

Tra qualche giorno si chiude il 2007. Un anno cruciale. Difficile. Contraddittorio. L'anno in cui si sono gettate le basi per il nuovo assetto strategico del Gruppo, in cui sono state avviate importanti iniziative commerciali nel settore logistico con accordi con società tra le più importanti del mondo e con le ferrovie tedesche oltre che con le autorità portuali di Genova, Trieste, Gioia Tauro. E' l'anno in cui è proseguito il radicale rinnovamento del management in tutte le Società del Gruppo ed in particolare in Trenitalia. Nel 2008 una nuova generazione avrà la responsabilità di comando nella maggior parte delle strutture aziendali. Ma sulle modalità con cui questo sta avvenendo abbiamo delle osservazioni da fare. Confermiamo. Il rinnovamento non è solo auspicabile, ma è assolutamente indispensabile. Un'azienda che si accinge ad affrontare un futuro difficile, in un mercato in cui la concorrenza diventa sempre più vera ed agguerrita, ha bisogno di un gruppo dirigente coeso che ha una prospettiva di lungo periodo. In sintesi c'è bisogno di costruire per tempo una squadra omogenea ed armonica. Bene dunque il lancio dei migliori giovani, ma a condizione che essi sappiano integrarsi ed appropriarsi delle esperienze migliori già fatte. Magari per apportare i necessari cambiamenti. Guai se si commettesse gli errori di un passato, anche recente, che hanno visto la contrapposizione per gruppi di esperienza diversa. Occorre invece che ciascuno sia stimolato a dare il meglio, in un sistema armonico. A questo proposito, non possiamo non rilevare una comunicazione carente se non sbagliata che suggeriamo ancora una volta di adeguare. Da una parte va evitato che i giovani sentano la loro valorizzazione come un punto di arrivo e non come sfida e, dall'altra, i meno giovani la vivano come la loro marginalizzazione nel progetto industriale della loro azienda. Quello che stiamo vivendo è un momento cruciale e irripetibile. Difficile ma anche ricco di potenzialità. Non si può sbagliare. I difficili rapporti con la politica dimostrano che si stanno toccando nodi nevralgici ed interessi grandi. La prossima attivazione delle linee AV tra Napoli, Roma, Firenze, Bologna, Milano e Torino suscita l'interesse di altri agguerriti competitors. Questo, unito agli aumenti continui dei carburanti, che mette drammaticamente in luce le drammatiche conseguenze delle scelte del passato, deve essere una opportunità che il Paese deve cogliere per operare le necessarie correzioni. La nostra azienda non può farsi trovare impreparata a fare la sua parte. E' necessario che al nostro



interno si consolidi un'unità di intenti forte e condivisa. Anche per questo abbiamo recentemente reagito, ottenendo un larghissimo consenso tra i colleghi – che ringrazio per aver fatto pervenire il oro sostegno – alle dichiarazioni del Ministro delle Infrastrutture, che ha riaperto un dibattito, con forti contenuti di ambiguità, proprio nel momento in cui si registrano importanti risultati positivi nel campo del risanamento economico del Gruppo. Ma il 2008 è anche l'ultimo anno di validità del contratto nazionale di lavoro. Un contratto che aveva l'ambizione dichiarata di determinare un nuovo rapporto tra le aziende, i dirigenti e le loro rappresentanze, ma che, per colpa delle aziende, dobbiamo dirlo, ha fallito questo obiettivo. La disponibilità dei dirigenti di legare parte significativa della loro retribuzione ai risultati, non è stata colta. Neanche nella nostra azienda. Si è preferito continuare ad utilizzare sistemi poco trasparenti, che, mentre non hanno consentito significative economie, hanno creato divisioni e malumore, che certamente non giovano al clima aziendale. Forse anche questo è alla base di un fenomeno nuovo e preoccupante, che vede l'uscita volontaria di colleghi di indiscusso valore. E' un fenomeno che se non affrontato, circoscritto e risolto tempestivamente potrebbe determinare un impoverimento professionale dell'azienda anche in settori strategici. Occorre da subito sviluppare una discussione seria sul prossimo rinnovo del contratto per arrivare preparati alla scadenza. Il congresso di Federmanager, previsto per il 20 e 21 giugno prossimo, non deve costituire motivo per ritardare la discussione. Le Rappresentanze aziendali devono essere protagoniste, più che nel passato, di questa discussione. Noi daremo il nostro. Con il prossimo rinnovo devono essere corretti i punti critici del contratto in vigore. Se si vuole mantenere l'attuale modello, occorre che le aziende siano tenute ad adottare un sistema di retribuzione variabile trasparente legata ai risultati. Nel caso in cui esse decidessero di non farlo i loro dirigenti dovrebbero avere garantito almeno il potere di acquisto della

loro retribuzione. Su questi temi abbiamo già avviato la discussione al nostro interno e, a breve, faremo conoscere le nostre riflessioni e le nostre idee a Federmanager. Quelli citati sono una parte delle tematiche da affrontare nel nuovo anno e per farlo abbiamo bisogno di tante risorse, tante profes-



SISTEMA FERROVIE  
PERIODICO DELL'ASSIDIFER  
FNDAI  
ANNO 16°  
N° 12/2007



ionalità, tanto impegno. L'adesione di tanti nuovi colleghi ci rassicura. Dobbiamo essere capaci però di trasformare l'adesione in impegno concreto. Con questo impegno facciamo i migliori auguri per le prossime Festività.

