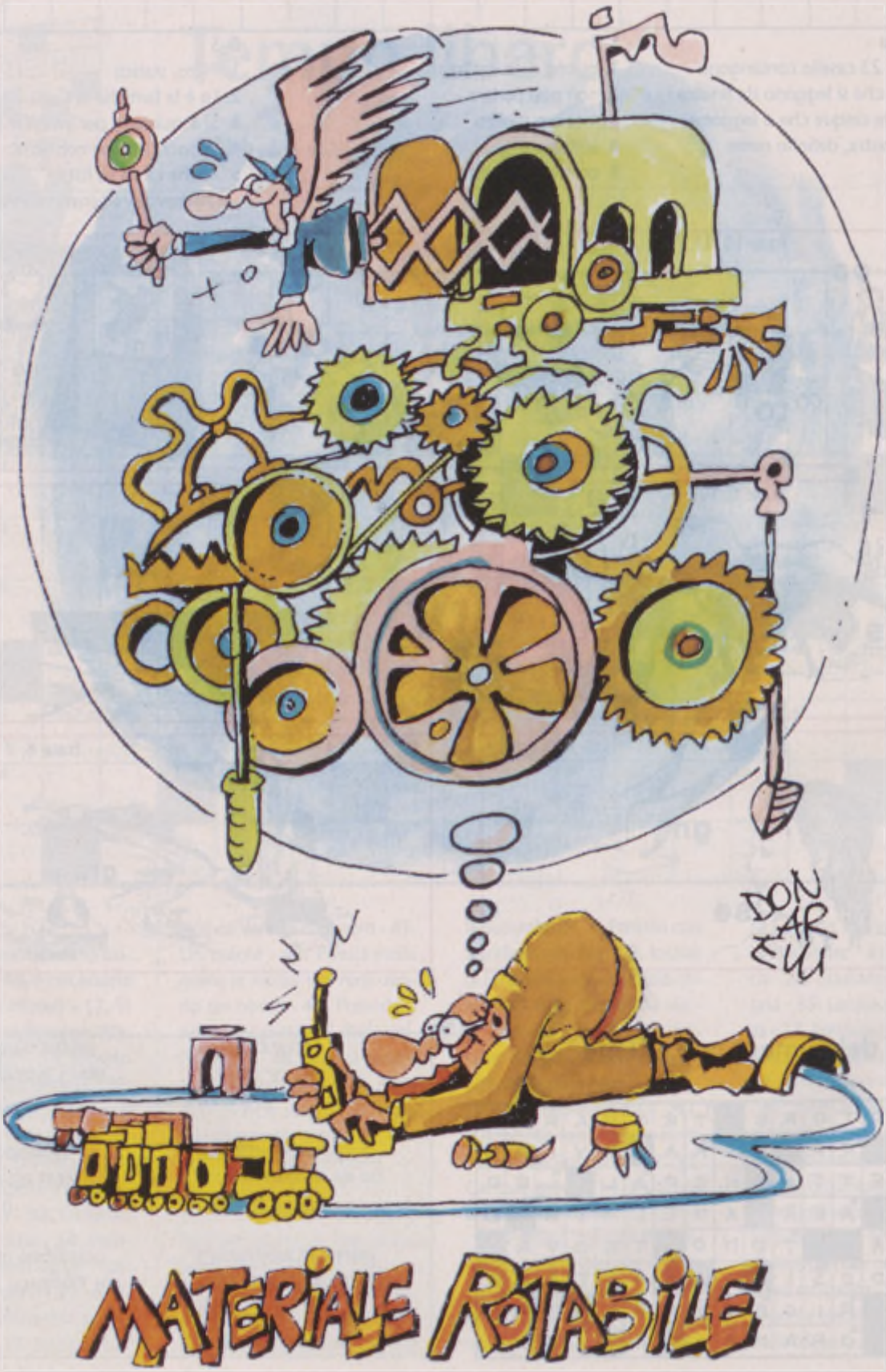
frase 6, 10
Stori Amedio Evale
Storia medioevale

frase 10, 11
sottoPasso ferro via rio
Sottopasso ferroviario

frase 11, 7
REgolamentoSE GNali
Regolamento segnali

frase 6, 7
ora rio GRA fico
Orario grafico

di Franco Donarelli



Novità in prima classe

Arriva *PRIMACLASSE* la Carta delle Ferrovie dello Stato per viaggiare in 1ª classe a tariffa ridotta.

50% *di riduzione sul prezzo del biglietto, acquistando PRIMACLASSE, per voi che viaggiate spesso in 1ª sui treni ETR, Intercity ed Eurocity, nelle tratte nazionali.*

Carta PRIMACLASSE concilia le vostre esigenze di qualità del viaggio, con la convenienza di tariffe agevolate.

PRIMACLASSE è valida un mese per farvi acquistare, con la riduzione del 50%, fino a 8 biglietti da utilizzare entro 60 giorni dal rilascio, e in più la prestigiosa "Carta Club Eurostar" a L.100 mila anzichè L.150 mila.

Carta PRIMACLASSE costa da L.140 mila a L.260 mila e si acquista presso le Stazioni ferroviarie o le Agenzie di Viaggi autorizzate.

Per maggiori informazioni consultate Internet FS : http://www.fs-on-line.com

FERROVIE DELLO STATO

Prima di tutto, Voi.

BNC Assicurazioni

Sede e Direzione Generale

Via Abruzzi, 10 - 00187 Roma

Programma Arcobaleno

Ideato per garantire il
Tuo futuro attraverso
una vasta gamma di **polizze VITA**

Programma Quadrifoglio

ideato per proteggere
la Tua **CASA**
e la tua **FAMIGLIA** da
Furto, Incendio,
Responsabilità Civile, Infortuni e Malattie

Programma *Erreciauto*

... e non solo ...
ideato per coprire
la Tua **AUTO**
dai rischi di *Furto,*
Incendio, Infortuni e Responsabilità Civile

BNC Assicurazioni

Assicurati il Sereno!

LINEA DIRETTA

mensile per il personale del gruppo FS

N. 5 Dicembre 1997

Sped. abb. post. - 45% - art. 2 comma 20/b legge 662/96 - Filiale di Roma Romanina

LA SVOLTA DEL TRASPORTO LOCALE

CRONACA DI UN ANNO

INSERTO: IL MUSEO DI PIETRARSA

FERROVIE DELLO STATO

Viaggi meglio e spendi meno, con la Carta Amicotreno.

Carta Amicotreno. Il viaggiare intelligente che diventa conveniente.

Oggi, risparmiare è facile come prendere il treno. Con la Carta Amicotreno che ti offre ben il 50% di sconto sul prezzo del biglietto sui "Treni Verdi", indicati in tutte le stazioni e sull'Orario Ufficiale Ferrovie dello Stato.*
Non solo: lo sconto del 50% è estendibile anche ad un accompagnatore, per cui il vantaggio raddoppia.
Ancora: la Carta Amicotreno ti dà diritto a numerose offerte e agevolazioni su alberghi, ristoranti, agriturismo, terme, teatri, musei, libri, Internet, autonoleggio, pacchetti vacanze e molto di più.
Insomma, se viaggiare con il treno è una scelta intelligente, viaggiare con la Carta Amicotreno è la scelta migliore perché molto conveniente.

Per informazioni: Numero Verde **167-100650**

FERROVIE DELLO STATO

** Si applica la tariffa "ragazzi". Lo sconto non è cumulabile con altre riduzioni e non è valido per viaggi interamente compresi nella provincia di Trento.*

Sito Internet: www.amicotreno.com

Partecipare al cambiamento

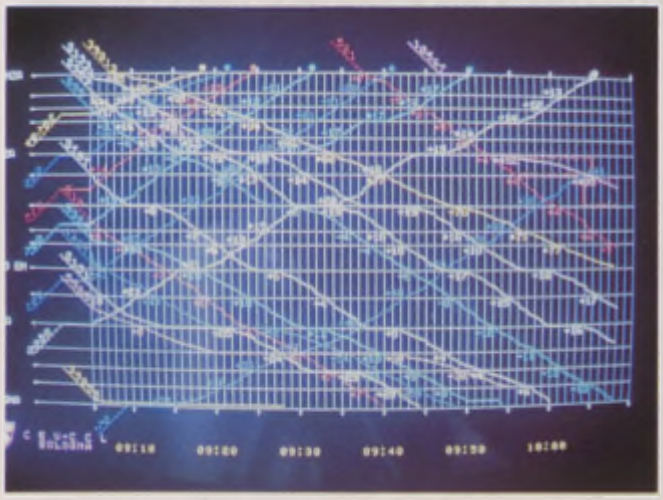
L'occasione degli auguri per le festività consente qualche riflessione sull'anno appena passato, sulle attività svolte e sulle prospettive per il 1998. Sono stati, ed è a tutti noto, mesi particolarmente difficili, mentre avvenivano processi di grande trasformazione che hanno investito e continueranno a investire l'intera Europa.
Sulla base di precisi indirizzi che provengono da Bruxelles, recepiti dal governo italiano, si è intrapreso, nel 1997, un cammino di razionalizzazione della società; sono state impostate le necessarie premesse per consentire alle FS di essere sempre più adeguate alle nuove sfide emergenti da un mercato in profonda evoluzione.
La nuova ferrovia consentirà un'efficace competizione nel sistema dei trasporti, già oggi fortemente liberalizzato: basti pensare a quanto sta avvenendo nel settore aereo o nello stesso settore ferroviario in alcuni paesi europei. A partire dal prossimo anno cominceranno a funzionare le *freeways*, ovvero le lunghe rotte transeuropee di linee dedicate al trasporto delle merci, su cui si affacceranno i primi competitori privati. Questo avvenimento segnerà un importante punto di svolta, dal quale si trarrà solo giovamento: la competizione, infatti, stimola ed aiuta ad avere servizi efficienti.
Nel trasporto merci è stato già avviato un processo profondo di ristrutturazione e si sono ottenuti significativi successi. Anche nel trasporto passeggeri, pur in presenza di criticità del servizio Eurostar, si registrano, in alcuni segmenti del mercato, positivi risultati. Nel trasporto locale stanno avvenendo profonde trasformazioni con l'avvio del passaggio di competenze alle regioni.
Si sta attuando l'ammodernamento dell'infrastruttura, che richiederà qualche anno per essere realizzato, ma è una strada obbligata per avere una ferrovia efficiente al servizio di un paese moderno. Sono stati appaltati i lavori per l'introduzione di nuove tecnologie sulla rete ed è stato dato nuovo impulso alla realizzazione del quadruplicamento veloce concludendo, sostanzialmente, le Conferenze dei servizi per l'intero

GLI AUGURI DI CIMOLI

Dopo oltre un anno di lavoro che ho condiviso idealmente con tutti i ferrovieri, desidero aggiungere agli auguri per il Natale, un ringraziamento sentito per la collaborazione e l'aiuto che ho potuto apprezzare a tutti i livelli dell'azienda.
Ci lasciamo alle spalle un anno intenso, segnato soprattutto, al di là della normale attività, dall'impegno comune per iniziare la trasformazione dell'azienda e per darle prospettive di risanamento e di sviluppo. Abbiamo lavorato al Piano d'impresa, sapendo bene che è lo strumento per dare corpo a questa speranza industriale.
Il recente accordo ed il nuovo contratto di lavoro significano un ulteriore passo avanti per uscire dalla strettoia.
Il lavoro cosciente e responsabile di ognuno di noi farà il resto e ci consentirà il rilancio e lo sviluppo che sono i nostri veri obiettivi.
Per tutti, un Natale di speranza ed un nuovo anno di serenità.

Giancarlo Cimoli

asse Milano-Napoli.
Mentre, quindi, si è operato sul *core-business*, cioè il trasporto su rotaia, è stata delineata dai vertici aziendali una strategia di risanamento finanziario. In tale ottica, si è proceduto: a unificare la tesoreria, riconducendo nella disponibilità finanziaria delle Ferrovie la liquidità presente nelle società del Gruppo; a cedere le partecipazioni detenute da FS in ECP e nell'Istituto San Paolo di Torino; a far rientrare in Metropolis le partecipazioni delle società immobiliari; a vendere a Finsiel il 61% del capitale di "Tele Sistemi Ferroviari"; a liquidare la società Efeso, tagliando contestualmente i budget pubblicitari e riducendo le consulenze.
Nello stesso tempo è stato predisposto il Piano d'impresa 1997-2000, presentato all'azionista all'inizio di luglio. Esso ha come obiettivo quello di risanare e sviluppare l'azienda mediante il ripianamento del deficit con interventi sui costi, sulle tariffe e sulla produttività, unitamente a quello di un radicale mutamento della filosofia imprenditoriale che consenta di svolgere un ruolo centrale nel sistema dei trasporti, in un mercato aperto dalla politica europea di liberalizzazione.
Per le Ferrovie è arrivato, quindi, il momento di impegnarsi sempre di più per acquisire la fiducia di quel grande mercato di clienti, oggi rivolto ad altri mezzi di trasporto, che richiede nuovi servizi, affidabilità e qualità. Questo è lo scenario in cui si colloca il Piano d'impresa, per il quale l'azionista si è impegnato in un significativo programma di investimenti, diretto ad eliminare l'attuale *gap*: nei prossimi dieci anni, circa 7.000 miliardi di lire l'anno.
La realizzazione di un così importante programma comporta l'esigenza di una gestione rigorosa e rappresenta, inoltre, l'unica indispensabile leva per conseguire gli obiettivi della modernizzazione della rete e dei servizi ferroviari. Il confronto con le organizzazioni sindacali, seguito fin nei minimi particolari dalle più recenti cronache, è stato impostato considerando le nuove esigenze organizzative e gestionali legate agli importanti obiettivi da conseguire; proprio l'importanza degli obiettivi e le difficoltà del momento richiedono l'indispensabile contributo e la partecipazione di tutti al cambiamento per un nuovo sviluppo.
La rilevanza degli obiettivi, la quantità delle risorse finanziarie ottenute dal governo, gli impegni contenuti nel Piano d'impresa impongono un comportamento esemplare, in cui il rigore economico e la dedizione professionale siano una costante nell'azione quotidiana.
Tutti, quindi, dobbiamo essere coinvolti nella missione, che non è solo aziendale, di raggiungere la redditività e di perseguire con trasparenza gli obiettivi attraverso l'integrità, la correttezza, la responsabilità etica, sia all'interno sia nei confronti della clientela, dei fornitori, della società. Tale missione aziendale si dovrà realizzare in una attenta ed efficiente azione nei mercati, nella qualità dei servizi offerti, nell'affermazione dei valori della persona, nell'impegno per la sicurezza.
La storia delle Ferrovie italiane è strettamente connessa con la storia del paese, con il suo sviluppo industriale, economico e sociale. Il lungo cammino compiuto, dalle officine di Pietrarsa (trasformate in un museo che ripercorre un secolo e mezzo di vita ferroviaria) fino ad oggi, ha visto sempre le ferrovie svolgere un ruolo centrale nelle grandi trasformazioni della società italiana: questo è il titolo di orgoglio per le generazioni di ferrovieri che hanno costruito una realtà ricca di valori e ancora molto vitale. ❖



Apparire ed essere

Le lettere - dattiloscritte, firmate e della lunghezza massima di 20 righe - dovranno essere indirizzate a:
Ferrovie dello Stato
Redazione *Linea diretta*
Rubrica "Posta dei lettori"
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

Un benvenuto anche a *Linea diretta*, ultima incarnazione del giornale aziendale! Esprimo la speranza che la volontà espressa nella nuova testata (aprire un dialogo "vero" con tutti i protagonisti della vita aziendale) non vada delusa e che le parole dell'amministratore delegato non rimangano una dichiarazione di intenti, ma diventino un agire concreto, una divisa vera, che impegni lo svolgimento dei rapporti verticali nelle FS.

Ho lavorato 45 anni in ferrovia. Mi chiedo: le rivoluzioni e le "decimazioni" che si sono avute da una dozzina d'anni a questa parte che effetto hanno avuto su coloro che sono rimasti? Un tempo, il senso di provvisorietà durava fino alla "sistemazione in ruolo": ma oggi? Si può interiorizzare quello che si "riceve", si può a propria volta "dare", quando si sa che tra un paio d'anni si va via, o quando si teme di sentirsi offrire "l'uscita" a 50 anni? Si può portare con decoro una divisa ("vestiario uniforme", si chiama ancora così?), quando senti che non è ben salda sulle tue spalle? Due notazioni. Viaggio poco, ma quando vedo in una stazione un ferroviere che indossa con proprietà ed eleganza la sua divisa, quasi mi commuovo. Seconda osservazione: la sciatteria non è una prerogativa solo italiana; sul tratto francese della linea Cuneo-Ventimiglia, ho visto certi ferrovieri che, quanto a divisa e aspetto personale... lasciamo perdere. Ecco, credo che il "senso di appartenenza" si renda visible anche nella divisa: e non saranno certo le punizioni a farlo vivere e radicare.
Io ho lavorato nel periodo più "garantito" possibile: non era difficile, per chi avesse buona volontà, "immedesimarsi" nel proprio ruolo, lavorare con sufficiente serenità, e dedicarsi a quel "di più" che significa non solo "fare", ma "capire". Se oggi le garanzie scemano, bisogna spiegare perché: anche questo è comunicazione. Non è dallo sfiduciato che può arrivare linfa, mentre può essere un esercizio utile capire i motivi della sfiducia.

Renato Pastorino
Torino

Risponde Lorenzo Gallico

La mia prima risposta al lettore Pastorino, autore di una lunghissima lettera, è un invito: spero che vorrà continuare a scriverci, perché abbiamo bisogno della sua

• segue •

sensibilità e partecipazione ai problemi. Seconda risposta: il nostro lettore è troppo acuto per non considerare che nessuno sarebbe più felice di assicurare ai ferrovieri tutte quelle "garanzie" che, invece, scemano.
Evidentemente, il problema sta in termini diversi. Il mondo cambia, si "globalizza" (quante volte il lettore avrà sentito questo termine?). È aumentato enormemente il numero dei paesi che hanno seguito o si preparano a seguire lo stesso percorso di progresso e sviluppo, che ha caratterizzato la storia italiana. Si erodono i margini che avevano consentito ai paesi occidentali di "garantirsi" sistemi attenti più alla socialità che al "famigerato" (l'espressione è del lettore, ndr) rapporto costi-benefici.
Cambia, quindi, anche il ruolo delle ferrovie, impegnate a recuperare un ruolo di soggetto imprenditoriale in cui sia trasparente e leggibile il confine tra servizio indispensabile e socialmente utile (il trasporto locale, ad esempio), e servizio con un proprio valore commerciale (il trasporto passeggeri e merci). Tutto questo comporta un percorso di risanamento e di ristrutturazione, in parte già compiuto, in parte ancora da compiere.
In questo quadro ci sono però alcune altre certezze che devono sorreggere anche il nostro lettore.
La prima certezza è che "le rivoluzioni e le decimazioni" (come si vede, il nostro lettore sa essere – quando vuole – anche molto caustico e corrosivo) che hanno riguardato l'azienda e il personale FS sono sempre state finalizzate ad un obiettivo di sviluppo, e hanno sempre consentito la salvaguardia di fondamentali meccanismi di solidarietà sociale, tanto da consentire la riduzione di circa 90.000 addetti senza conflitti o tensioni.
La seconda certezza è che il "Paese Italia" crede nelle ferrovie e scommette sulle ferrovie. Il paese, attraverso il governo, investirà nei prossimi 10 anni 70.000 miliardi nelle ferrovie, nel potenziamento tecnologico e infrastrutturale, nello sviluppo, insomma, di questo mezzo che non è in conflitto con l'ambiente (ma ne è, anzi, il naturale alleato), ed è l'unico capace di penetrare, attraverso il "ponte levatoio" dei binari, dentro quei muniti "manieri" che sono oggi i centri delle grandi città.
Ecco l'esigenza, quindi, di recuperare il senso di appartenenza, le radici di un rinnovato orgoglio aziendale.
Infine, la comunicazione.
Il lettore dice, a proposito della comunicazione, cose che definire interessanti è dir poco. Sostiene che "sono pochissime le persone in grado di fare comunicazione con il calore e l'efficacia necessari", ma di avere dubbi "su quante potranno essere le persone disponibili a ricevere". Ritiene che "il giornale non sia tutto", ma uno strumento comunque fondamentale "per introdurre e far maturare la cultura del dialogo interno". Argomenta che, per un "ferroviere serio", sapere "come è strutturata l'azienda, quali sono gli obiettivi (raggiungibili, non i sogni di grandeur*), quali sono state le realizzazioni, è uno stimolo a ben operare e a partecipare ai processi di rinnovamento, non solo applicandosi con volontà, ma portando il proprio contributo di idee, se ne ha!". Condividiamo, né avremmo saputo scrivere di meglio. Perché è certo che un elemento emerge comunque dalla lettera del lettore Pastorino: la "saggezza", la profonda esperienza di vita,*

MOEBIUS INFINITO

È iniziato da Palermo "l'infinito" di Moebius, in una grande mostra che raccoglie quasi 300 pezzi della grande produzione su carta di uno dei più venerati "guru" dell'immaginazione di fine millennio.
Organizzata dalla cooperativa Affiche, con la collaborazione di Cristina Taverna e Ferruccio Giromini e con il patrocinio dell'Assessorato alla cultura della Provincia regionale di Palermo, la mostra è ospitata negli splendidi locali dei Magazzini ferroviari ai Lolli, recentemente riaperti al pubblico grazie alla caparbietà del Collegio ingegneri ferroviari italiani di Palermo.
Il percorso esplorativo parte dalle primissime opere giovanili, guazzi ormai storici realizzati alla fine degli anni 50, per proseguire nella carriera artistica di Moebius a partire dalla metà degli anni 70, quando si impone internazionalmente marchiando la rivista di culto "Metal Hurlant" e si cammina lungo "Metamorfosi", "Arzach", "Il Garace Ermetico", "Il Pianeta Ancora", "La Dea", "L'ncal", incontrando lo splendido e toccante "Ultimo volo di Hugo Pratt" dedicato al grande maestro scomparso.
Ed ancora – vero piatto forte della mostra – le ammalianti illustrazioni con alcuni cicli dedicate ad opere letterarie ("L'Alchimista" di Paolo Coelho o le "Ballate" di François Villon), che mantengono intatta la libertà di rappresentazione del suo straordinario mondo di sogno. Un "infinito" fatto di acquarelli, acrilici, pastelli, pennarelli, chine, che si sprigiona in miniature verso i più recenti autoritratti.
Raccolta in un bellissimo catalogo edito da Nuages e curato da Isabel Girard, Cristina Taverna e Ferruccio Gironimi, la mostra lascerà Palermo per approdare a Milano e Venezia.

che noi ci permettiamo di pensare non sarebbe stata così ricca, se non si fosse svolta in ferrovia.

Da Voci della Rotaia a Linea diretta

Pur non essendo ferroviere, posso affermare di conoscere abbastanza bene il mondo delle FS, anche grazie alla vostra rivista, che leggo sin da quando si chiamava *Voci della Rotaia*.
Da tempo ho notato lo sforzo che state compiendo per informare il personale e sensibilizzarlo risvegliandone l'orgoglio e il senso di appartenenza all'azienda, come cliente, tuttavia, non vedo grossi risultati.
Lo dico con dispiacere, perché sono un vero tifoso del trasporto su ferro ed un acerrimo nemico della cultura dell'automobile.
La mia sensazione è che a buona parte dei dipendenti certi discorsi non interessino affatto: forse non considerano neppure i vostri articoli, i quali, del resto, non basterebbero da soli a far nascere una rinnovata, più moderna mentalità. So che state attraversando un momento difficile, come lo sta attraversando il paese, e vi auguro di farcela, ma mi permetto anche di invitarvi ad essere più incisivi nelle azioni di recupero del personale, spesso troppo demotivato per poter offrire il servizio di cui tutti abbiamo bisogno.
Ringraziandovi per l'attenzione (non pretendo di essere pubblicato, sia chiaro), vi sarei grato se vorreste mettermi in contatto con Nino Traverso, l'autore dell'articolo "La voce del silenzio", pubblicato sul numero 2: sono rimasto affascinato da quella ferrovia nel deserto e desidererei maggiori informazioni per un viaggio che vorrei compiere in quei luoghi.

