

I 16 e il 17 scorsi si è tenuto a Mestre uno dei periodici meeting di RFI. L'introduzione di Moretti e gli interventi dei Direttori centrali hanno illustrato i risultati del 2005, ancora positivi sia in termini di bilancio e sia in termini di realizzazioni; i programmi di investimento sono risultati sostanzialmente in linea con le previsioni. La novità per il futuro è l'amara realtà derivante dal drastico taglio dei finanziamenti operati con la legge finanziaria 2006 che li rende assolutamente insufficienti per realizzare gli interventi necessari per ottenere una rete ferroviaria rispondente alle esigenze del Paese e dell'Europa. Tutti hanno sottolineato che non sono in discussione gli investimenti per mantenere i livelli già eccellenti di sicurezza delle Ferrovie dello Stato italiane, ma altrettanto chiaramente è emersa l'impossibilità di realizzare gli investimenti previsti dal Contratto di Programma e, persino, quelli che riguardano l'AV/AC nei tempi contrattati con il Governo.

E' pertanto necessario operare una drastica ridefinizione dei programmi e una severa individuazione delle priorità. Occorrerà, di conseguenza, rivedere il Contratto di programma.

Ciononostante i progetti per il futuro restano ambiziosi e il disegno che è stato illustrato punta ad una ferrovia più moderna e sicura ogni anno di più.

Erano presenti ed hanno preso la parola, come tradizionalmente avviene da un po' di tempo, anche l'ing. Catania e l'ing. Testore.

Ambedue hanno illustrato progetti e disegnato un futuro fortemente segnato dalle gravi difficoltà economiche. I toni realistici, anche se fiduciosi, hanno ottenuto il consenso della platea; particolarmente apprezzata è stata la parte

in cui l'ing. Catania ha comunicato, come ha fatto anche con la recente comunicazione interna del 16 marzo, che gli aggiustamenti organizzativi dell'inizio di quest'anno comin-

ciano a dare risultati positivi in termini di puntualità, qualità del servizio e, soprattutto, nei rapporti con le Regioni e le Istituzioni. Un riconoscimento esplicito l'ing. Catania ha voluto dare per questi risultati alla professionalità e all'esperienza dei colleghi coinvolti. Potremmo dire che noi avevamo detto da tempo e per tempo che per guidare un'azienda così complessa l'esperienza è fondamentale, ma non lo diciamo. Apprezziamo le parole dell'ing. Catania e ci attendiamo comportamenti coerenti, non solo in Trenitalia, ovviamente, ma in tutto il Gruppo. Servono ancora significative correzioni di rotta, anche per dare risposta ai dirigenti e a tutto il personale che hanno espresso giudizi non proprio soddisfacenti sulle aziende del Gruppo in occasione dell'indagine sul clima aziendale. Lo scatto in più che l'ing. Catania ha chiesto ai dirigenti di RFI ci può essere - anzi ci sarà - e non solo in RFI, ma chiediamo al Vertice di fare ogni sforzo per creare le condizioni migliori. Peraltro le assunzioni dall'esterno, che continuano anche in questi giorni, non sembra che vadano in questa direzione.

L'ing. Catania avrà visto che la gente chiede trasparenza e coinvolgimento; non dovrebbe essere difficile visto che questo è quello che lui stesso aveva promesso all'inizio del suo mandato. Serve maggiore attenzione soprattutto verso i quadri ed i giovani, in particolare verso i giovani laureati assunti negli ultimi anni; spesso non si assicura loro un minimo di formazione comune o addirittura di informazione di base. Si rischia così di svalutare un patrimonio importante che merita ben altra attenzione. Si lamenta la scarsa attitudine alla mobilità nel Gruppo e poi, molti dei giovani restano "ingessati" per troppo tempo nelle strutture nelle quali sono inseriti al momento dell'assunzione. Sappiamo quanto sia difficile conciliare il ruolo di formatore con le attività quotidiane, ma tutti i dirigenti sono impegnati anche su questo fronte per assicurare un futuro al nostro Gruppo, ma il Vertice, anzi i

Vertici devono creare strumenti efficaci perché ciò sia realizzabile.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 15°
N° 3/2006



Rinnovamento

In più di un'occasione di dibattito interno all'Assidifer è stata posta con insistenza la questione del rinnovamento e del ricambio.

Tutti sappiamo che con il 2006 va in scadenza fisiologica il triennio iniziato con il congresso di Udine. A parte qualche distratto e poco presente collega, che confonde una sana dialettica con il riconoscimento di una scarsa efficacia e incidenza del sindacato nel triennio che sta per terminare, è comunque indispensabile attivare la discussione su temi essenziali per la stessa sopravvivenza e continuità di un'organizzazione come la nostra che - se pur piccola - ha saputo in anni difficili almeno dimostrare indipendenza di giudizio ed autonomia.

Ma andiamo ai problemi del domani, cercando di analizzarli con un minimo di sistematicità. Primo: *i quadri del sindacato hanno bisogno di essere rinnovati.*

È un dato evidente. La nostra età media è pericolosamente oscillante verso i 60 piuttosto che i 50. Escludo dal novero, come è giusto, gli amici pensionati, ai quali auguro di poter collaborare alla vita del sindacato, con il prezioso contributo del loro tempo e della loro esperienza, fino a quando ne avranno voglia.

Mi riferisco ai quadri sindacali che fanno faticosamente sopravvivere l'Assidifer, incastrando l'attività sindacale nello scarso tempo lasciato libero dal lavoro, togliendolo alla famiglia.

Come coinvolgere i colleghi più giovani, in particolare i neo assunti e i neo promossi?

