

Si riprende l'attività dopo le ferie estive, dopo un'estate difficile che ha visto tanti colleghi affrontare e risolvere le problematiche tipiche di questo periodo, quest'anno ancora più intense per la grande affluenza di viaggiatori.

Difficoltà certamente in parte prevedibili a causa delle note problematiche legate alla vetustà del materiale rotabile e dell'ormai annoso problema della qualità del servizio di pulizia che con le imprese attuali si riesce ad ottenere. Sono stato testimone di alcune situazioni di criticità e della professionalità con cui i colleghi (dirigenti, personale di bordo e di stazione) sono riusciti a garantire una soluzione accettabile per i clienti.

Ma è stata anche una estate caratterizzata da polemiche dure.

Il licenziamento (il secondo!) di un macchinista che, anche nelle vesti sindacali, ha diffuso dichiarazioni pesanti ed almeno inesatte sulla sicurezza dei nostri treni, e di alcuni operai che, pare, abbiano timbrato cartellini di presenza di altri colleghi. Sono provvedimenti sicuramente severi, ma che sono dovuti anche per il rispetto che si deve ai cittadini italiani, veri azionisti della nostra azienda, ed ai colleghi che ogni giorno fanno con grande impegno il loro dovere. In particolare in questa fase in cui i risultati positivi cominciano ad esserci, ma la concorrenza si fa sempre più vera e agguerrita (dopo NTV è stata annunciata la costituzione di un'altra società di trasporto).

Consideriamo quindi ingiusti e, per certi aspetti irresponsabili, gli attacchi sferrati al management che giungono da molte parti, probabilmente portatrici di interessi diversi. Abbiamo invece apprezzato le posizioni equilibrate del Ministro Matteoli e di altri politici con responsabilità anche nazionali. Queste posizioni ci confortano e ci incoraggiano ad andare avanti nell'azione pesante ma entusiasmante che abbiamo avviato. Tutto questo avendo ben presente le difficoltà interne ed esterne alla nostra azienda; difficoltà che non ci fermeranno facilmente.

Il nostro Amministratore delegato non perde occasione per ricordare che il successo dell'azienda passa anche attraverso un ulteriore cambiamento culturale. E' ovviamente vero.

Io voglio ricordare che basta guardare a pochi anni o sono per accorgersi quanto l'azienda sia profondamente cambiata. Noi non ci accontentiamo, ma sarebbe sbagliato non riconoscerlo. D'altro canto l'aver avviato, subito alla ripresa, con i sindacati dei lavoratori trattative su tutti i maggiori temi di interesse reciproco fa bene sperare. La consapevolezza che il futuro delle Ferrovie dello Stato è legato ad un suo ammodernamento organizzativo e funzionale, legato anche al massiccio ammodernamento tecnologico realizzato, è ormai profondamente compresa da tutti i lavoratori. E' affidato alla intelligenza ed alla capacità del confronto trovare soluzioni idonee e coerenti con il nuovo quadro. Il tempo è importante. Troppe volte anche le soluzioni individuate e condivise si concretizzano in tempi insopportabilmente lunghi. Anche noi riapriremo a breve i discorsi sospesi per le ferie con la Direzione Risorse Umane. Ribadiremo in quella sede che occorre accelerare quanto già condiviso (politica retributiva, management review, pesatura delle posizioni, questione quadri, Previdai, Assidai, ecc).

I dirigenti devono avere l'attenzione adeguata ai compiti che devono svolgere ed all'impegno che è loro richiesto. Solo una squadra compatta e motivata può dare il massimo. Ed oggi c'è bisogno che ognuno dia il massimo!

Sul fronte Federmanager ricordiamo che il 12 e 13 prossimi si terrà a Bologna il Congresso Straordinario per l'adeguamento dello Statuto in base al quale il 19 e 20 dicembre si svolgerà il Congresso che rinnoverà tutti gli Organi, ad iniziare dal Presidente. Noi saremo presenti con una nostra significativa rappresentanza in entrambi i Congressi. Tra i due congressi si svolgerà, in ottobre, un Consiglio Nazionale, l'ultimo di questa

consiliatura, che discuterà il documento predisposto dal Gruppo tecnico e già approvato dalla Giunta esecutiva, approvando il documento finale in base al quale avviare, da subito, il confronto con Confindustria. Sosterremo in quella sede che il documento finale dovrà tenere conto in modo adeguato di quello che in questi ultimi mesi sta avvenendo



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDI
ANNO 17°
N° 6/2008



consigliatura, che discuterà il documento predisposto dal Gruppo tecnico e già approvato dalla Giunta esecutiva, approvando il documento finale in base al quale avviare, da subito, il confronto con Confindustria. Sosterremo in quella sede che il documento finale dovrà tenere conto in modo adeguato di quello che in questi ultimi mesi sta avvenendo

sul fronte della inflazione e della conseguente riduzione del potere di acquisto delle retribuzioni. Così come sosterremo nei confronti della nostra azienda di prestare a questo aspetto la dovuta attenzione anche in anticipo rispetto ai tempi di rinnovo contrattuale.

Nicola Tosto

Riflessioni agostane

Sembra che durante questa estate le FS siano state presenti sui giornali solo per il tema dei licenziamenti, accomunate al new look della caccia ai cosiddetti "fannulloni", aperta dal ministro Brunetta, oppure nel più tradizionale solco della lesione della immagine aziendale. Non sono ovviamente in grado di entrare nel merito dei singoli episodi, ma, come sindacato dei dirigenti, non possiamo che essere d'accordo sul perseguire in modo puntuale comportamenti intollerabili sul piano del rapporto fiduciario che sempre deve intercorrere fra azienda e dipendente, e, obiettivamente appartenenti a tempi in cui il rilassamento generale del controllo appariva se non legittimare, almeno favorire comportamenti discutibili dal punto di vista etico, lesivi degli obblighi collegati al rapporto di lavoro e, in certi casi della normale decenza. Una sola osservazione: non possono, provvedimenti così gravi come un licenziamento, essere presi per dimostrare sporadicamente che si è in grado di essere duri, ma il controllo dei comportamenti illegittimi deve essere la conseguenza di una cultura organizzativa consolidata, in grado, anche e soprattutto, all'interno della comunità dei lavoratori, di isolare e condannare i comportamenti che in passato facevano apparire normale "fregare" l'azienda.

Da approfondire con elementi più puntuali il licenziamento collegato alla sicurezza. È sicuramente negativo mettere in discussione la sicurezza del trasporto, in particolare in un periodo in cui i clienti scelgono il treno anche per viaggiare più tranquilli e sicuri. È sbagliato pronunciarsi senza approfondire in modo specifico il perché del verificarsi di inconvenienti. Forse, accertato "l'errore umano", sarebbe meglio, in ogni caso, cercare di approfondire dove possa essere carente una formazione/aggiornamento continuo e periodico.

