

Doveva rappresentare un'occasione per dare il benvenuto ai nuovi consiglieri e ai nuovi membri degli organi eletti nel congresso di Udine.

Quel Consiglio nazionale del 15 marzo, il primo del 2004, doveva essere quasi un'occasione di festa. I presupposti c'erano tutti: il fresco ricordo del successo congressuale, le numerose presenze qualificate, i tanti apprezzamenti ricevuti (a proposito, un grazie di cuore al Presidente di Federmanager che dimostra continuamente di seguire con attenzione e stima la nostra organizzazione e il nostro lavoro) e, soprattutto, le oltre cinquanta nuove iscrizioni che ci rafforzano e ci spingono a proseguire sulla strada intrapresa.

Invece, purtroppo, il Consiglio nazionale, questa volta quasi al gran completo, si è svolto in un clima di tristezza e di grande

emozione. Tutti gli interventi, dalla relazione del sottoscritto fino a quello dell'ultimo collega, hanno espresso sdegno e dolore per il vile attentato che ha colpito la Spagna. Particolare solidarietà è stata espressa da Assidifer – anche in uno specifico Ordine del giorno che riportiamo in altra parte del giornale – a tutti i dirigenti e ai lavoratori delle ferrovie spagnole e a quanti, anche in Italia, vigilano sulla sicurezza dei treni e degli impianti ferroviari.

Andando ai contenuti più squisitamente sindacali, nel Consiglio si è parlato diffusamente dei problemi di Trenitalia, in particolare delle notizie di stampa riguardanti il futuro della Divisione Cargo.

Deplorato vivamente il colpevole ritardo con il quale i vertici della Società hanno deciso di informare il sindacato dei dirigenti sulla sorte di Cargo (Forlenza ne parlerà nell'incontro fissato per il 24 marzo), molti interventi hanno

evidenziato come in questa occasione l'alta dirigenza abbia dimostrato insensibilità verso i colleghi, molti dei quali, proprio perché appartengono alla stessa Cargo, hanno il diritto di conoscere – e non dai giornali – il destino loro e di quel segmento così importante della loro Società. Diritto acquisito anche in virtù di un Protocollo delle relazioni industriali firmato nel 1998 contestualmente alla novazione contrattuale e, a dirla tutta, sempre pochissimo rispettato dalla controparte aziendale. Nell'incontro del 24 marzo esprimeremo a Francesco Forlenza tutto il nostro disappunto e la nostra amarezza per il comportamento della Società in questa importante occasione.

Si è parlato, poi, del rinnovo del CCNL dirigenti, attualmente in fase di stallo, e dei provvedimenti – previdenzia integrativa, defiscalizzazione dei contributi FASI e nuovo sistema di ammortizzatori sociali – che dovrebbero caratterizzarlo. Il Governo, pur dichiarandosi d'accordo con gli obiettivi comuni rappresentati da Confindustria e Federmanager, ha fatto sapere che le condizioni economiche del Paese non consentono, al momento, l'adozione dei provvedimenti richiesti.

In questa situazione, il Consiglio Assidifer si è espresso per la richiesta alla Confindustria di un rinnovo ponte alle vecchie condizioni, in attesa che si realizzino le nuove per addivenire al rinnovo complessivo del CCNL. Insoddisfazione profonda è stata espressa, infine,

per le cosiddette politiche retributive dell'Azienda. E questo per due motivi. Primo, perché la proposta Assidifer di ampliare significativamente il numero dei dirigenti "trattati" con il metodo MBO non trova il giusto accoglimento nella Società e, secondo, perché il sistema adottato per tutti gli altri dirigenti è giudicato poco trasparente: i dirigenti accettano di legare parti anche importanti della loro



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 13°
N° 3/2004



Classe dirigente

Parlar bene di sé non è bello, ma una volta tanto ci sia permesso. Un Consiglio Nazionale, quello del 15 marzo scorso, davvero speciale. Primo, per la partecipazione: mai così poche deleghe e tante presenze. Secondo, per gli interventi e le discussioni costruttive. Terzo, per la sinteticità e per l'efficacia di ciascun intervento.

Poi, la relazione del Segretario Generale improntata alla chiarezza. Una relazione concisa, asciutta, seria: una "serietà" d'obbligo visti i momenti che stiamo vivendo.

Un Nicola Tosto emotivamente coinvolto quando ha parlato dell'attentato di Madrid e delle tante vittime.

Sono stati affrontati tutti i problemi sul tappeto. A partire dal rinnovo del contratto scaduto e la prospettiva ormai quasi certa di un accordo ponte della durata di un anno in sede di trattativa con Confindustria. Poi i più specifici aspetti legati ai rapporti con FS e la Società del Gruppo.

Tosto ha lamentato, tra l'altro, la scarsa chiarezza e la mancata informazione sul futuro della Società Cargo. Tante voci, tante chiacchiere, molte illusioni giornalistiche: un film visto tante altre volte. Nella confusione sulle informazioni pesa come un macigno, ancora una volta, l'assenza di qualsiasi forma di comunicazione aziendale.

Sulle più imminenti attività del nostro Sindacato Tosto ha dato notizia della organizzazione di una Tavola Rotonda a Roma, il prossimo 14 aprile, sui problemi del trasporto del nodo della Capitale. La manifestazione si

terrà a due anni dall'analogo Convegno organizzato da Assidifer-Federmanager e vuole fare il punto della situazione con le stesse Autorità che allora presero impegni precisi.

