

ing. Catania, aprendo i lavori della Convention che si è svolta lo scorso 25 gennaio all'Hilton di Roma, ha sottolineato che il 2005, pur insieme a tanti fatti negativi, va comunque visto come l'anno dell'avvio, anche se in forma ridotta, dell'Alta Velocità sulla tratta Roma-Napoli.

Sappiamo che non sono terminate le opere dei nodi di Roma e di Napoli, necessarie per rendere pienamente operativo il collegamento fra le due città, ma comunque l'entrata in esercizio della linea AV è senz'altro un buon successo per l'Azienda e bene ha fatto il Presidente e Amministratore Delegato di Gruppo, invitando sul palco una rappresentanza dei dirigenti più direttamente coinvolti, a rendere omaggio a chi ha profuso tanto impegno perché questo risultato fosse raggiunto nei tempi previsti.

Un omaggio dovuto a rappresentanti di tanti uomini e donne, senza distinzione di livello gerarchico, che, guidati da colleghi con indiscussa capacità di leadership hanno dato e stanno dando il meglio di sé, connotandosi come squadra vincente capace di fare, con il proprio lavoro, il successo di una grande Azienda. Veramente tanti complimenti!

Ed ha fatto bene l'ing. Moretti, nel suo intervento, a ricordare che

lo scorso anno sono avvenuti anche tanti altri fatti positivi come, per esempio, il bilancio di RFI in equilibrio per il quinto anno consecutivo e volumi di investimenti record (oltre otto miliardi di euro spesi in infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile) che hanno fatto di FS il più grande investitore europeo. Preme mettere in evidenza queste cose perché, in un momento così difficile, è bene sapere che, se si creano le condizioni giuste, i risultati arrivano. Di questo incontro abbiamo apprezzato anche altre cose. I messaggi, più realistici:



finalmente si è preso atto esplicitamente del quadro di riferimento e gli obiettivi sono stati adeguati ad esso.

Quindi i toni, più aderenti ad una situazione difficile come quella attuale, sia per le condizioni generali della economia, sia per le previsioni della Legge Finanziaria, sia per quanto riguarda alcune scelte organizzative effettuate in modo affrettato e non adeguato.

E poi la composizione del palco, per la prima volta, dopo molto tempo, più equilibrata, fatta di uomini di riconosciuta capacità e competenza, ai quali va il nostro sostegno ed il nostro augurio di buon lavoro.

Naturalmente non basta prendere atto di tutto ciò e dichiarare di voler ripartire su basi nuove e maggiormente condivisibili. Non basta individuare uomini di sicuro prestigio cui affidare compiti di recupero e rilancio, prima di tutto della stessa immagine della Azienda verso l'esterno. Occorre molto di più.

D'altra parte i dati della indagine sul "clima" interno sono certamente allarmanti. Occorre uno sforzo corale, di tutti, che si ottiene solo lavorando insieme, condividendo gli obiettivi, coinvolgendo ognuno dei centomila lavoratori dell'Azienda.

Per fare questo, come ha giustamente detto il Dr. Forlenza, bisogna che ognuno di noi si convinca che è necessario dedicare più tempo a parlare, a comunicare con i nostri uomini e con le nostre donne.

Non ci sono scorciatoie. La squadra, il gruppo, non si costituisce per decreto. E per questo che non si comprende il vero obiettivo del recente decreto ministeriale che apparentemente regola aspetti già operativi tra le società del Gruppo e la Holding attraverso strumenti gestionali a nostro avviso più adeguati. Spero che ci saranno date delucidazioni in quell'incontro chiesto all'ing. Catania, congiuntamente al Presidente di Federmanager, che siamo certi l'Amministratore Delegato, che ancora a Padova durante il Convegno Assidifer sul Centenario ha manifestato l'interesse ad avere con noi un corretto rapporto di collaborazione, non mancherà di convocare non appena sarà in condizione di farlo.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE  
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDAI

ANNO 15°

N° 2/2006



## Uscire dall'emergenza

**T**itoli del 30 gennaio su due importanti quotidiani. "Danni ai treni per il maltempo, le ferrovie fermano gli Eurostar", La Repubblica.

"Lo stress da neve travolge Trenitalia. Un Eurostar su sette torna in officina. Ritirate per una settimana 18 motrici. Sindacati e consumatori: sistema al collasso", Il Corriere della sera.

Gli Eurostar sono il nostro fiore all'occhiello, è naturale quindi che la notizia venga titolata e ampiamente commentata. In realtà ogni giorno, in particolare sulle rubriche dedicate alla posta dei lettori, sui giornali si leggono lamentele ed alti lai sulla scarsa qualità del servizio venduto dalle nostre ferrovie. E' ormai cosa nota ma non dobbiamo farci l'abitudine, sarebbe gravissimo. Può sembrare infatti impossibile ma ci si può assuefare, se non altro per

### CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

**Non è la prima volta che nevicata. Sì, ma non come quest'anno replica qualcuno! E poi la tecnologia a bordo degli Eurostar è talmente sofisticata che li rende più vulnerabili rispetto agli altri treni. Fatto sta che 700 passeggeri sono rimasti bloccati al gelo per tre ore tra Parma e Fidenza e senza poter andare in bagno perché le toilettes chimiche hanno bisogno di elettricità.**

**Oggi, 30 gennaio, i giornali informano di manutenzioni straordinarie per 18 ETR, causa gelo! Che significa? Era meglio viaggiare trainati dalla vecchia, gloriosa "Tartaruga"? Mi chiedo quali treni useranno mai nei paesi scandinavi o in Canada, d'inverno.**

**Il danno d'immagine alla credibilità della nostra categoria è ormai giunto a livelli insopportabili. Qualsiasi cosa accada nel Paese, qualunque emergenza si presenti, le ferrovie ci sono in mezzo!**

**Non c'è più nemmeno il tempo di cercare le responsabilità: sarà colpa dell'ennesima, nuova riorganizzazione, dei nuovi dirigenti esterni o di quelli interni, vecchi e somari? Chissà! Ma alla gente non importa. Occorre fare qualcosa. Ad esempio preoccuparsi delle cose piccole, contingenti, per poi passare alle grandi strategie. Altrimenti, consigliare ai viaggiatori di indossare almeno pratici pannoloni in caso di previsioni meteo avverse, con pericolo di precipitazioni nevose!**

una istintiva difesa personale del proprio sistema nervoso, a vivere un'eterna emergenza.

