



# Il punto sul nostro sindacato e le prospettive future

Consiglio Nazionale del 14 ottobre, Consiglio del Sindacato Romano del 26 ottobre, interventi sul nostro giornale, telefonate varie e casuali conversazioni con i colleghi mi fanno apparire chiaro un momento di particolare smarrimento della nostra base.

Mai avevo sentito così tante e concordi critiche a proposito della chiusura di un contratto di lavoro e mai, contemporaneamente, tante poche proposte per migliorarne i contenuti. Mi sembra, purtroppo, che ci si ricominci a piangere addosso.

E' fuor di dubbio, comunque, che i colleghi siano insoddisfatti ed è innegabile che, con le loro critiche, esprimono tutto il loro disappunto e la loro delusione per questo.

Di fronte a questo atteggiamento è dovere del sindacato ascoltare le ragioni dei colleghi; anzi, direi, meno male che c'è qualcuno che parla: peggio sarebbero il silenzio e le dimissioni!

La cosa più preoccupante è che non sono solo i colleghi in pensione a lamentarsi – e a ragione – per la ormai nota questione FASI, ma anche molti dirigenti in servizio. Chi ricopre ruoli di responsabilità nel sindacato non può sentirsi infastidito dalle critiche e deve porsi, serenamente e senza pregiudizi, dinanzi a queste espressioni di dissenso. E questo anche in considerazione che i problemi di Assidifer certamente non si esauriscono soltanto nella recente approvazione del contratto di lavoro. Nell'attuale delicata fase di vita del Gruppo FS, Assidifer, a mio parere, dovrebbe avere, infatti, un ruolo di sicuro più attivo.

La situazione, detto con la massima sincerità, non mi pare soddisfacente e ritengo necessaria un'analisi generalizzata e spregiudicata dalla quale far uscire un progetto politico di lungo periodo, che vada anche oltre il prossimo congresso del dicembre 2006.

In precedenti articoli ho esaminato i "fronti" principali (F&S n. 9: *Un progetto politico* e *La qualità è fatta di piccole cose*. F&S n. 10: *Necessità di sindacato*). Ricordiamone, in estrema sintesi, i punti principali.

*Nuovo CCNL e rapporti sindacali con i vertici del Gruppo FS.*

Il nuovo contratto è delicato, difficile, suscettibile di varie letture, anche se, per ora, sembrano prevalenti le interpretazioni pessimistiche. Non si può lasciare, però, la situazione così: bisogna capire le ragioni degli scontenti e capire se, oggi, c'è pure gente soddisfatta o almeno indif-

ferente. Contemporaneamente bisogna sollecitare i vertici del Gruppo ad un confronto serrato per ottenere la condizionale formale di principi, procedure e controlli di applicazione del nuovo contratto, che demanda i futuri incrementi retributivi dei dirigenti esclusivamente alle loro capacità professionali e all'ottenimento di risultati concreti, capacità professionali e risultati che dovranno, d'ora in avanti, essere valutati – proprio perché rappresentano l'unica strada percorribile per ottenere miglioramenti economici in azienda – con la massima obiettività per tutti.

Di recente si sono tenuti due incontri politici con il Presidente e Amministratore Delegato, ingegner Catania (uno dei quali con la partecipazione del Presidente federale, Lazzati), e uno, tecnico, con il Direttore Generale per le Risorse Umane, dottor Forlenza. Non conosco a fondo gli esiti di tutti questi colloqui, ma forse poteva già essere stato aperto un tavolo, forse si poteva già essere partiti con trattative e accordi di sostanza ma per adesso, comunque, accontentiamoci di questi primi incontri. L'importante è che alla reiterata affermazione dell'ingegner Catania, che gli uomini e le donne sono al centro dell'impresa, seguano fatti cogenti, e la condivisione aziendale dei principi applicativi della nuova contrattualistica dirigenziale è senz'altro, per noi, un fatto cogente.

*La qualità del prodotto ferroviario.*

Dobbiamo registrare con soddisfazione le iniziative commerciali intraprese di recente da Trenitalia, iniziative che denotano un'azienda dinamica e attenta al mercato. Peccato però che la qualità del prodotto viaggiatori continui ad essere scadente nelle piccole cose, quelle cose, tanto per capirci, che sono le più avvertite dal cliente medio, quello che non usa internet, quello che fa la fila alla stazione, quello che non ha una segretaria che prenota e acquista il biglietto per lui.

