

Questo numero del giornale è dedicato ampiamente ai lavori della Commissione Trasporti di Federmanager, nonché all'avvio delle attività del Gruppo di lavoro "Trasporti" del Sindacato romano.

Invito i lettori ad aiutarci con idee e contributi concreti, perché lo ricordo a tutti, il sindacato "lobby" è uno dei nostri obiettivi.

Sul discorso del Contratto collettivo di lavoro appena concluso abbiamo parlato diffusamente nel numero scorso.

L'argomento è però così rilevante che non può non costituire, d'ora in poi, una costante nella nostra stampa. Nelle nostre sedi istituzionali, dalla Giunta al Consiglio nazionale, se ne parlerà molto; anzi, se ne dovrà parlare ampiamente anche in occasione del nostro Congresso nazionale dei delegati a fine anno. Riflettiamo sul possibile ruolo di Assidifer e del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.a. nella partita che andrà a giocarsi a fine anno fra Federmanager e Confindustria.

Perché dobbiamo fare una riflessione su Assidifer e sulla nostra Azienda? Perché Federmanager e Confindustria, che sono le nostre case madri, i nostri "sindacati" per capirci meglio, avranno solo vantaggi da un confronto fra noi ed FS per non avere sorprese in sede applicativa di contratto.

In altre parole le prime linee devono parlarsi, perché questa non è una guerra, ma un confronto dialettico nell'interesse comune che è quello di una contrattazione collettiva che sia accettata dagli interessati, dirigenti e imprese, e che in definitiva sia utile al paese.

E' vero che il ruolo dell'industria non è più così centrale come lo era in passato, ma è innegabile che una contrattazione nazionale collettiva innovativa per la dirigenza industriale farà scuola anche per altre categorie. Questo è il "peso" che grava su di noi. Il problema quindi ben oltre il mondo ferroviario/trasportistico/industriale investe, nell'ottica del medio/lungo periodo, altre categorie del lavoro dipendente (i quadri come ho detto lo scorso nume-

ro) e del lavoro autonomo (i co.co.co e quant'altri) e investirà altresì altri settori produttivi, dal pubblico impiego al commercio, che ci hanno guardato e ci guardano come un riferimento.

In concreto, per Assidifer io vedo un ruolo innanzitutto di testimonianza della complessità delle grandi trasformazioni e della necessità di disporre di tempi adeguati per la tenuta del sistema. Noi ci abbiamo messo nove anni, dal 1989 al 1998, per passare dal CCNL aziendale a quello di settore, ed ancora siamo nella coda di gestione. Per passare quindi, in un settore industriale, da una contrattazione collettiva ancora permeata di automatismi, ad una nuova, quale figurata da Confindustria, ci vorrà un tempo adeguato, non certo nove anni, ma nemmeno un giorno. Ci vorrà un transitorio concreto, anche nell'interesse delle aziende, che dovranno mettere a punto nuove politiche retributive. Qui interviene il ruolo del gruppo FS e l'utilità reciproca di confronto fra Assidifer e Ferrovie. Nella nostra Azienda, le relazioni industriali con la dirigenza sono molto più attive che in altre. Non solo, ma un embrione di confronto sulle politiche retributive esiste già. Scenario ideale, dunque, per fare simulazioni e riflessioni congiunte, alimentando così di sana concretezza le "case madri".

Dico, più esplicitamente, che un'operazione come quella auspicata dalla nostra controparte ha nella condivisione delle politiche retributive, fra azienda e rappresentanze sindacali, un vero e proprio pilastro. Senza condivisione si darebbe adito ai sospetti e alle accuse di non trasparenza della gestione, da parte delle imprese. In pratica bisognerà spuntare la collegialità di definizione delle regole del gioco.

Ovvio allora la necessità assoluta di dibattito al nostro interno ed è parimenti ovvio la necessità che i giovani facciano proprio questo problema. Ormai lo dico e lo dirò in ogni sede: bisogna recuperare i giovani all'associanismo sindacale, c'è un serio pericolo di patologia individualistica, salvo poi ad accusare il sindacato di non avere agito bene. E' capitato, eccome se è capitato! La deriva individualistica però, si badi bene, non è di interesse nemmeno delle aziende, perché dirigenti motivati solo economicamente si sentono in mobilità permanente, pronti ad andare dal migliore offerente. E così non si sviluppano senso di appartenenza e di solidarietà. Gli eserciti di mercenari non vincono: alla lunga, ce lo dimostra la storia!



# FERROVIE & SERVIZI

SISTEMA FERROVIE  
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDAI

ANNO 12°

N° 6/2003



## Una crisi annunciata

Il movimento sindacale sta vivendo un momento di crisi e il nostro sindacato, pur se per ragioni diverse rispetto agli altri, non sfugge alla regola. Cerchiamo di capire cosa succede in Assidifer.

