

Chi ha partecipato al workshop del 3 marzo, organizzato da Assidifer insieme a Federmanager ed al Sindacato Romano, ha avuto modo di assistere a un confronto all'interno del quale vi è stata la possibilità per i presenti di esprimere senza remore le proprie posizioni. Premetto che, per i colleghi che non ne hanno avuta la possibilità, è disponibile sul nostro sito la registrazione audio: invito tutti a investire un po' del proprio prezioso tempo e ascoltarlo. Ne migliorerà la conoscenza del contesto e – infine – la qualità del loro lavoro. Era importante per un'organizzazione come la nostra farsi promotori di un convegno sull'assetto e le prospettive del mercato del trasporto ferroviario, con un focus particolare sulla presenza dei nuovi contendenti, degli obblighi di "trasportare" e, infine, sul ruolo delle istituzioni comunitarie e nazionali per la governance di un settore di mercato, difficile e con evidenti implicazioni di carattere regionale, nazionale e comunitario. Intanto serviva per fare chiarezza. La concorrenza serve ai clienti e alle aziende. Costringe a efficienze e a miglioramenti qualitativi che in situazioni di monopolio si tende a evitare. Serviva a precisare che la dirigenza FS (e la sua rappresentanza) non solo ne sono ben consapevoli, ma ne accettano le sfide e i rischi. Anche in questo caso, come accaduto in passato, il sindacato ha inteso dimostrare – senza equivoci – che la rappresentanza dei dirigenti non può che essere a fianco dell'azienda. Si tratta – com'è ovvio – di ruoli e responsabilità diversi. Non ci interessa "essere in contrapposizione" per definizione e non solo per un'evidente sproporzione nei rapporti di forza, ma anche perché condividiamo le linee di fondo della strategia di risanamento e posizionamento competitivo dell'impresa. Ci interessa riuscire a conservare una capacità critica, perché continuiamo a essere convinti che è quello che serve all'azienda e – soprattutto – è quello che ci chiedono i colleghi che continuano a garantirci la loro fiducia. In questo senso – anche come ricaduta positiva del workshop al quale erano presenti anche dei parlamentari – siamo stati invitati, con Federmanager e il sindacato romano – per un'audizione presso la commissione trasporti della Camera dei



Deputati, dove ci siamo qualificati come un interlocutore attendibile e qualificato. Spesso il sindacato ha insistito sulla necessità per l'azienda di creare una squadra coesa, convinta della propria missione, senza ripensamenti e tentennamenti: un principio sul quale molto si è insistito anche durante la convention precedente all'ultima, presso l'auditorium del Divino Amore a Roma. Il responsabile dell'organizzazione è arrivato a scomodare il grande bardo inglese. Si tratta del discorso di "San Crispino" dell'Enrico V di Shakespeare, prima della battaglia di Agincourt. Invito tutti a risentirlo. Non è difficile, si trova facilmente su internet. Voglio solo riportare alcune frasi, perché questo era il messaggio che il board voleva mandare alla dirigenza riunita. "Meno siamo e più grande sarà la nostra parte di gloria", "In nome di Dio non desiderare un solo uomo di più"; "Chi non si sente in grado di battersi, se ne vada a casa: gli daremo il lasciapassare e gli metteremo anche in borsa i denari per il viaggio". Per la cronaca la battaglia fu vinta dagli inglesi che – nonostante l'enorme sproporzione di forze – vinsero per una maggiore compattezza, migliore tecnica e convinta adesione. Si trattava di uomini uniti da una comune convinzione e dalla cosciente certezza di fare la "cosa giusta". Non dalla paura. Intelligenti pauca. Poiché nell'ultima convention sono mancate le citazioni colte, proverei a lanciarne una per i volenterosi lettori, dalle "Memorie di Adriano" di Marguerite Yourcenar: Aveva ragione quella postulante, che mi ero rifiutato un giorno di ascoltare fino alla fine, quando esclamò che se mi mancava il tempo per darle retta, mi mancava il tempo per regnare. Le scuse che le feci non erano solo formali. E, tuttavia, il tempo mi manca: più l'impero si estende, più i vari aspetti dell'autorità tendono a concentrarsi nelle mani del funzionario in capo; quest'uomo oberato necessariamente deve scaricare su altre persone una parte dei suoi compiti; il suo genio consisterà sempre più nel circondarsi di gente fidata. Ho trascorso una parte della mia vita e dei miei viaggi a scegliere i capi di una burocrazia nuova, a esercitarli, e adeguare con il maggior fiuto possibile le capacità alle mansioni; a creare utili possibilità per questa classe media dalla quale dipende lo Stato. Il Consiglio del principe; grazie a coloro che lo compongono, ho potuto assentarmi da Roma per anni, e tornarvi solo di passaggio. Essi, a

loro volta, hanno formato altri ausiliari egregi: la loro competenza è opera mia, la loro attività ben regolata m'ha permesso di impiegare me stesso altrove, e mi consentirà senza eccessive inquietudini di assentarmi.