Viaggiando in treno si ha la sensazione sempre più frequente che il cliente, in particolare *quel cliente medio*, non sia proprio al centro dell'attenzione dell'azienda. La rivolta di alcune Regioni contro la multa per chi non ha il titolo di viaggio in treno mi pare emblematica, anche se va dato atto ai nostri colleghi della loro coraggiosa sincerità nell'esame della situazione (si veda l'intervista a Schisano su *Il Corriere della sera* del 17 novembre). Francamente, però, ritengo che non si possa sempre promettere il miglioramento prossimo venturo della qualità non intervenendo su

certe situazioni che vanno contro il comune buon senso. E' ora di aprire un dibattito ampio al nostro interno e con l'Azienda sulla qualità, qualità percepita, intendo.

*Lo stato della modalità ferroviaria rispetto alle modalità concorrenti.*

Secondo il mio punto di vista è questo il problema principale che deve essere affrontato dal sindacato e dall'Azienda.

Non vorrei che la liberalizzazione del trasporto ferroviario si trasformasse, in un domani neanche troppo lontano, in una vera e propria "guerra fra poveri", e questo perché diminuisce il traffico complessivo su rotaia a vantaggio, come al solito, del trasporto su strada.

Anche qui è necessario avviare un dibattito e prendere iniziative su tre fronti: a) al nostro interno, b) con l'Azienda ferroviaria, c) con i dirigenti delle altre imprese di trasporto su ferro e del trasporto locale e regionale.

Al recente convegno organizzato dal Consorzio NITEL sulla *Sicurezza nei trasporti*, svoltosi a Roma il 18 e 19 novembre, è stata da tutti riaffermata la insuperabilità del mezzo ferroviario per quanto riguarda la sicurezza. Contemporaneamente è stato sottolineato nella gran parte degli interventi che, mentre il trasporto ferroviario è sottoposto (ed ancora di più lo sarà in futuro) a regole ferree e alla massima vigilanza da parte delle istituzioni, per la sicurezza sulle strade possiamo considerarci ancora in pieno Far west.

La *sicurezza* è dunque un valore primario delle ferrovie e questo valore lo dobbiamo difendere con assoluta fermezza, non solo accrescendone i livelli, ma esigendo dalle istituzioni interventi sul trasporto stradale per raddrizzare così una concorrenza distorta che ci penalizza in modo ormai insopportabile. I 6 mila morti e i 300 mila feriti l'anno sulle nostre strade sono una tragedia. Una seria politica nel campo del trasporto su strada può decisamente contribuire ad arrestare queste assurde stragi e a riequilibrare il rapporto di concorrenza fra strada e ferrovia.

Per affrontare questa situazione così complessa non bastano l'indiscusso impegno del nostro Segretario Generale e dei suoi Aggiunti. C'è bisogno di una mobilitazione generale di tutti i colleghi, strutturati e non, che credono nel sindacato. Oggi, nella situazione che ho appena descritto, c'è bisogno di gente che sia profondamente convinta che l'unica forza per difendere se stessi e tutti i colleghi è un sindacato autorevole, rispettato, unito.

Gli amici della Segreteria Generale devono però fare per intero la loro parte, devono innanzi tutto darsi un programma concreto e pragmatico, lavorando nel breve su due linee:

1. Vanno organizzati incontri della Segreteria Generale con i dirigenti del territorio, iscritti e non iscritti, inclusa ovviamente Villa Patrizi. A questi incontri la partecipazione della Segreteria dovrà essere la più numerosa possibile, proprio per dare un segnale ai colleghi della massima attenzione che l'organo esecutivo del sindacato dà a loro e ai loro problemi. In questo modo dimostriamo inoltre di non voler lasciare soli i nostri rappresentanti sindacali delle RSA, delle Rappresentanze territoriali, né i nostri consiglieri nazionali. Potrebbero essere messi in agenda, e discussi, gli argomenti che ho precedentemente trattato e cioè, contratto di lavoro e rapporti con i vertici FS, qualità del prodotto ferroviario, situazione generale della mobilità ferroviaria in Italia.

Bisogna capire in modo diretto, senza filtri, qual è il reale stato d'animo della gente e ascoltare, eventualmente, anche le loro critiche, le loro lagnanze e le loro aspettative. Bisogna, contemporaneamente, fare proselitismo, perché un sindacato in crescita numerica è naturalmente più forte, è più ascoltato, è più rispettato. E questo bisogna dirlo, chiaro e forte, a tutti i colleghi ancora non iscritti, guardandoli negli occhi, parlando con loro, ascoltando i loro problemi.

2. In base ai risultati degli incontri, man mano che essi si svolgeranno, è necessario elaborare un nostro piano strategico per la costituzione di una alleanza fra tutti i dirigenti italiani che operano nelle aziende di trasporto ferroviario e del trasporto metropolitano e regionale. L'obiettivo è quello di realizzare un approccio comune sui problemi che in questo lungo articolo ho più volte citato. Al momento opportuno si prenderà ovviamente contatto con i colleghi delle altre aziende per la concretizzazione del progetto, con la massima elasticità e senza alcun formalismo.