Infine, l'annuncio di attivare specifici corsi per dirigenti di sindacato da portare avanti con Federmanager per aiutare in particolare i responsabili delle RSA a svolgere al meglio le proprie attività. Difatti le RSA avranno un ruolo e un rilievo sempre più importante nell'organizzazione sindacale "Non basta più – ha detto Nicola Tosto – la

sola buona volontà per fare del buon sindacato".

Questi corsi – ha poi precisato Roberto Martinez – vedranno la partecipazione, oltre che di rappresentanti del Sindacato, anche di docenti universitari, di manager e di esperti del mondo imprenditoriale.

Visto che si andrà sempre più verso una contrattazione individuale occorrerà assicurare da parte del Sindacato un'assistenza a tutto campo nell'interesse del dirigente e della Società stessa.

Dopo la relazione, il dibattito scaturito è stato serio e rigoroso. In altra parte del giornale pubblichiamo un Ordine del Giorno e la Mozione Finale, approvati all'unanimità.

In sostanza una buona giornata di lavoro improntata alla compostezza ma anche alla commozione. Quando alle 12.00, unendo il nostro dolore a quello dei cittadini di tutta Europa, tutti assieme abbiamo taciuto, in piedi, per tre lunghi minuti, il silenzio è stato... assordante!

Anche i nostri cuori si sono fermati, immaginando quei maledetti attimi che hanno stroncato tante povere vite.

Probabilmente qualcuno di noi, in quei tre lunghissimi minuti, ha rivolto un pensiero al dolore così grande del popolo spagnolo, qualcun altro ha pensato alla crudeltà, alla ferocia e alla inutilità del terrorismo, qualcuno, ancora, avrà sussurrato tra se e se una preghiera.

Certamente ognuno di noi, in quei momenti, si è sentito fortemente coinvolto sul piano emotivo, così tanto come c'era successo, forse, soltanto una volta: quell'indimenticabile 11 settembre 2001, quel giorno che, speravamo, non dovesse ripetersi mai più.

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiotti

Vagoni sventrati, binari divelti, stazioni devastate. Immagini già vissute tante volte anche a casa nostra. I tanti TG mostrano, a caldo, il terrore dei volti sporchi di sangue, il via vai delle ambulanze e dei soccorritori. Tutto sembra non aver fine. I danni irreparabili.

I giorni seguenti altre immagini di TG riportano ad una quotidianità quasi normale. I nostri colleghi spagnoli hanno sputato l'anima ma hanno fatto il miracolo: le enormi gru si muovono tra i cavi dell'alta tensione per rimuovere le carcasse dei vagoni come fosse un gioco da ragazzi.

Ore di lavoro scandite da mille difficoltà. Occorre far presto, i treni debbono ricominciare a viaggiare. La gente ha bisogno di essere tranquillizzata e quelle stesse gru mosse con abilità tra i binari ingombri sembrano sollevare non solo lamiere contorte ma anche tanti pesi dai cuori. In poche ore, come è successo in Italia tante altre volte, il traffico torna a regime come se nulla fosse accaduto.

L'orgoglio di appartenere a questa grande famiglia di lavoratori lenisce, in qualche modo, il dolore della tragedia.

LA MOBILITA' NEL LAZIO E IL NODO DI ROMA

Un richiamo del convegno tenuto a Roma nel maggio del 2002 per verificare, in un nuovo incontro con gli stessi protagonisti, lo stato dei progetti che furono presentati in quella occasione.

Una verifica delle cose dette quel 14 maggio 2002, al convegno che si tenne presso la sede di rappresentanza della Banca di Roma, è l'obiettivo che si sono dati l'Unione Regionale CIDA Lazio, Sindacato Romano Dirigenti Aziende Industriali e Assidifer Federmanager nel promuovere una nuova manifestazione, sempre a Roma, presso la Regione Lazio, il prossimo 14 aprile.

"La mobilità nel Lazio e il nodo di Roma due anni dopo: il punto" è il titolo della tavola rotonda alla quale saranno chiamati a partecipare, oltre ai vertici delle istituzioni locali, anche le società di infrastrutture di trasporto e di gestione che già presero parte alla manifestazione del maggio 2002. Come detto, lo scopo di questa nuova iniziativa dei dirigenti di Roma e del Lazio è quello di chiamare istituzioni e aziende di trasporto a fare il punto sulle cose dette due anni fa, in particolare a verificare cosa, sul piano concreto, è stato già realizzato e a spiegare, eventualmente, le ragioni per le quali gli impegni presi non sono stati ancora rispettati.

Nel corso della manifestazione del 2002, ad esempio, l'Assessore alla Mobilità del Comune di Roma, Di Carlo, aveva posto l'accento principalmente su quattro priorità: 1) la realizzazione di una bretella ferroviaria sulla quale convogliare il traffico delle merci in transito e liberare così l'anello ferroviario romano, da destinare completamente al trasporto dei passeggeri; 2) la realizzazione di una bretella autostradale per collegare l'autostrada Roma - Civitavecchia con la dorsale tirrenica; 3) un migliore collegamento fra Ostia e Roma attraverso una interazione fra l'attuale linea B della metropolitana e la Roma - Lido; 4) la realizzazione di parcheggi di scambio da collocare all'altezza del Grande Raccordo Anulare e delle consolari che penetrano in città, al fine di rendere più agevole il flusso dei pendolari e meno caotico il traffico della Capitale.

