

iniziato, prima dell'estate un triennio difficile, pieno di sfide impegnative. Gli organi di vertice, se si escludono le presidenze di provenienza esterna, sono stati confermati in blocco nelle loro linee di comando. Era quello che il sindacato unanimemente si auspicava per continuare un'opera di risanamento e di posizionamento competitivo, faticosa, pesante e spesso dolorosa, ma che ha visto questo sindacato sempre a fianco dell'azienda.

Fatta questa doverosa premessa, non possiamo esimerci dal commentare alcuni episodi che hanno caratterizzato la vita aziendale degli ultimi mesi. Faccio riferimento a fatti che hanno messo in luce l'esistenza di una "questione morale", all'interno di alcuni settori aziendali. Per la verità, l'azienda era già intervenuta attraverso gli strumenti di controllo interno che – ben utilizzati e rinforzati – dovrebbero essere in grado di prevenire e reprimere fenomeni di questo tipo. Sui provvedimenti che l'azienda adotta come conseguenza di serie ed accurate audit interne, questa organizzazione non ha mai espresso particolari perplessità. Riteniamo che i dirigenti FS – come la moglie di Cesare – debbano non solo essere, ma anche apparire onesti. E – diciamo con orgoglio – la stragrande maggioranza lo è. Certo lo strumento delle audit è delicato e va usato "cum grano salis". Non a caso si tratta di strutture, che – alle dipendenze delle presidenze – sono considerate dotate per definizione di "terzietà".

Un altro aspetto è opportuno ribadire con estrema chiarezza. L'azienda deve dimostrare di sapere distinguere bene i comportamenti, evitare di fare di "ogni erba un fascio", valutare con accuratezza, distinguendo motivazioni e finalità. La storia giudiziaria italiana – caratterizzata da patologiche lentezze – è piena di pronunce dibattimentali che hanno



ribaltato risultanze istruttorie che sembravano inattaccabili. Spesso comportamenti apparentemente "criticabili" o semplicemente "sospetti", sono in realtà dovuti all'ansia di risolvere dei problemi urgenti, soprattutto nei settori più vicini all'esercizio ferroviario. Si cerca in sostanza la via più spedita, senza passare attraverso le forche caudine di procedure farraginose, difficili e lunghissime.

Nel prossimo triennio le società del Gruppo FS dovranno affrontare – oltre ad una agguerrita concorrenza nell'alta velocità e nel trasporto merci – le ricadute sulle società del Gruppo della crisi generale di finanza pubblica. Dalla mera analisi letterale del decreto legge, sembra che i trasferimenti alle regioni per il trasporto pubblico locale vengano confermati. Bisognerà poi vedere cosa nel concreto accadrà in sede di conferenza Stato – Regioni e di reali disponibilità.

E' necessario, quindi, che la conferma del management per il prossimo triennio, assodato che ormai il processo di risanamento è in parte concluso e che ha solo bisogno di essere costantemente monitorato e rinforzato, abbia come conseguenza – anche tenendo conto di una leadership indubbiamente forte – anche un maggiore decentramento decisionale e la creazione di una squadra compatta e convinta.

L'adesione alla strategia aziendale non può essere basata sugli opportunismi e sulle paure. Per essere efficace deve essere convinta e consapevole.

Anche con questa finalità, non ci stancheremo mai comunque di sollecitare l'azienda per l'attivazione di alcuni accordi integrativi, rispetto a quelle che sono le innovazioni del contratto collettivo. Alcune di queste richieste, in particolare quella relativa all'aumento della contribuzione aziendale al Previdai – da tempo e con tenacia da noi reiterata – sembrano indubbiamente ormai ineludibili, anche perché vanno a beneficio e fidelizzazione degli elementi più giovani e dinamici della dirigenza.

Invito su questo aspetto, la direzione di gruppo che cura la relazioni industriali a volere intervenire in tempi brevi e in modo fattivo.

Paolo Parrilla



SISTEMA FERROVIE  
PERIODICO DELL'ASSIDIFER  
FNDAI  
ANNO 19°  
N° 5/2010



## La ripresa

L'estate 2010 è stata un'estate ad alto contenuto sindacale. Mi riferisco alla vicenda FIAT su Pomigliano d'Arco. Spero non sia sfuggita l'importanza che la vicenda ha avuto non soltanto per i lavoratori della nostra casa automobilistica ma anche per il sindacalismo italiano, compreso quello dei dirigenti.