Io sono entrato in ferrovia nel lontano 1967 e ne sono uscito nel 2002. Per quasi 35 anni ho avuto la sensazione di vivere un'eterna emergenza, alleviata da attese messianiche di eventi palingenetiche, che avrebbero dovuto riportare le ferrovie alla normalità.

Di volta in volta abbiamo atteso gli effetti di grandi piani di investimenti, della riforma del 1986 o nella trasformazione istituzionale del 1992, avendo comunque sempre, quale rumore di fondo, l'ennesima ristrutturazione aziendale. Nei fatti poi non si è mai usciti dall'emergenza. Infatti l'emergenza è dettata da fatti contingenti ed imprevisi, cessati i quali l'emergenza stessa finisce e si torna alla normalità, ammesso che tale normalità esista.

Forse è qui il punto, le ferrovie risolsero l'emergenza trasporti dopo la seconda guerra mondiale e lo fecero con progetti di... emergenza. Subito dopo, però, avrebbero dovuto essere posti in essere progetti poliennali di politica dei trasporti, e questo non è mai avvenuto.

Quando la soluzione emergenziale del dopoguerra entrò in crisi, e lo si comprese tardi, era emergenza dell'emergenza e così via: di emergenza in emergenza, di improvvisazione

in improvvisazione, di sperimentazione in sperimentazione, fino ai nostri giorni. Che altro sono infatti il ritiro degli Eurostar e quello delle carrozze con le zecche, nonché la creazione di presidi di Holding per recuperare qualità ed efficienza dei processi produttivi? Intanto si è attivata la Roma-Napoli con pochi treni, in quanto non ancora consegnati a sufficienza per un'offerta corposa. La linea quindi è stata attivata in emergenza. Mah!

Riflettevo ieri, domenica 29 gennaio, viaggiando su un intercity-plus che di plus non aveva proprio niente (un paio di carrozze di 2ª fredda e al buio, ritirate da terzo mondo, servizio di caffè bibite abusivo che però passa prima di quello ufficiale ed altre amenità), che in fondo è l'Italia che vive

un'eterna emergenza e provvisorietà. Sarà un retaggio della necessità di essersi dovuti arrangiare nelle varie realtà statuali preunitarie, sarà un retaggio di essersi dovuti arrangiare durante e dopo due guerre mondiali e durante e dopo la guerra fredda.

Sta di fatto che nella cultura delle classi dirigenti del paese la tendenza a considerare tutto provvisorio e sperimentale è forte. Basta pensare alla disinvoltura con la quale si cambiano le leggi, e non solo in questa legislatura, si badi bene! Con tale cultura di fondo come possono le ferrovie, da sole, uscire dall'emergenza se il paese intero la vive normalmente? La questione Eurostar la dice lunga: possibile che la nostra industria, ampiamente foraggiata e coccolata, non sappia fare un treno funzionante? Possibile che non sappia rispettare i tempi di consegna? Nel nostro paese non mancano solo le politiche dei trasporti, mancano le politiche e non da poco tempo ma addirittura dall'Unità d'Italia!

E allora non scoraggiamoci ma affrontiamo l'ennesima emergenza di oggi con un occhio al futuro. Da pensionato posso solo vivere l'emergenza ferroviaria viaggiando in treno e pensando ai colleghi in servizio ai quali trasmetto comprensione e vicinanza. Auguri!

Sergio Graziosi

### PER I COLLEGHI DI ROMA

**I colleghi di Roma, in servizio e in pensione, hanno ricevuto nei giorni passati dal Sindacato Romano una busta contenente le schede per le votazioni per il rinnovo degli organi elettivi di quel Sindacato.**

**Sono candidati all'elezione alcuni colleghi di Assidifer.**

**Invitiamo vivamente tutti i dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato di Roma e provincia a votare e ad esprimere la loro preferenza per i nostri colleghi.**

**Le schede votate dovranno pervenire entro il 28.02.2006.**

**Per il rinnovo del Consiglio Direttivo (Scheda Verde) dai la tua preferenza a:**

**Mario Catta (n. 14)**

**Agostino Chisari (n. 15)**

**Sergio Graziosi (n. 26)**

**Roberto Martinez (n. 31)**

**Nicola Tosto (n. 50)**

**Per il collegio dei Sindaci (Scheda Azzurra) vota per:**

**Antonio Ceccarelli (n. 4)**

**Per il rinnovo del Collegio dei Provvisori (stessa Scheda Azzurra) dai la tua preferenza a:**

**Paolo Parrilla (n. 5)**



# Era ora !

Si doveva attendere tanto per capire che la strada intrapresa non era quella giusta? Si doveva aspettare che mezza Italia urlasse? Che i pendolari manifestassero nelle stazioni? Che le Regioni minacciassero di non sottoscrivere i Contratti di Servizio?

Di fatto questo è accaduto. Ed è accaduto benché da tempo tanti avessero fatto suonare, più o meno palesemente, campanelli d'allarme. In tale contesto, personalmente, potrei liquidare l'argomento con un banale "IO L'AVEVO DETTO".

Ma questo non sarebbe corretto. Non sarebbe corretto anche perché chi per la prima volta legge Ferrovie&Servizi non capirebbe. Per tale motivo ho voluto ricostruire quanto ho osservato negli ultimi due anni.

Il primo campanello d'allarme lo sollevai nel lontano dicembre del 2003. Ricordate il numero 13-14 di F&S? Il numero intitolato "SPECIALE CONGRESSO" e dedicato al 23° Congresso Nazionale di Udine? Ebbene, in tale numero pubblicai l'articolo "Chi tira il freno a mano?". Era un articolo nel quale ripercorrevole le tappe del decentramento alle Regioni delle funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto regionale (L. 59/97, D.Lgs. 422/97 e 400/99) e riassumevo il percorso seguito da FS fino al 2001 per costruire una squadra capace di far fronte alla grande sfida che ci attendeva. Nella circostanza osservai che dal 2001 in poi un riaccostamento di competenze aveva portato la bella macchina che era stata costruita a rallentare la sua marcia, tanto da portarmi a chiedere chi avesse tirato il freno a mano e perché. Mi chiesi se ciò fosse voluto, se dipendesse dalla improvvisa incapacità dei dirigenti che fino ad allora avevano operato, o se derivasse da un particolare momento di difficoltà. Ad ogni buon conto concludo chiedendomi se i vertici avessero a no consapevolezza di tale fatto.