Tornando alle vicende più prosaiche che interessano i colleghi, la pausa estiva ha interrotto alcuni ragionamenti che avevamo iniziato con l'azienda che, ritengo, siano da riprendere.

Riporto per comodità di riflessione comune la parte del testo del protocollo, firmato con l'ing. Moretti, che continua per il momento, a trovare applicazione in modo a dir poco

molto lento:

Le sessioni programmate consentiranno di realizzare rilevanti momenti relazionali: sulla politica retributiva, assumendo come condivisa l'esigenza di utilizzare metodologie di misurazione delle posizioni e delle prestazioni che consentano di assicurare oggettività e trasparenza all'attuazione. Si concorda, altresì, che la graduale e progressiva estensione delle politiche sulla retribuzione variabile legata al raggiungimento degli obiettivi predefiniti - la cui applicazione è legata alle condizioni complessive dell'Azienda - si renderà possibile man mano che i modelli organizzativi e gestionali consentiranno una concreta valutazione dell'apporto richiesto ai dirigenti e delle performance oggettivamente riscontrate.

Tale processo sarà costantemente monitorato tra le parti al fine di rimuovere le situazioni di criticità al raggiungimento dell'obiettivo;

Più in generale, l'indirizzo di prevedere per tutti i dirigenti strumenti di retribuzione legati al raggiungimento degli obiettivi (sostanzialmente disatteso) era contenuto anche nell'attuale contratto collettivo nazionale di lavoro, anche se in forma di nota di intenti a premessa del rinnovo contrattuale, che così recitava:

"Le parti, richiamati lo spirito e le finalità dell'accordo 26 marzo 2003, confermata l'esigenza di affermare un modello di relazioni industriali più moderno e rispondente alla figura dirigenziale, ribadita la valenza strategica del ruolo manageriale quale fattore di accrescimento competitivo nonché di crescita attenta ai valori dell'etica e della responsabilità sociale dell'impresa, convengono che l'introduzione di modelli gestionali e retributivi che leghino quote della retribuzione del dirigente ai risultati aziendali, costituisce un passaggio di grande rilevanza per la modernizzazione dei sistemi gestionali delle imprese, per la valorizzazione delle risorse dirigenziali nonché per dare concreta attuazione alle richiamate finalità dell'accordo 26 marzo 2003."

Dalle comunicazioni ricevute dai responsabili aziendali se il trend di estensione a tutta la dirigenza dei sistemi di misurazione dei risultati continueranno ad avere l'andamento del 2008, probabilmente neanche nel 2020 si riuscirà ad arrivare a percentuali analoghe alle aziende paragonabili alle

nostra, ovvero 85% - 90% , della dirigenza in MBO. Se si tratta del fatto che si è ancora alla ricerca di "modelli organizzativi e gestionali" in grado di valutare quantità / qualità del lavoro di tutti i colleghi, non è certo un indice di buona salute del nostro controllo di gestione. Se - al contrario - si tratta di pura aritmetica del budget disponibile e di "soglia di sensibilità economica", allora il problema è più grave perché attribuisce un valore puramente random e di maggiore/minore livello gerarchico (e quindi puramente burocratico) al fatto di essere o non essere inserito in un sistema retributivo collegato al raggiungimento degli obiettivi.

Si ribadisce ancora una volta - ma non ce ne sarebbe bisogno vista la qualità professionale e la sensibilità su questi temi dell'attuale responsabile dell'organizzazione - che è un chiaro interesse dell'azienda che la retribuzione dei dirigenti sia più orientata verso elementi aleatori e variabili che verso componenti fisse.

Va fatta un'ultima osservazione in merito al problema dell'allargamento - se pur progressivo - dei colleghi inseriti nel sistema del management per obiettivi. Non credo sia possibile portare avanti contemporaneamente ambiziosi obiettivi di risanamento, di sviluppo e, non ultimo, far fronte ad una minacciosa ed agguerrita concorrenza, senza un coinvolgimento generalizzato di tutta la dirigenza e della parte "vera" dei quadri.

Sul tema della metodologia, infine, con la quale si attribuiscono gli obiettivi, è stato possibile constatare l'uso di un linguaggio che non brilla per chiarezza nella fissazione dei criteri, almeno per quanto ha riguardato il 2007. Troppi colleghi sono caduti in equivoci e hanno interpretato in modo differente dall'azienda alcuni criteri. Per la individuazione degli obiettivi andrebbero sentiti maggiormente gli interessati, per arrivare ad individuare quelli direttamente collegati alla specifica attività e quelli di "sistema", collegati ad attività solo parzialmente collegabili all'impegno ed alla professionalità del singolo. Per la qualità degli obiettivi, resta un'ultima constatazione: non vorremmo che proprio i colleghi che lavorano in settori di vera concorrenza o direttamente a contatto con il cliente finale, siano, alla fine della fiera, i più penalizzati.

Paolo Parrilla

Davvero un bel Consiglio ma...

Ho letto a suo tempo con avidità su F&S n° 5, la cronaca dettagliata del Consiglio Nazionale del 5/6 giugno a Campora San Giovanni, al quale non ho potuto partecipare come già ampiamente annunciato in precedenza.

Avevo immediatamente buttato giù una nota di commento data 21 giugno – non pubblicata per mancata “uscita” del numero di luglio di F&S – che ora ripropongo “commentata” in data 1 settembre.

Ero molto contento dei risultati di Campora perché avevo avuto la conferma della “bontà” delle mie insistenze sulla necessità della residenzialità, insistenze delle quali peraltro la Segreteria non aveva certo bisogno.

Avevo scritto:

“In una botta sola si sono ottenuti ottimi risultati, fra i quali:

1-Conferma della positività di una Mozione ben fatta, in quanto elaborata con il tempo necessario, e quindi pubblicabile.

2-Conferma della validità del nostro organo di stampa che ha fedelmente registrato gli interventi dei singoli consiglieri che hanno voluto contribuire alla riuscita del giornale, certificando l'intervento stesso. E' auspicabile che questo diventi un'abitudine per ogni Consiglio Nazionale ed anche per la Giunta e che tutti i partecipanti certifichino sempre il proprio intervento. Questa del resto era una sana abitudine del nostro Sindacato in tempi, a dire il vero, non recenti. Ottima cosa l'averla ripresa.

3-Conferma dell'opportunità di creare occasioni di incontro non convenzionali con i vertici aziendali. Si è potuto parlare con Braccialarghe e Vergara in un clima di assoluta sincerità reciproca. Questo ha certamente contribuito ed ancor più contribuirà a verificare e consolidare un clima aziendale impegnato e sereno al contempo, condizione essenziale per il successo. Ho più volte espresso le mie preoccupazioni a proposito del clima aziendale, auspicio di tutto cuore che sulla scorta dei risultati di Campora e del completamento del “tour” in Italia della Segreteria possa dirsi con chiarezza che il clima è buono, o, forse, che è tornato buono.”

