

Q uel sabato sera, alle 21,37, in Piazza San Pietro io c'ero.

Una goccia, nel mare di oltre centomila persone, a pregare per lui, nella speranza che si compisse un miracolo, nella certezza di accompagnarlo con la preghiera nel suo transito dalla vita alla Vita.

Quando la luce, dopo tanto buio, è apparsa alla finestra della sua camera da letto e il campanone della Basilica ha preso a liberare nell'aria umida della notte i suoi rintocchi solenni, si è capito che Giovanni Paolo II non c'era più.

La piazza è piombata in un silenzio irreali.

Poi, nello sgomento di tutti, alcuni hanno tentato un timido applauso, molti hanno pianto, altri hanno intensificato le preghiere, le mani giunte e gli occhi umidi verso quella finestra dalla quale lui non si sarebbe mai più

affacciato.

Un grande.

Se n'è andato l'uomo più grande del secolo, ci ha lasciati uno dei papi più grandi della storia, non solo della storia della Chiesa, ma della storia politica e civile del mondo.

Un grande che ha lasciato un segno indelebile nelle coscienze degli uomini, che ha fatto riscoprire all'umanità la ricchezza dei valori che danno senso e dignità alla vita delle persone.

Un uomo che ha conosciuto le barbarie del nazismo, un uomo che non ha avuto

paura di battersi con tutto se stesso contro l'ateismo e il collettivismo marxista, ma anche l'uomo che ha denunciato, senza mezzi termini, le ingiustizie del capitalismo liberista, ritenuto responsabile dello sfruttamento inumano dei poveri del mondo.

Un uomo che non ha avuto alcun timore di sfidare i potenti della Terra in nome della pace, della giustizia, della solidarietà a difesa dei poveri, degli oppressi, degli emarginati, degli indifesi, dei diseredati.

Un uomo, insomma, che ha perseguito con indomito coraggio e grande serenità, pur nella malattia e nella sofferenza, la missione di pace e di giustizia che era stato mandato a compiere.

La grandezza dell'uomo si è manifestata evidente soprattutto negli ultimi anni della sua vita terrena quando, mostrando al mondo senza alcun

pudore la malattia che l'aveva colpito, ha saputo testimoniare la sua grande fede e la sua immensa forza spirituale, pur apparendo umanamente fragile e quasi indifeso di fronte alla sofferenza e al dolore che il Signore l'aveva chiamato a sopportare. Un uomo che nella malattia, nella sofferenza e nel dolore ha saputo, con il suo esempio, dare coraggio, forza e serenità ai deboli, ai malati, ai sofferenti di tutto il pianeta.

Un Uomo grande in vita, un Uomo grande, grandissimo in morte.

Il Papa di tutti: Giovanni Paolo il Grande.

Roberto Martinez



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI

ANNO 14°
N° 4/2005



Giovanni Paolo II, un gigante della storia

E' domenica 17 aprile, poco più di una settimana dopo i funerali del Papa e un giorno prima dell'apertura del Conclave. In un mondo che brucia le notizie di ora in ora, passando con disinvoltura da un argomento all'altro, che cosa potrò mai aggiungere io a quanto già detto e scritto ben più autorevolmente? A quanto si dirà ancora, durante e dopo il Conclave? Per giunta non so quando i lettori di F&S mi leggeranno.

Evidentemente, quindi, questa nota non può che essere una modesta personale testimonianza. Non è la testimonianza di un credente, ma di un laico alla ricerca di Dio, convinto che deve essere possibile arrivare a Dio attraverso più vie, perché se Dio esiste non può essere così piccolo da aver deciso di rivelarsi solo ad un popolo o ad un gruppo o ad una comunità.

Giovanni Paolo II, pur convinto della missione della chiesa romana, ha saputo darci la certezza che per lui tutti gli uomini erano uguali, credenti e non credenti, e che andava rispettata la libera ricerca di una risposta alle domande ultime dell'esistenza (la ricerca di un "senso"). Da questa convinzione del valore di ogni singolo uomo nasce la forza del suo messaggio "politico" e storico, messaggio veramente universale. Non c'è stato leader politico né pensatore che ci abbia restituito il senso dell'appartenenza ad una specie eccezionale quale quella umana e, contemporaneamente, ci abbia fatto comprendere che l'umanità, proprio per la sua eccezionalità, può autodistruggersi.

Parlare di politico è riduttivo. Il politico calcola, fa un rapporto costi/benefici. Papa Wojtyla no, niente calcolo, solo amore e potenza della convinzione. Interventi come quello contro il genocidio in Ruanda, laddove è stato il primo a chiamare quella tragedia col nome giusto, o come contro la mafia ad Agrigento, sono assolutamente veri ed implacabili, e come tali sono stati percepiti da tutti. Ecco, i non credenti sono stati affascinati dalla assenza di ambiguità, dalla forza del messaggio e dalla fede evidente e palpabile del Papa. In un mondo ormai lanciato alla competizione più sfre-

nata e all'egoismo esacerbato, sapere che esiste almeno un uomo di vera fede a guardia dei valori da speranza anche ad uno spirito laico, il quale, senza l'aiuto della fede religiosa, deve riportare giorno per giorno alla propria coscienza ed alla propria ragione la valutazione delle proprie azioni.

Le ideologie del ventesimo secolo, nazismo e comunismo, entrambe sperimentate da Wojtyla, hanno dimostrato come sia necessario il recupero del valore dell'uomo, di ogni singolo uomo, e come nulla possa essere ad esso sacrificato. Caduto il comunismo la voce del papa si è sollevata, ancora una volta unica, contro il vincitore, il capitalismo, proprio per ribadire il valore dell'uomo, di ogni uomo, di ogni singola persona, rispetto alle patologie della globalizzazione e allo sfruttamento. Ho letto critiche nel mondo cristiano, dalle chiese orto-

dosse a quelle protestanti nonché all'interno della chiesa cattolica. In generale queste critiche riguardano alcune prese di posizione ferme rispetto a presunte esigenze di ammodernamento e compromesso (ruolo della donna nella chiesa cattolica, pariteticità dell'Eucarestia con le chiese protestanti, l'invasione delle chiese uniate in territorio ortodosso...). Si tratta certo di problemi gravi ma, francamente, rispetto al pericolo di dereligionizzazione dell'umanità e dell'instaurarsi di una società senza valori e senza rispetto per l'uomo, nella quale ognuno soddisfa la propria domanda di sacro a modo suo, l'aver dato la priorità al messaggio ecumenico universale è stato strategico e vitale per la sopravvivenza stessa delle religioni, ed in particolare della religione cattolica e della sua chiesa. La chiesa cattolica oggi ha un ruolo essenziale e può tenerlo se mantiene il giusto equilibrio fra centro e periferia, fra tradizione ed innovazione.