Non ho particolare nostalgia per i tempi in cui era forte la pressione per il ricambio, data dal fatto evidente che esisteva un rapporto osmotico tra classe dirigente dell'azienda e sindacato. Sono, questi, anni che fare sindacato non porta vantaggi alla carriera: anzi, in certi casi e contesti, può danneggiare l'immagine del dirigente. In ogni caso per farlo dignitosamente occorre un buon spirito di servizio e senso degli interessi collettivi, nonché una dignitosa base tecnica per quanto riguarda le relazioni industriali, la contrattualistica e la disciplina dei vari istituti previdenziali ed assistenziali.

Con queste premesse, non è così strano che vi sia, nelle nuove generazioni, un avvicinarsi perlomeno diffidente e perplesso nei confronti delle organizzazioni sindacali. Eppure le iscrizioni tengono bene, a

prova che una "domanda" di sindacato pure esiste, come una confusa esigenza di un'istanza collettiva che, nell'universo fortemente individualista e competitivo della dirigenza giovane, ci sia qualcuno che si occupi comunque di qualcosa che interessi tutti.

La verità è che esiste una "crisi di vocazione", piuttosto che dei quadri sindacali attaccati a chissà quali posizioni di privilegio da difendere. Ci piacerebbe essere scalzati da un gruppo di giovani quarantenni, desiderosi di portare dinamismo e idee nuove: purtroppo, più prosaicamente, non c'è un gran fila alla porta.

Ma non vorrei mandare messaggi di "disarmo". C'è molto lavoro da fare e, in parte, lo abbiamo iniziato. Occorre essere pazienti, parlare con i colleghi, presentare un progetto credibile di tutela, far vedere che siamo un'organizzazione non in contrapposizione all'azienda, ma consapevoli che le sorti dell'azienda si identificano con la qualità del proprio management. Ma veniamo al secondo punto: *quale sindacato per il futuro?*

CHIARO SCURO

di Claudio Vecchietti

Questa volta, per fortuna, non c'entriamo nulla. Ma il giornalista di turno del TG3 delle 19.00 di mercoledì 15 marzo presentava così il servizio sul tragico scontro tra due treni delle Ferrovie Nord Milano: "ancora una volta sotto accusa il sistema della sicurezza nelle FS..."

Voglio augurarmi che la svista sia stata fatta in buona fede, anche se, come diceva qualcuno, "le parole sono pietre". Figuriamoci poi quando provengono da quella scatola magica quale è la TV, che al giorno d'oggi legittima più di qualsiasi altro mezzo di comunicazione!

Mi chiedo: non sarebbe forse il caso di indirizzare alla Rai una richiesta di rettifica, visto che di problemi le FS ne hanno già abbastanza, senza bisogno di addossarsi colpe per fatti o misfatti di altri?

Credo di interpretare i sentimenti di tanti colleghi già abbastanza feriti nel proprio orgoglio e nel senso di appartenenza all'azienda, la cui immagine risulta non poco compromessa agli occhi dell'opinione pubblica e della clientela!

E poi, prima di tirare in ballo la professionalità della gente di una azienda importante come la nostra, non sarebbe opportuno guardare in casa propria e verificare, magari di tanto in tanto, il grado di affidabilità di una redazione che svolge un pubblico servizio?

Due, attualmente, sono le idee in contrapposizione per il ruolo delle organizzazioni sindacali per i prossimi anni. Il dibattito attuale è incentrato sul sindacato come semplice organizzatore - garante di servizi al dirigente (quali un'assistenza sanitaria efficiente, una pensione integrativa delle magre aspettative di quella pubblica, la copertura parziale e temporanea del reddito in caso di licenziamento, la formazione professionale) e il sindacato che, oltre che fornitore di servizi, è anche in grado di garantire la copertura periodica della perdita di potere d'acquisto, per tutta la categoria e in modo generalizzato.

Come tutti sappiamo, l'ultimo rinnovo contrattuale privilegia in modo evidente il modello del sindacato di solo servizio, tanto da far parlare qualcuno di trasformazione da sindacato ad associazione. La retribuzione del dirigente - salvo la determinazione del trattamento minimo di garanzia - è interamente lasciata all'impresa. Il modello non è stato ancora testato nella sua capacità di funzionare in modo efficiente. Risulta, peraltro, già ovvio che esso è in grado di dare risposte soddisfacenti solo nelle realtà aziendali all'interno delle quali esiste e funziona una sistema premiante trasparente, riconoscibile e generalizzato. Sappiamo che nel gruppo FS, attualmente, il sistema premiante è in grado di dare risposte sufficientemente serie per meno della metà dei colleghi: il resto è affidato ancora alla benevolenza e al paternalismo dei propri superiori gerarchici.

Abbiamo di recente appurato che esistono circa trecento colleghi che da quattro anni almeno non hanno avuto mai il piacere di interventi retributivi a diverso titolo. E' chiaro che un meccanismo del genere mette anche in forte discussione la sopravvivenza stessa del sindacato, inteso nel suo tradizionale ruolo storico della tutela della retribuzione del dirigente.

Diciamolo chiaramente: il sistema disegnato dall'ultimo rinnovo del CCNL non funziona nelle grandi imprese e - nel nostro piccolo e nei ruoli sindacali che ciascuno ricopre - occorre dirlo a chiare lettere e senza equivoci.

In caso contrario qualcuno dovrà spiegare a un giovane dirigente del perché dovrebbe darci il suo contributo finanziario e - auspicabilmente - il suo contributo di impegno e di idee.

Paolo Parrilla

Italia Francia, un dialogo difficile

L'affare "Enel - Suez" è l'ennesima dimostrazione di quanto siano difficili i rapporti tra il nostro Paese e i cugini d'oltralpe.

In barba a tutte le solenni dichiarazioni sul nuovo spirito europeo, sulla liberalizzazione delle attività commerciali, sulla libertà di circolazione dei capitali, ogni volta che gli interessi dell'Italia si incrociano con quelli francesi collidono e provocano reazioni negative sul piano politico, diplomatico ed economico.