Paolo Parrilla



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 20°
N° 3/2011



"Mobilità e liberalizzazione del trasporto ferroviario": una iniziativa utile, un successo indubbio

Ma è stata chiesta una testimonianza sul convegno, svoltosi all'Hotel Quirinale di Roma lo scorso 3 marzo, su iniziativa di Assidifer e Federmanager, con la collaborazione del Sindacato Romano, sulla base di una ricerca del CERTET dell'Università Bocconi di Milano, sul tema della liberalizzazione del trasporto ferroviario ed il diritto alla mobilità. Lo farò molto volentieri. Ma in questi giorni si sono verificati (si stanno verificando!) eventi straordinari che la mia coscienza di cittadino, prima che di dirigente e di Presidente dei dirigenti delle aziende industriali di Roma e del Lazio, mi impongono di citare, almeno sommariamente. Si tratta di due fatti estremamente negativi e di uno che ritengo si stia dimostrando positivo oltre le previsioni e aspettative. Parlo ovviamente del tremendo terremoto – e del conseguente tsunami – che ha investito il Giappone e che sta provocando migliaia di morti, danni ambientali non quantificabili, che incideranno per molte decine di anni sulla vita e sulla salute di un'area sicuramente molto vasta, oltre, naturalmente, a danni economici rilevanti, ma che oggi appaiono, giustamente, secondari. E stiamo parlando del Giappone. Di un Paese all'avanguardia tecnologica nel mondo, tanto che un terremoto di oltre nove gradi della scala Richter – ha testimoniato un giornalista – non ha provocato a Tokio "neanche il crollo di un cornicione", che il giorno dopo i negozi, gli uffici e le banche erano aperti, ad eccezione, va da sé, per le zone direttamente colpite dal terribile maremoto. Eppure questo Paese, la cui compostezza è oggetto di ammirazione da parte del mondo intero, è oggi al centro dell'attenzione (e dell'apprensione) di gran parte del mondo a causa degli effetti degli incidenti che si sono verificati nelle sue centrali atomiche. Tanto che ogni certezza è caduta e praticamente tutti oggi ritengono che sui temi energetici, in particolare quello dell'energia nucleare, occorra una ulteriore seria riflessione. Non strumentale, non da "tifosi" ma certamente responsabile. Secondo evento che riempie le pagine dei giornali e dei media: la Libia. Ormai la "guerra" in Libia. Perché da sabato 19 marzo in Libia non si fronteggiano solo le forze leali verso Gheddafi e coloro che si ribellano ad un uomo ed a un regime che da più di quaranta anni sta vessando i suoi stessi cittadini. E' sceso in campo l'ONU o, almeno, alcune Nazioni, tra cui l'Italia, che agiscono sotto l'egida dell'ONU. Sono Nazioni che fino a poco tempo fa, qualche settimana, hanno intrattenuto con il dittatore relazioni ufficiali (e di affari) più che

buone. In qualche caso relazioni persino cordiali. Mentre c'è da rallegrarsi che in una parte così delicata del mondo (e così vicina a noi) stia sorgendo un vasto movimento di rivolta verso governanti tiranni, non possiamo non avere preoccupazioni per i tempi, i modi e le conseguenze dell'intervento in Libia. Terzo evento, per fortuna questa volta positivo. I festeggiamenti per i 150 anni dell'Unità d'Italia. Piazze e teatri affollati come non mai. Al nord, al centro ed al sud. Anziani e giovani – tanti giovani! – che cantano insieme l'Inno di Mameli. Il Presidente della Repubblica che si sposta da un evento ad un altro sempre accolto dagli applausi di un pubblico entusiasta.

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiotti

Quando penso al ruolo di Assidifer spesso mi viene in mente la definizione inventata da quel tale per descrivere l'atteggiamento dell'uomo nel fare l'amore: "la fatica è tanta, la posizione è ridicola, il piacere è effimero"! E qui ci sta bene il solito rovello sul nostro Sindacato. E' davvero, come qualcuno va dicendo, un'accozzaglia di sfigati e di dirigenti pensionati pure un po' storditi o è qualcosa di diverso? Immagino che chi era presente all'Hotel Quirinale il 3 marzo scorso propenda per la seconda cosa.

Il Convegno sulla liberalizzazione delle ferrovie preparato con tanta fatica è stato senza dubbio un successo. Assidifer quando serve c'è e si vede. Sa svolgere al meglio le funzioni di un moderno sindacato che è quello di provocare, di dare slancio alle azioni di tutte le parti, contribuendo attraverso il dibattito alla soluzione dei problemi sul tappeto.

Due parole poi sull'intervento di Mauro Moretti. Ha battagliato e difeso da par suo gli interessi del Gruppo FS, sgombrando il campo da tanti equivoci, tanti luoghi comuni sui processi di liberalizzazione in atto, tirando in ballo controllati, controllori che controllano poco e perfino l'inazione di un'Europa vittima della sua stessa burocrazia.

L'aver richiamato poi il sacrosanto orgoglio di essere italiani, di saper innovare e fare bene le cose, ben si coniuga con questo 2011, anniversario della nostra unità!

E' bello scoprire che alla fine sulle cose serie i cittadini si ritrovano molto più uniti di quanto non siano i loro rappresentanti! Sono contento ed orgoglioso che anche la "mia" azienda stia partecipando ai festeggiamenti con atti altamente simbolici: dal treno tricolore, al suono dell'inno nelle stazioni, alla distribuzione di coccarde... a dimostrazione ulteriore che si tratta di un'azienda che così significativamente ha contribuito all'unificazione del paese di cui si sente ancora asset importante ed essenziale.