Assidifer ha tutti i numeri, professionali e morali, per proporsi quale organizzazione trainante per il rilancio del sindacalismo dirigenziale, a cominciare proprio da quello delle ferrovie italiane.

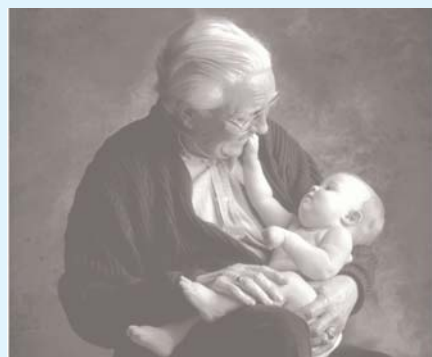
Bisogna volerlo e bisogna crederci. Francamente e con tutta onestà, non vedo altro futuro possibile.

L'alternativa è un vivacchiare giorno per giorno, avendo come prospettiva inevitabile la fine del sindacalismo della dirigenza.

Sergio Graziosi

## HDI Assicurazioni

### Al tuo fianco, ogni giorno



2001: nasce dall'evoluzione di BNC Assicurazioni la Società HDI Assicurazioni...

...una giovane, moderna Compagnia che fa parte del grande Gruppo assicurativo tedesco, di rilievo internazionale, HDI, e che nasce con la missione di proteggere e sviluppare il tenore di vita delle persone e la loro qualità di vita in ogni stadio della loro crescita individuale e familiare. Una nuova realtà che affonda le sue radici storiche in un lungo processo

evolutivo iniziato oltre un secolo fa.

...in esclusiva per i Ferrovieri

**Multiplo**, un unico sistema assicurativo, che offre fino a 11 Protezioni modulari, dall'auto alla persona;

**La polizza di assicurazione per inidoneità al servizio**, il primo prodotto esclusivo per il personale di macchina e viaggiante delle Ferrovie;

**Il Partner per la Vita**, il sistema d'offerta per la gestione del risparmio, articolato in quattro Proposte: Impronta, Arcobaleno, Solo Domani, Tascaforte;

**Itinerari di Sicurezza**, il sistema di soluzione a tutela della qualità della vita, che prevede tre Proposte: Persona, Patrimonio, Attività;

ed inoltre, HDI Assicurazioni, tramite la sua partecipata InLinea, ha costituito insieme alla Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni e all'Istituto Finanziario del Lavoro **BNC Assistenza e Solidarietà**, un'Associazione senza scopo di lucro, che opera in aiuto dei Ferrovieri e delle loro famiglie.

**HDI Assicurazioni offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri la possibilità di corrispondere i premi assicurativi in comode rate mensili con trattenuta sullo stipendio.**

<http://www.hdia.it>  
<http://www.inlinea-hdi.it>

**HDI**  
ASSICURAZIONI



# Valori autentici e polverose bandiere

Ricorrendo a una sgradevole ma molto efficace metafora, un guru dell'organizzazione aziendale sosteneva, tempo fa, che "un'azienda per sopravvivere deve essere in grado di cannibalizzare se stessa".

L'immagine è un po' cruda, senza dubbio. Ma è anche molto efficace per rappresentare quello che è avvenuto e sta avvenendo all'interno delle Ferrovie dello Stato, sopravvissute a mille traversie e sicuramente destinate a

sopravvivere grazie anche alle trasformazioni operate negli ultimi vent'anni.

Chiarito subito che non si intendono qui intonare nostalgiche ballate di treni a vapore e di concorsi per l'abbellimento impianti, voglio soffermarmi su una riflessione che non può essere sottaciuta: a quale prezzo sta avvenendo tutto questo per i valori aziendali? Quali sono, se ci sono, i nuovi valori aziendali? Che cosa o chi è la nuova impresa che si appresta a celebrare il primo secolo di vita? Provo a proporre qualche risposta a questi interrogativi-preoccupazioni, che mi piacerebbe fossero letti come espressione del noto pessimismo dell'intelligenza, piuttosto che come un tentativo di archiviare l'ottimismo della volontà.

Giorgio Asunis, su questo giornale, ha recentemente ricostruito la storia delle intense riorganizzazioni che dal 1985 hanno traghettato l'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato all'attuale Gruppo Fs: tante, tantissime, di tutti i colori, con sovrapposizioni di strutture su strutture, modifiche di stili di corporate (persino con una limatura del nuovo marchio nello spigolo alto sinistro), per la gioia delle tipografie che stampavano in continuazione carta intestata, moduli, biglietti da visita, targhe per gli impianti e la confusione del personale che non riusciva a star dietro a *come-si-chiama-chi-fa-che-cosa*. E non parliamo poi dei clienti.