In pratica la storia di Pomigliano ha reso evidente il processo già in atto da tempo del rafforzamento della contrattazione aziendale e di un alleggerimento dei contratti collettivi, che comunque restano il baluardo più forte sui "fondamentali".

Riassumo, per comodità dei lettori, la vicenda in tre fasi:

1. all'inizio del 2009 viene stipulato fra le parti sociali il nuovo modello contrattuale che concretizza sempre più la negoziazione di secondo livello;
2. nella seconda metà del 2009 viene firmato il nuovo contratto dei metalmeccanici;
3. nel 2010, a Pomigliano d'Arco, si sviluppa, come dire, la prima applicazione pratica di quel contratto.

In questa terza fase si arriva ad un accordo locale, approvato a maggioranza con un referendum fra i lavoratori, che consente di derogare dal contratto collettivo, sempre nel rispetto dei "fondamentali". Questo accordo deve comunque garantire la certezza della produzione, che è la condizione base per il successo di un più che ragguardevole investimento fatto dall'azienda, che vuol dire anche garanzia di posti di lavoro e di sviluppo.

Ma, cosa grave e assurda, tutto ciò avviene senza l'adesione della CGIL e della FIOM. Perché succede questo? Mi si perdoni un'affermazione forte, dettata dall'affetto e dai ricordi: questo succede perché purtroppo oggi in Italia ci sono – a sinistra – troppe forze conservatrici! Un peccato, e non lo dico certo solo io: penso alle lucide analisi di Pietro Ichino, peraltro ex sindacalista CGIL, e di Massimo Cacciari, apparse sulla grande stampa nazionale durante l'estate.

Ora Federmeccanica si accinge a disdire il contratto dei metalmeccanici del 2008, l'unico riconosciuto dalla FIOM. Quindi anche l'arma legale – comunque una pessima arma per il sindacato, quasi un indicatore di fallimento – sarà spuntata.

Mi scuserete questa esternazione ma penso che i dirigenti e le loro organizzazioni sindacali abbiano il diritto-dovere di riflettere su questi grandi problemi e di esprimersi apertamente. A dire il vero non mi sembra di aver notato alcuna dichiarazione di Federmanager o della CIDA durante l'estate; forse lo faranno alla ripresa. Ricordiamo infatti che Confindustria ha firmato con Federmanager un contratto che, oltre a riconoscere nella cosiddetta "Nota di intenti" il grande ruolo dei dirigenti, riconosce pienamente le loro rappresentanze sindacali, le RSA. Si veda in proposito l'art. 20 e la proposta di ben tre modelli di possibile MBO. Quindi Confindustria e Federmanager sono assolutamente in linea con lo sviluppo in atto delle relazioni industriali e senza alcun conflitto, a differenza di quello che sta succedendo per altre cate-

gorie. Mi chiedo, tra l'altro, perché non farlo sapere all'opinione pubblica quale dimostrazione di maturità della categoria dirigenziale.

La gestione di questa nuova situazione, comunque, si sta dimostrando abbastanza onerosa per le RSA, che in generale non sono attrezzate per la novità. Molto saggiamente, almeno a livello di Sindacato romano, si stanno facendo opportuni corsi dedicati alle nostre RSA. Le imprese, dal canto loro, almeno per quanto ne so e per quanto viene riferito dai colleghi di altre aziende, non sembrano gradire questo nuovo scenario per il rapporto con le rappresentanze sindacali dei dirigenti. Mi auguro che al più presto si faccia un monitoraggio della situazione e ne siano resi noti i risultati.

Nel Gruppo FS dovrebbe andare tutto bene. Ma non è così. Eppure sulla carta c'erano e ci sono ottime condizioni di partenza: 1) i vertici aziendali sono di provenienza ferroviaria e quanto mai esperti nelle relazioni industriali; 2) esiste una rappresentanza strutturata dei dirigenti, l'Assidifer, organismo di Federmanager; 3) l'azienda FS è membro di Confindustria. Coerentemente Assidifer chiede ufficialmente da tempo, all'azienda, il secondo livello di contrattazione.