La preoccupazione del transito delle merci nelle aree urbane fu espressa anche dal Presidente della Provincia di Roma, Motta, che illustrò un progetto predisposto dai suoi uffici finalizzato a collegare la via Casilina con la via Appia, fino al litorale, per sbloccare, appunto, il traffico merci sul GRA. Inoltre, Motta informò dell'esistenza di un altro progetto, allora già avviato, per collegare il Porto di Civitavecchia all'autostrada fra Roma e la cittadina laziale.

Anche Aracri, Assessore ai Trasporti della Regione Lazio, in occasione del convegno del maggio 2002, indicò nella rea-

lizzazione di centri di scambio dedicati all'intermodalità una delle priorità del suo assessorato. Inoltre, lo stesso Aracri comunicò che la Regione aveva sbloccato opere ferme da tempo, quali l'Appia bis e la Circonvallazione di Viterbo, e che aveva avviato un tavolo con il Comune di Roma per affrontare e risolvere, una volta per tutte, il tema spinoso delle nuove linee della metropolitana di Roma.

TAVOLA ROTONDA

Roma - Regione Lazio - Sala Tevere
14 aprile 2004 - ore 9.30

"LA MOBILITA' NEL LAZIO E IL NODO DI ROMA DUE ANNI DOPO: IL PUNTO"

PROGRAMMA

Introduzione:

Giuseppe D'Addio, Presidente Unione Regionale CIDA Lazio e Presidente SRDAI

Intervengono:

Francesco Storace, Presidente Regione Lazio
Giulio Gargano, Assessore Trasporti Regione Lazio
Pier Michele Civita, Assessore Trasporti Provincia Roma
Mario Di Carlo, Assessore Mobilità Comune Roma

Tavola Rotonda:

Moderatore:

Sergio Graziosi, Presidente Commissione Trasporti SRDAI

Partecipano:

Ruggero Borgia, Soc. Autostrade per l'Italia
Massimo Rota, RFI
Enrico Sciarra, Trenitalia
Mauro Calamante, ATAC
Pierluigi Fioretti, COTRAL
Filippo Allegra, TRAMBUS
Angelo Marinetti, METRO

Conclusioni:

Edoardo Lazzati, Presidente Federmanager

Una panoramica completa delle opere infrastrutturali ferroviarie già avviate o da realizzare a breve fu fatta da Mauro Moretti, Amministratore Delegato di RFI, il quale, comunicando che alcuni progetti riguardanti la Capitale (come la linea S. Pietro - La Storta) erano praticamente in dirittura d'arrivo, informò che si stavano espletando le procedure d'esproprio per la saldatura dell'anello di Roma e che i lavori della nuova Stazione Tiburtina sarebbero certamente terminati, come previsto, entro il 2005. Per quanto riguardava il traffico cargo, Moretti sostenne con forza che le merci, in transito o in arrivo, dovevano in ogni caso restare fuori dell'anello di Roma e che questo era possibile, ad esempio, potenziando il centro intermodale di Pomezia, inserendo un interporto a Civitavecchia e realizzando un nuovo grande interporto nell'Italia centrale sull'asse nord sud.

Nell'intervento del rappresentante dell'ANAS fu messa in evidenza la necessità di completare i lavori di competenza dell'Azienda Nazionale delle Strade relativi all'Autostrada Roma - Fiumicino, al collegamento fra Roma e Rieti e alla terza corsia dell'intero Grande Raccordo Anulare. Infine, Ruggero Borgia ha posto l'accento sull'interesse della Società Autostrade e della Regione Lazio alla riqualificazione della via Pontina e allo sviluppo di due importanti trasversali regionali, la Cisterna - Valmontone e la Orte - Civitavecchia.

Il 14 aprile le stesse istituzioni e le stesse aziende verranno stimolate da Sergio Graziosi, moderatore della tavola rotonda in quanto coordinatore della Commissione trasporti del Sindacato Romano, a raccontare quali sviluppi hanno avuto i progetti e le iniziative enunciati due anni fa.

I dirigenti dell'Unione Regionale CIDA Lazio, del Sindacato Romano Dirigenti Aziende Industriali e di Assidifer Federmanager propongono in questa occasione un nuovo modello di incontro-dibattito con le istituzioni e le grandi aziende, nuovo modello che potrebbe essere sintetizzato così: "oggi raccontami che cosa stai facendo, domani verifichiamolo insieme!"

Un modo diverso di fare sindacato ma, lo sappiamo bene, l'attività dei dirigenti d'azienda in campo sindacale è del tutto particolare: sempre rivolta a proporsi per collaborare con le istituzioni e con le aziende, sempre disposta ad offrire la propria professionalità per il bene della collettività.

Roberto Martinez

"... Assidifer, uno dei gruppi più vivaci, partecipativi e motivati all'interno di Federmanager..."

Edoardo Lazzati, Presidente di Federmanager, ci scrive, compiacendosi per il ruolo che Ferrovie & Servizi svolge a favore della categoria

Nel corso del recente Congresso di Udine, ho avuto modo di parlare a lungo con Edoardo Lazzati, Presidente di Federmanager, e di intrattenermi con lui su temi di grande attualità ed importanza per la categoria dei dirigenti. In particolare ho avuto modo di scambiare impressioni e approfondire idee sulla efficacia della comunicazione e sulla necessità della formazione.

Ho trovato in Edoardo Lazzati un uomo particolarmente attento ai problemi della formazione, ma soprattutto profondamente convinto del ruolo essenziale che la comunicazione - anzi, una buona comunicazione - deve svolgere per l'aggiornamento e la crescita della categoria.

