

Il 2008 sarà certamente un anno particolarmente delicato. Dopo un 2007 chiuso con un risultato economico forse più buono di quanto si sperava, non c'è dubbio che consolidare questi risultati sarà molto più difficile. Anche perchè alcuni provvedimenti sono irripetibili, ed alcuni nodi, rinviati, vanno sciolti. Speriamo che il rapporto con i sindacati dei lavoratori produca risultati positivi ed il Governo adotti finalmente le iniziative, finanziarie e normative, tali da garantire alla nostra azienda di capacità la fare impresa. Fare impresa come tutte le altre, specialmente nel momento in cui il mercato si apre davvero. E questo momento è ormai arrivato: a fine anno si apre la linea AV Milano-Bologna e nell'arco di un anno sarà percorribile l'intera tratta Torino-Milano-Roma-Napoli.

Apprendiamo dai giornali che i nostri concorrenti si stanno organizzando e rafforzando. E' possibile che solo le nostre aziende restino ancora nel-

l'incertezza, circa le risorse economiche, le strategie e gli indirizzi che il Governo vuole dare?

Nel 2007 è profondamente cambiato anche il quadro dirigente.

Più di cento dirigenti hanno lasciato l'azienda, per motivi diversi, ma in gran parte con accordo bonario. Nello stesso tempo più di quaranta nuovi colleghi sono stati promossi ed altrettanti sono in posizione dirigenziale pronti a subentrare a quei colleghi che hanno lasciato. Il bilancio è positivo per l'azienda almeno sotto due

aspetti. Il primo è il ricambio, anche generazionale, il

secondo riguarda il risparmio economico: la retribuzione dei giovani dirigenti è di sicuro, mediamente più bassa di quella dei più anziani.

Allora occorre fare due cose. Da una parte, un programma trasparente di graduale adeguamento delle retribuzioni che tenga conto delle maggiori responsabilità assunte e, dall'altro, un segnale positivo verso tutti gli altri che hanno contribuito a raggiungere i risultati positivi nel 2007 e saranno chiamati, nel 2008, ad un impegno certamente non meno lieve.

E' arrivato il momento di fare un salto di qualità. La nostra azienda potrebbe anticipare alcuni comportamenti virtuosi che si pensa di introdurre nel prossimo rinnovo contrattuale su cui ormai anche in Federazione si è avviata la discussione. Se si vuole mantenere il modello contrattuale attuale, che le aziende hanno sostanzialmente disatteso mostrandosi culturalmente impreparate, nessun dirigente deve essere penalizzato.

Per questo le aziende che non vogliono o non sono in grado di adottare un sistema di retribuzione variabile trasparente, legato agli obiettivi ed ai risultati, debbono essere chiamate a difendere, almeno, il potere di acquisto delle retribuzioni.

Noi crediamo che la nostra azienda ed il proprio Vertice siano consapevoli della necessità di intraprendere un percorso virtuoso sin da subito e a tale proposito faremo proposte concrete nei prossimi giorni.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 17°
N° 1/2008



Quale 2008 ci aspetta?

Finito il 2007 nel peggiore dei modi – e non solo per i soliti, stupidi botti che ci hanno regalato, tanto per cambiare, morti e feriti peggio che se fossimo stati a Bagdad o in Afghanistan – ci chiediamo, non senza un giustificato timore, quale 2008 ci aspetta.

Con il petrolio che ha superato quota 100 dollari al barile, privi di ogni altra fonte di energia alternativa (a proposito, quando la smetteremo, noi italiani, di dire sempre no a quello che i nostri vicini fanno da decine di anni senza alcun problema?), con i rincari ormai senza limite di carburanti, luce, gas, tariffe e perfino generi di prima necessità, con stipendi, salari e pensioni bloccati, con le tasse a livelli ormai insopportabili anche per il ceto medio-alto al quale in fondo apparteniamo, il 2008 non sarà, almeno nelle previsioni, un anno migliore di quello che, sicuramente senza rimpianti, ci ha lasciato lo scorso 31 dicembre.

Tanti i problemi non risolti nel 2007 di cui ci dovremo occupare nei prossimi mesi: la "mondezza" di Napoli e della Campania (ma dove le metteremo tutte quelle tonnellate di rifiuti, se nessuno vuole aprire discariche sul proprio territorio?), la vendita di Alitalia (Air France è la scelta giusta? E Malpensa? E la Padania di Bossi con le minacce di marciare su Roma?), la revisione della legge 194 sull'aborto (ma avevamo proprio bisogno di riaprire vecchie ferite, ormai sopite da oltre 30 anni?), senza contare la solita querelle sulla riscata maggioranza governativa al Senato che obbligherà i credenti a rivolgere preghiere al Creatore, ognuno in direzione opposta secondo la propria fede politica, sulla resistenza in vita degli ormai più che "anzianotti" senatori a vita. Ma avremo nel 2008 anche problemi nuovi.

Uno di essi, ad esempio, riguarderà l'innalzamento della cosiddetta "soglia di povertà". Leggevo, nei giorni scorsi, che rincari, aumenti delle tariffe e man-

cati adeguamenti di salari e pensioni produrranno, nell'anno appena iniziato, oltre 400 mila "nuovi poveri", gente finora appartenente al ceto piccolo borghese, di buona cultura, di grande dignità che, per una serie di circostanze, non ce la farà ad arrivare alla fine del mese.