Intanto il 23° Congresso si concluse con compattezza di intenti e con la volontà dei dirigenti di adoperarsi con impegno e con spirito di "squadra". Sintetizzai il mio pensiero, da neopresidente del Sindacato dei dirigenti del Gruppo FS, nell'articolo "Compatti, avanti tutta!" pubblicato nel numero 1/2004 di F&S. Una compattezza ancor più necessaria nella considerazione che era imminente il cambio dell'Amministratore Delegato del Gruppo, avvenuta poi nel giugno 2004 con l'arrivo dell'ing. Catania a seguito dell'affidamento di analogo incarico all'ing. Cimoli in Alitalia. Fu proprio all'ing. Catania, in occasione del primo incontro del 3 giugno 2004, che il nostro sindacato rappresentò i più significativi problemi sentiti dai dirigenti del Gruppo. Tra questi, al primo posto, "Il futuro di Trenitalia nelle sue articolazioni" (F&S - 7/2004).

In quel periodo i problemi relativi al trasporto regionale erano passati in secondo piano (seppur sempre alto) a causa delle difficoltà in cui versava il trasporto merci. Ricordo al riguardo che nel mese di marzo la RSA di Trenitalia incontrò l'allora Amministratore Delegato di quella società proprio per avere informazioni sulle ipotesi di costituzione di una nuova società Cargo nell'ambito del Gruppo FS e della riorganizzazione della Divisione Trasporto Regionale (F&S - 4/2004). Nella circostanza l'ing. Catania ascoltò con attenzione e prese nota delle nostre considerazioni. Nel mio articolo "Attenzione disinvolti" sintetizzai i punti su cui il nuovo numero uno di FS intendeva lavorare: "Avviare un processo di riqualificazione del personale, processo da mantenere costante per anticipare i tempi; provvedere all'efficienza operativa, da condurre in parallelo all'innovazione; investire in maniera massiccia; costruire un impegno corale per il raggiungimento degli obiettivi, senza fermarsi davanti ai problemi, ma avendo l'intuizione, ove necessario, di meglio orientare le azioni."

Conclusi il mio articolo ponendo in evidenza che occorre "verificare nei fatti i buoni propositi e le disponibilità dichiarate". Le parole dell'ing. Catania furono comunque rassicuranti e ciò fece ben sperare. Fece ben sperare anche l'impegno profuso nei primi mesi per ridisegnare il Piano Industriale.

Ciò nonostante, come Presidente del sindacato, segnalai la necessità, dopo il periodo estivo, di rimettere in moto la nostra macchina (F&S - 8/2004, "Occorre uscire dal torpore").

In quel periodo, infatti, il Gruppo era oggetto di grandi attenzioni e, forse, di grandi appetiti. Proprio al rientro dalle ferie Giuseppe Smeriglio fu chiamato alla guida di Cargo e Roberto Testore al vertice di Trenitalia. Segui l'incontro con l'ing. Catania del 27 ottobre, presente il Presidente di Federmanager Lazzati.

Anche nella circostanza ("Rappostarsi in modo più diretto", F&S - 11/2004) l'ing. Catania, con grandi capacità di relazione, informò sull'intento di influire in maniera determinante per migliorare la qualità della vita del nostro Paese. Ciò operando su due fronti: l'emergenza (pulizia e puntualità) e lo sviluppo (infrastruttura e crescita del trasportato). Una grande sfida, dunque, per il rilancio delle ferrovie, una sfida nella quale i dirigenti erano chiamati a svolgere un ruolo fondamentale.

Si arrivò così a gennaio 2005, oltre un anno dal nostro Congresso. Nel primo numero di F&S (1/2005) invitai a "Definire, compatti, la linea politica 2005".

Intanto il disastro di Crevalcore comincia a far discutere, specie all'esterno, delle ferrovie e del problema della sicurezza ferroviaria. Da una parte la stampa dà spazio ai soliti esperti ed alle loro denunce, dall'altra l'Azienda si protegge con l'affermazione "siamo le ferrovie più sicure d'Europa".

Ai lavori del Consiglio Nazionale Assidifer del 1° marzo 2005 partecipa l'ing. Catania. Fa una sintesi del lavoro svolto nei suoi primi nove mesi (F&S - 2/2005) in quello che definisce "il più bel Gruppo che esiste in Italia". Relativamente a Trenitalia afferma: "In questo momento non stiamo dando la giusta priorità al conto economico, ma stiamo dando risposte alle esigenze di mercato e al livello dei servizi". Poi prosegue: "Ma è anche giusto che Trenitalia guardi al suo interno e lo ha fatto. L'attuale team management rappresenta il giusto bilanciamento tra le

persone di grande esperienza che ci sono, c'erano e ci rimarranno con alcuni innesti di professionalità che necessariamente abbiamo dovuto inserire per perseguire il giusto assetto organizzativo/operativo". Ed ancora "Quando in una azienda grande come Trenitalia, o come le stesse Ferrovie, si dedicano più tempo e risorse a dirimere conflitti interni, è davvero un brutto segno. L'energia, o la creatività vanno rivolte all'esterno, al mercato. In definitiva ci siamo resi conto che in molte parti dell'organizzazione FS, tra cui Trenitalia, sussisteva troppa entropia interna, troppe discussioni all'interno. Quindi più semplificazioni per dare slancio e per concentrare meglio le persone che vi lavorano".

Il discorso, come al solito, colpì molto i presenti. Nello stesso numero 2/2005 di F&S ("Lasciamo parlare i fatti") raccomandai comunque di non farci prendere dai facili entusiasmi e di attendere di vedere cosa si sarebbe concretamente realizzato.

Nel numero successivo di F&S (3/2005, "Compattezza e determinazione") posi in evidenza che spesso occorre essere di stimolo perché i fatti accadano e possano parlare, che come dirigenti dovevamo "far quadrato stando dentro il quadrato", che volevamo essere "squadra nella squadra" senza timori delle sfide.

Intanto l'11 marzo 2005 l'Amministratore Delegato di Trenitalia vara 18 ordini di servizio che ridisegnano il volto di quella società. Grandi trasformazioni sia nel settore del trasporto passeggeri, sia in quello del trasporto delle merci. Non vengono ritenute più attuali le vecchie "Divisioni" e le strutture fino ad allora dedicate al trasporto regionale vengono inserite in un discorso più ampio.