Elvio Grignasco
Palermo

Ringraziamo il nostro lettore per l'incoraggiamento. Pubblichiamo la sua lettera perché ci sembra un'ottima testimonianza fornita da un non addetto ai lavori, anche se molto preparato in materia ferroviaria.
Il recente sondaggio svolto per conoscere il gradimento della nostra rivista ha fornito risultati che tenderebbero a dimostrare il contrario di quanto affermato dal signor Grignasco: siamo consapevoli, tuttavia, che il rapporto società-lavoratore va rivitalizzato e reso più idoneo a raggiungere risultati migliori ed in tal senso ci stiamo effettivamente indirizzando. Per quanto riguarda il deserto, abbiamo già provveduto a girare la sua richiesta a chi di dovere.

Un grazie di cuore

Con l'entrata in vigore dell'orario invernale ho constatato di persona che il problema da me esposto con una lettera al Ministro dei Trasporti Claudio Burlando, riguardante la tratta Avezzano-Sulmona, è stato ampiamente risolto.
Prendere in considerazione quanto richiesto da un semplice cittadino non è cosa di tutti i giorni, e per questo, facendomi portavoce anche dei miei concittadini, esprimo un sentito apprezzamento ed un grazie di cuore.
Sono ben comprensibili i vantaggi creati con la riabilitazione e il potenziamento del servizio ferroviario sulla tratta Avezzano-Sulmona che, ovviamente, non sto qui ad elencare ma, se mi è consentito citarne uno, è quello di dare a chi lo desidera l'opportunità di visitare il santuario Madonna della Pietà, situato a Carrito.
Nella speranza che questi servizi siano duraturi nel tempo e possano rendere la vita quotidiana sempre più agevole, in special modo alle persone che in alternativa a questi non ne hanno a disposizione altri, rinnovo il mio più vivo ringraziamento anche a tutti gli organi competenti delle FS.

Giuseppe Taglieri
Ortona dei Marsi (AQ)

Mensile per il personale del gruppo FS
anno 1 - n.5 - dicembre 1997

Som

Direttore editoriale
Lorenzo Gallico

Direttore responsabile
Gian Franco Lepore Dubois

Redattore capo
Marina Delli Colli

Redazione
Antonio D'Angelo

Editore
Leonardo Periodici s.r.l.
Viale dei Mille, 35 - Milano

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Foto
Copertina: Andrea Melloni, Fototeca FS, G. Arconte, B. Di Giulio, A. e F. Grillini, A. Stanga, Farabolafoto, Olympia/Ansa.
Le foto dell'inserto speciale sono della Fototeca FS.

Impianti: 3f Fotolito - Milano

Stampa: Baioni Stampa
Via Bertoloni 26/b - 00197 Roma

Redazione
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
Telefono: 06/84905272-84903151

Abbonamenti
Telefono: 06/84903899
Registrazione del Tribunale di Roma n. 402/97 del 20 giugno 1997

Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori. Scritti, fotografie e disegni inviati non vengono restituiti.
La riproduzione degli articoli deve essere autorizzata dalla Direzione.

Chiuso in tipografia il 10/12/97

Editoriale

3
Partecipare al cambiamento

In primo piano

16
La nuova regia del trasporto locale
di Beppe Bertoli

20
Traffico pendolare: anche qui si compete

23
Dal centro alla periferia
di Sante Bianchini

FS impresa

26
Il pianeta Termini
di Mario Virano

28
I programmi di Roma Duemila
di Marina Delli Colli

INSERTO SPECIALE
IL MUSEO DI PIETRARSA
Il futuro della memoria
di Alberto Simonasti

mario

Cronaca di un anno

32
Sui binari dell'Europa
di Antonio D'Angelo

Avvenimenti

44
L'ultimo diaframma
di Davide Falcetelli

Personaggi

46
Percorsi paralleli
di Marina Delli Colli

Memoria

50
Il sogno
nel cassetto
di Flavio Scheggi

Natale

52
Tempo di presepi

Un ferroviere, una storia

54
Un naïf di città
di Paola Bacchi

Album

56
Il ritorno di Perseo
di Renzo Pocaterra

Rubriche

5 Posta dei lettori

10 Dentro la notizia
di Antonio D'Angelo

11 Agenda Europa
di Anna Ottavianelli

13 Pensioni & Pensioni
di Giovanni B. Pellegrini

58 Dalle Regioni
SICILIA
di Leonardo Cordone
ABRUZZO
di Dario Recubini

60 Il tempo ritrovato
di Francesca Ventre

62 Portobello

64 Giochi
di Aldo Trimarco e Piero Muscolino

66 La vignetta
di Franco Donarelli

Le "verità rivelate"

di Antonio D'Angelo

Quale sarà il futuro delle ferrovie italiane? Qualcuno, a volte, pensa (o si illude) di conoscerlo attraverso la stampa, che, in genere, ci mette del suo, facendo finta di sapere o conoscere tutto. Sabato 8 novembre, Giorgio Santilli e Giorgio Meletti, rispettivamente sul *Sole 24 Ore* e sul *Corriere della Sera*, hanno scritto due articoli, tentando di fare il punto sulla complessa trattativa tra azienda e sindacati per il rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro della categoria.
Il "nodo" è costituito dalla determinazione del costo del lavoro.
In questa situazione, si inseriscono i due articoli citati: uno, quello di Giorgio Santilli, con un'intervista al Ministro dei Trasporti Burlando, raccoglie le informazioni da una fonte diretta.
I titoli. Il *Sole 24 Ore*, prima pagina: "Ultimatum di Burlando: FS, accordo in 15 giorni"; occhiello: "Il Ministro appoggia il piano di ristrutturazione". Sempre il *Sole* nella pagina interna, sotto un richiamo che rimanda a "Il futuro dei trasporti", il titolo, virgolettato (che richiama, quindi, un'esplicita affermazione di Burlando al riguardo): "Cimoli vada avanti sui tagli", con l'occhiello che ricorda che "Burlando auspica un'intesa Ferrovie-sindacati sul piano d'impresa". L'articolo "apre" così: "Inguaribile ottimista. Anche di fronte al più aspro conflitto che si sia aperto tra FS e sindacati da quando è Ministro dei Trasporti, Claudio Burlando è convinto che si arriverà a un accordo. 'È l'unica soluzione razionale', dice. E spinge per l'intesa, dicendo chiaramente al sindacato che la strada del piano Cimoli per le FS è una strada senza ritorno". Dichiara ancora Burlando: "Il sindacato si pone giustamente l'esigenza di arrivare a calcolare un numero di esuberi non astrattamente, ma come somma di esigenze specifiche di aree e di settori. Ma a quel numero si deve arrivare, comunque, con un'intesa. E bisogna farlo entro due settimane". Giorgio Meletti sul *Corriere*.
Il titolo: "FS, Burlando blocca Cimoli", sottotitolo: "L'invito del Ministro a rivedere con i sindacati le stime degli esuberi".
L'*incipit* dell'articolo: "Quanti sono i ferrovieri in esubero? E con quali strumenti saranno mandati a casa? Sono due domande ancora senza risposta attorno alle quali diventa incandescente il caso FS. Ieri, infatti, il Ministro dei Trasporti Claudio Burlando *ha di fatto disconosciuto* (il corsivo è nostro, *ndr*) la stima degli esuberi portata al tavolo sindacale dall'amministratore delegato Giancarlo Cimoli". L'articolo prosegue riportando la cronaca delle dichiarazioni del Ministro a un convegno sui trasporti, e a Burlando vengono attribuite testualmente queste parole: "Il numero degli esuberi dovrà essere la somma di quanto emerge dalle varie realtà e non la scomposizione di un numero iniziale.
Sul *Sole 24 Ore*, alla domanda di Santilli: "Lei condivide il numero di 12.700 esuberi fatto da Cimoli?", il Ministro Burlando risponde: "Il numero in sé non mi compete. Certo è che Cimoli ha impostato il problema in termini corretti, secondo una linea che avevamo concordato insieme".
Il "gioco" delle estrapolazioni giornalistiche è un "gioco" che lascia il tempo che trova. Gli articoli di giornale obbediscono a loro criteri ben precisi, sono effetto di sintesi, che a volte risultano "brutali" (o addirittura erronee), e non costituiscono affatto delle "verità rivelate". Spesso, però, i giornali influenzano profondamente la realtà, e non è un esercizio vano avvertire che la realtà non si conclude nelle parole e negli articoli che compaiono sulla stampa.

L'anno delle freeways

di Anna Ottavianelli

Il 1998 sarà un anno di importanti cambiamenti per le Ferrovie italiane ed europee. Sarà innanzitutto l'anno delle *freeways*, l'iniziativa di rilancio del trasporto merci per ferrovia proposta dal *Libro Bianco* del Commissario europeo Kinnock. L'Italia è interessata da due delle tre *freeways* pilota, che saranno attivate a partire dal prossimo gennaio 1998.

Freeway Belgio-Italia via Francia – Si sviluppa sul corridoio Muizen-Sibelin/Venissieux-Gioia Tauro. È un corridoio che unisce i centri multimodali di Muizen, nei pressi di Anversa in Belgio, Bettembourg (Lussemburgo) e Sibelin/Venissieux, località presso Lione in Francia, proseguendo in Italia fino al porto di Gioia Tauro via Genova. È allo studio un proseguimento dell'itinerario verso Fos-Marsiglia e oltre in Spagna. Partirà il 20 gennaio 1998, e lo *one-stop-shop* (sportello unico) collocato presso le ferrovie del Lussemburgo accetterà prenotazioni di tracce da dicembre. Sono offerte 7 tracce giornaliere per treni di 1000/1200 tonnellate con velocità massima di 100/120 km/h, a velocità commerciali di 55/65 km/h e con un incremento di efficienza del 25% rispetto alla circolazione precedente.

Freeway Nord-Sud – Nata per iniziativa di Olanda, Germania, Austria, Svizzera e Italia, è composta da 3 diversi itinerari:

- Rotterdam-Chiasso/Domodossola-Gioia Tauro (4 coppie di tracce giornaliere);
- Brema/Amburgo-Brennero-Brindisi (3 coppie di tracce);
- Rotterdam/Brema/Amburgo-Vienna (6 coppie di tracce).

Le tracce offerte permetteranno velocità massime di 100 km/h e una velocità commerciale di 55 km/h, con soste di frontiera di 15-30 minuti. Dall'orario estivo 1998 la *freeway* sarà prolungata in partenza dai porti tedeschi verso Danimarca, Svezia, Norvegia e Finlandia, collegandosi alla *Scanway Plus* attualmente allo studio.

Freeway Regno Unito-Ungheria – Il collegamento è stato proposto dal *Freight Logistics Leaders' Club* su un itinerario tra la Gran Bretagna e la piattaforma logistica di distribuzione di Sopron in Ungheria. I caratteri della *freeway*, che dovrebbe partire entro il 1998, sono ora allo studio, sulla base provvisoriamente identificata di un treno giornaliero. La disponibilità di uno shuttle quotidiano potrà così introdurre una nuova dimensione concorrenziale con il vettore stradale. In base all'interesse del mercato si definiranno i livelli di frequenza del servizio e i punti specifici di arrivo e partenza nel Regno Unito.

Vi è grande attenzione per l'esperimento *freeways*, i cui esiti permetteranno di dare una prima risposta alle problematiche di politica

• segue •

economica riguardanti il ruolo e l'assetto futuro delle ferrovie e del mercato del trasporto. I soggetti che rivestono un interesse diretto non sono qui solo la clientela del trasporto merci e le società ferroviarie nazionali europee, con al loro interno i gestori dell'infrastruttura e le aree di *business* merci. Le *freeways* sono anche un'area d'intervento per investitori privati necessari alla costituzione di nuove società ferroviarie nonché, *last but not least*, per i decisori politici dei Ministeri dei Trasporti nazionali e dell'Unione europea.
Gli interessi in gioco sono evidentemente diversi, e in una certa misura contraddittori. Il progetto *freeways* porta con sé una ambiguità di fondo, essendo stato lanciato insieme come "terapia" per incrementare i volumi e le quote di mercato del trasporto merci per ferrovia e inoltre come strumento per rompere il regime di monopolio ferroviario (realizzare il mercato interno delle ferrovie) aprendo l'infrastruttura ferroviaria a nuove imprese private. Le *freeways* saranno dunque un laboratorio di innovazione, come si deduce anche dagli elementi normativi che ne costituiscono la base.
Nelle intenzioni della Commissione europea il progetto parte sì dall'applicazione delle Direttive comunitarie sulle ferrovie (le note Direttive 91/440, 95/18 e 95/19) ma supera i limiti che queste pongono tuttora al libero accesso, l'*open access*, che è l'essenza della liberalizzazione ma che si accompagna, nella visione della Commissione, anche a un certo grado di *deregulation*.
A Bruxelles si ritiene infatti che, almeno per il trasporto merci, si possa andare oltre il dettato delle norme in vigore, che pongono rigidi vincoli ai soggetti abilitati a svolgere servizi ferroviari (Direttiva 95/18) e ai servizi che tali soggetti possono svolgere sulle infrastrutture ferroviarie (Art. 10 Direttiva 91/440). Ciò con l'obiettivo dichiarato di agevolare la nascita di nuove imprese e di permettere loro di fare trasporto senza gli impedimenti derivanti dalla struttura tradizionale del servizio ferroviario, prodotto dalla cooperazione tra le Ferrovie europee. Due gli elementi di intervento in questo contesto: la messa a disposizione della trazione ai nuovi entranti (che la Commissione vuole affrancare dall'onere di acquistare o detenere locomotive con contratti di leasing) e la libertà di fornire qualsiasi tipo di servizio, combinato o convenzionale; nazionale o internazionale.
Oltre all'approccio economico c'è quindi sul progetto *freeways* un obiettivo squisitamente politico, di liberalizzazione e *deregulation*. Lo sviluppo dei trasporti per ferrovia è evidentemente ampiamente condiviso, ma gli interessi si divaricano quanto ai soggetti che saranno in grado di cogliere le opportunità che esso apre: saranno le ferrovie nazionali esistenti, e con quale equilibrio reciproco? O si affermeranno rapidamente le nuove imprese private? Anche se questa prospettiva ha il carattere di una sfida quanto mai impegnativa per quelle imprese come le FS che non hanno ancora concluso il processo di risanamento, è fuori di dubbio che un fallimento delle *freeways* non è nell'interesse di nessuno, e in particolare delle ferrovie nazionali. Nonostante le contraddizioni e l'incertezza insite nel progetto, esso sarà comunque visto come un banco di prova per testare la validità del mondo ferrovia negli anni futuri. Se avrà successo, si potrà sempre disputare se sia stata la concorrenza o non piuttosto la cooperazione a fungere da principio attivo della terapia di risanamento. Se non vi saranno seguiti significativi all'offerta di capacità *freeways*, ciò sarà letto come una mancanza di vitalità di un settore già a più riprese accusato di inefficienza dal punto di vista del mercato e di onerosità finanziaria dal punto di vista delle politiche pubbliche.
Sotto il profilo strategico sarà particolarmente interessante confrontare gli esiti delle due *freeways* che interessano l'Italia, quella Belgio-Italia via Francia e quella Nord-Sud via Olanda e Germania. I due progetti hanno richiesto molti mesi di pianificazione tecnica e organizzativa .

(prima parte) ❖

Fiscal drag e detrazioni

di Giovanni B. Pellegrini

Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 27.9.1997 ha fissato, con decorrenza gennaio 1998, le nuove misure delle detrazioni d'imposta e dei limiti di reddito previsti dagli artt. 12 e 13 del TU n. 917 del 1986. Il Dpcm è stato emanato, in osservanza alla normativa in atto vigente, allo scopo di neutralizzare gli effetti dell'ulteriore pressione fiscale non rispondenti a incrementi reali di reddito e, quindi, di restituire il drenaggio fiscale che ne consegue.
In sostanza con il nuovo Dpcm sono state adeguate, alla variazione del valore medio dell'indice Istat relativo al periodo 1.9.1996-31.8.1997 (risultato pari al 2,2%), le detrazioni per carichi di famiglia, le detrazioni di lavoro dipendente o assimilato, quale la pensione, nonché quelle per lavoratori autonomi e imprese minori. Se non che, a far tempo dal gennaio 1998 dovrebbe entrare in vigore il decreto legislativo, da cui alla delega contenuta nella legge n. 662 del 1996, concernente la revisione degli scaglioni, delle aliquote e delle detrazioni dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, donde il citato Dpcm rimarrebbe privo di efficacia. Del resto, la delega prevede, fra l'altro, la ripartizione del fondo stanziato per la restituzione del *fiscal-drag* agli assegni familiari e, quindi, l'abrogazione del meccanismo introdotto dalla legge n. 154 del 1989.
Ai primi di novembre, quando queste note vengono scritte, il decreto legislativo è all'esame della competente Commissione parlamentare per il prescritto parere.

Perequazione automatica

Anche su questo tema ci si trova in una situazione analoga d'incertezza, perché ancora non è stato adottato il decreto che, sulla base delle rilevazioni dell'Istat, puntualizza l'indice esatto da valere per il 1997 e stabilisce quello provvisorio da computarsi per il 1998. Altro motivo di perplessità deriva dalla riforma dello Stato sociale, cui il governo è impegnato anche per sanare i conti pubblici. Ora, come si sa, nell'ambito di tale riforma devono trovare posto ulteriori tagli alla spesa previdenziale: bisognerà, perciò, verificare se i tagli incideranno anche sul sistema di indicizzazione delle pensioni. Pertanto, è necessario attendere la formulazione del maxiemendamento da inserire nella manovra finanziaria per il 1998 e l'approvazione della medesima da parte del Parlamento.
Allorché l'itinerario legislativo sarà completato, sarà nostra cura ragguagliare i lettori sulla situazione.

Assegno per il nucleo familiare

A completamento di quanto riferito nel n. 2 di *Linea diretta*, s'informa che, sulla rata di luglio 1997, il Centro nazionale di calcolo del

• segue •

Ministero del Tesoro, per le partite di pensione fornite di detto assegno, ha attribuito, con effetto dal gennaio 1997, gli aumenti previsti dalle tabelle allegate al decreto interministeriale del 19 marzo 1997, liquidando contestualmente le differenze maturate a tutto giugno 1997. Il Centro stesso ha inoltre provveduto a rideterminare, a decorrere dal luglio 1997, l'importo complessivo dell'assegno, tenendo conto dei nuovi limiti del reddito familiare, derivanti dall'aumento, come si è detto la volta scorsa, del 3,9 per cento.
È stato posto il quesito se nel nucleo familiare, da considerare ai fini dell'attribuzione del relativo assegno, si possano includere due nipoti minorenni affidati al pensionato dal Tribunale. Il Ministero del Tesoro ha risolto la questione in senso positivo, dapprima, richiamandosi all'art. 2 della legge n. 153 del 1988, per il quale fanno parte del nucleo familiare i figli ed equiparati. Consegue che si intendono equiparati ai figli legittimi o legittimati: i figli adottivi, gli affiliati, quelli naturali legalmente riconosciuti o giudizialmente dichiarati, quelli nati da precedente matrimonio dell'altro coniuge, nonché i minori regolarmente affidati dagli organi competenti.
Considerato poi che l'affidamento viene disposto nell'esclusivo interesse dei minori al fine di assicurare loro il mantenimento, l'educazione e l'istruzione, il predetto Ministero ha concluso che la mancanza nel provvedimento giudiziario di una esplicita disposizione, circa l'attribuzione delle quote dell'assegno relativo ai minori affidati, non possa intendersi come ostativa alla concessione.

Risposte ai lettori

La copiosa documentazione trasmessa da *Angelo Quaglieri* da Frosinone, relativa alle modalità di calcolo delle quote di indennità integrativa speciale da computarsi nell'indennità di buonuscita ai sensi della legge n. 87 del 1994, mi obbliga a riprendere tale argomento in modo più esauriente rispetto a quanto ho già avuto modo di scrivere. Innanzi tutto ricordo che il problema è sorto a seguito di una sentenza del Pretore di Torino in data 15.3.1996, in favore di sei pensionati FS cessati dal servizio nel periodo 1.12.1984-

31.12.1986, nelle cui riliquidazioni dell'indennità di buonuscita la quota di indennità integrativa inserita nella base di calcolo è stata pari al 60% e, quindi, nella determinazione del *quantum*, parallelamente agli altri elementi stipendiali considerati, ha influito per il 48%, dato che l'intera base di calcolo va ridotta all'80%.
Nel settembre 1996, dando notizia di questa vicenda, ho espresso le mie cautele e perplessità sul seguito che la questione avrebbe potuto avere. Infatti il contenzioso instauratosi può così riassumersi: qualche Pretore ha seguito l'orientamento della sentenza di Torino, mentre altri lo hanno disatteso, respingendo le richieste dei ricorrenti.
Ovviamente le sentenze di accoglimento sono state appellate dalla Società FS e, quindi, allo stato non si può prevedere l'epilogo della vertenza, che potrebbe approdare alla suprema Corte. Com'è noto la legge n. 87 del 1994 è attuativa della sentenza costituzionale n. 243 del 1993, che aveva dichiarato l'illegittimità del precedente assetto normativo – che non prevedeva il computo dell'indennità integrativa speciale nell'indennità di buonuscita – così determinando il sorgere in capo agli interessati di un diritto, la cui misura la Corte aveva demandato al legislatore. Infatti, nell'affidare a quest'ultimo modi e tempi di un adeguato computo dell'indennità, la Corte ha raccomandato di evitare l'insorgere di nuove situazioni di squilibrio fra i dipendenti appartenenti ai vari comparti e di perseguire l'obiettivo di una successiva omogeneizzazione dei trattamenti di fine rapporto sia pubblici che privati. Per il conseguimento della prima finalità il legislatore ha tenuto conto dei vari modi di computo vigenti per i dipendenti dello Stato e delle FS, per i dipendenti degli enti pubblici non economici e per quelli degli enti locali, che già includevano nell'indennità premio di servizio il computo dell'indennità integrativa, in modo da armonizzarli fra di loro. In relazione al succitato criterio, l'art. 1 della legge n. 87 ha disposto il computo dell'indennità integrativa nella base di calcolo

dell'indennità di buonuscita: a) per i dipendenti degli enti pubblici non economici (i cosiddetti parastatali) nella misura del 30% dell'indennità fruita alla data di cessazione dell'attività, tenuto conto che la base di calcolo era pari al 100%; b) per i dipendenti pubblici e per i ferrovieri nella misura del 60%, avendo considerato che la base di calcolo era pari all'80%.
Perché nel settembre 1996 ho espresso le mie perplessità in ordine alla sentenza di Torino? Per due ordini di motivi: uno giuridico e l'altro di natura economico-finanziaria. Infatti, per l'interpretazione dell'art. 1 della legge n. 87 non può omettersi dal considerare né le raccomandazioni contenute nella sentenza costituzionale verso le scelte di politica economica, necessarie al reperimento delle indispensabili risorse finanziarie, e neppure gli elementi letterale e logico fatti palese dalla norma e cioè la ricerca dell'intenzione del legislatore rivolta allo scopo pratico cui la norma veniva indirizzata. Inoltre, ove l'indirizzo giurisprudenziale si consolidasse in senso favorevole ai ricorrenti – tenuto conto degli oneri necessari ad affrontare i maggiori costi inerenti alla riliquidazione dell'indennità di buonuscita per un ragguardevole numero di interessati – non può escludersi un intervento diretto del legislatore inteso a fornire l'interpretazione autentica della norma in discorso. Circa il secondo obiettivo della omogeneizzazione, per i ferrovieri è stato realizzato a partire dal gennaio 1996, con la cessazione della indennità di buonuscita e l'introduzione del trattamento di fine rapporto regolato dall'art. 2120 del Codice civile. Per quanto riguarda i dipendenti pubblici, la legge n. 335 del 1995 ha demandato alla contrattazione collettiva il compito di individuare le modalità di conversione della indennità di buonuscita in trattamento di fine rapporto.
Ritengo che la posizione pensionistica di *Giuseppe Giorgi* da Livorno risulti correttamente regolarizzata in base alla legge n. 59 del 1991. Al riguardo posso confermare la puntuale risposta ricevuta dalla locale Direzione provinciale del tesoro in ordine alle istruzioni impartite dalla Ragioneria generale dello Stato. Infatti, con una nota del 14.3.95 il prefato ufficio ha espresso l'avviso che il trattamento più favorevole da garantire agli interessati, in applicazione della legge n. 537 del 1993, deve scaturire dal raffronto della pensione riliquidata con i benefici dell'art. 3 della legge n. 59 del 1991 con l'importo della pensione in essere al 30.6.1990, maggiorato degli acconti già erogati dall'1.7.90, dall'1.1.92 e dall'1.1.93, con esclusione, quindi, della indennità integrativa speciale. Come si sa, per i ferrovieri in pensione la detta indennità mensile viene ridotta di lire 72.122. Si aggiunge che, a seguito della citata determinazione ministeriale, i Centri meccanografici del tesoro hanno regolarizzato le partite della specie, già riliquidate, disponendo il recupero delle maggiori somme corrisposte per effetto dell'omessa riduzione della predetta indennità. In definitiva, l'aumento mensile ottenuto di lire 248.303, al netto della riduzione apportata all'importo mensile dell'indennità integrativa, deve ritenersi esatto.
Per poter fornire i chiarimenti richiesti da *Danilo Chericoni* da Livorno è necessario che invii la fotocopia della deliberazione della Società FS relativa alla riliquidazione della pensione in base alla legge n. 59 del 1991 in suo possesso, nonché la copia dell'integrazione dello stato matricolare ferroviario. Quest'ultimo elaborato – da richiedere all'Ufficio amministrazione e contabilità di Firenze – contiene la rideterminazione della base pensionabile ai fini della predetta riliquidazione e, in particolare, l'inquadramento stipendiale ai sensi della legge n. 42 del 1979, il calcolo dell'anzianità pregressa con i criteri stabiliti dalla stessa legge del 1979, nonché quello dell'anzianità pregressa in applicazione della legge n. 426 del 1982.
Salvatore Muto da Cosenza domanda se gli interessi legali maturati su crediti di lavoro dipendente soggiacciono ad imposizione fiscale. La risposta è affermativa in quanto il Ministero delle Finanze, richiamandosi all'art. 1 della legge 26.2.1994, n. 133, si è espresso nel senso che i predetti interessi legali sono soggetti allo stesso regime fiscale dei crediti di lavoro dipendente. ❖

La nuova regia del trasporto locale

di Beppe Bertoli

Entro il Duemila si concluderà il processo di trasferimento alle Regioni delle competenze finanziarie e di programmazione. Il condirettore dell'Asa trasporto metropolitano e regionale, Giancarlo Laguzzi, spiega come FS si sta preparando al cambiamento: integrazione tariffaria, consorzi, nuova organizzazione del lavoro

Le politiche di razionalizzazione della spesa pubblica nei paesi dell'Europa di Maastricht stanno aprendo nuovi scenari per il futuro del trasporto ferroviario. Il Piano d'impresa FS e l'applicazione della legge Bassanini, sulla linea delle direttive europee, riservano per i prossimi tre anni un ruolo importante e innovativo al trasporto dei viaggiatori sulle brevi distanze, in ambito regionale e metropolitano. Entro il Duemila si concluderà, infatti, il percorso che sta portando verso un radicale cambiamento dei compiti dell'istituzione Regione: da autorevole ma generico interlocutore a regista e regolatore di tutte le attività finanziarie e di pianificazione relative al trasporto locale. Spetterà, cioè, alle Regioni migliorare e riequilibrare le esigenze di mobilità scegliendo le aziende a cui affidare i servizi di trasporto e stipulando con loro contratti. Verranno quindi messi a confronto tutti i servizi di trasporto, sia su ferro che su gomma, la qualità delle offerte, i costi. È importante quindi per FS, e in particolare per l'Asa trasporto metropolitano e regionale, prepararsi all'appuntamento con l'attuazione pratica della regionalizzazione del trasporto locale, consolidando il suo ruolo di operatore affidabile e conveniente.