Strumento fondamentale del processo, il continuo innesto della cosiddetta "cultura aziendale" attraverso l'assunzione di dirigenti provenienti dall'esterno, fondato sulla logica - encomiabile, per carità - di apportare nuova linfa, nuovo know-how, nuove idee a un apparato che non a torto veniva ritenuto un po' sclerotizzato e veniva anche dipinto come un "carrozzone statale".

Più esperti di materie di impresa, nel tempo, e sempre meno esperti di ferrovia, però.

Più cultura finanziaria, di marketing o di comunicazione, e meno cultura movimentistica, trazionistica, o di gestione lavori. Specialmente ai vertici, dove un tempo - vale la pena di ricordarlo - le sedie del direttore generale e dei capi dei servizi erano destinate a funzionari che avevano iniziato dalla gavetta del proprio mestiere, e percorso tutta la loro carriera conoscendo i binari, i treni, le stazioni e i loro problemi.

Oggi ci vorrebbero gli uni e gli altri, ovviamente. E in molti casi ci sono anche. Solo che i primi (i cosiddetti "esterni") prevalgono ormai indiscriminatamente sui

secondi (i "ferrovieri"), essendo di fatto riusciti a costituire una supremazia culturale interna (non solo nei casi di dipendenze gerarchiche), di fatto appoggiata dagli stessi vertici.

Tra gli effetti di questa innegabile realtà, oltre al pressoché sostanziale blocco delle carriere per i "vecchi", rientra la fisiologica tendenza alla perdita di identità dell'azienda, lo scollamento tra la base e i vertici della dirigenza, il progressivo dissolvimento dei valori d'impresa. Quali? Quelli che sono patrimonio assoluto delle ferrovie, perché hanno da sempre riconosciuto a ferrovie e ferrovieri, nella realtà come nell'immaginario collettivo, un ruolo di servizio particolare, speciale, un po' come capita a carabinieri e pompieri. E' proprio rispetto a questa riflessione che sorgono gli interrogativi e le preoccupazioni che mi sono posto in apertura: quali sono, se ci sono, i nuovi valori aziendali? Che cosa o chi è la nuova impresa che si appresta a celebrare il primo secolo di vita?

In questa ennesima fase di riorganizzazione, indubbiamente indispensabile per raggiungere gli obiettivi del Gruppo, il grosso rischio è che i fenomeni che ho appena evidenziato si acuiscano ancora di più e che producano un gap sempre più rilevante (quando non aspro) tra dirigente e dirigente, tra palazzo e territorio, tra dirigenti e personale. Con i risultati che possiamo ben immaginare. Siccome questo mi pare stia già accadendo, c'è da sperare che la specificità delle ferrovie - in teoria riconosciuta da tutti - venga effettivamente colta dal nuovo "top" in funzione di un'utile ricucitura degli strappi esistenti e di un'opportuna prevenzione verso quelli che ancora potrebbero verificarsi. Ci sarebbe, anzi, da augurarsi che, approfittando della celebrazione del primo secolo di vita delle Ferrovie dello Stato - che mi auguro venga fatta nel modo più solenne possibile - si tornino a evidenziare i valori storici, sulla carta e attraverso le azioni, rendendoli autenticamente compatibili con l'indispensabile apporto della moderna cultura di impresa.

E' quello che ci chiedono tutti, i clienti, il personale, il Paese. E questo è quello che vogliono i dirigenti, malgrado le loro condizioni di lavoro siano decisamente peggiorate, proprio perché la volontà di migliorare fa parte del loro dna. Se ciò non accadrà, mi chiedo a cosa servirà celebrare i 100 anni delle Ferrovie dello Stato. In quel caso, sarebbe solo un'occasione per far prendere aria alle polverose bandiere di un passato sepolto e misconosciuto. Allora meglio far finta che il 2005 sia un anno qualsiasi, meglio far finta per la gloriosa Azienda ferroviaria quei cento anni non siano assolutamente passati.

Roberto Martinez

## Brevi riflessioni sulla concorrenza nel trasporto ferroviario delle merci in Europa

Quando fu varata la direttiva 440/91 si diceva che le ferrovie dovevano essere come il trasporto aereo, i gestori della infrastruttura da una parte (nel trasporto aereo, gli aeroporti), le imprese di trasporto dall'altra (nel trasporto aereo, le compagnie aeree).

Questo avrebbe favorito l'instaurarsi della concorrenza anche nel trasporto ferroviario.

Premesso che il modello di separazione infrastruttura-compagnie non ha significato in concreto quasi fino ad oggi - in generale nel mondo e fino alla c.d. deregulation americana dei tempi di Carter - un regime di mercato concorrenziale, intendo svolgere alcune brevi riflessioni su questa analogia a suo tempo fatta, che mi sono state stimolate dalla lettura di un'intervista concessa dall'Amministratore Delegato di Alitalia, ing. Giancarlo Cimoli, al Corriere della Sera del 12 ottobre 2004.