Il caso delle *avances* elettriche italiane (l'ipotesi del lancio di un'OPA sulla società francese Suez), subito bloccate dal noto nazionalismo francese, non rappresenta che l'ultima dimostrazione di quanto sia difficile il rapporto con i nostri vicini.

Ricordate, alla fine degli anni '60, il blocco che il governo francese pose all'iniziativa FIAT relativa all'acquisto della Citroen? Scese in campo, in quella occasione, lo stesso presidente De Grulle! Ma quella volta, si disse, eravamo appena all'inizio del cammino europeo...

Ricordate, durante le trattative preliminari sull'euro, quando proprio la Francia ci accusava di non avere la stabilità monetaria ed economica necessaria per entrare con pari dignità degli altri paesi europei a far parte dell'area della nuova moneta? Venivamo accusati - e ce ne volle per far rimuovere l'ostracismo transalpino - di provocare gravi danni all'industria e all'agricoltura francese con la svalutazione competitiva della sua moneta. E ricordate, appena un paio di anni fa, il diniego francese a che Alitalia parte-

cipasse alla fusione con Air France e KLM?

A fronte di tutti questi "no", si è realizzato di recente da parte del colosso francese EDF l'acquisto di Edison, un gioiellino del polo energetico italiano, e si è conclusa positivamente - è storia recentissima - l'OPA di BNP Paribas su BNL. Il nostro governo, ligio allo spirito europeo, non opponendosi all'ingresso in Italia dei capitali francesi, si aspettava evidentemente un trattamento di reciprocità per l'Enel. E invece niente: l'arroganza transalpina, ancora una volta, ha ritenuto che "mercato unico", "liberalizzazione", "Europa unita", "libera circolazione degli uomini, delle merci e dei capitali", quando c'è il nostro Paese di mezzo, siano concetti senza senso, privi di ogni valore, trascurabilissimi e da non rispettare.

Questa penosa vicenda mi ha portato a fare delle riflessioni anche in campo ferroviario.

Da tempo non seguivo in modo diretto i rapporti fra le ferrovie italiane e quelle francesi ma come semplice cittadino ho visto più volte il caratteristico TGV francese sui binari della stazione di Milano Centrale. Mi chiedo: ma gli ETR 500 italiani vanno a Parigi? Mi pare di ricordare di aver visto una volta un *Pendolino* nella stazione di Lione, ma di sicuro non ho mai visto un ETR 500 a Parigi. Perché? Sappiamo bene che in campo ferroviario vige il principio della *liberalizzazione* e che chiunque può mandare i propri treni in qualunque paese dell'Unione.

Ma allora, anche soltanto per spirito nazionalistico, anche soltanto per attivare un principio di reciprocità, perché non

cominciamo a mandare il nostro treno più bello in Francia, perché non cominciamo a metterlo in concorrenza con i treni francesi sulla Milano - Parigi?

Cominciamo a far vedere che ci siamo, che il nostro materiale più recente non ha nulla da invidiare al TGV, che la tanto sbandierata superiorità francese non esiste.

E poi, ora che le nostre Regioni metteranno a gara i servizi di trasporto locale, stiamo attenti a quello che faranno i francesi. Sappiamo bene che il mercato italiano è molto appetito dalle aziende di trasporto transalpine e sappiamo pure che le normative europee consentono a chiunque di partecipare, liberamente, a queste gare. Beh, questa volta, soprattutto dopo che abbiamo toccato con mano come i francesi sanno tutelare le loro aziende e i loro interessi, cerchiamo anche noi di tutelarci, almeno di non danneggiarci come spesso purtroppo abbiamo saputo fare. Speriamo, ad esempio, che le Regioni capiscano che gli atti di gara non devono contenere elementi che possano penalizzare le aziende italiane, e quindi anche Trenitalia, come sembrerebbe sia già successo in una Regione del nord ma, semmai devono tutelare, sempre in modo lecito e secondo quanto previsto dalle normative europee, gli interessi nazionali. Forse così si capirà che non siamo un paese di "serie B" e che l'apertura dei mercati, la liberalizzazione, la libera circolazione delle persone, delle merci e dei capitali, insomma l'Europa della bandiera blu a stelle dorate, deve valere per tutti.

Roberto Martinez

I Dirigenti esterni in FS

Sulla questione dell'inserimento dei dirigenti esterni nell'organizzazione dell'Azienda FS, riceviamo la testimonianza del collega Eduardo Carra, per oltre un decennio nella Divisione Cargo di Trenitalia, che volentieri pubblichiamo.

dott. Nicola Tosto
Roma

Caro Nicola,

colgo l'occasione per sottoporre alcune riflessioni che nascono dal breve colloquio che abbiamo avuto e dalla lettura del tuo editoriale prendendo spunto dal tuo invito a porre fine alla "deleteria prassi che ad ogni cambio di vertice ha visto l'immissione di esterni...".

Come ricorderai anche io sono entrato da "esterno" e sono, quindi, sensibile al tema. Vorrei perciò fornire una telegrafica testimonianza e, soprattutto, qualche riflessione sul tema.

La testimonianza è questa: ho avuto qualche difficoltà iniziale, ma veramente irrisoria anche perché ho occupato uno spazio (analisi del traffico e del mercato merci) che prima era squarnito; subito dopo, però, mi sono sentito pienamente accettato e valorizzato ed ho lavorato per undici anni in mezzo a tanta passione collettiva, sia dei colleghi dirigenti che dei collaboratori non dirigenti, facendo una esperienza lavorativa intensa ed indimenticabile; per finire, quando sono andato in pensione, mi è stato detto che "se ne andava un vecchio ferroviere" ed è stato il regalo più bello.

La riflessione nasce anche da questa esperienza.