Chiediamo a Giancarlo Laguzzi, condirettore dell'Asa e direttore del trasporto locale su ferro, quali sono i programmi FS nel nuovo contesto.

"In questi anni di cose ne sono state già fatte. La prima è stata quella di organizzarsi su direzioni regionali, coerentemente a un processo di riforma che poi si è concretizzata, e di spingere alla creazione di comunità tariffarie il più possibile integrate. Esempi come Metrebus a Roma, Napolipass a Napoli, Formula a Torino, documentano come sia possibile ottenere apprezzabili risultati nel campo dell'integrazione tariffaria, pur senza avere strumenti ad alta tecnologia come i sistemi di bigliettazione informatici.

In questo settore l'obiettivo massimo è stato raggiunto a Bolzano dove, grazie agli investimenti da parte della Provincia autonoma, è stato realizzato un sistema di bigliettazione con supporto magnetico e con carte valori a scalare, che permette anche una ripartizione rigorosa degli introiti tra i vari vettori di trasporto. Per questo Bolzano è un modello da seguire e sull'attuazione di un sistema simile si sta ragionando anche in altre tre regioni, Lombardia, Emilia e Lazio.

IL SISTEMA INTEGRATO DI BOLZANO

Dal 1994 è operativo nella provincia di Bolzano uno dei sistemi più innovativi di integrazione tariffaria. Le oltre 30 aziende di trasporto pubblico (tra cui FS) che operano nella provincia, su una rete complessiva di circa 3 mila chilometri di linee prevalentemente estese su strade montane, hanno infatti adottato documenti di viaggio a banda magnetica (vere e proprie carte valori), che consentono il controllo automatico e la registrazione di tutti i movimenti dei passeggeri.
Si tratta di una delle soluzioni tecnologicamente più avanzate attualmente in uso in Europa, che offre al viaggiatore la convenienza economica e la comodità di poter disporre di un solo biglietto o abbonamento per tutti i mezzi di trasporto; e ai vettori di conoscere l'origine e la destinazione di ogni viaggio e, conseguentemente, gli introiti da ripartire tra le diverse società che gestiscono i servizi. Tutti i documenti sono emessi o convalidati ogni volta che si accede a un mezzo di trasporto pubblico (a bordo o nelle stazioni di partenza).
Esistono anche carte valori personali (gli abbonamenti urbani ed extraurbani) e al portatore. Per questi documenti, il computer delle attrezzature di emissione e di convalida verifica a ogni operazione la correttezza dell'utilizzo e deduce dalla carta valore l'importo della tariffa prevista. Le attrezzature sono dotate di moduli di memoria asportabili, che contengono tutte le informazioni sui documenti trattati (chilometri percorsi, tariffa, tipologia) e sui servizi (fermate delle linee, orari delle corse). I moduli asportati vengono quindi analizzati centralmente per la predisposizione di statistiche relative alle corse, ai passeggeri/chilometro, agli introiti e alla compensazione degli introiti tra i diversi concessionari.

Non esistono difficoltà di tipo culturale, ma solo finanziario. Questi sistemi di bigliettazione intelligente richiedono investimenti in tecnologia che non sono facili da reperire e che devono essere ripartiti con le Regioni. Molto si è fatto anche dal punto di vista della integrazione degli orari. In alcune realtà gli orari sono stati fortemente ricalibrati tra i vari vettori ferroviari e stradali. Una di queste è la regione Lombardia, dove l'offerta delle FS e delle Ferrovie Nord è stata modulata in funzione dell'apertura del Passante ferroviario di Milano, la cui prima fase (fino alla stazione di Porta Venezia) si attiverà entro l'anno, con l'ingresso dei treni delle Nord da Bovisa, mentre per fine '98 è previsto l'ingresso dei treni FS da Certosa".

Nell'area milanese a che punto è l'integrazione tariffaria?
Le tariffe sono uno dei punti di maggiore criticità per Milano e la Lombardia. Questo vale anche per altre regioni, dove la differenza tra le tariffe della gomma e quelle del ferro è molto elevata. Da dicembre ci sarà un aumento tariffario, mediamente del 10%, che ci consentirà un avvicinamento delle tariffe delle Nord e delle FS, che sono già allineate, con quelle della gomma. È però necessario che in questi mesi la Regione faccia uno sforzo di revisione della normativa sulla gomma, perché se nel prossimo anno ci sarà ancora un adeguamento automatico con l'inflazione delle tariffe dei bus, questo processo di avvicinamento subirà un ulteriore ritardo. Sono comunque sicuro che la volontà regionale è di allinearle in un arco di pochi anni.

Per accelerare i processi di integrazione le FS hanno cercato alleanze e promosso la nascita di Consorzi con gli altri vettori. Sono un primo passo verso la formazione di società regionali?
Gli assetti consortili sono un'interessante esperienza, una strada sperimentale che stiamo cercando di percorrere e che sta dando ottimi risultati. Un esempio è il Consorzio Metrebus, grazie al quale sono stati risolti vari problemi relativi all'integrazione tariffaria. Pur valutando positivamente il percorso intrapreso, non si è arrivati a realizzare un assetto so-

cietario con l'assegnazione di uomini e mezzi, perché esistono ancora perplessità, difficoltà e criticità da valutare con i sindacati di categoria e comunque da regolare con il rinnovo contrattuale in corso. Il maggiore problema è forse quello di riuscire a immaginarsi, a regime, una ferrovia articolata su una molteplicità di realtà regionali, in cui la forza lavoro in qualche modo è riorganizzata con nuove regole di produzione del servizio, per far sì che i costi siano il più possibile vicino a quelli del comparto delle ferrovie in concessione e degli autobus. Si tratta, in altri termini, di avvicinare i contratti dei ferrovieri e degli autoferrotranvieri: si ipotizza un "contratto di lavoro di comparto" che riesca a riunificare le regole per tutto il comparto della rotaia, sia delle FS che delle ferrovie in concessione.

Cambierà anche il lavoro dei ferrovieri addetti al trasporto locale?

Il macchinista e il capotreno oggi svolgono il loro lavoro un po' sui treni viaggiatori della lunga percorrenza, un po' su quelli del trasporto locale, e a volte su treni merci. Possiamo ipotizzare che in futuro il loro sarà un lavoro specializzato su uno dei tre segmenti, per esempio solo su turni dedicati al trasporto locale. Non è un cambiamento immediato, ma al di là di ogni assetto possibile, divisioni o società, sicuramente il turno specializzato è un processo che nel giro di un paio di tornate contrattuali si dovrebbe quasi normalizzare.

Se nasceranno le nuove società regionali, avranno anche mezzi propri?

Non è escluso, lo si deciderà nei prossimi mesi. La soluzione minima potrebbe essere quella dei turni dedicati, la massima quella della creazione di società totalmente autonome con propri mezzi, personale ed anche impianti di manutenzione. La via di mezzo tra turni dedicati e società completamente autonoma è da esaminare caso per caso e da confrontare con le singole Regioni e con le organizzazioni sindacali. Per spiegare meglio le varie possibilità potremmo fare un parallelo tra le tariffe integrate e i processi di riorganizzazione. Così come tra le tariffe integrate quella con divisione parametrica degli introiti è il modello minimo e il sistema di Bolzano, con una ripartizione calibrata degli introiti secondo i reali spostamenti dell'utente nelle varie imprese di trasporto, è il massimo; nella riorganizzazione, minimo e massimo sono rispettivamente il turno dedicato e la società autonoma. Una soluzione intermedia è tutta da costruire, in relazione alle realtà locali, ai vincoli finanziari, alle relazioni industriali. ❖

NAPOLIPASS

Al Consorzio Napolipass, nato per promuovere e migliorare il servizio di trasporto pubblico nell'area metropolitana, aderiscono 6 società: Anm (Azienda napoletana mobilità), Ctp (Consorzio trasporti pubblici), Circumvesuviana, Funicolare di Mergellina - Posillipo Alto, Sepsa (Società concessionaria pubblici servizi ferroviari e automobilistici) e le Ferrovie dello Stato. Dal luglio 1997 è stata realizzata la tariffa integrata "Giranapoli", che comprende tutti i servizi di trasporto pubblico all'interno del Comune di Napoli gestiti dalle aziende consorziate.

Traffico pendolare: anche qui si compete

Le FS – dice Antonietta Sannino, la prima donna a capo della Divisione trasporto locale – devono presentarsi con le carte in regola rispetto agli altri vettori sul territorio. E ciò richiede una diversa produttività del servizio, il cui costo è oggi superiore a quello fornito dal trasporto su gomma

Dallo scorso 15 ottobre la Divisione trasporto locale ha un nuovo direttore, "un'ingegnere" quarantenne, di Napoli. Non stupitevi per l'apostrofo e non consideratelo un errore. Il nuovo capo del Trasporto locale FS è una donna. Per la prima volta nella storia delle ferrovie italiane abbiamo una responsabile di una struttura tecnica. Ma non è il solo primato che Antonietta Sannino ha conseguito nella sua carriera ferroviaria. Le chiediamo di raccontarci come ha incominciato.

"Sono entrata in FS come ingegnere all'esercizio, all'epoca si chiamava movimento, nel dicembre del 1980. Le ferrovie erano ancora una Azienda di Stato e la mia prima impressione è stata di essere approdata in un'azienda militarizzata. Una donna all'esercizio non c'era mai stata, era una novità assoluta.

L'impatto per me è stato comunque positivo perché ho sempre lavorato divertendomi. Gli "altri", però, pensavano alla solita donna che era entrata in ferrovia per mettersi dietro ad una scrivania e non è stato facile dimostrare il contrario. Non potevo mai venir meno a compiti come i centri operativi, i turni, le emergenze perché ciò avrebbe significato confermare i pregiudizi: ero una donna e come al solito... L'esperienza milanese è durata 4 anni, poi sono stata trasferita a Napoli, per me un ritorno a casa ma non privo di problemi. Ho continuato a lavorare all'esercizio, ma ho dovuto ricominciare da capo a costruirmi uno spazio e a esse-

re accettata come ingegnere donna.
Se a Milano un certo numero di ingegneri donna si erano inserite nel mondo produttivo (esterno a FS), a Napoli nell'84 la situazione era veramente fuori dall'ordinario. Ma non tutti sono aperti alle novità e sebbene non abbia mai accettato un ruolo di lavoro comodo, mi sia sempre impegnata al massimo e abbia sempre cercato un lavoro che mi desse soddisfazioni, i tentativi di mettermi da parte sono stati continui.
Per sette anni ho continuato a lavorare nel movimento, seguendo una carriera che andava avanti da sé. Da ispettore a ispettore capo aggiunto. Sono diventata dirigente nel marzo del '91, quando mi si chiese di costituire nella regione uno dei nuovi uffici della Divisione Trasporto locale. Impresa non facile all'interno di FS, dove il traffico locale era considerato la cenerentola del trasporto. All'inizio ho avuto gioco facile perché tutti pensavano che questi uffici, e in particolare quello di Napoli, non riuscissero a decollare, e quindi non avevo occhi puntati su di me. Ho potuto così porre le basi di una riorganizzazione in Campania di tutto il trasporto locale, "inventandomi" e dando corpo a strutture che in Italia non erano mai esistite. Mi riferisco al Consorzio, il primo nato in Italia, che oggi gestisce la tariffa integrata a Napoli con tutte le altre aziende di trasporto operanti sul territorio (*ndr. l'ing. Sannino ne è tuttora il direttore generale e il notevole successo economico dell'iniziativa è da considerare un'affermazione della strategia del Trasporto locale FS*).
Dal '92 al '97, primo esempio in Italia e prima volta per FS, ho gestito una metropolitana per conto del Comune di Napoli, applicando nuove strategie. Dopo 5 anni di gestione, il rapporto ricavi/costi è di circa il 60%, le stazioni e i treni sono puliti, non ci sono atti di vandalismo e la tratta sembra aperta al pubblico da pochi mesi. I treni viaggiano in perfetto orario con una regolarità del 99,35 per cento. Oggi sono orgogliosa del mio nuovo incarico e felice di tornare a Milano, ma ho lasciato Napoli con un grande 'magone'. Non vorrei penalizzare ancora le mie due figlie di 16 e 11 anni. Per loro a volte ho odiato il mio lavoro con la stessa intensità per cui l'ho amato e l'amo tuttora. Ma è così difficile equilibrare le due cose".

Nel sistema produttivo spesso il lavoro femminile più che ai ruoli di comando e di progettazione viene relegato a quelli puramente esecutivi. Ha mai vissuto questo tipo di esclusione?
Non mi sono mai sentita relegata, non ho mai consentito che qualcuno mi relegasse e penso che nel momento in cui mi fossi sentita in questa condizione me ne sarei andata. Sono una persona che non si è mai preoccupata della poltrona, né di rincorrere poltrone più alte, lavoro solo se mi diverte quello che faccio. Le cose da realizzare mi piace pensarle ma mi piace anche farle, seguendo ovviamente quelle che sono le strategie dell'azienda in cui lavoro. Amo i ruoli operativi. Ad esempio mi piacerebbe applicare a livello nazionale quello che ho fatto a Napoli. Un'applicazione concreta di quelle che sono le strategie del Trasporto locale.
Credo che nella nostra azienda ci sia bisogno proprio di operatività. Non sono le grandi cose, ci mancano le piccole cose, i piccoli passi, le piccole strategie. Riuscire ad avere il treno e la stazione pulita, il nostro personale con la divisa in ordine. In fondo sono le piccole cose che migliorano la qualità di un servizio, le cose che si ottengono passo passo e convincendo le persone che si debbono fare, non perché qualcuno te l'ha ordinato ma perché si sentono dentro. Sono spesso in giro tra il personale, sui luoghi di lavoro, nelle stazioni; ho cominciato nelle stazioni e non ho mai perso di vista quello che è il nostro prodotto: il servizio sui treni e nelle stazioni. Quando viaggio non riesco a non guardare anche questi aspetti, se il treno è pulito, come si presenta il personale. E se vedo qualcosa che non va, non riesco a non dirlo. L'azienda non la vedo settoriale, per me un dirigente deve riuscire a non coltivare solo il suo orticello, tutti dobbiamo contribuire affinché le cose vadano meglio.

Veniamo al suo "orticello", quali sono i compiti del responsabile della Divisione trasporto locale?
Uno dei compiti è il coordinamento di tutte le direzioni regionali del Trasporto locale e in generale

curare il traffico pendolare, regionale e metropolitano, che ha una sua atipicità rispetto al traffico a livello nazionale e problematiche specifiche, perché è uno dei settori in cui il prezzo del biglietto copre con percentuali molto basse il costo del servizio. È un traffico che si svolge soprattutto in determinate fasce orarie, per cui i servizi offerti devono essere concentrati in alcune ore, ed è un traffico che richiede una particolare attenzione per evitare che i costi lievitino. È uno dei motivi per cui tra le strategie della Divisione c'è la lotta all'evasione, quando i treni sono pieni difficilmente si riesce a controllare.

Per questo uno dei nostri compiti è quello di facilitare l'accesso all'acquisto del biglietto. Non posso utilizzare esclusivamente le biglietterie, significherebbe avere code agli sportelli alle sette del mattino. Devo invece fare in modo che il viaggiatore del trasporto locale arrivi già in stazione con il biglietto, che il biglietto possa essere acquistato al bar sotto casa, all'edicola, dal tabaccaio. Servire questo segmento di clientela solo attraverso le biglietterie, significherebbe avere in una media stazione dieci sportelli presenziati per un'ora al mattino e per un'ora al pomeriggio. Quello del trasporto locale è un settore in cui l'attenzione ai costi deve essere particolare. Il costo deve essere il costo dell'offerta e i servizi accessori li devo rendere al minor costo possibile. Altrimenti il settore treno rischia di scomparire rispetto all'altro comparto che è quello della gomma, i cui costi sono nettamente inferiori.

Quali sono oggi le problematiche più urgenti da affrontare?

Il Trasporto pubblico locale si trova oggi in una fase che da anni si attendeva, una fase molto delicata: finalmente si regionalizza, ma la regionalizzazione è da avviare con una rete che comunque resta a livello nazionale e con servizi che molte volte interessano più regioni.

È un momento in cui il contratto di servizio passerà dallo Stato alle Regioni. Sarà la Regione a effettuare la programmazione e le scelte finanziarie e le FS dovranno competere con tutti gli altri vettori sul territorio. Per questo dobbiamo presentarci alla scadenza, che è una scadenza di qualche mese, con le carte in regola, con un processo di riorganizzazione avviato e in grado di garantire una diversa produttività. Non posso presentarmi alla Regione con un costo più alto di quello che fornisce un'altra azienda presente sul territorio, perché a questo punto il servizio FS potrebbe anche non essere comprato. Per arrivare a questo, il Piano d'impresa FS sta portando avanti un processo di divisionalizzazione, per fornire alla Divisione Trasporto locale, in ogni situazione territoriale, le leve necessarie per poter poi contrattare con le Regioni i suoi servizi.

IN SICILIA UNA TAVOLA ROTONDA

"Verso la riforma del trasporto locale della regione Sicilia", è il tema della tavola rotonda che ha organizzato il Collegio ferroviario italiano (Cafi) il 28 novembre scorso a Palermo, in vista della prossima attuazione della regionalizzazione del trasporto locale prevista dalla legge Bassanini. Tanti e tutti qualificati i partecipanti alla tavola rotonda: Salvatore Alamia, assessore provinciale ai Trasporti, Sante Bianchini, per l'Osservatorio trasporti del Cnel, Lelio Cusimano, direttore Assindustria, Giuseppe Ferrante, assessore comunale al Traffico, Mario La Rocca, direttore della Zona territoriale Sicilia, Carlo Lungaro, consulente dell'assessore regionale ai Trasporti, Massimo Maniscalco, per la sezione Trasporti dell'Assindustria, Clara Ricozzi, per la Direzione Motorizzazione Civile del ministero dei Trasporti, Giancarlo Schisano, per l'Asa Trasporto metropolitano e regionale, Franco Vittorio Scimò, direttore regionale Trasporto locale Sicilia e Roberto Spingardi, direttore Comunicazione interna e cultura d'impresa.

Diversi e stimolanti gli argomenti proposti dal presidente del Cafi, Aldo Bonforti, che ha coordinato i lavori: la capacità programmatoria e finanziaria delle Regioni in materia di servizi pubblici; la regolazione dell'esercizio dei servizi di trasporto nell'ambito delle competenze delle Regioni e degli Enti locali; integrazione tariffaria; gli investimenti. *(Leonardo Cordone)*

Dal centro alla periferia

di Sante Bianchini

Con la riforma del Trasporto pubblico locale ci troviamo di fronte all'opportunità di riprogettare una mobilità urbana e regionale che avrà forti ricadute sulle scelte urbanistiche e sugli insediamenti industriali e del terziario. FS potrebbe svolgere un primo fondamentale ruolo supportando le Regioni nell'affrontare i nuovi, difficili compiti

È realtà la riforma del Trasporto pubblico locale e degli strumenti legislativi che la disciplinano e la presidiano: le deleghe contenute nella legge Bassanini, lo specifico decreto legislativo del Governo che le attua dopo un intenso lavoro di confronto con le parti sociali e con i soggetti chiamati in causa ed, infine, gli interventi finanziari di competenza della legge annuale di bilancio. A questa legislazione, che in alcuni casi è prescrittiva ed in altri solo d'indirizzo, dovranno far seguito i provvedimenti amministrativi, di regolamento e di legislazione, di competenza dei Comuni e, soprattutto, delle Regioni.

Qualche condizionale è d'obbligo per le difficoltà che dovranno affrontare quelle autonomie locali che sono meno attrezzate sul piano amministrativo e gestionale. Non a caso, il citato decreto del Governo configura, all'art. 13, i poteri sostitutivi del Ministro dei Trasporti per i compiti che gli organi regionali non dovessero adempiere "per inerzia" nei termini prescritti. Auguriamoci non si debba ricorrere ai poteri sostitutivi con il relativo seguito di dispute, più o meno eleganti, su quali comportamenti possano essere considerati "inerzia".

È opportuno osservare come il decreto di riforma del Trasporto pubblico locale, anche dopo il difficile percorso di definizione a cui è stato sottoposto, abbia contenuti esaurienti rispetto ai problemi che si intendono affrontare e sia coerente con le indicazioni del *"Libro verde della Commissione europea"* – del novembre 1995 – intitolato, significativamente, "La rete dei cittadini".

A dimostrazione che la sollecitazione a territorializzare i servizi e ad avvicinarne la gestione e la responsabilità ai cittadini, ha una forza intrinseca, non foss'altro di buon senso, non limitata a certi fenomeni nostrani.