Commento: La giunta del 31 luglio ha preso atto della situazione a seguito delle speranze evidenziate al punto 3 e mi pare proprio che le cose non vadano bene. A prescindere infatti dal disagio dei dirigenti in servizio per i problemi più ampi quali la perdita di potere di acquisto, il nuovo contratto (la cui soluzione è da cercarsi nel più ampio contesto extraziendale con Federmanager, Confindustria e Governo) ho riavvertito il disagio ed il malessere interno, con particolare riferimento ad un eccessivo accentramento decisionale che svilisce i ruoli periferici. A maggior ragione quindi auspico che la Segreteria riferisca al più presto su questa delicata situazione. La prossima occasione sarà il Consiglio Nazionale del 23 settembre.

L'articolo continuava così:

“Davvero un bel Consiglio Nazionale ma... sento un dovere di cittadino amante delle ferrovie e una necessità emotiva di segnalare il grande “assente”, sia nella relazione che nell'editoriale di Nicola nonché nella Mozione finale: il passeggero/cliente, che è sempre cliente sia che viaggi in Eurostar ed Intercity magari pure plus, sia che utilizzi le relazioni del cosiddetto servizio universale. Non lo farei se i documenti citati non esprimessero la più totale adesione alla politica aziendale del braccio di ferro con le istituzioni. Politica condivisibile, per carità, diciamo subito a scanso di equivoci, ma questo non autorizza l'Azienda ed i suoi dirigenti a non rispettare questi clienti che hanno la particolarità di essere non remunerativi e... assistiti, male, dalle istituzioni. Il trattamento che questo cliente “assistito” ha avuto in occasione del cambio orario è stato pessimo. Invito i miei pazienti lettori (i miei 25 lettori, diceva il Manzoni, immodestamente) a rileggere i miei due box sui due numeri precedenti del nostro giornale: “Estate 2008, treno sì o treno no?” sul n° 4 e “Estate 2008, treno sì” sul n° 5. Non ritratto nulla.

Aggiungo che so benissimo che non è più concepibile il rimborso a piè di lista e che il “muso duro” con governo e regioni è necessario, ma il cliente “assistito” deve essere trattato come ogni cliente e, perché no, anche come un alleato prezioso nella più ampia battaglia della conversione dalla strada al treno.

Esiste infatti il problema più ampio della politica dei trasporti nel nostro Paese, al quale sia le FS che il sindacato possono, anzi devono, porre attenzione. Circa 6000 morti e 330000 feriti l'anno sulle strade, la maggior parte giovani, gridano vendetta.

Le ferrovie devono, a mio modesto parere, accompagnare la voce grossa verso le istituzioni con una voce ancora più grossa perché Stato e regioni facciano tutto il possibile per portare o riportare la gente al treno che è il mezzo più sicuro. Questo non lo si fa certo comportandosi come ci si è comportata l'Azienda nella più volte, ma mai abbastanza, citata situazione della partenza dell'orario estivo.

Ecco, forse il Consiglio avrebbe fatto una bella cosa se, pur approvando l'operato aziendale, avesse rimarcato la necessità di una politica dei trasporti e pronunciato parole di comprensione, se non addirittura di scuse, per i nostri clienti “assistiti”, visto che l'Azienda non ha ritenuto di doverlo fare. La nostra mozione, così, avrebbe potuto raggiungere una platea ancora più ampia di quella degli addetti ai lavori.

Ma non voglio fare l'iper critico di un Consiglio Nazionale che è stato un grande successo. Sarebbe di cattivo gusto.

Avremo certo modo di riparlarne più approfonditamente

Commento: confermo in pieno. Penso proprio che sia ora di dedicare qualche riflessione al rapporto fra Azienda e clienti. Chi ha seguito i giornali di questa estate avrà letto le solite proteste, in particolare nelle rubriche delle lettere dei lettori: aria condizionata guasta, ritardi incomprensibili, coincidenze saltate, treni soppressi. Le risposte di Trenitalia, peraltro puntuali, mi sono sembrate troppo burocratiche e quasi seccate che la clientela testimoni la propria insoddisfazione.

Testimonianza: domenica 17 agosto ho vissuto anch'io l'inebriante esperienza del treno soppresso. Stazione di Santa Marinella, deserta, senza nessun ferroviere, treno regionale 2356 per Pisa delle 19.05 soppresso (lo si capisce solo dal teleindicatore), intercity 542 che ti corre davanti velocissimo senza nessun annuncio e... fuggi fuggi dei viaggiatori “ululanti” ad arrangiarsi, prendendo la macchina, come ho fatto io.

No comment!!!

In conclusione, non posso fare a meno di pensare ai 250 clienti dell'intercity Napoli Torino che domenica 31 agosto sono stati costretti a scendere dal treno per far posto ai tifosi del Napoli scatenati. Vero è che sono cause di forza assai maggiore ma non dimentichiamoci che quei clienti avevano in tasca un titolo di viaggio dato da Trenitalia, come lo avevano quei clienti lasciati a terra mesi fa per un episodio simile alla stazione di Aversa, di cui si è occupata la trasmissione “Mi manda Rai3”. Anche qui testimonianza personale. Alle 12 del 31 agosto, domenica, ero a Roma Ostiense, l'intercity in questione, quello finito nelle cronache nere per i delinquenti “tifosi”, era annunciato con 40 minuti di ritardo mentre, come si evince dai giornali del 1 settembre, non era ancora partito da Napoli.

No comment!!!

Sergio Graziosi

Assidifer incontra il vertice dell' Holding FS

Il 24 luglio la Segreteria, insieme ai rappresentanti delle RSA di Italferr, RFI e Ferservizi, ha avuto un incontro con i responsabili Holding dell'organizzazione dr. Braccialarghe, dr. Vergara e dr. Romoli.