Penso che l'assunzione di esterni in sé non sia un fatto negativo: essa può costituire un apporto di culture ed esperienze diverse che possono accrescere le capacità operative di una azienda complessa come sono le ferrovie. Ma... ci sono due *ma*.

Il primo "*ma*" è costituito dal fatto che oggi non stiamo parlando di una azienda chiusa nel suo passato e con professionalità formatesi esclusivamente all'interno dell'azienda.

Stiamo parlando, invece, di una azienda che dal momento della sua trasformazione in società attraverso i frequenti cambiamenti direzionali, da Necci a Cimoli a Catania (per parlare solo del primissimo livello, ma tanti di più sono stati i cambiamenti nella direzione delle sue articolazioni interne) ha visto ripetutamente ingressi massicci di culture ed esperienze esterne al mondo ferroviario.

Per questo quando sento parlare ancora oggi di "massicci" ingressi esterni mi chiedo: ma quali "culture ed esperienze" si vogliono importare che non siano già state portate dentro precedentemente?

Se non c'è questa esplicitazione si corre il rischio di dare l'impressione che gli apporti esterni servano non tanto a portare dentro culture ed esperienze che non ci sono all'interno, ma solo ad importare fasce di dirigenti ritenute "affidabili" dai nuovi vertici.

Il secondo "*ma*" discende dalla constatazione che il mondo ferroviario non è soltanto "complesso" (credo che non esista azienda di servizi che al suo interno abbia una estensione di attività e funzioni tanto ampia), ma ha anche delle "specializzazioni", delle "competenze specifiche" che non esistono all'esterno: si tratta, in particolare, di quelle competenze e professionalità che appartengono al cosiddetto mondo della "produzione".

Esperienze passate, alle quali ho assistito nel mio percorso lavorativo, hanno dimostrato che quando si è trascurata questa specificità pensando di poter sovrapporre culture ed esperienze esterne a queste competenze specifiche si sono prodotte più disfunzioni che successi, quando, invece "interni" ed "esterni" sono stati integrati ed aiutati a fare squadra ci sono stati successi, record di traffico compreso. Tenendo conto di questi "*ma*" la riflessione finale che mi sento di poter fare è così sintetizzabile:

1. gli apporti "esterni", che è naturale che avvengano quando ci sono cambi di direzione, dovrebbero essere contenuti alle poche "figure chiave di fiducia";

2. ulteriori apporti esterni potrebbero essere giustificati solo per "culture ed esperienze" che non esistano né tra i "vecchi ferrovieri" né tra i non pochi "esterni entrati negli ultimi 15 anni";

3. poiché ad ogni ondata di esterni in genere corrisponde una riorganizzazione, più o meno profonda, è opportuno che in questi processi di riorganizzazione non si offuschi mai i riferimenti e le responsabilità (chi fa che cosa) perché la "complessità" dell'azienda di cui parlo e la delicatezza del suo ingranaggio organizzativo non lo consentono.

Per quanto detto inviterei il sindacato dei dirigenti, del quale oggi faccio parte come pensionato, a superare la semplificazione esterni - interni ed a distinguere tra "esterni inevitabili" da contenere come quelli di cui al punto 1, "esterni utili" da contrattare come quelli di cui al punto 2, "esterni non necessari" da respingere come quelli che vanno oltre i punti 1 e 2.

Penso che questa distinzione consentirebbe meglio di articolare una azione di contrattazione in tempo utile piuttosto che essere costretti ad assistere e poi a protestare, ma a cose fatte.

Penso, poi, che un atteggiamento così articolato potrebbe essere utile anche ai nuovi dirigenti, per farli sentire subito "interni ed accettati", sospingendoli così ad assumere un atteggiamento di rispetto per quello che trovano: un patrimonio straordinario di competenze e passione.

Chi "viene da fuori", perciò, farebbe bene a partire da questo evitando l'errore di pensare che tutto quello che trova è sbagliato e che lui è il portatore del nuovo e del giusto.

Un caro saluto

Eduardo Carra

Caro Eduardo,

ti ringrazio per la testimonianza che hai voluto dare della tua esperienza lavorativa nel nostro Gruppo perché mi consente di ritornare su un tema che ci sta a cuore che è quello dell'inserimento di dirigenti provenienti dall'esterno delle nostre aziende.

Ti ringrazio perché tu poni correttamente l'accento sul tema del corretto inserimento di professionalità esterne in un'azienda; esse devono colmare carenze professionali esistenti con risorse in grado di portare valore. Evidentemente il processo di inserimento di risorse esterne è tanto più delicato quanto più complessa è l'azienda. E le nostre aziende sono certamente molto complesse, tu ne sei stato testimone. La tua testimonianza dice anche che l'atteggiamento dei colleghi e dei collaboratori che hai trovato in azienda non è stata di chiusura, ma, al contrario, di interesse e disponibilità ad una collaborazione leale.

Ci dobbiamo chiedere perché in altre situazioni ciò non è avvenuto. Probabilmente perché in molti casi sono entrati soggetti la cui professionalità, almeno da quanto è stato percepito, era già facilmente disponibile all'interno del Gruppo e/o l'atteggiamento dei nuovi venuti è stato aggressivo ed in qualche caso, diciamo pure, poco rispettoso.

Negli ultimi tempi, poi, ad immissioni massicce si sono sommati sommovimenti organizzativi tumultuosi e ripetuti che certamente hanno fatto perdere ogni riferimento.

Credo di poter dire che Assidifer si è sempre adoperato perché si mantenesse un clima di comprensione e di collaborazione, e questo è un impegno che ci assumiamo anche per il futuro, occorre però che analogo impegno venga preso da tutti, compresi i Vertici delle Società e del Gruppo.

Questo è l'anno del nostro Congresso nazionale, questo argomento è uno di quello su cui discutere ed approfondire.