Ricordiamo a chi l'avesse dimenticato, il punto 11 della mozione del Congresso di Padova dell'ottobre 2009: "...è indispensabile la

### CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

**Mentre sto scrivendo queste poche righe, alla radio l'Ondaverde informa che la circolazione ferroviaria è interrotta – causa maltempo – tra le stazioni di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e che è in atto un servizio sostitutivo di pullman. Stessa situazione si è protratta per diversi mesi sulla linea, sulla carta ad alta velocità, Roma-Bari. Lì non si trattava di una frana ma, addirittura, per le piogge... era venuta giù una collina!**

**Povera Italia nostra, dal territorio complicato di per sé e in più martoriato e bistrattato dagli abusi e dall'incuria. Che dire? Hai voglia a mettere treni veloci e tecnologie all'avanguardia sulle linee, lavorare sodo tutti i santi giorni a partire dal capo in testa, dai dirigenti fino all'ultimo ferroviere per offrire alla clientela un buon servizio. Poi, quattro gocce in più di acqua fanno saltare tutto e un mesto popolo di scariolanti è costretto a trascinarsi coi propri bagagli da un treno a un pullman e un altro treno. Basta, non se ne può più! Sarebbe ora che la classe politica e di governo pensasse ad interventi mirati per risolvere i problemi del dissesto idrogeologico del nostro territorio, invece di trastullarsi in sterili schermaglie di potere.**

**Una volta l'Italia era la culla del Sapere e del saper fare. Oggi è rimasta la bravura a saper fare...chiacchiere!**

sottoscrizione del contratto di secondo livello aziendale, che dia sistematicità anche agli accordi già intercorsi...".

Ricordiamo anche la mozione del Consiglio nazionale del dicembre 2009, il primo dopo Padova, che suggerisce alcuni temi di confronto: "...tenuto conto delle prospettive di riorganizzazione complessiva del management, Assidifer intende condividere con l'Azienda le modalità e gli strumenti di gestione del processo riorganizzativo; tale percorso potrà trovare nel Contratto Integrativo la sua naturale attuazione (MBO, formazione/Fondirigenti, reperibilità, Previdai, Assidai, forme di accompagnamento all'esodo)...".

Ricordiamo inoltre la mozione del Consiglio del marzo 2010 che continua nel suggerimento dei temi: "Il Consiglio Nazionale ... ha avviato un ampio ed articolato dibattito facendo emergere le linee strategiche che dovranno indirizzare le azioni della Segreteria...fra le quali... sollecitare, nel rispetto del protocollo delle relazioni industriali, l'apertura di un confronto per l'analisi del riassetto della linea di comando (dirigenti e quadri), capace di individuare strumenti di valorizzazione delle risorse e di gestione dei posti di lavoro".

Infine i colleghi che hanno partecipato alla Giunta del 5 maggio scorso ricorderanno certamente la volontà di richiedere la contrattazione integrativa, espressa con grande forza, verso la fine della riunione, soprattutto dai giovani del sindacato.

Se da un lato è vero che Assidifer ha difficoltà a rivendicare il proprio ruolo anche per un obiettivo squilibrato di forze, occorre, in ogni caso, concretizzare le dichiarazioni "mozionali" provenienti dagli organi (ed "emozionali" provenienti dai colleghi della base) in una vera e propria proposta, d'altro lato è ancor più certo ed evidente che il comportamento aziendale è ormai da anni assolutamente scoraggiante.

Se i tre accordini, non certo rivoluzionari né dai costi proibitivi, su Previdai, Assidai e Reperibilità, annunciati da Nicola Tosto come praticamente fatti fin dal giugno 2009 – e quindi ben prima della fine della sua segreteria – non hanno visto mai la luce, figuriamoci quale possa essere la volontà aziendale di fare addirittura una negoziazione integrativa ad ampio spettro come richiede il contratto approvato e sottoscritto da Federmanager e Confindustria e, di conseguenza, da Assidifer e FS. Però noi non dobbiamo mollare, anzi dobbiamo attrezzarci. Elaboriamo una proposta credibile, lanciamola ai vertici societari e vediamo poi che succede.

Sono passati 5 mesi dall'incontro del Venerdì santo, il 2 aprile, con l'ing. Moretti e, a dirla tutta, non è successo nulla.

Anzi no, una cosa – e anche importante, credo – c'è stata: la conferma di Mauro Moretti alla guida dell'Azienda!!