Durante l'incontro sono stati affrontati numerosi temi di interesse della categoria, fra i quali in particolare:

- **MBO 2007:** su questo argomento il sindacato ha evidenziato il fatto che tale sistema ha visto penalizzati i colleghi di TRENITALIA, società all'interno della quale a circa solo la metà dei colleghi è stato riconosciuto tale compenso, mentre in altre società del gruppo tale percentuale arriva a circa il 97%. L'azienda ha ribattuto che i risultati del metodo non fanno altro che rispecchiare l'andamento negativo di alcune variabili, quali la customer satisfaction, la puntualità e la pulizia che hanno caratterizzato in modo non soddisfacente il 2007. In ogni caso l'Azienda si è riservata di valutare la possibilità di recuperare le situazioni di maggiore impegno e di obiettiva difficoltà nel raggiungimento degli obiettivi, attraverso la prossima politica retributiva
- **MBO 2008:** L'azienda ha ribadito che tutti i colleghi ai quali si applicava tale sistema vedranno confermato il loro inserimento in MBO e che sarà a breve inviata loro la scheda contenente gli obiettivi. Aggiunge, inoltre, che il numero complessivo dei colleghi in MBO subirà un leggero incremento in valori assoluti e percentuali. Il segretario generale ha sottolineato l'incongruenza della politica retributiva nelle società del gruppo FS che vede tuttora solo circa la metà dei colleghi in MBO, quando, al contrario, gruppi ed aziende di dimensione analoghe (anche dello stesso gruppo FS) la percentuale di dirigenti inseriti nel sistema MBO arriva a circa il 90% della popolazione interessata. L'azienda ha, a sua volta, controdibattuto precisando che per il momento la percentuale di dirigenti in MBO è conseguenza del possibile scarso stanziamento annuale a destinare alla politica premiante, in considerazione dell'ancora faticoso processo di risanamento e che nelle aziende all'interno delle quali il sistema MBO è quasi generalizzato è la situazione economica che lo permette.
- **Politica retributiva:** come è noto a differenza del sistema MBO, la politica retributiva coinvolge per sua natura tutta la popolazione dei dirigenti e si estrinseca o in aumento del TEI (trattamento economico individuale) o nell'erogazione di una tantum. Tali interventi saranno fatti presumibilmente per il prossimo mese di agosto. Sia l'azienda che il sindacato hanno sottolineato che esistono situazioni obiettive di “sofferenza” retributiva, riguardante in particolare i colleghi che sono andati a ricoprire posizioni di maggiore impegno e responsabilità. Compatibilmente con le disponibilità di budget i responsabili aziendali hanno preso l'impegno di risolvere progressivamente le situazioni di maggiore sofferenza.
- **Peso delle Posizioni:** il dr. Romani ha illustrato il programma in corso per procedere alla pesatura delle posizioni secondo il tradizionale metodo della HAY management. La metodologia si basa sui parametri seguenti:

KNOW HOW	1. competenze tecniche; 2. competenze manageriali; 3.- capacità relazionali interne ed esterne.
PROBLEM SOLVING	3.- contesto vincolato o meno; 4.- difficoltà del processo decisionale
ACCOUNTABILITY	1.- discrezionalità decisionale; 2.- processi influenzati in termini economici; 3.- distinzione linee / staff

La pesatura della posizione, già iniziata per primi e secondi livelli, avrà termine per il mese di aprile del 2009. Una volta terminata permetterà un riequilibrio delle retribuzioni al reale valore di mercato, nonché una sostanziale maggiore equità.

- Ultimo aspetto toccato è stato quello relativo al **Previdai**. Attualmente l'azienda restituisce al dirigente che ha deciso di attivare la contribuzione volontaria al fondo nella misura massima del 2% della RAL, esattamente la metà. La richiesta sindacale è quella che l'azienda si faccia carico dell'intero costo. L'azienda si è riservata una valutazione di costo per prendere a breve una decisione.

Salvatore La Rosa ci ha lasciato

Era riuscito a convivere con quel malaccio che si portava dentro. Certo, non era un tipo di vita facile né gradevole ma era pur sempre vita.

Veniva ancora al sindacato, alle riunioni del Consiglio nazionale, e non nascondeva nulla del suo stato di salute. Sempre sorridente, sempre inguaribilmente ottimista, era lui, così pallido e emaciato, soprattutto gli ultimi tempi, a dare tranquillità e serenità al collega che gli chiedeva come si sentiva. Lo avevo incontrato ad uno degli ultimi Consigli di Assidifer, a Roma, e chiedendomi notizie di un amico comune, mi confidò che doveva chiamarlo al telefono quell'amico, altrimenti sarebbe passata un'altra estate o chissà quanto tempo ancora e forse non avrebbe più potuto sentirlo.

Il male terribile piano piano se lo è portato via.

Salvatore La Rosa ci ha lasciato all'inizio dell'estate, quando il sole scalda gli animi e dona la gioia di vivere.

Tutta una vita spesa per le Ferrovie dello Stato, ingegnere, ha svolto tutta la sua carriera nel vecchio Servizio Impianti Elettrici, da giovane Ispettore a Direttore Centrale. Poi l'esperienza sul territorio, da Direttore Compartimentale di Cagliari e Direttore Compartimentale del nodo ferroviario più importante d'Italia, Bologna. Sempre a fare il suo dovere, sempre riservato, rigoroso, con uno stile che oggi, seguendo un po' la moda, potremmo definire francescano.

Arrivare ai vertici aziendali non gli fece diminuire il suo impegno sindacale.

Presente da sempre nei momenti importanti del Sindifer prima e di Assidifer poi, ha dato il suo contributo in modo assolutamente disinteressato alla crescita del sindacato dei dirigenti, ricevendone in cambio un riconoscimento che gli fu molto gradito: la nomina a Consigliere Onorario, una carica che ha onorato praticamente fino alla fine dei suoi giorni, partecipando, come ho detto, fino alle ultime riunioni di Consiglio tenute prima della sua scomparsa.

A questo proposito ricordo un episodio accaduto durante il Congresso di Chianciano del 1997. Durante una fase molto turbolenta del Congresso stesso, un membro della cosiddetta “Commissione Statuto” propose che i Consiglieri Onorari fossero sottoposti a conferma, in pratica che si votasse anche sui loro nomi come per gli altri consiglieri. Salvatore La Rosa, indignato, prese la parola e affermò, tra gli applausi scroscianti della sala, che un dirigente l'onorabilità ce l'ha, sempre, e una volta riconosciutagliela non può essere rivalutata ogni tre anni. Naturalmente, con sua grande soddisfazione, la proposta non passò.

Salvatore La Rosa era così: brillante come tanti uomini del sud, integro e sereno, rigoroso e professionalmente preparato come la scuola FS lo aveva formato. Con Salvatore La Rosa, possiamo dirlo senza alcuna retorica, se ne va un altro pezzo del vecchio, nobile, migliore sindacato dei dirigenti delle Ferrovie dello Stato.

Roberto Martinez

Ai familiari di Salvatore La Rosa le condoglianze più sentite degli iscritti, della Segreteria Generale e del Consiglio nazionale di Assidifer.

La redazione di Ferrovie & Servizi, insieme al suo Direttore, piange la scomparsa di Salvatore La Rosa e si associa al dolore della famiglia.

Una circolare Federmanager sull'abolizione del divieto di cumulo

Federmanager ha trasmesso ai propri organismi territoriali una circolare nella quale fa il punto della propria azione politica e riferisce sulla attività svolta per pervenire alla abolizione del divieto di cumulo fra pensione e lavoro autonomo. Si sintetizza, di seguito, il contenuto della circolare.