In questo spostamento, dal "centro" al territorio,

risiede uno dei significati maggiori della riforma che inizia ora il suo cammino. In verità, non pochi osservatori, a proposito delle motivazioni della riforma, pongono soprattutto in risalto i dati economici e di efficienza del Trasporto pubblico locale: il minore *appeal*, il decrescere della domanda soddisfatta, i disavanzi delle gestioni. Motivi che condividiamo, ma ai quali aggiungeremmo, con maggior peso, la richiesta delle comunità locali a voler decidere su queste materie. Se ben seguita, si tratta di una volontà che può diventare un positivo esercizio di responsabilità e di consapevolezza. Nella vicenda, le "necessità economiche" hanno agito visibilmente da acceleratore delle sensibilità e dei mutamenti di costume. Forse aiuta a rendersene conto un modesto *bricolage* fra i molti antefatti e le innumerevoli vicende che hanno preceduto la maturazione degli atti di riforma.

Ancora nel 1995, il sindaco di Venezia, Massimo Cacciari, sosteneva che le amministrazioni locali si giocavano gran parte della propria immagine e della propria credibilità sul tema della mobilità locale. E aggiungeva, con un pizzico di snobismo, ma con grande acume, che la gente ragiona ormai secondo un "modello di ubiquità", e tutto ciò che non le permette di "essere ovunque" in tempo reale lo sente come un limite, un impedimento, un disservizio. Un sociologo come Giuseppe De Rita diagnosticava l'avvenuto passaggio dalla "società aperta", alla "società densa" e, quest'ultima necessita di una cultura collettiva di regolazione. Ad evitare fraintendimenti, come se si parlasse d'altro, il Cnel sosteneva che la mobilità territoriale è stata quasi la metafora della società aperta, l'esempio che ognuno poteva far da sé: dallo sviluppo del trasporto su gomma per le merci con tanti padroncini del camion, fino all'uso dell'auto privata anche nei centri storici più delicati. Siamo ancora a qualche anno fa e il Censis scriveva sul tema: "c'è bisogno di innovazione culturale, altrimenti la gestione della densità, in materia di mobilità urbana e metropolitana sarà impossibile". Gestire la densità della mobilità significa avere una cultura del territorio, avere una "forma urbis" e sapere cosa si vuole fare del territorio e della città.

È una modestissima opinione personale, ma gli approcci che abbiamo sinteticamente ricordato trovano una base rilevante di legittimazione nei contenuti del decreto legislativo e nella strumentazione che esso richiede ai Comuni e alle Regioni per la sua applicazione: *i contratti di servizio – i piani regionali dei trasporti – i servizi minimi da assicurare – i provvedimenti di integrazione e di interscambio modale*. Senza eccedere in ottimismo, si può sostenere che ci troviamo di fronte alla opportunità di riprogettare la mobilità urbana e regionale modificando gli effetti che essa provoca nelle scelte urbanistiche e negli stessi insediamenti terziari e industriali.

L'attenzione alle risorse e al loro uso efficiente, ha

fatto includere nel decreto prescrizioni cogenti in materia di disavanzi, fino a fissare il rapporto dello 0,35 fra costi operativi dell'impresa e introiti per prodotti del traffico, al netto dei costi di infrastruttura. Questi contenuti legislativi stanno a significare che le diseconomie ricadranno su Comuni e Regioni e sui loro cittadini, senza possibilità di ricorrere (almeno così dovrebbe essere) allo Stato centrale. Il percorso della riforma, proprio per l'ampiezza dei problemi da affrontare, ha tempi di applicazione graduali per consentire ai "soggetti", aziende e istituzioni locali, di prepararsi e di attrezzarsi. Un primo interrogativo che dobbiamo porci è se le Regioni, che costituiscono lo snodo fondamentale del coordinamento della programmazione territoriale e sono, insieme ai Comuni, il "committente" nei confronti delle imprese, siano preparate a sufficienza ai nuovi compiti.
La risposta non è univoca, perché esiste una notevole varietà di situazioni di fatto.
Un primo fondamentale ruolo della società FS, di proprietà dello Stato, potrebbe perciò ritrovarsi nell'essere a supporto delle Regioni – in modo per quanto possibile neutro – nella preparazione culturale e tecnica necessaria alla predisposizione degli adempimenti che abbiamo elencato. Una seconda domanda concerne gli esiti finali della riforma: se aumenterà, cioè, il trasporto su strada e l'uso del mezzo individuale. Se ciò avvenisse, ci troveremmo di fronte ad un sostanziale fallimento della riforma e della cultura che l'ha prodotta. Rispetto all'obiettivo fondamentale di far crescere l'utilizzo del mezzo collettivo e del treno, ci attende un lavoro d'impresa ad ampio raggio che investe molti aspetti della nostra produzione e della relativa commercializzazione. Dagli orari alla composizione dei treni, ai materiali da utilizzare, ai modelli di esercizio, alla tariffazione, sarà opportuno rileggere il nostro processo produttivo per rendere più competitiva la nostra offerta.
Sapendo, peraltro, che dovremo ridurre i costi e anche se non sarà possibile soddisfare il desiderio di "ubiquità" dei cittadini, dovremo contemporaneamente migliorare le prestazioni. Nel Trasporto locale e regionale di persone, tutto caratterizzato da un alto contenuto sociale, entreranno progressivamente i competitori del mercato. Per evitare alibi, è opportuno ricordare che non esiste un nesso tra gli obiettivi sociali del trasporto e la forma di mercato in cui vengono erogati. Si può infatti pensare di offrire trasporti gratuiti a tutti in un contesto pienamente competitivo e nel quale i soggetti competono nell'erogarli. Gratuiti significherebbe il 100% di sussidio ed un carico corrispondente sulla fiscalità comunale e regionale. Siamo dentro anche noi FS in questo cambiamento, ma potremmo essere i protagonisti attraenti della riorganizzazione della mobilità urbana e regionale.

Il pianeta Termini

di Mario Virano

Vi transitano ogni giorno circa 400.000 persone, numero che praticamente corrisponde agli abitanti di città come Firenze o Bologna. Governare una realtà del genere non è certo semplice e per questo è stata creata Termini spa, che ha l'obiettivo di "trasformare" la più importante stazione della capitale, che sarà uno degli ingressi privilegiati per i pellegrini dell'Anno Santo

In questo periodo a Termini c'è una grande mostra, presentata con rilievo da giornali, radio e televisione, che si intitola "Viaggio nel Cosmo: l'avventura iniziata da Galileo". I visitatori percorrono le sale tra satelliti, robot e suggestive immagini di galassie, stelle e pianeti.

Ma c'è un pianeta, ancora più sconosciuto del remoto Urano, che nella mostra non è rappresentato (pur essendo presente), ed è il "Pianeta Termini", l'universo di stazione in cui l'esposizione è inserita e che merita un piccolo viaggio per scoprirne i segreti.

Partiamo dalla descrizione fisica: gli edifici che compongono la stazione si sviluppano per una superficie pari a circa 22 campi di calcio, a cui vanno aggiunte le grandi aree occupate da binari e la piazza dei Cinquecento.

In questo mondo "vivono" mediamente quasi 400.000 persone. In altre parole quotidianamente a Termini passa un numero di viaggiatori e circola un numero di frequentatori corrispondente alla popolazione di città come Firenze o Bologna. E questo succede ogni giorno per 365 giorni l'anno. Anzi, in certi periodi è come se due città medie si unissero ed entrassero nei suoi confini.

Fino ad ora Termini, come ogni altra stazione ita-

liana, era pensata e operava solo come un pezzo della rete ferroviaria; i suoi servizi erano quelli strettamente riferiti al trasporto; i suoi costi erano dispersi nei complessivi costi generali di FS e il suo funzionamento era frantumato nelle molteplici competenze che garantiscono i servizi ferroviari.
Ora non è più così: in questi mesi il Pianeta Termini ha un suo "governo" autonomo, costituito dalla "Termini spa", che deve garantire una gestione unitaria dell'intero universo di stazione, quindi ha un suo bilancio ed è impegnata entro due anni, a portare in attivo un conto economico che per decenni è stato in passivo.
Come? Riscoprendo gli "abitanti" di Termini non più solo come veloci meteore che passano dal bus al treno, dal taxi al Pendolino, dal tram alla metropolitana, ma come clienti a cui offrire molti servizi di qualità crescente. Questo obiettivo comporta una rivoluzione copernicana nella concezione stessa della stazione, che deve diventare un centro urbano multifunzionale con aree commerciali, sale di spettacolo, sedi espositive, servizi informativi, opportunità d'incontro, luoghi di relax, bar e ristoranti (di ogni tipo e qualità) e soprattutto dotazioni per la mobilità, favorendo l'interscambio fra i mezzi, l'uso di tecnologie avanzate per tutte le operazioni di supporto ai viaggiatori (biglietterie, prenotazioni ecc.), in un contesto fisico rinnovato nella qualità degli spazi, nella pulizia degli ambienti, nell'immagine complessiva e nella cura dei dettagli.

Fare questo significa trasformare il Pianeta Termini nella Terra di Utopia? No. È un progetto concreto, credibile, in linea con ciò che è stato fatto e si sta facendo nelle principali stazioni ferroviarie del mondo. Non si inventa nulla: si impara dall'Europa adattando quelle esperienze alla nostra realtà.
Con altrettanto realismo va però detto che sul Pianeta Termini non ci sono maghi e fate con la bacchetta magica. Le trasformazioni sono difficili, complesse e richiedono tempo; ma si tratta di tempi certi legati a impegni precisi, sapendo che occorre cambiare le ruote a un treno in corsa, il che comporta necessariamente, nella lunga fase di trasformazione, anche dei disagi ai fruitori della stazione.
Nei prossimi mesi Termini sarà un cantiere e la faccia nuova del pianeta apparirà, dopo una eclissi durata troppi anni, solo quando cadranno le ultime recinzioni che delimiteranno le varie aree di intervento invase da gru, betoniere, ponteggi, scavatrici. Nel frattempo si cercherà di cominciare ad attivare tutti quei primi nuovi servizi, anche provvisori, compatibili con i grandi lavori di trasformazione. E come tutti i pianeti che si rispettino, anche Termini ha dei tesori da scoprire: nel nostro caso il giacimento nascosto è costituito dal gioiello architettonico dell'ala mazzoniana di via Giolitti, sepolta da anni di usi impropri e sommersa da utilizzi burocratico-funzionali che ne ignoravano il valore. La carta che Termini spa intende quindi giocare è quella dell'offerta; dare spazi e servizi di qualità ai 135 milioni di cittadini che ogni anno entrano ed escono da questo grande contenitore urbano, che rappresenta una delle principali porte di Roma e che sarà uno degli ingressi fondamentali per i turisti e i pellegrini del Giubileo.
Questa modernizzazione non potrà essere solo tecnologica, commerciale ed efficientistica. Ci sarà anche uno specifico progetto per dialogare e per convivere civilmente con le marginalità sociali e le contraddizioni umane ed etniche che ruotano intorno alle stazioni di tutte le grandi città del mondo.
Il nostro viaggio verso il Pianeta Termini comincia qui e verrà illustrato, fase per fase, a mano a mano che si procederà nell'avventura della sua scoperta. ❖

I programmi di Roma Duemila

di Marina Delli Colli

Alessandro Bignozzi, *project manager* della società, sottolinea in questa intervista il carattere innovativo dei grandi interventi previsti per il Giubileo. Interventi che saldano la mobilità con la riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie

Quali sono i progetti ai quali sta lavorando Roma Duemila, società nata per gestire il programma di investimenti per l'ammodernamento delle principali stazioni capitoline anche in previsione del Giubileo?

Per far partire i grandi interventi, le grandi revisioni è necessario reimpostare sia la politica che la strategia – quindi tutta la geografia strategica – di una Società e questo Roma Duemila l'ha fatto.

D'altra parte, quando si tratta di progetti quali quelli per il Giubileo si mettono in moto degli *iter* autorizzativi di carattere giuridico e contrattuale talmente complessi che spesso ci sentiamo come quelli che devono attraversare una foresta: sanno dove devono andare, il *machete* ce l'hanno, però la fatica è ugualmente tanta.

In ogni modo, oggi, nonostante le difficoltà, possiamo fare un primo consuntivo del nostro operato.

Roma Duemila gestisce un programma estremamente interessante perché innovativo. Innovativo soprattutto all'interno di FS. Oggi in primo piano sono sia il nodo di Roma e, quindi, una mobilità urbano-metropolitana, sia l'urbanistica. Toccare le grandi stazioni, significa realizzare delle nuove cen-

tralità urbane con servizi differenziati, nonché gestire in modo diverso il tessuto cittadino.
E quindi, volendo riassumere e semplificare: "le ferrovie in campo urbanistico". E questo non è un vestito che ci si può mettere addosso preconfezionato, si è in realtà un po' faticato a tagliarcelo così, su misura.
Oltre all'imperativo "tempi/costi", è balzata in primo piano la parola qualità. Intendiamoci, non è che prima non si pensasse a fare delle cose buone e anche belle, è che la qualità era uno standard, era chiaramente identificabile, cioè il binario doveva rispondere a determinati requisiti: la velocità del treno, il tipo di materiale rotabile, il tipo di servizio, ecc. Quando si parla di urbanistica invece la qualità è sempre opinabile, perché si tratta di un concetto assolutamente soggettivo, nel senso che ognuno vede il bello di una città o di una stazione come e dove vuole.
E quindi facilmente nasce il dibattito al quale intervengono tutti perché non sono in causa solamente i passeggeri e chi gestisce il treno, ma intervengono anche fattori di carattere urbanistico, di architettura, e, quindi, si comincia a parlare di economia, di finanza, di architettura. Tutto a un tratto, la mono-bi-dimensionalità del progetto ferroviario diventa polidimensionalità e questa è una grande innovazione, che crea, però, grandi problemi. Emerge anche con forza la necessità di decidere in concerto sempre più stretto con le autorità che gestiscono il territorio e che parlano una lingua diversa.

È quindi necessario, a tutti i livelli, renderci conto che stiamo gestendo il nuovo, educarci a questo, crearci una cultura comune. L'urbanistica si è resa conto del valore potenziale che la ferrovia offre alla città, e la ferrovia, a sua volta, del valore dell'urbanistica, quindi, la sinergia si è innescata.
Stiamo quindi adottando delle sistematiche, dei metodi, che tengano conto di come la gestione del programma non può essere considerata solamente in termini di tempo/costo e di standard, ma che deve essere gestita in termini di *master/planning* e di *business/planning*: in altre parole, una gestione non più a programma, ma a portafoglio. Attraverso questa gestione a portafoglio scopriamo all'improvviso che esistono delle aree FS che possono valere molto di più o molto di meno a seconda di quanto noi ci ingegniamo a farle valere.

Lei sta introducendo il concetto di valore delle aree, che cosa si intende precisamente con questo termine?
Valorizzare è la parola chiave della nostra missione. Che cosa si intende per valorizzazione? Si intende dare un valore aggiunto non solo al patrimonio, non solo alla città, ma alle due cose insieme. Quindi, per valorizzazione patrimoniale intendiamo il fatto che abbiamo dei valori "a libro" e dei valori strumentali, che potrebbero essere ulteriormente valorizzati se fossero collocati in una singola sfera d'azione funzionale, oppure se avessero

una destinazione urbanistica differente.
Poi abbiamo delle valorizzazioni in termini di intervento urbano, nelle grandi e nelle piccole stazioni cittadine. Tengo a sottolineare a questo proposito che gli interventi nelle piccole stazioni hanno un valore enorme. Perché le stazioni piccole nell'area di Roma sono circa una quarantina e ognuna di loro diventa un "fattore piazza". Non dimentichiamo, infatti, che le prime città sono nate intorno alla piazza, intesa come centro di raccolta, è lì che si tenevano i mercati, è lì che si costruivano la chiesa e il palazzo ducale.
Ora, dato che ogni piccola stazione ha di fronte una piazza, sta a noi integrarla nel tessuto urbano della città, creando una sinergia, un aumento di potenzialità. Non si tratta solo di immagine, è una vera e propria valorizzazione, e, non a caso, parlando di stazioni, usiamo definirle "nuove centralità". Calandoci, quindi, in questa mega missione all'interno del tessuto della realtà romana, abbiamo cominciato a fare dei programmi a lungo, a medio e a breve termine. La necessità contingente di onorare la scadenza del Giubileo, coincide, casualmente, con il nostro programma, ma anche se non avessimo avuto una data obbligata, saremmo passati attraverso queste stesse fasi.

Entriamo ora più nello specifico e parliamo dei progetti delle tre stazioni "chiave" del Giubileo: Tiburtina, S. Pietro e Ostiense.
Per Tiburtina posso affermare che siamo partiti con il piede giusto. Abbiamo raggiunto sia l'obiettivo dell'accordo di programma tra governo, FS, comune, regione e provincia, che permetterà l'edificazione di circa 350mila mq di terziario (uffici, negozi, spazi culturali), sia del finanziamento per 150 miliardi con i fondi della legge per il Giubileo, per le infrastrutture del nodo entro il Duemila. Con Tiburtina ci siamo trovati di fronte a una realtà urbana multiforme: da una parte via Nomentana e piazza Bologna, dall'altra un'area verde, dall'altra ancora il quartiere Tiburtino fortemente edificato. La stazione doveva quindi diventare un punto di raccordo tra queste realtà diverse, doveva essere, in qualche modo, una "stazione ponte", un fattore "comunicante" tra un'area della città e l'altra. Non nascondo che di problemi ne abbiamo avuti molti, ma pensiamo di essere sulla strada giusta. Per quanto riguarda S. Pietro si tratta di un progetto più piccolo, ma non certo meno importante. Con la stazione S. Pietro ci inseriamo in un contesto urbano privilegiato: l'area del Vaticano. Anche in questo caso l'obiettivo primario è stato raggiunto: l'accor-

do di programma permetterà la realizzazione di nuovi servizi, di un albergo, di passaggi pedonali, di aree verdi.
Ecco, immaginate che cosa significa 100/150mila pellegrini che vanno a visitare Città del Vaticano in occasione del Giubileo! Moltissimi useranno la ferrovia se saremo capaci di trasportarli efficientemente. La risoluzione di questo nodo è quindi fondamentale e non bastava certo potenziare i servizi di stazione, occorreva una soluzione del tutto nuova, che è stata trovata e che è anche molto bella: il percorso sul ponte del Gelsomino, attraverso il quale chi va a piedi verso le mura può godere di un panorama stupendo, evitando il traffico. Sulla piazza della stazione, inoltre, si apriranno i parcheggi interrati, verranno costruito un albergo e un centro commerciale.

Infine, per quanto riguarda Ostiense, della quale ci stiamo occupando direttamente da poco tempo, pensiamo di utilizzare questa stazione per l'attestamento dei pullman che vengono da lontano e che entrano in città attraverso la Cristoforo Colombo. Da lì i pellegrini prenderanno una navetta che li porterà a S. Pietro. Tenendo presente che Ostiense, più che un nodo, è un'articolazione di percorsi. Ci sarà senz'altro un miglioramento dei percorsi pedonali e un adeguamento del terminal con un centro di accoglienza polifunzionale.
Gli architetti che stanno lavorando per Ostiense, S. Pietro e per Tiburtina sono architetti di qualità, perché quello che ci proponiamo e che ci auguriamo è di lasciare una cifra stilistica in una città antica che però ha anche bisogno di avere una sua modernità. Roma è una delle città più belle del mondo, merita questo e altro ancora.

IL CHI È DELLA SOCIETÀ

Roma Duemila gestisce e coordina, a nome e per conto delle Ferrovie dello Stato, lo sviluppo di piani, programmi e progetti infrastrutturali di ristrutturazione e riqualificazione delle aree FS della capitale.
Gli interventi prevedono la riqualificazione delle aree di stazione e il loro riassetto dal punto di vista urbanistico, così come la realizzazione di nuove infrastrutture, e mirano a ridisegnare la presenza delle FS all'interno della città, valorizzando le aree di proprietà, migliorando e ampliando il sistema della mobilità dell'area di Roma.
Il presidente è Fulvio Conti; l'amministratore delegato è Alfio Marchini; il direttore generale è Giovanni Caprio.

Sui binari dell'Europa

di Antonio D'Angelo

Sfogliando l'agenda del 1997, rivisitiamo le cronache ferroviarie di dieci mesi densi di avvenimenti: alcuni tragici, altri importanti, altri ancora singolari o addirittura frivoli

Gennaio

Domenica 12: Alle 13,26, deraglia, all'ingresso della stazione di Piacenza, l'ETR 460 9415 "Botticelli": otto delle nove carrozze del treno si ribaltano, le prime carrozze urtano contro un palo e risultano completamente distrutte. Il bilancio è gravissimo: otto morti e oltre 30 feriti, panico, paura e disagi per tutti i passeggeri (sul treno viaggiava anche l'ex Presidente della Repubblica, Francesco Cossiga). Muoiono i due macchinisti del treno, Lidio **De Santis**, 55 anni, e Pasquale **Sorbo**, 46; due agenti della Polfer (la Polizia ferroviaria), Vincenzo **Ardito**, 22 anni, e Gaetano **Morgese**, 23; due *hostess* della società *Agape* (che gestisce il servizio di ristorazione sui treni), Cinzia **Assetta**, 37 anni, e Lorena **Santoni**, 23; due viaggiatrici, Agatina **Carbonaro**, di 77 anni, e Carmela **Landi**, di 64. L'incidente, per la sua gravità e per le sue caratteristiche (per la prima volta, è coinvolto il "treno di punta" delle FS, il *Pendolino*, diventato familiare e di grande successo presso una vastissima clientela), coinvolge l'intera nazione: alcune reti televisive interrompono le trasmissioni per riferire in diretta tutte le fasi della tragedia. È la domenica più tragica vissuta dalle Ferrovie nella loro storia recente: l'inchiesta (che si apre immediatamente dopo l'incidente) accerterà che il treno viaggiava ad una velocità superiore al consentito, ma la dinamica precisa dei fatti e l'accertamento delle responsabilità è ancora tutta da definire.

Mercoledì 15: Livio **Vido**, ingegnere, 48 anni, proveniente dalla *Asea Brown Boveri*, è il nuovo presidente di **Italferr-Sis.Tav**, la società di ingegneria delle FS.

Martedì 21: Le Ferrovie dello Stato istituiscono una *task force* sulla sicurezza, affidandone la guida a Giampietro **Monfardini**, assistente dell'Amministratore delegato per l'esercizio ferroviario e gli investimenti.

Martedì 21: Il Parlamento francese inizia la discussione della legge di riforma della *Sncf (Societè Nationale des Chemins de fer)*. Il progetto (che diventa legge il 7 maggio, con entrata in vigore retroattiva al 1° gennaio) prevede la nascita di una nuova società pubblica, la *Réseau ferré de France (Rff)*, cui viene affidata la gestione di tutte le infrastrutture ferroviarie, mentre la *Sncf* continuerà a gestire i servizi commerciali (passeggeri e merci). Anche la Francia, quindi, si adegua ai contenuti della Direttiva Ue 440/91.

Martedì 28: L'assemblea della "Ferrovie dello Stato" nomina il nuovo Consiglio d'Amministrazione della società. Giorgio **Crisci** e Giancarlo **Cimoli** sono confermati, rispettivamente, Presidente e Amministratore delegato; consiglieri d'amministrazione sono nominati Mario **Cattaneo**, Vittorio **Coda**, Mario **Paolillo** (già componente del precedente Consiglio), Alberto **Santamaria**, Ettore **Scoca**, Mario **Sebastiani** e Giancarlo **Tesini**.

Giovedì 30: Il Consiglio dei Ministri approva il disegno di legge di riforma dell'autotrasporto presentato dal Ministro dei Trasporti, **Burlando**. Il progetto prevede aiuti alle imprese per favorire la ristrutturazione del settore e investimenti per lo sviluppo dell'intermodalità, e, in particolare, del trasporto combinato ferroviario.

Giovedì 30: Il Presidente del Consiglio dei Ministri, Romano **Prodi**, trasmette ai Ministri interessati una **Direttiva** con le *"linee-guida per il risanamento delle Ferrovie dello Stato"*. La Direttiva recepisce gli orientamenti della Comunità Europea in materia di trasporto ferroviario, prefigurando una diversa articolazione societaria per le *aree di business* (servizi di trasporto passeggeri e merci) e per la gestione delle infrastrutture ferroviarie, oltre ad una serie di indirizzi per il risanamento gestionale dell'azienda, finalizzato alla "riduzione della contribuzione pubblica agli oneri di esercizio".

