

Abbiamo lasciato senza rimpianti un 2005 fatto di avvenimenti tristi, come i due incidenti di Crevalcore e di Roccasecca, e di risultati decisamente insoddisfacenti per il nostro Gruppo.

L'anno nuovo inizia, purtroppo, in continuità stretta con il vecchio e questo non ci può che recare ulteriore preoccupazione, preoccupazione che si amplia stando a quello che riportano ampiamente stampa e televisione.

Il solito gioco della ricerca del capro espiatorio, magari di seconda o terza fila.

Il continuo attaccare la nostra Azienda da parte dei media e dell'opinione pubblica ci ha indotto a reagire a difesa del gruppo dirigente FS.

l'11 gennaio, al culmine degli attacchi concentrici che ci venivano da tutte le parti, abbiamo inviato alle agenzie e ai giornali un comunicato stampa che riportiamo a pagina 3 di F&S.

In sintesi, abbiamo affermato che "giudizi sommari, non documentati e negativi che hanno coinvolto l'intero management senza fare le opportune distinzioni" non ci piacciono, non possono essere accettati.

Abbiamo ribadito ancora una volta che quanto sta avvenendo dipende

essenzialmente dai ritardi storici con i quali si è intervenuti nel campo degli investimenti per l'ammodernamento del materiale rotabile e delle infrastrutture, dai processi organizzativi spesso sbagliati e comunque mai conclusi, dalla continua mortificazione delle professionalità aziendali che ha privato le Ferrovie di quei riferimenti storici che avevano garantito sempre quel clima di affidabilità e di fiducia capace di far superare all'Azienda anche i momenti più difficili.

Questo, riteniamo, è il momento di compattare le forze, non di dividerle, e di stare vicino alla nostra gente.

E' necessario inoltre dare risposte immediate al Paese in termini di qualità del servizio offerto.



Questo, può essere fatto soltanto valorizzando le molteplici esperienze e competenze "interne" e ponendo quindi fine a quella esasperata e deleteria prassi che, ad ogni cambio di vertice, ha visto l'immissione di "esterni" che, senza alcun giustificato motivo, si sono sovrapposti alle collaudate professionalità interne già esistenti in Azienda.

A tutela delle Ferrovie italiane è ora di dire "basta" a questo modo di fare.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 15°
N° 1/2006



Un 2006 di denuncia

Esauritosi in fretta il periodo delle cosiddette vacanze di fine d'anno – questa volta tutte coincidenti con il sabato e la domenica e perciò assai avare di ponti – torniamo al lavoro con un pesante carico di situazioni che abbiamo ereditato dal 2005. L'incidente di Roccasecca, con i suoi morti e i suoi feriti innanzi tutto, ma poi i soliti inevitabili ritardi, la solita calca sui treni dei pendolari, la solita sporcizia, i soliti parassiti.

La mattina del 31 dicembre ascoltavo in macchina la trasmissione *Black Out* dove il conduttore (e autore) Enrico Vaime, facendo un bilancio delle peggiori cose secondo lui accadute in Italia nell'anno 2005, metteva al primo posto il servizio reso ai clienti da Trenitalia.

Diceva Vaime che un mezzo di trasporto così popolare (inteso come "utilizzato dalla gente comune") veniva gestito con arroganza, pressapochismo e incapacità e, a conforto delle sue tesi, portava una propria testimonianza diretta relativa ad un suo viaggio effettuato due giorni prima.

Cosa era successo per scatenare la rabbia del conduttore radiofonico?

In sostanza, l'Eurostar sul quale Vaime aveva viaggiato aveva subito un ritardo di due ore e mezzo all'arrivo per le solite "cause tecniche" e, in entrata nella stazione finale, il capotreno aveva informato, come avviene ormai abitualmente, dell'entità del ritardo, si era scusato a nome della Società per il fastidio arrecato e aveva (incautamente) auspicato che quegli stessi passeggeri avessero viaggiato ancora con Trenitalia.

Fulmini e saette! "Ma chi si credeva di essere quel poveraccio con quella vocetta afona – ha tuonato Vaime – un comandante di jet forse? Che i passeggeri non si erano accorti per conto loro che il treno aveva tutto quel ritardo? Quanto alle scuse e all'auspicio di viaggiare ancora con Trenitalia, poi, se li poteva assolutamente risparmiare: una ulteriore presa in giro, una forma di arroganza! Vergogna! I ferrovieri dovrebbero soltanto vergognarsi!"

Devo dire che la filippica ascoltata mi ha lasciato molto male, primo perché inattesa, poi perché violentemente espressa in un programma cosiddetto

leggero. Mi è sembrato, tutto insieme, di essere tornato indietro di dieci anni, ai tempi dello scandalo delle "lenzuola d'oro" e alla fine della "gestione Necci", quando i giornali e le televisioni giocavano con le FS come al tiro al bersaglio.

Erano tanti anni, ormai, che l'opinione pubblica e i media non attaccavano l'Azienda ferroviaria in modo così diretto, così costante e così violento!

Ma cosa sta succedendo? E' veramente così diffuso e generalizzato il senso di disagio della clientela che in Azienda non si è più capaci di controllarlo? La gente reagisce in modo così esasperato proprio per il susseguirsi dei troppi episodi negativi che ci coinvolgono? L'attuale management sta forse facendo male il proprio lavoro e trasferisce alla clientela un senso di incompetenza e di incapacità che porta poi alle conseguenze che vediamo? Oppure, magari, c'è un disegno occulto che tende a destabilizzare l'attuale vertice e che si ingegna ad evidenziare e ad ingigantire ogni negatività, anche la più piccola?