Vediamo le chiese protestanti, dalle quali si sono generate sette di ogni tipo, vediamo le chiese ortodosse, spesso così chiuse nella loro visione nazionalistica, in seria difficoltà a svolgere un ruolo incisivo nella battaglia universale per la salvezza dell'uomo. Sullo stesso scenario era prioritario anche il problema del rapporto con le altre due religioni abramitiche, l'Ebraismo e l'Islamismo. Qui c'era il grosso rischio di ricadere nelle guerre di religione. Il Papa in sinagoga e in moschea è stata la più straordinaria risposta possibile ai sostenitori dello scontro di civiltà. Sulla stessa linea si collocano l'apertura alle altre religioni e gli straordinari incontri di Assisi.

In sintesi: riaffermazione dell'unicità dell'uomo, apertura al dialogo con tutte le realtà umane del mondo, testimonianza della bellezza della vita e della sopportazione della sofferenza, questo ed altro ho "sentito" in papa Giovanni Paolo II. Messaggio certamente religioso, ma universale e di grande prospettiva, che fa di questo Papa un gigante della storia.

Sergio Graziosi

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

Mi riesce difficile pensare a un mondo senza Papa Wojtyla. Come me, immagino, le migliaia - che dico? - i milioni di persone giunte a Roma per rendere omaggio alla Sua salma.

La Città Eterna si è comportata bene. Tutto ha funzionato alla perfezione.

Forze dell'ordine, protezione civile, trasporti, accoglienza, tutela delle autorità, pazienza e temperanza dei cittadini, tutto è stato impeccabile.

Anche le FS hanno fatto la loro parte - si parla di oltre centomila persone in più trasportate in quarantotto ore - ma, mi sembra, pochi apprezzamenti ufficiali ci sono stati rivolti. Eppure, gestire un'emergenza del genere con un sistema rigido come quello ferroviario non è stata cosa di poco conto!

Grande consolazione è il pensiero che la Stazione Termini verrà dedicata a Giovanni Paolo II. Un piccolo gesto che dice "Grazie Padre Santo per aver lasciato un grande segno nel cuore di questa città".

Dal nuovo contratto una nuova Federazione

Non voglio riprendere la polemica sull'ultimo rinnovo contrattuale che, come tutti ormai ben sappiamo, rappresenta, di fatto, la fine della contrattazione collettiva per i dirigenti di aziende industriali, fine ancor meglio sancita dall'assoluta mancanza di qualsiasi impegno per le parti a riconoscere un ruolo alle rappresentanze aziendali, a prevedere l'unica garanzia e tutela residualmente possibile alla cosiddetta *contrattazione individuale*, termine a dir poco utopistico, se non addirittura provocatorio, per aziende che annoverano un consistente numero di dirigenti nei loro ruoli.

Questa è la minestra nel piatto, minestra che purtroppo sarà la stessa per i prossimi cinque anni.

Ma vediamo che cosa ci si prepara per il futuro.

Soluzione prima. Cari colleghi, datevi da fare sempre con maggior professionalità ed impegno, fatevi notare e, prima o poi, qualcuno si accorgerà di voi e vedrete che sarete individualmente e giustamente gratificati. Se questo non dovesse accadere, sarà il caso di pensare con una certa apprensione al vostro futuro e di rimettere seriamente in discussione il vostro ruolo in azienda. In ogni caso in bocca al lupo, ...di cuore!

Soluzione seconda. Nelle more di una tutela contrattuale e soprattutto in mancanza di un impegno, sempre contrattuale, a riconoscere un ruolo attivo alle rappresentanze aziendali a cui non è stato dato nessuno strumento, ancora contrattuale, per avviare la contrattazione di secondo livello, lasciamo che le singole RSA, o i sindacati di categoria, trovino da soli i modi e i tempi per sopperire, all'interno delle singole aziende, al vuoto lasciato da Federmanager.

Da parte aziendale non si fa altro che ribadire, giustamente, che l'ultimo rinnovo è stato a costo zero per le imprese e, a fronte di tale incontestabile affermazione, non ci restano che meri esercizi di più o meno alta strategia sindacale. Con quali risultati staremo a vedere.

Soluzione terza. Cambiare le regole, cambiando il modo di ragionare in Federazione.

Cosa vuol dire *cambiare le regole*? Vuol dire fare in modo che, per il futuro, in prospettiva del prossimo seppur lontanissimo rinnovo, Federmanager non si proponga più, in modo indistinto, come la Federazione dei dirigenti di tutte le aziende industriali, ma cominci a ragionare in termini di dirigenti appartenenti a piccole, medie e grandi aziende, ognuna di queste categorie con la propria specificità, con i propri problemi e, quindi, con un proprio contratto. Diversamente non se ne esce!

Non illudiamoci, finito questo glaciale quinquennio ce ne aspetta un secondo con analoghe caratteristiche climatiche perché, fintanto che Federmanager continuerà a rappresentare, nel mondo delle imprese, un insieme di dirigenti di cui l'80% appartiene alle piccole aziende, va da se che per questi dirigenti un contratto come quello recentemente firmato non rappresenta alcun trauma e, per di più, per Federmanager richiede sforzi sempre più residuali per i rinnovi futuri.

In questa situazione il restante 20% dei colleghi, quelli appartenenti ai grandi gruppi industriali, si trova di fatto senza tutela contrattuale! E credo sia giusto che questa tutela ce l'abbiano anche loro, anzi, che se ne riappropriino al più presto!

Allora occorre cambiare sistema.

Per fare questo però bisogna esserci, bisogna che uomini con queste idee e con la voglia di fare siano presenti e attivi in tutti gli organi statuari della Federazione, dal Consiglio alla Giunta e nelle Commissioni, con l'obiettivo di avviare il cambiamento, per un nuovo modo di ragionare, per una nuova Federazione.

In conclusione, nessuna delle tre soluzioni che ho prospettato è da scartare. È giusto che ognuno persegua i propri obiettivi personali e scelga pure la strada migliore per conseguirli. Ma è anche doveroso che ciascuno di noi, impegnato sindacalmente, lavori all'interno della propria azienda e all'interno della Federazione per recuperare quel ruolo e quello status che compete ai sindacati, alle RSA e ai dirigenti di tutte le grandi aziende industriali.