475 pagine che hanno interessato centinaia di posizioni dirigenziali e che hanno previsto circa 70 posizioni "ad interim". Nell'articolo "Nuovi obiettivi: palla al centro" (F&S - 4/2005) sottolineai l'incapacità di definire la rosa completa assegnando a ciascuno il proprio ruolo. Pur prendendo tempo per capire meglio, posi comunque qualche interrogativo. Gli interrogativi non erano a caso. Nel numero 5/2005 di F&S, infatti, posi in evidenza il grande stato di confusione che regnava in Trenitalia ove le posizioni di comando erano nelle mani di molti manager di provenienza esterna capaci di grandi slogan e proclami, ma con scarsa conoscenza della ferrovia. Tale fatto non era in linea con "il giusto bilanciamento tra le persone di grande esperienza che ci sono, c'erano e ci rimarranno con alcuni innesti di professionalità che necessariamente abbiamo dovuto inserire per perseguire il giusto assetto organizzativo/operativo" asserto dall'ing. Catania il 1° marzo. Il titolo del mio articolo "Attenzione alla polveriera", con il senno di poi, fu veramente azzeccato.

Nel Consiglio Nazionale del 14 giugno l'ing. Testore sostenne la sua linea ed affermò: "La nuova organizzazione non va con-

siderata come fantascienza, ma per-  
correre la direzione che stanno seguendo i maggiori gruppi industriali: i raggruppamenti per famiglie professionali e la focalizzazione al business vero". Poi proseguì dichiarando: "La nuova organizzazione sarà caratterizzata da una connotazione regionale". Fu inoltre preannunciata l'uscita di ulteriori ordini di servizio operativi. Circa gli inserimenti dall'esterno si riferì alla necessità di "esperti nel settore commerciale e del marketing, di project management per progetti di investimento e di esperti di modelli matematici per simulazioni". L'ing. Testore concluse il suo intervento con la frase: "Sono ottimista, le opportunità da cogliere sono superiori ai rischi. Abbiamo buone possibilità per venire a capo e l'Azienda è incamminata nella giusta direzione" (F&S - 6/2005). Riflettendo a sangue freddo, nello stesso numero di F&S ("Tutto è possibile"), mi chiesi come fosse possibile che dopo 20 anni di riorganizzazione avessimo ancora necessità di esperti di marketing, di informatica o di project management. Mi chiesi se veramente in Trenitalia parte della dirigenza non fosse adeguata al ruolo.

Intanto l'11 luglio vengono emanati 5 ordini di servizio, così come preannunciati dall'ing. Testore. Una valanga di pagine (173) tese a "ridurre i livelli gerarchici" ed allo "snellimento delle strutture di coordinamento/livelli di controllo degli assetti territoriali". La leggibilità, come affermo nell'articolo "Partoriti" del numero 7/2005 di F&S, "non è fluida". Colpisce la proliferazione della terminologia inglese. Anche in tale occasione, comunque, venne dato credito e si condivise sulla opportunità di attendere per verificare sul campo i risultati.

Subito dopo le ferie estive una "Mega Convention" riuni a Roma i dirigenti di Trenitalia.

Nel mio articolo "Dopo il parto, il grande battesimo!" (F&S - 8/2005) parlò dell'evento. Dei grandi applausi, delle grandi perdite 2005 previste da Trenitalia e del sacrificio chiesto ai dirigenti per tamponarle. Nello stesso arti-

colo denunciò un disorientamento diffuso e mi interrogò ancora sulle motivazioni che sono state alla base di alcuni degli interventi riorganizzativi. In particolare mi chiedo cosa non avesse funzionato nel trasporto regionale che nel periodo 2001/2004 aveva visto crescere i ricavi da traffico del 3% all'anno. Mi chiedo, e mi chiedo ancora oggi, come fosse stato possibile sbagliare tutto.

Da allora le cose sono andate peggiorando con continuità: incidenti ferroviari, puntualità, soppressione di treni, pulizie e via seguendo.

I riferimenti vengono a mancare, le strutture sbandano, la confusione prende il sopravvento, i pendolari manifestano il malcontento, gli organi di stampa non risparmiano critiche, le Regioni scendono sul sentiero di guerra, crescono le interrogazioni parlamentari. Insomma il vaso si è riempito al punto che ogni tentativo di rimbocco è stato vano.

Venerdì 14 gennaio, dopo una "settimana di fuoco" (vedi altro articolo in questo stesso numero di F&S), l'Amministratore Delegato del Gruppo FS ing. Catania decide, finalmente, di intervenire con un provvedimento d'urgenza. Finalmente la presa d'atto degli errori commessi e il coraggio di una decisione certamente non facile: fare un passo avanti tornando indietro!

E sì, proprio così, tornando indietro sia con la organizzazione, sia con gli uomini: viene chiamato a dare il suo contributo Giancarlo Laguzzi, "vecchia gloria" del trasporto regionale, vengono coinvolti colleghi di "razza ferroviaria" come Paganelli, Marzioli, Giovine ed altri. Un giusto, seppur tardivo, riconoscimento alla professionalità interna. Ma non basta, occorre che urgentemente a chi deve porre rimedio a quanto accaduto vengano forniti i necessari strumenti per poter operare concretamente. Ora si potrebbe strumentare con "l'avevamo detto", o con "era un percorso segnato" e così via. Ma no, non è corretto, non è nel nostro stile. Nel nostro stile è stare compatti e lavorare accanto ai nostri colleghi per ricostruire tutti insieme una parte importante della nostra azienda. Per far capire all'interno ed all'esterno, a chi non l'avesse ancora capito, che governare i processi ferroviari è cosa difficile e che non si diventa esperti dall'oggi al domani. Un tempo si diceva "Caschi Sansone con tutti i Filistei". Un Sansone è cascato, ma dove sono i filistei? Attenzione che non si distribuiscano tra la folla, il contagio è molto pericoloso. Attenzione, inoltre, alle uscite.

Se qualcuno dovesse uscire, che non esca con il "Babbo Natale" (per il riferimento rinvio a F&S 4/2004). In questo caso, come nelle fiabe dei bambini, penso che il Natale abbia da distribuire ad alcuni soltanto sacchi di carbone.

Giorgio Asunis

## Il dirigente ferroviario, da funzionario di Stato a manager di azienda industriale

Come è noto, i dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato aderenti ad Assidifer hanno ritenuto di celebrare i 100 anni di vita della loro Azienda organizzando a Padova un convegno sul tema "Il dirigente FS, da funzionario di Stato a manager di azienda industriale". Con la scelta di questo tema si è voluto portare all'attenzione dell'opinione pubblica la figura del dirigente FS, si è voluto centrare il focus su colui che ha segnato, con il suo lavoro, gran parte della storia ferroviaria.