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiatti

L'Ordine di servizio n. 55/2005 di Trenitalia, che vieta espressamente ai ferrovieri (in servizio e in pensione) di accedere al "Treno TBiz" è probabilmente un OdS "apripista", nel senso che chi l'ha voluto ha cercato di testare la reazione dei ferrovieri e dei loro sindacati a quello che è un vero e proprio primo passo verso la soppressione più o meno prossima dei titoli di viaggio al personale.

Fino ad ora, nonostante tutte le crisi e le difficoltà che l'Azienda aveva affrontato, limitazioni alla ammissione dei ferrovieri sui loro treni non ce ne erano state: agli stessi Eurostar è sempre stato possibile accedere, anche se mediante il pagamento del noto supplemento giustificato dalle prestazioni extra che venivano rese a bordo treno.

Con le nuove disposizioni dell'OdS si apre una nuova era. Nuova e assai pericolosa!

E' necessario e urgente che i ferrovieri tutti, dirigenti e personale dell'esercizio e degli uffici insieme, si oppongano a simili assurde e ingiustificate iniziative, a tutela dei loro sacrosanti diritti maturati in 100 anni di storia.

Non riesco a capire cosa stia succedendo ma, certo, non è più possibile far finta di niente e, soprattutto, non è più possibile seguitare con il teatrino del *tutto va bene* e dello *stiamo facendo tutto il possibile*. Ne è possibile continuare poi, all'interno dell'Azienda, con le *convention fatte in casa*, con le standing ovation, con la ricerca ossessiva di un consenso supino e generalizzato.

Il Sindacato dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato deve innanzitutto capire cosa sta succedendo, poi ha l'obbligo – proprio a tutela della categoria che rappresenta – di denunciare in modo chiaro e coerente lo stato attuale di malessere che ogni giorno di più si manifesta nell'opinione pubblica e in larghi strati della stessa dirigenza ferroviaria.

I dirigenti FS sono naturalmente, come sempre, con la propria Azienda. Ma questo non significa che debbano tacere di fronte ad un pericoloso quanto, pare, inarrestabile regresso dell'immagine aziendale e alla latitanza di iniziative capaci di bloccare l'andamento negativo.

Questo 2006 sarà un anno particolarmente importante per il Sindacato dirigenti del Gruppo FS perché sarà l'anno del Congresso, sarà l'anno nel quale verrà redatto il bilancio triennale sulla base del quale sarà valutata la conduzione politica dell'attuale Segreteria e degli altri Organi eletti nel 2003 a Udine.

E' prematuro fare un bilancio oggi, anche perché siamo soltanto a due terzi del percorso.

Ma è fondamentale prendere decisioni proprio oggi sul cosa fare per contribuire ad un miglioramento della situazione aziendale e della sua immagine. Su questo argomento, visto quello che sta accadendo, non c'è più tempo da perdere.

Cosa fare, dunque?

Non che siano tante le strade che possano essere intraprese dai dirigenti FS: la più praticabile, in aggiunta naturalmente ad una dedizione totale alla causa aziendale, sembra essere quella della denuncia delle cose che non vanno.

Al lavoro, dunque, perché l'insieme delle cose da elencare appare assai lungo e per cominciare non c'è che l'imbarazzo della scelta.

Roberto Martinez

2006, un anno fondamentale

Il 2006 sarà un anno fondamentale per le organizzazioni sindacali della dirigenza. Noi di Assidifer abbiamo a fine anno la nostra scadenza congressuale. Per fine febbraio è previsto il rinnovo degli organi del Sindacato romano. A marzo ci sarà il congresso della CIDA e a maggio quello della Confederazione europea, la CEC. Per inciso dico subito che quest'ultima scadenza non è di poco conto, se non altro perché seguirà la fine della presidenza italiana di Maurizio Angelo, in carica dal 1996. E non dimentichiamo che sullo sfondo ci sono le elezioni politiche del 9 aprile. Sarà anche un anno fondamentale per le nostre ferrovie, dovrà esserlo, dovrà essere l'anno dell'inversione del trend. Le nostre ferrovie infatti vanno male, proprio male. Inutile nasconderselo. Una impietosa sintesi della situazione è nella copertina dell'Espresso n. 1 in edicola dal 5 gennaio, dove, sullo sfondo di un pendolino con quattro giovani viaggiatori sul marciapiedi, si legge, a caratteri vistosi: "ABBIAMO PERSO IL TRENO. Incidenti. Carrozze infestate. Scioperi. Pendolari in rivolta. E i conti in profondo rosso. Ecco perché le ferrovie sono al collasso". La copertina è cattiva perché vuole catturare lettori, ma la crisi c'è e non possiamo né dobbiamo negarla. Assidifer deve interrogarsi su questa crisi, dobbiamo tutti interrogarci, spregiudicatamente. Dobbiamo produrre una nostra analisi delle cause. Di recente sono accadute molte cose: cambiamento dei vertici aziendali, successiva cospicua immissione di nuovi dirigenti non ferroviari, massiccia ristrutturazione di Trenitalia. Domandiamoci infine, con la serietà dovuta, se non vi sia qualcosa che non va nei rapporti fra Rfi e Trenitalia. I giornali nelle ore successive al disastro di Roccasecca hanno parlato esplicitamente di "dialogo fra sordi" e "rimpallo di responsabilità" fra le due società. E' vero? Tutto ciò può aver contribuito a creare un clima di tensioni interne, di scarsa serenità e di caduta dell'attenzione? Ma, per contro, la vecchia guardia ferroviaria ritiene di aver dato il meglio? Quale luogo migliore per parlarsi chiaro e fuori dai denti, se non il sindacato ed il suo giornale? Qualche riflessione allora sul sindacato, dalla CIDA a Federmanager e ad Assidifer:

La CIDA è allo sfascio, per la defezione di parecchie delle sue federazioni, attratte da altre "case" confederali. E' una cosa gravissima, perché significa crisi di fondo delle capacità di lobby presso le massime istituzioni del paese, da parte di tutti i dirigenti d'azienda italiani. A marzo ci sarà il congresso e non possiamo che augurarci che da esso esca una nuova CIDA finalmente in grado di svolgere i suoi compiti in Italia ed in Europa (vista della scadenza CEC di maggio). Federmanager dal canto suo deve gestire al meglio il nuovo contratto. Esso ha suscitato notevoli critiche, sia da parte dei colleghi in servizio, per le nuove dinamiche retributive, sia da parte di quelli in pensione, per gli aumenti della quota FASI. E' emersa così una incipiente incomprendimento fra i nostri due gruppi storici, dirigenti in servizio e dirigenti in pensione. C'è il serio rischio di una caduta del senso di solidarietà intergenerazionale ma anche il rischio che i pensionati finiscano col non capire le grandi trasformazioni avvenute nelle aziende e quindi col non comprendere i colleghi in servizio. La situazione potrebbe divenire grave, sono in pericolo valori di base che danno senso all'esistenza stessa del sindacato. Dobbiamo pretendere che questa sia la prima e l'ultima volta che si diversificano le quote FASI. Non venga quindi in mente a nessuno di intervenire sulle quote Assidai, dove già si sente oscuramente parlare di una non meglio definita "solidarietà sostenibile". Qui non c'entrano nulla il governo o i cattivi vertici delle aziende. Il gioco è tutto interno alla Federmanager, al massimo attraverso un confronto con Confindustria. A proposito di Confindustria, attenzione a non confondere i ruoli. Conserviamoci sempre l'indipendenza e, a proposito del contratto, valutiamo se non sia il caso di fare un discorso franco con la controparte e richiedere una revisione critica del contratto stesso. Assidifer può e deve fare molto in Federmanager: abbiamo Nicola Tosto a capo della Delegazione trattante il CCNL, siamo un gruppo organizzato e compatto, con ampia solidarietà fra pensionati e dirigenti in servizio, militiamo per la maggior parte nel Sindacato Romano che in tutta la vicenda contrattuale ha tenuto una coerente posi-

zione critica che gli fa onore. In particolare sento il dovere di ringraziare il Presidente uscente Giuseppe D'Addio, al quale indirizzo accenti di stima ed affetto. A marzo avremo il nuovo consiglio del Sindacato Romano. Molti sono i dirigenti FS che si sono candidati, sono certo che i colleghi romani vorranno sostenerci insieme a chi condividerà con noi la nostra linea politica. Anche in casa nostra, in casa Assidifer, ci sono problemi. In particolare mi soffermo sulla "staticità" dei vertici. In parole più brutali voglio dire che da troppo tempo non c'è ricambio nella classe dirigente del sindacato. Il Segretario generale, Nicola Tosto, nell'ultimo consiglio nazionale del 20 dicembre 2005, ha lanciato il segnale d'allarme. Tosto ha giustamente sottolineato una sensazione di inadeguatezza della nostra organizzazione, peraltro a fronte delle accuse di inadeguatezza che noi lanciamo alle FS e, aggiungo io, alla Federmanager. Assidifer deve scuotersi, abbiamo tutto l'anno per promuovere azioni e comportamenti atti a suscitare interesse per il sindacato nei più giovani, in particolare nei tanti colleghi assunti in ferrovia dal mondo esterno, da realtà aziendali dove il sindacalismo dei dirigenti è praticamente inesistente. Dobbiamo parlare con i non iscritti per farli iscriverci e farli partecipare, dobbiamo parlare con gli iscritti perché traducano la loro fedeltà, della quale li ringraziamo, in impegno diretto negli organi sindacali. Dobbiamo capire se c'è un comune sentire dei dirigenti delle ferrovie e capire se lo rappresentiamo veramente. Se poi constatiamo che non esiste un comune sentire dobbiamo provocarlo, facendo quadrato sui temi detti prima, la solidarietà, la necessità di far fronte alla crisi delle ferrovie, la necessità di una maggiore partecipazione a Federmanager. Rimproveriamoci le maniche. Manca meno di un anno al nostro congresso e dobbiamo arrivarci con proposte e, possibilmente, con uomini nuovi. Un anno non è poi tanto lungo come sembra e questo 2006 rappresenta una opportunità troppo importante che non possiamo assolutamente perdere.