Agostino Chisari

Nuovi obiettivi: palla al centro

L'undici marzo del 2005 è stato un giorno veramente importante. L'Amministratore Delegato di Trenitalia Spa ha varato ben 18 Ordini di Servizio che hanno ridisegnato il volto di quella Società. A quella data, per quanto mi risulta, è rimasta fuori solo la Direzione Affari Generali.

Grandi trasformazioni sia nel settore del trasporto passeggeri, sia in quello del trasporto delle merci.

Nel primo, in particolare, è stato previsto l'acorpamento in una unica Direzione Generale Operativa delle "Business Unit" Passeggeri Nazionale ed Internazionale e Passeggeri Locale, un tempo articolate in Divisioni. Una nuova DGO nata con l'obiettivo di massimizzare i ricavi, di efficientare e sviluppare le due Business Unit nei rispettivi mercati di riferimento, sfruttando possibili sinergie e promuovendo offerte di servizio innovative.

Nel secondo una ristrutturazione generale tesa al raggiungimento degli obiettivi di massimizzazione dei ricavi e di efficientamento della stessa Direzione Generale attraverso la progettazione, la gestione e la vendita dei servizi di logistica e trasporto merci.

Dunque, il nuovo quadro strategico aziendale e di Gruppo non ha ritenuto più attuali le famose "Divisioni", punto di riferimento di un recente passato. Forse i tempi hanno dimostrato che la velocità di trasformazione del sistema è stato, ed è, più lento di quanto non si pensasse. La liberalizzazione del trasporto sulle lunghe percorrenze è ancora lungi da venire e quindi i vecchi obiettivi, non ultimo quello di portare in borsa il relativo business può essere per il momento accantonato.

Anche nel trasporto regionale l'affidamento dei servizi attraverso il sistema delle gare batte la fiacca. Questo può consentire di continuare a campare tranquilli ancora per un po'. I vecchi rigidi indirizzi di far quadrare il conto economico facendo attenzione ai costi ed ai ricavi continuano ad essere tali, ma possono essere meno vincolanti per guardare all'efficienza ed al cliente e per essere più generosi in alcuni rapporti. Gli obiettivi di un tempo sono dunque cambiati, ma quali sono realmente i nuovi? Ci vorrà un po' di tempo per capire meglio.

Cambia il contesto socio politico, cambiano gli obiettivi, cambiano i protagonisti, cambia l'organizzazione ed al suo interno cambiano ancora gli uomini. C'è chi va, c'è chi viene. C'è chi cresce nella posizione, c'è chi la consolida e c'è chi viene messo da parte. A livello apicale chi è entrato con obiettivi diversi continua a stare, benché questi siano cambiati. Quello che non cambia è il sistema di definizione dei ruoli.

Sedici Ordini di Servizio che hanno impegnato ben 475 pagine, che hanno interessato centinaia di posizioni dirigenziali e che prevedono l'affidamento "ad interim" di circa 70 posizioni e l'assegnazione a quadri di un altro consistente numero di incarichi e responsabilità.

Una gran bella squadra con tanti giocatori titolari, spesso costretti a più ruoli, con altri che ancora stanno in prova, con alcuni in panchina, con altri sugli spalti a guardare e con altri ancora che trattano la fuoriuscita.

Possibile che non si riesca mai a definire la rosa completa ed ad assegnare a ciascuno un proprio ruolo?

Cosa sarebbe di una squadra di calcio a undici di serie A se in campo scendessero nove calciatori e se a due dei nove venisse affidato il compito di ricoprire due ruoli? Magari quello di portiere e di centravanti?

Cosa accadrebbe poi se nella prima squadra alcuni continuassero a tenere il contratto come se giocassero ancora nella primavera ed altri fossero a disposizione dell'allenatore, ma senza alcun ruolo e senza obbligo d'allenamento?

Non sarebbe una vera squadra e ciò favorirebbe le concorrenti più organizzate.

La nostra fortuna/sfortuna sta nel fatto che nel torneo dei servizi passeggeri siamo soli, o quasi, e che nel torneo del trasporto delle merci ancora non si è riusciti ad organizzare un vero campionato. Una cosa è certa: quando nei due settori il campionato inizierà per davvero, tanti giocatori probabilmente andranno a casa. Certamente, però, come accade nel mondo dello sport, prima di loro andranno a casa tanti allenatori!

Giorgio Asunis

Una nuova, buona opportunità

Il rinnovo dell'ultimo contratto Federmanager - Confindustria, pur con tutti i malumori che ha provocato fra i colleghi, soprattutto delle grandi aziende, per l'assenza dei tradizionali e attesi ritocchi sui minimi, ha tuttavia creato delle interessanti opportunità per quanto riguarda la previdenza complementare.

In considerazione dell'attuale crisi dei sistemi di previdenza pubblica, è quanto mai opportuno prevedere dei sistemi di "salvaguardia" del potere d'acquisto per i tempi della pensione.

Il rinnovo del CCNL del novembre del 2004 ha previsto, come si ricorderà, che, con decorrenza 1° gennaio 2005, gli iscritti al Fondo Previdai possano versare contributi aggiuntivi volontari e a totale carico degli iscritti medesimi.

L'aliquota di contribuzione aggiuntiva è pari all'1%, 1,5% o 2% della retribuzione globale lorda effettivamente percepita, a scelta del dirigente medesimo, da comunicare al fondo ed all'azienda al momento dell'opzione.

A seguito di questo accordo generale, l'Assidifer ha stipulato lo scorso 18 aprile un accordo specifico con l'Azienda FS che prevede, sostanzialmente, la corresponsione al dirigente della metà di quanto quest'ultimo, esercitando l'opzione di cui sopra, deciderà di versare al fondo.

Appare superfluo sottolineare che l'accordo crea una ottima opportunità per i colleghi (in pratica, prendi 2 e paghi 1!), in quanto si tratta, in sostanza, di un aumento di stipendio e di una buona forma di risparmio.

Di fronte alle incertezze della previdenza pubblica obbligatoria e al suo costante deterioramento, in particolare i colleghi non dovrebbero avere alcun dubbio nel sottoscrivere questa opzione, soprattutto quelli che hanno di fronte a sé ancora una lunga vita lavorativa.

Un'ultima, doverosa precisazione: il rimborso aziendale è naturalmente reddito a tutti gli effetti e, quindi, quanto si versa è sottoposto ai normali contributi e ritenute di legge. Si riporta, di seguito, il testo dell'accordo stipulato il 18 aprile fra Assidifer e Azienda FS.