Febbraio

Sabato 8: I sindacati del personale ferroviario proclamano uno sciopero di 24 ore, a partire dalle ore 21, per protestare contro l'emanazione della "Direttiva Prodi". L'adesione del personale raggiunge

punte elevatissime, la circolazione dei treni è praticamente bloccata.
Martedì 11: Debutta, a Parigi, nello storico teatro dell'*Olympia*, il cantautore italiano Gianmaria **Testa**, che, oltre a fare il cantante, è anche capostazione (in servizio dal 1982) titolare a Cuneo. La notizia fa grande scalpore, non solo per la singolarità del binomio ferroviere-cantautore di successo, ma perché Testa, osannato in Francia, è praticamente sconosciuto in Italia (dove, però, subito dopo l'esperienza francese, comincerà egualmente a raccogliere i meritati successi).
Mercoledì 12: Il Ministro dei Trasporti, Claudio **Burlando**, e i sindacati del personale ferroviario firmano, dopo lunghe trattative, un "protocollo d'intesa" che definisce il "percorso di risanamento" delle Ferrovie dello Stato. L'attuazione del processo (il cui primo atto sarà la definizione del "Piano d'Impresa" da parte dell'azienda per i prossimi quattro anni) sarà definito attraverso "un costruttivo confronto con le organizzazioni sindacali".
Mercoledì 19: Il Consiglio d'Amministrazione approva la delibera dell'Amministratore delegato n. 12, con cui si ristruttura l'organizzazione centrale di FS. Francesco **Forlenza** e Fulvio **Conti** sono nominati, rispettivamente, Direttore Generale per le *Risorse Umane* e per la *Finanza, Amministrazione, Controllo e Patrimonio*. Alla direzione delle cinque Aree Strategiche di Affari (Asa), vengono nominati o confermati, rispettivamente: Antonio **Laganà** (*Rete*), Mauro **Moretti** (*Materiale Rotabile* e *Trazione*), Giuseppe **Sciarrone** (*Passeggeri*), Maurizio **Bussolo** (*Logistica Integrata*), Cesare **Vaciago** (*Trasporto Metropolitano e Regionale*).
Giovedì 20: Le Ferrovie italiane vengono giudicate dall'autorevole quotidiano statunitense, *New York Times*, come le "ultime in Europa", sulla base di una classifica che tiene conto di una serie di parametri (produttività, costi del servizio, e altri), relativi al confronto tra ferrovie europee e ferrovie statunitensi.

Marzo

Sabato 1: Entra in vigore il decreto ministeriale che autorizza l'aumento delle tariffe FS. La tariffa ordinaria dei biglietti ferroviari e i supplementi dei treni *Intercity* e *Pendolino* aumentano, in media, del 2,5%: un incremento "coerente con le linee di contenimento dell'inflazione indicate dal Governo", e che avviene dopo due anni dall'ultimo adeguamento tariffario.
Venerdì 14: Il Consiglio d'amministrazione FS delibera la messa in liquidazione volontaria della società controllata *Efeso* (*Editoriale Ferrovie dello Stato*), costituita nel 1994. La liquidazione della società si inserisce nel "processo di focalizzazione sul *core business*" portata avanti dal nuovo *management* aziendale.
Lunedì 17: È pubblicata sulla Gazzetta ufficiale la legge 15 marzo 1997, n. 59, di riforma del trasporto pubblico locale (cosiddetta legge Bassanini). La legge delega alle regioni "i compiti di programmazione e amministrazione in materia di servizi pubblici di interesse regionale e locale", innovando profondamente l'impianto normativo e organizzativo del settore (è previsto, ad esempio, che ogni regione sottoscriva un contratto di servizio pubblico con FS o con le società esercenti l'esercizio ferroviario o i servizi di trasporto).
Martedì 18: Le FS cedono la loro quota (49%) di azioni di *Ecp*, una società costituita in *joint venture* con *Itc & P* (società facente capo all'industriale Callisto Tanzi) e *Banca di Roma*, per la gestione dei servizi legati alle attività turistiche e di viaggio. L'operazione, che prosegue la strategia di dismissione delle attività non strettamente correlate al *business* ferroviario, consente l'incasso di circa 110 miliardi.
Mercoledì 19: Si tiene a Parigi la quarta edizione di

Euromodal, la manifestazione internazionale dedicata allo sviluppo del trasporto intermodale in Europa.
Venerdì 21: Si apre la *Conferenza dei servizi* per la realizzazione del quadruplicamento ferroviario ad alta velocità della linea Milano-Torino.
Lunedì 24: Viene inaugurato il nuovo scalo merci ferroviario di Cervignano (Friuli), destinato a diventare uno dei più grandi e importanti centri intermodali della rete nazionale. Lo scalo, che ha comportato investimenti per 500 miliardi, avrà a regime una potenzialità di movimentazione di almeno 3mila carri in 24 ore, e di composizione di 65 treni al giorno.

Aprile

Lunedì 1: Con la corsa dell'ultimo treno partito la sera prima (ore 21.30) da Londra Euston e arrivato, alle 10.45, a Fort William (Scozia), si chiude definitivamente in Gran Bretagna l'era delle ferrovie pubbliche. L'ultima delle 25 tratte in cui è stata suddivisa la rete ferroviaria britannica, la *Scot Rail*, viene, infatti, anch'essa privatizzata e affidata in gestione al *Britain National Express Group*. La *British Railways* cessa definitivamente di esistere: oltre alle 25 società di gestione, il servizio ferroviario è affidato a *Railtrack* (società responsabile della gestione del materiale fisso, infrastrutture e segnaletica) e alle tre "*Roscos*" (*Rolling Stock Companies*), detentrici del materiale rotabile (affidato in *leasing* alle varie società di servizi).
Lunedì 1: Entra in vigore la direttiva comunitaria che liberalizza completamente il trasporto aereo su tutti i paesi della Unione Europea. Termina ufficialmente, quindi, l'epoca delle "compagnie di bandiera" e la riserva monopolistica delle concessioni nazionali. In realtà, il processo legato a questa data è solo formale: la fine del monopolio di *Alitalia*, ad esempio, era già stata sancita da tempo, con l'entrata sul mercato di altri soggetti. Si aprono, comunque, nuovi spazi di concorrenza: decisivi, ora, diventano i criteri e le modalità di assegnazione degli *slots* (i diritti di atterraggio e decollo, corrispondenti alle "tracce orarie" del trasporto ferroviario), per i quali vengono richieste regole e procedure più trasparenti, e la creazione di una *Authority* indipendente.
Martedì 8: Uno sciopero "spontaneo" – indetto senza alcun preavviso, e perciò subito definito "selvaggio" dalla stampa e aspramente condannato dall'opinione pubblica – degli autoferrotranvieri dipendenti dell'Atac di Roma paralizza la città e riapre la discussione sulla legge 146/91, che regolamenta – con efficacia spesso messa in discussione – le astensioni dal lavoro nei servizi pubblici, tra cui anche quello ferroviario.

Venerdì 11: La *Finsiel*, del gruppo Stet, acquista il 61% delle azioni di *Tsf* (*Telesistemi ferroviari*), la società costituita nel '94 dalla "Ferrovie dello Stato" per garantire la possibilità di un'operazione di *outsourcing* delle attività informatiche, consentendo, nello stesso tempo, di affidare "il patrimonio FS nel settore informatico ad un partner di grande affidabilità". L'assemblea di *Tsf*, oltre a deliberare la vendita (per un prezzo di 125 miliardi), decide la trasformazione in società per azioni e la nomina del Presidente (Mario **Miniaci**, designato da FS) e del nuovo Amministratore delegato (Alberto **Arcangioli**, designato da Finsiel).
Sabato 12: Parte da Venezia la riedizione del mitico treno "*Orient Ex-*

press", ora diventato un treno di "superlusso" per i viaggi da Venezia a Roma, con una lunga sosta in un'altra città d'arte, Firenze. Rivive l'atmosfera dei viaggi di fine secolo, senza l'affanno della velocità, ma con tutti gli agi e i servizi tipici della tradizione dell'antica aristocrazia europea. Il nuovo servizio è gestito interamente da una società privata, la *Venice Simplon-Orient Express*.

Martedì 22: L'assemblea degli azionisti di *Tav* (*Treni Alta Velocità*) approva il bilancio dell'esercizio 1996, che si chiude con un utile di 5,2 miliardi. FS è azionista di Tav per il 40%, Giancarlo **Cimoli** e Roberto **Renon** sono confermati, rispettivamente, Presidente e Amministratore delegato della società.

Martedì 22: Nuovo incidente sulla Milano-Piacenza. In prossimità di Lodi, il treno Espresso 1911, alle ore 23 e 25, investe e uccide due operai della manutenzione, Moreno **Craighero** e Gianni **Gressani**, che lavoravano sulla linea.

Giovedì 24: Firma del protocollo d'intesa tra Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato, Tav, Regione Toscana, Provincia e Comune di Firenze, Comuni di Sesto Fiorentino e Vaglia per la realizzazione dei lavori relativi al "nodo" di Firenze delle nuove linee ferroviarie ad alta velocità, per un investimento complessivo di oltre 1.500 miliardi. La nuova stazione ferroviaria AV di Firenze sorgerà a poca distanza da S. Maria Novella (zona Belfiore), mentre la linea correrà in sotterranea per oltre sette chilometri: saranno realizzati, inoltre, nuovi collegamenti metropolitani e una nuova organizzazione del trasporto locale ferroviario e merci.

Maggio

Martedì 6: Si apre la Conferenza dei Servizi per l'approvazione dei lavori relativi al "nodo" di Bologna per la realizzazione delle nuove linee ad alta velocità.

Martedì 6: Vengono presentati i *Taf* (*Treno Alta Frequentazione*), i nuovi e modernissimi treni che, a partire dai primi mesi del 1998, cominceranno a essere immessi in servizio sulle linee metropolitane e regionali. I nuovi treni rappresentano una autentica "rivoluzione" rispetto al passato: pensati per il trasporto veloce di massa, consentono accelerazioni e decelerazioni tipiche del servizio metropolitano, e sono all'avanguardia per *comfort* e prestazioni (due piani, 150 posti a sedere, sedili anatomici e antistrappo, condizionamento interno, servizi acustici e visivi per le informazioni ai viaggiatori).

Mercoledì 7: Un decreto del Ministero delle Finanze sospende per un anno la riscossione di imposte patrimoniali per 3.160 miliardi a carico delle FS. La sospensione è stata decisa "in considerazione del grave pregiudizio che l'assolvimento immediato dell'onere tributario avrebbe arrecato alla situazione economico-finanziaria della società FS, con evidenti ripercussioni sul proseguimento dell'attività produttiva e sul mantenimento dei livelli occupazionali".

Venerdì 9: Le FS e i sindacati Filt-Fit-Uilt, Fisafs e Sma firmano un protocollo d'intesa per la conclusione, entro il 15 giugno, delle trattative per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro relativo agli anni 1996-1999. L'intesa prevede la corresponsione di un'*una tantum* al personale relativamente al periodo di vacanza contrattuale ('96-97), fissa le misure dei nuovi aumenti, ma soprattutto introduce una serie di miglioramenti nell'organizzazione del lavoro, garantendo una maggiore flessibilità e consentendo il raggiungimento degli

obiettivi di produzione e sviluppo dell'azienda nell'arco dei tre anni di vigenza del contratto. Il *Comu (Coordinamento Macchinisti Uniti)* non sottoscrive l'accordo.
Venerdì 16: Il Consiglio d'Amministrazione di *Alitalia*, sulla base degli accordi a suo tempo realizzati per garantire il risanamento e il rilancio dell'azienda, si apre anche ai rappresentanti del personale: Augusto **Angioletti** dell'Anpac (sindacato piloti), Guido **Abbadessa** (Filt Cgil) e Giuseppe **Surrenti** (Fit Cisl) entrano a far parte del Consiglio.
Martedì 20: Le FS e la società Miramare firmano un preliminare di vendita per la cessione dell'hotel "Miramare" di Genova, uno degli edifici più significativi dell'architettura *liberty* ligure del secolo scorso, di cui da anni si invocava il recupero e la valorizzazione.
Giovedì 22: Francesco **Forlenza**, Direttore generale per le Risorse Umane di FS, entra a far parte della Giunta di *Confindustria*.
Venerdì 30: Il Consiglio dei Ministri approva il *Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (Dpef)*. Il documento fissa gli obiettivi economici e programmatici del Governo per i prossimi tre anni, e indica il percorso per l'ingresso dell'Italia tra il gruppo dei paesi aderenti al mercato dell'Euro (la nuova moneta europea unificata, che entrerà in vigore nel '99), secondo i parametri indicati dal Trattato di Maastricht. Per le ferrovie e per le poste, il Dpef prevede severe linee di risanamento e di diminuzione della contribuzione pubblica, confermando le linee di sviluppo indicate dalla Direttiva Prodi. Il Parlamento esaminerà il documento, approvando risoluzioni favorevoli alle linee programmatiche indicate dal Governo (11 giugno al Senato, e 24 giugno alla Camera).

Giugno

Domenica 1: Con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo '97, le FS introducono fondamentali novità nell'offerta passeggeri di media e lunga distanza e nel trasporto metropolitano e regionale. Parte la rivoluzione del sistema *Eurostar*: i principali collegamenti *intercity* sono ora affidati a una flotta di 42 elettrotreni di ultima generazione (26 treni ETR 500, 6 ETR 460 e 15 ETR 450), che garantiscono un servizio veloce e di qualità, migliorando ancora di più il sistema di cadenzamento orario (partenza ogni ora allo stesso minuto) e offrendo tutta una serie di servizi di accoglienza e di *comfort*. Cambiano anche le abitudini dei passeggeri: sui nuovi elettrotreni, è obbligatoria la prenotazione del posto a sedere ed assicurata, quindi, la garanzia di viaggiare seduti: i servizi di biglietteria nelle stazioni vengono potenziati, creando appositi sportelli di servizio *Eurostar*, destinati ad un'ulteriore evoluzione e potenziamento al momento dell'entrata in funzione del sistema informatico di rete *Sipax*. Nel frattempo, viene diversificata l'offerta: vengono lanciate nuove forme di abbonamento (Carta *Primaclasse*, sconti per famiglie e gruppi), di grande convenienza per i viaggiatori abituali e affezionati clienti del treno. Profonde novità anche nel trasporto metropolitano e locale: viene istituita la *Carta AmicoTreno*, con la quale le FS puntano a rilanciare l'utilizzo di alcuni treni poco frequentati (che, nell'orario, sono indicati come "treni verdi", ed individuati con tale colore), offrendo uno sconto di ben il 50%. La *Carta AmicoTreno* rappresenta anche una interessante nuova iniziativa di *marketing*: ad essa, infatti, viene associata la possibilità di ampi sconti su una serie di prodotti (libri, alberghi, viaggi).

Domenica 8: Venendo incontro alle richieste di tanti "amici degli animali", le FS aboliscono il divieto di trasportare con sé i propri cani o gatti o animali da compagnia viaggiando in vagone letto: il trasporto è consentito previo il pagamento di un supplemento, per la copertura delle spese di pulizia e disinfestazione. In precedenza, il mese prima, le FS avevano anche stabilito che il trasporto di cani e gatti sugli ETR 500 e 460 dotati di appositi spazi per animali è, invece, gratuito.
Lunedì 16: Viene presentato un nuovo progetto di stazione per l'alta velocità a Bologna. Il progetto, sempre affidato all'architetto catalano Riccardo **Bofill**, rivede – riducendole – le dimensioni degli interventi previsti, ma la struttura della nuova e avveniristica stazione (con "torri" di nuova costruzione alte 90 metri) viene sostanzialmente confermata.
Lunedì 16: Firma del protocollo tra FS e istituzioni locali interessate per il completamento dei lavori di raddoppio della linea Bologna-Verona, con un investimento di 1.046 miliardi.
Giovedì 19: Il sindaco di Trieste, Riccardo **Illy**, affianca Sergio Pininfarina alla guida del Comitato Promotore per l'Alta Velocità sulla linea Torino-Trieste.
Venerdì 20: Il Consiglio d'Amministrazione dell'Ente Poste nomina Direttore Generale Cesare **Vaciago**, già responsabile dell'Asa *Trasporto Metropolitano e Locale* delle FS (la direzione dell'Asa viene avocata dall'Amministratore delegato Cimoli).
Domenica 29: Si inaugura un nuovo servizio di collegamento veloce marittimo tra Napoli e Palermo: un super-catamarano, capace di trasportare 800 persone e 200 veicoli tra piccoli e grandi, consentirà di effettuare il collegamento via mare tra le due città in sole 4 ore.
Lunedì 30: L'Assemblea degli azionisti approva il bilancio **1996** della società "Ferrovie dello Stato", che si chiude con una perdita di 3.840 miliardi. Il peggioramento del risultato di bilancio (nel 1995, la perdita d'esercizio era stata pari a 1.580 miliardi) è dovuto, in gran parte, ad accantonamenti prudenziali – deliberati dal Consiglio d'Amministrazione per garantirsi dal rischio di inesigibilità di crediti (vantati soprattutto verso lo Stato) –, e agli effetti economici determinati dal passaggio del personale al regime del Tfr (Trattamento di fine rapporto): senza il concorso di questi fenomeni "non ricorrenti", la perdita d'esercizio sarebbe risultata di 1.672 miliardi, in linea con l'esercizio precedente.
Lunedì 30: Si conclude la prima fase dei lavori della *Commissione Bicamerale* incaricata di redigere le nuove norme della Costituzione italiana. I sei mesi di lavoro dei 70 componenti hanno consentito di approvare alcune importanti modifiche della Carta Costituzionale: il Presidente della Repubblica è eletto direttamente dal popolo (secondo un modello di regime definito *semipresidenziale*), viene definito un sistema di governo locale sulla base di un principio di *federalismo regionale*, affermato il valore centrale del *principio di sussidiarietà* (il quale stabilisce che, al settore pubblico, vanno assegnate solo quelle funzioni che "non possono più essere adeguatamente svolte dall'autonomia dei privati), delineata una diversa articolazione del sistema della giustizia. Una fase successiva prevede la discussione e la votazione di emendamenti al testo approvato dalla Commissione (fase che si è conclusa il 4 novembre), e, infine, la trasmissione del testo definitivo all'approvazione delle due Camere.

Luglio

Martedì 1: L'*Europe combined terminal (ECT)*, società di gestione del porto di Rotterdam (Olanda), vince

la gara per l'aggiudicazione del Molo VII del porto di Trieste. È il primo operatore estero che interviene in Italia ad operare nel settore portuale, ed a sfruttare le possibilità offerte dal processo di privatizzazione in questo settore.

Giovedì 3: Il Consiglio d'Amministrazione FS approva un piano di investimenti per **7.286** miliardi sulla base di fondi stanziati dalla legge finanziaria 1996. I 7.286 miliardi sono ripartiti: 2.987 per interventi sulla rete ferroviaria e in particolare sulla rete meridionale, 1.654 per l'intermodalità, 991 per la manutenzione e 1.654 per le linee ad alta velocità. Tra gli interventi sulla rete previsti, il potenziamento della Padova-Mestre (con investimenti per 340 miliardi), della Orte-Falconara (400 miliardi), della Caserta-Foggia (540 miliardi), della Palermo-Messina-Catania (720 miliardi), della rete sarda (200 miliardi). Il piano viene trasmesso al Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) per l'approvazione.

Martedì 15: I paesi dell'Unione europea sottoscrivono ad Amsterdam il "patto di stabilità", un documento che conferma gli obiettivi e i tempi di realizzazione degli impegni sottoscritti con la ratifica del Trattato di Maastricht. Il cammino verso l'Europa unita compie un ulteriore e decisivo passo avanti. In precedenza, *martedì 8 luglio*, il *Consiglio dei Ministri Economici e Finanziari (Ecofin)* dell'Europa dei quindici aveva approvato il "piano di convergenza" ai parametri economici di Maastricht, presentato dal Ministro del Tesoro dell'Italia, Carlo Azeglio **Ciampi**, sulla base degli indirizzi contenuti nel Documento di programmazione economica e finanziaria.

Martedì 15: L'Unione europea definisce l'accordo con il Governo italiano per le azioni di sostegno alla compagnia *Alitalia*, ed, in particolare, per la ricapitalizzazione della società (2.800 miliardi) deliberata dall'azionista pubblico. L'accordo pone fine ad un lungo contenzioso, perché la regolamentazione comunitaria esclude tassativamente la possibilità di finanziare con denaro pubblico imprese di trasporto (aereo, in questo caso, ma la normativa riguarderà ben presto tutti i settori) operanti sul mercato della concorrenza. L'intesa prevede una serie di condizioni estremamente impegnative e limitative per l'operatività di Alitalia (limiti allo sviluppo di linee e di aerei, etc.), e conferma, in ogni caso (anche nella dimensione temporale della trattativa, durata nove mesi) il proprio carattere di "eccezionalità".

Giovedì 17: Si conclude la Conferenza dei Servizi per il Nodo di Bologna, con l'approvazione di interventi per 2.210 miliardi di investimento: insieme alle nuove linee ad alta velocità, sarà potenziato anche il sistema di trasporto metropolitano e regionale, che raddoppierà la propria capacità di traffico (da 700mila passeggeri a oltre un milione e 400mila).

Mercoledì 23: La Conferenza dei servizi approva il progetto della tratta Milano-Parma dell'alta velocità e il tracciato di massima della Parma-Bologna: una volta che anche quest'ultimo tratto sarà definitivamente approvato (la previsione è per gennaio del prossimo anno), l'intera linea Milano-Bologna (180 chilometri per 6mila miliardi di investimento) potrà essere raddoppiata.

Giovedì 31: Le Ferrovie realizzano, nel mese di luglio, il loro *record* storico di traffico merci, con circa 2,5 miliardi di tonnellate-km: mai, in un mese, le Ferrovie

avevano trasportato un tale volume di traffico. Il risultato è frutto di una tendenza che ha visto una crescita costante del traffico nei primi sette mesi dell'anno: il volume complessivo di traffico del periodo giugno-luglio è pari a 15,1 miliardi di tonnellate-km, con un incremento del 7,5% rispetto all'analogo periodo '96. Nello stesso periodo, l'andamento del traffico viaggiatori conferma i positivi risultati dell'anno precedente, con un volume di traffico pari a circa 28,6 miliardi di viaggiatori-km.

Agosto

Domenica 3: Il treno *Espresso* 816, proveniente da Reggio Calabria e diretto a Torino, alle ore 3.30 deraglia dai binari mentre transita nella stazione di Roma Casilina: 14 dei 17 vagoni del treno si capovolgono, si blocca la circolazione di uno dei "nodi" ferroviari più importanti d'Italia, anche se, per fortuna, si registrano soltanto sei feriti. Un ulteriore incidente contribuisce a rendere ancora più drammatica la situazione: una gru, incaricata di eseguire i lavori di sgombro dei binari, si ribalta e blocca definitivamente la circolazione dei treni tra Nord e Sud dell'Italia. Malgrado l'impegno dei ferrovieri e di tutti gli operatori accorsi, le migliaia di persone coinvolte (l'incidente è avvenuto in uno dei periodi di maggior traffico, per lo spostamento verso le località di vacanza) sono costrette a sopportare pesanti disagi, così come tutti quelli che si trovano in viaggio sulla direttrice Roma-Napoli. A parziale rimborso, le Ferrovie offriranno la possibilità di usufruire di un *bonus* per un altro biglietto a quanti sono rimasti impossibilitati ad effettuare il viaggio nei giorni di blocco della circolazione.

Lunedì 4: Il Presidente, Benedikt **Weibel**, il Direttore generale, Hans Peter **Fagagnini**, delle Ferrovie federali svizzere, l'Amministratore delegato, Giancarlo **Cimoli**, e il Direttore dell'Asa *Logistica integrata*, Maurizio **Bussolo**, delle FS, firmano a Milano il protocollo d'intesa per la costituzione di una società mista, con partecipazione paritaria delle due ferrovie, per la gestione dei traffici merci su rotaia tra i due paesi. La società, che diventerà operativa nei primi mesi del 1998, è destinata a diventare uno dei cardini della strategia di alleanze tra le ferrovie europee per lo sviluppo del traffico merci ferroviario. Complessivamente, i settori merci delle ferrovie svizzere e italiane producono un giro d'affari superiore a 2.500 miliardi e sviluppano un volume di 31 miliardi di tonnellate/km, impiegando un parco di oltre 90.000 carri e 3.500 locomotive.