Il dirigente FS - inteso fino al termine degli anni Ottanta come funzionario di Stato e poi, compiutamente dal 1993, come manager di azienda industriale - ha seguito l'evoluzione storica della sua azienda, ne ha subito i diversi processi di trasformazione, ma ha anche contribuito a determinarne lo sviluppo soprattutto quando, come alto funzionario dello Stato, era il rispettato e autorevole promotore delle leggi che la riguardavano. Dal 1905 l'Italia ha sempre saputo che l'Azienda ferroviaria era una istituzione affidabile, guidata da uomini di grande professionalità, dotati di responsabilità e alto senso dello Stato.

Le realizzazioni tecniche, all'avanguardia nel mondo, hanno esaltato negli anni la figura degli ingegneri ferroviari, veri maestri di generazioni e generazioni di tecnici nello specifico campo del trasporto su rotaia.

La perfetta amministrazione e una organizzazione capillare dei meccanismi burocratici hanno permesso poi ad una struttura complessa come quella ferroviaria di funzionare in modo esemplare e questo è accaduto grazie ad una dirigenza amministrativa tra le più preparate del Paese, selezionata per tanti decenni nelle migliori Università e attraverso l'espletamento di concorsi estremamente selettivi e complessi. Quando, dopo il 1985, l'Azienda di Stato si è trasformata in Ente pubblico economico prima, e in Società per azioni, poi, il dirigente FS ha visto modificarsi progressivamente il suo status: non era più la competenza burocratica delle regole della Amministrazione dello Stato a selezionare i migliori ma, via via, erano le regole del mercato, le regole della concorrenza quelle con le quali ci si doveva confrontare. Il processo di trasformazione è stato lungo ma si è ormai abbondantemente compiuto. Nel convegno, del quale sono stati pubblicati in questi giorni gli "Atti", si è constatato in modo definitivo che oggi il dirigente FS, a buona ragione, può e deve essere considerato "manager di azienda industriale" a tutti gli effetti e, soprattutto, manager professionalmente fra i più preparati del Paese.

r.m.

Il volume contenente gli Atti del Convegno di Padova del 1° dicembre 2005 è disponibile presso la sede di Assidifer.

Chiunque abbia interesse a riceverne copia può chiamare gli uffici di Roma (n° 06.44233496 - 970.22067) oppure inviare una e-mail a: [assidifer@tiscali.it](mailto:assidifer@tiscali.it)

# Settimana di fuoco

La settimana compresa tra lunedì 9 gennaio e domenica 15 gennaio 2006 è stata densa di avvenimenti che hanno portato l'Amministratore Delegato del Gruppo FS, ing. Catania, ad assumere importanti provvedimenti organizzativi nella Società Trenitalia, da tempo oggetto di dure critiche. Una settimana di fuoco nella quale si è fatto un grande passo avanti tornando indietro.

Per tale motivo ho ripercorso, giorno per giorno, quanto accaduto e quanto riportato dalla stampa nazionale.

## Lunedì 9 gennaio

Gli organi di stampa continuano a porre in evidenza l'inefficienza dei servizi ferroviari.

*Il Corriere della Sera* (pag. 21) commenta i disservizi sull'Adriatica e pone in evidenza il malcontento della regione Marche che "come le altre Regioni ha annunciato di non voler rinnovare il contratto di servizio con Trenitalia". L'articolo conclude con "Il Presidente dei Verdi Pecoraro Scanio annuncia una denuncia contro il governo, mentre Renzo Lusetti della Margherita chiede le dimissioni del vertice delle Ferrovie".

*Il Giornale* (pag. 18) riporta, tra l'altro, virgolettate le osservazioni di Lusetti, vicepresidente dei Deputati della Margherita "I vertici delle ferrovie si assumano le loro responsabilità e ne traggano le conseguenze attraverso le dimissioni, sarebbe un atto onesto e dovuto che sancisce il fallimento della loro gestione."

*La Stampa* (pag. 8) riporta una intervista a Pezzotta che tra l'altro dice "Mancano i mezzi. I treni devono essere sicuri: per i viaggiatori, per i ferrovieri. Devono essere puliti. Devono arrivare puntuali. Si faccia quel che serve per rimediare. Subito, però."

*Il Messaggero* (pag. 10) riporta un'intervista al Sottosegretario Uggè che più comprensivo, tra l'altro, dice "Sarebbe assurdo che a pagare fossero coloro che stanno gestendo il rilancio delle Ferrovie, gli uomini che sono impegnati nella difficile opera di risanamento di una situazione oggettivamente molto complicata".

*L'Ansa*, alle 20.09, informa sull'incontro Lunardi-Catania. Nella nota cita che "Il Presidente e AD delle Ferrovie ha anche illustrato al Ministro le iniziative riguardanti il tema più generale della puntualità e del trasporto locale. A tale proposito ha annunciato che "partiranno immediatamente riunioni operative, da tenersi entro gennaio, con tutte le Regioni per verificare congiuntamente la corrispondenza del nuovo orario con le esigenze di puntualità, ed intervenire laddove necessario".

Poi conclude, "Lunardi è stato inoltre informato da Catania su ulteriori provvedimenti, di carattere organizzativo, per migliorare l'operatività e la velocità del Gruppo sui fondamentali del servizio. Tali provvedimenti - assicura una nota ufficiale - saranno attuati a breve".

## Martedì 10 gennaio

Gli organi di stampa cominciano a parlare del cambio dei vertici.

*Il Corriere della Sera* (pag. 20) preannuncia "E' in arrivo una rivoluzione ai vertici: un giro di poltrone che coinvolgerebbe soprattutto il management di Trenitalia, ma forse anche di RFI, la società che gestisce la rete, prefigurato nell'incontro di ieri sera tra il ministro dei Trasporti Pietro Lunardi e il presidente delle FS, Elio Catania". Viene riportato che Catania intende mettere in atto "Provvedimenti di carattere organizzativo" ed il "rafforzamento della Holding". Si parla di una possibile sostituzione di **Testore** con **Moretti** e dell'avvicendamento di **Ghenzer** con **Paganelli**.

Per la posizione di Direttore Generale si parla pure di Giancarlo **Laguzzi**.