Così nero, dunque, l'orizzonte al quale dobbiamo guardare? Per noi, fortunatamente, forse non così buio, ma certamente neanche brillante!

Dobbiamo crescere, cari amici, dobbiamo rimboccarci le maniche e cercare di crescere, sul piano nazionale e su quello internazionale. Dobbiamo smettere di dire sempre di no ad ogni proposta innovativa, dobbiamo smettere di discutere sul sesso degli angeli, dobbiamo smettere di sprecare risorse preziose, economiche e naturali, dobbiamo smettere di non decidere e di rimandare...a dopo ogni cosa che ci respon-

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiotti

Non sono al corrente se nella nostra azienda qualcuno si preoccupa di monitorare il gradimento dei servizi resi alla clientela. Se queste rilevazioni esistono, perché non diffondere di tanto in tanto qualche cifra? Sarebbe un atto di umiltà e di autocritica per dimostrare che la soddisfazione dei viaggiatori, insieme alla loro sicurezza, è il principale obiettivo del nostro lavoro.

In questo periodo poi, dove tutto sembra essere messo in discussione, con il costo della vita alle stelle e con la gente costretta a sopportare aumenti di tariffe spesso ingiustificati a fronte dei tanti disservizi, sarebbe un bel segnale!

Certo, dopo quel che è accaduto il 31 dicembre scorso, quando alcuni viaggiatori sono stati liberati dai carabinieri perché portati in deposito con tutto il treno a causa dell'incuria di chi doveva correre a festeggiare il San Silvestro, la percentuale sulla bontà del servizio sarebbe tendente allo zero!

sabilizza, dobbiamo smettere di tirare egoisticamente la coperta sempre dalla parte nostra fregandocene se tanti, troppi, restano poi scoperti e al freddo, dobbiamo pensare di più al bene collettivo e del nostro Paese.

Già, perché oltretutto dobbiamo guardarci dalla concorrenza asfissiante degli altri, dobbiamo ricordare sempre che la concorrenza dei paesi emergenti può essere per noi micidiale e non possiamo far finta che la cosa non ci riguardi. Ci riguarda tutto quello che accade, il Italia e nel mondo, perché in periodi di vacche magre, qualsiasi cosa può significare molto, e non sempre di positivo, per ciascuno di noi.

In campo ferroviario, professionale e sindacale, infine, il 2008 sarà un anno importantissimo.

Se i tempi saranno rispettati, entro il 2008 vedremo i primi treni AV/AC sfrecciare sulla Milano Bologna e quindi dovremmo finalmente iniziare a raccogliere i frutti tangibili di tanti anni di duro lavoro e di sacrifici.

Il 2008 sarà anche l'anno del rinnovo del contratto dei dirigenti, del rinnovo di quel contratto che cinque anni fa definii "sciagurato" per la previsione, poi puntualmente verificatasi, di assoluta inapplicabilità alle grandi aziende industriali.

Bisognerà lavorare tanto e bene se non si vuole capitolare, ancora, di fronte allo strapotere della Confindustria che certamente, neanche questa volta, vorrà regalare niente a nessuno.

Si dice che i sindacalisti FS siano tra i migliori e i più preparati del Paese. Giusto, questa è la volta che possiamo, anzi dobbiamo far vedere alla controparte e ai colleghi cosa siamo capaci di fare.

Rimbocciamoci le maniche, dunque, diamoci da fare, facciamo sentire che ci siamo e che, questa volta, vogliamo avere anche noi dirigenti FS un contratto che ci tuteli.

Roberto Martinez

Buoni propositi e bilanci

L'inizio di un nuovo anno è, come d'abitudine, tempo di bilanci, di buoni propositi e nuovi programmi. Sappiamo che c'è, al nostro interno, chi continua ad accusarci di una qualche mancanza di capacità propositiva e di una sorta di sostanziale ininfluenza, ma ciononostante manteniamo ed accresciamo i nostri consensi fra i colleghi, a riprova del fatto che, malgrado difetti e inerzie, ci viene riconosciuta serietà e costanza nella rappresentanza e nella tutela.

Siamo sempre stati consapevoli che rappresentare i dirigenti non è, né potrà mai essere, come rappresentare gli altri lavoratori, se non altro perché i dirigenti sono l'azienda, ne rappresentano gli interessi e la quotidiana attività. Il nostro ruolo di rappresentanza non può mai prescindere da questa elementare constatazione e, in questi anni, chi fosse dotato di un minimo di obiettività non potrebbe che verificare che in realtà abbiamo stimolato – all'interno del mondo FS – scelte e comportamenti indirizzati alla trasformazione del monolite FS in impresa autentica, a cominciare dalla storico accordo del novembre di ormai dieci anni fa.

Ma – come qualche volta scherzo con l'amico Sergio Graziosi – non si può vivere di ricordi, ma è necessario sempre – con l'ottimismo della volontà – proiettarsi al futuro.

Quali sono allora le sfide che ci aspettano per quest'anno e per gli anni a venire?