Cito soltanto un paio di domande che fanno al caso mio.

La domanda:

"Alitalia, si dice, il mercato interno l'ha presidiato fin troppo. C'è stata, si aggiunge, troppa poca concorrenza".

La risposta (cito solo alcuni passaggi):

"...il trasporto aereo è stato liberalizzato nel 1993...sa quanti sono i carrier USA che possono atterrare a Heathrow?... sono due. Si sono messi d'accordo così. Per proteggere British Airways. E stop. Gli aeroporti italiani invece sono stati l'approdo privilegiato di tutti, low cost in testa".

La domanda:

Il Presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, ha detto che se non collabora al lancio di Malpensa, il salvataggio dell'Alitalia non serve a nulla".

La risposta:

"Ho la responsabilità dell'Alitalia, non del sistema aeroportuale italiano. I problemi di Malpensa derivano dall'insufficienza dei collegamenti con l'Italia Settentrionale, non da colpe di Alitalia". Considerazioni.

Si sa ovviamente che i predetti processi e i predetti modelli (liberalizzazione, concorrenza, monopolio) non sono sempre puntualmente verificabili o governabili nella realtà, non sempre seguono nella realtà le esemplificazioni e le astrazioni modellistiche. Schematizzando al massimo, sappiamo anche che, appena le condizioni lo permettono, il sistema tende piuttosto naturalmente verso la forma di mercato del monopolio, anziché verso quello di concorrenza.

Qualcuno scrisse sull'argomento qualche anno fa, citando uno studio che individuava tre fasi nel processo di deregolamentazione: la liberalizzazione, la frammentazione, il consolidamento. In quest'ultima fase "l'industria si consolida attraverso fusioni ed alleanze, emergono pochi operatori dominanti, si affermano operatori di nicchia".

(Pietro Spirito: Nuove regole per chi gioca al tavolo dei trasporti, in "Linea Diretta-Osservatorio della concorrenza - n. 4, gennaio 1999).

E' esperienza consolidata, inoltre, che non si trascurano affatto, quando è possibile, iniziative protezionistiche allo scopo di favorire questa tendenza.

Il caso citato dall'AD di Alitalia per la British Airways sembra proprio un chiaro esempio di ciò.

Trasferendo questi modelli e le conseguenti evoluzioni reali al mondo delle ferrovie si pongono numerosi questioni, certamente a lungo analizzate nelle sedi opportune e sicuramente anche con la individuazione delle migliori soluzioni possibili.

Sicuramente si è posta la questione di quale debba essere il rapporto fra infrastruttura e imprese ferroviarie. E, con specifico riferimento al trasporto ferroviario delle merci, di quale debba essere il ruolo degli impianti terminali ferroviari.

Le esigenze della concorrenza e della parità di trattamento di molteplici clienti (imprese ferroviarie) impongono di adottare in linea di principio un modello di indipendenza reciproca delle due categorie di soggetti.

La realtà evolutiva dei fenomeni di mercato tuttavia, come il succitato modello esemplifica, tende a condurre ad una terza fase di consolidamento che, superando la fase di concorrenza, determina una qualche forma di dominanza da parte di operatori forti dell'arena internazionale. Costoro, inserendosi in qualche modo in maniera pesante nel gioco potrebbero ridurre o vanificare gli sforzi verso un mercato concorrenziale, dove deve esserci (idealmente) posto per tutti.

Ed ecco che in determinati contesti e momenti storici potrebbero trovare spiegazione, se non giustificazione, iniziative sui terminali del tipo di quella della British Airways a Heathrow.

In definitiva, avere una presenza chiara su un determinato terminale, non deve significare esercitare posizione dominante o al contrario, esserne condizionati. Significa anche poter creare le premesse per l'instaurazione di un dialogo basato sulla reciprocità, che porti ad attuare le finalità della Unione Europea.

Francesco Del Vecchio

## ASSIDAI news

### Iscrizioni 2005

Riapertura delle iscrizioni di dirigenti, quadri e alte professionalità per l'anno 2005 a partire da fine ottobre.

Dal prossimo numero saranno pubblicati i moduli di iscrizione e la relativa documentazione. Per informazioni contattare il Fondo allo 06.44.070.070.