*QN* (pagg. 2/3) segnala il malumore delle Regioni ed in particolare "L'Ultimatum del **Veneto** ed il non rinnovo del contratto di servizio deciso a dicembre dalle **Marche**", nonché i segnali venuti da "**Lombardia, Emilia Romagna, Piemonte, Lazio e Calabria**". Riassume pure la posizione di Lunardi "Dare un segnale forte, ergo, anche far rotolare alcune teste, se serve". Catania annuncia che "Partiranno da subito iniziative operative da tenersi entro gennaio con tutte le Regioni, per verificare congiuntamente la rispondenza del nuovo orario con le esigenze della puntualità ed intervenire laddove necessario". Viene data notizia di una nota congiunta Lunardi-Catania nella quale si dice "che la Holding in questa fase svolgerà un ruolo più forte ed incisivo e sicuramente farà ricorso ad una task force che ottimizzi al massimo le attuali condizioni dell'offerta ferroviaria".

*Il Messaggero* (pag. 10) titola "Ferrovie, dopo il caos saltano le prime teste". L'articolo riprende il concetto di "provvedimenti di carattere organizzativo" preannunciando che "salterà qualche poltrona".

*Il Sole 24Ore* (pag. 13) titola "In bilico il vertice di Trenitalia" preceduto da un "Lunardi ha chiesto a Catania un drastico ricambio manageriale - A rischio **Testore** e **Ghenzer**".

Si parla della possibilità di dare a **Moretti** il compito di "ricucire il disastroso rapporto con molte Regioni".

*La Stampa* (pag. 7) titola "Ultimatum di Lunardi ai manager delle Ferrovie". Nell'articolo si parla, tra l'altro, di "riunioni operative da tenersi entro gennaio con tutte le Regioni per verificare la puntualità ed intervenire laddove necessario". *RAI1* - Il 10 sera Catania viene intervistato in coda la Tg1 delle 20 da Mimium ed alla domanda finale "cascherà qualche testa" la risposta è stata "sono cose che non si dicono

in televisione".

## Mercoledì 11 gennaio

*Il Foglio* (pag. 1) parla della testa di **Testore** e, scorrendo nel passato, osserva che "L'ultimo vero esperto del settore che si ricorda risale al tempo di Necci, era il direttore generale Silvio **Rizzotti**, che certo non avrebbe mai avallato l'ormai celebre pubblicità che invita ad andare in treno a Matera, perché sapeva benissimo che a Matera, per l'appunto, il treno non arriva" Si riprende dunque il concetto di "manager inesperti".

*QN* (pag. 19) pubblica una intervista a Marco Ponti il quale, tra l'altro, dice "bisognerebbe spezzare l'elefante in quattro tronconi, uno in carico dei passeggeri su lunga distanza, uno dei locali, un'altro delle merci ed il quarto della rete". Relativamente al management conclude "Il management decide le linee guida, ma su dimensioni di questa portata ci vuole qualcuno che controlli dall'esterno, tenendo presente la necessità degli utenti. Altrimenti si rischia veramente l'arbitrarietà più totale".

*La Repubblica* (pag. 35) titola "Ferrovie, grandi manovre. Catania punta al riassetto" preceduto da "Riorganizzazione totale del gruppo dopo il caos nel periodo natalizio". L'articolo preannuncia "Il numero uno di Ferrovie già stasera, o al massimo domattina, potrebbe sciogliere il nodo dei cambi al vertice". L'articolo pone in evidenza che già dal 10 sera i sindacati "**GGIL, Cisl, Uil, Orsa e Fast**" avevano chiesto "interventi non di facciata, ma di prospettiva". L'articolo prosegue preannunciando "Il primo manager a rischiare sul serio è Massimo **Ghenzer** ..... Al suo posto Giancarlo **Laguzzi** della Sita". Si riparla della testa di **Testore** e di una possibile sostituzione con **Moretti**.

Alle 14.00 Federmanager diffonde un comunicato stampa nel quale si prende posizione, si criticano i modelli organizzativi, si evidenzia la progressiva marginalizzazione e mortificazione delle competenze tecnico-professionali presenti in azienda e si auspica il termine della prassi "esasperata ed ingiustificata che vede, ad ogni cambio di vertice, l'immissione di competenze esterne che nulla hanno a vedere con il sistema ferroviario..."

Alle 20.45 *L'Ansa*, da grande risalto al comunicato di Federmanager ed apre la notizia con "I dirigenti delle Ferrovie non accettano "giudizi sommari" e indicano le condizioni per il rilancio e la riqualificazione del servizio, a cominciare dall'abbandono della consuetudine ad assumere, "ad ogni cambio di vertice" manager esterni che nulla hanno a vedere con il sistema ferroviario".

Il comunicato conclude con "e' fondamentale che il Presidente Catania, in questa fase di ennesima riorganizzazione del Gruppo, trovi forme e modi per valorizzare le molteplici esperienze e competenze interne. In sostanza va posto termine a quella prassi esasperata ed ingiustificata che vede, ad ogni cambio di vertice, l'immissione di competenze esterne che nulla hanno a vedere con il sistema ferroviario e che spesso si sovrappongono a responsabilità e ruoli già esistenti determinando stratificazioni e ricadute negative sia sulle motivazioni dei singoli e sia sul funzionamento aziendale"

## Giovedì 12 gennaio

Alcuni organi di stampa riprendono il comunicato Federmanager.

*Ansa*, alle 20.26, titola "Ferrovie: piano Catania, Laguzzi verso Trenitalia". L'articolo, pur utilizzando il condizionale,

parla di un "importante ruolo" per **Laguzzi** e della conferma di **Testore** e **Moretti** al loro posto. Lo stesso articolo, questa volta senza condizionale, parla di "piano messo a punto da Catania". Poi, riprendendo il condizionale, prosegue "Catania e il direttore generale Francesco Forlenza avrebbero inoltre preso in considerazione l'ipotesi di **tornare all'assetto precedente che vedeva Trenitalia, prima dell'arrivo di Testore, organizzata in tre grandi Divisioni: trasporto regionale, lunga percorrenza e Cargo.**"

## Venerdì 13 gennaio

La Segreteria Assidifer viene convocata dall'Azienda per lunedì 16 gennaio.

## Sabato 14 gennaio

*Il Corriere della Sera* (pag. 30) parla di decisioni prese il 13 gennaio da Catania e recita "Roberto **Testore**, amministratore delegato di Trenitalia resterà al suo posto, ma è una magra consolazione: la sua direzione generale più importante, quella «passeggeri», guidata finora da Massimo **Ghenzer**, sparirà. Al suo posto, secondo le decisioni prese ieri dal presidente di Fs, Elio Catania, tre direzioni, di fatto facenti capo direttamente a sé: «regionale» affidata a Giancarlo **Laguzzi**, a.d. di Sogin-Sita, «lunga percorrenza» per ora a **Testore** e «alta velocità» a Donato **Carillo**, con l'area finanza guidata da Andrea **Grigliatti**."