Sul piano interno all'Assidifer ritengo che l'emergenza maggiore sia quella di un ricambio generazionale, pena la scomparsa della rappresentanza o la sua (ancor più) progressiva marginalizzazione nel giro di pochi anni. Non è vero che i giovani siano venuti e poi – quasi disgustati – si siano allontanati. È vero, al contrario, che sono venuti, e in gran parte si sono iscritti, ma hanno poca voglia di trovare spazi, fra lavoro e famiglia, da dedicare all'attività sindacale. Semplicemente delegano. Non è semplice coinvolgerli e convincerli a convincerci (scusate il gioco di parole) a farci da parte. C'è molto da lavorare quindi su questo fronte: il nostro ruolo non può che essere di un provvisorio tutoraggio per un efficace ricambio.

Per quanto riguarda l'attività all'interno della federazione, sappiamo che nel corso del 2008 deve avvenire un ricambio dei vertici di Federmanager, in occasione del congresso del 2008. Parte di noi si sono già candidati attraverso il sindacato romano, che con inspiegabile ritardo, non ha ancora proceduto allo scrutinio. Invito i colleghi appartenenti agli altri sindacati territoriali – in particolare Milano – a candidarsi per il congresso della Federazione per partecipare alle scelte strategiche per il prossimo triennio. La scadenza più importante è – come è intuibile – quella dell'attuale contratto. In altra parte del giornale si dà conto del fatto che sta ormai emergendo in modo generalizzato – non a caso da parte di entrambi i contraenti – la consapevolezza di un sostanziale fallimento del modello contrattuale emerso dall'accordo del 2004. In sostanza delegare all'azienda in modo integrale la retribuzione del dirigente ha significato abdicare a quella che è la funzione più importante di ogni organizzazione sindacale: la tutela della retribuzione dei propri iscritti. I rimedi ci sono e non sarebbe male che anche noi facessimo sentire forte e chiara la nostra voce in tale senso presso la Federazione.

Né si può vivere solo di "enti collaterali", anche se è fondamentale la presenza Federmanager in Fasi, Assidai e Previdai.

Anche la tutela "politica" degli interessi della categoria non è stata coronata da particolare successo: per effetto del recente provvedimento che ha trasformato in legge l'accordo sul Welfare, nel 2008 non avranno la perequazione automatica i titolari di pensione superiore a otto volte il trattamento minimo INPS (cioè oltre i 3.539,72).

Si tratta, per concludere il punto, di contribuire a riorientare la politica della Federazione verso una tutela più coerente e incisiva degli interessi dei propri rappresentati.

Nei riguardi di chi ha la responsabilità di dirigere il gruppo FS, in particolare le relazioni industriali, molto resta da fare. In particolare ritengo che vada posto – anticipatamente rispetto a quanto sarà opportuno faccia la Federazione nei confronti di Confindustria - il problema di meccanismi di tutela e di penalizzazione laddove l'azienda non intenda generalizzare nei confronti dei suoi dirigenti metodi di retribuzione collegati ad obiettivi verificabili. Deve essere richiesto in modo deciso il rispetto del protocollo di recente firmato, in merito alla informazione preventiva rispetto alle scelte di maggior impatto organizzativo e strategico delle aziende del gruppo. Per ultimo – ma non di minore importanza – ritengo che vadano rinforzate alcune tutele di carattere assistenziale e previdenziale, dal momento che la contrattazione collettiva lascia ampio spazio a miglioramenti settoriali.

Paolo Parrilla

2008: l'anno della prima svolta

Dicembre 2008, si attiverà la Milano Bologna AV/AC.

Si avrà un primo miglioramento dell'offerta sulle relazioni interessate dalla nuova linea. Non è esagerato parlare di anno della prima svolta per il 2008, prima svolta perché quella definitiva sarà l'anno successivo, il 2009, con l'attivazione della nuova Bologna Firenze. A quel punto la AV/AC sarà completata, dopo oltre 20 anni se ben ricordo essere il 1986 l'anno di partenza dei lavori della Roma Napoli e della Milano Firenze (ma ben di più se si pensa che la Roma Firenze, attualmente in funzione, fu iniziata nel 1970).

Facendo le mie solite riflessioni di persona che ama le ferrovie, penso a quella che sarà la tratta Roma Milano: il miglioramento che si avrà dal dicembre 2008 sarà certamente sui tempi di percorrenza e su una probabile razionalizzazione dell'offerta mentre, dal 2009, dovremo avere un netto incremento dell'offerta FS e, probabilmente, la scesa in campo dell'offerta privata.

Ci saranno, insomma, le famose tre ore sul "Roma Milano no stop" e tanti treni in più! E mancano meno di due anni! Un soffio!!!

L'attuale situazione economica del Paese non mi fa ben sperare, però, su un reale incremento della domanda di trasporto nei prossimi anni. Quindi, dovremo cercare di catturare consistenti quote di traffico alle modalità concorrenti, che poi sono sempre le stesse, la strada e l'aereo, e dovremo cercare anche di assorbire nel modo più indolore il colpo che ci verrà dalla nuova concorrenza ferroviaria il cui unico obiettivo è quello di togliere clienti alle FS sui segmenti di traffico più redditizi. Questo obiettivo potrà essere facilmente raggiunto dai nostri concorrenti se non ci prepariamo per tempo, anzi, fin da ora, magari sfruttando il vantaggio di essere, per adesso, l'unica azienda ferroviaria sul mercato. Ma la cosa più importante, credo, sia quella di ricreare un rapporto di fiducia fra noi e i nostri clienti, anche ricordando e riutilizzando quanto di buono c'era quando li chiamavamo *utenuti*.