Paolo Parrilla

Verbale di Accordo

tra
le Società del Gruppo FS e l'Assidifer
Federmanager

Il recente rinnovo contrattuale dei dirigenti industriali 2004-2008, siglato in data 24 novembre 2004 tra Confindustria e Federmanager, in tema di previdenza complementare ha previsto, tra l'altro, la facoltà per i dirigenti di versare al Fondo Previdai un contributo aggiuntivo a quello base, nella misura alternativa del 1%, 1,5% o 2% della retribuzione globale lorda utile per il trattamento di fine rapporto (TFR).

Nell'intento condiviso di rafforzare il sistema di previdenza complementare, le parti convengono sull'opportunità di adottare iniziative per favorirne il processo.

In tale ottica, le Società del Gruppo FS si impegnano ad assumere, a proprio carico, il 50% della quota di contribuzione aggiuntiva che il dirigente sceglie di versare al Previdai, con le stesse decorrenze riconosciute alle adesioni individuali e nel rispetto, comunque, della disciplina di carattere fiscale e previdenziale vigente in materia.

Superbonus ai dirigenti FS

Pubblichiamo la lettera che il Presidente Federmanager, Edoardo Lazzati, ha inviato al quotidiano "Italia Oggi" per illustrare le iniziative intraprese dalla Federazione per far estendere il superbonus anche ai dirigenti FS.

In ordine alla conferma dell'applicazione del superbonus per i dipendenti del gruppo FS vorremmo far notare che tale provvedimento, frutto della costante e determinata opera di sensibilizzazione portata avanti dalla Federmanager nei confronti dei responsabili del ministero del lavoro e dell'Inps, nonché delle consistenti argomentazioni tecnico-giuridiche, era particolarmente atteso dai molti colleghi dirigenti appartenenti al gruppo FS, i quali, fortemente preoccupati dalle perplessità espresse dal vertice dell'azienda sulla questione, si erano rivolti alla nostra federazione affinché fossero difese le loro legittime aspettative.

Le perplessità emerse su tale applicazione, nonostante le positive indicazioni che erano state già fornite dallo stesso ministro Maroni nell'ottobre 2004, traevano origine dal discutibile e miope assunto che la natura in origine esclu-

siva e non sostitutiva del fondo previdenziale dei dipendenti FS non consentiva il rispetto dei requisiti previsti dalla legge per l'applicabilità della disciplina del superbonus nei confronti dei dipendenti del gruppo.

Lo stesso Inps, probabilmente sollecitato dal gruppo aziendale, aveva provveduto a coinvolgere nuovamente il ministero al fine di ottenere specifici chiarimenti in merito alla questione che, nel frattempo, naturalmente, aveva suscitato forti e comprensibili preoccupazioni tra i dirigenti delle FS.

La tesi sostenuta da Federmanager è che, in realtà, con la soppressione del fondo disposta dall'articolo 43 della legge n. 488/1999 e la conseguente costituzione nell'ambito dell'Inps del fondo speciale tali perplessità non avevano ragioni di esistere essendosi modificato il carattere di esclusività che contraddistingueva la precedente gestione previdenziale.

La conclusione della vicenda che rende giustizia alle legittime aspettative degli interessati ha trovato definitiva conferma nel messaggio dell'Inps dell'8 febbraio u.s. nel quale viene anche formalmente confermata l'applicabilità della disciplina sul superbonus anche nei confronti di tutti i dipendenti del gruppo FS.

Edoardo Lazzati
Presidente Federmanager

«Verba volant,
scripta manent...»

Mi rifaccio alla saggezza degli antichi per ricordare quanto chiesto dal Segretario Generale Assidifer, Nicola Tosto, all'ing. Catania in conclusione del suo intervento al Consiglio Nazionale del 1 marzo. Cito, testualmente, quanto riportato nel n. 2 di F&S: "Ingegner Catania, ...ritiene di poter costruire e firmare con noi un documento che nell'ambito delle autonomie e dei ruoli di ciascuna parte individui temi e percorsi per attivare sinergie al fine del raggiungimento dei comuni obiettivi?".

Il Presidente e Amministratore Delegato FS non ha risposto a questa domanda, né allora, né fino ad oggi, almeno per quanto mi risulta.

Bene ha fatto Giorgio Asunis a riprendere il tema nel suo articolo *Compattezza e determinazione* (F&S n. 3/2005), allorché parla di "...definire quanto prima un innovativo protocollo delle relazioni industriali...".

Riprendo anch'io questo tema, per sottolinearne il grandissimo valore.

Un documento di base condiviso dalle parti, nel senso richiesto, è una norma fondamentale, simile, mutatis mutandis a quella sostenuta da Kelsen a proposito delle Costituzioni degli Stati.

Non voglio esagerare, né coprirmi di ridicolo con una citazione solenne, ma non mi viene in mente altro modo per affermare con forza che non si parla di un pezzo di carta da esporre in vetrina, ma di un documento sostanziale nel quale tutti devono credere ed al quale tutti devono attenersi. La Costituzione di uno Stato è la norma base dalla quale derivano tutte le altre che regolano i rapporti fra i cittadini, fra i cittadini e lo Stato e fra gli Organi dello Stato.

Così il documento che noi chiediamo deve essere il patto di base sul quale costruire il rapporto fra i dirigenti, collettivamente rappresentati, e i vertici aziendali. Nessuna commistione e confusione, per carità, come ben chiarisce il Segretario Generale di Assidifer, ciascuno conserva il suo ruolo, ma in comune si mettono principi e filosofie nonché doveri e scopi.

Allo stato attuale, con il nuovo CCNL che tende a rendere ancora più solo il dirigente, l'esistenza di un documento come quello ipotizzato connoterebbe il gruppo FS come un'impresa veramente vicina ai suoi dirigenti, non allineata sulla moda individualistica di derivazione americana, ma su una linea storicamente europea di attenzione alla forza delle libere organizzazioni collettive, che è poi fra i punti di forza dell'impresa.

In una azienda di individui non si sviluppa senso di appartenenza, non si fa squadra, non ci si protegge da certe patologie che possono persino far collassare l'impresa, come insegnano i moderni studi sugli eventi catastrofici nelle aziende complesse, dai trasporti all'energia, dalle telecomunicazioni alla finanza. Ne abbiamo molti esempi, in questi campi.

L'occasione è quindi da non perdere. L'ing. Catania ci pensi, ci rifletta e, per favore, ci risponda!