Sergio Graziosi

A febbraio si vota per il Sindacato Romano

Come ogni tre anni siamo alla vigilia del rinnovo delle cariche statutarie del Sindacato Romano dei Dirigenti Industriali, e mai, come in questa occasione, la possibilità che i nostri candidati, ossia i rappresentanti del Gruppo FS, entrino a far parte del Consiglio Direttivo assume una particolarissima rilevanza. Non voglio sollecitarvi ad un banale esercizio di voto, ma, per le ragioni che cercherò di sintetizzare nel seguito, desidero richiamare l'attenzione su quanto sia determinante consolidare la nostra presenza nell'ambito del Sindacato Territoriale di Federmanager, soprattutto nella prospettiva da tutti noi auspicata di un "cambiamento di rotta" delle politiche federali che, come è a tutti tristemente noto, ci hanno regalato quel meraviglioso Contratto collettivo di lavoro di cui oggi, come dirigenti, godiamo. E' la Federazione (Federmanager) che ha la rappresentanza verso Confindustria per il nostro C.C.N.L. e sono gli organi statutari federali che determinano le strategie e le logiche di rappresentanza della nostra categoria, fra questi, prima fra tutti, la Giunta Esecutiva e, per conto di essa al tavolo delle trattative, la Delegazione Trattante, il suo vero e proprio "braccio armato". Essere parte attiva di questi organi significa innanzi tutto portare la voce dei dirigenti dei grandi gruppi industriali come il nostro in ambito federale, dirigenti così ben poco rappresentati e ben poco considerati visti i risultati dell'ultima contrattazione. Ma Federmanager è solo la risultante dei Sindacati territoriali di categoria, ed il Sindacato Romano è, nel nostro Paese, tra i più importanti e rappresentativi, secondo solo all'Associazione dei dirigenti lombardi (Aldai). Nell'ambito dell'ultimo rinnovo contrattuale solo ed unicamente il Sindacato Romano ha fatto e fa ancora sentire la sua voce di disappunto sugli esiti della trattativa, e su come le partite ancora aperte stanno procedendo o non procedono affatto. Un esempio per tutti: recentemente, per quel che riguarda l'assistenza sanitaria del FASI, il Sindacato Romano ha fatto apportare importanti modifiche prima dell'approvazione del nuovo statuto del Fondo, Fondo che stava concretamente rischiando di passare sotto il totale controllo di Confindustria. Gli attuali organi in scadenza del Sindacato Romano vedono già la partecipazione di nostri rappresentanti, sia nel Consiglio direttivo che nei Collegi dei Sindaci e dei Proviviri, e, per effetto della nostra partecipazione, della nostra capacità sindacale e dell'indiscussa immagine di coesione della categoria che rappresentiamo, che due di noi hanno assunto, nel corso dell'ultimo anno, importanti mandati di rappresentanza in Federmanager, uno come membro della Giunta Esecutiva della Federazione (lo scri-

vente) e l'altro è il nuovo Capo della Delegazione Trattante (Nicola Tosto). Non possiamo disperdere questo patrimonio di rappresentanza, soprattutto in considerazione che siamo presenti nel Sindacato Romano, in maniera strutturata, solo da tre anni, e solo da pochi mesi negli organi Federali. Tale necessità è stata espressa formalmente nel testo della mozione approvata durante il nostro ultimo Consiglio Nazionale, dove si dà esplicito mandato ai nostri rappresentanti in seno al Sindacato Romano e con compiti statutari in Federmanager, di attuare tutte le più opportune azioni affinché venga riconosciuta la possibilità di agire al fine di una rilettura del C.C.N.L. per i dirigenti di grandi Gruppi industriali. I nostri candidati al Consiglio Direttivo del Sindacato Romano sono: Mario Catta, Agostino Chisari e Nicola Tosto per i dirigenti in servizio, Sergio Graziosi e Roberto Martinez per i dirigenti in pensione, Paolo Parrilla e Antonio Ceccarelli sono invece candidati rispettivamente per il Collegio dei Proviviri e per il Collegio dei Sindaci. *A breve i colleghi con sede di lavoro a Roma riceveranno per posta tutto il materiale elettorale, e, sempre per posta, dovranno restituire le schede elettorali compilate. Rivolgono a tutti i colleghi un appello a non rinunciare al voto, ad esprimere tra le loro preferenze sicuramente i nominativi dei nostri colleghi, e, allo scopo di semplificare e facilitare le operazioni, vi invito a consegnare il materiale elettorale direttamente al nostro Sindacato, senza provvedere all'invio per posta. Sono tanti i colleghi strutturati presenti presso le sedi romane del nostro Gruppo, primi fra tutti i componenti delle Rappresentanze aziendali.*

Agostino Chisari

ATTENZIONE !

Per non disperdere il vostro voto e per sostenere i nostri colleghi candidati consegnate la vostra scheda alla Segreteria Assidifer di Via Ravenna oppure ad un collega strutturato che la consegnerà per voi.

Consiglio Nazionale Assidifer

Si pubblica la Mozione approvata dal Consiglio Nazionale Assidifer il 20 dicembre scorso.

Mozione

Il Consiglio Nazionale Assidifer, riunito il 20 dicembre 2005, rileva ed evidenzia lo stato di criticità in cui attualmente versa il Gruppo FS e le correlate difficoltà di assicurare un livello di servizio adeguato alle esigenze di mobilità del Paese.

Tale fatto si ripercuote negativamente sulle attività di rappresentanza di Assidifer.

Il Consiglio Nazionale, nel condividere l'analisi svolta al riguardo dal Segretario generale e sviluppata nel dibattito, allo scopo di recuperare la qualità e la forza della rappresentanza dei dirigenti del Gruppo FS, ravvisa l'urgenza di procedere a quanto appresso:

- 1) sviluppare la promozione delle attività del sindacato fra tutti i dirigenti del Gruppo e accelerare il processo di apertura ai dirigenti che operano in altre realtà del settore ferroviario;**
- 2) identificare e migliorare le attività di comunicazione/informazione rivolte a tutti i dirigenti;**
- 3) predisporre, in vista del Congresso Nazionale, una proposta di riorganizzazione del Sindacato finalizzata ad adeguare sia la struttura operativa, sia le strategie di Assidifer alla nuova realtà del Gruppo;**
- 4) dare evidenza estrema ai contributi critici di Assidifer sui principali e ricorrenti temi di politica industriale e dei trasporti approvati dal Gruppo FS;**
- 5) avviare una opportuna sensibilizzazione in ambito Federmanager per ottenere presso Confindustria il concreto riconoscimento, ai fini contrattuali, delle specificità del rapporto di lavoro dei dirigenti appartenenti ai grandi gruppi industriali.**

L'anno del Congresso

Il 2006 è l'anno del Congresso di Assidifer. Sono già trascorsi due dei tre anni del mandato e, quindi, entro l'anno si dovrà procedere al rinnovo di tutte le cariche.