Anche sul fronte della concorrenza con le altre modalità il momento ci è favorevole: aumenti incontrollati dei carburanti e dei pedaggi autostradali, diatribe Alitalia – Air France, Malpensa, Fiumicino, ecc... Dobbiamo infiltrarci in questa nicchia perché, parafrasando con incoscienza blasfema il celebre verso del secondo canto dell'Inferno dantesco, possiamo dire che "...qui si parrà la nostra nobilitate...".

I viaggiatori, in Italia, sono "viziati" dall'automobile e corteggiati dalle relazioni aeree low-cost, queste ultime favorite dal recente proliferare degli aeroporti cosiddetti minori. Su questo scenario la prima cosa che viene in mente è di capire quanto costa un viaggio effettuato con mezzi pubblici e quanto, invece, uno effettuato con la propria vettura privata e quindi di capire, fra le diverse modalità di trasporto, qual è il viaggio dal costo minore.

Per capirci meglio, facciamo una simulazione e prendiamo, per esempio, una famiglia media di quattro persone che deve andare da Roma a Milano, molto attenta al proprio portafoglio ma non insensibile alla comodità del viaggio, con la preferenza per quel "porta a porta" che è prerogativa pressoché assoluta del mezzo privato. Orbene, io sono francamente un po' pessimista sul fatto che questa famiglia scelga il treno. Per questo genere di clienti, infatti, acquistare quattro biglietti di Eurostar alle tariffe vigenti e in più pagare almeno due taxi da casa alla stazione FS e viceversa rappresenta un costo decisamente superiore a quello di carbu-

rante e pedaggio autostradale e probabilmente anche superiore al costo di un volo low-cost scontato e acquistato via internet per la famiglia. Si dirà: ma relazioni interne low-cost Roma Milano non ci sono. Rispondo: ci saranno, ci saranno! Già oggi c'è chi va da Roma Ciampino a Orio al Serio (che poi è Milano) con tariffe di volo bassissime.

Meno male che la presunzione (o la non lungimiranza!) della Regione Lombardia ha portato a respingere l'offerta della Ryan Air su Malpensa. Malpensa potrebbe veramente essere uno scalo low-cost, dove la scomodità della distanza dell'aeroporto è compensata dal prezzo del biglietto aereo.

Dobbiamo pensare che la nostra alta velocità arriva tardi rispetto a quando essa è arrivata in Francia; l'unica concorrenza sulla Parigi Lione era l'aereo della compagnia di bandiera Air France. In pratica ci fu solo una ridistribuzione modale in ottica di servizio pubblico (i famosi utenti), idem con i treni Thalys sulla Parigi-Bruxelles. Noi arriviamo tardi in un mercato diverso e, lo ripeto, viziato, molto viziato, per quanto riguarda l'auto privata.

Addirittura, nel settore stradale sembra non importare a nessuno nemmeno il problema della sicurezza, visto lo scempio che è stato fatto della patente a punti ed il fatto che si può guidare ubriachi e/o drogati senza finire diritti in galera e con la patente ritirata per sempre. Ricordiamoci che per le ferrovie la sicurezza è un valore, anzi, forse il primo dei valori!

Con questa situazione francamente non credo che una politica di prezzi alti sia la migliore. Si ha un bel dire che le relazioni Eurostar sono e saranno ancor più a livello europeo. E' l'offerta globale di trasporto pubblico che non è a livello europeo e, soprattutto, sono i clienti che... non sono di livello europeo! Ci vuole una politica di vero e proprio marketing, nel senso letterale di "colmare lo spazio che c'è fra il prodotto ed il cliente", come si legge nei sacri testi.

Sembra invece che noi si vada al contrario: ho sentito dire che nel primo semestre 2007 i viaggiatori KM sui nostri treni sono diminuiti rispetto al corrispondente periodo del 2006. Gli introiti sono invece aumentati per effetto della manovra tariffaria e dell'eliminazione di particolari condizioni di viaggio. In soldoni: ad un aumento medio delle tariffe del 10% ha corrisposto un aumento degli introiti del 5%: chiara la diminuzione dei viaggiatori! D'altra parte però il load factor è molto basso. Addirittura il 50% circa sugli Eurostar e il 30% sull'AV Roma Napoli. Che accadrà con gli aumenti tariffari di questi giorni?

Per recuperare la fiducia dei clienti/utenti e riportarli a scegliere la modalità ferroviaria si deve agire a tutto campo, migliorando l'offerta globale su tutti i treni, migliorando la pulizia, ottimizzando le coincidenze, razionalizzando gli orari rendendoli logici e certi, in particolare pubblicizzandoli con largo anticipo sul cambiamento di metà anno, e, per incentivare le politiche di vendita, offrendo un'ampia gamma di forti sconti per famiglie, studenti, pensionati, over 65, ecc.. Grande sfida alla quale l'Azienda e i dirigenti tutti dovranno far fronte.