Sergio Graziosi

Celebrazioni per il Centenario FS

Nello scorso novembre, con un articolo sul n°11/2004 di *Ferrovie & Servizi*, sollecitavamo l'Azienda a celebrare i cento anni di vita delle Ferrovie dello Stato con la solennità dovuta agli eventi importanti che hanno inciso nella storia della nostra Italia.

Dicevamo, inoltre, che, secondo noi, il Centenario era l'occasione per riscoprire i valori che hanno fatto grande questa nostra azienda, per mostrarli a noi stessi e agli italiani, per ricordarli soprattutto a quei ferrovieri che essendo entrati da poco in azienda, non conoscono a fondo quel patrimonio culturale, umano e professionale che ha fatto delle Ferrovie dello Stato non soltanto la più grande impresa di trasporto italiana, ma anche una vera e propria istituzione del Paese.

Ebbene, lunedì scorso, 18 aprile, il Direttore Generale delle Risorse Umane, dott. Francesco Forlenza, accompagnato dalla dottoressa Bonaldi delle Relazioni Esterne, ha illustrato alla Segreteria Generale di Assidifer i programmi previsti dall'Azienda per la celebrazione del suo Centenario. Il programma si articolerà, in linea di massima, su tre giornate, scelte, ciascuna, per l'alta significatività rivestita.

Si comincerà il 21 aprile, per ricordare quella giornata

del lontano 1905 che vide l'approvazione della costituzione dell'Azienda ferroviaria da parte del Parlamento italiano.

Dunque, il 21 aprile prossimo, nella Sala Capitolare del Chiostro del Convento di Santa Maria Nuova Sopra Minerva, a Roma, il Presidente e Amministratore Delegato FS, ing. Elio Catania, presenterà, con l'intervento del Presidente del Senato della Repubblica, Marcello Pera, il volume "1905. La nascita delle Ferrovie dello Stato", curato dal professor Valerio Castronovo.

La sera dello stesso giorno, all'Auditorium di Roma, una cena offerta dal Presidente e Amministratore Delegato FS precederà un concerto di musica sinfonica che si terrà in una delle sale più prestigiose dell'Auditorium stesso.

La mattina del giorno seguente l'On. Maurizio Gasparri, Ministro delle Comunicazioni, il Prof. Enzo Cardì, Presidente di Poste Italiane e l'ing. Elio Catania prenderanno parte alla cerimonia di emissione del francobollo celebrativo del Centenario FS che si svolgerà nella Cappa Mazzoniana della Stazione Termini.

Il 1° luglio, per ricordare quella giornata del 1905 che segnò la vera e propria entrata in esercizio delle Ferrovie dello Stato, saranno organizzati in molte

piazze d'Italia antistanti le più importanti stazioni ferroviarie, vari concerti di musica varia con la partecipazione di autorità e cittadini. Inoltre, sempre per quella giornata, si sta studiando un programma di celebrazioni solenni con la partecipazione dei vertici del Gruppo FS e delle più alte cariche istituzionali del Paese.

Il 3 ottobre, infine, una grande manifestazione sarà realizzata in occasione della tradizionale *Festa del ferroviere*, nel corso della quale saranno premiati gli oltre 1.500 ferrovieri che quest'anno compiranno 35 anni di servizio.

Altre manifestazioni - tra le quali l'importante rassegna europea sull'alta velocità *Eurailspeed* che quest'anno si svolgerà in Italia, a Milano, il 7 e 8 novembre - sono attualmente allo studio dei competenti uffici ferroviari.

Assidifer, da parte sua, ha comunicato all'Azienda che, nell'ambito delle celebrazioni per il Centenario FS, sta organizzando un convegno sul tema *Il dirigente FS, da funzionario di Stato a manager d'azienda industriale*. A questa manifestazione, che si svolgerà probabilmente ad ottobre, saranno invitati a partecipare i massimi vertici del Gruppo e delle Società FS, oltre alle più alte personalità del mondo istituzionale, sindacale e imprenditoriale.

Assemblee Assidifer sul territorio

Per rispondere alla insistente domanda dei colleghi del territorio e per dare la giusta informazione a tutti su quanto sta accadendo nel Sindacato e nei rapporti fra questo e l'Azienda, la Segreteria Generale Assidifer ha avviato da un paio di mesi una serie di incontri collegiali nelle diverse zone d'Italia.

Le prime Assemblee si sono svolte a Milano, per la zona nord ovest, a Venezia, per quella nord est, e a Cagliari per i colleghi della Sardegna. Si riporta, per comodità dei colleghi che non hanno potuto prendere parte agli incontri, una sintesi di quanto si è dibattuto.

Assemblea di Milano

Rapporti con l'Azienda, conseguenze della firma del contratto sulla categoria e prospettive future per il sindacato: questi i punti affrontati e discussi nell'Assemblea Assidifer svoltasi a Milano nello scorso mese di febbraio.

Presenti parecchi colleghi della Lombardia, Nicola Tosto, accompagnato da Roberto Martinez e da Paolo Parrilla, ha illustrato i termini del contratto sottoscritto e lo stato dei rapporti con l'Azienda, anche susseguenti proprio alla firma del contratto.

Non ha nascosto, il Segretario Generale, le difficoltà nelle quali si muove il sindacato nel momento contingente, né il malumore che la firma di questo tipo di accordo ha generato nella categoria.

Eppure, ha detto Tosto, questo è il contratto che ora abbiamo. Dobbiamo solo rimboccarci le maniche e gestire al meglio quei passaggi contrattuali più favorevoli che il contratto stesso ci accorda. A questo proposito ha citato gli esempi dell'Agenzia del lavoro, della formazione e, soprattutto, dell'integrativo, per dare contenuti al quale, ha sottolineato, i primi contatti con l'Azienda sono stati già avviati.

Per quanto riguarda proprio l'Azienda, Tosto ha evidenziato che i colloqui finora svoltisi hanno portato già ad un risultato concreto: nel 2005 l'Azienda valuterà tutti i dirigenti e non soltanto una parte di essi, anche se solo cinquecento circa di loro, poi, potranno accedere ad un sistema premiante definito e legato agli obiettivi concordati.

Tosto ha sottolineato che obiettivo finale del sindacato è che tutti i colleghi, dopo essere stati valutati, possano entrare nel sistema premiante. E' chiaro che non sarà possibile che tutti e subito abbiano denaro fresco, ma che è auspicabile che il numero di chi avrà il giusto riconoscimento per la propria attività sia il più alto possibile e, comunque, sia sempre in aumento.