1. Lo stato di crisi inizia, ma questo era prevedibile, con la dismissione della titolarità del contratto: con essa è venuta meno una molla che periodicamente compattava le forze sindacalmente più attente e sensibili della dirigenza e "svegliava", almeno per il periodo della contrattazione, la parte "dormiente".
2. I rapporti e il dialogo con il vertice aziendale, in parte proprio per quanto è stato detto al punto precedente, si sono allentati. Inoltre, da parte della Società, c'è sempre meno interesse a coinvolgere il sindacato dei dirigenti nella vita dell'Azienda e nelle scelte strategiche che essa compie.
3. Inoltre, sia da parte aziendale che da parte sindacale, si comunica sempre meno. Si dirà, ma che c'entra la comunicazione, soprattutto quella aziendale, con la crisi del sindacato? C'entra, perché un sindacato atipico come quello dei dirigenti, che non ha nella lotta di classe e nella rivendicazione a tutti i costi la sua principale ragion d'essere ma che anzi si colloca spessissimo su posizioni aziendali, può incontrare forti difficoltà se non conosce le politiche e le strategie dell'azienda, anzi, peggio, se non si sente coinvolto nella determinazione delle scelte societarie. Da parte aziendale, avendo abolito ormai definitivamente ogni forma di comunicazione interna, si è ampiamente dimostrato che non si vuole coinvolgere la dirigenza, e ancor più il suo sindacato, oltre che nei processi decisionali, anche in quelli conoscitivi. Una conseguenza di questo è che i dirigenti non di vertice vivono ormai un perenne stato di "ignoranza" dei fatti della propria società e non sanno cosa comunicare, correttamente, al proprio personale.
4. Da questo fatto discende anche buona parte della crisi degli organi di rappresentanza dei dirigenti. Da parte sindacale è difficile, in queste condizioni, confermare una linea di condivisione della politica aziendale ed è altrettanto difficile far proprie tesi che non solo non si è partecipato a definire, ma che addirittura non si conoscono se non attraverso la lettura dei quotidiani.
5. Da qui discende anche lo stato di profonda crisi in cui versa la stampa sindacale. Tutti, credo, ci siamo ormai accorti di quanto sia difficile far uscire il nostro giornale Ferrovie & Servizi: nessuno scrive più perché nessuno sa più cosa scrivere. In realtà, bisognerebbe prendere carta e penna per testimoniare lo stato di malessere in cui versa la categoria, lo stato di ignoranza delle cose aziendali, ma pare che nessuno, proprio nessuno si senta di farlo. D'altra parte, chi segue con attenzione la stampa sindacale

6. Ma la mancanza di "vocazioni", l'assenza di forze nuove negli organi di Assidifer, è sicuramente il motivo di crisi più profondo di questo sindacato: come si riuscirà a sopravvivere, mi chiedo, esclusivamente con gente che ha decenni di militanza sindacale alle spalle (a cominciare proprio da chi scrive, che è nel Consiglio dal lontanissimo 1976)? Quali entusiasmi, quali passioni, quali nuovi messaggi possono ormai trasmettere questi colleghi? In tutti gli organismi, per sopravvivere, c'è bisogno di ricambio: ricambio graduale, ricambio controllato, ricambio guidato, ma comunque ricambio! C'è bisogno, insomma, di gente nuova, di qualcuno che porti nuove motivazioni, nuovi interessi, nuova combattività.
7. La combattività, questa sconosciuta! E' vero che abbiamo sempre detto e scritto che il sindacato dei dirigenti non ha come filosofia del proprio modus operandi la conflittualità con l'Azienda, ma è anche vero forse, come qualcuno sostiene, che da troppo tempo le politiche di Assidifer nei confronti della Società fanno registrare una impressionante... calma piatta! Anzi, viene da chiedersi: dal congresso di Trieste in poi, qual'è stata la politica di Assidifer? Quali obiettivi ci siamo posti e abbiamo raggiunto? Ci potremmo rispondere, sicuramente, che a livello di Federazione, abbiamo aperto ai diversi comparti dei trasporti, ampliando il campo di interesse del nostro sindacato. Questo ci era richiesto dalla mozione congressuale e su questa strada ci si è mossi con coerenza e, diciamo, con successo. Sicuramente, un obiettivo era anche quello di "contare di più" a livello di Federazione: e anche questo, almeno a Roma e in qualche altra città, con l'ingresso massiccio di nostri colleghi in quegli organi, è stato fatto. Ma a livello interno, nei rapporti con la Società, siamo sicuri di aver perseguito gli obiettivi di politica sindacale che gli iscritti si attendevano? Questo me lo chiedo molto spesso, e seppure cerchi di darmi risposte positive, nell'intimo qualche perplessità ce l'ho, qualche volta non ne sono proprio convinto. Almeno al cento per cento.

Roberto Martinez

# Andare oltre i "confini ferroviari"

Uscire dalle Ferrovie ed occuparsi di trasporti in senso più ampio deve essere, a mio avviso, il principale obiettivo culturale e strategico sindacale della nostra organizzazione.

Tale riflessione, del resto, è stata fatta propria dal nostro congresso di Trieste del luglio 2000, che nella sua mozione finale testualmente recita:

"I dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato propongono di avviare un confronto con i colleghi degli altri settori del trasporto per la creazione di una "casa comune" all'interno di Federmanager.

Si potrà in questo modo diventare soggetti attivi nelle scelte di politica dei trasporti, a livello comunitario, nazionale e regionale".

Questo indirizzo si è sviluppato su due "filoni"

- Ci siamo fatti promotori di diversi convegni che hanno interessato più modalità di trasporto, con il più ampio coinvolgimento di rappresentanti delle aziende e delle istituzioni nonché di politici. Ricordo i Convegni di Palermo del maggio 2001 e di Roma del maggio 2002. Ricordo anche il primo convegno, quello di Cagliari del maggio 1999. E' attualmente in avanzata fase di organizzazione un convegno a Bologna, per il 30 maggio, e sono già in corso intese col Sindacato Romano per un nuovo convegno a Roma in autunno. Quest'ultimo sarà particolarmente interessante, perché ad esso saranno chiamate a partecipare le aziende e le stesse istituzioni che parteciparono al convegno del maggio 2002, per una sorta di "reporting" a distanza di un anno e mezzo. Ricordo il simpatico proverbio cinese raccontato dal Mons. Andreatta nel convegno di Venezia, e ripetuto in quello di Roma: "Le parole non cuociono il riso". Ebbene, noi vogliamo vedere se questo benedetto riso, almeno a Roma, si sta cuocendo oppure no.