Ancora auguri, Mauro, per i prossimi tre anni!

E auguri anche agli organi Assidifer per i prossimi due, fino al Congresso dell'autunno 2012.

Non so chi dei due, di auguri, ne abbia più bisogno!

Sergio Graziosi

## Contributo di Assidifer per il rilancio del trasporto ferroviario merci di Trenitalia

a cura di Paolo Parrilla

### Perché la crisi

Nel regime giuridico di pubblica amministrazione, prima della legge 210 del 1985 ed anche prima della Direttiva UE n. 440 del 1991, il trasporto ferroviario – e con esso il settore cargo – operava in regime di pubblico servizio. Non che non ci fosse un obiettivo di migliorare il rapporto costi/ricavi, ma tutto sommato esso non era così vincolante.

Con la graduale trasformazione delle Ferrovie dello Stato in Ente e poi in SpA e con la Direttiva 440 e successive sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa, le cose hanno cominciato ad essere progressivamente diverse.

Quel vincolo ha cominciato man mano ad essere sempre più stringente. E' stato un processo lungo, non si è realizzato tutto all'improvviso, sono trascorsi molti anni.

Alla fine si è arrivati ad un punto in cui il vincolo dell'equilibrio costi/ricavi è diventato imperativo. E lo è diventato non soltanto per una questione giuridica (essere una SpA, ricevere sempre meno contributi dallo Stato) ma per una questione di mercato: con l'attuarsi della liberalizzazione e con la nascita di nuove imprese ferroviarie merci, i cd *new comers*, queste ultime hanno cominciato a ritagliarsi la loro fetta di mercato, non tanto andandosi a cercare nuovi clienti, ma piuttosto andando a sottrarre clienti alla Cargo di Trenitalia. Hanno potuto farlo sicuramente in quanto erano in grado di offrire servizio ad un prezzo più basso.

Trenitalia Cargo non poteva fare altrettanto. Poteva sì abbassare i prezzi, ma questo avrebbe significato non raggiungere o addirittura allontanarsi dall'equilibrio costi/ricavi in quanto aveva, ed ha, grande difficoltà a ridurre i costi.

Si è verificato pertanto un doppio effetto: da un lato i competitori hanno cominciato a erodere quote di mercato a Trenitalia Cargo; dall'altro Trenitalia Cargo ha dovuto cominciare a tagliare i servizi sui quali non poteva ottenere l'equilibrio economico.

Una delle cause di questa evoluzione come detto è la rigidità dei costi verso il basso. Sicuramente ci sono margini di efficientamento, ma la componente fondamentale di costo è indubbiamente quella del fattore lavoro, irrigidita da un contratto collettivo che rende molto difficile flessibilizzare e razionalizzare l'utilizzo delle risorse umane. A questo si aggiunge che Trenitalia Cargo non ha normalmente priorità a livello di circolazione (ed è comprensibile) ma sicuramente ciò influisce sulla qualità del servizio e la competitività.

Di sicuro Trenitalia Cargo in questi ultimi anni ha mosso tutte le leve da essa governate per ridurre i costi. Si è dovuta fermare davanti a quelle che non riusciva a governare (es. il contratto di lavoro, il macchinista unico, la possibilità di applicare sistemi di ammortizzatori sociali, ecc). Allora, nella misura in cui le cose stanno così, è evidente che il Governo dovrebbe giocare un ruolo più diretto, sia di arbitro, sia di chi fissa le regole. Innanzitutto le regole contrattuali, uguali per tutti gli operatori. E poi il Governo deve stabilire se Trenitalia Cargo è una impresa libera di agire come tutte le altre imprese, oppure se è soggetta ancora a lacci e laccioli di tipo pubblicistico. E nella misura in cui decide che è così, ne deve riconoscere i costi. A sua volta Trenitalia Cargo deve pretendere dallo Stato un contratto di servizio in cui lo Stato stabilisce quali servizi sono di carattere sociale e ambientale, e quindi vanno sovvenzionati, e quali no.

**Effetti della liberalizzazione sul mercato cargo ferroviario in Italia.** La liberalizzazione in Italia è più che matura. La quota di Trenitalia è dell'83%, ma sui valichi i *new comers* hanno il 40%

I *new comers*, essenzialmente tedeschi e svizzeri che fanno capo sempre alle incumbent rispettive, hanno occupato soprattutto spazio nel Nord Italia, ma adesso cominciano anche a scendere verso Sud, prendendosi quel poco di traffico ricco che resta.