Non dimentichiamo mai che per i dirigenti condizione necessaria per dare il massimo sarà anche il recupero della serenità interna all'Azienda che molti segnali, mai smentiti, denunciano da tempo essere compromessa, come ho sottolineato, molto preoccupato, nei miei articoli sugli ultimi numeri di F&S.

Sergio Graziosi

2008: un inizio difficile

Se il 2007 è stato caratterizzato da "un finale da dimenticare" (questo il titolo del mio articolo pubblicato sul numero di dicembre di F&S), l'inizio del 2008, purtroppo, sarà veramente difficile da dimenticare. I segnali che arrivano non sono confortanti.

Il potere d'acquisto dei salari è tale che i livelli di povertà continueranno a crescere. Nel prossimo futuro sarà molto difficile campare per molte altre famiglie italiane. Ciò nonostante, rispetto al passato, i livelli di protesta sono molto più contenuti. Quale i motivi? Incapacità di reazione? Rassegnazione? Altro?

I metalmeccanici, comunque, non mollano. Da una parte Federmeccanica si dice pronta ad offrire un aumento di base di 100 euro medi mensili su 24 mesi, a fronte di una maggiore produttività e flessibilità. Di contro, i sindacati hanno ribadito le proprie posizioni: 117 euro più altri 30 euro per chi non ha contrattazione integrativa di incremento salariale.

Nel settore del pubblico impiego si attende che partano i rinnovi contrattuali già sottoscritti ma non ancora resi esecutivi (vedasi quello degli insegnanti, che dovrebbero avere un aumento di 140 euro lordi nella busta di gennaio) e che si definiscano quelli ancora da siglare (Università, Ricerca, Agenzie fiscali, Autonomie locali e Sanità). Nel mondo degli statali deve essere ancora chiusa la trattativa sul biennio 2006-2007.

Mentre tutti attendono i necessari miglioramenti economici, il costo della vita cresce inesorabilmente. Cresce molto più di quanto non facciano intendere i dati Istat che a novembre 2007 indicano un incremento del 2,3% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Di fatto, però, non è così. Chi segue l'attività domestica di tutti i giorni, ed ha provveduto ad un consuntivo dei costi 2007 relativi alle prime necessità (energia, acqua e depurazione, rifiuti e generi alimentari), si è accorto che, a parità di consumi, gli incrementi registrati nel 2007, rispetto al 2006, sono ben superiori: 6% per l'energia, 5% per l'acqua e la depurazione, 18% per i rifiuti, 10% per i generi alimentari). E' vero che tali dati possono variare tra le diverse realtà territoriali del nostro Paese, ma è pur vero che ovunque si conduca l'analisi i tassi d'aumento sono ben superiori all'indice Istat.

Che dire, poi, del PIL che cresce a ritmi lentissimi tanto da porci in coda a tutti i paesi europei?

Nel terzo trimestre 2007 viene registrato un +0,4% congiunturale e un +1,9% annuo tendenziale a fronte di una media europea rispettivamente di +0,7% e +2,7%. Il quarto trimestre pare essere ancora peggio.

Insomma, la situazione è tanto grigia che, dopo il New York Times, anche il quotidiano londinese Times ha bocciato l'Italia definendola "vecchia e povera".

Questi i dati pubblicizzati dal Times sul nostro Paese.

- 1,29 figli per ogni donna (il tasso minimo di rinnovamento della popolazione, perché il numero di abitan-

ti si mantenga stabile, è di 2,1 figli per donna);

- 42,5 anni è l'età media degli italiani (in Gran Bretagna è di 38,5 anni);
- un italiano su cinque ha più di 65 anni;
- 120 sono i giorni di lavoro persi ogni anno per sciopero ogni mille abitanti, nel periodo 2001-2005 (in Gran Bretagna lo stesso valore è di appena 26 giornate di lavoro);
- l'indice usato dall'Onu per misurare il grado di sviluppo di un Paese pone l'Italia al ventesimo posto (quattro gradini dietro la Gran Bretagna);
- il tasso di disoccupazione è del 7% (più alto rispetto ad altri 76 Paesi tra i quali Romania, Nigeria, Cambogia e Ucraina);
- il debito pubblico è il 106% del Pil (sesto peggior valore al mondo).

E' facile esprimere giudizi sugli altri ed a volte si farebbe bene ricordare la vecchia favola di Fedro. Può essere che qualche numero sia stato esagerato. Sta di fatto, però, che le cose non stanno andando bene.

Ma non basta, a tutto ciò è andato ad aggiungersi in questi ultimi giorni "l'emergenza rifiuti Campania". Un problema che sta dando dell'Italia, al mondo intero, una immagine da Paese del quarto mondo.

Una splendida terra esportatrice di simpatia, di musicalità, d'arte, di cultura e di bellezza, oggi diventa la più grande realtà esportatrice di immondezza. Una fine che certamente non merita.

Una fine che già si sta ripercuotendo negativamente anche sull'industria turistica partenopea. Per i prossimi 6 mesi le prenotazioni negli hotel della regione (la più importante di tutto il Sud nel comparto del business delle vacanze) sono praticamente azzerate e diverse migliaia di posti di lavoro nelle imprese sono a rischio. Le ripercussioni sull'intero Paese non saranno modeste.