Questo, poi, soprattutto per il fatto che il dirigente, proprio per il contratto sottoscritto da Federmanager e Confindustria, nei prossimi cinque anni non avrà alcun aumento sulla retribuzione fissa.

Nel dibattito che è seguito i colleghi di Milano hanno espresso la loro preoccupazione non soltanto per le problematiche legate alle retribuzioni e alle clausole troppo restrittive del contratto, ma anche per la riorganizzazione in atto presso la Società Trenitalia.

Proprio questa nuova organizzazione che si sta delineando espone in modo preoccupante, secondo i colleghi di Milano, i dirigenti di prima linea, ma non tranquillizza neanche quelli di seconda e terza linea. Si auspica che il sindacato voglia vigilare, voglia monitorare la situazione e possa tutelare quelle professionalità, messe troppo spesso in discussione da provvedimenti dei quali, molte volte, non si capisce a pieno l'obiettivo e la ragione.

Alcuni interventi hanno infine riguardato l'applicazione del cosiddetto *superbonus*.

A questo proposito è stato fortemente stigmatizzato il fatto che, secondo voci che girano in Azienda, esso venga riconosciuto a colleghi, anche di vertice, provenienti dal fondo INPDAL, e non a quelli di origine ferroviaria. Per un fatto di dignità e correttezza è stato chiesto che in questo delicato settore il trattamento applicato sia uniforme e, quindi, uguale per tutti. Tosto, a questo proposito, ha risposto che i passi

necessari per il riconoscimento del *superbonus* a tutti i colleghi, da qualsiasi fondo provengano, sono già stati fatti dal sindacato e dalla Federazione e che si aspettano a giorni risposte positive dagli organi competenti.

Assemblea di Venezia

Nell'incontro con i colleghi del Triveneto, intervenuti numerosi all'Assemblea convocata a Venezia alla fine dello scorso marzo, si è fatto il punto sulle più importanti problematiche sindacali e sugli attuali rapporti di Assidifer con l'Azienda.

Molti e significativi gli interventi dei colleghi i quali, oltre che ascoltare le comunicazioni della Segreteria Generale, presente a Venezia con Nicola Tosto, Roberto Martinez e Paolo Parrilla, hanno voluto esprimere il loro punto di vista sugli ultimi eventi sindacali e aziendali.

Per quanto riguarda i rapporti con l'Azienda, i colleghi hanno espresso un giudizio positivo sul come la Segreteria Generale, affiancata dal Consiglio Nazionale e dalle RSA delle diverse Società del Gruppo, ha avviato i rapporti con il nuovo Presidente e Amministratore Delegato, ing. Catania.

Assidifer si è presentato come soggetto qualificato e indipendente, con capacità di critica e di proposizione, costituito e diretto da persone dotate di fortissimo senso di appartenenza e motivate nel raggiungere gli obiettivi del Gruppo. Su questa linea i dirigenti del Triveneto hanno confermato il loro massimo sostegno al vertice sindacale.

Per quanto riguarda il contratto, i colleghi hanno apprezzato sia le critiche che l'autocritica fatta dal Segretario Generale. Ora bisogna guardare avanti, hanno concordato, e raccogliere le opportunità che il contratto offre. Alcuni colleghi hanno proposto alla Segreteria di richiedere una serie di piccoli benefit il cui costo, per l'Azienda, sarebbe nullo o quasi, quali, ad esempio, l'utilizzo degli Eurostar con la CLC e l'assegnazione dei parcheggi di stazione gestiti da Metropark o dalle Direzioni Movimento e Infrastrutture.

Approvazione e compiacimento sono stati espressi per la trattativa in corso sull'aumento della quota Previdai e per l'opportunità offerta di partecipare a corsi di formazione gratuiti, organizzati da Fondirigenti, a seguito del versamento da parte aziendale dello 0,30% della retribuzione dei dirigenti all'INPS.

Per quanto riguarda la parte economica, è gradito ogni passo avanti che si potrà fare sull'estensione del sistema degli incentivi legati al raggiungimento degli obiettivi. Questo, tuttavia, non può essere considerato strumento esaustivo nei confronti dell'esigenza di una qualche forma di integrazione articolata del minimo di garanzia, esigenza sulla quale, a giudizio dei colleghi, pare opportuno iniziare a preparare la controparte per una contrattazione di 2° livello.

In conclusione, i colleghi del Nord est hanno espresso la necessità di effettuare un riesame critico sulla reale efficienza di alcune strutture del Gruppo che non sembrano proprio tagliate sugli obiettivi dell'Impresa. A questo proposito, allo scopo di supportare la Segreteria Generale nel difficile e delicato compito di elaborare una "posizione" del sindacato in grado di coniugare tutela del lavoro con efficienza operativa, si è proposta la costituzione di un gruppo di studio che si occupi, come primo incarico, di valutare la situazione attuale di "Grandi Stazioni".

Infine, i colleghi hanno manifestato l'esigenza, fortemente avvertita in tutte le realtà locali, di costituire sul territorio una figura di riferimento che abbia la funzione di interfaccia unico del Gruppo FS nei confronti dei diversi Enti locali.

Assemblea di Cagliari

Tutti i dirigenti della Sardegna hanno partecipato, nell'aprile scorso, all'incontro con la Segreteria Generale Assidifer, presente nell'Isola con il

Segretario Generale, Tosto, e i Segretari Generali Aggiunti, Martinez e Parrilla.

Dopo i saluti di rito e l'introduzione del Coordinatore della RSA territoriale di Cagliari, Sandro Tola, Nicola Tosto ha illustrato velocemente i contenuti del contratto recentemente firmato da Federmanager, non nascondendone i limiti ma evidenziandone bene gli elementi positivi.

A richiesta dei colleghi, che nei giorni scorsi hanno ricevuto due comunicazioni sul Previdai, dà chiarimenti sull'Istituto stesso, sul quale, specifica, il contratto dà la possibilità di aumentare la contribuzione volontaria fino al 2 per cento.

Comunica quindi all'Assemblea che sono in corso trattative con l'Azienda, giunte ormai a buon punto, perché il 50 per cento dell'aumento della contribuzione volontaria sia assunto a carico della stessa Azienda. Semplificando, il dirigente che vorrà aumentare la propria contribuzione al fondo Previdai, sottoscriverà per una ritenuta del 2 per cento e avrà la restituzione del 50 per cento dall'Azienda. In sostanza, ha sottolineato Tosto, si ha una specie di "paghi 1 e prendi 2" che si traduce in un vero e proprio aumento di stipendio, anche se sotto forma di risparmio vincolato.