Pertanto, da un lato abbiamo una progressiva sottrazione di traffico ferroviario profittevole da parte di questi operatori, dall'altra Trenitalia Cargo è costretta a chiudere i servizi che sono in perdita. La somma di questi due effetti determina una riduzione notevole del traffico ferroviario per Trenitalia Cargo.

Una completa liberalizzazione del settore presuppone allora – come sottolineato in precedenza – una rivisitazione dei rapporti tra il settore pubblico e le imprese che offrono servizi di trasporto ferroviario, al fine di evitare che l'offerta (*pubblica e privata*) si concentri su segmenti di mercato redditizi e produca l'abbandono dei servizi "a minor o nullo ritorno economico", ma a grande rilevanza sociale ed ambientale.

**Confronti fra i settori cargo delle principali imprese ferroviarie europee.**

Effettuare oggi dei confronti fra le tradizionali imprese ferroviarie europee, quelle che oggi vengono designate come *incumbent*, non è semplice come una volta, prima della Direttiva 440/91.

Infatti prima della 440 le ferrovie europee erano sostanzialmente tutte pubbliche amministrazioni, erano integrate verticalmente ed erano organizzate grosso modo tutte sulla base delle regole UIC.

Di conseguenza non è agevole effettuare dei confronti.

Non è agevole a livello di gruppo ferroviario; lo è di meno a livello di singola azienda del gruppo e lo è ancora di meno a livello di singola branca di attività sub-aziendale, come può essere ad esempio una *business unit*.

Nel nostro caso – quello del confronto tra i settori cargo delle principali ferrovie europee – il compito è più complesso di quanto possa esserlo per il business passeggeri, in quanto il settore cargo è stato soggetto maggiormente alle spinte liberalizzatrici.

I settori cargo delle principali ferrovie europee infatti hanno visto nel tempo:

- nascere nuove imprese ferroviarie concorrenti (i *new comers*), che hanno cominciato ad aggredire le parti più ricche del mercato, pur mantenendo tuttavia dimensioni abbastanza contenute e limitandosi ad erodere quote non determinanti del mercato,
- realizzare sinergie nel settore del trasporto merci e della logistica a livello multimodale.

In Italia si è fatto molto meno. Ad esempio, il settore cargo italiano ha cercato di internazionalizzarsi e di andare a fare concorrenza direttamente in casa del suo maggiore *competitor*, la DB, acquistando il controllo della TX Logistik. Ma non è stato possibile acquistare un grande gruppo logistico nel quale fondere le attività di trasporto merci e logistica, proprio per la mancanza di un grande gruppo, come avvenuto in Germania e in Francia.

In sostanza oggi, nel panorama del trasporto merci europeo che fa capo alle imprese ferroviarie incumbent, possiamo dire di avere tre livelli di sviluppo:

1. quello dei vecchi settori ferroviari merci delle imprese "madri";
2. quello del trasporto merci, sempre ferroviario, ma a livello di gruppo con le varie partnership nazionali ed estere;
3. quello a livello multimodale e logistico.

### La posizione di Assidifer

Anche Trenitalia Cargo soffre di questa situazione di forte criticità, strut-

urale e ultimamente anche per la congiuntura negativa, che ha colpito il settore Cargo di quasi tutte le IF storiche.

La realtà di Trenitalia Cargo è certamente complessa e sono molti i fattori che negli anni hanno portato alla situazione presente.

Nel 2009 la Divisione Cargo ha registrato una perdita di poco più di 300 milioni di euro, sulla quale va evidenziato che ha inciso in misura significativa la congiuntura mondiale particolarmente negativa. Una perdita di tali proporzioni ha costituito una battuta d'arresto nel processo di risanamento in corso dal 2007.

Oltretutto, nel 2009, i corrispettivi da Stato per il trasporto merci sono stati ridotti di oltre 50 milioni di euro rispetto alle previsioni del Piano Industriale FS (mentre la Legge Finanziaria 2010 ha stanziato 400 milioni di euro in favore dell'autotrasporto e si stima che, sotto diverse voci, a questo settore vadano aiuti per circa 800 milioni di euro).