Insomma, un inizio 2008 che non sarà facile dimenticare e che distrae non poco dai tanti altri problemi che come ferrovieri dobbiamo affrontare giorno dopo giorno.

Il 2008, per noi, sarà un anno di transizione. Tre sono i grossi eventi che ci riguardano. Uno sul fronte aziendale: a fine anno verrà attivata la Milano-Bologna (AV/AC) e nel 2009 la Bologna-Milano. Due sul fronte sindacale: entro l'anno scadrà il contratto dei dirigenti, e verranno rinnovati i vertici di Federmanager.

Lato aziendale, il 2008 dovrà essere l'anno del completamento del riposizionamento dei conti, del recupero di efficienza, del miglioramento tan-

gibile della qualità e del recupero di credibilità verso i viaggiatori per essere pronti ad affrontare, preparati e capaci, la sfida della concorrenza che certamente nel 2009 partirà sulle relazioni più significative.

Ci aspetta un lavoro duro, che dovrà vedere tutti i ferrovieri protagonisti in un impegno corale. Lavoro che dovrà essere preceduto dalla ricostruzione di quello spirito di appartenenza necessario per vincere, da protagonisti, una sfida così importante. Su questo i Vertici devono riflettere, su questo tutti noi dobbiamo operare con rigore nel rispetto dei ruoli. Su questo, come Sindacato, non dobbiamo abbassare la guardia, dobbiamo essere stimolanti ed incalzanti. Dobbiamo guardare avanti senza trascurare le situazioni di difficoltà, anche di singoli colleghi, che di fatto si ripercuotono negativamente sull'andamento generale dell'Azienda e sull'atmosfera che si vive nel Gruppo.

Il rinnovo contrattuale è certamente uno dei problemi più complessi. Il momento così difficile in cui versa il nostro Paese non aiuta. Si riuscirà almeno a recuperare quanto perduto con il precedente rinnovo? Ho paura che non sarà facile. Ma anche su questo fronte occorrerà porre in campo tutte le energie necessarie per far sì che almeno i più deboli della catena non siano ulteriormente penalizzati. Al riguardo, un nostro migliore posizionamento in seno a Federmanager è importante. Che dire poi dei colleghi pensionati. Per questi oramai, come ben sottolineato da Paolo Parrilla, la situazione è sempre più difficile: nel 2008 non avranno la perequazione automatica i titolari di pensione superiore a otto volte il trattamento minimo INPS (cioè oltre i 3.539,72 euro lordi). Anche loro dovranno continuare a stringere la cinghia.

Non è la prima e non sarà l'ultima volta che ci si troverà ad affrontare momenti così difficili. In questo ultimo quarto di secolo ne abbiamo viste tante e siamo riusciti a superare ostacoli a prima vista insormontabili. Non bisogna mollare. Anche quando le situazioni al contorno consiglierebbero di farlo. Non bisogna farlo per il bene della nostra Azienda e per il bene del nostro Paese che merita ben altro rispetto a quanto sta raccogliendo in questo ultimo periodo. Coraggio!

Giorgio Asunis

La scomparsa improvvisa di Giancarlo Alvino

Con il giornale già in macchina giunge la notizia della morte improvvisa di Giancarlo Alvino, Responsabile della Direzione Legale di Holding.

Sono passati appena pochi giorni dalla scomparsa, altrettanto improvvisa di Nicola Mandarino, anche lui stroncato in pochissimo tempo da "quel" male incurabile che si sta dimostrando ogni giorno di più la vera calamità del nostro secolo.

Cosa dire: di fronte a notizie di questo genere le parole di rimangono dentro e, seppure preparati ad affrontare ogni situazione che la vita ti propone, rimani muto e allibito non riuscendoti a spiegare il perché tali cose accadano.

Giancarlo Alvino, un "esterno" venuto in Ferrovie con un compito di grande delicatezza e responsabilità, ha mostrato subito a tutti e in ogni circostanza le sue caratteristiche umane oltre che professionali.

Un approccio positivo, il suo, verso colleghi e collaboratori. Sempre disponibile con tutti, fermo nelle sue decisioni, ma sempre pronto a discutere e ad approfondire le tematiche che gli venivano sottoposte. Si è dimostrato subito uno di noi e lo ha voluto manifestare anche iscrivendosi al nostro Sindacato. Con lui abbiamo affrontato problematiche anche difficili, ma abbiamo sempre trovato la soluzione più idonea.

Giancarlo Alvino è un'altro personaggio che lascia in azienda un vuoto rilevante. Come già Nicola Mandarino, Giancarlo è stato per noi un collega prezioso, un amico carissimo che ci mancherà tanto.

Alla sua famiglia esprimiamo le condoglianze di Assidifer e di tutti i dirigenti del Gruppo FS.

Nicola Tosto

Fondo FUTURO

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

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.

Il Sole **24 ORE** Sabato 29 dicembre 2007

FRONTIERE DEL LAVORO

Dirigenti, fallisce il contratto su misura

di Massimo Mascini

Aria di burrasca in casa dei dirigenti d'industria. Qualche anno fa cambiarono diametralmente il sistema retributivo. Non più un aumento a ogni rinnovo di contratto nazionale, come tutti. Il contratto, deciso con Confindustria, la loro controparte, avrebbe fissato un livello minimo di retribuzione. Ogni dirigente poi avrebbe contrattato direttamente in azienda un bonus, un'aggiunta, legata strettamente ai risultati della propria azione.