Nicola Tosto

## Un finale da dimenticare!

Questi ultimi mesi non sono stati facili: l'attività politica è turbata da sistematici, ed a volte anche aspri, battibecchi, le morti sul lavoro continuano a funestare tante famiglie, i reati vanno a crescere, il Paese viene bloccato per alcuni giorni dagli autotrasportatori, gli osservatori internazionali iniziano a non credere più di tanto nel nostro Paese. Insomma, un fine anno veramente da dimenticare!

Anche noi ferrovieri, nel nostro piccolo grande mondo, soffriamo per i problemi legati alle difficoltà in cui versa la nostra azienda ed alle difficoltà del nostro lavoro quotidiano. Ma non basta, a volte, pure i battibecchi politici aggiungono problemi ai problemi. Tra questi, quelli conseguenti alle esternazioni del 26 novembre del Ministro Di Pietro sui finanziamenti alla FS e sull'inutilità della Holding. Argomento toccato dal Ministro anche in precedenza, del quale ho fatto cenno nel numero 10/2007 di Ferrovie&Servizi e sul quale il nostro sindacato ha preso posizione con il comunicato stampa del 27 novembre 2007.

L'argomento non ha mancato di suscitare diverse reazioni anche nel mondo politico.

Il 5 dicembre, con una lettera scritta al Sole 24Ore, è sceso apertamente in campo Michele Meta in qualità di Presidente della Commissione Trasporti della Camera, per commentare il dibattito aperto proprio da Di Pietro.

Nel suo intervento Meta ha sottolineato che "le Ferrovie dello Stato sono una risorsa strategica per il Paese che, durante gli anni del Governo di centrodestra, ha visto ridurre progressivamente il trasferimento di fondi statali". Poi ha aggiunto che "i servizi sono peggiorati in particolar modo per tutti coloro che si spostano per andare a lavoro".

Meta è entrato anche nel merito dei tre livelli di criticità individuati da Di Pietro: finanziario, di programmazione e di missione. Relativamente all'aspetto finanziario ha sottolineato che il riferimento di FS è il Ministro del Tesoro, relativamente alla programmazione delle infrastrutture ha specificato che le stesse sono decise dal Governo e tradotte poi nel piano industriale di FS, anche esso sottoposto ad approvazione del Governo. Per quanto riguarda la missione della Holding ha fatto riferimento al contratto di servizio che regola quantità e qualità dei treni.

Alle FS, invece, è affidato il compito di far tornare i conti. Con riferimento al cosiddetto "servizio universale" ha affermato che "lo Stato definisce il servizio universale in base ad una valutazione costi-benefici per i cittadini e su tali servizi deve impegnarsi a trovare la copertura finanziaria. Se ciò non è colpa del precedente governo".

Tale articolo ha generato una immediata reazione dell'ing. Lunardi, Ministro delle infrastrutture del precedente Governo, che è intervenuto tre giorni dopo con una sua nota pubblicata sulla stessa testata.

Lunardi si è rammaricato per la cattiva informazione di Meta ed ha snocciolato dati. Ha posto in evidenza che nel periodo dal 1997 al 2000 nel settore ferroviario sono stati investiti 9.717 milioni di euro, mentre dal 2001 al 2004 (periodo in cui lui è stato Ministro delle Infrastrutture) sono stati investiti 20.162 milioni di euro con consistente incremento rispetto al passato, sia per le linee della rete storica, sia per le linee dell'alta velocità. Insomma, il contrario di quanto ha affermato Meta.

Per quanto riguarda la separazione Rfi-Trenitalia, Lunardi ha sottolineato lo sforzo inutilmente profuso durante tutto il suo mandato. Che dire: si dice tutto ed il contrario di tutto!

Nessuno, però, ha il coraggio di ammettere che finché non si definisce in maniera seria e chiara (e non lo deve certo fare il Gruppo FS) il ruolo che devono assumere i diversi modi di trasporto, ed i diversi vettori, nel sistema complessivo della mobilità delle persone e delle cose del nostro Paese, sarà una continua ricorsa a porre pezze, a giustificare comportamenti ed a ribaltare ad altri cause e responsabilità del cattivo funzionamento del sistema nelle sue

### CHIAROSCURO di Claudio Vecchietti

**Mi piacerebbe prendere un bel treno. Sì, un treno puntuale, pulito e con il personale dalla divisa in ordine. Lasciare questa Italia (scritto volutamente con la i minuscola) messa in ginocchio da quattro camion messi di traverso. Un'Italia governata da chi seguita imperterrito a sfornare leggi che non farà rispettare e dove in una trasmissione TV si fa a pezzi la più grande azienda nazionale, senza diritto di replica! Vorrei andare in un posto assolato, con tanto mare, tante verdi vallate e con due imponenti catene montuose. Un territorio forse un po' complicato ma sul quale, nei secoli, siano cresciute città abitate da gente d'ingegno. Un Paese e un Popolo protagonista di una storia unica, fatta di arte, cultura e civiltà che ha cambiato il mondo intero. Dicono che questo posto esiste o almeno esisteva e che si chiama Italia. Purtroppo quel treno al momento non c'è. Auguri a tutti.**

diverse articolazioni. Nonostante le nubi all'orizzonte siano tante, vi è comunque da registrare che in tale marasma i ferrovieri, e tra essi certamente per primi i dirigenti, con il loro impegno quotidiano, sono riusciti a migliorare il conto economico di FS.