Ed il convegno di cui avrei voluto parlare più diffusamente non è staccato da questo modo di sentirsi parte di questo paese e, contestualmente, parte di una grande azienda. Il successo che esso ha riscosso, non solo tra i colleghi e gli addetti ai lavori, ma anche su tanta parte dei media nazionali, dimostra la credibilità della nostra Organizzazione. Così come è dimostrazione di credibilità la ricchezza delle presenze in sala e sul palco. Coloro che hanno partecipato, dall'amministrazione delegata di FS a quello di NTV, dall'Autorità di Vigilanza al Ministero delle Infrastrutture, per la prima volta insieme in un convegno come quello, certificano l'autorevolezza e la serietà riconosciuta ai soggetti organizzatori. Bene quindi ha fatto il Consiglio Nazionale di Assidifer ad assecondare la proposta della Segreteria, fortemente e convintamente voluta – mi fa piacere sottolinearlo – da Paolo Parrilla. E' stata una dimostrazione di saper coagulare soggetti diversi per realizzare un evento che bene si inquadra in quella politica uscita dal congresso di Padova. Un sindacato che esce, quando serve, anche fuori dall'azienda e si cimenta con la competenza e l'equilibrio che debbono avere i dirigenti d'azienda, quale parte importante della dirigenza del paese, sui temi dell'economia. Un sindacato che esce dall'autoreferenzialità e si confronta con altri soggetti, alla pari, per fare la propria proposta. Sono certo che questo successo darà slancio e maggiore forza ad Assidifer ed attraverso di esso anche al sindacato romano di cui è componente di maggioranza. Questo fatto, auspico, faccia riflettere anche il Vertice aziendale sul valore aggiunto che un'organizzazione come la nostra può avere per l'azienda stessa. Sarà un caso che il prossimo 24 marzo, insieme al Presidente di Federmanager ed al Presidente del Sindacato Romano, il Segretario generale di Assidifer è stato ricevuto alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati?

Nicola Tosto

Il workshop su “Mobilità e liberalizzazione del trasporto ferroviario”

Il 3 marzo, all’Hotel Quirinale di Roma, si è dibattuto su uno dei temi più importanti per il trasporto ferroviario dei prossimi decenni.

A questo evento è stato dedicato talmente tanto spazio in tutte le testate nazionali che a me resta solo il compito di comunicare impressioni a caldo a chi non ha avuto modo di partecipare: straordinariamente vivo, niente aria fritta, cinque determinatissimi wrestler in pedana che hanno dato vita ad un combattimento vero in cui anche il moderatore (Santilli) ha sudato, dove persino il giudice finale (Castelli) si è esibito in un coup de theatre e dove, infine, si sono trattati tutti i temi strutturali del sistema trasportistico. Chi ha vinto? Noi, che ne sappiamo più di prima, e Parrilla che ha il merito dell’idea e dell’organizzazione.

Ma andiamo con ordine.

Mentre ancora centinaia di flash tormentavano i VIP, l’oratore ed i presenti, il professore **Baccelli** (Certet, Bocconi) è partito al galoppo illustrando un prezioso studio, fresco di stampa (agli atti) che fotografa lo scenario di oggi. La liberalizzazione ha un unico fine: stimolare il trasporto ferroviario che significa entrata di nuovi imprenditori, riduzione dei prezzi, diversificazione dell’offerta verso proposte innovative, evoluzione tecnologica e, soprattutto, contributo dei privati agli investimenti. Ma ecco il nodo: per questi risultati occorre un quadro giuridico chiaro, una stabilità di lungo termine in cui le architetture finanziarie degli investimenti siano regolate, confrontabili e leggibili. Le Direttive Europee mostrano ormai molte falle, per ripararle è stata emanata a ottobre la *Recast*, Direttiva di adattamento e correzione:

- i tanti soggetti in campo: hanno funzioni di regolatori e regolati, di finanziatori e finanziati, di gestori e gestiti, sono troppo interdipendenti al punto da configurare conflitti di interesse
- il Prospetto Informativo della Rete: troppo spesso i vuoti di regolamentazione e le farraginosità lasciano spazio a forme improprie di protezionismi e barriere
- i servizi regionali: pur affermando il diritto alla mobilità, confliggono con la liberalizzazione e le sue leggi; tra i vuoti della regolamentazione troppo spesso i sussidi offrono gli spazi per distorcere il mercato

La conclusione è netta ed ha un destinatario chiaro: la sfida è già in corso ma né il ring né le regole del combattimento sono ancora pronti; la politica è in ritardo nel consegnare ai contendenti gli strumenti tecnici e operativi.

E tutta questa sintesi cattedratica viene, per così dire, *visualizzata in 3D* nel proseguimento del convegno.

Ecco infatti il primo wrestler: è **Castelletti**, Capo dell’unità Trasporto e Interoperabilità Ferroviaria della Commissione Europea. Punta il dito contro gli Stati Membri che ancora oggi agiscono da proprietari dell’infrastruttura, da finanziatore dei servizi e degli investimenti, da azionista dell’operatore storico, da Organismi della sicurezza, da Concedenti le licenze e (dulcis in fundo) da Regolatori, così negando nei fatti l’applicazione di tutti gli storici “pacchetti EU” a dispetto del proclamato recepimento degli stessi. Le avventure di tanti *entranti* sono iniziate molto male: la Commissione è schiacciata dai reclami cumulati e reciproci di imprenditori penalizzati e di incumbent sanzionati. Un groviglio di cause che diventa indistricabile per la diversa interpretazione \ applicazione delle regole tra gli Stati, per i vuoti normativi e per la mancanza di Organismi sovranazionali indipendenti. Occorrono più regole: qualche esempio? Quali contenuti deve avere un PIR?, come ci si ripartisce l’uso degli scali merci? Chi deve garantire il soccorso treni? Cosa finanziano i sussidi? Da quale punto l’Interoperabilità da fattore unificatorio diventa barriera? La conclusione è pessimistica ma bellicosa: i “pacchetti EU” sono stati elusi, le aspettative sono fallite. *Recast* fornisce nuovi indirizzi, vedremo che troverà altre scappatoie.