Io personalmente (ma la Segreteria, la Giunta ed il Consiglio Nazionale si sono espressi in questo senso) ritengo che al prossimo congresso ci si debba arrivare sulla base di una approfondita discussione sul ruolo che vogliamo svolgere in azienda, nel più ampio settore dei trasporti su ferro, in Federmanager. In questa discussione dobbiamo coinvolgere il maggior numero possibile di colleghi, con particolare attenzione ai giovani ed alle colleghe.

Dovremo discutere criticamente dei risultati ottenuti, valorizzandoli adeguatamente, ma anche di quelli che non siamo riusciti ad ottenere, dei nostri limiti e dei limiti dei nostri interlocutori.

Abbiamo agito sempre ricercando sinergie con i Vertici aziendali, ma nel rispetto rigoroso dei rispettivi ruoli e per la salvaguardia della nostra autonomia. Dobbiamo rilevare, peraltro, che non sempre dai nostri interlocutori sono arrivati segnali di altrettanta attenzione.

Dovremo cercare di capire perché tanti colleghi (la maggior parte) che arrivano nella nostra azienda da esperienze diverse non si iscrivono alla nostra organizzazione o non partecipano alla sua vita associativa.

Dovremo cercare di capire se si tratta di un diverso modo di concepire la rappresentanza oppure di arroccamento su posizioni pregiudizialmente diverse da quelle dei colleghi provenienti dalle file interne.

Dobbiamo pensare ad una organizzazione capace di rappresentare tutti i dirigenti, senza pregiudizio alcuno, consapevoli che anche nel sindacato c'è bisogno dell'esperienza e delle idee diverse che i dirigenti portano e trarre una sintesi rispettosa delle diversità ma capace di essere riconosciuta ed accettata dalla stragrande maggioranza di essi: dobbiamo, in definitiva, essere sempre di più il punto di riferimento dell'intera dirigenza.

Ci aspettiamo che non vi siano posizioni aziendali che esplicitamente o implicitamente ostacolano questo progetto.

Per conto nostro attiveremo specifiche iniziative tese a sollecitare la partecipazione dei colleghi, iscritti e non iscritti, coinvolgendo prima di tutto le varie istanze della Federazione, ma anche esperti esterni al mondo sindacale.

A conclusione di questo periodo che si presenta intenso e spero ricco di contributi, dovremmo essere in grado di celebrare un Congresso capace di rilanciare la nostra Organizzazione producendo anche un importante rinnovamento del proprio quadro dirigente e della sua organizzazione. In particolare andranno adottate forme organizzative che valorizzino il ruolo delle Rappresentanze aziendali.

Nicola Tosto

Si pubblica il testo del Comunicato stampa emesso da Assidifer Federmanager l'11 gennaio 2006

COMUNICATO STAMPA

Ferrovie dello Stato: i dirigenti non accettano giudizi sommari, rivendicano il ruolo svolto dalla loro Associazione ed indicano le condizioni per il rilancio e la riqualificazione del servizio.

Roma 11 gennaio 2006 - Le vicende che stanno riguardando le Ferrovie dello Stato sono state commentate da alcuni organi di stampa e da alcuni esponenti politici formulando giudizi spesso sommari, non documentati, negativi e che hanno coinvolto l'intero management senza fare le opportune distinzioni.

Per Nicola Tosto, Segretario Generale di **Assidifer - Federmanager**, il Sindacato che rappresenta la quasi totalità degli oltre 1100 dirigenti del gruppo, è fondamentale chiarire che quanto è avvenuto e sta avvenendo dipende essenzialmente dai seguenti fattori:

- dai ritardi con i quali, nel tempo, si è provveduto ad investire nel potenziamento ed ammodernamento della rete e del materiale rotabile;
- da modelli organizzativi sbagliati perché non rispondenti alla complessità dei processi che governano l'esercizio ferroviario;
- dalla progressiva marginalizzazione e mortificazione delle competenze tecnico-professionali presenti in azienda.

Di tutte queste problematiche Assidifer - Federmanager si è fatta interprete da tempi non sospetti ed in sedi ufficiali ma, purtroppo, hanno sempre prevalso logiche estranee agli obiettivi di ottimizzazione delle risorse, qualità del servizio, valorizzazione delle competenze, certezza di responsabilità, etc...

Per dare risposte adeguate ed immediate al Paese ed ai clienti in termini di qualità del servizio offerto, è fondamentale che il Presidente Catania, in questa fase di ennesima riorganizzazione del Gruppo, trovi forme e modi per valorizzare le molteplici esperienze e competenze interne, a livello di dirigenti e quadri, ripristinando quei punti di riferimento manageriali ed organizzativi senza i quali gli obiettivi dichiarati non saranno mai perseguiti. **In sostanza va posto termine a quella prassi esasperata ed ingiustificata che vede, ad ogni cambio di Vertice, l'immissione di competenze esterne che nulla hanno a vedere con il sistema ferroviario e che spesso si sovrappongono a responsabilità e ruoli già esistenti determinando stratificazioni e ricadute negative sia sulle motivazioni dei singoli e sia sul funzionamento aziendale.**

Assidifer, ancora una volta, è pronta a fornire al Vertice Aziendale, al Governo ed al Parlamento il proprio contributo autonomo volto unicamente all'interesse dell'Azienda.

Un libro sulla storia della dirigenza ferroviaria

Uno dei contributi più forti che Assidifer Federmanager ha dato alle celebrazioni del centenario di vita delle Ferrovie dello Stato è sicuramente stata la pubblicazione di un volume - "Cento anni di storia ferroviaria: i Dirigenti, l'Azienda, il Paese" - realizzato dallo storico ferroviario Valter Guadagno su commissione proprio del Sindacato dei dirigenti del Gruppo FS.