Si citano poi i nuovi incarichi a **Paganelli**, a **Marzioli**, a **Giovine** ed a **Maurizio Basile**.

## Domenica 15 gennaio

Alle ore 20.00 circa la struttura Comunicazione Interna di FS invia a tutti i dirigenti un comunicato dell'ing. Catania.

In tale comunicato l'AD di Ferrovie osserva che "il nostro Gruppo è stato sotto la luce dei riflettori a causa di vicende legate alla qualità del servizio" ed aggiunge che ciò "Non lo merita la nostra Azienda e la professionalità e la dedizione delle nostre persone".

"Anche in seguito a questi fatti" aggiunge "ho ritenuto opportuno avviare una revisione organizzativa/operativa che ha come obiettivi principali:

Il miglioramento dei processi legati alla puntualità e alla qualità del servizio alla clientela

L'aumento della velocità nell'esecuzione (efficienza)."

Aggiunge che "Questi obiettivi saranno raggiunti attraverso: Il rafforzamento del ruolo della Holding su processi operativi cruciali in cui è fondamentale l'integrazione fra le funzioni del Gruppo;

La focalizzazione del servizio sulle diverse esigenze dei passeggeri

L'integrazione dei processi produttivi a livello territoriale" Relativamente a Trenitalia comunica "Il riassetto di Trenitalia, riarticolando il trasporto passeggeri in:

Passeggeri regionale, affidata a Giancarlo Laguzzi

Passeggeri lunga percorrenza, affidata ad interim a Roberto Testore

Passeggeri alta velocità, affidata a Donato Carillo"

## Lunedì 16 gennaio

La Segreteria di Assidifer incontra Forlenza e viene informata dettagliatamente sulle decisioni prese in seno al Gruppo ed a Trenitalia.

Dunque, una settimana di fuoco nella quale si è fatto un grande passo avanti tornando indietro.

Giorgio Asunis



## La Tua polizza auto scegli da Ferroviere

Per scegliere la Tua polizza auto, **HDI** Ti ricorda tre nuove buone ragioni.

Più Risparmio. Più Comodità. Più Novità.

Da oggi risparmi fino al 30% in più, versi il premio in comode rate mensili, ricevi in omaggio la nuova **FidelityCard InLinea** per partecipare a tante premianti occasioni.

Da oggi puoi risparmiare e vincere.

Per saperne di più visita il sito **www.inlinea-hdi.it** oppure telefona al Numero Verde **800.082.082**

**HDI** ASSICURAZIONI  
Al tuo fianco, ogni giorno.





PERIODICO DELL'ASSIDIFER  
ASSOCIAZIONE SINDACALE  
DIRIGENTI DEL GRUPPO  
FERROVIE DELLO STATO  
ANNO 15° - n° 2/2006

DIRETTORE RESPONSABILE  
ROBERTO MARTINEZ

VICE DIRETTORE  
CLAUDIO VECCHIETTI

ALLA REDAZIONE  
HANNO COLLABORATO:

GIORGIO ASUNIS  
FRANCO DONARELLI  
SERGIO GRAZIOSI  
PAOLO PARRILLA

REDAZIONE:  
Via Ravenna, 14  
00161 - ROMA  
TEL. e FAX 06/44233496  
TEL. FS 970/22067  
http://www.assidifer.it  
E-mail: assidifer@tiscalinet.it

Lettere e articoli firmati impegnano  
solo la responsabilità degli autori

STAMPA:  
GENESTAMPA S.r.l.  
Via Orsa Maggiore, 29  
00010 FONTE NUOVA (RM)

Registrazione al Tribunale di Roma  
n. 156 dell' 8/4/1993

Chiuso in tipografia il 2/02/2006

DIREZIONE EDITORIALE  
NICOLA TOSTO

GRAFICA  
LUIGI AIELLO

## La Convention di tutti i dirigenti del Gruppo FS: riflessioni sull'incontro del 25 gennaio 2006

E' ormai la quarta volta che l'intera dirigenza del gruppo FS viene annualmente chiamata a raccolta per fare il punto della situazione.

Il metodo si è rivelato positivo e da condividere, in quanto in grado di rinforzare la coesione ed il senso di appartenenza e, soprattutto, di avere conoscenze di prima mano sulle strategie aziendali e sulla situazione generale del gruppo.

La scelta di riunirci ad inizio anno per il 2006 non è casuale. Ci aspetta un periodo pieno di incognite, sia per le ferrovie che per il Paese, ed è per questo un bene che si crei una generale consapevolezza, il più capillare possibile, dei problemi.

Ma entriamo nel merito.

Si arriva in ordine sparso nella splendida cornice panoramica della collina di Monte Mario. Questa volta assistiamo ad un rito insolito: la foto individuale. Nessuno, però, spiega esattamente a cosa serve.

L'inizio è nello stile della "captatio benivolentiae".

L'ing. Catania chiama al palco i protagonisti (ultimi) della quindicennale storia dell'entrata in esercizio dell'alta velocità Roma - Napoli. Di recente ho avuto modo di viaggiare in cabina fra Termini e Gricignano, gustando l'ebbrezza dei 300 KM/H. Posso confermare che è veramente una storia di successo, di cui andare fieri. Devo dire che, rientrando da Napoli con un regionale, mi è tornato alla mente il periodo di "Schimberni", quando si dibatteva sul blocco del progetto AV perché non si "poteva pensare di passare da una cinquecento ad una Ferrari". Con il senno del poi è stato ed è giusto continuare: si tratta di un'opera "Paese" della quale le nuove generazioni non potranno che ringraziarci. Unica osservazione è relativa al fatto che occorre fare più in fretta. Ma torniamo alla Convention.

Il primo a parlare è stato l'Amministratore Delegato di Gruppo, a braccio per ben 45 minuti: non annoia, a riprova del fatto che un manager di successo ha come principale suo punto di forza la capacità di comunicare. Non nasconde i problemi e, soprattutto, il disagio di comparire all'esterno con frequenza quotidiana per i disservizi continui recati ai clienti. Per quanto riguarda mission e obiettivi, non possono che essere condivisibili, anche se hanno il sapore dell'ovvio e del didascalico. Né viene sottovalutata la vera autentica discontinuità, parola che sembrava il cavallo di battaglia del primo mega incontro del post Cimoli. Si tratta della legge finanziaria per il 2006. La scure dei tagli ha colpito in maniera a dir poco drammatica le prospettive di sviluppo del Gruppo e rischia di minare la solidità economica e finanziaria complessiva. Lo si capisce da tutti gli interventi che seguono quello dell'ing. Catania. In particolare, l'analisi del dottor Basile è stata lucida e impietosa. Non entro nel dettaglio perché ritengo che i colleghi abbiano la possibilità di confrontare e di valutare. Osservo solo che l'analisi non è stata spinta fino a considerare gli effetti sui Contratti di Servizio e sulla diminuzione dei trasferimenti alle Regioni, forse per non rendere più evidente il rosso vivo delle curve discendenti.