Cari saluti

Nicola Tosto

L'economia in tasca:

un'opera di Eduardo Carra

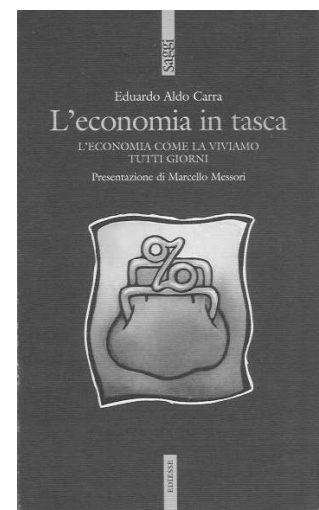
Eduardo Carra, nostro collega in Trenitalia per circa undici anni, ha recentemente pubblicato un "*libretto*", come lui stesso lo definisce, intitolato "L'economia in tasca": sottotitolo "L'economia come la viviamo tutti i giorni".

Il professore Marcello Messori, nella sua presentazione, dopo aver definito l'economia "la scienza triste" e "la più astrusa fra le scienze sociali, perché troppo formalizzata e astratta", informa il lettore che il libro di Carra contiene una descrizione ragionata di un insieme ricco e variegato di fatti economici rilevanti che è divertente - anziché triste - e che è accessibile anche a chi è digiuno di teoria economica e abbia poca dimestichezza con i concetti astratti.

Rassicurato dal Professor Messori ho letto volentieri il *libretto* del collega Carra ed effettivamente ho trovato di grande interesse, non solo il contenuto, ma anche il modo semplice ma efficace usato per raccontare l'economia con esempi che aiutano la comprensione di quei fenomeni complessi che i media ci raccontano, spesso in modo incomprensibile ai più, e che riguardano le nostre condizioni di vita reale di tutti i giorni.

Non sono diventato un esperto in economia, ma sono contento di aver letto "L'economia in tasca" e per questo, ringraziando Carra, invito tutti i colleghi a leggere questo interessante volumetto.

Nicola Tosto



Spigolature

Il 31 gennaio 2006, ho avuto modo di ascoltare il bravissimo Dott. Vincenzo Saccà mentre, durante la trasmissione radiofonica "Radio anch'io", difendeva con le unghie e con i denti le Ferrovie, ed in particolare Trenitalia, dagli attacchi incrociati del pubblico e dei Sindacati.

Ha salvato ampiamente la faccia. Ma la sua abilità oratoria non risolve sicuramente i numerosi problemi che oggi gravano sul trasporto ferroviario.

E' un dato di fatto che, mai, nella storia delle Ferrovie, venissero soppressi treni a lunga percorrenza e venissero sostituiti con bus per una "generica mancanza di materiale", peraltro dopo aver già venduto i posti.

Per chi, come me, ha trascorso circa 45 anni della propria vita in Azienda, la cosa è inaudita e pressoché incredibile.

Salvo che in caso di sciopero, perfino in occasione delle calamità naturali i treni, da nord a sud e da est a ovest, pur facendo delle variazioni di percorso, hanno sempre garantito buona parte del servizio programmato (ricordo, a questo proposito, le alluvioni del 1966, che hanno interessato tra l'altro Firenze e Venezia, quando buona parte delle linee fondamentali rimase interrotta a causa della grande quantità di pioggia caduta).

Costituiva un punto di orgoglio non solo non modificare quanto stabilito ma tentare di far marciare i treni in orario. Qualunque ritardo doveva essere puntualmente giustificato e, se le motivazioni addotte non erano ritenute sufficienti, al responsabile veniva comminata adeguata sanzione.

Voglio sperare che la nuova Dirigenza non abbia abolito tali procedure, che allora costituivano la base della regolarità e della sicurezza dell'esercizio.

C'è un fatto incontrovertibile: la regolarità

della circolazione dei treni è andata via via peggiorando. I pendolari sono inviperiti, i viaggiatori della lunga percorrenza, quando possono, scelgono altro vettore. Solo un dato per tutti: ogni giorno ben 90 aerei solcano i cieli tra Milano e Roma e viceversa, trasportando da 9.000 a 12.000 persone.

E' possibile pensare che tutti coloro che sono addetti alla circolazione dei treni abbiano all'improvviso smarrito "lo ben dell'intelletto" e di conseguenza abbiano perso la loro professionalità facendo così degradare il servizio?

La cosa non è accettabile. Allora delle due l'una: o la programmazione è errata, nel senso che i tempi di percorrenza previsti sono minori di quelli realmente possibili e quindi occorrerà modificare gli orari nel senso della riduzione dell'attuale velocità commerciale con il conseguente aumento dei tempi di percorrenza (eppure i tempi di viaggio attuali non solo non sono stati ridotti rispetto al passato ma in molti casi sono stati allungati); oppure la causa è da attribuire a qualcosa di strutturale anche perché il fenomeno del degrado della regolarità riguarda quasi tutte le linee e tutte le Regioni.

Il sottoscritto, avendo a disposizione il tempo del pensionato, ha studiato ed approfondito il fenomeno e ha dedotto che la causa primaria di tutti i guai vada attribuita alla norma che va sotto il nome di "velocità di approccio" e la cui rigorosa applicazione dovuta alla introduzione del sistema SCMT riduce, a seconda delle circostanze la velocità commerciale dal 19,7% al 40,7% e la conseguente potenzialità della tratta dal 20,7% al 40,6%. L'effetto cascata poi completa l'opera. I particolari di questo studio sono stati pubblicati sul n. 9 di *Ferrovie & Servizi* dell'anno 2005.

Evidentemente la cosa non ha prodotto

alcunché. Mi sarei aspettato almeno una qualche contestazione sui calcoli, sulle deduzioni derivanti da essi, sui rimedi suggeriti! Nulla, nulla, nulla! Ma intanto la marcia dei treni continua a peggiorare! Cari Signori Dirigenti Responsabili, volete almeno promuovere un approfondito studio per cercare di capire le cause vere di tanto disastro?