Il volume, che è stato presentato dallo stesso Autore alla presenza del Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo FS, ing. Catania, nel corso del recente Convegno di Padova, tratteggia l'evoluzione che ha subito la figura del dirigente ferroviario nei cento anni di vita dell'Azienda, il suo passaggio da funzionario di Stato a manager di impresa industriale per adattarsi ai cambiamenti che via via venivano imposti all'Azienda.

Una delle caratteristiche del volume, forse la più interessante, è il continuo parallelismo fra il ruolo del dirigente, lo status dell'Azienda e la situazione del Paese e quindi l'esame costante, nei diversi momenti storici che l'Italia stava attraversando, dei mutevoli compiti assegnati ai dirigenti in funzione delle specifiche attività dell'Azienda.

In appendice al libro, redatta a cura di Sergio Graziosi, apprezzato Segretario Generale di Assidifer Federmanager dal 1992 al 2000, una interessante *Cronistoria* degli eventi che hanno determinato la vita del Sindacato dirigenti delle Ferrovie dello Stato.

Il volume è inviato gratuitamente a tutti i Soci in servizio con il giornale Ferrovie & Servizi n° 1/2006 e sarà consegnato o inviato a tutti i Soci in pensione che rinnoveranno l'iscrizione al Sindacato per l'anno 2006.

Dirigenti e malattie psicosomatiche

Negli ultimi anni, in base ai miei ricordi personali, almeno dieci dirigenti del gruppo FS, da me conosciuti, hanno avuto gravi problemi di salute.

Penso che ogni collega, leggendo queste mie considerazioni, possa fare il medesimo leggero sforzo mnemonico ed arrivare ad un analogo risultato.

Se poi dovessimo sommare i nominativi ricordati da ognuno, ritengo che la somma totale sarebbe molto superiore ai circa i dieci nomi che io ricordo.

Ipertensione, scompensi cardiaci, aneurismi, infarti, esaurimenti nervosi, psoriasi, ulcera, gastrite, sono tra le patologie più ricorrenti.

Tali malattie hanno colpito colleghi "di frontiera" il cui fisico non ha retto gli sforzi che quotidianamente sono stati chiamati a reggere per far fronte ai problemi delle ferrovie, con modalità operative spesso tumultuose e repentine. Pratiche che alla lunga, inevitabilmente, fanno crollare anche i fisici più forti e generano vittime.

Personalizzare le responsabilità di sistema, trasmettere ansia con metodo, lavorare non in ottica di processo o in un caos organizzativo, richiedere soluzioni immediate, "stare sul pezzo" 24 ore 24, trascorrere i fine settimana al lavoro, tenere acceso il cellulare h 24, trascorrere nottate alternando sonno e telefono, amarezza derivante da assegnazione a nuovo incarico o sede non preventivamente comunicata o condivisa, sono tra le cause principali che causano stress che, a sua volta, genera le patologie che colpiscono i dirigenti.

Cause che vengono generate da una logica quasi "spartana" e perversa, che vuole che solo i migliori, nel fisico, sopravvivano.

Logica antitetica all'eticità del lavoro e alla Costituzione che pone la tutela della salute, in ogni contesto, tra i principi fondamentali dell'ordinamento.

Il fenomeno che ho esposto, per le dimensioni che sta assumendo, non può non essere stato notato anche dai vertici aziendali.

E' arrivato, però, ormai il momento che il sindacato dei dirigenti lo ponga nella centralità della sua attenzione e delle sue azioni.

In tal modo si potranno mettere in piedi azioni concrete di tutela, di fronte a conseguenze derivanti da vite "spartane" ed a risarcire in maniera adeguata i colleghi colpiti.

A tal proposito l'attuale quadro normativo, per quanto di mia conoscenza, è molto frammentato nella tutela della salute dei dirigenti, per i danni loro causati da malattie insorte a causa del lavoro svolto.

E' vero che la giurisprudenza, con l'allargamento del concetto di tecnopatia, ha esteso il campo. Ci troviamo però in un quadro di riferimento non perfettamente definito.

Un accordo sindacale potrebbe, a tal proposito, disciplinare in modo condiviso la materia, anche ricorrendo a forme assicurative private, dando - così facendo - maggiore sicurezza ai dirigenti che si impegnano con il massimo dell'abnegazione nel loro lavoro per conseguire gli obiettivi aziendali.

Voglio chiudere queste mie riflessioni ricordando, comunque, tre elementi del quadro normativo.

Il D.P.R. 22 maggio 2003, che ha approvato il Piano Sanitario Nazionale 2003-2005, ha inserito nell'Allegato 4/12 - 4.9 la "Salute e sicurezza nell'ambiente di lavoro" - Tabella 3B (*Patologie da rischi emergenti*), le "patologie da

fattori psico-sociali associate a stress (*burn-out*, mobbing, alterazioni delle difese immunitarie e patologie cardiovascolari)".

Inoltre il Consiglio d'Amministrazione dell'INAIL (nella Delibera n. 473 del 26 luglio 2001, avente per oggetto "Malattie psichiche e psicosomatiche da stress e disagio lavorativo, compreso il mobbing"), ha avuto modo di chiarire che "le patologie psichiche e psicosomatiche conseguenti a stress e disagio lavorativo, compreso il cosiddetto "mobbing strategico", possono essere oggetto della tutela assicurativa dell'INAIL se l'assicurato ne prova la causa lavorativa". Approvando così una "iniziativa tesa a definire percorsi metodologici per la diagnosi eziologica" delle patologie psicosomatiche.