Il ricordo non può che andare ai numeri ambiziosi della convention dell'anno precedente: il freno è stato azionato in modo brusco e il ritorno ad una più prosaica realtà rischia di essere traumatico per molti.

Lo smobilizzo degli assets per sopravvivere può andare bene solo sul breve termine: dopo aver venduto la casa, resta ben poco su cui contare. Rifletto a malincuore sui parametri di Maastricht e sulla capacità della burocrazia comunitaria di analizzare con lentezza, ma inesorabilmente, la sostanza reale dei flussi di finanza pubblica. Per chi è del mestiere sa che mi riferisco ad ISPA, che sembrava l'uovo di Colombo per il finanziamento dell'AV, e agli aumenti di capitale per gli investimenti. Ma non voglio tediare con tecnicismi complessi. Resta la sostanza, resta il fatto che sarà necessario ripensare la materia dello sviluppo ferroviario in modo meno approssimativo e più coerente con gli obiettivi assunti in termini di risanamento generale della finanza pubblica in Italia, della quale il comparto ferroviario ha dimostrato di contare in termini di punti pesanti.

Interessante l'inquadramento di mercato del responsabile della strategia Vincenzo Soprano. Avrei meno insistito sull'analisi dei punti di forza delle compagnie low cost nel traffico aereo: sembrava indirizzata a terrorizzare i recalcitranti dipendenti dell'Alitalia. Mi soffermo a considerare la torta dei ricavi, dalla quale risulta che il 46% viene da finanza regionale e statale. L'escamotage di considerare come autosconto le diminuzioni che varranno da questa partita, per noi contrattuale, non fanno altro che confermare il fatto che ciò che noi consideriamo introito relativo a "vendita di un prodotto", continua ad essere considerato "trasferimento" da parte dei politici (di tutte le appartenenze). A quando una risposta ferma e dura circa il fatto che non possono essere pretese "nozze con i fichi secchi"?

Osservo un po' sconsolato il bianco candore che emerge nelle regioni meridionali per quanto riguarda le prospettive di gara nei prossimi 24 mesi. Per carità, lavorando all'interno di un vettore ex monopolista, più tardi verranno bandite le gare meglio è. La tristezza mi viene dal fatto che, considerate le mie origini meridionali, ancora una volta le capacità e la burocrazia regionale del sud non si dimostrano all'altezza dei tempi. Dopo lo sconcerto, una breve pausa. Il catering è in linea con le prospettive 2006: essenziale ed austero.

Scongiurato il rischio di sonnolenza post prandiale, rientrano ansiosi di ascoltare gli Amministratori Delegati di Trenitalia e di RFI, nonché gli altri colleghi.

L'ing. Testore conferma gli obiettivi dell'anno precedente, prolunga solo il raggiungimento nel tempo. Illustra la nuova ennesima ristrutturazione interna, conseguente agli eventi che tutti conosciamo e che sono stati oggetto di puntuale analisi in questo stesso numero del giornale da Giorgio Asunis. Spero solo che i colleghi di Trenitalia smettano di essere trattati come "anime vaganti" e trovino un *hic manebimus optime*, che permetta una programmazione seria ed adeguata, spero pure nella rapida ed indispensabile crescita di esperienza dei colleghi che ci hanno raggiunto da poco.

Un augurio particolare alla nuova direzione di pianificazione industriale affinché possa svolgere il compito di ottimizzare al meglio i fattori di produzione senza gelosie o antagonismi di confine e senza ribaltamenti di responsabilità.

Arriva, dunque, il turno di Mauro Moretti. Con la lucidità e la chiarezza che da sempre gli conosciamo, ribadisce il "vulnus" della diminuzione dei trasferimenti rispetto agli impegni programmatici già presi e il conseguente ripensamento complessivo delle priorità che il taglio costringe a fare.

Da non sottovalutare il warning sulla esternalizzazione della regolazione della sicurezza. Costringerà a breve a dialogare con un interlocutore molto più formale e certo meno propenso ad assumersi responsabilità in prima persona.

L'intervento del nuovo responsabile della manutenzione, Ing. Erbacci, appare pragmatico e molto concreto. Speriamo in un deciso miglioramento di questo fondamentale processo del ciclo produttivo.

Segue uno show di indubbia efficacia che oserei definire "il ritorno atteso dell'esperienza e della professionalità". E' la conferma di ciò che da anni, inascoltati, ribadiamo: *i "mestieri ferroviari" non esistono se non in ferrovia!*

Osservo, come punto di debolezza, l'uso eccessivo che viene fatto dei "team". Alcuni processi presuppongono poche discussioni e immediate decisioni con conseguente diretta assunzione di responsabilità. I team incentivano il presenzialismo: tutti partecipano, pochi si documentano, nessuno decide.

Viene infine il turno di Francesco Forlenza. Per la verità sull'argomento "clima", ma solo su quello, come sindacato, ci aveva convocato il giorno precedente. Riassume a tutti un'interessante analisi dei risultati dell'indagine. Molte delle cose che dice non mi sono nuove. Dall'analisi è emerso evidente il disagio, dal nostro sindacato sempre manifestato, della sostanziale opacità del sistema retributivo. Speriamo che chi sovrintende e

decide in tale settore si renda finalmente conto che la gratificazione di ristrette oligarchie ben pagate è semplicemente devastante in termini di motivazione complessiva.

Qualche perplessità sull'intervento del collega Pino: mi è sembrato un po' ingeneroso, e forse autolesionista, il suo discorso sulla motivazione dei ferrovieri provenienti da concorso.

Conclude l'ing. Catania, invitando tutti ad una risposta ferma e forte.

Se ci fosse stata la possibilità di replicare si sarebbe potuto osservare che tutti i colleghi da anni sono abituati ad essere chiamati a dare le risposte ferme e forti che i vertici di volta in volta hanno chiesto e che con spirito di corpo ed impegno si sono sempre comportati con la dovuta coerenza.

Paolo Parrilla



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 costituiti 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.

..... Il .....  
Firma.....

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