Non furono tutti contenti, tra i dirigenti. I mugugni uscirono alla luce del sole, qualcuno stracciò la tessera della Federmanager, così si chiama il loro sindacato. Ma nel complesso l'innovazione passò. Perché i dirigenti capirono che il cambiamento era necessario per avere maggiore forza. Il problema è che i dirigenti hanno capito, si sono adeguati alla nuova situazione, ma le aziende, gli imprenditori no. Accade infatti che quella contrattazione individuale che ogni dirigente dovrebbe svolgere per fissare la seconda parte della propria retribuzione, assumendosi tutti i rischi legati al raggiungimento degli obiettivi, la fanno in pochi. La gran parte delle imprese, specie le medio piccole non la fa. Danno dei superminimi ai propri dirigenti, sono anche generosi, ma non contrattano. Decidono sempre loro in maniera unilaterale. Ma così tradiscono la natura del cambiamento.

Federmanager ha capito che il nuovo sistema rischia di naufragare. Un'indagine a campione ha rivelato un grande disinteresse degli imprenditori. E soprattutto è stato chiaro che moltissime aziende, in primis quelle di minori dimensioni, non contrattano con i propri dirigenti.

È un fatto di cultura dei nostri imprenditori, che, dice Giorgio Ambrogioni, il direttore generale di Federmanager, sono persone eccezionali, spesso geniali, ma non capiscono l'importanza di affidare ai manager la gestione delle loro aziende. È lo stesso difetto che mette in difficoltà tante iniziative industriali, perché l'imprenditore non riesce a capire la necessità, a un certo punto della sua crescita, di affidare la propria azienda nelle mani di manager capaci. Il nanismo che affligge le nostre aziende e le rende più esposte ai venti gelidi della globalizzazione è fatto anche da questa mentalità e combatterla non è facile.

Tempo a disposizione per correre ai ripari non ce n'è molto, perché l'anno prossimo, ormai alle porte, si dovrà rinnovare il contratto nazionale e la Federmanager non si nasconde la possibilità di tornare sui propri passi. Lo stesso contratto, rinnovato da poche settimane con la Confapi per quelle aziende, tutte di limitate dimensioni, non fa cenno al nuovo sistema, è tutto nella scia della tradizione. L'alternativa potrebbe essere un qualche sistema che incentivi gli imprenditori a svolgere quelle contrattazioni. Ma non è semplice né individuare, né farlo accettare.

www.job24.ilsole24ore.com
altri articoli su questo tema

“Questo articolo, comparso di recente su “Il Sole 24 Ore”, quotidiano di riferimento della Confindustria, evidenzia il sostanziale fallimento del modello contrattuale fatto proprio da Federmanager dal novembre del 2004.

Personalmente condivido completamente le osservazioni dell'autore, ma ritengo comunque di mettere a fattor comune alcune osservazioni:

1.- Come tutti intuiscono, le società del gruppo FS non sono certo delle piccole e medie imprese. Eppure il sistema retributivo premiante collegato ad obiettivi (MBO) continua a coinvolgere non più della metà dei dirigenti del gruppo. È un' evidente anomalia. Abbiamo sempre fortemente sostenuto che è un interesse aziendale legare parte della retribuzione di tutti i dirigenti (e della parte vera dei quadri) ad un vero e proprio contratto individuale, all'interno del quale siano listati obiettivi seri, verificabili, condivisi. Se non si fa è perché si ritiene che tuttora parte della struttura organizzativa è ridondante, non in grado di individuare, come sarebbe necessario, la responsabilità di ogni singolo processo produttivo. A mia personale opinione è un'anomalia da risolvere, nel breve - medio termine, mettendo mano all'organizzazione. Concludendo il punto, è assolutamente da non prendere come punto di riferimento la distinzione staff - operativi. I dirigenti sono tutti operativi, in quanto responsabili a livello individuale di parti importanti di processi complessi.

2.- Un'osservazione di carattere interno alla Federazione e all'Assidifer: a quando una sana pubblica autocritica, se non altro perché nessuna fra le altre organizzazioni dei dirigenti, e tanto meno degli altri lavoratori, si è minimamente sognato di copiare un modello contrattuale, presentato a suo tempo come “moderno” e “innovativo”? Ammettere di aver sbagliato è solo una manifestazione di intelligenza.

3.- Terza ed ultima osservazione, o meglio consiglio a chi avrà la responsabilità della prossima contrattazione collettiva: a) diminuire la durata del contratto a due - tre anni; b) sanzionare a livello aziendale per ciascun dirigente l'assenza di MBO, ripristinando un meccanismo analogo al vecchio, ma sempre valido, accordo del 1993.”

Paolo Parrilla

L'immaturo scomparsa di Nicola Mandarino

Qualche giorno prima che finisse il 2007, Nicola Mandarino ci ha lasciato. Lui che ha affrontato con successo tante criticità questa volta ha dovuto arrendersi prematuramente ad una malattia inesorabile, lasciando nel dolore la sua famiglia, ma, anche, tutti noi colleghi.