I giorni scorsi l'AD Moretti ha infatti affermato che il 2007 chiuderà con un "rosso" di 400 milioni di euro, con un miglioramento di circa 1.700 milioni di euro rispetto al 2006. Che il Mol sarà per la prima volta positivo per 300 milioni di euro (era negativo per 650 milioni a fine 2006) e che nel corso del 2007 sono stati effettuati risparmi per 142 milioni di euro, risparmi che verranno utilizzati per l'acquisto di 50 locomotori per il trasporto regionale.

Se le cose stanno così, non si può non sottolineare l'impegno dei ferrovieri e dei dirigenti che, seppur in un contesto interno ed esterno difficile, sono comunque riusciti a raggiungere un risultato così importante.

Le cose da fare sono però ancora tante. Non basta solo far quadrare i conti, occorre migliorare urgentemente la qualità del servizio per recuperare una immagine negativa che pervade gran parte dei nostri clienti e che la stampa spesso sottolinea senza mezzi termini. L'ultimatum "marzo 2008" posto i giorni scorsi dall'AD alle ditte di pulizia è un primo segnale forte sul quale occorre porre la massima attenzione.

Per riconquistare credibilità occorre pure che i tempi di attivazione delle nove linee vengano rispettati così come indicati sia dall'AD, sia dal Presidente Cipolletta: completamento della Napoli-Salerno entro la meta del 2008, completamento della Milano-Bologna entro il 2008 e completamento della Bologna-Firenze entro il 2009.

Obiettivi ambiziosi sui quali ai dirigenti verrà chiesto, ancora una volta, il massimo impegno.

Ci si appresta, dunque, ad intraprendere due anni di lavoro duro, così come duro è stato il lavoro degli anni passati.

Ciò potrà avvenire solo stando compatti e svolgendo il ruolo di dirigenti e di sindacato in maniera franca, leale e determinata. Stessa franchezza, lealtà e determinazione dobbiamo chiedere ai vertici della nostra azienda. Specie in ambito sindacale non vi è più spazio per comportamenti ambigui o dilatori. I nodi al pettine, che non sono pochi, vanno discussi e risolti nei tempi tecnici strettamente necessari. Non entro nello specifico dei singoli problemi per ragioni di spazio e per non ripetermi. Rimando al mandato congressuale ed ai miei precedenti articoli l'approfondimento.

Concludo con l'augurio di un sereno Natale e di buon inizio 2008 a tutti i colleghi ed in particolare a quelli che ancora vivono la sofferenza di una non corretta e produttiva collocazione.

Giorgio Asunis

## Elementi di chiarezza

E' ricorrente, a prescindere dall'appartenenza e dell'assetto politico, il tentativo dei ministri pro-tempore di modificare la logica dei rapporti fra Amministrazione pubblica e Rete ferroviaria italiana, per quanto riguarda il mondo degli investimenti per lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie. Anche in questo caso, come all'epoca del ministro Lunardi, abbiamo assistito a degli attacchi ingenerosi contro l'impostazione "contrattuale" dei rapporti in tale materia.

Eppure, quando gli stessi politici decisero che il mondo FS andava spezzettato e societariato, era chiaro che chi avesse avuto la responsabilità di dirigerlo non poteva che pretendere di mettere i rapporti con i politici su di un piano di chiarezza che solo un rapporto contrattuale paritetico può garantire. Tentativi di un ritorno al passato, utilizzando in modo assolutamente strumentale la polemica sulla concorrenza risultano alla fine estemporanei e, proprio per la loro ricorrenza, palesemente legati a mere logiche di potere.

E' evidente che, fra chi dirige un'impresa industriale e chi ha responsabilità politiche si creino quotidianamente dei contrasti: si tratta di obiettivi di fondo completamente diversi. Al politico interessa l' "effetto annuncio" di un'opera piuttosto che la sua lunga e faticosa realizzazione. Il politico segue il ciclo elettorale - spesso neanche quinquennale - e non sarà particolarmente interessato a opere alla cui inaugurazione con ogni probabilità parteciperà qualcun altro, se non i suoi avversari. Il politico è ancora poco sensibile alle ricadute sulla gestione di impresa - in questo caso sia di RFI che di Trenitalia - che scelte infrastrutturali a dir poco estemporanee provocano. Potrei continuare, ma non vorrei scadere nel qualunquismo o "grillismo" tanto di moda ai nostri giorni. Diciamo che ognuno deve cercare di fare il proprio mestiere al meglio, difendendo spazi preziosi di autonomia da tutelare gelosamente - per quanto possibile - giorno per giorno.

Un'ultima cosa mi preme osservare, per chi ha seguito la polemica fra ministro delle infrastrutture e ruolo della holding FS. Si tratta della polemica relativa agli stanziamenti ipotizzati per l'acquisto di materiale rotabile. A prescindere dai ruoli che si rivestono nella compagine governativa, non sembra lontano da un'autentica tutela degli interessi delle persone, ipotizzare degli stanziamenti per l'acquisto di rotabili, almeno sul trasporto regionale. Che ne facciamo delle rotaie una volta costruite, le dedichiamo solo al trasporto di elite e per il resto del tempo coltiviamo funghi?