A Udine Lazzati mi ha detto di seguire con attenzione la nostra stampa sindacale, ritenendola una delle chiavi di successo di Assidifer e questa sua attenzione è stata dimostrata poi, nelle passate settimane, con la lettera che ha inviato al collega Del

Vecchio per commentare positivamente un suo articolo, lettera che abbiamo pubblicato nel precedente numero di Ferrovie & Servizi.

Ora, ad ulteriore conferma dell'interesse per le nostre attività, il Presidente di Federmanager mi fa pervenire una sua lettera - che pubblichiamo di seguito - nella quale, ancora una volta, dimostra apprezzamento per i contenuti del nostro

giornale che, afferma, "...fanno di Assidifer uno dei gruppi dirigenziali, all'interno di Federmanager, più vivaci, più partecipativi e più motivati".

Ringrazio Edoardo Lazzati per la stima e la simpatia che ancora una volta ha dimostrato nei nostri confronti e gli ricordo, con l'occasione, che le pagine di Ferrovie & Servizi sono sempre pronte ad ospitare un suo autorevole e molto gradito contributo.

Roberto Martinez

FEDERMANAGER

Il Presidente

Roma, 26 febbraio 2004

dr. Roberto Martinez
Direttore Responsabile Ferrovie & Servizi

Caro Direttore,
da tempo seguo con attenzione il vostro periodico e mi compiaccio per il dibattito serio e appassionato che ha saputo suscitare tra i colleghi sui temi più pressanti per la nostra categoria: un nuovo modello di relazioni industriali per la dirigenza, il cambiamento epocale in corso nel sistema Ferrovie che tanto peso ha sul sistema industriale italiano e non solo; le relazioni industriali a livello del Vostro Gruppo; il ruolo delle RSA all'interno di ciascuna azienda; l'importanza della comunicazione e molto altro ancora.

Trovo, frequentemente, interventi di alto profilo che fanno di Assidifer uno dei gruppi dirigenziali, all'interno di Federmanager, più vivaci, più partecipativi e più motivati.

Con queste premesse sono certo che il Vostro marketing associativo sarà coronato da successo.

Con viva cordialità

Edoardo Lazzati

CONSIGLIO NAZIONALE ASSIDIFER

Il Consiglio Nazionale di Assidifer Federmanager, nella riunione del 15 marzo 2004, ha approvato all'unanimità la mozione che segue. Inoltre, sempre all'unanimità, ha approvato un Ordine del Giorno, che pure si riporta di seguito, nel quale si esprime il cordoglio dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato per la strage terroristica di Madrid dell'11 marzo.

MOZIONE

Il Consiglio Nazionale Assidifer, riunito a Roma, il 15 marzo 2004, sentita la relazione della Segreteria Generale, la approva.

In ordine ai temi dibattuti, con particolare riguardo alle richiamate notizie stampa sulla societizzazione di Cargo, dà mandato agli organi sindacali preposti (Segreteria Generale e RSA di Trenitalia) di programmare le azioni opportune a salvaguardia e sviluppo del trasporto merci considerato strategico per il sistema Paese e di vigilare su futuri analoghi processi di ristrutturazione aziendale.

Auspica altresì una rapida definizione dei protocolli di relazioni industriali, tra le strutture sindacali e le società del Gruppo.

APPROVATA ALL'UNANIMITA'

ORDINE DEL GIORNO

Assidifer-Federmanager, il sindacato dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, esprime il proprio cordoglio e la propria solidarietà ai familiari delle vittime della barbara strage terroristica di Madrid, a tutto il popolo spagnolo e ai dirigenti e lavoratori delle ferrovie iberiche, così duramente colpite.

Consapevole della minaccia che grava su tutti i paesi del mondo esprime inoltre sostegno e fiducia a quanti, dirigenti e non, nello svolgimento delle proprie attività, possono influire nel difficile campo della sicurezza ferroviaria, integrando con le più opportune iniziative, il compito istituzionale delle Forze dell'Ordine. Ciò anche allo scopo di contribuire al mantenimento e al rafforzamento della fiducia nel sistema di trasporto ferroviario, essenziale per assicurarne stabilità e sviluppo.

La Cargo Spa

Riflessioni in margine all'articolo pubblicato su "Il Sole 24 Ore" dal titolo "Ferrovie, pronta la Cargo Spa".

Lo scorso 27 febbraio ho letto sull'autorevole giornale economico della Confindustria un articolo a firma Giorgio Santilli, prestigioso e indiscusso guru dell'informazione trasportistica, nel quale il giornalista affermava che la trasformazione della Divisione Cargo di Trenitalia in Spa era praticamente cosa fatta.

A seguito della lettura dell'articolo, mi sono subito posto una serie di domande: la trasformazione in società della Divisione Cargo di Trenitalia è un bene? E' un male? E' un capriccio di qualcuno? E' il pretesto per fare "mattanza"? E' la strada per risanare i conti? E' la strada per lo sviluppo?

Più che tentare di dare una risposta a tali angoscianti interrogativi, ho preferito fare qualche pacata, il più possibile neutrale, riflessione.

Innanzitutto, in un settore ferroviario che è diventato gruppo societario, costituito prevalentemente nella forma delle società per azioni, societizzare tutto ciò che è societizzabile contribuisce certamente a fare chiarezza nei diversi business del gruppo stesso.

Un settore come il trasporto merci, poi, figuriamoci se non ha tutti i presupposti, proprio oggi, per diventare una società! E questo, sicuramente a prescindere dal fatto che serva o no a risanare i conti. Vale a dire, anche se i conti fossero stati floridi, si doveva porre la questione, esattamente nella stessa maniera.