Non c’è tempo per meditare e già il secondo wrestler sale in pedana: **Pezzali** dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. Si difende attaccando. L’Antitrust applica le regole, non decide la politica della concorrenza. Tocca alla politica fissare il confine tra ser-

vizio sussidiato e servizio profittevole, attribuire la titolarità del materiale rotabile, armonizzare i contratti di lavoro, colmare le regole e fissarne le modalità applicative che assicurino vera indipendenza tra soggetti. Trenitalia è oggi in posizione irregolare: vive ancora in un ambito societario integrato, è una impresa controllata al 100% dalla finanza pubblica, la stessa che alimenta il Regolatore, l’Organismo della Sicurezza, il concedente Licenze, le Regioni ed il servizio universale. Il risultato? Non sono sufficientemente trasparenti i basics economici dei servizi né profittevoli né universali (rimuneratività, costi di esercizio, entità dei sussidi, ricavi). Una ammissione: la stessa Corte dei Conti ha valutato insufficienti i sussidi regionali concessi, così che oggi Trenitalia autofinanzia i servizi pubblici con gli utili dei servizi profittevoli, di fatto correggendo una distorsione con un’altra. Ma le due negatività non fanno una positività.

La conclusione è da giudice giudicante: nei trasporti ferroviari non si vede l’incumbent reagire virtuosamente all’ingresso dei concorrenti come si è visto nelle Reti Elettriche e Telefoniche: si constata, al contrario, che l’incumbent sfrutta indebitamente i vantaggi di un asset regolatorio imperfetto. Lo Stato deve fare un passo indietro, ma non prima di aver colmato i vuoti che consentono tali comportamenti.

Un’occasione straordinaria

E’ andata bene. Meglio, sicuramente, di quanto anche i più ottimisti avevano previsto o sperato.

Un successo, quasi. La sala dell’Hotel Quirinale, a Roma, gremita di oltre 200 persone, alcune delle quali addirittura in piedi. Tanti volti noti e alcuni meno noti, attenti tutti ad ascoltare quello che nelle attese si preannunciava come “un mezzogiorno di fuoco” tra quei due big invitati al workshop. Molti i giornalisti, taccuini alla mano, pronti anche loro a cogliere anche la più sottile sfumatura polemica negli interventi tanto attesi.

La cronaca di quanto è stato detto la si potrà leggere nel puntuale articolo di Maria Antonietta Del Boccio, i commenti nell’editoriale di Paolo Parrilla e in altri scritti. A me, con una punta di compiacimento, preme sottolineare soltanto che l’occasione è stata straordinaria per registrare un successo indubbio di Assidifer: quello di essere riuscito, finalmente, ad organizzare una manifestazione riconosciuta valida da tutte le parti in causa, Azienda FS compresa, e, anzi, proprio dall’Azienda aver ricevuto direttamente o indirettamente quella legittimazione e quel merito che da tempo non riuscivamo ad avere.

Roberto Martinez

Entra in pedana **Croccolo** (Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari) e denuncia: mancano le armi per arbitrare avversari agguerriti che rispettivamente assestano e difendono la cittadella del mercato liberalizzato. Se arbitrare significa risolvere i conflitti nell’interesse primario dell’economia generale del Paese, allora le decisioni non possono essere frutto di regole rigide ma di illuminata e prudente discrezionalità, la stessa che gli Stati negano con una diffidenza che si ritorce sull’efficienza dell’insieme. L’obbligare e il vietare mal si conciliano con la sensibilità sociale ed economica dei proble-

mi da affrontare, con la inter-reattività delle conseguenze delle decisioni, con il relativismo pragmatico necessario in certi transitori. Se il Regolatore deve essere indipendente, le Linee Guida dei propri compiti deve potersi dare da sé ... perché interviene il governo e la politica? La conclusione è fatta di interrogativi aperti.

E’ la volta di **Sciarrone** (AD di NTV) che, da professionista del combattimento, lancia bordate con calma e determinazione. Reclama il merito di aver stimolato con la sua concorrenza, il miglioramento di Trenitalia nel mercato delle merci e di aver – unico contendente – osato affrontare gli infiniti rischi che l’accesso al mercato comporta in questa fase che, a dispetto dei soldi veri in gioco, sembra ancora sperimentale. E poi attacca tutti. Il MIT? Deve rivedere integralmente il quadro regolatorio per fare chiarezza tra servizi a mercato e servizi sussidiati, quali sono gli asset, quali i contributi, quali i servizi, quali le allocazioni di costi e ricavi sui diversi segmenti di mercato. Il PIR va modificato nel metodo: le durate degli step di elaborazione, esame, commento, accettazione e contrattualizzazione sono talmente incompatibili con le urgenze delle scelte imprenditoriali da assomigliare a barriere volute. FS? Il PIR va modificato nella filosofia: è strumento con cui il GI si pone come Terzo rispetto alle imprese ferroviarie, non come facilitatore di una di esse. Il Regolatore? opera *dentro* il MIT quindi non è veramente indipendente. L’Antitrust? è debole perché opera solo ex-post, quando riceve reclami. La Commissione Europea? Deve rivedere interamente il sistema delle regole, farle rispettare da tutti gli Stati e creare una Authority veramente indipendente – quindi necessariamente sovranazionale.