Lunedì 4: Un treno travolge un'automobile sulla linea Roma-Cassino ad un passaggio a livello rimasto erroneamente aperto. Due i morti, di giovane età (27 e 24 anni), Elvis **Di Traglia** e Lucia **Sdola**, marito e moglie; un terzo viaggiatore della macchina è gravemente ferito.

Giovedì 7: Le Ferrovie federali svizzere festeggiano i propri 150 anni di vita, con una serie di iniziative che occupano l'intero anno. *Clou* delle manifestazioni, la riproposizione del viaggio, da Zurigo a Baden, del primo treno a vapore, lo "Spanish-Brotli-Bahn" (il nome significa letteralmente "treno dei panini spagnoli", un'espressione del linguaggio popolare per designare il mezzo che, finalmente, rendeva "a portata di mano" i "panini spagnoli", una prelibata specialità di Baden), avvenuto proprio il 7 agosto 1847.

Mercoledì 30: Nel corso di un'audizione parlamentare sul tema della sicurezza nel trasporto ferrovia-

rio, l'Amministratore delegato **Cimoli** conferma che le FS investiranno 6.000 miliardi, in tre anni, per il miglioramento degli *standard* di sicurezza dell'esercizio ferroviario. Gli interventi saranno particolarmente finalizzati all'ampliamento del sistema di controllo automatico della velocità dei treni (*ATC-Automatic Train Control*), all'estensione dei sistemi di controllo localizzati nei principali nodi ferroviari (*SCC-Sistema di comando e controllo centralizzato*), e alla sperimentazione dell'interoperatività delle reti europee (*ERTMS-European railway traffic management system*). In particolare, il sistema *ATC* sarà esteso, entro il 1998, a 1.140 chilometri di linee e a 311 locomotori, ed, entro il 2000, a 4.800 chilometri di rete e oltre 1.600 locomotori, con una spesa di oltre 800 miliardi.

Settembre

Venerdì 1: Cambiano le divise dei 70.000 ferrovieri in servizio sulle stazioni e sulle linee: al posto del tradizionale colore blu avion, vengono utilizzati i nuovi colori della "identità" aziendale, il verde e il blu, che già arredano le stazioni "restilizzate" e i nuovi treni.

Giovedì 4: Il Presidente del Consiglio Prodi e i Ministri del Tesoro, Ciampi, dei Trasporti, Burlando, e del Lavoro, Treu, incontrano l'Amministratore delegato Cimoli per un vertice sulla definizione dei rispettivi impegni in relazione all'approvazione del Piano d'Impresa 1997-2000 dell'azienda FS. Successivamente, la Presidenza del Consiglio incontra anche le organizzazioni sindacali confederali e di categoria. La riunione si è resa necessaria per affrontare i "nodi" dei finanziamenti e degli investimenti aziendali, delle tariffe e del fabbisogno di personale, in relazione anche alla mancata definizione del rinnovo contrattuale della categoria.

Venerdì 12: Il Ministro dei Trasporti approva l'elenco delle opere da finanziarie con un fondo di 1.040 miliardi stanziato dal Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica): 600 miliardi sono destinati alle ferrovie (300 per il nuovo materiale rotabile, 200 per tecnologia e sicurezza, 100 per l'eliminazione dei passaggi a livello).

Martedì 16: Il Governo approva il Piano d'Impresa 1997-2000 presentato dal Consiglio di amministrazione FS, che prevede incrementi del traffico passeggeri (+ 10,2%), merci (+ 19,4%) e locale (+ 2,8%), e aumenti ancora più consistenti dei ricavi (+ 41,1% nei passeggeri, + 46,5% nelle merci, + 30,7% nel trasporto locale). Il piano prevede anche l'avvio del processo di separazione contabile per la gestione dell'infrastruttura e dei servizi commerciali (passeggeri, merci, trasporto locale), nella prospettiva di una divisionalizzazione, e poi di una societarizzazione, delle aree di *business*. Il Governo conferma anche che, nei prossimi dieci anni, alle ferrovie saranno destinati oltre 70.000 miliardi (di cui, 6.000 solo nel '98) di risorse pubbliche per investimenti nelle infrastrutture ferroviarie e per il miglioramento della sicurezza e qualità dei servizi.

Martedì 23: Il Governo incontra i vertici dell'azienda FS e dei sindacati per l'accordo di tutte le componenti sui contenuti del Piano d'Impresa FS. Il nodo più complesso è costituito dal "differenziale negativo del costo del lavoro" che "non rende competitiva l'azienda", e dalla necessità, quindi, di ridurre i costi complessivi del personale alla quota di 8.203 miliardi nell'anno 2000 (nel '97, tale costo è pari a 9.807 miliardi). I sindacati condividono l'im-

pegno alla ristrutturazione e al risanamento dell'azienda FS, ma si oppongono a qualsiasi predeterminazione di fabbisogni di personale senza attente verifiche.
Giovedì 25: Il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) approva il piano di investimenti di 7.286 miliardi trasmesso dal Consiglio d'Amministrazione FS nel mese di giugno.
Venerdì 26: Grave scossa di terremoto in Umbria e nelle Marche. Le Ferrovie dello Stato mettono immediatamente a disposizione mezzi e uomini per le prime operazioni di soccorso alle popolazioni colpite.
Martedì 30: Il Governo vara la legge Finanziaria 1997, che viene trasmessa alle Camere per l'approvazione (entro il 31 dicembre).

Ottobre

Mercoledì 1: Firma dell'accordo di programma per la realizzazione della stazione di porta dell'alta velocità a Napoli, nei pressi di Afragola, e la sistemazione del "nodo" ferroviario della città partenopea, con interventi sul sistema di trasporto metropolitano e locale del valore di oltre 650 miliardi. Per l'alta velocità Roma-Napoli, l'investimento sarà superiore ai 6.000 miliardi.
Giovedì 2: I Presidenti dei Consigli dei Ministri italiano e francese, **Prodi** e **Jospin**, firmano un protocollo d'intesa per l'avvio del progetto di realizzazione della nuova linea di collegamento ferroviario tra Lione e Torino, che prevede la realizzazione di un nuovo traforo del Frejus con una galleria lunga 52 chilometri (la più lunga d'Europa).
Venerdì 10: L'Amministratore delegato delle FS, Giancarlo **Cimoli**, è eletto Vicepresidente dell'*UIC (Union Internationale des Chemins de Fer)*. Con l'elezione di Cimoli, le FS confermano la loro funzione di grande importanza nell'organismo mondiale ferroviario (che associa oltre 130 membri), essendo l'unica rete comunitaria presente nell'organigramma di vertice.
Mercoledì 15: Viene pubblicato il bando di gara pubblico per la messa in vendita della società *CIT (Compagnia Italiana Turismo)*, di proprietà FS: la base d'asta è di 45 miliardi.
Lunedì 20: Si apre l'Offerta pubblica di vendita (Opv) di azioni della società *Telecom*, una delle più importanti privatizzazioni del settore pubblico in Italia, del valore di oltre 26.000 miliardi. Si tratta del più importante successo per la politica di privatizzazione delle imprese pubbliche in Italia e in Europa.
Lunedì 20: Viene abbattutto l'ultimo diaframma della galleria *Colli Albani*, sulla nuova linea ad alta velocità Roma-Napoli. I lavori di scavo della galleria, lunga 6.625 metri e una delle opere più complesse da realizzare sulla tratta, erano iniziati nel dicembre '94.
Mercoledì 22: La delibera del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica), del 25 settembre, di approvazione del piano di investimenti FS di 7.286 miliardi, viene pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*.
Sabato 25: Il Ministro dei Trasporti Burlando firma il decreto che stabilisce che, dal 25 ottobre 1998, tutti i voli intercontinentali, continentali e nazionali (ad eccezione dei voli di collegamento tra Milano e Roma) saranno attestati all'aeroporto di Milano Malpensa, destinato a diventare uno dei più grandi e importanti *hub* aeroportuali d'Europa.
Domenica 26: Entrano in vigore anche in Italia le norme per la libera circolazione delle merci e delle persone nei paesi dell'Unione Europea sancite dall'*accordo di Schengen*. Le norme si applicano, per il momento, solo al trasporto aereo, ma entro il 30 marzo '98 saranno estese anche al trasporto terrestre e marittimo. L'Europa unita e senza frontiere diventa una realtà anche dal punto di vista formale.
Venerdì 31: Il Consiglio dei Ministri approva lo schema di Decreto legislativo che, sulla base della delega prevista dalla legge n. 59, individua "le funzioni e i compiti che sono conferiti alle regioni e agli enti locali in materia di servizi di trasporto di interesse regionale e locale".

L'ultimo diaframma

di Davide Falcetelli

È caduto nella galleria Colli Albani sulla tratta ad alta velocità fra Roma e Napoli. Oltre 200 addetti, alternandosi in tre turni di lavoro 24 ore su 24, sono riusciti a rispettare i tempi e hanno creato, come ha detto il presidente di Tav, Giancarlo Cimoli, "un'opera d'arte di bellezza estrema"

Il 21 ottobre 1997 alle ore 11.58 cade l'ultimo diaframma della galleria naturale Colli Albani. L'operaio Saverio Lucia scavalca il foro con in mano la statua di Santa Barbara e tanta commozione negli occhi: dopo mesi di duro lavoro si è completata l'opera più impegnativa della tratta ad alta velocità fra Roma e Napoli. Il martello pneumatico cingolato che deve portare a termine il lavoro inizia a battere alle 11.45. Per una decina di minuti circa si susseguono colpi sempre più forti. Nella galleria tutto rimbomba e trema. I volti degli invitati sono tutti rivolti verso il diaframma che sembra essere il palcoscenico di un teatro. Dalla roccia cadono rivoli di polvere sempre più consistenti e poi, in un punto in alto a sinistra, appare la luce e l'operaio che comanda il martello cingolato. Nel fumo di polvere gli operai, i tecnici, il pubblico applaudono contenti. Un prete recita le preghiere canoniche e i minatori si abbracciano commossi. È un gran giorno.

«È un evento importantissimo – commenta il presidente della Tav, Giancarlo Cimoli. – C'è ancora molto da fare, ma quello che abbiamo visto ci dà fiducia. Potremo rispettare i tempi previsti e per la prima volta un'opera pubblica italiana osserverà le scadenze». Assicura di essere, "come ingegnere", molto emozionato. Aggiunge che si tratta di un

«progetto che rivelerà tutta la sua importanza sui tempi lunghi, dato che tra 100 anni l'opera sarà ancora utilizzata». Loda la bravura dei tecnici e degli operai che hanno lavorato alla galleria, «un'opera d'arte di bellezza estrema». Con i suoi 6.625 metri la galleria Colli Albani è la più lunga di tutta la nuova linea veloce Roma-Napoli. Attraversa il rilievo vulcanico dei Colli Albani, ricadendo nel territorio dei comuni di San Cesareo, Palestrina, Rocca Priora e Labico, a sud di Roma. I lavori, eseguiti nel rispetto dei tempi previsti dalla società Pegaso del consorzio Iricav Uno, sono iniziati nell'ottobre del '94, al ritmo medio di 11 metri lineari al giorno. Circa 200 addetti, alternandosi in tre turni di lavoro 24 ore su 24, hanno operato contemporaneamente su sei fronti di scavo: i due imbocchi principali e gli accessi di emergenza laterali posti a due chilometri di distanza l'uno dall'altro. La sezione media di scavo della galleria è di 135 mq, mentre i due accessi di emergenza hanno una lunghezza complessiva di 455 m. Il materiale scavato, 865.000 metri cubi di terreno di origine vulcanica, è stato in gran parte riutilizzato per la costruzione di rilevati lungo la tratta e per la sistemazione di piste di cantiere.

Con il completamento della galleria Colli Albani, si è giunti ad un avanzamento economico della tratta ad alta velocità Roma-Napoli di oltre 1900 miliardi di lire: 57 i cantieri ad oggi in attività, 4050 gli occupati delle ditte impegnate nei lavori, di cui 2292 nel Lazio e 1758 in Campania. L'intera tratta, lunga 204 km, interessa il territorio di 60 comuni, 33 nel Lazio, 27 in Campania e prevede la realizzazione di tre interconnessioni con la linea ferroviaria esistente Roma-Cassino-Napoli ubicate a Frosinone nord, Cassino sud e Caserta nord. Le interconnessioni di Frosinone e Cassino sono previste a servizio dell'utenza locale mentre l'interconnessione di Caserta è finalizzata al servizio dei traffici da e verso l'Adriatico. Inoltre, lungo la linea, saranno realizzati 38 km di viadotti e 37 km di gallerie. Tra queste, oltre alla galleria Colli Albani, la galleria Campo Zillone, lunga 3600 metri, e la galleria Mignano Montelungo, lunga 2900 metri. Il tracciato della linea veloce si sviluppa nel corridoio pedemontano in prossimità delle infrastrutture esistenti al fine di ridurre al minimo l'impatto sul territorio. La tratta ha inizio all'uscita di Roma, si distacca dalla linea ferroviaria esistente Roma-Sulmona, quindi si affianca per un breve tratto all'autostrada A24 Roma-L'Aquila per poi svilupparsi in parallelo con l'autostrada A1 Roma-Napoli. Successivamente, attraversa i rilievi dei Colli Albani, dove raggiunge la massima elevazione (368 metri con il 21 per mille di pendenza), e scende lungo il corso dei fiumi Sacco e Liri sino all'attraversamento del fiume Gari. Da qui il tracciato prosegue in ascesa e supera il varco orografico di Montelungo con una serie di gallerie. Infine, in lieve discesa giunge, quasi in piano, a Napoli attraversando la pianura del Volturno, dove raggiunge la quota altimetrica minima di 17 metri.

Da sinistra, l'incontro delle due squadre di operai dopo la caduta del diaframma. Sopra, Giancarlo Cimoli e l'amministratore delegato di Tav, Roberto Renon, assistono all'avvenimento.

Percorsi paralleli

di Marina Delli Colli

Il treno e il cinema: due percorsi paralleli. La ferrovia e la scrittura: due percorsi altrettanto paralleli. E poi lo sport, la musica, la poesia. Roberto Scanarotti racconta se stesso e la sua terra e ci accompagna in un viaggio immaginario, sospeso tra realtà e fantasia

«Si chiamava Teglia ed era un cinema che funzionava solo la domenica pomeriggio: due spettacoli, 105 lire, ed io, che avevo dieci anni, me li vedevo entrambi. Tutti i grandi film, che arrivavano non di seconda ma di trentesima mano, li ho visti lì, *Mezzogiorno di fuoco*, *Quel treno per Yuma*, i film storici, i Totò, la commedia americana. E l'amore è nato così, in quel cinema di periferia, in quelle domeniche d'inverno, prima con la violenza del colpo di fulmine, della passione, poi, pian piano, è diventato un sentimento più quieto ma anche più solido, più intenso, che mi ha accompagnato tutta la vita».

Si anima Roberto Scanarotti parlando di cinema, ricordando non solo il vecchio Teglia ma anche il Ritz, il cinema *d'essay* di Genova dove, già ragazzo, ha trascorso tanti e tanti pomeriggi.

Non è un cinefilo Roberto, non è uno che sa tutto – date, nomi, cronologie – no, per lui il cinema è qualcosa di più, di diverso, è una "condizione del-

lo spirito", che prescinde da dotte dissertazioni e da elucubrazioni pompose.
E, infatti, il suo libro, *Treno e cinema - Percorsi paralleli*, è esattamente così. È lieve, è aereo, sembra quasi una chiacchierata tra amici, magari portata avanti in una delle osterie tanto amate da Sbarbaro, che si dipana lentamente, capitolo dopo capitolo, immagine dopo immagine, rievocando e focalizzando i momenti più significativi dei "percorsi paralleli" compiuti dal treno e dal cinema.
Naturalmente, come tutti i libri di apparente e ingannevole abbordabilità, *Treno e cinema* si basa su una rigida impalcatura narrativa, su solidissime ricerche storiche, vanta una bibliografia di tutto rilievo. È un lavoro poderoso e, non a caso, nella sua prima stesura, poi rimaneggiata e ampliata, è stato la tesi di laurea di Scanarotti. Il libro è diviso in tre parti: la prima analizza la nascita e lo sviluppo delle due "macchine del movimento", la seconda propone il treno come soggetto privilegiato nel genere western e nel comico, la terza, dal romantico titolo "L'amore continua", trae le conclusioni di questo lungo "viaggio".
«È curioso – racconta Scanarotti – come nella vita accadano coincidenze impensabili, imperscrutabili fatalità. Sono salito, un giorno come tanti, su un treno come tanti. Vicino a me era seduto un signore, si è parlato di treni, si è parlato di cinema, e, quindi, di treni nel cinema, ho raccontato della mia tesi e dell'idea che mi frullava nella testa di trasformarla in un libro. Quel signore sconosciuto era Francangelo Scapolla che, per la sua casa editrice "Le mani", ha poi pubblicato il mio libro, assumendosi tutti gli oneri e i rischi che sempre un'operazione del genere comporta. Più coincidenza di così, più fatalità di così...». Sorride Scanarotti, appoggiando una mano sulla copertina del libro. Lo apre, lo sguardo corre sulle prime pagine, su quelle date fatidiche: 25 settembre 1825, inaugurazione della linea ferroviaria Stockton-Darlington; 28 dicembre 1895, la sera in cui i fratelli Lumière organizzarono la prima rappresentazione cinematografica al Salon Indien del Gran Café de Paris. Due date di nascita abbastanza vicine, due destini che si riveleranno pressoché indissolubili perché sia il treno che il cinema affondano le loro radici in una civiltà votata al progresso scientifico, entrambi incideranno in maniera dirompente, e fino allora impensabile, sulla percezione del tempo e dello spazio. La realtà non è più immota, statica, ma diventa qualcosa in perenne evoluzione dove il passato è già presente e il presente è già futuro.
"I fiori – scriveva Victor Hugo nel 1837 rievocando la sua prima esperienza ferroviaria – non sono più fiori, sono macchie o piuttosto strie rosse o bianche, le messi di grano diventano grandi capigliature bionde, l'erba medica lunghe tracce verdi, le città, i campanili e gli alberi danzano e si mescolano follemente all'orizzonte". E il mito della velocità e del movimento sarà poi ripreso dal futurista Marinetti e da Dziga Vertov, iniziatore del documentarismo sovietico, che sogna di "passare attraverso la poesia della macchina dal cittadino posapiano all'uomo elettrico perfetto".
«Ma il treno – interviene Scanarotti – non è solo il simbolo della modernità e della velocità, è anche un palcoscenico che consente infinite *performance*, è un luogo dove ci si incontra, dove ci si può amare o odiare, è uno spazio dove il privato bal-

Le Mani

Marlene Dietrich in un'inquadratura di Shanghai Express. *Nella pagina accanto, dall'alto due immagini tratte da* La bête humaine *e da* L'avventura di un soldato.

za prepotentemente in primo piano, è un microcosmo dove si può soffrire o gioire con la stessa indifferente intensità. È un teatro itinerante che spesso, e mi riferisco in particolare ad Abel Gance e al suo film, *La rosa delle rotaie*, rappresenta addirittura il destino.

Mi piace questo concetto di Gance – prosegue Scanarotti – questa religiosità sofoclea nella quale le vicende umane sono condizionate dagli imperscrutabili disegni della divinità, in cui, cadute le rassicuranti certezze della sofistica, l'individuo non padroneggia più la sua esistenza, non è più l'*homo mensura*, ma solo un giocattolo in mano agli dei».

E poi Scanarotti ricorda *L'angelo del male* di Renoir, grandiosa "sinfonia ferroviaria" in cui la macchina diventa un essere umano e l'essere umano una macchina capace solo di distruggere se stesso e gli altri; ricorda un film che ormai è un classico della cinematografia, *Shanghai Express* di von Sternberg, in cui Marlene Dietrich con le sue piume, il suo sguardo maliardo e lontano, con la sua ammiccante veletta, è entrata a pieno diritto nell'immaginario collettivo; ricorda – e come potrebbe mancare? – *Intrigo internazionale* di Hitchcock con quell'ultima, famosa scena definita dallo stesso autore "la più impertinente che abbia mai girato"; ricorda quel piccolo cameo che è *L'avventura di un soldato* di Manfredi, film tutto giocato sul silenzio e sulla gestualità; ricorda i grandi western, primo fra tutti *L'assalto al treno* di Porter, che inaugura uno dei generi di maggior successo della storia del cinema e che segnerà un punto di riferimento per tutti i successivi registi del genere e *Il cavallo d'acciaio* di Ford, che venne addirittura definito un "poema epico"; ricorda la comicità di Keaton e di Totò, interprete, tra gli altri, dell'indimenticabile *Destinazione Piovarolo*.

Parla con piacere Scanarotti, via via che il discorso procede, si anima, si entusiasma. «Kubrick – racconta – è senz'altro uno dei miei registi preferiti, è polivalente, può fare tutto, ma amo anche Fellini, che mi riporta a un certo tipo di provincia che tanto somiglia a Genova, e Wenders, che ha fatto cose davvero splendide.

Però – prosegue Scanarotti – oltre al cinema, di passioni ne ho anche altre e, se pure può sembrare incredibile, una di queste è la ferrovia. Anche qui si è trattato di una specie di destino. Mio padre me lo ripeteva sempre che la ferrovia era un posto sicuro, che si guadagnava bene e io, che andavo ancora a scuola e già scrivevo per un giornale genovese, odiavo anche il suono di quella parola. Poi, nel

1972, mio padre è morto e c'era poco da fare gli schizzinosi, in ferrovia ci sono finito davvero, a Milano Porta Garibaldi, come gestore. Se prima il sentimento di odio era vago e rarefatto, ora invece era un sentimento ben radicato e strutturato. Io volevo scrivere, che mai ci facevo a Milano in mezzo ai treni? E invece, incredibilmente, con una buona dose di fortuna ma anche dandomi molto da fare, sono riuscito a far coincidere due "percorsi paralleli": un lavoro che mi dà da vivere, ma anche un lavoro legato allo scrivere, a quel mondo della comunicazione che ho sempre sentito adatto a me. E, quindi, il treno è diventato un elemento caratterizzante della mia vita e, a poco a poco, ho cominciato anche a volergli bene. Se non altro per un senso di riconoscenza perché la ferrovia un'opportunità professionale me l'ha data, mi ha dato un lavoro che mi soddisfa, complicato, faticoso, a volte irto di difficoltà, però stimolante».

Cinema e treno, Roberto, e nessun'altra passione? «Certo, una, grandissima: lo sport. Lo sport è un mondo, e mi riferisco in particolare alla palla a volo, dove sono stato per molti anni, come atleta, come allenatore, come giornalista. E poi la musica, da ragazzo ho suonato, ho avuto un complessino beat, e ancor oggi sono molto legato agli anni Sessanta, ai Beatles, ai Procol Harum. E poi i libri. I grandi romanzieri americani, Hemingway e Steinbeck sono stati i miei primi punti di riferimento, seguiti dalla grande letteratura russa, da quella francese e, soprattutto, dalla poesia: Montale, Sbarbaro, Caproni sono parte di me. Sbarbaro in particolare, anche se non si può certo dire che sia un autore formativo, di lui mi ha sempre colpito quel senso di abbandono, quella sua "genovesità", e poi il Caproni dell'"ascensore di Castelletto". Caproni allora viveva a Roma e scriveva: "Non voglio che la campana da morto sappia di tegole umide e bagnate, quando andrò in paradiso prenderò l'ascensore di Castelletto"».

Sorride di nuovo Roberto parlando della sua terra, come sorrideva parlando di cinema. «Non voglio cadere nel patetico, ma sono legatissimo alla Liguria, quando sono lontano mi manca il mare, il suo profumo, il rumore delle onde che si frangono sugli scogli. Amo Genova, faccio il tifo per lei e spero che finalmente si decida a crescere, però, come tanti genovesi, mi rendo conto che il nostro grande limite è la nostra stessa mentalità, il nostro modo di rallentare, di frenare lo sviluppo delle cose».