Vincenzo Congedo

FASI ...quanto mi costi!

E così, quatto quatto senza il minimo di informazione, il Sindacato dei dirigenti si è accordato con il FASI per aumentare per la seconda volta nel giro di due anni il premio trimestrale.

L'anno scorso il premio (per il FASI) è aumentato di circa il 20% passando da € 152,61 (uguale sia per i Dirigenti in servizio che per i Dirigenti in pensione) ad € 183,00 (solo per i Dirigenti in pensione). Eppure la revisione di talune prestazioni in termini positivi era riservata prevalentemente ai Dirigenti in servizio!

La disparità di trattamento è stata a suo tempo stigmatizzata sia sul nostro giornale che in Consiglio Nazionale. Si è auspicato che "l'incidente di percorso" era da considerarsi appunto un incidente di percorso ed in quanto tale un fatto unico ed isolato. Mai più sarebbe dovuto accadere un fatto simile in quanto si andava, soprattutto, a scalfire la "Solidarietà" della categoria, unico legame concreto fra dirigenti in servizio e in pensione.

Era sembrato che la Segreteria avesse fatto tesoro delle rimostranze sia dei pensionati che di colleghi in servizio.

Ma rieccoci; a distanza di solo un anno, a seguito di "accordi tra le Parti", come previsto dall'art. E del "Regolamento", il premio trimestrale è aumentato di un altro 10% circa passando dal 1/01/2006 da € 183,00 ad € 201,00, permanendo sempre la differenza di trattamento tra le due categorie di Dirigenti.

Tutto questo in omaggio alla "Solidarietà" della categoria! E dire che perfino nell'ultimo Consiglio Nazionale, auspicando l'ingresso nel Sindacato di giovani Dirigenti cui affidare in un prossimo futuro la guida del Sindacato, si è fatto riferimento sia nel corpo degli interventi dei Consiglieri che della Segreteria alla "Solidarietà", ritenuta fondamentale per tenere in vita il nostro Sindacato.

Come a volte accade, si predica bene ma si razzola male. Anche stavolta si è scivolati sulla classica buccia di banana. Infatti, ammesso che l'aumento fosse dovuto, della questione ce ne dovremo occupare seriamente. Sarebbe bastato spalmarlo l'aumento in parti uguali su tutti i Dirigenti, sia in servizio che in pensione, cosicché, con un modestissimo esborso di qualche Euro in più a trimestre a carico dei Dirigenti in servizio, i firmatari dell'accordo - compreso il rappresentante della Segreteria Generale che faceva parte della Delegazione trattante con la Confindustria - avrebbero salvato la faccia tenendo fede agli impegni assunti.

Non ci resta che prenderne atto e trarne le conseguenze.

Gabriele Melito

L'ANGOLO DEL PENSIONATO

Le CLC ammesse anche sui treni TBiz

Si porta a conoscenza dei colleghi in pensione che, in attuazione di un accordo stipulato lo scorso 25 gennaio fra il Gruppo FS e le Organizzazioni Sindacali, sono state parzialmente modificate le norme di accesso alle diverse categorie di treni circolanti sulla rete italiana per i ferrovieri - in servizio e in pensione, e loro familiari - che hanno diritto a titoli di viaggio gratuiti. In particolare, sono state definite le categorie dei treni cui sarà possibile accedere e l'importo del diritto di ammissione che dovrà essere corrisposto per ciascun viaggio.

A seguire, per comodità dei lettori, si riporta l'elenco dei treni ammessi e l'importo del "diritto d'ammissione" stabilito per ciascun tipo di treno.

- T. Biz e Treni Alta Velocità	€ 15,00	tutti i giorni.
- Treno OK	€ 9,00	tutti i giorni.
- ES Link	€ 15,00	nelle giornate di venerdì, domenica, nei prefestivi (escluso il sabato), nei due giorni precedenti e nei due giorni successivi (compreso il sabato) le giornate di Natale, Pasqua, Capodanno ed Epifania,
	€ 12,00	nelle rimanenti giornate.
<p>Treni Intercity Plus: valgono le modalità in vigore per i treni Intercity.</p> <p>Treni internazionali: per le tratte italiane valgono le modalità dei treni Intercity.</p> <p>Convenzioni FIP: restano confermate, per il 2006, le condizioni esistenti.</p>		
<p><i>Ai titolari di CLC è consentita la possibilità del deposito gratuito del bagaglio nelle sole località sprovviste di servizio automatizzato, previa presentazione della CLC al personale incaricato.</i></p>		

Siamo lieti di constatare che, con l'accordo sindacale del 25 gennaio, il Gruppo FS ha di fatto annullato quell'inaccettabile Ordine di Servizio n. 55/2005 di Trenitalia (denunciato anche da *Ferrovie & Servizi* nel n. 10/2005) che, per la prima volta in cento anni di storia aziendale, vietava ai ferrovieri in servizio e in pensione di utilizzare i loro treni. Diamo atto ai massimi responsabili del Gruppo FS di aver compreso con grande sensibilità quanto fosse poco opportuno e scarsamente produttivo innovare in questa materia.

(r.m.)



La Tua polizza auto scegli 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**

HDI
ASSICURAZIONI
Al tuo fianco, ogni giorno.