Il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro Sacconi, ha approvato una serie di provvedimenti tra i quali l'abolizione del divieto di cumulo tra pensione e lavoro autonomo.

Detta decisione corona l'azione, spesso solitaria, che Federmanager ha sviluppato in questi anni a livello politico e parlamentare. È stata una azione dettata dalla profonda convinzione dell'iniquità della norma e ritenendo questa "liberalizzazione", funzionale a rendere disponibili, in modo trasparente, risorse professionali importanti per le piccole e medie imprese.

Siamo peraltro convinti che la "managerializzazione" di queste aziende possa passare, inizialmente, anche attraverso una presenza "soft" di dirigenti neo pensionati.

Ma è solo un primo risultato: la categoria si attende e merita risposte su molti altri temi.

C'è da eliminare, definitivamente, il previsto contributo di solidarietà a carico degli iscritti ai Fondi confluiti nell'Inps (Inpdai, telefonici, elettrici, ecc.): come si ricorderà la Federazione è riuscita a sterilizzare tale contributo, ottenendone il "parcheggio" in una Legge delega finora non attuata.

C'è poi da ottenere la eliminazione, nel bilancio Inps, della evidenza contabile ex Inpdai: occorre far venire meno le strumentalizzazioni di cui la categoria è stata oggetto in questi anni ed alimentata proprio utilizzando, in maniera demagogica e fuorviante i dati, peraltro errati, della suddetta evidenza contabile.

Va data poi soluzione al tema della indennità di mobilità per i dirigenti iniziando, se necessario, dagli over 50: ottenere questo non solo significherebbe recuperare, a vantaggio della categoria, una parte del contributo oggi versato all'Inps a titolo di solidarietà ma consentirebbe alla Federazione di riorganizzare ed implementare le tutele già oggi disponibili a favore dei dirigenti disoccupati.

I dati di cui siamo in possesso dimostrano come il tema della disoccupazione sia oramai strutturale ed investa quote sempre significative della categoria.

Formazione mirata, attività di riorientamento, sostegno al reddito maggiormente correlato alla retribuzione media di categoria ed aiuto alla ricollocazione, debbono essere gli elementi portanti di una politica federale in grado di dare una risposta concreta e di qualità, ai tanti, troppi colleghi, vittime di ristrutturazioni aziendali o crisi di settore ma che rappresentano un patrimonio di conoscenze ed esperienze da salvaguardare e valorizzare.

C'è poi il grande tema della perequazione automatica delle pensioni: i colleghi in quiescenza si attendono, ormai da troppo tempo, una risposta concreta.

Nella agenda di Federmanager questo argomento è collocato ai primi posti. Ovviamente il tema è complesso per i suoi riflessi in termini di finanza pubblica ma questo non può più costituire un alibi visti i tassi di inflazione reale. Il tema va affrontato quindi con determinazione anche offrendo al Governo proposte in grado di evitare un rigetto acritico.

In questo quadro, un ulteriore tema da affrontare con il Governo anche per i suoi riflessi sul contratto e le politiche retributive è quello della detassazione delle quote di retribuzione variabile: dobbiamo convincere il Governo se non ad eliminare ad alzare in modo più che sostanziale il limite di applicabilità dell'incentivo; sarebbe grave se da esso continuassero ad essere esclusi i lavoratori più determinanti per la redditività aziendale e cioè i quadri ed i dirigenti.

Per tutte queste tematiche e, in vista del confronto sul documento di programmazione economica e finanziaria, la Federazione sta già programmando incontri politici e tecnici con i Ministeri competenti.

Come si può vedere l'agenda di Federmanager è densa di appuntamenti assai delicati e determinanti per le politiche federali: sarà cura della Direzione generale, attraverso tutti i vari canali di comunicazione, informare le Associazioni territoriali e gli Organi federali sulla evoluzione dei vari problemi ma, nel contempo, si ritiene essenziale che il territorio riprenda quella azione di sensibilizzazione dei parlamentari così come avvenuto, in molti casi, durante la recente campagna elettorale.

Pur essendo disponibili tramite internet, gli Uffici federali sono comunque a disposizione per fornire gli elenchi dei parlamentari ripartiti in base alle Commissioni parlamentari di appartenenza in modo da consentire contatti mirati rispetto ai temi.

A proposito dell'offerta ferroviaria...

Intendo ringraziare Sergio Graziosi per l'articolo pubblicato sull'ultimo numero di Ferrovie & Servizi che, con la sua critica costruttiva, rivela il senso di appartenenza come un dirigente ancora in servizio preoccupato del futuro della propria azienda e attento alle esigenze della clientela. Premetto che gli onori della cronaca nazionale, conquistati da Trenitalia per l'incredibile vicenda degli orari e per la soppressione in corso d'orario del "Casanova" Venezia-Lubiana, ridicolizzando ogni scrupolo corporativo, mi hanno spinto a ripescare le seguenti note, già predisposte all'inizio dell'anno.

Il 21 dicembre 2007 è caduto il confine tra l'Italia e la Slovenia e giustamente il supplemento al quotidiano giuliano "Il Piccolo Europa, giornale di Trieste capitale dell'Euroregione" ha titolato "Per il Friuli Venezia Giulia si volta pagina...da oggi è una nuova storia".

In relazione a tale storico evento non sono mancati opportuni interventi che sottolineavano l'esigenza di adeguare le comunicazioni per affrontare le nuove esigenze di mobilità in aree metropolitane ormai senza barriere, il che ha richiamato alla mia memoria le proposte di relazioni IC transfrontaliere delle ferrovie austriache e slovene a metà degli anni '80, prima quindi della caduta del muro di Berlino e dei confini. Dico questo perché oggi Trieste, capitale dell'Euroregione, ha una sola relazione diretta internazionale, quella assicurata dal "Cisalpine" per Zurigo, mentre, come è noto il capoluogo del Friuli Venezia Giulia è più vicino, in termini di distanze ferroviarie, a Lubiana, Budapest, Vienna e Monaco di Baviera, rispetto a Roma. Ma vediamo come la ferrovia presenta alla clientela la propria offerta:

- **Trieste - Lubiana**: (3 ore e 11' di durata del viaggio) con cambio a Monfalcone, senza precisare che in 1 ora e 42' Lubiana è raggiungibile utilizzando la fermata di Villa Opicina, in comune di Trieste, che sarebbe opportuno denominare appunto "Trieste Opicina", come proposto da un lettore del Piccolo tre anni fa, dopo che i convogli Venezia-Lubiana-Budapest non raggiungevano più la stazione di Trieste Centrale.