- Abbiamo avuto un confronto con la Federmanager allo scopo di ricercare il modo migliore per dare visibilità al settore dei trasporti. Ne è scaturita la costituzione di una Commissione Trasporti, di cui abbiamo dato notizia ampiamente nei numeri precedenti. Ricordando che della Commissione facciamo parte io e Tosto, informiamo i lettori che i sindacati territoriali Federmanager sono stati invitati a individuare presso le loro sedi dei referenti locali di settore per avviare la costituzione di una trama funzionale, che consenta il più ampio e costruttivo scambio di conoscenze. Per il settore ferrovie sono individuati i colleghi Bianchi a Trieste, Cocuzza a Pisa, Gottardo a Vicenza e Miceli a Verona. Datevi da fare presso gli altri sindacati territoriali per farvi inserire.

La Commissione ha già fatto la sua prima apparizione pubblica nel convegno di gennaio del 28 ottobre 2002, nell'ambito dell'European Logistic Forum, del quale abbiamo già riferito su di questo giornale.

Pubblichiamo ora il documento del febbraio 2003, che ha costituito il punto di partenza per il confronto con le istituzioni.

Esso è stato riportato su Progetto Manager del 14 marzo, purtroppo lacunoso delle conclusioni, che invece richiamo alla particolare attenzione dei lettori. La rilevanza sindacale dell'iniziativa infatti è proprio nel primo capoverso delle conclusioni, nelle parole "...rinnovata volontà dei dirigenti di non essere compartecipi e di non voler essere chiamati ecc.....": In altri termini, non vogliamo che qualcuno ci accusi di essere noi ad impedire la cottura del riso.

Sono in fase di avanzato approfondimento le problematiche della sicurezza e del trasporto pubblico locale. Ne scaturiranno ulteriori documenti specifici.

Presso il Sindacato Romano è stato costituito un gruppo di lavoro Trasporti, del quale mi è stato affidato il coordinamento. Ne fanno parte i colleghi Patrizia Davanti (Autostrade), Berenice Dipietropaolo (Cotral), Giuseppe Gaggiotti (Alitalia), Maurizio Manicastro (Aeroporti di Roma), Valdo Mastrangelo (Atac), Alfredo Morellini (Intermetro). Il gruppo di lavoro è aperto alla collaborazione di tutti i dirigenti romani e del Lazio.

Queste, in sintesi, le attività sui due filoni. Molto resta ancora da fare, occorre fare il passaggio sindacale, vale a dire studiare le diversità di gestione da parte delle aziende del medesimo contratto collettivo nei confronti di dirigenti che si occupano di modalità diverse del medesimo settore.

E' ovvio lo scopo di tale ricerca e la sua rilevanza sindacale e politica.

Questi studi e questi confronti non rientrano nei mandati della Commissione Centrale Trasporti e del gruppo di lavoro di Roma, indirizzati all'obiettivo di fare azione lobbistica presso le istituzioni.

Penso che nella prospettiva delle scadenze di fine anno, rinnovo del CCNL con tutte le incognite conseguenti, e celebrazione del nostro congresso, vadano sviluppate riflessioni sindacali e politiche ad ampio spettro, sia al nostro interno che con i dirigenti delle altre modalità di trasporto nonché con la Federazione. E' un tema fondamentale, ne va del futuro della nostra organizzazione. Ancora una volta lo pongo particolarmente all'attenzione dei colleghi più giovani. Svegliatevi! Partecipate! Non cedete alla tentazione dell'individualismo che può essere uno degli effetti più perversi della nostra epoca.

Sergio Graziosi

## Documento Proposta della Commissione Nazionale Settore Trasporti di Federmanager

### PREMESSA

Federmanager è la Federazione Nazionale dei dirigenti industriali italiani ed ha la rappresentanza esclusiva della categoria. La sua organizzazione è territoriale; infatti nelle principali province italiane sono costituiti altrettanti sindacati dei dirigenti industriali. Questi sono i veri e propri mattoni di base della Federazione. Compiti intermedi di coordinamento sono svolti dalle Unioni regionali Federmanager. Una così diffusa presenza nel paese, coniugata con una solida organizzazione di sintesi e visione centrale d'insieme, consente a Federmanager di seguire da vicino ed in modo approfondito il comparto industriale ivi compresa la produzione dei servizi ed anche le principali problematiche della società italiana. Federmanager aderisce alla Cida, la Confederazione Italiana Dirigenti Aziende Industriali, che riunisce la dirigenza dei più importanti settori e ne costituisce la componente più numerosa.

Inoltre, attraverso i collegamenti con le organizzazioni internazionali, si è addentato anche alle tematiche più prettamente europee. Non è fuori luogo sottolineare l'alto numero di iscritti, circa 70.000, sia in attività di servizio che in pensione, nonché il know-how di cui sono portatori, per il peculiare ruolo che i dirigenti svolgono o hanno svolto nelle imprese.