Ma non voglio entrare nel merito se è meglio societizzare o no la Divisione Cargo. Non spetta assolutamente a me e non è lo scopo di questo articolo schierarsi "politicamente" per il partito dei favorevoli o per quello dei contrari.

Voglio soltanto dare un sommario flash sullo scenario nel quale si inseriscono le possibili scelte di cui si discute.

Darò un breve flash del quadro normativo, poi dell'evoluzione avuta dalle nostre consorelle in Europa.

Partiamo dunque dalla normativa.

La Direttiva 12/2001 della UE è la direttiva che modifica quella famosa che avviava il processo di liberalizzazione delle imprese ferroviarie in Europa, la 440/91.

Nella Sezione IV di tale Direttiva, "Risanamento finanziario", agli originari tre commi dell'articolo 9 ne è stato aggiunto un quarto, che recita: "Nel caso delle imprese ferroviarie, i conti profitti e perdite (definizione superata, in quanto la legge ormai da tempo definisce il conto economico, ndr) e i bilanci, o il bilancio annuale che espone l'attivo e il passivo, sono tenuti separati e sono pubblicati per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto merci.

I fondi erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto di persone per servizio pubblico devono figurare separatamente nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività".

Il Decreto Legislativo N. 188 dell'8 luglio 2003 di recepimento di questa e delle altre due direttive 13/91 e 14/91, all'art. 45 recepisce tale disposizione nel seguente modo: "Le imprese ferroviarie rendono pubblico il bilancio annuale. Nel bilancio annuale sono tenute separate le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto merci.

Qualora siano erogati fondi per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico, essi devono figurare separatamente nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o ad altre attività".

Della lettura congiunta delle due norme sottolineo tre punti:

1. L'obbligo di separare i conti del settore merci dagli altri conti.
2. L'obbligo di pubblicazione di tali conti.
3. Il divieto di sussidi incrociati.

E' evidente che tali disposizioni non significano automaticamente trasformare i settori merci in società. Ma la norma avrà pure una finalità. Non è stata messa lì per caso. E' necessario evidenziare i conti dei settori merci. Tale evidenza favorisce il controllo. Il controllo favorisce misure di riequilibrio, laddove ve ne fosse bisogno.

Se la forma societaria favorisce tale processo rispetto ad un settore merci annesso in un gruppo più vasto, può essere soggetto ai diversi punti di vista, ognuno pienamente giustificabile e comprensibile, ognuno condivisibile o meno.

Passiamo adesso a fare una rapida carrellata sulla evoluzione dei settori merci delle ferrovie di alcuni Paesi europei.

– **Svezia**

L'ex settore merci delle ex SJ – le Ferrovie dello Stato Svedesi – dal 2001 è una società di capitale (limited company), che si chiama Green Cargo. E' controllata dal Ministero dell'Industria svedese

– **Germania, Olanda, Danimarca**

Come è noto la DB AG ha acquistato la Stinnes, il più grande gruppo logistico tedesco.

Stinnes ha incorporato al suo interno la ex DB Cargo, che è stata riallocata nel Gruppo Stinnes a grandi linee nel seguente modo: la produzione (la trazione) è stata affidata alla società Railion, il settore commerciale (le Business Units) sono state costituite in una Società "Business Unit Freight Logistics, che opera per filiere merceologiche: siderurgico, chimico, altri mercati, ecc.).

Railion ha acquisito il controllo delle Cargo di Olanda e Danimarca.

In sintesi oggi i numeri fondamentali di Railion – che è la prima impresa ferroviaria europea – sono i seguenti (anno 2002):

- Tonnellate trasportate: 278 milioni.
 - Tonn/km: 78 miliardi.
 - Numero di treni al giorno: 6.000
 - Dipendenti: 28.000
- di cui macchinisti: 6.000

Anche con questi quattro numeri ognuno può fare due conti per vedere quale è la produttività dell'impresa.

Quindi, per riassumere:

DB AG controlla Stinnes. Stinnes controlla ex DB Cargo, attualmente Railion + Business Unit Freight Logistics.

Completano l'organigramma di Stinnes la casa di spedizioni Schenker e la "Business Unit Intermodal".

– **Svizzera**

La SBB Cargo è una filiale delle Ferrovie Federali

Svizzera (SBB), operante nel settore del traffico merci ed è gestita alla stregua di una Divisione. Così è definita nelle brochure di presentazione. Bisogna però stare attenti a non fare semplici confronti con il nostro diritto societario e la nostra organizzazione.

SBB Cargo infatti ha costituito due filiali, una in Germania, in forma di società per azioni, di cui detiene la maggioranza azionaria. E una in Italia, in forma di Srl, di cui detiene il 100 % del capitale.

– **Austria**

Il settore Cargo delle OBB si chiama Rail Cargo Austria ed è una Divisione della OBB.

Anche per Rail Cargo Austria valgono le stesse considerazioni fatte per SBB Cargo. La Divisione realizza partenariati ed acquisizioni. Ha acquisito ad esempio gli spedizionieri internazionali Express e Interfracht e dichiara che altre ne seguiranno.

Si stanno organizzando inoltre in forma di operatore globale che offre soluzioni logistiche globali piuttosto che la sola vezione da A a B.

– **Francia**

Il settore merci delle Ferrovie Francesi, il Fret SnCF, è integrato nella filiera merci del gruppo SnCF. Non è costituito in forma di limited company.