Un significativo risultato - rispetto all'impostazione complessiva del piano d'impresa e nella logica della trasparenza e della chiarezza dei rapporti che solo un contratto può garantire - lo si è ottenuto con la trasformazione in legge del decreto legge 159/07, collegato alla manovra finanziaria del 2008. Riporto il testo della norma per maggiore completezza di analisi:

*«2-bis. All'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166, e successive modificazioni, i commi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:*

*«2. I servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico sono regolati con contratti di servizio pubblico da sottoscrivere almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, di durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali. Il Ministero dei trasporti affida, nel rispetto della normativa comunitaria, i contratti di servizio con i quali sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi corrispettivi, nell'ambito delle risorse iscritte nel bilancio pluriennale dello Stato, nonché le compensazioni spettanti alla società fornitrice.*

*3. I contratti di servizio pubblico di cui al comma 2 sono sottoscritti, per l'amministrazione, dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro*

*dell'economia e delle finanze, previo parere del CIPE, da esprimere entro trenta giorni dalla data di trasmissione».*

*2-ter. All'articolo 1, comma 1, della legge 14 luglio 1993, n. 238, le parole: "i contratti di servizio" sono soppresse».*

Si tratta, a memoria del sottoscritto, ormai purtroppo ventiquennale, di una notevole operazione di pulizia nei travagliati rapporti con i vari ministeri che hanno responsabilità nei confronti delle società del Gruppo FS. Nei prossimi anni si chiarirà finalmente che tipo di prodotto può essere ritenuto di mercato e quale, invece, debba rientrare fra quelli da ritenersi "servizio universale", inteso quest'ultimo come fornitura di un servizio anche a condizioni insostenibili per un normale operatore economico e che, per questo motivo, legittima compensazioni da parte della pubblica autorità.

Un altro aspetto innovativo è che il contratto dovrà avere una proiezione sui prossimi cinque anni, con grandezze finanziarie quantificate nel bilancio triennale dello Stato. Non è poca cosa, se si pensa che i contratti di servizio venivano spesso definiti e comunque pagati dopo che i costi relativi alle prestazioni erano stati abbondantemente sostenuti. Si ipotizza una tempistica precisa, essenziale per dare certezze nello sviluppo del business e nella organizzazione del ciclo produttivo.

Questo meccanismo - per inciso - è da anni operante nella distribuzione della corrispondenza, nella telefonia fissa, nell'energia elettrica e, come tutti sanno, per il trasporto regionale, il notte e alcuni servizi merci.

L'unico rischio ipotizzato per i due soggetti è che lo strumento venga utilizzato - come già accaduto - in termini di compatibilità dei rispettivi bilanci, da parte dello Stato per tener conto dei delicati equilibri politici connessi con la finanza pubblica e da parte dell'operatore del trasporto per "mettere sotto il tappeto" diseconomie e inefficienze.

Paolo Parrilla

## Rinnovo contrattuale: un contributo

Nel numero 10 del nostro giornale avevo aperto la discussione sul rinnovo contrattuale partendo dalla considerazione che mancando poco più di un anno dalla sua scadenza era opportuno aprire un dibattito al nostro interno per raccogliere commenti, analisi e soprattutto proposte.

Non so se stimolato dal mio invito (faccio finta di crederci), Giorgio Ambrogioni - Direttore Generale Federmanager - ha pubblicato nel precedente numero di Ferrovie & Servizi una riflessione sull'applicazione dell'attuale contratto ed ha espresso delle considerazioni sul suo rinnovo.

In buona sostanza Ambrogioni pur confermando la scelta strategica innovativa dell'attuale contratto, ha preso atto che per quanto riguarda il nuovo modello retributivo previsto, questo non ha trovato una generale applicazione e pertanto il nuovo contratto dovrà trovare le soluzioni più giuste per incentivare l'adozione del nuovo modello retributivo, ...omissis..., non escludendo anche forme di penalizzazione per quelle imprese che ritenessero di non applicarne i contenuti."

Personalmente ritengo condivisibile l'analisi critica mentre la proposta è tutta da costruire.

In primo luogo confermo il mio convincimento che la durata di ben 5 anni andrebbe rivista. Non è possibile aspettare un tempo così lungo per rivedere elementi basilari di un rapporto di lavoro. Durante 5 anni non è improbabile che si modifichi il contesto sociale ed economico con gravi ripercussioni su elementi primari per la vita delle persone, non ultimo il c.d. potere di acquisto. Ed è proprio questo che tra l'altro, si è verificato in senso negativo per una parte della nostra categoria.

Nessuno vuole ritornare al passato, siamo convinti che per legittimare il nostro ruolo di classe dirigente del Paese occorre aderire a modelli di relazioni industriali e a contratti capaci di interpretare i cambiamenti in atto, ma questo non vuol dire rinunciare al nostro ruolo nell'intervenire per correggere le storture che si sono prodotte.

Personalmente proporrei un contratto di 4 anni con una verifica biennale circa la sua corretta applicazione.