Tale know-how abbraccia un po' tutti i settori di produzione di beni e servizi, dall'energia alle telecomunicazioni, dal manifatturiero ai trasporti, ecc. Federmanager è quindi in grado di affrontare questioni intersettoriali, nazionali e locali, e contemporaneamente problematiche specifiche settoriali. E' in grado infine di essere al passo con l'evoluzione dello scenario europeo. In altre parole Federmanager si considera partner sociale nel senso europeo del termine, e come tale chiede di essere maggiormente riconosciuta anche dalle istituzioni.

Tale consapevolezza ha portato ad approfondire i principali settori produttivi costituendo opportune commissioni ad hoc fra gli iscritti alla Federazione.

Il settore dei trasporti ha avuto la precedenza, perché ritenuto strategico per l'economia del paese. Infatti le carenze del sistema dei trasporti si traducono in maggiori costi dei prodotti sui mercati, che in definitiva si scaricano sui consumatori. E' indubbio poi che il sistema dei trasporti investe, peraltro, ambiti di rilevanza sociale ben più ampi, quali la sicurezza delle persone e dell'ambiente.

Volendo dare un primo inquadramento al fenomeno trasportistico nel nostro paese ci soffermiamo su alcuni punti rilevanti.

### FOCUS SUI PROBLEMI

#### – Il Trend

L'Italia, nel sistema dei trasporti, ha accumulato negli anni un rilevante *gap* a fronte di:

- una forte dinamica di crescita della domanda (+22,7% i passeggeri e +29,5% le merci, nel periodo 1990-2000);
- un mancato adeguamento dell'offerta in misura proporzionale alla crescente pressione della domanda;
- forti squilibri nella ripartizione modale del traffico;
- variate necessità di misurazione dei livelli minimi di sicurezza in un contesto di continua evoluzione tecnologica e mutazione delle situazioni mondiali in atto;
- forti costi esterni della mobilità.

#### – L'attuale squilibrio della domanda:

- **territoriale**: quasi il 70% degli spostamenti di persone in tutto il territorio nazionale si concentra nelle aree urbane e metropolitane, creando condizioni di emergenza in termini di congestione, inquinamento ed occupazione di suolo. Strade e ferrovie presentano gravi fenomeni di congestione su alcune direttrici critiche e nei nodi attorno alle principali aree metropolitane. Ai fenomeni di congestione si associano modesti livelli di accessibilità e di utilizzo dei mezzi collettivi di trasporto prevalentemente nel Mezzogiorno;
- **modale**: nel 1998 la strada ha assorbito l'**89%** della domanda nazionale di trasporto passeggeri e l'**89,5%** di quella merci ed a fronte di una tendenziale saturazione dell'offerta di trasporto su strada, in alcuni casi già raggiunta, nel trasporto aereo, marittimo e ferroviario permangono ampi margini di sviluppo dei traffici, sia per i passeggeri che per le merci.

#### – Lo scenario prevedibile:

Nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (gennaio 2001) sono state valutate le previsioni al 2010 della domanda di trasporto passeggeri e merci

riferite ad una ipotesi di crescita economica "alta" e ad una di crescita "bassa" delineando due scenari:

- **tendenziale** (senza politiche di riequilibrio modale)
- **alternativo** (in presenza di politiche di riequilibrio modale).

Nello scenario tendenziale la crescita al 2010 del trasporto stradale sarebbe pari al 37% per i veicoli leggeri ed al 32% per quelli pesanti.

Nello scenario alternativo (riequilibrio modale), è comunque ancora prevista una forte crescita della strada (33% per i leggeri e 28% per i pesanti).

Il problema è stato analizzato anche a livello europeo e le conclusioni sono state raccolte nel "**Libro Bianco dei Trasporti**".

Entrambi i documenti ritengono cogente la necessità di:

- adeguare i sistemi di offerta (infrastrutture e servizi) per tutte le modalità di trasporto
  - sviluppare il trasporto intermodale.
- In particolare il "Libro Bianco" pone quattro obiettivi:
- "riequilibrare le modalità di trasporto" (l'obiettivo è quello di portare nel 2010 dal 6% al 10% la percentuale dei viaggiatori su ferro e dall'8% al 15% la percentuale dei trasporti merci su ferro) favorendo l'interoperabilità delle reti (tecnologie e regolamenti);
  - "eliminare le strozzature" (dando corso ai 14 progetti già approvati, alla realizzazione dei corridoi multimodali per il trasporto merci con connessione degli stessi ai terminali portuali, alla realizzazione di reti ad AV integrate con i terminali aeroportuali);
  - "porre la sicurezza e la qualità al centro della politica dei trasporti";
  - "porre il cliente al centro della politica dei trasporti";
  - "controllare la globalizzazione dei trasporti" (arrivando nel 2006 ad un piano di gestione del traffico nei collegamenti transeuropei).

Relativamente al trasporto merci ferroviario il Libro Bianco prevede inoltre, per il 2005, l'apertura al mercato competitivo dei servizi su 50.000 km di linee, per arrivare alla totalità nel 2008.



## CONSIDERAZIONI

La necessità europea di riequilibrio è pure legata alla pericolosità delle strade (40.000 morti nel 2000 e 1,7 milioni di feriti che hanno comportato "costi diretti" per 45 miliardi di euro e "costi indiretti" per 160 miliardi di euro) ed agli alti costi esterni della mobilità. In Italia sono stati valutati i danni provocati dall'effetto serra, dall'inquinamento atmosferico, dal rumore, dagli incidenti e dalla congestione stradale (trattasi di 100 miliardi di euro ogni anno dei quali il 95% dovuti ai trasporti su strada).