Piace a Roberto parlare di Genova, dei suoi carrugi, delle sue osterie, gli piace ricordare i colori luminosi e morbidi delle Cinque Terre, raccontare di quelle montagne che tagliano e delimitano i confini dell'orizzonte. Le sue radici sono affondate in quella terra severa, un po' appartata, schiva, da cui ancor oggi fa fatica ad allontanarsi. Ama i viaggi dell'immaginario Roberto Scanarotti, non quelli reali, un po' prosaici, un po' banali, che tutti possono fare. Ama i viaggi impervi, quelli che si compiono nello spazio infinito e indefinito della fantasia, quelli facili da scomporre e ricomporre nelle pieghe più riposte della memoria.

"Se non dovessi tornare, sappiate che non sono mai partito. Il mio viaggiare è stato tutto un restare qua, dove non fui mai" – scriveva Sbarbaro.

Provate a fare il numero di telefono di Roberto Scanarotti e sentirete la sua voce, nella segreteria, recitare proprio questi versi. Ascoltateli e poi, mi raccomando, parlate subito dopo il *bip*. ❖

Il sogno nel cassetto

di Flavio Scheggi

Nell'archivio di Firenze sono conservati circa 200.000 disegni di materiale rotabile in esercizio e 70.000 documenti storici. Un viaggio originale e interessante nel passato e nel presente delle ferrovie

Il percorso che vi stiamo per raccontare si svolgerà all'interno dell'archivio dei disegni del materiale rotabile delle ferrovie, che si trova a Firenze a poche centinaia di metri dalla stazione di Santa Maria Novella. A guidarci alla scoperta dei tesori che sono raccolti all'interno di questo archivio, strutturato su due piani nel maestoso palazzo delle ferrovie in viale Spartaco Lavagnini, è il capo settore tecnico Marco Casula, che ne cura la gestione con l'ausilio di sette tecnici specializzati.

L'archivio dei disegni del materiale rotabile è nato a Firenze nel 1906, l'anno successivo alla costituzione delle Ferrovie dello Stato, acquisendo sia i disegni dei vari rotabili delle ferrovie che fino ad allora gestivano il traffico ferroviario nelle varie parti d'Italia, sia quelli che, da quel momento, venivano realizzati nella stessa sede. Le informazioni raccolte in questo ufficio sono state e sono molto importanti per le necessarie attività di progettazione, manutenzione ordinaria e straordinaria dei rotabili e per il reperimento sul mercato delle parti di ricambio. Infatti, le officine di manutenzione e le strutture addette alla gestione delle parti di ricambio sono fra i principali clienti dell'archivio.

Con il passare del tempo e, di conseguenza, con la realizzazione di nuovi rotabili, l'archivio (unico in Italia) ha incrementato a livello esponenziale il numero dei disegni e delle tavole che mostrano, sempre più in dettaglio, le varie parti del materiale preso in esame. Basti immaginare che tutte le parti di una locomotiva a vapore erano condensate in circa 300 disegni, successivamente si è passati ai 4000 di una locomotiva elettrica come la 402, fino ad arrivare ai circa 14.000 documenti di progetto dell'attuale ETR 460.

Questi dati ci permettono di immaginare quante possono essere le tavole raccolte dall'archivio fiorentino. A oggi i tecnici che ci hanno guidato in questa scoperta stimano in circa 200.000 i disegni che sono stati archiviati per il materiale in esercizio e in circa 60/70.000 quelli che riguardano i documenti storici. Si tratta, insomma, di una sezione delle ferrovie che si trova ogni giorno ad affrontare problemi estremamente complessi, che richie-

dono una grossa dose di professionalità, perché non è sicuramente facile riuscire a gestire il continuo incremento di nuovi disegni e tutti gli aggiornamenti che interessano i rotabili (in tutto, circa 30.000 documenti all'anno). Per dare un'idea delle difficoltà che si possono presentare per il continuo ingresso di tavole, basti pensare che solo per archiviare, in modo tradizionale, i 14.000 disegni dell'ETR 460 si arrivano a occupare 8 metri cubi di scaffalature. Questo tipo di problema è stato in parte risolto grazie all'aiuto dei supporti informatici, che hanno permesso di archiviare nei vari computer gran parte dei disegni del materiale rotabile in circolazione. Alla fine degli anni Ottanta fu adottato un sistema di catalogazione dei documenti informatizzato (Gad-Gestione archivio disegni), basato su Host, cosa che ha permesso di automatizzare l'indicizzazione dei disegni. A metà degli anni Novanta, viste le limitazioni di organico dell'archivio e le limitate funzioni di quel sistema informatico, fu deciso di riprogettare completamente il sistema in ambiente Client-Server. Tale sistema estende le funzioni del Gad, rendendo virtuale la manipolazione del documento. Ad esempio di quanto detto, è stato possibile alla Società Fiat fornire tutte le parti dell'ETR 460 su 3 Cd Rom, permettendo così una più facile e veloce archiviazione e una immediata disponibilità dei dati.

Ed è proprio la presenza di questi strumenti innovativi che ci fa vivere questo viaggio all'interno dell'archivio, come un passaggio continuo tra passato e futuro della storia delle Ferrovie. Muovendosi nel lungo corridoio è inevitabile notare questa contrapposizione: accanto ai computer intravediamo, infatti, raccolti all'interno di grossi scaffali, i rotoli che contengono i disegni dei rotabili del passato, non su carta ma su tela cerata, dove fin dal primo sguardo si coglie la precisione e la perfezione con cui sono stati realizzati.

L'utilizzazione degli strumenti informatici ha già in parte consentito di portare i servizi di consultazione dell'archivio direttamente agli utilizzatori finali (disegnatori, tecnici della manutenzione, uffici di progettazione).

Il sogno nel cassetto dei dipendenti FS che da anni lavorano qui è quello di riuscire a costituire quanto prima un vero e proprio archivio storico a disposizione di tutti, direttamente su supporto informatico.

Tempo di presepi

Già da qualche anno chi attraversa l'atrio di una stazione nel periodo natalizio, tra uno sguardo all'orologio e uno al tabellone, viene attratto da uno scintillio di luci e di colori: è la magia del presepio. Sembrano ormai passati di moda gli alberi addobbati con festoni di plastica lucente e i Babbi Natale sulle slitte, ispirati a tradizioni di altri paesi. Il presepio nasce a Greccio, sulle colline intorno a Rieti, e si fa risalire a S. Francesco d'Assisi, che, nel 1223, rievocò la nascita di Gesù con personaggi viventi. In seguito, francescani prima, domenicani e gesuiti poi, cominciarono a servirsi di figure in legno, terracotta e altri materiali. Il presepio più antico è considerato quello di marmo di Arnolfo di Cambio (1280), conservato nella basilica di S. Maria Maggiore a Roma. Soltanto a partire dal XV secolo i "maestri figurai" inserirono nel presepio personaggi secondari che aumentarono via via: il "dormiglione", la "meraviglia", i pastori, gli animali e altri protagonisti della leggenda popolare. Oggi il presepio è sempre più magico: il bue rumina, l'asinello muove la testa, l'acqua scorre, i pastori si riposano intorno a un fuoco scoppiettante. Chi attraversa l'atrio di una stazione sosterà pensando con nostalgia alla sua infanzia, e si chiederà: "Forse i re Magi arriveranno col Pendolino...". (*A.P.*)

Un naïf di città

di Paola Bacchi

Giuliano Zoppi, capo gestione della biglietteria di Parma, si sta facendo un nome come pittore naïf. I suoi quadri, istintivi, brillanti, tecnicamente perfetti, hanno il sapore del passato, prendono per mano il visitatore e lo conducono in un viaggio a ritroso nel tempo

«È un mondo che mi prende completamente. È un'arte viva, diretta, che parla agli occhi e al cuore». È il *naïf* la grande passione di Giuliano Zoppi, capo gestione in servizio da cinque anni presso la biglietteria di Parma.

«Sono i turni che mi permettono di dedicarmi con continuità alla pittura. Se avessi le giornate impegnate secondo altri orari, mi sarebbe molto più difficile organizzarmi».

Così, invece, Giuliano Zoppi ha trovato un perfetto equilibrio fra "dovere" ed "espressione artistica", dove il dovere è anche il piacere di stare fra la gente, vedere volti nuovi, studiare i diversi caratteri delle persone che si presentano allo sportello, non seguire mai una routine, e in cui l'arte segue le rigide regole che spesso ogni artista deve far sue per poter rendere al massimo.

Naïf in francese vuol dire ingenuo, primitivo, ma non nel senso di rozzo. Si dice piuttosto di qualcuno che voglia trasmettere l'incanto, la magia, il modo di sentire tipico della fanciullezza, una pittura istintiva, che si dispiega sulla tela con la felicità dei colori brillanti, ma con proporzioni paesaggistiche non vincolate dalla prospettiva e figure tratteggiate liberamente, senza la conoscenza dell'anatomia.

«Non ho seguito degli studi specifici – racconta Zoppi – infatti sono perito industriale. Ma già da piccolo, quando i miei genitori mi portavano alle mostre rimanevo preso da questo tipo di pittura. Per molto tempo dopo aver intrapreso questa attività, mi sono sentito dispiaciuto della mia mancanza di preparazione e mi sono arrangiato parecchio all'i-

nizio, quando avevo questo bisogno di provare pennelli e colori. È stata una ricerca incessante e nel tempo, conseguiti i risultati, mi sono ricreduto e ora sostengo che proprio la mia mancanza di "scuola" mi abbia lasciato la piena libertà di esprimere me stesso».

Preferisce la morbidezza e la duttilità del colore a olio. «Uso supporti o tavole in legno perché per il mio lavoro molto definito ho bisogno, per la mano che muove il pennello, di un appoggio che la tela non mi consente».

Zoppi evoca mondi straordinari: le tavole su cui stende il morbido e brillante impasto a olio, hanno uno sfondo desunto dalla realtà. Le scenografie, definite nei minimi dettagli, ospitano gli allegri giochi dei bambini, secondo un ritmo tipico di epoche in cui l'elettronica era sconosciuta. È l'*amarcord* di tempi arcaici, mitizzati, fermati per sempre nell'attimo più bello sotto un vetro, in totale assenza di polvere. Il lavoro in ferrovia, «casuale, perché durante il servizio di leva ho cercato di provare tutti i concorsi esistenti sulla piazza», arrivò a poco più di venti anni, come manovale. Il lavoro era sicuro, ma non poteva dare grandi soddisfazioni a un ragazzo con un titolo di studio superiore e aggrapparsi alla pittura fu un modo per affrontarlo e per darsi degli obiettivi.

«Adesso mi piace molto quello che faccio – prosegue Zoppi – perché mi mette a contatto con la gente e poi è anche grazie a questo lavoro che mi si è aperta una strada artistica molto soddisfacente». Giuliano Zoppi ha vinto, infatti, premi nazionali e internazionali di grande prestigio: un esempio per tutti i *Tre Lanzichenecchi*, premio svizzero che equivale a un oscar.

«Mi sento un *naïf* di città. Perché? Perché nei miei paesaggi compare sempre uno sconosciuto, una piazza, un assemblaggio fantastico, ma ripreso dal vero, di angoli urbani. Poi mescolo la realtà con la mia fantasia che ricerca nella memoria i periodi più belli, i momenti felici della fanciullezza. Ci sono molti bambini nei miei quadri. Sono ragazzini che tirano palle di neve, che corrono e saltano. Anch'io ero un monellaccio a cui piaceva da pazzi essere piccolo in quel periodo, in quel mondo. Ecco, vado ricercando quelle atmosfere, quelle felicità».

Sue opere sono in collezioni pubbliche e private in Italia, Inghilterra, Svizzera, Usa.

«In Italia l'unico importante riferimento è il Museo nazionale dei *naïf* di Luzzara, fondato nel 1967 da Cesare Zavattini, un autore molto attento alla cultura popolare e alla sua diffusione». Malgrado i moltissimi riconoscimenti, Giuliano Zoppi non si ritiene "arrivato". Continua con tenacia il suo percorso artistico che di primitivo o di ingenuo non ha quasi nulla. Ottima la tecnica, completa la padronanza dello spazio e delle proporzioni: sotto le abili mani di Giuliano Zoppi, il paesaggio si anima, prende per mano l'osservatore e lo conduce molto lontano, in un viaggio a ritroso nel tempo. ❖

Il ritorno di Perseo

di Renzo Pocaterra

Nato nel 1927 e fabbricato da una prestigiosa casa svizzera, "l'orologio delle ferrovie" viene oggi rimesso in vendita per i collezionisti nella versione da tasca, con le principali caratteristiche del primo esemplare

È sempre più difficile trovare un vecchio orologio ferroviario FS, specialmente da tasca. Un esemplare autentico intendiamo, di quelli distribuiti al personale con il monogramma e il numero di matricola impressi sulla calotta. I commercianti di orologi d'epoca attribuiscono la rarefazione alle maggiori richieste dei collezionisti esteri, attirati da queste caratteristiche di originalità. L'interesse è maggiore quando il monogramma FS è quello dal raffinato disegno liberty nato attorno al 1920 e rimasto in uso fino al 1950 circa, certamente il più bello dei quattro tipi usati dalle Ferrovie dello Stato per la marcatura degli orologi. A questo tipo di monogramma si accompagnava il classico severo quadrante ferroviario "di rame smaltato bianco, con numeri romani ben marcati e pure ben marcati i minuti" come recitava il Capitolato tecnico del 1925. Si trattava di orologi ben fatti anche dal punto di vista meccanico, robusti e precisi, tanto che ancora oggi sono in grado di funzionare secondo le prescrizioni d'origine. "Il meccanismo dovrà... avere tutti i requisiti degli orologi detti commercialmente di precisione ed essere tale da subire variazioni di marcia non superiori ai 20" (venti secondi) ogni 24 ore (ventiquattro ore) a temperatura costante, tanto variandone la posizione da orizzontale a verticale (plat et pendu) e viceversa, quanto per una stessa posizione, con una variazione di temperatura da +10° a +30°". L'importanza di dare al personale buoni orologi era tanto sentita dalle FSche dal 1905, anno del passaggio all'esercizio di Stato, acquistarono soltanto orologi Zenith e Longines, mantenendo

un orientamento già osservato dalle precedenti amministrazioni delle Reti Adriatica e Mediterranea. Poi, nel 1927, ebbero inizio le forniture Perseo, un nome che seppe affermarsi al punto da identificare la propria immagine con quella delle ferrovie italiane.

Prima del 1927 Perseo era una marca, creata a Firenze attorno agli anni '10, di cui non si sa molto. Nel 1923 venne rilevata da Alfredo Degli Esposti, per la commercializzazione di prodotti di orologeria. Fu Degli Esposti che nel 1927 riuscì a vincere la sua prima gara d'appalto per la fornitura alle FS superando concorrenti tanto più noti e affermati.

Il segreto della buona riuscita dell'operazione stava, oltre alla sua indubbia abilità, nell'aver affidato la produzione alla Julliard & Cie di Cortébert (La Chaux-de-Fond), prestigiosa casa fondata nel 1790, fra le più antiche della Svizzera, e facente parte di quel ristretto numero di aziende in grado di produrre in proprio tutti i singoli componenti dell'orologio. Nel giro di pochi anni Perseo divenne il principale fornitore delle FS, traendo dal riconoscimento di qualità implicito nella scelta, notorietà e prestigio nei confronti dell'intero mercato nazionale.

Ancora oggi Perseo è noto come "l'orologio delle ferrovie" e una diretta conseguenza di questa notorietà può essere ravvisata, oltre che da un consenso sempre vivo, dalla grande quantità di orologi ferroviari in circolazione con il marchio Perseo contraffatto. Si falsificano i Perseo come i Cartier e i Rolex.

Per identificare gli autentici con sicurezza è necessario controllare che sul movimento, sempre in metallo giallo, la marca figuri sul ponte e sulla ruota di carica. Nel 1962 la Perseo festeggiò i 100.000 esemplari forniti alle FS, tutti rigorosamente meccanici e da tasca. Negli anni '70 iniziarono poi le forniture degli orologi da polso, dando al personale facoltà di scelta. Infine, nel 1990, data la universale diffusione raggiunta dagli orologi, le Ferrovie dello Stato non ritennero più opportuno proseguire nelle forniture.

Vennero fatti piccoli acquisti da utilizzare solo come dono per gli ospiti di riguardo. L'ultimo esemplare venne immatricolato con il numero 221.100.

Per ricordare i settanta anni del proprio ingresso nel mondo delle ferrovie, la Perseo ha posto in vendita un orologio da tasca con le principali caratteristiche di quel primo esemplare, in primo luogo il famoso marchio liberty oggi introvabile e il numero progressivo di immatricolazione che, questa volta, rifletterà l'entità della tiratura, limitata a 1000 unità. Il movimento è del tipo 160, lo stesso montato sulle ultime forniture FS dopo gli anni '80. L'affidabilità è quindi assicurata come da tradizione. ❖

SICILIA

Agrigento si veste di nuovo

di Leonardo Cordone

Due esempi di restyling *nella stazione di Agrigento Centrale.*

Restituire al fabbricato viaggiatori l'originale valore architettonico, adeguando nel contempo i servizi di stazione, con una più razionale e funzionale sistemazione, è stato l'obiettivo, pienamente centrato, del *restyling* della stazione di Agrigento Centrale.
Il programma delle Ferrovie dello Stato per la riqualificazione delle stazioni ha conseguito, proprio nella città della Valle dei Templi, uno dei migliori risultati realizzando insieme alla trasformazione funzionale anche un miglioramento dell'immagine degli spazi e delle attrezzature di accoglienza e dei servizi per la clientela, ponendo, inoltre, le basi per una moderna integrazione dell'impianto ferroviario nell'ambito urbano.
«La stazione di Agrigento Centrale – dice Manfredi Todaro, responsabile del Nucleo territoriale dei servizi di stazione – associa al consistente movimento di lavoratori e studenti pendolari, un apprezzabile numero di viaggiatori che giungono in treno per turismo, per il fatto che la città, con la sua storia e il suo parco archeologico, rappresenta una delle mete culturali di fama internazionale. L'importanza turistica della città ha comportato nella realizzazione del *restyling* particolari accorgimenti non solo per il recupero delle originali architetture, ma anche per la rifunzionalizzazione e il potenziamento dei servizi primari, di supporto e di primo approccio».

In questa logica, come era previsto nel progetto originario della stazione inaugurata nel 1933, la biglietteria è stata riportata dal piano dei binari all'atrio superiore a livello del piano stradale, dove sono stati ricavati anche i nuovi locali per i servizi di prenotazione e cambio, dotandoli di una saletta per l'attesa con ampie vetrate prospicienti l'atrio e una delle due monumentali scale.
«La ritrovata antica collocazione della biglietteria – afferma Giuseppe Arcoleo, del settore *restyling* dei Servizi di stazione – ristabilisce il contatto immediato col cliente a tutto vantaggio dell'immagine e dell'efficienza. Al piano dei binari, nei locali della dismessa biglietteria, è stato realizzato un confortevole ambiente per il servizio accoglienza che si apre, da una parte, sul piazzale e, dall'altra, sull'atrio inferiore, utilizzato come sala di attesa. In accordo con la Sovrintendenza ai Beni culturali ed ambientali – continua Arcoleo – è stato ripavimentato l'atrio superiore, che si presentava in marmette di cemento alquanto degradate, riproponendo i marmi già presenti negli imponenti scaloni laterali e ripetendo l'originale disegno a greca perimetrale e si è provveduto inoltre al rifacimento degli intonaci, secondo antiche e tradizionali metodologie di lavorazione».
Inoltre è stato modernizzato e reso molto accessibile alla clientela il nuovo sistema informativo che, utilizzando una nuova segnaletica, monitor indicatori, visualizzatori elettronici luminosi a messaggio variabile, guida con facilità i viaggiatori nella ricerca dei servizi occorrenti.

ABRUZZO

Avviato il restauro di 40 automotrici

di Dario Recubini

Due immagini della fiancata laterale della automotrice Aln 668 serie 3300.

A seguito del protocollo d'intesa firmato tra la Divisione trasporto locale delle Ferrovie e la Regione Abruzzo per il rilancio del trasporto su rotaie, è stata presentata a Sulmona la prima automotrice completamente ristrutturata e ammodernata che nei prossimi mesi verrà utilizzata per il trasporto locale. L'iniziativa, che prevede il *restyling* di 40 Aln 668 serie 3300, è stata finanziata dalla Regione con lo stanziamento di un miliardo attraverso un'apposita legge. Il finanziamento è destinato all'abbellimento degli interni, con accorgimenti volti a rendere più confortevole il viaggio alla clientela.

I posti a sedere sono rimasti 68, ma le poltrone sono state tappezzate in tela di cotone verde lavabile e rese più comode con i poggiatesta morbidi anziché rigidi, le tendine e le cappelliere sono state rinnovate e i pavimenti ristrutturati. Esternamente, le automotrici a fianco del logo delle FS presentano l'effigie e i colori della Regione, a sottolineare il carattere regionale del trasporto. Il *restyling* di tutte le automotrici sarà terminato entro novembre del prossimo anno, ma già all'inizio del 1998 entreranno in esercizio le prime macchine sulle linee Sulmona/Carpinone, Sulmona/Aquila/Terni, Avezzano/Roccasecca e sul Servizio metropolitano di superficie Sulmona/Pescara/Teramo. Le automotrici saranno riammodernate presso le officine di manutenzione di Sulmona, le più importanti dell'Abruzzo e tra le più attrezzate del centro Italia. Alla presentazione dei lavori sono intervenuti i dirigenti delle Ferrovie interessati al progetto e numerose autorità della Regione, che hanno manifestato soddisfazione per i risultati raggiunti.

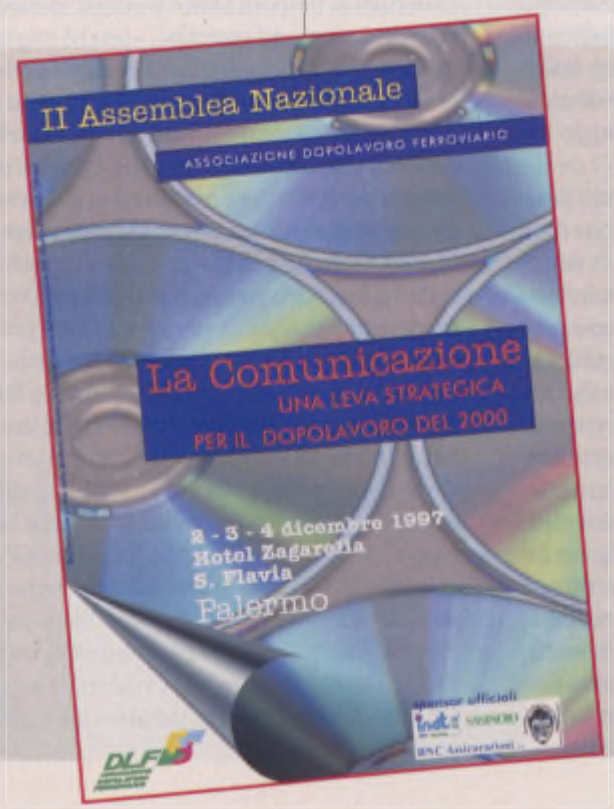
«Questo è un primo segnale che la Regione ha voluto lanciare verso gli utenti», ha dichiarato l'assessore ai trasporti Marco Verticelli, durante la presentazione del prototipo, «perché migliorando la qualità dei servizi sarà possibile portare avanti il discorso che prevede uno spostamento delle utenze dal mezzo privato a quello pubblico e in particolare sui treni. È inoltre un segnale per la struttura manutentiva di Sulmona, che verrà rilanciata in maniera determinante. Infatti, alla luce di questo nuovo progetto, l'officina ferroviaria peligna può diventare il centro di manutenzione di tutto il trasporto pubblico abruzzese, anche di quello su gomma».

«Ma la collaborazione con le Ferrovie dello Stato», ha aggiunto l'assessore, «dovrà essere strutturale, infatti nei prossimi mesi è previsto un ulteriore investimento da parte della Regione Abruzzo, per consentire il potenziamento del trasporto ferroviario sulla linea Sulmona-Pescara, al fine di collegare anche le zone interne al servizio metropolitano di superficie Chieti-Teramo. Inoltre, migliorando i collegamenti tra la costa e l'interno sarà possibile sviluppare le potenzialità turistiche offerte dall'Abruzzo, regione dei parchi».