- **Trieste - Bled Jezero**: "nessuna soluzione trovata" secondo Trenitalia, mentre le ferrovie austriache fanno presente che per il percorso a piedi di 2,4 km tra Gorizia Centrale e Nova Gorica sono necessari circa 40 minuti; le ferrovie tedesche e svizzere precisano che tra le due stazioni c'è anche un servizio di bus e taxi.

Certo, questo confine è appena caduto; osserviamo allora

Tarvisio dove il confine è venuto meno da diversi anni:

Trieste - Monaco di Baviera: Trenitalia offre cinque possibilità, tra le 9 ore e 4' e le 10 ore e 43' di percorrenza con due o tre cambi, tutte via Brennero; hanno chiuso Tarvisio? No, anche in questo caso ci vengono in soccorso gli orari OeBB, DB e SBB, informandoci che Muenchen Hbf è raggiungibile anche in 7 ore e 28' con cambio a Udine e Villach.

Udine - Monaco di Baviera (422 km): stessa storia; Trenitalia prospetta cinque possibilità, tra le 8 ore e 21' e le 10 ore e 15' di percorrenza con due o tre cambi, tutte via Brennero; OeBB, DB e SBB ci suggeriscono che a Muenchen si va anche in 6 ore e 4' con cambio a Villach Hbf.

Tarvisio Boscoverde - Monaco di Baviera: incredibile! Le solite cinque proposte via Brennero con cambi da due a quattro e con percorrenze da 11 ore e 25' a 13 ore e 46'; anche in questo caso le ferrovie estere ci consolano offrendoci una percorrenza di 4 ore e 52' con cambio a Villach, da cui Tarvisio Boscoverde dista 28 km (22' di percorrenza).

A questo punto mi sembra legittimo chiedersi se l'informazione sia finalizzata a vendere il servizio o a indirizzare il potenziale cliente verso un mezzo alternativo. Un collega qualificato al quale chiedo se sia stato segnalato tale disservizio, finisce per anticiparmi che c'è l'intenzione di sopprimere le relazioni Venezia-Vienna e Venezia-Lubiana. Mi torna allora alla memoria l'affermazione di un alto dirigente che molti anni fa mi rispose che il traffico con l'oriente era una nebulosa e la battuta più recente di Paolo Rumiz il quale ha affermato che l'Italia ferroviaria si ferma a Venezia. In effetti l'esame comparato negli anni dei vari orari finiscono per confermare un preciso disegno di ridurre il Nord-Est ferroviario al solo traffico regionale senza peraltro affrontare le relazioni transfrontaliere dettate dalle nuove esigenze di mobilità di una regione senza confini. Aspettandomi la domanda: "Ma tu sei con noi o contro di noi?", dico che considero doverose queste mie osservazioni perché conosco la sensibilità dei lettori e quella dei colleghi rispetto all'esigenza che l'azienda riesca ad essere un'impresa orientata al mercato, in grado di migliorare il servizio e conquistare nuovi clienti, cosa che non si ottiene con le soppressioni ma con un adeguamento dell'offerta.

Luigi Bianchi

Presentato il ricorso contro il blocco della perequazione delle pensioni per il 2008

La Legge finanziaria 2008, varata dal governo Prodi, stabilisce (Legge 24.12.2007, n. 247, art. 1 comma 19) che "per l'anno 2008, ai trattamenti pensionistici superiori a otto volte il trattamento minimo INPS, la rivalutazione automatica delle pensioni, secondo il meccanismo stabilito dall'art. 34, comma 1, della legge 23.12.1998, n. 448, non è concessa".

Tale disposizione blocca di fatto l'adeguamento al costo della vita delle pensioni di gran parte dei dirigenti di aziende industriali anche se, a ben guardare, manifesta evidenti profili d'illegittimità costituzionale.

Forti del convincimento proprio d'illegittimità costituzionale del citato art. 1, comma 19 della legge finanziaria tre colleghi, consiglieri del Sindacato Romano di Federmanager - i dottori Roberto Martinez e Armando Bianchi e l'ing. Stefano Sansolini - hanno presentato, attraverso lo Studio Legale Pessi e Associati, alla Sezione Lavoro del Tribunale Civile di Roma, circostanziato ricorso al fine di veder rilevata l'ammissibilità della questione di costituzionalità, valutando l'eventuale violazione da parte della citata legge, degli articoli 36, 38 e 3 della Costituzione e quindi, accertata l'incostituzionalità della norma, ottenere la condanna dell'INPS a corrispondere ai ricorrenti la rivalutazione del trattamento pensionistico a decorrere dal mese di gennaio 2008, oltre, naturalmente, agli interessi maturati e alle rivalutazioni.

E' evidente che il ricorso presentato dal collega Roberto Martinez e dagli altri due consiglieri del Sindacato Romano costituirà una cosiddetta "causa pilota": l'eventuale pronunciamento favorevole del Giudice delle Leggi provocherebbe la caducazione ex tunc della norma e il conseguente riconoscimento della risoluzione del trattamento pensionistico mensile a favore non soltanto dei ricorrenti ma di tutti quei dirigenti in pensione che si trovino nelle condizioni dei ricorrenti medesimi.

Assidifer Federmanager. Presentazione dell'attività e delle tappe del «percorso storico» dalla costituzione ad oggi

Premessa

Questa nota era stata da me scritta lo scorso Maggio, su invito di Nicola, nell'ipotesi di un suo inserimento nelle note del bilancio Federmanager 2007. Era quindi orientata all'esterno di Assidifer. La pubblicazione non c'è stata ma mi fa piacere che essa appaia su F&S per due motivi:

• Assidifer sta acquisendo molti giovani ed è bene per loro conoscere la storia di Sindacato per parteciparvi sempre più proficuamente e consapevolmente.

• Nel sindacato ci sono ancora molti protagonisti di questa storia. Penso faccia loro piacere ripercorrerla.

Ricordo che una cronistoria più completa è in appendice al volume di Valter Guadagno "Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'Azienda, il paese (1905-2005)" edito dal nostro sindacato in occasione del centenario delle Ferrovie dello Stato. Quella che segue è una sintesi commentata e meno fredda di quella.

Le origini

L'Assidifer è l'Associazione Sindacale Dirigenti FERrovie italiane. Le origini del sindacalismo dirigenziale nelle Ferrovie dello Stato risalgono al 1948, sessanta anni o sono.

Nell'immediato dopoguerra si sviluppa infatti negli allora funzionari delle Ferrovie dello Stato la coscienza della necessità di associarsi per la tutela dei comuni interessi.

Nel 1947 è costituita l'Associazione "Movimento Funzionari delle FS", su iniziativa dei funzionari direttivi del Servizio Materiale e Trazione.