Il problema della sicurezza dei trasporti è da Federmanager ritenuto assai delicato e critico.

Negli ultimi tempi si sono verificati gravi incidenti nei trasporti collettivi: deragliamento della Freccia della Laguna in Sicilia nel luglio 2002, disastro aereo di Milano Linate di ottobre 2001, incidente della petroliera Prestige novembre 2002. D'altro canto la mobilità su autovetture, come già detto, registra ogni anno un numero di vittime, fra morti e feriti, che è confrontabile con quello di una guerra.

A questo aggiungasi un'ampia serie di disservizi un po' a pioggia in tutti i settori, e, dall'11 settembre 2001, la chiara emersione della gravità del fenomeno terroristico. Problemi di safety e di security, e problematiche di qualità ed affidabilità del sistema dunque. Questo oltre alle altre carenze ed insufficienze del settore, è bene sottolinearlo subito.

Se questi segnali negativi risultano oggi così evidenti è perché sono emersi, ma siamo convinti che c'è ancora tanto sommerso. In altre parole l'incidente e la congestione sono solo la punta dell'iceberg ed è noto che il grosso dell'iceberg è la parte sommersa. Queste considerazioni ci spingono ad accendere i riflettori sulle problematiche dei trasporti in ottica interdisciplinare e sistemica, globale, a tutto campo.

Tale approccio ci ha portato inevitabilmente a sviluppare alcune riflessioni sul perché e sul come si è arrivati alla situazione attuale, non per ricercare sterilmente responsabilità del passato ma per intravedere le cause, anche remote, che possano aver provocato, cumulandosi, la situazione presente.

E' apparsa chiara una causa strutturale, identificabile nella carenza di politiche e strategie e nella loro instabilità in rapporto alla necessità, tipica invece del settore, di poter disporre sia di tempi medio-lunghi per le opere, la tecnologia, la ricerca e sia di "idee chiare" sullo sviluppo territoriale. Invece dal secondo dopoguerra ad oggi si è andati avanti per lo più con interventi a pioggia, estemporanei, con tante iniziative a singhiozzo nel tempo, in una ottica non sistemica e non rispettosa delle tempistiche di lungo periodo.

Esempi se ne possono produrre parecchi.

Partiamo dalle ferrovie. Furono ricostruite "tal quali" nel dopoguerra ed è riconoscimento unanime che furono un potente strumento per la ripresa economica del paese. Vennero poi praticamente abbandonate, diventando sempre più una macchina consociativo/clientelare; guasti di fondo quindi, non solo carenza di interventi infrastrutturali e tecnologici. Il problema è anche culturale ed etico, è bene ricordarlo! E' con difficoltà che le ferrovie stanno riemergendo da questo punto di vista, cioè quello culturale e morale. Dal punto di vista dello sviluppo fisico sono sotto gli occhi di tutti le enormi difficoltà che si frappongono alla realizzazione dell'alta velocità (ora alta capacità), e agli investimenti in materiale rotabile e tecnologia, difficoltà in buona parte attribuibili all'enorme ritardo accumulato, ma anche alla mancanza di fermezza politica nei confronti dei tanti poteri di veto esistenti.

Anche nelle tanto decantate o odiate autostrade non c'è stata coerenza e continuità di intervento, e questo stupisce più delle ferrovie. Partirono alla grande negli anni 60, quale parte integrante e trainante del modello di sviluppo del paese basato sull'industria dell'automobile. Si svilupparono però solo le autostrade "intercity" (rubiamo il termine alle ferrovie), cioè di collegamento fra le grandi città, ben poco le penetrazioni urbane e le tangenziali. Poi, negli anni 80, lo stop alle costruzioni di nuove autostrade. Risultato: eravamo secondi solo alla Germania, siamo stati sorpassati da Francia e Spagna. Nel frattempo la carenza di capacità del trasporto merci su ferrovia consolidava la funzione supplente dell'autotrasporto, con tutte le conseguenze visibili in termini di sicurezza fisica ed ambientale. E' quasi emblematico e contemporaneamente triste constatare oggi la crisi della FIAT auto, cuore pulsante di quel modello di sviluppo fatto proprio dal paese nel dopoguerra. Altrettanto emblematico è constatare gli ostacoli che ancora si frappongono alla costruzione della variante di valico sulla autosole Bologna-Firenze, tanto per fare un esempio clamoroso, e tutto ciò mentre si lanciano opere ben più impegnative come il ponte sullo stretto di Messina.

Nel mondo aereo le cose non vanno meglio. Abbiamo un numero elevato di aeroporti che non riesce ad assurgere a sistema adeguatamente integrato e gerarchizzato. La decisione più strategica ha riguardato Malpensa, alla quale l'Europa attribuisce un preciso ruolo. Ma dall'interno nella stessa Milano c'è conflitto con Linate, per non parlare della guerra con Fiumicino. D'altra parte la carenza infrastrutturale ferroviaria e stradale di penetrazione

urbana non aiuta a far "digerire" un diverso uso degli aeroporti. Il volo con le grandi capitali europee lo vogliono tutte le città con l'aeroporto, perché non si ha un servizio ferroviario decente di adduzione e deduzione, dagli aeroporti più grandi, come per esempio accade in Svizzera. Dulcis in fundo la compagnia di bandiera langue in uno stato di endemica precarietà.