Infine il D.Lgs. n. 38 del 2000, che ha rivisto l'assetto previdenziale, ha ampliato la tutela assicurativa del danno biologico (inteso come lesione dell'integrità psicofisica suscettibile di valutazione medico-legale) anche alle cosiddette "malattie non tabellate". Al di là quindi delle malattie "tabellate" per le quali vige (ai sensi degli artt. 3 e 211 del D.P.R. n. 1124/65) una presunzione relativa di derivazione eziologica della patologia dall'attività lavorativa, sono ora ritenute indennizzabili anche altre patologie nel caso in cui sia accertata l'origine per causa di lavoro. Oltretutto è attualmente espressamente prevista una condizione di riconoscibilità della malattia professionale anche quando la menomazione non abbia inciso sulla capacità di produrre reddito, prima d'ora unico bene tutelato.

Martino A. Rizzo

Sogno di una notte di mezzo inverno

Qualche sera fa guardavo un programma in televisione in attesa che si facesse l'ora di andare a dormire. La National Geographic trasmetteva un documentario sul cuculo. Non ero particolarmente interessato all'argomento e quindi seguivo in modo abbastanza distratto la voce dello speaker: "...il cuculo (*Cuculus canorus*) è un uccello parassita perché depone le proprie uova nel nido degli altri uccelli. La femmina, tra maggio e giugno, depone le uova, solitamente uno in ogni nido, dello stesso colore della specie ospitante. Al momento della schiusa, di solito in anticipo rispetto alle uova degli ospiti, il piccolo cuculo, sensibilmente più grande e più robusto degli altri pennuti della nidata, si affretta a gettare fuori dal nido gli altri uccelli e le uova non ancora schiuse. E' un uccello irrequieto, poco socievole e voracissimo: si nutre

di insetti, larve e invertebrati. E' una specie migratoria che periodicamente, dopo aver deposto le uova, si sposta in altri ambienti".

Mentre vedevo scorrere le splendide immagini dei variopinti uccelli che volavano da un albero all'altro, nel torpore del sonno imminente, il mio cervello cercava di capire perché la storia del cuculo, tutta insieme, mi appariva tanto familiare, perché mi suscitava vecchi ricordi che credevo ormai sepolti nella memoria.

Poi, all'improvviso, la luce: ma certo, le Ferrovie dello Stato, la mia vecchia, cara azienda!

Certo, come non pensarci prima! Da tanti anni, periodicamente, in FS si sono visti arrivare, provenienti dalle loro migrazioni, stormi di "cuculi" che, con le sembianze di ferrovieri, deponevano le loro uova nel nido aziendale. Le uova, poco dopo la schiusa (d'altra parte un po' di tempo per conoscere l'ambiente era necessario), liberavano dei piccoli che per la loro voracità e per occupare tutti i posti disponibili, iniziavano a cacciare via tutti o quasi gli altri occupanti.

A pensarci bene, mi sono detto, questa è una storia che in ferrovia si sta vivendo anche in questi giorni.

Molti dirigenti interni vengono, anche in modo affatto cordiale, espulsi dal nido per fare spazio ai nuovi arrivati, mettendo in seria difficoltà l'ambiente che vede profondamente modificato il proprio habitat organizzativo. Un habitat che, seppure con trasformazioni non indifferenti e certamente non indolori, era riuscito a sopportare le ripetute ondate migratorie dei cuculi.

Ora però, dobbiamo dircelo, si è arrivati al punto in cui la specie originaria dei dirigenti FS rischia l'estinzione e l'ambiente la totale distruzione. Vediamo, ad esempio, che di tutti i dirigenti (cuculi e non) presenti nelle Ferrovie dello Stato, circa l'ottanta per cento vive concentrato su un solo albero, a Roma, e pochissimi, quasi tutti della vecchia progenie, sono dislocati sul territorio, lì dove si crea veramente il trasporto su rotaia.

Mentre le immagini degli uccelli svolazzanti continuavano a scorrere sul televisore e il mio sonno inesorabilmente ad aumentare, ho pensato che, giustamente, il babbo e la mamma cuculo vogliono avere vicini i loro piccoli onde allevarli alle furbizie della specie, tanto è vero che parecchi giovani cuculi sono appollaiati sui rami dove si fa strategia, dove si fa marketing oppure pianificazione.

Se poi i treni marcano in ritardo, con pulci e zecche al seguito, se poi, nonostante tutti gli artifici contabili, i bilanci sono sempre in rosso, se poi, quando disgraziatamente capitano incidenti gravi, nessuno dei cuculi va sul posto a vedere cosa è successo (d'altra parte, cosa ne hanno mai saputo i cuculi di esercizio ferroviario?), a loro poco importa: stanno già pensando quale bosco devono andare a colonizzare successivamente.

Patetici, poi, alcuni dirigenti della vecchia schiatta i quali, in tutti i modi, vorrebbero fare i cuculi, camuffandosi come loro,

assumendo i loro linguaggi e le loro abitudini, cercando di ingraziarsi con salamelecchi e peana sulla loro intelligenza, sulle loro capacità manageriali, sulle loro alte strategie. Ma sanno questi ex carissimi colleghi aspiranti cuculi che il cuculo vero si nutre di larve e di invertebrati? Stiano molto attenti, perciò... E poi nella teoria evolutiva non sono ammessi salti di specie!

Quanti danni hanno fatto alle ferrovie tutte queste ondate di migrazioni non me lo chiedo neppure, lo lascio alla memoria e alla valutazione del lettore.

Né la storia del cuculo, né le riflessioni un po' contorte che le immagini splendide del documentario mi avevano portato a fare sono riuscite a tenermi sveglio. Crollo, all'improvviso, in un sonno profondo.

A questo punto, con quelle sovrapposizioni che non hanno nulla di logico e che possono accadere soltanto nella prima fase di un sonno pesante, sogno di essere in una foresta, circondato dagli invadenti e fastidiosi volatili, con un guardiacaccia che tenta inutilmente di limitare i danni che gli uccelli famelici stanno creando alla foresta.