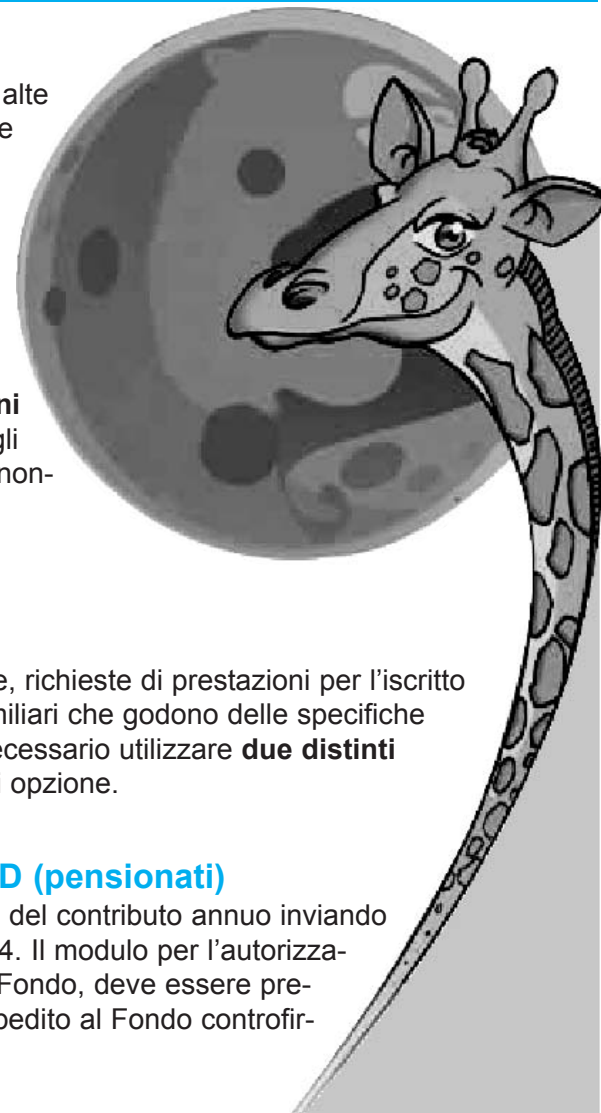
Riteniamo opportuno ricordare che venendo incontro alle richieste degli iscritti, a decorrere dal 1° gennaio 2004 è stato innalzato a **40 anni** il limite di età che consente la copertura dei figli senza più assistenza del Fasi o di altri Fondi, nonché dei loro nuclei familiari.

### Presentazione delle richieste di prestazioni

Nel caso in cui si inviino, nello stesso trimestre, richieste di prestazioni per l'iscritto principale e il suo nucleo, nonché per quei familiari che godono delle specifiche coperture riservate alle opzioni "familiari", è necessario utilizzare **due distinti moduli di richiesta prestazioni**, uno per ogni opzione.

### Pagamento del contributo tramite RID (pensionati)

E' possibile attivare tale procedura di addebito del contributo annuo inviando al Fondo la richiesta entro il 30 novembre 2004. Il modulo per l'autorizzazione, sempre disponibile presso gli Uffici del Fondo, deve essere presentato in Banca per l'autorizzazione e poi rispedito al Fondo controfirmato.



## Dirigenti FS e ambiente

Qualche giorno fa ho letto, su un giornalino a distribuzione gratuita, un articolo dal titolo "Roma per Kyoto". In esso si diceva che il Comune di Roma sta predisponendo dei progetti affinché l'Italia, al 2012, secondo quanto previsto dal Protocollo di Kyoto, possa diminuire le emissioni inquinanti del 6,5% rispetto al 1990.

Allo stesso modo, nel marzo di quest'anno, l'Unione Europea ha stabilito che le disposizioni ambientali previste dallo stesso Protocollo, comprese le procedure di sorveglianza e controllo, siano valide per tutti gli Stati membri. Per la verità, da anni c'è una certa attenzione al problema e si è avviato un insieme di iniziative per la riduzione delle emissioni, e anche le Ferrovie dello Stato, già dal 2002, hanno ricevuto dal Ministero dell'Ambiente una richiesta per conoscere i possibili contributi che può dare la maggiore società di trasporti italiana alla riduzione dei gas serra.

Anche le Regioni si stanno attrezzando. Ho notizia che la Regione Marche, in particolare, sta provvedendo alla redazione di un proprio "Piano energetico ambientale" e, poiché la Regione, come tutte le altre, ha, in materia di energia nel settore civile e industriale, solo competenza di indirizzi e controllo - mentre ha responsabilità di gestione nel settore dei trasporti pubblici - la reale azione possibile per diminuire i consumi energetici e le emissioni inquinanti è quella di trasferire su ferrovia la maggior parte possibile dei trasporti pubblici e di quelli privati. A questo proposito, è di pochi giorni fa la notizia che la Provincia di Macerata ha affidato ad una società di consulenza uno studio di fattibilità per trasformare in metropolitana leggera la linea ferroviaria Fabriano - Macerata - Civitanova Marche.