I porti vivono anch'essi una situazione critica. Si sta perdendo il confronto con i grandi del Nord Europa (Amburgo - Rotterdam - Anversa - Le Havre). Il rilancio di Gioia Tauro a seguito di un ripensamento della politica siderurgica conferma l'assenza di strategie ancor più ampie. Che per Gioia Tauro vada bene è un altro paio di maniche! Non ci si batte invece per far sì che in Italia si localizzi e realizzi, con i porti del centro - nord e le altre infrastrutture connesse, il secondo polo logistico europeo vale a dire il polo logistico dell'Europa del Sud, né per avere in Italia la sede dell'Agenzia della sicurezza marittima.

Quanto al TPL, sono sotto gli occhi di tutti gli effetti prodotti dalla ancora incompleta riforma del settore in termini di efficacia e qualità del servizio offerto ai clienti-viaggiatori tenuto pure conto della crescente ecosensibilità del Paese.

La riforma avviata pare esaurirsi in un semplice cambiamento delle modalità di affidamento dei contratti senza affrontare in modo sistemico il problema della mobilità, sia per le aree metropolitane, che necessiterebbero di strumenti di governo e di provvedimenti organizzativi specializzati, sia per le relazioni intercomunali, nelle aree di minor densità, che paiono, oggi forse non adeguatamente considerate.

Nel frattempo si è sviluppata una sempre crescente sensibilità alle problematiche dell'ambiente (si parla di sviluppo sostenibile) e alla sicurezza, intesa sia come safety che come security, questo ancor più dopo l'11 settembre 2001.

Lo sviluppo sostenibile, la safety e la security pongono ancora di più il problema di una corretta valutazione delle "antenne" temporali, di un'ottica non solo tattica, bensì strategica, insomma di lungo periodo, e quello dell'integrazione fra le modalità trasportistiche nei diversi contesti, urbano, extraurbano, comunale, regionale, nazionale ed europeo. Basti pensare alla valutazione di impatto ambientale, ed alla sua ricaduta sui progetti e sui tempi di realizzazione delle opere, alle tecnologie di supporto alla safety e alla connessa organizzazione (sia come pronto intervento che come sistema di gestione ordinaria); e analogamente per la security.

Il problema dei trasporti quindi è un problema essenzialmente politico ad ampio spettro (economia - tecnologia...) e quindi manageriale. Come tale non poteva sfuggire ai dirigenti la necessità di farlo proprio, e non può non procurare l'organizzazione sindacale della dirigenza, la Federmanager, che dei dirigenti industriali è rappresentante esclusiva e alla quale sono iscritte le rappresentanze sindacali di tutte le modalità di Trasporto.

Riassumendo: Federmanager ritiene che nel settore dei trasporti, e non solo nel settore trasporti, il nostro paese debba recuperare appieno una visione manageriale di sistema. Questo impone l'attuazione della classica sequenza degli step tipica anche di un sistema di impresa aziendale. Innanzitutto le politiche dei trasporti, quindi la pianificazione strategica e quella di medio - breve periodo, l'organizzazione adeguata alle politiche, il controllo e l'audit di efficacia/efficienza del sistema.

## CONCLUSIONI

La Federmanager ha sviluppato queste prime riflessioni che chiediamo siano valutate senza prevenzioni, nell'ottica di un contributo costruttivo al miglioramento del sistema trasporti in Italia. A tal fine vorremmo altresì chiarire subito che abbiamo intrapreso questo lavoro all'insegna di una rinnovata volontà dei dirigenti di non essere compartecipi e di non voler essere chiamati a condividere gli effetti perversi della mancanza di politiche e della loro incoerenza, nonché delle pressioni delle varie "lobbies" economiche e territoriali, bensì partners attenti, competenti, affidabili e considerati dalle Istituzioni, Esecutivo in primis, e da ogni altro soggetto portatore di legittimi interessi nel mondo dei trasporti e nella società in generale. Questo documento è da intendersi come introduttivo ad una serie di documenti specifici che svilupperanno a fondo alcuni temi particolari.

Un primo studio è stato il rapporto "Logistica e sistema paese" presentato all'omonimo convegno organizzato il 28 ottobre 2002 a Genova nell'ambito di ELF, European Logistic Forum.

All'esposizione del rapporto ha fatto seguito una interessante tavola rotonda con qualificati rappresentanti del mondo ferroviario, stradale e marittimo.

La commissione sta ora mettendo a punto un documento sul trasporto pubblico locale e quanto prima seguirà uno studio sulla sicurezza, intesa nella sua versione sistemica più ampia, come affermato da recenti studi in materia, (da Reason in poi); ovviamente il lavoro deve proseguire su altri temi.

La richiesta che Federmanager, attraverso la sua Commissione Trasporti, pone alle istituzioni è dunque

quella di essere considerata partner sociale a tutti gli effetti nel settore dei trasporti e pertanto consultata sistematicamente nell'interesse non solo della categoria di lavoratori rappresentati ma anche dell'intero paese.

Il summit europeo di Lisbona del 2001 lanciò la sfida della realizzazione della Società della conoscenza e della formazione lungo l'arco di tutta la vita, quali strumenti per vincere la sfida con l'oltre atlantico e l'estremo oriente. I dirigenti, per la loro intrinseca natura, ritengono loro preciso dovere ma anche loro diritto il partecipare al conseguimento di questo ambizioso obiettivo.