Nel 1948, a Giugno, si svolge a Roma il Congresso del Movimento che decide di effettuare un referendum per chiedere agli iscritti se trasformare il Movimento in un vero e proprio sindacato. Il referendum si tiene a novembre dello stesso anno. La partecipazione al voto è massiccia (1519 votanti su 1699 iscritti) ed i voti a favore della trasformazione in sindacato sono ben 1311. Nasce così il "Sindacato Funzionari F.S.", in sigla S.F.F.S. che si dichiara da subito come "...l'unica organizzazione di categoria che abbia il diritto ed il dovere di rappresentare i funzionari ferroviari...ove la voce dei dirigenti debba essere sentita".

Fin dalle origini si individuano i suoi connotati di base: democrazia interna, ampia partecipazione degli associati alla vita sindacale, senso politico e pragmatismo nelle alleanze, conservando in ogni caso autonomia ed indipendenza. Tali connotati sono rimasti inalterati fino ad oggi. Infatti l'Assidifer-Federmanager, Associazione erede di quella originaria, ha un numero di iscritti in servizio ben oltre il 50% ed è organizzata in una pluralità di organi che garantiscono la più ampia partecipazione dei dirigenti di tutte le Società del gruppo FS, sia nelle strutture centrali che in quelle del territorio. Per il "senso politico" basti dire che, negli anni 90, l'Associazione aderì all'allora FNDAL, ora Federmanager, addirittura in anticipo rispetto alla trasformazione delle Ferrovie dello Stato in S.p.A. L'adesione fu "organica", per singolo iscritto secondo lo statuto federale, ma l'Assidifer conservò la sua indipendenza e fu riconosciuta come Organismo della FNDAL con autorizzazione anche a "battere moneta".

Per ovvia mancanza di spazio la nostra sarà una cronistoria più che una storia.

Dal dopoguerra al 1985 le Ferrovie dello Stato sono state un'Azienda autonoma, organicamente inserita nel Ministero dei trasporti. Nel 1948 quindi i funzionari sono funzionari statali, per questo il neonato SFFS decide subito di stabilire un'alleanza con la DIRSTAT, il sindacato dei DIRigenti dello STATO.

Nel 1953 SFFS diventa Sindifer, "Sindacato dirigenti azienda F.S.". Continua l'alleanza con la Dirigenza statale, che però negli anni 60 si incrina fino alla rottura del 1971. Motivazione principale "...la linea DIRSTAT appare divergente dalle aspettative dei ferrovieri in generale e nostro in particolare...". Per contro "...dovranno essere rafforzate le intese e le collaborazioni in atto con le Organizzazioni Sindacali Unitarie dei ferrovieri". Con tali organizzazioni si stabilisce una collaborazione tesa ad ottenere una riforma delle Ferrovie dello Stato, sentite più come Azienda Industriale che come pubblico impiego.

D'ora in poi Sindifer sarà il "Sindacato direttivi dell'Azienda FS". Il DPR 748/72, creando la Dirigenza statale, divide in due la categoria: dirigenti e direttivi. Il Sindifer continua a rappresentarli entrambi.

Nel 1985 la legge 210 trasforma le Ferrovie dello Stato da Azienda autonoma in Ente pubblico economico e la quasi contemporanea legge 190 organizza il lavoro dipendente nelle categorie di Dirigenti, Quadri, Impiegati ed Operai. Il nuovo assetto istituzionale e la legge sul lavoro dipendente aprono un grande dibattito nel Sindifer fra chi ritiene che il personale direttivo, assimilato da alcuni alla categoria quadri, non possa più essere rappresentato dal Sindifer, che quindi dovrà rimanere sindacato di soli dirigenti, e chi contesta tale interpretazione.

Nel Dicembre 1985 al Congresso straordinario di lesi la linea della rappresentanza dei soli dirigenti esce sconfitta. Il personale direttivo continua ad essere rappresentato dal Sindifer che, fermo restando l'acronimo, diventa "Sindacato dell'area dirigenziale dell'Ente Ferrovie dello Stato".

Nel Febbraio 1986 il Sindifer aderisce alla CIDA, entrando nella Federazione della Funzione pubblica. Tale decisione, aggiuntasi agli esiti del congresso di Jesi, provoca la scissione di un gruppo di dirigenti che fonda un altro sindacato di soli dirigenti, Ferdirigenti.

Seguono anni duri per il Sindifer che si trova opposto ai Sindacati Confederati alleati con Ferdirigenti. I dirigenti vengono inseriti nel Contratto collettivo nazionale dei ferrovieri in una sezione separata, la cosiddetta "Sezione seconda". Il contratto viene di fatto trattato solo dai Confederati e dal sindacato autonomo FISAFS, il Sindifer firma per adesione.

Il 1988 è un anno difficile per tutti. Il Sindifer esce dalla Funzione pubblica restando però nella CIDA e nella primavera lo scandalo delle "lenzuola d'oro" travolge il consiglio di Amministrazione dell'Ente FS. Mario Schimberni è nominato Commissario straordinario.

A gennaio del 1989, appena insediato, Schimberni riceve subito il Sindifer, riconoscendolo quale Organizzazione esclusiva di rappre-

sentanza dei dirigenti. Nel Giugno è deliberata l'adesione all'allora FNDAL e disdetto il Contratto di lavoro dei ferrovieri per la sezione seconda in scadenza al 31 dicembre. Si arriva così ad un evento "storico": il 21 Dicembre FNDAL, Sindifer e il Commissario straordinario Schimberni stipulano il primo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) dei dirigenti dell'Ente FS.

Nel 1990 I sindacati unitari e la FISAFS protestano per il loro mancato coinvolgimento nelle trattative per il CCNL, essendo essi firmatari della sezione seconda del CCNL dei ferrovieri. Schimberni riapre le trattative. FNDAL e Sindifer sono d'accordo in quanto i sindacati unitari e la FISAFS, contestualmente, costituiscono il "Coordinamento unico e provvisorio della dirigenza" ed accettano formalmente la confluenza in FNDAL a conclusione del nuovo negoziato. Questo si conclude in aprile.

Nel Giugno del 1990 Schimberni si dimette e al suo posto è nominato Commissario straordinario Lorenzo Necci. Contemporaneamente si sviluppa un dibattito tra il Sindifer e il "Coordinamento unico e provvisorio della dirigenza" sull'opportunità di costituire l'unità sindacale indipendentemente dalle intese con FNDAL, o per lo meno in anticipo sulla confluenza nella FNDAL stessa.

Tale linea è vincente nel Congresso di Saint Vincent nel dicembre 1991, il Sindifer diventa Assidifer, "Associazione sindacale dei dirigenti del gruppo FS". Nel Consiglio nazionale del marzo 1992 gli organi Assidifer sono sfiduciati, non avendo conseguito i risultati attesi. I nuovi responsabili Assidifer riprendono comunque i contatti con il "Coordinamento unico provvisorio della dirigenza". Si accetta unanimemente di soprassedere al confronto sul processo di riunificazione e di costituire una delegazione unitaria per trattare con l'Ente FS il rinnovo economico del CCNL scaduto il 31 dicembre 1991.