Per ricordare Nicola non è necessario dilungarsi più di tanto. Egli era conosciuto ed apprezzato da tutti. Per la sua professionalità, ma anche e soprattutto per le sue doti umane.

Sempre disponibile, sempre sorridente, ironico, riservato, tenace, curioso. Si è impegnato nella sua azienda, nella nostra azienda, con un entusiasmo, fino all'ultimo giorno. La sua azione, la sua intelligenza, la sua stessa presenza fisica mancherà all'azienda, ma mancherà anche a tutti i colleghi e collaboratori.

Mancherà certamente ancor di più alla sua giovane famiglia alla quale Assidifer-Federmanager esprime le condoglianze di tutti i dirigenti.

la Segreteria generale

La presenza di Nicola Mandarino

Voglio ricordare Nicola Mandarino, con l'affetto che nasce da una lunga amicizia nata da una comune esperienza professionale agli inizi degli anni '70, con una stima accresciutasi nel tempo, con l'emozione dissonante di una morte prematura intervenuta nelle ultime ore del 2007.

Non intendo proporre aneddoti, o momenti “forti” vissuti insieme, o ancora il dettaglio dei comuni approfondimenti culturali intrecciati con ricordi su le prime ricerche economiche, l'esperienza negli USA con I.B.Malitz, il contributo dato presso Pitagora SpA all'impostazione iniziale delle innovazioni in ambito telematico, né intendo ricordare le tappe della carriera nel Gruppo Ferrovie dello Stato, fino alla Presidenza di Grandi Stazioni SpA. e di RFI SpA.

Spero invece di poter contribuire a far diventare patrimonio condiviso e presenza vissuta i valori e lo stile di lavoro di Nicola, cominciando da quella sicura deontologia fondata sull'assunzione delle responsabilità e appoggiata alla consapevolezza delle proprie forze, proposta sempre con garbo e ironia se non sul filo del paradosso, coerente con l'educazione familiare e con i propri interessi culturali e politici. E' significativo - da questo punto di vista - anche il senso delle amicizie, sviluppato soprattutto attraverso una discussione personale aperta e non sul senso di appartenenza.

Questi elementi possono aiutare a comprendere la ricerca continua di soluzioni attente e innovative nell'attività professionale, e l'originalità nel proporre rispettando il peso della realtà, delle inclinazioni e delle posizioni ideali dei propri interlocutori.

Certamente Nicola è stato uno dei Dirigenti che hanno contribuito a far emergere nel Gruppo Ferrovie dello Stato una cultura “di servizio” sempre più avanzata e moderna, attenta alle priorità e alle componenti strutturali concrete, orientata ai clienti e alla ricerca di risposte esaurienti e chiare per i problemi di maggiore impatto all'interno o presso l'opinione pubblica.

E' per questi motivi che - ne sono sicuro - si potrà continuare a parlare a lungo della presenza di Nicola Mandarino anche tra i lettori di questo giornale.

Paolo F. Cannavò
Vice Presidente SRDAI
Sindacato Romano Dirigenti Aziende Industriali

Colpiti dalla immatura scomparsa del collega Nicola Mandarino, la Segreteria Generale Assidifer e tutti gli iscritti al Sindacato Dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, insieme al Direttore Responsabile e alla Redazione di Ferrovie & Servizi, sono vicini al dolore della famiglia ed esprimono le più sentite condoglianze.

Lettera di un neo promosso

Il 5 novembre 2007 è un giorno che sicuramente resterà nel cuore e nella mente di “noi 31” chiamati dall'Ing. Moretti per “festeggiare” la promozione a dirigenti.

Per molti si trattava di una regolarizzazione di incarico già assegnato e ricoperto da tempo, nel mio caso, forse unico, addirittura da tempo pluriennale.

In questi anni di intenso lavoro e di attesa vi sono stati momenti di sconforto dovuti ad assenza di comunicazione da parte dell'azienda o da sensazioni negative sul futuro.

In questi momenti ho sempre trovato nei colleghi dell'Assidifer persone in grado di comprendere ed attivarsi prontamente senza però perdere di vista che loro stessi in quanto dirigenti rappresentavano e si identificavano con l'azienda. Fermi nello stigmatizzare l'incagliamento delle promozioni ma senza mai scendere in polemiche sterili con l'azienda, e soprat-

tutto, in grado di ridare serenità all'interlocutore.

Mi è sembrato quindi assolutamente naturale e doveroso appena ricevuta la promozione richiedere l'adesione, finalizzata a dare anche il mio personale contributo ad un'importante Associazione che ritengo sempre più dovrà affiancare e sostenere criticamente l'azienda nelle decisive e fondamentali scelte strategiche con l'obiettivo, non ultimo, di valorizzare il patrimonio umano che la stessa può vantare proprio a partire dalla sua dirigenza.

A tutti i colleghi che oggi si trovano in attesa della promozione mi permetto solo di dire che i miei anni di attesa il giorno dopo la promozione mi sono sembrati minuti e che comunque l'Assidifer saprà anche nei vostri confronti supportarvi e sostenervi.

Buon lavoro a tutti.

Alberto Belloni