## FONDIRIGENTI AL VIA E' NATA LA FABBRICA DELLA CULTURA MANAGERIALE

*In questi giorni tutte le aziende e tutti i dirigenti industriali hanno ricevuto una lettera di Fondirigenti con la quale li si invita ad aderire al Fondo.*

*L'adesione, ovviamente, compete alle imprese; i dirigenti sono invitati a sollecitarle.*

*Aderire al Fondirigenti non comporta oneri, anzi, significa recuperare un contributo dello 0,30% che già ora pesa sul costo del lavoro senza ritorno per la categoria.*

*Aderendo, l'azienda acquisisce il diritto di accedere alle risorse per finanziare i piani formativi dei propri dirigenti.*

*Non aderire significa perdere questa opportunità senza recuperare lo 0,30%.*

*Si invitano tutti i dirigenti ad adoperarsi affinché le aziende aderiscano al Fondo di categoria.*

*Nei prossimi mesi torneremo sul tema per illustrare, nei dettagli, il funzionamento e gli obiettivi del Fondo.*



ASSIDIFER FEDERMANAGER  
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

FEDERMANAGER  
Federazione Nazionale Dirigenti  
Aziende Industriali  
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

Il sottoscritto, in merito alla Legge 675/96 sulla "Tutela dei dati personali", esprime il consenso alla comunicazione dei propri dati personali alle organizzazioni sindacali cui aderisce, direttamente o indirettamente, codesto Sindacato nonché agli organismi costituiti e costituendi per iniziativa della Federazione Nazionale Dirigenti Industriali.

Cognome .....

Nome .....

Nato il ..... a .....

Codice Fiscale .....

Titolo di studio.....

Indirizzo abitazione .....

.....

Cap ..... Città.....

Tel. ....

Matricola .....

Società di appartenenza.....

Sede di lavoro.....

Struttura in cui è inserito.....

.....

Tel..... Fax.....

.....

dichiara la propria adesione

all' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

.....

Autorizza la propria sede contabile a trattenere mensilmente, a decorrere dal

1° .....

la quota di associazione sindacale a favore

dell' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

.....

Preso atto delle intese fra ASSIDIFER

FEDERMANAGER e FEDERMANAGER conferma la

propria adesione alla FEDERMANAGER tramite il

Sindacato Territoriale competente.

.....

..... li .....

.....

Firma.....

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

Regione Emilia Romagna



Convegno

Assidifer Federmanager



# "Sciogliamo i nodi"

Bologna, 30 maggio 2003  
Grand Hotel Holiday Inn

## Programma

Ore 9,30

### Indirizzi di saluto

G. Guazzaloca, Sindaco di Bologna  
V. Prodi, Presidente della Provincia di Bologna  
V. Errani, Presidente della Regione Emilia Romagna  
G. Taddei, Vice Presidente Federmanager

### Introduzione

N. Tosto, Segretario Generale Assidifer Federmanager

### Relazioni

G. Leonida, Responsabile Centro Studi Confetra  
V. Gamberale, Amministratore Delegato Soc. Autostrade  
M. Moretti, Amministratore Delegato RFI

### Interventi

M. Spinedi, Responsabile Area Trasporti e Logistica Nomisma  
"Le influenze dei grandi Corridoi europei sui nodi del traffico italiano"  
R. Chisso, Assessore alle Politiche per l'Ambiente e per la Mobilità, Regione Veneto  
R. Conti, Assessore Urbanistica, Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Regione Toscana

### Conclusioni della mattina

G. Cimoli, Presidente e Amministratore Delegato Gruppo FS

Ore 13,00 - Colazione di lavoro

Ore 15,00

### Tavola Rotonda "I trasporti ferroviari nell'Emilia Romagna: le infrastrutture e i servizi"

Moderatrice: M. Pivetti, giornalista de *Il Sole 24 Ore*

#### Partecipano:

A. Peri, Assessore alla Mobilità e ai Trasporti, Regione Emilia Romagna  
G. Guazzaloca, Sindaco di Bologna  
R. Reggi, Sindaco di Piacenza  
V. Mercatali, Sindaco di Ravenna  
M. Moretti, Amministratore Delegato RFI  
R. Renon, Amministratore Delegato Trenitalia  
M. Bucci, Presidente Federazione dell'Industria Emilia Romagna



Gentile Iscritto Assidifer, oggi, poter scegliere una Banca per comodità, solidità, tradizione e qualità dei servizi, è una scelta molto difficile ed impegnativa. L'ampia offerta del settore bancario a volte fa compiere delle scelte affrettate dettate il più delle volte dall'istinto! Banca Manager, per sua natura e per sua mission, si estranea da questa panoramica alquanto caotica. Essa è il frutto della tradizione di un gruppo bancario solido come il Gruppo Bancario Capitalia e dell'innovazione data da Federmanager, la

## Le ragioni di una scelta sicura

Federazione dei Dirigenti Industriali. La possibilità di avvalersi di una Banca creata per le necessità della classe dirigenziale italiana e per il mondo dei liberi professionisti è una novità assoluta nel mondo bancario del nostro paese. Una banca di nicchia per una clientela di alto standing. Grazie a canali innovativi quali il telefono, internet e uffici di Consulenti Finanziari su tutto il territorio nazionale, il servizio Banca Manager vuole essere un servizio di qualità. Una Banca aperta 24 ore su 24, 365 giorni all'anno con il supporto di

moderne tecnologie e soprattutto in grado di offrire sempre una consulenza finanziaria personalizzata. Per ogni approfondimento sull'offerta di prodotti e servizi, non esiti a contattare il Call Center al nr. Verde 800.185.185 ed a prendere un appuntamento, senza impegno, con un promotore finanziario di Banca Manager. Sappiamo che diversificare i propri risparmi non è sempre una scelta molto facile...noi lo facciamo di mestiere! Questo è il nostro carattere distintivo, questa è la nostra forza!