Moretti esplode. Si rivolge direttamente agli altri avversari, aggirando davanti e dietro un preoccupato Santilli, staccandosi dal microfono così che le frasi rapide, lanciate come raffiche di siluri si accavallano. Sono risposte esatte e specifiche, con numeri, leggi e dati; sono episodi, fatti, situazioni non tutte note all’uditorio così da diventare talvolta inintelligibili. Ma i destinatari capiscono bene: uno sobbalza sgranando gli occhi, uno mugugna trattenendo l’ira, un altro si agita a disagio. Posso solo sintetizzare con parole mie e raccomandare di ascoltare le registrazioni pubblicate sul sito. La concorrenza è un’ottima cosa ma c’è molto da correggere. L’Antitrust Italiano deve capire come si muove l’Europa se non vuole diventare un ostacolo agli interessi italiani per eccesso di zelo. Il Garante Italiano non può teorizzare regole perfette prescindendo dal disordine e dai vuoti esterni al Paese. I sussidi per il servizio universale in Italia sono troppo bassi, laddove paesi stranieri concedono sussidi scandalosamente alti tali da agire come aree di compensazione finanziaria vera e propria; Germania e Francia hanno ancora struttura monolitica e come una falange romana vanno all’assalto dei mercati stranieri. E tutto, con buona pace dei loro Regolatori, dei loro Antitrust e di Bruxelles. Occorre reciprocità, occorre garanzia di equidistanza: il trasporto aereo ha un unico Regolatore – che è europeo – un unico schema di PIR, un unico metodo per concedere licenze. La politica italiana deve capire che i servizi ferroviari sono solo di due tipi: sussidiati con bilancio a zero o remunerativi con massimi profitti. I servizi in perdita, svolti in autofinanziamento da FS, non possono esistere: nello schema di oggi sono un’aberrazione inaccettabile.

Torna il silenzio per un momento e arriva **Castelli**: riassume pacatamente il dibattito ma, a sorpresa per molti, per ben tre volte afferma inequivocabilmente *“Moretti ha ragione quando dice che...”*: sul livello dei sussidi, sulle manchevolezze di Bruxelles, sulle pretese di assistenzialismo e clientelismo di una vecchia politica, sul bisogno di nuove regole sovranazionali. E non è ancora finita, resta un ultimo fuoco d’artificio: la licenza di NTV non ha una genesi pienamente trasparente, c’è stato un *aiuto* politico la cui evidenza è nei documenti (il ministro si è assunto espressamente la responsabilità della frase).

Un esausto **Santilli** congeda tutti rapidamente.

Maria Antonietta Del Boccio

Consiglio Nazionale del 2 marzo 2011. Riflessioni e spunti di discussione

Quello del 2 marzo scorso doveva essere un Consiglio Nazionale quasi burocratico, un passaggio formale che ogni anno va espletato: approvazione del bilancio 2010 e budget 2011 e comunicazioni sul nostro Convegno: "Diritto alla mobilità e liberalizzazione del trasporto ferroviario" che si sarebbe tenuto il giorno dopo.

E invece si è rivelato un Consiglio che si è acceso e che ha sviluppato una discussione su temi fondamentali per la vita del nostro sindacato: la necessità di rivedere il nostro sistema di comunicazione, l'iscrizione dei quadri apicali, gli interventi di difesa dei colleghi in difficoltà, il conflitto "generazionale" (uso le virgolette perché il termine è "esagerato", ma non saprei come sintetizzarlo altrimenti). Questo dei Consigli nazionali dove si discute oltre l'ordine del giorno è effettivamente una modalità che andrebbe meglio regolamentata, per evitare che le problematiche messe in discussione siano poi tante e che poi alla fine non si riesca a discuterle tutte adeguatamente, adottando le necessarie decisioni.

Personalmente non sono intervenuto, non perché non avessi nulla da dire, ma proprio perché ritengo che il Consiglio non va considerato uno "sfogatoio" dove si può dire di tutto, senza seguire un ordine degli argomenti in precedenza fissati.

Questa critica al modo di discutere in questo organismo che, ricordo, è quello deputato a decidere le linee di azioni da seguire, è stata rivolta da più di un consigliere e personalmente concordo.

Dobbiamo riportare il Consiglio alla sua funzione: discussione sui temi dell'odg e votazione sulle azioni da intraprendere.

Ogni altra questione va segnalata alla segreteria che ne prende atto e ne fa oggetto di valutazione per l'eventuale inserimento in altro odg.

In questo modo ritengo che l'attività sindacale possa svolgersi più efficacemente dando la possibilità agli organismi operativi: RST, RSA e Segreteria di perseguire le linee di azione approvate dal Consiglio.

Fatta questa premessa su aspetti formali, ma non secondari per il corretto ed efficace svolgimento delle attività sindacali, vorrei soffermarmi su alcune questioni poste il 2 marzo scorso.

Parto dalla comunicazione.

E' indubbio che bisogna meglio mettere a punto il nostro sistema di comunicazione.

Dico mettere a punto, perché credo che quello che abbiamo sia già abbastanza adeguato, va solo migliorato.

Abbiamo un sito: Assidifer.it; un notiziario via posta elettronica: Assidifer Informa ed un giornale: Ferrovie & Servizi.

Ci sono idee di tanti giovani colleghi che vanno riprese e confido che questo possa avvenire anche perché abbiamo un Presidente della Commissione Comunicazione, giovane ed esperto dei sistemi informativi e che ha già rivisto e adeguato il nostro sito.

Andrebbe certamente migliorata l'informazione di ciò che avviene in azienda e delle nostre attività con una maggiore tempestività del notiziario, affidando questo compito ad un membro della Commissione Comunicazione.

Per quanto riguarda il giornale ritengo che questo strumento va confermato seppur con qualche modifica.

Come ben sappiamo i principali quotidiani e alcune riviste, hanno una edizione informatica, ma non hanno rinunciato alla carta stampata. La carta stampata mantiene una sua funzione, considerato che ancora molti preferiscono la lettura su carta come momento di migliore riflessione e

approfondimento, che non sempre la lettura informatica consente.