PERIODICO DELL'ASSIDIFER
ASSOCIAZIONE SINDACALE
DIRIGENTI DEL GRUPPO
FERROVIE DELLO STATO
ANNO 15° - n° 3/2006

DIRETTORE RESPONSABILE
ROBERTO MARTINEZ

VICE DIRETTORE
CLAUDIO VECCHIETTI

ALLA REDAZIONE
HANNO COLLABORATO:

VINCENZO CONGEDO
FRANCESCO DEL VECCHIO
FRANCO DONARELLI
GABRIELE MELITO
PAOLO PARRILLA

REDAZIONE:
Via Ravenna, 14
00161 - ROMA
TEL. e FAX 06/44233496
TEL. FS 970/22067
http://www.assidifer.it
E-mail: assidifer@tiscalinet.it

Lettere e articoli firmati impegnano
solo la responsabilità degli autori

STAMPA:
GENESTAMPA S.r.l.
Via Orsa Maggiore, 29
00010 FONTE NUOVA (RM)

Registrazione al Tribunale di Roma
n. 156 dell' 8/4/1993

DIREZIONE EDITORIALE
NICOLA TOSTO

GRAFICA
LUIGI AIELLO

Chiuso in tipografia il 23/03/2006

LETTERE AL DIRETTORE

Caro Direttore,

ti trasmetto il messaggio che ho inviato all'ing. Testore, AD di Trenitalia, con cui ho esposto le ragioni per le quali dal 1° aprile 2006 mi sono dimesso da dirigente della società Trenitalia ed accedo al pensionamento anzitempo.

Ti chiedo di poterlo pubblicare sul nostro giornale "Ferrovie & Servizi" per rendere testimonianza ai nostri Colleghi dello stato di criticità che io ho rilevato nella Direzione Generale Operativa Logistica.

Ti ringrazio dell'ospitalità.

Carlo Brentonego

Egregio ing. Testore,

sono un dirigente di DGOL e scrivo a Lei, massimo responsabile di Trenitalia spa, per renderLa partecipe della mia (soferta) scelta di uscire da Trenitalia, perché per una devastante e complessiva demotivazione, ho scelto il (pre) pensionamento dal 1° aprile prossimo.

A farmi optare per questa scelta è la corrente situazione di DGOL (di cui faccio parte) in cui, nonostante l'ultimo cambio dei Vertici aziendali, nella prassi di comando si continua ad andare avanti non per logiche di coinvolgimento e fedeltà, caratteristiche tipiche e storiche della Ferrovie, ma per logiche di cooptazione.

Contro questa logica ho combattuto a lungo, ma visto i risultati devo ammettere di avere perso, tant'è che le cose non sono cambiate, e quindi per coerenza pago l'alto prezzo della fuoriuscita da Trenitalia.

Azienda da cui ho avuto molto, ma alla quale so di avere anch'io dato molto e che non ha nemmeno tentato di confutare le mie argomentazioni (questo aspetto, non marginale, vale come un'offesa alla mia intelligenza).

Recentemente ho avuto un sussulto di speranza che le cose cambiasse, avevo registrato con interesse alcune dichiarazioni del Vertice di FS (ing. Catania): "...Quello della logistica è un fronte di importanza determinante per rilanciare l'industria e per razionalizzare la distribuzione delle merci". "...Obiettivo del Gruppo Ferrovie dello Stato è dare al Paese, alla clientela servizi di alta qualità ed affidabilità, e questo non è soltanto un mio desiderio, ma una mia ossessione".

Con orgoglio avevo detto a me stesso: "Occorre tenere duro; stavolta è quella buona". Invece, i fatti che ne sono seguiti sono stati ancora una volta deludenti!

Ad aumentare il mio sconforto, è quanto rilevato alla recente convention dei dirigenti (Roma, 25 gennaio 2006) in cui di logistica e di cargo se ne è fatto un accenno del tutto irrilevante, diversamente dal settore viaggiatori, cui sono state

rivolte grandi attenzioni (di riorganizzazione e di risorse) risentendo in modo limitato della scure della Legge Finanziaria 2006.

Così DGOL non può sostenere le "nozze coi fichi secchi". Mi complimento per la coerenza.

Io non sono un carattere ribelle, uno spirito libero e non considero affatto il dirigismo un'icona, così come non condivido il metodo di procedere nell'ambito di DGOL (struttura che ben conosco) senza una adeguata organizzazione (processi, metodi, risorse) e senza il coinvolgimento/convincimento dei collaboratori principali (Dirigenti e Quadri), così da rafforzare il senso di appartenenza.

Il Ferroviere ha nel suo DNA la strutturazione aziendale e quindi l'organizzazione del lavoro (risorse - ancorché sempre scarse - processi e metodi, quindi regolamenti, disposizioni, circolari, microstrutture...). Da questo esso rileva il proprio ruolo nell'azienda (per sua natura complessa) e ricava la sua identità di protagonista nel processo aziendale. Ma la trottola riorganizzativa e delle nuove (si fa per dire) strategie non sembra fermarsi mai.

Ma Trenitalia crede davvero di riuscire a portare avanti le proprie strategie ed i relativi progetti attuativi senza avere un'organizzazione stabile (non per questo rigida) e con a fianco il personale persuaso?

La riorganizzazione di DGOL (OdSO n. 428/AD dell'11 marzo 2005), ed in particolare quella della Direzione Produzione, che prevedeva che fossero più "ravvicinati" i rapporti fra Direttore e "dirigenti di primo livello" è stata ben accettata dai dirigenti, mentre non è invece accettabile, e non lo è stato, che gli altri dirigenti, anch'essi validi collaboratori, siano di fatto posti ai margini perché tenuti ai margini di ogni processo, senza informazione né coinvolgimento nelle strategie aziendali.

La Ferrovie, ing. Testore, non è, e non può essere, un insieme di "settori stagni".

Dopo aver deciso per le dimissioni, ho inviato la lettera allegata, che La invito a leggere, ad alcuni Colleghi e Quadri più vicini a me per informarli in modo originale (il passaparola talora storpiava la verità) della mia scelta e delle relative motivazioni e molti di loro mi hanno indirizzato una risposta, condividendo le mie valutazioni e comprendendo, quindi, la mia scelta.