Inoltre una correzione al modello retributivo mi sembra necessaria.

Trovo interessante l'idea di introdurre forme di "penalizzazione" per le imprese che non ritenessero di applicarne i suoi contenuti, ma questo non basta. Non basta perché comunque questa soluzione non eliminerebbe l'ingiustizia che comunque resterebbe nei confronti di una parte di dirigenti tenuti fuori dalle politiche retributive incentivanti.

Secondo me, a tal proposito, andrebbe introdotto anche un meccanismo che renda in qualche modo consequenziale la sanzione a carico dell'azienda inadempiente in forma di adeguamento retributivo.

Mi spiego meglio. Se tu azienda non introduci il modello retributivo basato su sistemi incentivanti nei confronti di tutti i dirigenti, sei obbligata nei confronti degli esclusi a corrispondere un una somma a titolo di "manutenzione retributiva".

Naturalmente questi correttivi sono idee che insieme ad altre dovranno poi essere valutati nel nostro ambito e poi proposte ai soggetti trattanti.

Mi piacerebbe conoscere su queste idee così come su tutti gli altri aspetti del rinnovo contrattuale il parere dei colleghi ai quali rinnovo l'invito a inviare i loro contributi.

Giuseppe Celentano

Fondo FUTURO  
HDI conferma nel 2007  
il trend positivo  
di Fondo Futuro  
del 4,86%

L'opportunità esclusiva  
per i clienti  
HDI Assicurazioni  
che investono  
i propri risparmi

www.inlinea-hdi.it  
tutte le informazioni più utili  
24 ore su 24 con un semplice click.  
N° Verde 800 082082  
I nostri consulenti saranno sempre a  
disposizione per qualsiasi informazione.

InLinea  
La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri

HDI  
ASSICURAZIONI  
Al tuo fianco, ogni giorno.

## Caro Babbo Natale,

scusami, innanzitutto, se alla mia età mi rivolgo ancora a te e così ti distraigo dai tuoi compiti istituzionali che sono, come so bene, quelli di occuparti principalmente dei bambini buoni.

Ma si sa, ognuno, a Natale, è più buono e un po' bambino e quindi prendo coraggio, carta e penna, e provo a buttar giù un elenco di cose che mi piacerebbe dirti in questa solenne occasione.

Da bambino, come forse ricorderai, riempivo le mie lettere con un elenco di cose che avrei desiderato ricevere. Oggi, se mi fosse possibile, esprimerei un solo desiderio: vorrei, prima di ogni cosa, tanta salute perché alla mia età, ormai abbastanza avanzata, ho imparato che è proprio la salute il bene più prezioso per ciascuno di noi. Tu non puoi darmene, caro Babbo Natale, ma puoi aiutarmi a conservare al meglio quella che mi rimane, provando a risolvere alcuni problemi che ogni giorno, in ogni circostanza della vita, me ne portano via una piccola parte.

Il primo problema che ti vorrei porre è quello dell'applicazione del nostro contratto di dirigenti FS.

Sono tanti anni, ormai, che questo contratto è stato firmato da Federmanager e da Confindustria ma, quanto ad applicarlo, neanche se ne parla. So che non porterebbe forti guadagni né a me né alla categoria, ma sai, è diventata una questione di principio, quasi una ossessione: mi dà tanto fastidio (e mi toglie, credimi, un po' di salute) sapere che c'è un accordo fatto con grande fatica tra le parti e che una di esse, l'Azienda, da anni si può permettere impunemente di ignorarlo. Mi chiedo: ma alla scadenza di questo contratto, con quale spirito, con quale cuore ci andremo a sedere con la controparte? E per trattare cosa? In che modo?

Ti chiedo, caro Babbo Natale, non di rispondere a questi interrogativi, perché so che sarebbe impossibile anche a te, ma di aiutarmi a credere che la questione, prima o poi, si risolverà comunque, con equità, giustizia e serenità. Sì, con serenità, con quella serenità che mi sfugge sempre di più, giorno dopo giorno, quando apro i giornali e leggo di politica, di Finanziaria, di costo del petrolio o quando i colleghi in pensione mi parlano dell'aumento dei prezzi, ormai a ritmo galoppante, di fronte all'immobilità, al rigor mortis delle loro pensioni.

A proposito della politica, aiutami a capire, caro Babbo Natale, perché dobbiamo essere governati da un Governo in cui alcuni ministri manifestano contro se stessi e alcuni altri si vogliono occupare di questioni palesemente non di loro competenza, perché dobbiamo vivere nel terrore che qualche senatore sia colpito da influenza o rimanga bloccato in un ascensore, perché dobbiamo sopportare che l'opposizione debba ossessionarci ogni momento su imminenti spallate o implosioni del Governo. Aiutami a capire perché la Finanziaria – che dovrebbe essere, se ricordo bene, lo strumento attraverso il quale vengono distribuite le risorse disponibili – con noi dirigenti è sempre stata avara: non solo non ci dà, ma addirittura vuole toglierci, spingendo i nostri stipendi verso un appiattimento in basso, secondo manovre proprie di storie politiche di altri tempi.

Ma la cosa che oggi mi è più difficile capire è l'assurdo andamento del prezzo del petrolio.