Ed allora, anche per venire incontro alle esigenze di contenimento dei costi propongo di trasformare il giornale in rivista trimestrale (4 numeri all'anno) di 8 pagine, con l'impegno che i coordinatori di RSA, RST e Segretari collaborino tutti a inviare i loro approfondimenti, oltre ovviamente alla partecipazione di tutti coloro che vogliono dare il loro contributo.

Inviare poi il giornale per posta elettronica ai colleghi in servizio che normalmente usano lo strumento informatico e che hanno la possibilità di stamparlo e riservare la versione stampata ai pensionati (non tutti i pensionati usano il pc) e ad alcuni soggetti (vertici aziendali e soggetti esterni).

Sui quadri apicali ritengo che non sia rinviabile una azione di loro coinvolgimento verso il nostro Sindacato.

La necessità nasce dal prendere atto di quanto è avvenuto nel nostro Gruppo, che ha operato un significativo intervento organizzativo, che ha già portato ad una cospicua riduzione del numero di dirigenti ed alla individuazione dei quadri c.d. apicali, ai quali vengono conferite deleghe e obiettivi non dissimili da quelli dei dirigenti.

E' un fenomeno incontrastabile che riguarda tutte le grandi aziende, e quindi anche la nostra.

Ed allora dobbiamo prenderne atto e adottare iniziative che possano indirizzare questi soggetti verso il nostro sindacato, per offrire loro una prospettiva di rappresentanza così come peraltro già avviene in Federmanager che associa quadri e alte professionalità.

Se il fenomeno della "quadrizzazione" si svilupperà ulteriormente, e tutti i segnali ci dicono di sì, avremo un ulteriore ridotto numero di dirigenti nel nostro Gruppo, che metterebbe in crisi la nostra capacità di rappresentanza come sindacato "aziendale" (uno dei pochi a sopravvivere ancora come tale nel panorama del sindacalismo dirigenziale nazionale).

Associare soggetti che sono contigui alla nostra categoria e che cominciano ad avere problematiche simili a quelle dei dirigenti e che guardano (i più giovani) alla dirigenza come approdo alla loro carriera, diventa una nostra necessità ineludibile anche in una prospettiva di tenuta del nostro sindacato.

Il tema della difesa dei colleghi in difficoltà.

Su questo qualche collega ha messo in dubbio l'efficacia delle azioni messe in campo.

Effettivamente problemi di incisività ce ne sono, anche perché questo è un terreno molto delicato. Si passa dalla espulsione dal Gruppo di colleghi purtroppo coinvolti in azioni non lecite, a colleghi che a seguito di riorganizzazioni, non hanno più una collocazione.

Come sindacato abbiamo sempre sostenuto una chiara posizione.

Per i colleghi coinvolti in azioni non lecite è ovvio che non possiamo intervenire.

Quello che abbiamo sempre chiesto è che comunque le decisioni siano sempre ben ponderate e motivate, per evitare eccessi e casi dubbi che potrebbero provocare non giustificate sofferenze.

Diverso è il caso di colleghi in difficoltà per mancanza di posto.

Si tratta per lo più di colleghi che normalmente hanno svolto con correttezza e professionalità il loro lavoro e che solo a causa di processi aziendali di riorganizzazione si trovano in difficoltà.

Per questi colleghi abbiamo chiesto e chiediamo all'a-

zienda un comportamento di rispetto, che tenga conto degli anni di lavoro svolto, della professionalità, della correttezza dimostrata.

Abbiamo chiesto e chiediamo di definire alcune regole che vadano nell'interesse di questi colleghi a rimanere nel Gruppo e, nell'interesse del Gruppo stesso, a non privarsi di riconosciute professionalità, sempreché trattasi di soggetti meritevoli e disponibili a rimettersi in gioco.

Sulla base di quanto detto, abbiamo proposto un "accordo di procedura", ma sia chiaro che i risultati dipendono dalla nostra capacità di convincimento e dalla nostra autorevolezza, che passa anche attraverso iniziative come quella del Convegno del 3 marzo u.s. e da posizioni sindacali non di "retroguardia", ma che tengano conto del mutato assetto normativo, contrattuale e socio/economico.

Ho richiamato in premessa la discussione sul **"conflitto generazionale" interno**.

Ovviamente non è un conflitto, ma un diverso modo di interpretare e percepire le strategie e i fatti aziendali, tra colleghi giovani e quelli che hanno vissuto la loro esperienza lavorativa in una azienda che aveva regole e un rapporto di lavoro con i dirigenti sostanzialmente di tipo "statale", che non poneva in discussione il posto di lavoro, e i cui conti economici venivano ripianati a piè di lista.

Le cose sono cambiate e da tempo, purtroppo e per fortuna.

Non si può più ragionare con le logiche di una volta, occorre prendere atto dei profondi cambiamenti intervenuti e che l'azienda oggi, tutela i dipendenti, non sulla base di un contratto garantista, ma sull'equilibrio economico finanziario, che passa necessariamente per l'eliminazione di servizi non profittevoli.

Il gruppo Fs non fa politica dei trasporti, fa azienda, sarà eventualmente il soggetto pubblico a garantire servizi sociali, che verranno esercitati da FS solo se adeguatamente retribuiti.

Concetti questi ovvi ma che qualcuno stenta ancora a ben comprendere.

Il nostro sindacato associa colleghi in servizio, che vivono quotidianamente "sulla propria pelle" queste dinamiche e colleghi in pensione che, giustamente, ne sono lontani non per mancanza di sensibilità ma perché "hanno già dato".

Ben vengano i contributi alla discussione interna alle problematiche aziendali da parte dei colleghi più anziani, con la consapevolezza però che i colleghi in servizio ne terranno conto nella misura in cui questi saranno in linea con le proprie esigenze.