– **Gran Bretagna.**

Coerentemente al loro ruolo di antesignani della liberalizzazione delle ferrovie in Europa, i britannici hanno privatizzato già da tempo il settore delle merci.

Accanto alle TOC (Train Operating Companies), che operano nel settore dei passeggeri, vi sono le FOC (Freight Operating Companies), che operano nel settore delle merci. Attualmente operano nel Regno Unito quattro FOC: Direct Rail Services, EWS, Freightliner Limited e GB Railfreight.

Sono imprese private. La maggiore di esse è la EWS, che ha raccolto in gran parte l'eredità del settore merci delle ex British Railways. Le altre sono per lo più specializzate nei diversi settori: combinato, grandi clienti, rinfuse.

Conclusioni.

Mi scuso per eventuali imprecisioni o incompletezze, inevitabili in un rapido flash.

Tuttavia due messaggi voglio dare con la suesposta sommaria carrellata.

Primo: il settore merci ferroviario in Europa si è svegliato. Ha capito che è funzionale allo sviluppo della filiera logistica europea e mondiale. Costituisce un importante anello di essa.

Il processo si è innescato. Adesso il mercato farà il resto. Per giocare in questa arena bisogna parlare la stessa lingua, bisogna avere le stesse regole e gli stessi strumenti.

Secondo: La liberalizzazione si sta operando con la forte presenza degli Stati. I settori cargo diventano società. Tuttavia gli Stati (unica eccezione la Gran Bretagna), nel mentre promuovono la liberalizzazione, mantengono il governo strategico a livello di politica del settore, ne accompagnano l'evoluzione. Altro non aggiungo.

Francesco Del Vecchio

Un momento difficile per le imprese di trasporto merci

All'inizio del secolo passato, parliamo del Novecento, lo sviluppo delle ferrovie faceva dire agli esperti di trasporto dell'epoca che la strada ferrata sarebbe stata negli anni a venire la soluzione ideale per la movimentazione delle merci nel Paese e in Europa, non attribuendosi al trasporto su strada quelle caratteristiche ideali per conquistare considerevoli quote di mercato.

Da quei tempi lontani ai nostri giorni abbiamo visto tutti come è andata.

Le accelerazioni sociali e tecnologiche, ma soprattutto eventi traumatici ed epocali come la Seconda guerra mondiale, hanno spostato di fatto il baricentro del trasporto delle merci quasi esclusivamente sulla gomma. E nonostante da qualche decennio ci si sforzi di riequilibrare il trasporto delle merci con iniziative a favore del trasporto su rotaia è sufficiente vedere come la stessa morfologia dei mercati, nei tempi che stiamo vivendo, non consenta più di tanto una ripresa del settore ferroviario.

Allora, in questa situazione, bisogna considerare che gli stessi fondamentali dell'economia dei trasporti potrebbero essere ripensati e riscritti. E un'impresa di trasporto, stradale ma anche ferroviaria, che si trova ad operare in questo mercato in trasformazione, se vuole sopravvivere, è costretta a ripensare al suo ruolo e alla sua stessa funzione. Continuare a ritenere di poter sopravvivere sulla base di antichi schemi e di vecchi servizi diventa impossibile. E allora bisogna prendere atto che le situazioni cambiano

e che ci si deve adeguare alle nuove realtà al più presto, perché continuando a preservare ostinatamente sui vecchi schemi si rischia di essere superati dalla storia e, cosa ancora più grave, emarginati o espulsi dal mercato.

Se un'impresa di autotrasporto, oggi, non può vivere più di solo trasporto, né può cullarsi nell'illusione di andare avanti integrando il servizio di trasporto con altri servizi di carattere logistico, la tradizionale impresa di trasporto merci delle ferrovie deve confrontarsi non più soltanto con il mondo del trasporto su gomma, ma anche con la nuova emergente concorrenza di altre imprese ferroviarie che vanno ad erodere il già tanto ristretto spazio competitivo lasciato libero, nel mercato, dal trasporto su strada.

Il futuro dell'impresa di autotrasporto passa nella sua capacità di modificare la propria struttura e di collocarsi in una posizione diversa da quella attuale, in una posizione, tanto per fare un'ipotesi, che le permetta di operare come una sorta di catena di trasmissione tra la produzione e la distribuzione finale, tra l'industria e i consumatori, magari, ma è solo un esempio, assumendo il controllo di tutto il processo di movimentazione delle merci, essendone anche garanzia dell'osservanza di regole precise e procedure stabili e corrette.

Il futuro dell'impresa ferroviaria è, se possibile, ancora più oscuro a causa, principalmente, di un troppo oneroso contratto di lavoro del personale di guida.

Il costo di questo segmento rappresenta oggi l'elemento di criticità e il punto di massimo squilibrio sia nella concor-

renza fra Cargo FS e le altre imprese ferroviarie che si sono affacciate recentemente nel mercato, sia tra la stessa Cargo FS e le tradizionali imprese concorrenti del trasporto su strada.

Se per ragioni aziendali, sindacali o di altra natura Cargo FS non sarà in grado di organizzarsi e di risolvere il problema del costo del personale di guida, e quindi non sarà in grado di rientrare, almeno per quello che riguarda i costi d'esercizio, sul mercato, dovrà far conto con una situazione di estrema gravità che potrebbe portarla addirittura verso condizioni di totale emarginazione, fuori del processo produttivo. Poco servirà, in questo caso, il varo di provvedimenti atti a ridisegnare la sua struttura societaria – come si sta facendo in questi giorni – se questi provvedimenti non saranno accompagnati da forti iniziative capaci di ristrutturare un settore che, soprattutto nell'ottica della gestione del personale, presenta, come abbiamo visto, disfunzioni enormi.