Informazioni sono state richieste, poi, sulla cosiddetta *politica retributiva meritocratica*.

In risposta alle lagnanze di molti colleghi che sono attualmente esclusi dall'assegnazione dell'MBO, Tosto ha riferito che il numero dei dirigenti che godono di questo istituto premiante non è né può essere concordato tra Sindacato e Azienda.

Assidifer, ad ogni incontro con il vertice FS, chiede ogni volta, comunque, chiarezza e trasparenza sui criteri di assegnazione e chiede, soprattutto, che l'MBO riguardi un numero sempre maggiore di dirigenti.

Per adesso deve registrarsi con soddisfazione il fatto che tutti i dirigenti saranno sottoposti a valutazione, anche se sistema valutativo e sistema retributivo premiante rimangono, ancora, sistemi distinti e vincolati. E' chiaro però, ha evidenziato Tosto, che questi due sistemi alla fine dovranno confrontarsi. Quindi - è la conclusione - la valutazione che riguarda i percorsi di carriera si rivolge a tutti i 1200 dirigenti del Gruppo, mentre la politica incentivante meritocratica (MBO e altro) interesserà, nel 2005, soltanto 550 dirigenti per l'MBO, più il 20 per cento dei restanti 700 dirigenti circa per le altre forme premianti.

Naturalmente Assidifer ha chiesto e chiederà ancora che tali numeri siano destinati ad aumentare nel corso dei prossimi anni.

Un discorso importante si è sviluppato sulle prestazioni del FASI e dell'Assidai.

I colleghi della Sardegna hanno chiesto chiarimenti sulle prestazioni assicurative dell'Assidai per i figli non più coperti dal FASI. A questo proposito si è auspicato che venga potenziata l'assistenza dell'Assidai ai figli attraverso il miglioramento delle prestazioni, con il rimborso delle visite specialistiche e l'abbattimento delle franchigie.

Preoccupazioni serie sono state poi espresse per quello che sta accadendo in Trenitalia.

Tosto ha assicurato che RSA della Società e Assidifer stanno tenendo sotto controllo la situazione anche se questa, ad oggi, si presenta abbastanza confusa e con evidenti criticità.

Malcontento è stato espresso dai colleghi, che hanno sottolineato come l'attuale organizzazione, che ha di fatto smantellato quella divisionale preesistente, non consente, soprattutto in periferia, di avere riferimenti chiari per trasferire al centro la serie di problematiche territoriali esistenti. Secondo i colleghi, insomma, al contrario di quanto ci si aspettasse, con la nuova struttura organizzativa, almeno per adesso, la situazione della gestione strutturale appare più complessa e meno funzionante.

Roberto Martinez

Metropolitana collinare di Napoli

Storia dell'apertura all'esercizio della prima tratta funzionale Vanvitelli-Colli Aminei

dirigenti ferroviari si sono spesso occupati di questioni non strettamente legate alla loro missione.

L'apertura all'esercizio della prima tratta funzionale tra le stazioni di Vanvitelli e Colli Aminei della Metropolitana Collinare di Napoli costituisce senza dubbio un esempio particolarmente significativo di tale genere di impegni.

Per evitare che chi, incuriosito si astenga dalla lettura scorgendo tabelle con dati, grafici e quant'altro, ho fatto una esposizione come quella che farebbe il nonno al nipotino; ho narrato i fatti come sono accaduti o meglio come sono apparsi ad un dirigente che di punto in bianco si è trovato ad affrontare problemi che non erano mai stati presi in considerazione perché molto diversi dalla normale routine.

Citerò solo qualche dato fra quelli che conservo nella memoria senza fare i nomi delle persone ma facendo riferimento alle funzioni che svolgevano all'epoca. Credo che chi legge voglia conoscere il percorso seguito per l'apertura all'esercizio di un'opera che rischiava di fare la fine di tante altre iniziate e mai terminate. Spero di accontentarlo.

Alla fine del mese di gennaio '92, dirigevo a Milano l'Unità di Produzione Nodo Sud. Dopo vari incontri con la Direzione, vengo trasferito a Napoli verso la metà del mese di febbraio 1992 con l'incarico di aprire all'esercizio, entro un anno, la prima tratta funzionale di 3,7 Km della Metropolitana Collinare di Napoli tra le stazioni di Vanvitelli e Colli Aminei. Mi seguono a breve altri quattro colleghi e con essi costituisco il primo nucleo della nuova organizzazione.

Stabiliamo i primi contatti con l'Ufficio del Comune (creato apposta per la Metropolitana), con le ditte costruttrici, con l'USTIF (Ufficio Speciale della Motorizzazione Civile per Impianti Ferroviari) nonché con l'apposito ufficio della Regione.

Uno dei primi problemi è nato quando studiando il D.P.R. 753/80 abbiamo dedotto che le Ferrovie dello Stato avevano pari dignità e competenza dell'apposito ufficio USTIF per la validazione delle opere di nuova fattura, la convalida di regolamenti e normative ed il rilascio di abilitazioni al personale. Quando abbiamo fatto presente la cosa, l'Ufficio USTIF, non essendo d'accordo, voleva bloccare tutto in attesa del pronunciamento del Ministero. A questo punto per evitare ritardi abbiamo accettato che la Commissione di Agibilità fosse presieduta dal dirigente dell'USTIF e che avesse come componenti solo alcuni esperti ferroviari, che, tra l'altro, costituivano la nostra garanzia ai fini della sicurezza.

Intanto, nel giugno '92 l'A.D. delle FS firmava la Convenzione con la quale il Comune di Napoli, tra l'altro, si impegnava a versare alle FS una cifra forfetaria di 27 milioni di lire (ca. 13.900 €) al giorno per un periodo di 75 giorni a compenso degli oneri derivanti dalle prove tecniche e dal preesercizio e a rimborsare poi, durante l'esercizio, tutti i costi con un margine del 10%. Salvo rinnovo, la Convenzione sarebbe scaduta il 31.12.93.

Sul fronte interno le cose non andavano tanto bene: non riuscivamo a trovare i macchinisti. I napoletani, salvo 1 o 2, non avevano alcuna voglia di guidare i trenini della Metropolitana! Quando i napoletani, residenti nel Nord ed inseriti nella graduatoria di trasferibilità nazionale, sentivano che la Convenzione con il Comune sarebbe scaduta alla fine del '93, preferivano restare dov'erano anche perché il nuovo lavoro per loro era considerato un ripiego poco entusiasmante. Stesse difficoltà per il reperimento del personale tecnico. Basti pensare che il personale della Manutenzione occorrente per la Commissione di Agibilità è stato prestato dalle zone e dai tronchi del Compartimento di Napoli per il periodo necessario. La nuova funzione di "Addetto ai tornelli", sconosciuta in FS, è stata coperta da personale inidoneo di manovra e di scambi. La dichiarazione di idoneità dei singoli soggetti alla nuova funzione da parte del Servizio Sanitario è seguita a conclusione di un lungo iter burocratico.