Alberto Serra - Resp. Mktg e Comunicazione

Messaggio pubblicitario



## CONTO DIRIGENTI CONDIZIONI ECONOMICHE GENERALI



Conto Corrente	
Canone trimestrale	6,5 euro
Tasso creditore annuo	3,25% sui depositi fino a 7.500 euro 2% sulla parte di deposito superiore ai 7.500 euro
Tasso debitore annuo	- nei limiti del fido concesso Prime Rate ABI meno 0,5% - oltre i limiti di fido Prime Rate ABI più 1,5%
Commissione di massimo scoperto	- nei limiti del fido 0,15% trimestrale - oltre i limiti di fido 0,50% trimestrale
Capitalizzazione interessi creditori e debitori	trimestrale
Libretto assegni	gratuito
Credito rotativo	10.000 euro
Operazioni bancarie	
Costo unitario operazioni	- gratuite le prime 40 operazioni per trimestre (160 annuali) - 0,80 euro le ulteriori
Bonifici	Internet gratuiti Call Center Italia: gratuiti Estero: 13,00 euro (in uscita), + 0,05% (commissioni di servizio)
Giroconti	gratuiti fino alle 40 operazioni trimestrali
Pagamenti	gratuiti fino alle 40 operazioni trimestrali
Domiciliazione utenze	gratuiti fino alle 40 operazioni trimestrali
Valute versamenti	
Bonifici in entrata	2 giorni lavorativi
Contanti e assegni circolari	stesso giorni di Banca di Roma
Assegni bancari, assegni circolari di altre banche, assegni e vaglia postali	2 giorni lavorativi
Estratto conto	
Riepilogo annuale cartaceo	gratuito
Trimestrale cartaceo	gratuito (incluso nel canone trimestrale)
Altre condizioni	
Imposta di bollo	25,56 euro all'anno
Estinzione conto	75,00 euro

Bancomat	
Canone annuo	gratuito
Prelievi ATM / Bancomat	gratuiti su tutti gli sportelli
Prelievi ATM estero (circuito CIRRUS)	3,00 euro
Pagamenti POS/Pagobancomat	gratuiti
Pagamenti POS estero (circuito MAESTRO)	10,00 euro
Massimali prelievi ATM-Italia (Bancomat)	giorno: 250,00 euro mese: 1.500,00 euro
Massimali prelievi ATM-Estero (CIRRUS)	giorno: 250,00 euro mese: 1.500,00 euro
Massimale pagamenti POS-Italia (Pagobancomat)	mese: 750,00 euro (anche in un'unica soluzione)
Massimale pagamenti POS-Estero (Maestro)	mese: 750,00 euro (anche in un'unica soluzione)
Massimale FASTPay	singolo pagamento: 62,00 euro

Carta di credito (condizioni principali)	
Carta Base (Visa/Mastercard)	
Canone annuale	16,00 euro
Carta Oro (Visa/Mastercard)	
Canone annuale	42,00 euro
Massimale Visa/Mastercard Base	1.600,00 euro
Massimale Visa/Mastercard Oro	5.200,00 euro
Commissione prelievo contanti	4%
Data debito pagamenti	giorno 25 del mese
Estratto conto	1,29,00 euro
Rimborso rateale	
Tasso di interesse annuo	TAN 15,6% (Carta Base) 15% (Carta Oro) T.A.E.G.: 18,437% (Carta Base) 16,428% (Carta Oro)
Importo rata mensile (a scelta tra):	• rata variabile - 1/4 del saldo mensile (rata min: 75,00 euro) - 1/8 del saldo mensile, solo per la Mastercard Base (rata min: 50,00 euro) • rata "fissa" (superiore alla rata minima sopraindicata)

Operatività titoli	
Canone annuo	gratuito
Custodia e amministrazione titoli	25,00 euro
Imposta di bollo	25,56 euro
Estratto Conto Titoli annuale cartaceo	gratuito
Nota informativa	
Invio cartaceo, su richiesta	2,00 euro
Commissioni	
Azioni, warrant, covered warrant	0,25% (commissione minima: 10 euro)
Obbligazioni	0,25%
Compravendita BOT	3 mesi: 0,10% 6 / 12 mesi: 0,15%
Opzioni Iso-Alfa	1 per mille sul ctv del sottostante
Minifib	10,00 euro per contratto
Fib30	14,00 euro per contratto
Mibo30	14,00 euro per contratto
Altre condizioni	
Ordini impartiti per telefono o tramite promotore	commissione aggiuntiva di 3,5 euro
Trasferimento titoli in uscita	10,00 euro per titolo
Servizi aggiuntivi	
• Analisi tecnica/fondamentale (abbonamento Future Best)	10,00 euro al mese
• Video corsi e video lezioni	3,00 euro al mese
• Sala operativa on line	10,00 euro al mese
• Book a 5 livelli	- 2,00 euro - gratuito per chi effettua più di 40 operazioni nel mese
• Overlook (software di analisi tecnica e prezzi in tempo reale)	10,00 euro al mese
Canone mensile gratuito per tutti i servizi aggiuntivi per chi effettua più di 100 operazioni di trading in un mese (promozione valida fino al 31/12/2002)	