Il mercato del trasporto è cambiato: bisogna adesso cambiare le imprese, ridisegnanone ruolo, obiettivi, strategie e soprattutto struttura funzionale.

Il rilancio del settore del trasporto ferroviario delle merci passa attraverso la realizzazione di un'azienda nuova, con obiettivi ben individuati e raggiungibili, con strategie chiare e condivise e, soprattutto, con costi di gestione sopportabili, in linea con quelli della concorrenza.

r.m.

Formazione dirigenti

Assidifer, d'intesa con Federmanager, sta studiando un progetto di formazione per dirigenti impegnati nelle RSA.

Formazione mirata per i dirigenti impegnati nelle attività sindacali di front-line, vale a dire i rappresentanti di quelle RSA verso le quali si sta orientando sempre di più la bussola della contrattazione societaria e di struttura. E' uno dei progetti (e degli impegni rilevanti) della segreteria generale di cui abbiamo sentito parlare in occasione del primo Consiglio Nazionale post-congresso dello scorso 15 marzo.

L'idea nasce dall'esigenza di migliorare la preparazione di fondo del dirigente che, in maniera dilettantistica, si occupa anche di sindacato (cioè di tutela della categoria), e, per questo, è destinato ad affrontare argomenti di politica d'impresa su cui non può essere sempre preparato e a cimentarsi in non certo semplici attività di negoziazione.

Se, da un lato, non sono mancate le raccomandazioni a evitare superflui parallelismi con l'attività di formazione manageriale varata dalle società del Gruppo ("non fate corsi di leadership" qualcuno ha detto. "Non ci pensiamo neppure" è stata la risposta), dall'altro va detto che il progetto ha suscitato un immediato e generale interesse, soprattutto da parte dei futuri partecipanti ai corsi programmati. I quali, non bisogna dimenticarlo, non sono veri sindacalisti, ma dirigenti di diversa estrazione e con diverse esperienze professionali alle spalle, che hanno dato la loro volontaria disponibilità a (pre)occuparsi formalmente dei problemi della categoria, sempre più evidenti rispetto al contesto sociale, industriale e aziendale.

Sia la composizione del nuovo Consiglio Nazionale, sia quella delle RSA, confermano del resto una particolare sensibilità verso una situazione che innegabilmente delinea in qualche modo un tendenziale indebolimento dello status e del ruolo del dirigente (come si rileva anche dalla lettura di diversi contributi pubblicati su Ferrovie e Servizi).

E non solo da parte di chi può vantare una consolidata esperienza e anzianità di servizio, ma anche - e forse ancora di più - da parte di dirigenti di recente inquadramento provenienti dalle file interne alla società (ferrovieri, insomma).

E' proprio per questo motivo, quindi, che il progetto di formazione prossimo a partire, se sarà gestito adeguatamente, può essere visto come un'occasione di irrobustimento non di taglio manageriale, ma a sfondo culturale. Con la speranza, naturalmente, che possa diventare un modo per consegnare a chi non fa sindacato di professione nuovi attrezzi da lavoro, capaci di rendere più agevole l'approccio a un mondo di relazioni industriali sacrosantamente tutelato dalle leggi, ma - nel nostro caso - particolarmente difficile da svolgere: perché pone il dirigente, che resta in ogni momento impegnato a lavorare per l'impresa, in possibile confronto dialettico e negoziale con l'impresa stessa, sia pure per problemi interni che riguardano la categoria.

Ma la delicatezza di questa condizione apparentemente contrastante non deve essere letta in chiave negativa. Anzi, semmai ci sembra vero che la necessaria convivenza di questi aspetti nei ruoli di persone impegnate prima di tutto a rappresentare sempre e comunque l'azienda potrebbe d'altra parte rendere l'iniziativa della Segreteria Generale ancora più importante. Perché in questi corsi non si parlerà di leadership, di marketing o di gestione delle risorse umane, come è stato precisato, ma ci si confronterà con importanti imprenditori, dirigenti di azienda e docenti universitari per capire come si sta muovendo il mondo dell'impresa, per conoscere esperienze diverse da quelle del Gruppo Ferrovie dello Stato e acquisire quindi informazioni, fare confronti, trarre spunti, sviluppare idee.

L'impressione, in sostanza, è che l'iniziativa possa assumere anche il valore di un'integrazione formativa a tutto vantaggio della diffusione della cultura generale d'impresa che lo stesso Gruppo, del resto, è impegnato a sostenere con le proprie iniziative. Se le cose andranno in questo senso, non potremo che trarre un vantaggio generale per la nostra organizzazione: ancora di più se i partecipanti ai corsi, magari, si faranno carico di condividere la loro esperienza con i colleghi attraverso questa rivista o, perché no, organizzando qualche incontro mirato nelle diverse sedi territoriali.

Roberto Scanarotti

Prorogato l'Accordo FS - Assidifer del 18.07.2002

Il 23 febbraio 2004 Assidifer e Gruppo FS hanno firmato la proroga dell'accordo del 18.07.2002. Si riporta di seguito il testo del verbale d'accordo sottoscritto.

VERBALE DI ACCORDO

Tra le Società del Gruppo F.S. e l'Assidifer-Federmanager

Il processo di riorganizzazione avviato e tuttora in atto, riguardante tutte le Società del Gruppo FS, comporta anche la necessità di continuare ad avvalersi di strumenti idonei a gestire il turn over dei dirigenti.