Mi hanno esternato parole che, a livello personale, mi hanno fatto un effetto gradevole e questo significa che la mia opinione li ha scossi, ma anche che, perdurando una organizzazione affatto consolidata e coinvolgente, il tourbillon di processi, la carenza di risorse e l'assenza di una iniezione di stimoli nel

corpo asfittico di Trenitalia, altri potrebbero essere indotti a fare il "grande salto".

E non perché si sentano sedotti dalla pensione, ma per la debolezza del rapporto fra l'Azienda ed i suoi dirigenti.

A questo punto vorrei richiamare alla Sua attenzione il risultato della ricerca sul "clima aziendale" che ci è stato presentato a Roma il 25 gennaio scorso. La votazione media espressa dal personale del Gruppo FS (io non sono stato intervistato), in particolare dai Quadri e dagli Addetti (i dirigenti, però, credo non siano stati del tutto spontanei), è stata di chiara insufficienza: uno stracchiato 5,6. Ed a sostanziare questa bocciatura sono affiorati i timori per il futuro, proprio e dell'azienda, ritenuto opaco, insicuro e preoccupante. Sono certo che questo giudizio La turbi e ne ha ben donde.

Io resto al mio posto fino all'ultimo giorno, con invariata grinta e dedizione per l'azienda, ma La prego di non togliermi la speranza di pensare che Lei quanto prima assumerà una appropriata iniziativa per fermare questa trottola organizzativa per dare al personale, dirigenti in primis, i giusti ed attesi riferimenti di respiro moderno ed europeo per un cammino di consolidamento e di sviluppo della Ferrovie.

I dirigenti di Trenitalia aspetta da Lei in particolare, ma non solo, risposte ferme e forti di sostegno al loro spirito di corpo. Con fiducia e simpatia.

Carlo Brentonego



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 costituiti 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 trattenerne 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.

..... il.....
Firma.....

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

La politica dei trasporti, questa sconosciuta

Per lavoro e per interesse sono sempre stato vicino alle questioni della politica dei trasporti, almeno fin dalla prima Conferenza Nazionale dei Trasporti e del Piano Triennale "Pandolfi" (fine anni '70).

Di acqua sotto i ponti ne ho vista passare molta: conferenze dei trasporti, piani dei trasporti, riforme di settore (legge 151, legge 210 e via dicendo).

Non intendo darmi una etichetta dal punto di vista del ruolo dello Stato nella economia.

Sono però convinto che lo Stato non può lasciare a se stesso il settore dei trasporti. Non può disinteressarsene.

E non può nemmeno dire "sostengo quella modalità, abbandonano quell'altra" e roba del genere. Sappiamo bene che cosa significhino complementarietà, congenialità delle diverse modalità per le rispettive esigenze della domanda e nell'ottica della riduzione del costo globale dei trasporti, ecc. Ad esempio, come si fa a sostenere che la compagnia di bandiera Alitalia può fallire? Ancora peggio, come si fa soltanto a pensare che pezzi di trasporto su rotaia possano fallire?

Ma si conoscono questi mercati? Si conoscono il rilievo che hanno per un sistema economico questi pezzi di economia, il loro ruolo in termini di interdipendenze settoriali e di benefici per la collettività?

Si conoscono le pesanti interferenze degli altri governi per demolire un mercato di altri a vantaggio del proprio? Magari interpretando a proprio piacimento o neppure applicando le regole internazionali o comunitarie?

Stiamo attenti ancora una volta a non essere più realisti del re, invocando ed applicando le regole quando gli altri lo fanno se e quando gli fa comodo.

Quindi le ferrovie. Negli ultimi tempi si è avuta la percezione (ma è stata soltanto tale?) che quasi ci fosse un allentamento della presenza del governo in questo settore. Più precisamente, si è percepita una carenza di una politica del governo per il settore dei trasporti e per quello delle ferrovie di cui qualsiasi politica dei trasporti non può fare a meno.

Non ne può fare a meno come minimo in quanto le ferrovie non sono italiane, o spagnole o francesi. Le ferrovie sono europee.

Fino a quando gli altri paesi hanno un sistema ferroviario apprezzabile, i passeggeri e le merci continuano a utilizzare anche questa modalità ed i governi investono in esse, noi in Italia non possiamo decidere di chiudere, di ridimensionare, o anche di privatizzare pezzi delle nostre ferrovie. La rete ferroviaria in Europa è transnazionale per costituzione.

Quand'anche non esportassimo più neanche un chilo di merce per ferrovia, saremmo costretti, penso, anche perché obbligati da Bruxelles, ad importare su ferro. E non si venga a dire che a questo punto basta soltanto il gestore della infrastruttura che mette a disposizione la linea. Serve anche la c.d. Trenitalia (o chiamatela come vi pare) per tutto il resto (trazione, manutenzione, materiale rotabile, ecc.). E' molto futuribile l'idea che gli altri vengano sui nostri binari con i loro treni, le loro locomotive, ecc.

Il sistema a livello europeo è fortemente integrato, ben più di quanto si possa immaginare con un po' di fantasia o di inesperienza.

Pertanto, per concludere: Il sistema ferroviario c'è, esiste, è pronto a giocare il ruolo che ha sempre avuto. Ha soltanto bisogno di un rilancio attraverso una reale politica dei trasporti, una politica dei trasporti di ampio respiro, che il governo deve scrivere e condividere con i principali attori del sistema e porre in atto al più presto, pena un aumento del divario rispetto agli altri paesi europei anche su questo terreno.

I temi prioritari? Investimenti, reti, tariffe, qualità dei servizi, mercato europeo dell'offerta di trasporto su ferro, parità di condizioni con le altre modalità, logistica, concorrenza/cooperazione, condizioni di reciprocità, integrazione tecnica.

Francesco Del Vecchio