Il nostro è un sindacato che ancora mantiene una attrattiva nei confronti dei dirigenti in servizio dimostrata dalle nuove iscrizioni e dalla sua crescita relativa, dove il rapporto dirigenti in servizio, pensionati è ancora a favore dei primi (unico caso nel nostro Paese tra le associazioni sindacali dei dirigenti). Questo vorrà pur dire qualcosa.

Ma il nostro sindacato vive perché associa oltre che i colleghi in servizio, giovani e meno giovani, anche tanti pensionati, che sono la memoria storica e senza memoria di quello che si è stati e fatto non c'è futuro.

Tutti insieme, in Assidifer, nel rispetto della propria specificità, possiamo meglio garantire il nostro ruolo, di un soggetto collettivo, in grado di contribuire a rappresentare un mondo, quello del trasporto ferroviario, che anche alla luce del Convegno del 3 marzo 2011, ha davanti un futuro tutto da costruire.

Giuseppe Celentano

Chi paga e chi no

Come ogni anno il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pubblica i dati aggregati delle dichiarazioni dei redditi riguardanti l'anno precedente: analisi istruttiva per capire chi paga (o meglio chi è costretto a pagare) e chi si auto esime.

Alcuni numeri.

Contribuenti

TOTALE CONTRIBUENTI	41.523.054
Di cui DIPENDENTI	20.870.919
ALTRI	5.359.774
PENSIONATI	15.292.361

GETTITO IRPEF

TOTALE	146.493.243.000 €
DIPENDENTI	89.549.162.000 €
ALTRI	9.206.854.000 €
PENSIONATI	47.737.216.000 €

NUMERO DEI CONTRIBUENTI

REDDITO	NUMERO DEI CONTRIBUENTI
NEGATIVO	213.059
0 - 5000	6.432.895
5000 - 15.000	13.736.94
15.000 - 29.000	14.604.344
29.000 - 50.000	4.688.814
50.000 - 70.000	920.317
70.000 - 80.000	247.722
80.000 - 100.000	284.602
100.000 - 150.000	250.959
150.00 - 200.000	71.379
OLTRE 200.000	71.989

Per chi minimamente conosce la realtà economica - o soltanto vede il numero dei SUV circolanti - si tratta di numeri che parlano da soli.

Si fa presto a parlare di patrimoniale: con questi numeri a pagare sarebbero sempre e soltanto i soliti noti.

Paolo Parrilla

Le alte professionalità, una categoria professionale da "tenere d'occhio"

Con la Comunicazione Organizzativa n. 323/AD del 25 febbraio 2010, "Elenco dei Quadri di Trenitalia spa individuati in posizioni di elevata rilevanza per la missione aziendale ed in possesso di qualificate caratteristiche professionali, valutate idonee per la copertura delle posizioni stesse in relazione agli obiettivi e priorità del Gruppo" è stata formalizzata una prima identificazione di posizioni aziendali sub-dirigenziali alle quali sono stati preposti dipendenti che, come precisato nella stessa CO, "nell'attuale assetto organizzativo ed operativo della Società ricoprono posizioni di elevata rilevanza per la missione aziendale e sono inoltre in possesso di specifiche caratteristiche professionali, espresse nello svolgimento della prestazione lavorativa e valutate idonee per la copertura della posizione affidata in relazione agli obiettivi e priorità del Gruppo".

Alla suddetta CO ne sono seguite altre, che hanno identificato posizioni e dipendenti rispondenti agli stessi requisiti nelle altre Società del Gruppo FS.

Si è di fatto creata una nuova figura professionale, collocata immediatamente al di sotto della dirigenza e con dei tratti identificativi per alcuni aspetti abbastanza simili a quest'ultima categoria.

Si può dire che questa CO segna la fine di un lungo processo e l'inizio di un nuovo assetto dell'Area Quadri in FS.

La identificazione di un'area Quadri in FS è cominciò molti anni fa. Ci furono evoluzioni successive, si identificarono come Quadri prima uno poi due livelli categoriali di vertice e, mediante interpretazioni successive probabilmente abbastanza generose, si pervenne negli anni ad una implementazione dell'Area Quadri, fino ad arrivare ad una popolazione di oltre 14.000 unità.

Non stiamo a ricordare i commenti e le invidie dei colleghi esclusi dal "privilegio" di cui avevano beneficiato negli anni stuoli di loro colleghi, con professionalità simili o anche inferiori, a loro dire.

Neanche stiamo a disquisire su possibili conseguenze riguardo alla qualità ed ai contenuti delle funzioni associate alle figure professionali identificate come Quadri in dipendenza dei processi organizzativi di cui sopra.

Nel corso degli anni sono cambiati gli assetti organizzativi coinvolgenti i dipendenti delle categorie sub-dirigenziali, ma la nozione di Quadro così come si era delineata nel tempo non fu ritoccata.

Furono intrapresi più volte studi ed iniziative volti a fare chiarezza all'interno della grande Area Quadri. Ma non furono ottenuti risultati apprezzabili. C'era in ogni caso da fare i conti con i diritti acquisiti e con un contratto che parlava chiaro in termini di identificazione dell'Area Quadri. Area che poi faceva riferimento a norme di legge e di Codice Civile.

Come è noto infatti la figura del Quadro è stata formalizzata, in Italia, con la legge 190/85 mediante la quale, all'art. 2095 del Codice Civile, è stata aggiunta a quelle dei dirigenti, degli impiegati e degli operai.

Per Quadri vengono intesi coloro che, pur non appartenendo alla categoria dei dirigenti, svolgono funzioni con carattere continuativo di rilevante importanza ai fini dello sviluppo e dell'attuazione degli obiettivi dell'impresa. (art. 1 legge 190/85).