In tale ottica le parti convengono sull'opportunità di confermare, dal 1° marzo 2004 al 31 dicembre 2004, la validità dell'accordo del 18.7.2002, con il quale sono stati stabiliti requisiti, criteri e modalità per la risoluzione consensuale incentivata del rapporto di lavoro dei dirigenti delle Società del Gruppo FS.

Roma, 23 febbraio 2004

Daniela Scurti, nuovo Amministratore Delegato SOGIN

Nel momento di andare in stampa apprendiamo che il 22 marzo il Consiglio di Amministrazione della Sogin, la Società di servizi di Autobus controllata dal Gruppo Ferrovie dello Stato, ha chiamato Daniela Scurti a far parte del Consiglio stesso e l'ha poi nominata Amministratore Delegato al posto di Luciano Vinella.

Alla collega Daniela Scurti, da tanti anni Direttore delle Relazioni Esterne del Gruppo FS e da sempre socio Assidifer, le congratulazioni più vive per l'incarico ricevuto e gli auguri più sentiti per la sua nuova attività.

Speciale Elezioni

IL 15 marzo, a margine dei lavori del Consiglio Nazionale Assidifer, si è provveduto allo spoglio delle schede per l'elezione dei coordinatori Assidifer delle Divisioni Trenitalia.

Sono risultati eletti:

- per la Divisione Passeggeri
Rosario LIDO
- per la Divisione Trasporto Regionale
Franco VIVARELLI
- per la Divisione Cargo
Eleonora CESCHIN
- per UTMR
Daniela STORNELLI

LETTERA AL DIRETTORE

Caro Direttore,

scrivo anche a nome di alcuni colleghi. Dopo aver partecipato a un corso sulla leadership organizzato da Trenitalia, desidero esporre alcune considerazioni sul rapporto tra leadership e autonomia dirigenziale, per condividerle con i lettori di Ferrovie e Servizi. A un certo punto delle lezioni, il docente ha pronunciato questa frase: "Capo, se invadi troppo spesso il mio spazio vuol dire che non hai fiducia" e, successivamente, ha sviluppato un'altra riflessione: molti (e si riferiva al rapporto dirigente-dirigente) credono di saper delegare, ma in realtà delegano solo compiti e non responsabilità. Caspita, è quello che accade a noi, ci siamo detti.

Il corso, per chi non lo avesse frequentato, si intitola "La leadership come leva di business" e non ha un taglio psicologico-relazionale, bensì punta a focalizzare l'attenzione sul concetto di leadership come "guida" delle persone, a evidenziarne l'importanza in funzione di ruoli orientati a gestire il cambiamento (a differenza del management, che gestisce complessità) e ad analizzare, discutere e assimilare il modello di leadership scelto dalla società. Che, per inciso, prevede che il dirigente assuma e faccia assumere responsabilità, generi velocità di realizzazione e lavori per l'integrazione, facendosi divulgatore del modello stesso con il suo comportamento.

Un corso molto interessante, non c'è dubbio. Rispetto al quale, tuttavia, è emersa la contraddizione o, se preferite, la difficoltà nella corretta ed efficace applicazione del principio di assunzione di responsabilità. Risulta che questo problema sia abbastanza diffuso e riguarda in particolare i dirigenti che operano in strutture di staff, a diretto contatto con il dirigente di livello superiore, magari condividendo con lui i collaboratori (che, a loro volta, non riescono bene a comprendere chi sia il loro vero capo).

Già su questo periodico un collega aveva lamentato la tendenza a un sostanziale declassamento del ruolo dirigenziale: sempre più impegnato con aspetti operativi; sempre più destinatario di compiti da svolgere, appunto, piuttosto che di obiettivi da raggiungere; sempre meno supportato da collaboratori a cui poter trasferire (e questo lo diciamo ora, tornando allo spunto del corso) i principi che animano il modello societario di leadership, con i conseguenti benefici che da esso si dovrebbero diffondere nell'ambiente di lavoro.

Il capo, spesso, fa troppa ombra, insomma. E all'ombra non si cresce.

E' evidente, del resto, che modelli organizzativi così complessi come quelli che caratterizzano un po' tutto il Gruppo, non possono che favorire questa oggettiva (e negativa, ingiusta) situazione: con caselle appese a caselle, a loro volta appese ad altre caselle; con dipendenze funzionali trasversali da strutture di holding a strutture divisionali (e da holding a holding, non dimentichiamolo); con attività che in generale vedono l'emergenza trasformata in cronicità, e via dicendo, come tutti sanno. E tutto questo senza contare la componente umana, lo stile direzionale del superiore che non in tutti i casi risulta il migliore in assoluto (tra i più gettonati: autoritario, amicone, ansiogeno, orientato alla latitanza...).

"Capo, dammi fiducia e spazio, ti ripagherò con buoni risultati in tempi brevi": questo forse potrebbe essere l'approccio corretto. Ma il capo è sempre disponibile ad ascoltare questo tipo di proposta?

Lettera firmata

Il dirigente che ha scritto questa lettera anche a nome di altri colleghi, ha affrontato argomenti di grande interesse: il rapporto fra dirigente e dirigente all'interno dell'azienda, la funzione e le responsabilità nei diversi livelli di dirigenza, lo strisciante e inquietante fenomeno del declassamento del dirigente verso quell'oscuro e indefinito confine che lo separa dalla figura del quadro.

Ferrovie & Servizi dà l'opportunità, a chi vorrà coglierla, di sviluppare questi argomenti con testimonianze, opinioni e proposte.

r.m.