A Giugno 92, stipulato l'accordo di rinnovo economico del CCNL, Assidifer rompe l'alleanza con il "Coordinamento unico e provvisorio della dirigenza", che non ha rispettato i patti che prevedevano la sua confluenza in FNDAL.

Ad Agosto avviene la trasformazione dell'ente FS in Società per Azioni.

A Novembre 92 è deliberata l'adesione "organica" a FNDAL, consistente nel fatto che i dirigenti iscritti ad Assidifer si iscriveranno individualmente tutti a FNDAL, come previsto dallo statuto federale. Contestuale viene stipulato un protocollo fra FNDAL e Assidifer il cui punto qualificante è che Assidifer conserva tutta la sua autonomia. E' un grosso successo: per la prima volta nella sua storia FNDAL ammette al suo interno un sindacato, il quale è definito "Organismo della FNDAL".

Nel gennaio del 1993 Assidifer aderisce al FASI, all'ASSIDAI e al PREVINDAI. Per la prima volta i dirigenti FS hanno un'assistenza

sanitaria ed una pensione integrativa. Nel Novembre FIT-CISL dismette la rappresentanza della dirigenza invitando i suoi iscritti a aderire all'Assidifer. Nel Dicembre Scade il CCNL. E' tacitamente rinnovato non avvenendo le parti chiesto la negoziazione. Validità 1994/1997 per la parte normativa. Rinnovo economico dopo due anni al 1 gennaio 1996.

Nel Giugno 1994 Dirifilt, rappresentanza dei dirigenti della FILT-CGIL dismette la rappresentanza stessa invitando i suoi iscritti a aderire all'Assidifer.

Nel Luglio 94 i direttivi iscritti ad Assidifer costituiscono una loro associazione specifica, l'Assoprofer, "Associazione professionale fra il personale delle Ferrovie dello Stato", che stipula un patto associativo con Assidifer. Era un'ottima soluzione del problema della rappresentanza dei quadri; purtroppo "incomprensioni" fra le due Associazioni negli anni seguenti portano al distacco di Assoprofer da Assidifer.

Nel 1995 la CISL ricostituisce la rappresentanza dei dirigenti, d'intesa UILT e FISAFS. Nasce così la FENDIT. Quota parte dei dirigenti confluiti in Assidifer rientra in CISL aderendo a FEN-DIT.

Nell'Ottobre 1996 l'ing. Giancarlo Cimoli è nominato nuovo Amministratore delegato in sostituzione del dimissionario Lorenzo Necci.

Nel Dicembre 1997 Scade il CCNL. Le FS chiedono che si tratti l'adesione al "Contratto nazionale dei dirigenti d'azienda" stipulato fra FNDAL e Confindustria. FNDAL e Assidifer si dichiarano d'accordo.

Dal febbraio 1998 partono serrate trattative per il nuovo CCNL

che si concludono il 22 Ottobre con il cosiddetto accordo di puntualizzazione fra le parti. Il 23 Ottobre il Consiglio nazionale Assidifer, nonostante forti opposizioni di una parte di non pochi consiglieri, approva tale accordo a maggioranza con voto palese. E' una formidabile prova di democrazia e di maturità. Il 30 Ottobre l'accordo è firmato ufficialmente. Da questa data la contrattazione di base per i dirigenti FS esce da Villa Patrizi, sede del Ministero dei Trasporti e dei vertici delle ferrovie ed i dirigenti FS sono dirigenti industriali a tutti gli effetti.

Nel 1999 risultano vani i tentativi della Fendit di far annullare l'accordo di ottobre. A Maggio con un convegno a Cagliari sul tema "La Sardegna: regione laboratorio per il riordino del sistema trasporti" inizia una serie di iniziative attente alle problematiche del trasporto, in senso ampio, nonché alle specificità del territorio. In particolare: Maggio 2001 Convegno a Palermo su "Trasporti: obiettivo cliente". Novembre 2001, Convegno a Venezia sul tema "La mobilità nel Veneto: le infrastrutture e le imprese". Maggio 2002, Convegno a Roma su "La mobilità nel Lazio e il nodo di Roma". Maggio 2003, Convegno a Bologna sul tema "Sciogliamo i nodi". Aprile 2004, Tavola rotonda a Roma sul tema "La mobilità e il nodo di Roma, due anni dopo". Dicembre 2005, Convegno a Padova sui cento anni delle Ferrovie dello Stato (nota: in tale occasione viene editato il libro di Valter Guadagno di cui alla premessa).

Aprile 2007. Convegno a Roma sul tema: "La modernizzazione e la competitività del paese attraverso il rilancio del trasporto ferroviario". Novembre 2007, Convegno a Roma sulla "Mobilità a Roma ed in provincia", in pratica il terzo convegno sullo stesso tema dopo quelli del 2002 e del 2004.

Dalla "carrellata" di iniziative si evince come oggi Assidifer si muova, e non potrebbe essere altrimenti, in piena coerenza con le politiche Federmanager che fanno della professionalità dei dirigenti il punto di forza per l'affermazione della categoria.

Riflessioni del luglio 2008

Questa dunque la nostra storia. L'ultimo anello della catena è il Consiglio nazionale di Campora, da iscriversi fra quelli "storici". La mozione indica delle linee guida di grosso spessore, certamente valide fino al prossimo Congresso di fine 2009, ma che vanno anche oltre. In particolare il perseguimento di un contratto di secondo livello ed una nuova organizzazione del sindacato. Mi permetto quindi di rivolgermi ai giovani che saranno gli "eredi" della nostra organizzazione, senza falso paternalismo e vuota retorica ma con sincero affetto: non agite mai senza fondare la vostra azione sulla storia, sarebbe come erigere palazzi sulle paludi e non dimenticate mai la solidarietà intergenerazionale che è uno dei nostri grandi valori.

Sergio Graziosi

**EXTRA BONUS
CHIAVI IN MANO.**

Sali a bordo di HDI Assicurazioni e la tua polizza auto riparte avvantaggiata.

4 BUONI MOTIVI PER RISPARMIARE SULLA POLIZZA AUTO:

- 1 SEI DIPENDENTE O PENSIONATO FS
- 2 NON SEI ANCORA CLIENTE HDI ASSICURAZIONI
- 3 NON HAI AVUTO INCIDENTI NEGLI ULTIMI 5 ANNI
- 4 HAI FIGLI O FAMILIARI A CARICO

Per saperne di più vieni a trovarci, HDI Assicurazioni ti garantisce immediati vantaggi.

www.hdi.it - www.inlinea-hdi.it
numero verde 800.082.082

InLinea
La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri

HDI
ASSICURAZIONI
Al tuo fianco, ogni giorno.