Sempre con la illogicità dei sogni, mi rivolgo al padrone della foresta e al guardiacaccia. Al primo (Governo e Parlamento) faccio rilevare come le ferrovie siano ormai giunte ad un punto di non ritorno tanto è negativa la considerazione che hanno presso l'opinione pubblica. Al secondo, al "guardiacaccia sindacato", chiedo cosa ha fatto in questi anni per difendere il nido degli uccelli stanziali dall'invadenza dei vari cuculi. E' vero, gli strumenti erano pochi e gli uccelli stanziali erano e sono fondamentalmente divisi; di contro, gli uccelli parassiti sono uniti, aggressivi e spallegggiati.

"Cosa avremmo potuto fare", mi chiede il guardiacaccia, "per salvare gli uccelli stanziali?".

"Non so", rispondo. "Forse bisognava urlare di più, forse bisognava fare in modo che fossero più uniti, forse bisognava che tutti fossero accorsi, fin dall'inizio, in soccorso dei colleghi in difficoltà. Bisognava, insomma, che tutti fossero stati in grado di riconoscere il richiamo della specie".

"Possiamo fare qualche cosa, ora?", mi chiede apprensivo il guardiacaccia. "Penso proprio di no, la foresta è quasi totalmente colonizzata, si può solo aspettare che bruci o che venga disboscata".

Un incubo, non un sogno !!

Mi sveglio e, ragionando, penso che una sola cosa è possibile fare: dimostrare che si è scoperto il gioco e che nella foresta ci sono ancora uccelli di razza che non vogliono soccombere totalmente.

Che bello sarebbe se, alla prossima riunione oceanica o alla prossima assemblea di indottrinamento, anziché vedere gente applaudire in piedi ed a scena aperta, ascoltassimo la platea lanciare al palco il segnale dei cuculi e delle loro nidiate... cu-cu, cu-cu, cu-cu...

Vincenzo Angelini

LETTERE AL DIRETTORE

Caro Direttore,

I cento anni di vita delle Ferrovie dello Stato, celebrati dall'Azienda FS con modeste e riservate manifestazioni ufficiali, sono passati - possiamo ormai dirlo senza alcun timore di essere smentiti - in sordina, anzi nell'anonimato più assoluto e nell'indifferenza totale del Paese.

Un francobollo commemorativo mai visto circolare, uno spot televisivo di assai dubbia efficacia (con un qualcuno che corre affannato con un megafono in mano sul marciapiede della stazione di Milano e che viene frenato da un qualcun altro che lo avverte che il treno, tanto per cambiare, è in ritardo), un concerto all'Auditorium di Roma per una ristretta élite di invitati e, pare, una sfarzosa cena addirittura con fuochi d'artificio, a Villa Pamphili, che i vertici aziendali hanno offerto alle massime cariche istituzionali e politiche del Paese, peraltro, pare, neanche tutte presenti ad onorare il prestigioso invito.

I centomila ferrovieri in servizio, al di là di una fredda e un po' retorica letterina trasmessa loro dal Capo Azienda squallidamente con il bollettino dello stipendio, non sono stati coinvolti in nessuna iniziativa.

Alle centinaia di migliaia di ferrovieri in pensione e alle loro famiglie, che pure ancora si sentono fortemente appartenenti alla "loro" gloriosa ferrovia, neanche un cenno, neanche uno straccio di manifestazione pubblica, nemmeno un quarto di pagina sui principali giornali quotidiani per ricordare tanti anni di lavoro, tanti anni di sacrifici, tanti anni di battaglie combattute insieme per portare avanti e far sopravvivere - in tempi alcune volte anche drammatici - una delle più forti e amate istituzioni del Paese.

Non so se in questi ultimi giorni di dicembre, ultimo mese disponibile per presentare ancora qualche evento significativo, l'Azienda abbia organizzato qualcosa. Ne dubito. E pensare che non sarebbe stato affatto difficile e dispendioso coinvolgere nelle celebrazioni, ad esempio, le scuole, i clienti abituali, i pendolari e ricordare loro quale ruolo strategico le Ferrovie dello Stato hanno svolto nei loro cento anni di vita, cosa ha rappresentato questa gloriosa Azienda in tanti anni per la crescita e lo sviluppo del Paese.

E poi l'occasione era veramente ghiotta per smussare incomprensioni e critiche, per rilanciare una modalità di trasporto che negli ultimi decenni è apparsa francamente in crisi, per presentare all'Italia i programmi di sviluppo che le tecnologie moderne consentono di realizzare già nell'immediato, dall'alta velocità Roma - Napoli ai raddoppi previsti sulla tratta appenninica Firenze - Bologna, alle innovazioni sulla Torino - Milano e sulla Milano - Venezia.

Invece cosa resterà del 2005? Sicuramente il ricordo di un anno passato a combattere zecche, pulci e parassiti vari, il ricordo del ritiro dalla circolazione di 508 carrozze infestate, il ricordo della solita sporcizia, dei soliti ritardi, della solita scarsa qualità. Peccato! Peccato, perché i ferrovieri di oggi e quelli di ieri, ricordando soltanto il grande impegno profuso e la loro grande professionalità, tutto questo sinceramente non lo meritano.

Lettera firmata



La Tua polizza auto scegliila da Ferroviere

Per scegliere la Tua polizza auto, HDI Ti ricorda tre nuove buone ragioni.

Più Risparmio. Più Comodità. Più Novità.

Da oggi risparmi fino al 30% in più, versi il premio in comode rate mensili, ricevi in omaggio la nuova **FidelityCard InLinea** per partecipare a tante premianti occasioni.

Da oggi puoi risparmiare e vincere.

Per saperne di più visita il sito www.inlinea-hdi.it oppure telefona al Numero Verde **800.082.082**



Al tuo fianco, ogni giorno.