Ho motivo di ritenere che le iniziative della Regione Marche siano prese anche da altre Regioni: ritengo, pertanto, che parecchi studi di fattibilità tecnico - economica verranno effettuati per concentrare ove possibile su rotaia gran parte dell'attuale traffico su gomma. In proposito, voglio sperare che la Società FS sia in grado di rispondere positivamente alle esigenze della collettività in questo campo.

Per la riduzione delle emissioni inquinanti, io stesso sono stato contattato da un'associazione ambientalista, alla fine del 2002, per sviluppare alcune idee alle quali avevo lavorato, fino al 1993, quando ero Energy Manager delle Ferrovie dello Stato.

Oggi, sentendo che il traffico ferroviario delle merci sopravvive tra mille difficoltà, provo dispiacere e sconforto perché è stato fatto forse troppo poco rispetto a quello che avevo proposto nella cosiddetta "filiera energetica ambientale" per incrementare il trasporto ferroviario delle merci.

Tra i progetti di sviluppo del trasporto delle merci per ferrovia, la mia struttura, d'intesa con l'allora Divisione Merci, lavorava con l'AMNU, l'Azienda municipale della nettezza urbana di Roma, per avviare il trasporto di tutti i residui solidi urbani (RSU) della città attraverso la composizione di treni completi, appositamente strutturati. Nel 1993, anno in cui ho lasciato l'Azienda, si era giunti alla reda-

zione di un protocollo d'intesa fra Ferrovie dello Stato e AMNU.

Nella relazione accompagnatoria al Protocollo, io stesso avevo evidenziato al nostro Amministratore Delegato l'interesse strategico per le FS al trattamento di selezione e compostaggio dei RSU, e avevo sottolineato come lo smaltimento di questo tipo, avrebbe generato ulteriori traffici per l'Azienda ferroviaria.

Inoltre, era intuitivo come l'avvio di una simile attività con il Comune di Roma e la sua azienda AMNU avrebbe fatto da volano per altre città, contribuendo a risolvere i problemi di smaltimento dei RSU dalle aree metropolitane e contribuendo sempre di più ad incrementare i traffici merci delle FS.

### Il Protocollo di Kyoto

*Dopo la Conferenza mondiale sull'Ambiente e lo Sviluppo di Rio de Janeiro del 1992, i 170 Paesi, per fronteggiare i possibili cambiamenti climatici dovuti all'aumento dell'effetto serra, il 10 dicembre del 1997, a Kyoto in Giappone, sottoscrivono un Protocollo che stabilisce tempi ed entità delle riduzioni delle emissioni e individua le politiche e le azioni operative da sviluppare nell'industria, nei trasporti, nell'agricoltura e nell'edilizia.*

*La percentuale di riduzione di gas serra entro l'anno 2012 rispetto ai livelli del 1990 sono così definite:*

- Mondo	5,2%
- Unione Europea	8 %
- Russia	0
- Stati Uniti	7 %
- Giappone	6 %
- Italia	6,5%

*- Paesi in via di sviluppo, Cina compresa, nessuna limitazione. Per essere operativo il Protocollo deve essere ratificato da paesi che rappresentano almeno il 55% delle emissioni presenti alla data del 1990.*

#### ITALIA

*Tutte le Regioni e le Province Autonome italiane, riunite a Torino per la Giornata mondiale dell'Ambiente, hanno sottoscritto il Protocollo di Torino il 5 giugno 2001 quale impegno comune con lo Stato italiano per il raggiungimento degli obiettivi fissati per l'Italia dal Protocollo di Kyoto. La Repubblica Italiana ratifica il Protocollo di Kyoto con legge di ratifica n. 120 del 1° giugno 2002, nella quale è descritto il piano di riduzione dei gas serra.*

#### UNIONE EUROPEA

*Il Consiglio UE, con decisione 2002/358/CE del 25 aprile 2002, approva il Protocollo di Kyoto.*

*Il Consiglio, il 10 marzo 2004, approva la Decisione contenente le procedure di sorveglianza e dei controlli previsti dal Protocollo di Kyoto. Il settore dei trasporti risulta responsabile nella Unione Europea di oltre il 30% dei consumi finali di energia ed è in continua espansione.*

#### MONDO

*Il governo della Russia, il 30 settembre 2004, ha approvato il Protocollo di Kyoto che il Parlamento dovrà ratificare.*

*A seguito delle decisioni della Russia, il Protocollo di Kyoto diventerà operativo nel mondo, perché gli Stati ratificanti rappresentano, ora, il 60% di tutte le emissioni mondiali del 1990.*

Si pensi che, oltre al trasporto dei RSU dalle città agli impianti di smaltimento, il trattamento dei rifiuti solidi - selezionando ferro, alluminio, vetro, plastiche e carta - avrebbe prodotto grandi quantità di treni completi di questi materiali da avviare alle acciaierie, alle vetrerie alle cartiere, ecc. Ad esempio, nel 1993 avevo calcolato che, soltanto da Roma, partivano su gomma, ogni anno, oltre 50 mila tonnellate di vetro e che questo traffico, tutto diretto verso una vetreria umbra, poteva tranquillamente trasferirsi sul mezzo ferroviario. Con queste quantità si potevano formare 50 treni completi da 1.500 tonnellate lorde l'uno, e ancora di più se ne potevano fare con i rottami di ferro, di alluminio, di carta e con tutti quei materiali che, invece, finiscono in discarica.