Che il petrolio aumenti non è certo la prima volta che capita. Ma se qualcuno mi avesse detto, qualche anno fa, di indicare, magari per scommessa, quale potesse essere il prezzo del petrolio nel 2007, certo mai avrei detto 100 dollari al barile!

In questa storia ci sono cose che non tornano. Te lo dico, Babbo Natale, come l'ho capita: il petrolio lo si paga in dollari e siccome quei signori che lo vendono hanno capito che i dollari valgono di meno, adesso per ogni barile ne vogliono di più. Noi però, per fortuna, anche se qualche guaio ce l'ha pure procurato, abbiamo l'euro che vale tanto. Ma se vale tanto – e qui stanno le cose che non tornano – perché quando vado al distributore pago la benzina sempre più cara? Detto in altre parole, se il prezzo del petrolio aumenta perché il dollaro è debole, perché alla fine ne paghiamo le conseguenze noi che abbiamo una moneta forte?

Ma torniamo alla politica e alla Finanziaria.

Ti pare giusto, caro Babbo Natale, che i miei colleghi pensionati (me ne preoccupo assai perché tra poco potrei essere uno di loro!) debbano rischiare ogni anno di vedersi togliere dei soldi dalla loro pensione per un contributo cosiddetto di solidarietà da devolvere a presunte categorie di meno abbienti? La loro pensione non è stata determinata dalle somme che hanno versato e accantonato per i loro futuri bisogni nel corso degli anni di lavoro? E allora?

E poi, mentre noi dirigenti in servizio, in fondo, abbiamo ancora qualche blando strumento per difendere i nostri stipendi e per contrattarci la retribuzione, loro, i pensionati, come si possono difendere da questi veri e propri soprusi?

E l'aumento incontrollato dei prezzi, poi, dove lo mettiamo? Pane, pasta, latte e altri generi di prima necessità sono aumentati in questi giorni di percentuali a due cifre e questo, con l'aumento di petrolio, luce, gas, mezzi di trasporto e tasse contribuisce a rendere ancora più difficile la vita di tutti noi.

Prima di chiudere questa lettera, caro Babbo Natale, fammi dire due parole sulla mia Azienda.

Ti dico francamente che quello che sta accadendo nelle FS da un po' di tempo non mi piace per niente. Intanto non mi piace più viaggiare. Prima ero felice quando salivo su un treno: viaggiare mi distendeva, lavorare in viaggio, lontano dai seccatori e dai telefoni, era una meraviglia, dormire in vagone letto un sogno, mangiare nel vagone ristorante un piacere. Ora i treni funzionano sempre peggio, non c'è viaggio durante il quale non si rompa qualcosa, i servizi igienici sono spesso sporchi, la ristorazione su tanti treni è una pena e lo stesso personale è a volte scortese. Non mi piace più viaggiare, anche, perché non sopporto più, credimi, i nostri clienti parlare (purtroppo qualche volta a ragione!) così male della mia Azienda, di quella azienda alla quale ho regalato tante decine di anni della mia vita.

E poi non mi piace il clima che si respira nel posto di lavoro.

C'è, tra la gente, un forte senso di sbandamento, di insicurezza, di timore.

Sì, di timore, timore di fare, di sbagliare, addirittura di comunicare.

Aiutami, caro Babbo Natale, a credere che presto le cose in FS miglioreranno, che presto arriveranno i soldi che servono per le infrastrutture e il materiale rotabile, che il clima in azienda sarà di nuovo sereno come era una volta e che i ferrovieri tornino ad essere una grande famiglia unita. Guai, credimi, se non sarà così!

Non so se queste sensazioni di difficoltà, quasi di sconforto, le avverto solo io. Purtroppo, parlando in giro con i colleghi, credo proprio di no.

Ma che vuoi, come ti ho detto, c'è timore di esternare e non credo che altri vogliano seguirmi su questa strada. Io stesso non direi tutto questo a chiunque. Lo faccio soltanto scrivendo a te, perché di te mi fido: so che di queste mie angosce non ne parlerai con nessuno!

Un dirigente FS

## Lettera aperta all'A.D. di Trenitalia

Gent.mo ing. Soprano,

nel giugno scorso, dopo l'incontro di Rimini, a nome della Rappresentanza Sindacale Aziendale dei Dirigenti Trenitalia, Le chiesi un incontro per approfondire con Lei i vari temi sindacali d'interesse della categoria ed in particolare le ricadute sulla categoria stessa delle azioni che sarebbero state messe in atto per garantire lo sviluppo ed il raggiungimento degli sfidanti obiettivi previsti dal Piano d'Impresa. I pressanti impegni resero impossibile organizzare questo incontro prima del periodo di ferie estive.

A settembre Le rinnovai la richiesta di un incontro con la RSA dei dirigenti Trenitalia, a ottobre il dott. Braccialarghe mi assicurò che tale incontro era imminente e ad oggi, 14 dicembre 2007, non abbiamo avuto ancora alcun riscontro.

Non che i vari temi d'interesse sindacale che avremmo voluto esaminare con Lei si siano esauriti da soli, ma anzi altri ancora si sono aggiunti ai primi, rendendo questo incontro necessario e credo di reciproco interesse.