L'assemblea dei Dlf

di Francesca Ventre

"La comunicazione come leva strategica" è stato lo slogan della *II Assemblea Nazionale* dell'Associazione Dlf che si è svolta ai primi di dicembre a Palermo.
A questo appuntamento che si ripete con scadenza annuale, hanno partecipato tutti i consiglieri eletti, gli amministratori e i sindaci per un totale di circa 800 persone. In questa occasione si sono stabiliti i fondamenti per un progetto di comunicazione che investirà tutte le 109 sezioni del territorio nazionale, coordinate dalla sede centrale.



Investire in comunicazione è sembrata una scelta obbligata per un'entità come quella del Dopolavoro Ferroviario, che deve prefissarsi il duplice obiettivo di creare uno spirito d'impresa per le sezioni e di costituire nello stesso tempo un'immagine unitaria di tutta l'Associazione nei confronti dei soci.
Proprio dalla rappresentazione dell'immagine prende inizio la comunicazione del Dlf. La nuova struttura Marketing e Comunicazione ha infatti elaborato un manuale di Corporate Identity.
È stata adottata una linea grafica coerente con quella delle FS, per sottolineare e confermare l'appartenenza dell'Associazione ai ferrovieri.
Perciò è stata scelta l'immagine del puzzle, composto da piccole unità che hanno senso solo se relazionate con altre, come avviene anche per la realtà del Dlf, così come è strutturata.
I quattro elementi che compongono il logotipo alludono ai prodotti che il Dlf offre, secondo una lunga tradizione, ai propri associati: lo Sport, la Cultura, il Turismo e i Servizi. Su questi ultimi il Dopolavoro intende scommettere per applicare in pieno lo statuto: ottimizzare gli utili delle attività commerciali per reinvestire nei servizi sociali che da sempre caratterizzano l'attività del Dlf.
Oltre alla nuova linea grafica, il progetto presentato all'Assemblea prevede la realizzazione di un sito su Internet (www.dlf.it) e di una rete Intranet per la comunicazione interna. Entro la fine dell'anno si potrà così accedere alle informazioni sulle iniziative delle varie sezioni, grazie anche all'impegno di tutti gli amministratori locali.
I progetti legati all'attivazione del sito Internet saranno molteplici già a partire dal nuovo anno: il Turismo proporrà le

sue offerte non solo su tradizionali cataloghi di viaggio e vacanze, ma anche in formato elettronico, permettendo di navigare tra le varie possibilità proposte, anche nel rispetto della tradizione, dal Dlf.
Un altro esperimento riguarderà la Cultura, che potrà avvalersi di questo nuovo mezzo di comunicazione per divulgare le sue attività annuali, che spesso hanno rilevanza nazionale.
Scendiamo nel particolare: consultando il sito archeologico si conoscerebbe lo stato dei lavori dei vari gruppi impegnati in questo settore, con la visualizzazione, grazie a Internet e alla sua grafica, di zone o particolari (anche reperti) di interesse archeologico.
Le possibilità di sfrenare la propria curiosità sono sicuramente tantissime e forse i lettori di *Linea diretta*, spesso anche soci del Dopolavoro, potranno diventare dei suggeritori preziosi e imbarcarsi anche loro nell'avventura della rete.

Si scia in Val d'Aosta

È stato scelto l'ambiente suggestivo della Val d'Aosta, ed esattamente La Thuile, per lo svolgimento del 15° Campionato Internazionale di sci per ferrovieri, che si svolgerà in pieno febbraio.
La località è situata a 1450 metri s.l.m., nella Val d'Igne, nelle vicinanze di Courmayeur, 135 sono i chilometri di piste adatte ad ogni tipo di sciatore.
Possono essere utilizzate anche le piste del versante francese sfruttando il collegamento con gli impianti de La Rosiere.
La decisione di assegnare l'organizzazione all'Italia e al Dlf è stata presa da tempo in occasione del 42° Congresso dell'Usic (Union Sportif International des Cheminots), svoltosi a Vienna.
Tradizionalmente a questo appuntamento c'è una grande partecipazione di sportivi, ed è per questo che le sezioni del Dopolavoro di Aosta e di Torino, sentendo la responsabilità di garantire un'impeccabile preparazione e riuscita dell'evento, si stanno impegnando al massimo delle loro possibilità.
Le adesioni, infatti, dall'estero sono arrivate da ben undici nazioni: Austria, Belgio, Francia, Inghilterra, Polonia, Repubblica Ceca, Romania, Russia, Slovenia, Svezia e Svizzera.
Le delegazioni sono composte da otto atleti, un allenatore ed un capo.
Dopo una giornata di allenamenti si darà il via alle gare vere e proprie: il Super Gigante, lo Slalom e lo Slalom Speciale.
Tutti i vincitori saranno premiati solennemente la sera dell'ultimo giorno, nel corso di una cerimonia ufficiale.
L'incontro sarà certamente occasione non solo di una sana e avvincente competizione sportiva, ma anche di scambio culturale e di amicizia tra realtà diverse.

Torneo di scacchi a Finale Ligure

È stato organizzato dal Dlf di Savona il I Torneo open internazionale di scacchi. A Finale Ligure, ad ottobre, per questo primo e nuovo appuntamento, sono intervenuti circa 300 concorrenti, o per meglio dire maestri, che si sono concentrati sulle scacchiere per tre giorni, nella splendida cornice dell'hotel Astoria.
La manifestazione è stata patrocinata dalla Federscacchi, dalla Regione Liguria, dalla Provincia di Savona e dall'Apt.
Anche questa è stata un'occasione di incontro con partecipanti provenienti da altre nazioni: dalla Grecia, dalla Germania, dall'Ungheria e dall'ex Jugoslavia.
Si è sfruttato anche il fatto di trovarsi in un contesto geografico affascinante e quindi gli organizzatori hanno portato i partecipanti alla scoperta del loro entroterra.
Non è mancato il tempo di visitare anche la mostra del famoso scultore Arnaldo Pomodoro, allestita a Finalborgo, che è risultato uno degli appuntamenti artistici più significativi dell'intera stagione della Riviera.
Il vincitore assoluto, che strenuamente ha saputo resistere alla lunga competizione, è stato Carlo Bruzzone, che ha dato scacco matto all'avversario Roberto Pietrocola.
Seguono al terzo posto Giancarlo Falcone ed al quarto Aldo Rizzati.
Il Dopolavoro di casa, quello di Savona, ha vinto la classifica per società, piazzandosi davanti a quello di Verona.
Il prossimo anno si svolgerà il secondo appuntamento con gli scacchi, che insieme alla dama, annoverano tra i loro giocatori campioni di livello anche internazionale.

Port

Motori

Vendo "Ciao" Epoca anno 1968 originale, motore nuovo, da riverniciare, 20 anni fermo garage. Prezzo: 450 mila.
Tel. 0587/57136.

Vendo Booster-MBK in ottime condizioni. Prezzo: 2 milioni.
Tel. 091/8675630.

Fermodellismo

Vendo locomotiva a vapore 880 Mfp Roco (art. 43277.3), mai uscita dalla scatola.
Tel. 06/7803762.

Case e terreni

Vendo a Foggia nuovo appartamento mq 97 + box 17 mq + soppalco, soggiorno, cucinino, 2 camere da letto + servizi. Ottime rifiniture. Prezzo: 250 milioni.
Tel. 0881/662583-0338/5422469.

Vendo a Portopalo (SR) a mt 200 dal mare, immobile vani 3,5 mq 60. Prezzo: 120 milioni.
Tel. 095/483532.

Alle falde del Vesuvio 2 km dal mare, vendo rustico ristrutturato, sei vani, taverna, cantina refrigerata, tre servizi, su due livelli, riscaldamento, giardino mq 800, due terrazzi e mq 3000 vigneto-frutteto.
Tel. 081/8586105.

Vendo ad Albissola Marina (Savona) 20 mt mare, soleggiatissimo, ristrutturato/arredato, due camere, sala soggiorno, poggiolo, cucina, bagno, riscaldamento autonomo a gas città, due posti auto di proprietà. Prezzo: 380 milioni.
Tel. 019/486864.

Affittasi appartamento mq 100 a Roma (Porta Pia) uso foresteria, solo referenziati.
Tel. 02/27004205-0338/6252860-0338/2669259483532.

Affittasi a Sferracavallo (PA) 50 mt dal mare, quadrivano ammobiliato + servizi per intero anno.
Tel. 091/540834-091/205532.

Cercasi in Pescara zona centrale, o pressi Università, appartamento con giardino oppure attico, costituito da due camere, cucina e bagno, anche da ristrutturare.
Tel. 0881/708262.

Libri e riviste

Vendo enciclopedia generale De Agostini composta da 20 volumi nuovissimi. Prezzo: lire 500.000.
Tel. 02/70100640.

Vendesi collezione completa "Zagor". Prezzo interessante.
Tel. 0324/47279 (ore pasti).

Vendesi enciclopedia "Fotografia per tutti"-Kodak/De Agostini. Nuova, mai sfogliata. Prezzo stracciato.
Tel. 039/6123910 (sempre) **089/825097** (ore serali).

Pubblicazioni ferroviarie

Ad amanti e/o collezionisti, vendo o scambio la rivista "Mondo ferroviario" n. 128, febbraio 1997, con i temi trattati delle "Locomotive Italiane in Francia", "Ten Zorex" ecc.
Tel. 095/474863 (ore pasti).

Vendo copie "L'Unità d'Italia corre dietro il fumo della vaporiera" pag. 295, 600 foto b/n e colori. Prezzo: lire 40.000 + spese postali (cm 24 x 24).
Tel. 0774/331178.

Liquido piccola biblioteca a tema ferroviario, oltre 100 volumi nuovi, storiografici, fotografici, tematici, valore circa 3 milioni, al miglior offerente.
Tel. 06/8109705 (dopo ore 20.00).

Vendo annate complete (da genn. '92 a genn. '97) de "La Tecnica Professionale".
Tel. 06/7803762.

Cerco illustrazioni ferroviarie e/o poster di treni storici e di alta velocità, europei e internazionali, anche riviste interessanti di "Treno ferroviario", "Tutto treno".
Tel. 095/474863.

Collezionismo

Cerco biglietti a cartoncino (Edmonson) in servizio cumulativo italiano, offro lire 20.000 ad esemplare per quelli d'andata e ritorno emessi da sportelli delle Ferrovie dello Stato.
Tel. 010/390495 (dopo le ore 20.30).

Cerco vecchi biglietti a destinazione facoltativa con lo stacco a valore delle Calabro-Lucane, Sud-Est, dell'Alifana, Cancello-Benevento via valle Caudina, delle Complementari Sarde ecc. Offro lire 20.000 a esemplare.
Tel. 010/390495 (dopo le ore 20.30).

Cerco vecchi biglietti a destinazione facoltativa in servizio cumulativo italiano delle Ferrovie del Sud-Est mod. CP1 (viaggi di corsa semplice) e CP2 (viaggi di andata e ritorno). Offro lire 20.000 a esemplare.
Tel. 010/390495 (dopo le ore 20.30).

Scambio-acquisto cartoline: Olbia, Terranova Pausania, Golfo Aranci, Ozieri, Chilivani. Fare proposte in fotocopie prezzate oppure richiedere il materiale di scambio.
Tel. 0789/46364.

Acquisto manifesti cinematografici o pubblicitari d'epoca anche grossi quantitativi, pagando in contanti. Ritiro ovunque.
Tel. 0362/308479.

Vendo per lire 690.000 n. 95 cartoline filateliche colorate del 1905 – Ottmarzieher – Ogni cartolina raffigura molti francobolli di uno Stato, con stemma.
Tel. 0883/585770.

Vendo nave scuola della Marina militare italiana Amerigo Vespucci, in scala 1:84, scatola di montaggio Sergal. Riprodotta fedelmente materiali legno e ottone. Prezzo: 6 milioni trattabili.
Tel. 0737/85696.

Varie

Cerco bustine di zucchero e tovagliolini bar di tutto il mondo. Cedo collezioni mondiali di etichette di birra e lamette da barba.
Tel. 0586/794347.

Cerco semaforo di 1ª categoria con accoppiato semaforo avviso (ad ala), qualsiasi marca, buone condizioni.
Tel. 091/309379.

Shar-pei cuccioli stupendi figli e nipoti di pluricampioni, vaccinati, tatuati, disponibili vari colori, eventuale consegna possibile.
Tel. 0541/370725

Vendo bellissimi cuccioli di terranova, neri e bianco-neri, eccellente genealogia, iscritti Loi, vaccinati, svermati, tatuati, nipoti di pluricampioni. Genitori visibili.
Tel. 0383/646295.

Vendo pianoforte mezza coda (1,70) Yamaha nero, buono stato, tavola armonica e meccaniche perfette. Prezzo: 10 milioni non trattabili.
Vendo inoltre una chitarra EL. Gibson Les Paul. Prezzo: 2.000.000 lire.
Tel. 06/45983642.

UTILIZZATE per le vostre inserzioni questo tagliando

Si prega di voler compilare il presente coupon in tutte le sue parti e spedirlo a: Ferrovie dello Stato, Redazione Linea diretta, rubrica Portobello, Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
☞ Se possibile, inviare fotografia dell'oggetto in questione.

Nome e cognome:

Indirizzo:

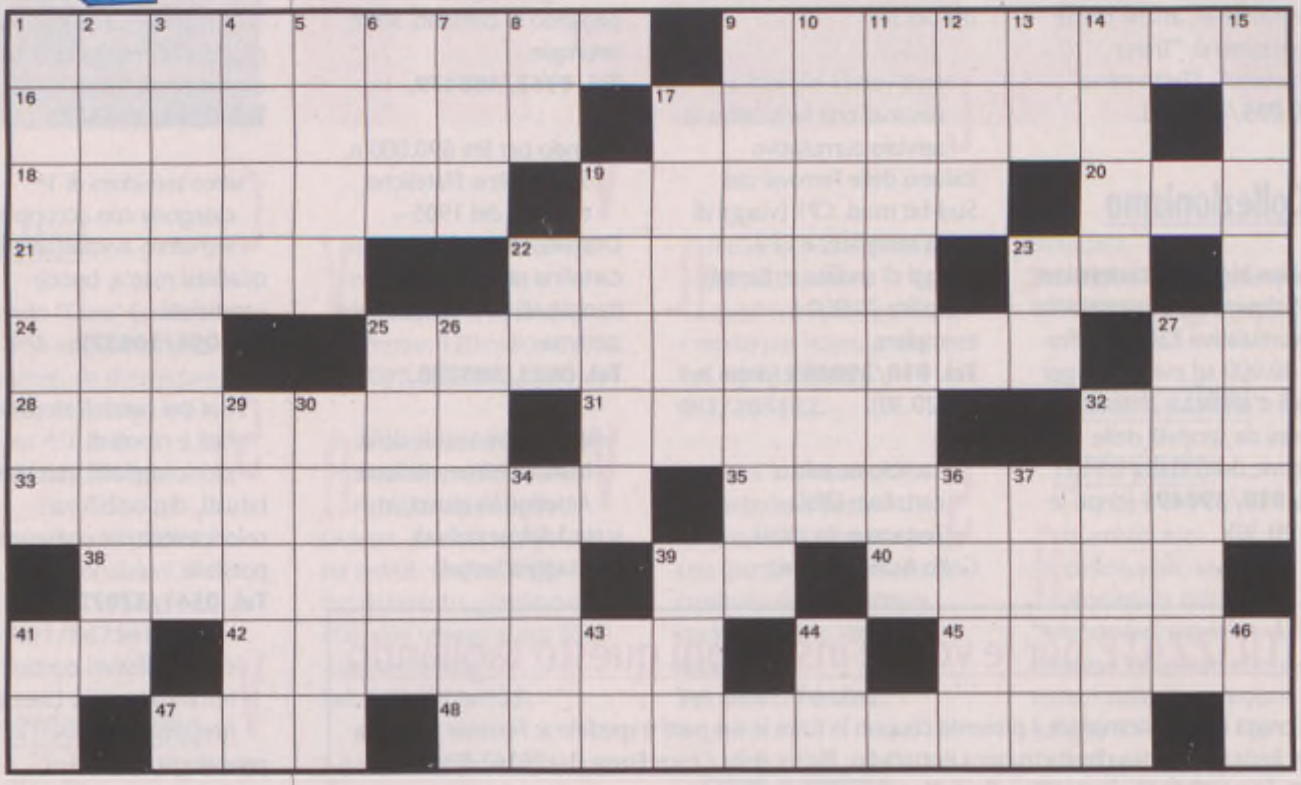
Numero telefonico:

Documento d'identità: Numero: Rilasciato il:

Testo dell'annuncio (circa 18-20 parole):

Tempo libero

a cura di Aldo Timarco e Piero Muscolino



Orizzontali:
1. Alacrità, solerzia - **9.** Lo può essere un poligono o un verbo... normale - **16.** Lo è uno studente appena diplomato - **17.** Monete spagnole - **18.** Non pubblicata - **19.** Fuori di senno... poeticamente - **20.** Lo è l'art di Andy Warhol - **21.** Leggera scanalatura - **22.** Grappolo d'uva - **23.** Fiume che nasce dal Pian del Re - **24.** Figlio inglese - **25.** Diversi, disuguali - **27.** Sigla di Parma - **28.** Verbo coniugato spesso da Gigi Sabani - **31.** Lieti, giulivi - **32.** Dipartimento francese con capoluogo Tolone - **33.** Assetato - **35.** Lo è un uomo che incute paura - **38.** Uccide il toro nella corrida - **39.** A noi - **40.** Funghi commestibili con cappello giallo-arancione - **41.** Breve obiezione - **42.** Formazione degenerativa dell'arteriosclerosi - **45.** Nome di Cechov - **47.** La metà di two - **48.** Famoso generale tebano.

Verticali:
1. In un discorso sostituisce parole tralasciate - **2.** Rappresentazione teatrale comprendente danza e mimica - **3.** Immortalità - **4.** Rozzi, spigolosi - **5.** Comune del brindisino con il castello di Federico II - **6.** Principio di saturazione - **7.** Andata... brevemente - **8.** Sigla di Torino - **9.** Confinati, isolati - **10.** Esentare - **11.** Famoso capo Apache - **12.** Prefisso per orecchio - **13.** Articolo per signora - **14.** Strumento per fare matasse - **15.** Mettere in mostra - **17.** Monte presso Canazei noto agli sciatori - **19.** Re persiano sconfitto da Alessandro Magno - **22.** Sovrano - **23.** Sigla di Pisa - **25.** Re di Giudea alleato dei Romani - **26.** Cantante lirico come Pavarotti - **27.** Spettacolare manifestazione senese - **29.** Figlio di Urano... in greco - **30.** Superiore di un ordine monastico - **32.** Codardia - **34.** Goccia... inglese - **36.** Nome di sei zar di Russia - **37.** James noto 007 - **39.** Figlio di Noè - **41.** La terza nota - **43.** Le ultime in cima - **44.** Preposizione semplice - **46.** Sigla di Novara.

Treno navetta

Le soprastanti 22 caselle contengono quattro parole che si leggono da sinistra a destra, e cinque che si leggono da destra a sinistra, definite come segue:

S-D

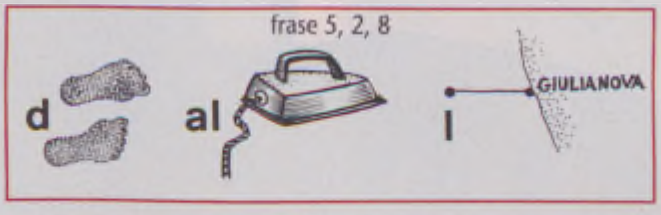
1. Stazione di diramazione Fs
2. Girare in aria
3. Reca notizie in ogni casa e non solo
4. Signora nata in un capoluogo di provincia del Lazio

D-S

1. Moglie di Garibaldi
2. Soggetti di monumenti
3. Donare
4. Non comuni
5. Fragile e trasparente

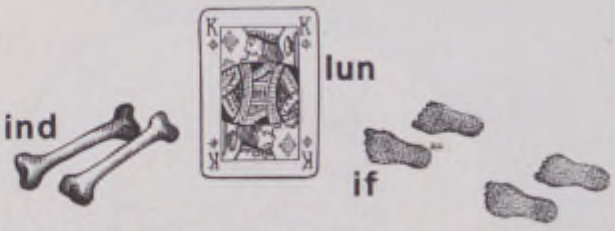
Soluzione: ORTEVIRARERADIOREATINA

frase 5, 2, 8

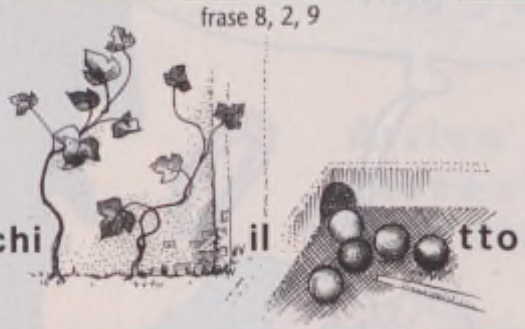


frase 7, 2, 5

frase 9, 1, 8



frase 8, 2, 9



frase 8, 5

Soluzione cruciverba del n. 4/97 novembre

R	E	T	E	M	E	D	I	T	E	R	R	A	N	E	A
A	L	I	M	E	N	T	A	Z	I	O	N	E	■	B	R
P	E	R	I	T	O	■	■	■	A	M	■	D	O	R	A
I	T	A	C	A	■	O	C	A	■	I	D	O	L	O	■
D	T	■	I	N	A	B	I	L	I	T	A	■	O	N	U
O	R	A	C	O	L	O	■	T	E	O	■	S	■	■	R
■	I	T	L	■	A	L	A	■	S	■	L	I	L	L	A
A	C	R	O	S	T	I	C	O	■	S	A	N	■	A	S
C	A	I	■	O	R	■	E	V	A	A	D	A	M	O	■
E	■	O	R	R	I	B	I	L	I	A	D	I	R	S	I

Rebus

frase 5, 2, 8
D orme AL ferro te L
Dorme al ferrotel

frase 9, 1, 8
IND ossa re LUN IF orme
Indossare l'uniforme

frase 7, 2, 5
Per dono ILT Reno
Perdono il treno

frase 8, 5
BER retto R osso
Berretto rosso

frase 8, 2, 9
CHI edere IL biglie TTO
Chiedere il biglietto

di Franco Donarelli

Novità in prima classe

Arriva PRIMACLASSE la Carta delle Ferrovie dello Stato per viaggiare in 1ª classe a tariffa ridotta.

50% *di riduzione sul prezzo del biglietto, acquistando PRIMACLASSE, per voi che viaggiate spesso in 1ª sui treni ETR, Intercity ed Eurocity, nelle tratte nazionali.*

Carta PRIMACLASSE concilia le vostre esigenze di qualità del viaggio, con la convenienza di tariffe agevolate.

PRIMACLASSE è valida un mese per farvi acquistare, con la riduzione del 50%, fino a 8 biglietti da utilizzare entro 60 giorni dal rilascio, e in più la prestigiosa "Carta Club Eurostar" a L.100 mila anzichè L.150 mila.

Carta PRIMACLASSE costa da L.140 mila a L.260 mila e si acquista presso le Stazioni ferroviarie o le Agenzie di Viaggi autorizzate.

Per maggiori informazioni consultate Internet FS : http://www.fs-on-line.com

FERROVIE DELLO STATO

Prima di tutto, Voi.

BNC Assicurazioni

Sede e Direzione Generale

Via Abruzzi, 10 - 00187 Roma

Programma Arcobaleno

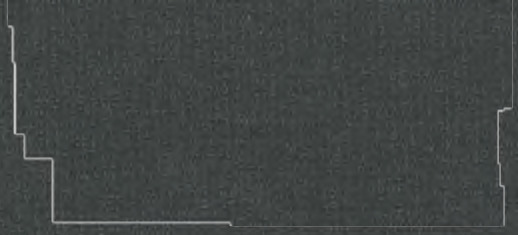
Ideato per garantire il
Tuo futuro attraverso
una vasta gamma di **polizze VITA**

Programma Quadrifoglio

ideato per proteggere
la Tua **CASA**
e la tua **FAMIGLIA** da
Furto, Incendio,
Responsabilità Civile, Infortuni e Malattie

Programma *Erreciauto*

... e non solo ...
ideato per coprire
la Tua **AUTO**
dai rischi di *Furto,*
Incendio, Infortuni e Responsabilità Civile

BNC Assicurazioni

Assicurati il Sereno!