Il Quadro è rappresentativo di un'alta Professionalità, acquisita per formazione scolastica prima, per esperienza lavorativa poi, fino al punto di potersi assumere la responsabilità di rappresentare il datore di lavoro sovrintendendo o coordinando l'attività di altri lavoratori.

Nel Gruppo FS si comincia finalmente a valorizzare tale figura, nelle sue varieghe espressioni.

Sicuramente questo porterà benefici, da un lato, alla figura stessa, in quanto si sentirà apprezzata per il suo vero valore, e dall'altro lato, al datore di lavoro, che attiva un modo appropriato e lungimirante di fidelizzare e riconoscere chi è in grado di organizzare, finalizzare, gestire e seguire l'andamento operativo delle strutture aziendali.

D'altro canto, le Organizzazioni sindacali dei lavoratori, date le alte e molteplici professionalità che si possono annoverare in tale categoria, non sono state mai in grado di tutelare realmente i Quadri perché, da una parte, questi non sono stati mai forza di particolare rilevanza numerica sindacalizzabile e di manovra e, dall'altra, perché il livello di preparazione dei Quadri ha sempre fatto sì che costoro non si sentissero adeguatamente tutelati, sotto ogni punto di vista.

D'altro canto la selezione del personale, specie ad alti livelli, è oggi sempre più incisiva e le aziende operano per le figure "manageriali" una scelta molto articolata e di alto profilo perché hanno bisogno di qualità e capacità.

Oggi, quindi, ma ancor di più perché ancora una volta ed a detta di tutti sta riemergendo in maniera significativa la necessità di tener conto della meritocrazia, tutti ci dobbiamo attivare perché questo possa finalmente trovare attuazione per una autentica categoria dei Quadri.

L'identità del Quadro e della Organizzazione che lo rappresenta, si riconosce su valori che guardano alla professionalità, al merito, alla competizione, ecc..

In conclusione, pare di poter osservare che in FS ormai si sta consolidando una figura di alta professionalità immediatamente sub-dirigenziale, per la

quale l'autonomia e la gestione delle risorse umane e finanziarie non si differenziano da quelle del dirigente se non per una questione di ampiezza.

Sembra opportuno pertanto che Assidifer guardi a tali professionalità con interesse, essendo esse il naturale serbatoio per la dirigenza.

Sembra anche opportuno che stringa con esse un rapporto che può certamente portare a sinergie nella tutela dei rispettivi ed in parte comuni interessi nei confronti dell'Azienda (es. MBO).

Questa disponibilità di Assidifer non potrà non trovare riscontro in queste nuove alte professionalità, che possono cogliere l'opportunità di integrarsi con chi, come Assidifer-Federmanager, condivide gli stessi valori, con l'obiettivo di costituire un nuovo soggetto di rappresentanza di questa fascia elevata del mondo del lavoro in FS, per svolgere un ruolo di tutela degli interessi e dei bisogni dei soggetti rappre-

sentati.

Si può pensare di incoraggiare una sorta di organismo associativo o una semplice sezione (o altra formula idonea) che ne identifichi e circoscriva il ruolo. La tutela dei rispettivi interessi potrebbe poi essere meglio qualificata con una formula di collegamento con Assidifer e, attraverso di esso, con Federmanager, nel rispetto della distinzione dei ruoli e delle rispettive figure professionali.

A questo organismo – federato o affiliato ad Assidifer – potrebbero iscriversi i lavoratori dipendenti collocati in corrispondenti ruoli di elevata professionalità e responsabilità, riconosciuti tali a norma della Legge 190/85 o comunque di fatto individuati dall'Azienda come alte professionalità ai sensi delle Comunicazioni Organizzative di cui sopra.

Esso avrebbe tra i suoi scopi, la tutela degli interessi professionali, morali, economici, sociali, giuridici degli associati e la valorizzazione del loro ruolo; la promozione – di concerto con Assidifer – di iniziative legislative e legali a favore della categoria; la cura – sempre di concerto con Assidifer – dell'attuazione su scala nazionale delle politiche dei Quadri, instaurando rapporti e collaborando con le forze imprenditoriali, politiche, sociali e sindacali e con organismi o enti nazionali ed internazionali; nonché l'applicazione di strumenti di tutela previdenziale ed assistenziale del tipo di quelli vigenti per i dirigenti.

Fonti:

- Sito web Ferrovie dello Stato
- Sito web Federmanager-Quadri

Francesco Del Vecchio

HDI
Assicurazioni

presenta l'esclusiva
Carta di credito HDI Assicurazioni
con cui potrai scegliere di pagare le tue polizze
in comode rate mensili.



Entra anche tu nella squadra HDI

Ci hanno già scelto oltre 100.000 Dipendenti e Pensionati FS.

Prodotti e servizi realizzati in esclusiva per i Ferrovieri

- ◀ InLinea - una rete di consulenti dislocata presso le Stazioni
- ◀ Comodo pagamento delle polizze tramite busta paga
- ◀ Protezione per la casa e la persona
- ◀ Gestione del risparmio: capitale protetto, rendimento assicurato*
- ◀ Piano di Risparmio per i figli e/o nipoti
- ◀ Polizza di Inidoneità al Servizio per il personale viaggiante
- ◀ Contributi per nascite e premi di studio (con Fondazione BNC e IBL Banca)

*Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo. E' possibile ottenere il Fascicolo Informativo presso i punti vendita HDI Assicurazioni. Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo www.hdi.it

Maggiori informazioni

presso le nostre sedi presenti all'interno e nei pressi delle Stazioni FS

InLinea
La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri

FSI