In questi giorni Le ho rinnovato via e-mail la richiesta di poterla incontrare almeno prima delle Festività Natalizie, quanto meno, per poterle fare sinceri auguri di Buone Feste e pianificare per il 2008 le modalità per garantire gli incontri previsti dal protocollo sottoscritto dal Vertice del Gruppo FS con l'Assidifer-Federmanager di cui la RSA Trenitalia è parte integrante e sostanziale.

E' vero che la Segreteria Generale Assidifer Federmanager, di cui faccio parte, ha avuto la possibilità di illustrare ed affrontare vari argomenti direttamente con il Dott. Gabrielli, ma ritengo che siano importanti e irrinunciabili anche gli incontri a livello di singola società del Gruppo FS.

Spero di poter riferire sul prossimo numero del nostro giornale sull'esito di questo nostro incontro.

Nell'attesa di poterla incontrare Le porgo i miei più cordiali saluti ... ma non gli auguri di Natale che spero poterglieli fare di persona!

Ettore La Volpe  
Coordinatore RSA Trenitalia

# Buon Natale!

Il Direttore e la Redazione  
di Ferrovie & Servizi  
inviando ai lettori  
i migliori auguri  
per le prossime festività.

**ASSIDAI**  
Circolo di assistenza per dirigenti di aziende industriali

ASSIDAI è il fondo di assistenza, non solo sanitaria, per dirigenti, quadri e consulenti d'impresa più grande in Italia

17 anni di storia  
43.000 nuclei familiari iscritti  
150.000 assistiti

I punti di forza:

**Sicurezza**  
impossibilità di recesso unilaterale da parte di ASSIDAI

**Continuità**  
assistenza sanitaria senza limiti di età

**Flessibilità**  
piani sanitari aziendali e individuali

**Convenienza**  
rapporto costi/prestazioni fortemente competitivo

**Semplicità**  
nessun questionario anamnestico da compilare al momento dell'iscrizione

**Comodità**  
rete di qualificati centri clinici convenzionati

ASSIDAI offre:  
**Tutela sanitaria a 360°** per tutti i membri in servizio e in pensione

**Coperture del ramo vita, invalidità e infortuni** previste dal CCHI, dirigenti aziende industriali

Info line 06 44.070.070 www.assidai.it

**PRÆSIDIUM**  
La società di brokeraggio finalizzata alla ricerca delle migliori soluzioni per il profitto di rischio professionale e personale dei manager iscritti a Federmanager e ad Assidai

DOVE GLI ALTRI  
NON ARRIVANO

## Un buon clima aziendale: una necessità per il successo dell'azienda

Interventi vari dei colleghi in servizio nelle due riunioni di giunta del 11 settembre e dell'11 ottobre, certe riflessioni di Nicola Tosto in un suo articolo "Giovani e meno giovani", F&S n. 8, nonché la mozione del Consiglio nazionale del 5 luglio mi hanno portato a riflettere sul "clima aziendale".

Nell'articolo "Che succede in Azienda", sul n. 10 di F&S, testimoniavo la mia inquietudine: "sembra che in Azienda in tanti abbiano l' "impressione" che ci sia uno stato patologico contraddistinto da un fortissimo accentramento decisionale, che però lascia le responsabilità ad una prima linea priva di strumenti operativi e un clima interno così teso che addirittura c'è chi confessa di avere paura di espor-".

Mi auguravo altresì che si trattasse solo di "impressioni", e lo stesso augurio se lo era fatto il Segretario generale nel citato articolo, dove nel sottolineare l'apprezzamento da parte dei giovani per l'iniziativa Assidifer "...di farli incontrare e dare spazio alle loro idee ed ai loro bisogni" aggiungeva "anche perché il sindacato è rimasto uno dei pochi luoghi dove questo può avvenire, con grande libertà. Perché, è inutile nascondere, in altre sedi si ha l'impressione (e spero che sia solo un'impressione) che il dissenso non sia gradito. Ed è un vero peccato!".

Nella giunta del 27 novembre l'argomento è stato ripreso.

Francamente temo che non si tratti solo di impressioni. Non erano presenti tutti i coordinatori delle RSA; l'analisi è pertanto parziale, ma sembra proprio che il cattivo clima esista, o per lo meno che la situazione sia a pelle di leopardo. In certe strutture ed in certi luoghi si fa una vita difficile, in altre strutture ed altri luoghi le cose vanno meglio. Ritengo che il sindacato abbia il dovere di approfondire questa realtà; rinnovo pertanto la mia richiesta alla Segreteria generale di "convocare al più presto una riunione di giunta esecutiva dedicata esclusivamente al tema, alla quale partecipi la Segreteria genera-

le al completo. Aggiungo che occorre, se le nubi permangono, convocare poi un Consiglio nazionale, magari residenziale e non allargato a nessuno, che esamini la situazione e formuli una linea politica del Sindacato per il prossimo biennio". Inciso: la richiesta di una giunta dedicata non è soltanto mia personale ma anche della giunta esecutiva dell'11 ottobre. Qualche riflessione è d'obbligo. Si potrebbe pensare che una situazione con criticità a pelle di leopardo sia esclusiva responsabilità di alcuni uomini, cioè di certi capi che non sanno fare i capi e di certi colleghi con forti problemi personali che assurgono, nella loro sensibilità, a livello di problemi generali. Questi rischi di distorsione ci sono. A maggior ragione quindi è necessario che il fenomeno sia indagato nella sua generalità e che il Sindacato abbia il polso della situazione. Ci sono molti modi per averlo, innanzitutto una giunta dedicata e ben istruita, con la presenza di tutti i coordinatori delle RSA e della Segreteria generale al completo, poi un'eventuale Consiglio Nazionale dedicato, ed infine (ma direi contemporaneamente) un bel giro d'Italia della Segreteria che incontra il maggior numero possibile di dirigenti, iscritti, non iscritti e diversamente iscritti, che parla con loro e, soprattutto, li ascolta.