Si pensi, infine, a quanti autoveicoli potevano essere tolti dalle nostre strade e quanto inquinamento ci poteva essere risparmiato!

Penso che il nostro Sindacato, che è un sindacato di dirigenti, debba essere attento, oltre che alle problematiche e alle politiche dei trasporti, anche a quelle dell'ambiente.

Inoltre, bisogna ricordare che compito preminente del nostro sindacato è la tutela del posto di lavoro e che questa tutela passa attraverso un'attenta azione capace di far sviluppare il trasporto ferroviario delle persone e delle merci. E questo anche attraverso il nuovo contesto politico - legislativo.

Vorrei concludere queste mie riflessioni, ricordando che l'anno prossimo si celebrerà il centenario della legge costitutiva delle Ferrovie dello Stato, ma il 2005 celebrerà, anche, i 20 anni della legge di riforma FS del 1985.

Per questa riforma tanti dirigenti si sono battuti, ed io con loro, per poter trasformare il nostro status da funzionario di Stato a dirigente industriale. Credo che il cambiamento ci sia stato e sia, oggi, abbastanza visibile. Sarebbe bello che, in un'Italia di 57 milioni di abitanti, i dirigenti FS fossero messi nelle condizioni di presentare almeno 57 progetti per lo sviluppo del trasporto ferroviario, viaggiatori e merci, e di partecipare, con loro idee e loro iniziative, agli obiettivi ambientali stabiliti per il nostro Paese dal Protocollo di Kyoto. Essere dirigenti, credo, vuol dire anche sapersi programmare il futuro.

Vincenzo Fidei

## ULTIM'ORA

**Si rincorrono voci che indicano, sempre con maggiore frequenza, la soppressione di posizioni dirigenziali nelle diverse Società del Gruppo.**

**Al fine di avere chiarezza sulla situazione reale e per sollecitare gli opportuni interventi necessari a far cessare tali comportamenti, Assidifer ha inviato al Direttore Generale delle Risorse Umane la lettera di cui riportiamo il testo:**

**"Caro Direttore, si sta verificando sempre più frequentemente che dirigenti di varie Società del Gruppo - pare che si distingua in particolare Trenitalia - si trovino sulla scrivania OdS che sopprimono la propria posizione senza alcun preavviso.**

**Ancora più grave è che di queste iniziative pare non siano informati neanche i "Capi" dei soggetti interessati.**

**Spero che tu concordi con me che si tratta di iniziative contrarie a qualsiasi forma di corretto governo delle "persone" e, comunque, contrarie alle esternazioni ribadite in ogni occasione dai Vertici societari.**

**Ti prego di verificare e di fare gli opportuni interventi per far cessare questo andazzo. Cordiali saluti.**

**Nicola Tosto"**

## LETTERA AL DIRETTORE

Caro Direttore,

ti invio, per la pubblicazione su "Ferrovie & Servizi", la lettera da me trasmessa al Segretario Generale in relazione al noto accordo sul FASI.

"dott. Nicola Tosto - Segretario Generale Assidifer - Roma

In merito alla questione FASI, che tu e il Direttore Generale di Federmanager ci avete illustrato nel Corso del Consiglio Nazionale del 14 ottobre scorso, voglio esprimerti la preoccupazione mie e dell'intera categoria che rappresento in Assidifer, quella dei dirigenti in pensione, per l'assurdo accordo che è stato approvato nel contesto più generale dell'approvazione del rinnovo contrattuale Federmanager-Confindustria.

Non so se e come sia possibile ovviare al grave danno che si è arrecato rompendo il patto di solidarietà - elemento basilare di ogni forma sindacale - tra dirigenti in servizio e dirigenti in pensione, ma ad evitare che in futuro iniziative analoghe colpiscano e penalizzino i dirigenti più anziani, auspico che il nostro sindacato, e per esso la Segreteria Generale, si faccia portavoce presso la Federazione del malumore e delle preoccupazioni che l'accordo ha provocato nei dirigenti in pensione e non solo in loro.

In attesa di conoscere quali iniziative hai concretamente preso per salvaguardare i pensionati nostri iscritti di fronte alla violazione di un principio che rischia seriamente di allontanare molti colleghi dal nostro sindacato, ti invio cordiali saluti."

Sergio Graziani