Era stato intanto predisposto il calendario delle prove tecniche e di quello del preesercizio. La riunione plenaria della Commissione di Agibilità che doveva sancire l'inizio ufficiale delle prove e del preesercizio era stata fissata nella prima decade di ottobre. Cominciata nelle prime ore della giornata si era protratta fino a circa le ore 15.00,

quando è giunto il Rappresentante del Comune di Napoli con la seguente novità: "mancano i fondi per onorare l'impegno previsto dalla Convenzione, cioè il versamento per 75 giorni alle FS del bonus di 27 milioni di lire al giorno a titolo di rimborso spese". Il Presidente della Commissione conclude che, stando così le cose, la data di inizio del programma concordato sarebbe slittata sine die.

In quanto Responsabile del Progetto dell'Attivazione e contrariamente al parere anche dei miei più diretti collaboratori, decido di iniziare ugualmente le prove nonostante la nuova situazione ed ufficialmente e per iscritto esterno la cosa ai presenti che francamente rimangono sorpresi. Le prove hanno inizio il giorno stabilito ma per me comincia un nuovo difficile impegno: spiegare a tutti l'opportunità di quella scelta! Era molto più importante l'apertura all'esercizio della Metropolitana di qualunque altra considerazione! Dopo una prima incertezza, la tesi è stata condivisa dalla Direzione delle FS. Le prove procedevano molto bene, armamento, impianti elettrici, linea aerea, sottostazioni TE, ecc, tutto andava per il suo verso. Ai primi di febbraio del '93 viene fissata una nuova riunione della Commissione di Agibilità che, prendendo atto dell'esito favorevole delle prove tecniche doveva stabilire la data di inizio del preesercizio e la sua durata. In quella sede mi viene contestato che i 4 macchinisti che ero riuscito ad avere non erano sufficienti per poter iniziare il preesercizio in quanto si doveva simulare l'intero programma di esercizio. Perciò, per inadempienza delle FS la Metropolitana non poteva essere aperta!

Mi sono impegnato a fornire il personale necessario per il 28.02.93, data fissata per l'inizio del preesercizio. Ho preso in esame le 10 domande che erano state presentate alla mia segreteria da parte di macchinisti napoletani che lavoravano nel Nord Italia e che non erano stati inseriti nella graduatoria nazionale di trasferibilità in quanto troppo giovani. Personalmente li ho interpellati pregandoli di presentarsi a Napoli alla sede della Metropolitana, dopo aver ottenuto un periodo di ferie dal proprio Responsabile del Deposito di appartenenza.

Per due settimane hanno seguito i corsi allo scopo allestiti a cura dei migliori docenti dell'ANSALDO e delle FS. Tutti hanno superato le dure prove alle quali l'Ufficio USTIF di Napoli li aveva sottoposti. A questo punto mi sono rivolto all'Ufficio Personale della Divisione esercizio proponendo il trasloco temporaneo sine die di questi operatori pur immaginando le energiche proteste dei Sindacati Centrali. Poco dopo l'inizio del preesercizio un nuovo intoppo. La ditta concessionaria della costruzione, per protesta contro i mancati pagamenti da parte del Comune di Napoli non intendeva fornire i pezzi di ricambio necessari per la gestione.

Dopo una serie di contatti con la mia Direzione, propongo alla Concessionaria che saremmo disposti ad acquistare i pezzi di ricambio pagandoli. Così il problema è rientrato.

Quelli descritti sono i tre punti fondamentali che potevano generare il fallimento dell'intero progetto; naturalmente si sono dovuti superare tanti altri problemi piccoli e grandi, tecnici, amministrativi, legali e organizzativi tenendo anche conto che l'immissione di ferroviari nella gestione non soddisfaceva il Comune, la Regione e l'USTIF.

Ma l'obiettivo non è stato solo quello di attivare all'esercizio un'opera che aveva già divorato migliaia di miliardi di vecchie lire ma anche di raggiungere o per lo meno di essere molto vicini al pareggio di bilancio durante la gestione.

L'enorme investimento in una simile opera ha come ritorno la drastica riduzione delle emissioni di gas tossici derivanti dal minore traffico stradale in una zona molto popolata. Ma è inammissibile che i costi di manutenzione, di rinnovo e di esercizio, se ottimizzati, non possano essere interamente coperti dal mercato. Un servizio efficiente e puntuale con treni veloci e puliti richiama sempre tanti clienti come il tempo ha poi ampiamente dimostrato. Con queste idee, condivise da tutta la squadra di ferroviari che ha lavorato senza limiti e con grande entusiasmo e dalle stesse OO.SS. napoletane, che hanno cercato di evitare i possibili contrasti in ogni circostanza, è stata creata una organizzazione del lavoro ottimale che da un lato esalta le doti di ciascun operatore, dall'altro non spreca minimamente risorse. La Metropolitana serve

un'area abitata da più di 500.000 persone, offre una facilità di spostamenti incredibile, c'è una pulizia che non trova pari in nessun'altra al mondo come hanno dichiarato tante delegazioni straniere che l'hanno visitata. Ricordo il giorno dell'inaugurazione, il 28.03.1993. I napoletani erano esterrefatti. Di concerto con il Comune, avevamo deciso di farli viaggiare gratuitamente per tutta la giornata. Siamo andati avanti fino ad oltre le due di notte. Decine di migliaia di persone hanno provato il gusto di una cosa nuova realizzata per loro: "increduli e meravigliati nell'ammirare un'opera meravigliosa sfavillante di colori che si estende in grandi spazi e che utilizza sofisticatissime tecnologie. Un'opera da tutti considerata storia infinita e di cui nessuno sperava più di vederne la conclusione...un sogno si è avverato" come ha scritto un giornale sindacale di quel periodo e che ritengo sia la più bella conclusione della storia.

Vincenzo Congedo



ASSIDIFER FEDERMANAGER
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

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

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

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

dichiara la propria adesione
all' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

Autorizza la propria sede contabile a trattenere mensilmente, a decorrere dal
1°
la quota di associazione sindacale a favore
dell' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

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

..... li
Firma

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