Ricordiamoci tutti che il sindacato è un luogo aperto nel quale non solo è possibile parlare con assoluta sincerità e in sicurezza, ma è doveroso parlare e portare la propria testimonianza; nell'interesse proprio e dei colleghi.

Orsù dunque! Chi ha qualcosa da dire la dica senza alcuna timidezza o timore. I canali per comunicare con noi sono ben noti.

Concludo sottolineando che un'Azienda nella quale non si sia instaurato un clima di serena, partecipata e cosciente responsabilizzazione dei dirigenti è un'azienda che avrà difficoltà nel conseguimento dei suoi obiettivi. Sono, infatti, soprattutto i dirigenti che "fanno" l'Azienda, giorno per giorno, con i loro collaboratori, con i clienti, con lo Stato azionista

e perfino con gli amici a cena...! Con dirigenti privi di reale strumentazione operativa per una proficua assunzione di responsabilità e, per giunta, timorosi di sostenere il proprio punto di vista nei processi decisionali, ridotti quasi ad esecutori acritici, è ben difficile che si vincano le battaglie col governo e con la concorrenza, sia quella su strada che quella su rotaia, ormai prossima ad entrare anche nel settore viaggiatori. Dell'esistenza o meno di un clima come quello temuto se ne dovrebbe preoccupare particolarmente l'alta dirigenza aziendale, amministratori delegati e capi del personale "in primis". Essi dovrebbero essere quanto mai sollecitati a verificare l'esistenza o meno di uno stato di crisi. Sì, di crisi! Come definire altrimenti una situazione come quella descritta che non fosse solo il prodotto di "impressioni" individuali, ma fosse generalizzata?

Sergio Graziosi



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 trattenerne

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.

## Acufene due

Alcuni colleghi mi hanno chiesto: "ma che vuoi di?" e con aria saccente ho loro risposto: "O' sischio dinte e recchie!" - "ah... mo amme capito!".

Per il "Devoto - Oli" acufene è la sensazione di ronzio o di fischio che si avverte nell'orecchio in conseguenza di irritazione o infiammazione del nervo acustico.

Col mio precedente articolo avevo voluto testimoniare lo stato d'animo di tutti quei colleghi che dopo aver partecipato all'incontro di Rimini del 31 maggio, si sono trovati coinvolti in prima persona nel tramutare in azioni operative gli obiettivi del Piano d'Impresa 2007-2011, assolutamente sfidanti, illustrati in quella occasione.

Operazione che si è manifestata subito molto difficile se contestualmente non si procede anche con una profonda e radicale trasformazione dei principali processi produttivi. Per ora abbiamo visto solo un taglio fortissimo dei costi operativi ottenuti con notevoli sacrifici e l'obiettivo di mantenere costanti in tutti i prossimi anni questi costi 2007 anche in presenza di un sensibile aumento dell'offerta commerciale di Treni-km.

Facile a dirsi ma estremamente difficile ad attuarsi in un contesto che tende a mantenere costanti i propri equilibri interni e che vede sempre negli altri quelli che devono cambiare per primi.

L'acufene si è accentuata quando a inizio ottobre è stata consolidata la prima versione del nuovo orario 2008 con la soppressione di vari milioni di km-treno,

in netta contrapposizione con i numeri del Piano d'Impresa, per poi, a fine novembre, a soli 9 giorni dalla fatidica data del 9 dicembre 2007, giorno del cambio orario, vedere ripristinare la quasi totalità dei treni soppressi, con la necessità di rivoluzionare in poche ore tutti i programmi già avviati, mentre la fornitura della flotta dei nuovi ETR 600 su cui si "doveva" contare (...o è così o è così) è stata bloccata e ora occorrerà coprire quelle giornate di turno in più con il vecchio materiale.

In questi giorni molti colleghi stanno buttando il cuore ben oltre l'ostacolo per garantire questo cambio orario per amore e spirito di abnegazione verso le "loro" ferrovie.

Collegli che, per contro, stanno meditando di andare in pensione, collegli che hanno interpretato il processo di "Performance Management" lanciato a settembre come un chiaro segnale che per loro non c'è più speranza di carriera o miglioramento economico, collegli che ricoprono posizioni dirigenziali a capo di difficili impianti dell'esercizio, che non hanno visto a fine ottobre la sospirata promozione, collegli che hanno ricevuto solo nei primi giorni dicembre 2007 gli obiettivi da raggiungere nel 2007! (attenzione 2007!!), non sfidanti, ma di fatto assolutamente irraggiungibili!!

O' sischio dinte e recchie aumenta, ...ma come aumenta!

Ettore La Volpe