Resta vero peraltro che la perdita economica, pur considerevole, è stata limitata da un'azione di forte abbattimento dei costi industriali per oltre 200 milioni nonché da una forte azione commerciale che ha prodotto un incremento di fatturato di 30 milioni di euro, determinato attraverso l'incremento dei prezzi dei servizi offerti.

Non bisogna dimenticare che la Divisione Cargo ha realizzato, in questi ultimi anni, diverse importanti azioni:

- la chiusura del traffico commerciale con la Sardegna;
- la drastica revisione del perimetro del diffuso, con relativa riorganizzazione del servizio;
- i rilevanti adeguamenti dei prezzi (in particolare nel Combinato) e la conseguente revisione di portafoglio prodotti, pur in presenza di forte concorrenza;
- una riduzione dei costi industriali (anche tramite la gestione di un consistente numero di esodi).

Tutto questo non ha ancora portato al risanamento della Divisione, ma sicuramente ha limitato la dimensione delle perdite, in un quadro, come accennato, fortemente competitivo.

### Proposte

Sicuramente per la situazione del mondo Cargo, nel gruppo FS, deve essere avviato un percorso virtuoso di riposizionamento nel business della logistica europea. Il 2010, come ha sottolineato in una convention l'AD di Gruppo, è l'anno di Cargo e quindi sarà già allo studio un riposizionamento strategico del settore. Anche come sindacato sentiamo il dovere di dare un contributo di proposte.

#### 1 – Organizzazione del lavoro

**Divisione Cargo deve poter agire con autonomia e potere di intervento, in particolare deve avere maggiore chiarezza sulla possibilità di dar seguito ad una nuova organizzazione del lavoro.**

Sicuramente ci sono margini di efficientamento nell'organizzazione della produzione e della manutenzione. Ma la componente fondamentale di costo è indubbiamente quella del fattore lavoro, irrigidita da un contratto collettivo che rende molto difficile flessibilizzare e razionalizzare l'utilizzo delle risorse umane. Trenitalia Cargo ha un mercato completamente diverso dalle altre Divisioni e pertanto deve poter contare su strumenti contrattuali diversi.

#### 2 – Riorganizzazione l'insieme delle società del Gruppo FS che operano nella logistica

**La coerenza dei comportamenti di tutte le Società/Strutture del settore merci rispetto ad un unico piano di azioni competitive è fattore determinante per lo sviluppo. Da quanto ci risulta è così in tutte le altre IF storiche.**

Nel pieno rispetto dei vincoli normativi, appare ormai indilazionabile concentrare in un unico soggetto il coordinamento di tutte le attività del gruppo nella logistica delle merci, vale a dire: un'unica regia per le attività di impresa ferroviaria, MTO, spedizioniere/Operatore Logistico.

Non solo: le funzioni commerciali dovrebbero risultare il più possibile accentrate e articolate sul territorio europeo, proponendo al mercato soluzioni integrate che utilizzino al meglio le capacità di offerta delle società operative controllate e trasmettano ai Clienti l'idea di una *brand* univoca (come accade in Francia e in Germania: SNCF Geodis e DB Schenker).

#### 3 – Allargare il business

Da tempo i principali concorrenti europei (DB ed SNCF) hanno provveduto ad allargare la loro presenza nella logistica dalla mera vazione ferroviaria, sulla quale continuano a perdere, a componenti aggiuntive di servizi e valore sulle quali conseguono profitti, ponendosi sul mercato come operatori logistici globali. Hanno operato importanti acquisizioni, complesse integrazioni fra società ed oggi dispongono di una rilevante copertura del mercato della logistica europea (o mondiale, come nel caso di DB Schenker).

Pur senza poter emulare, stante il ritardo e la dimensione delle risorse finanziarie necessarie, tali posizionamenti "globali", si ritiene necessaria una politica di piccole acquisizioni "mirate", soprattutto nel nord Europa, su eccellenti società di logistica e operatori proprietari di carri, finalizzata a servire meglio in tutto il continente la base dei principali clienti FS.

Indispensabile è sicuramente una politica di investimenti in materiale rotabile interoperabile e carri specializzati per segmenti ad alta redditività.

#### 4 – Definire le alleanze

Senza robuste alleanze con alcuni operatori ferroviari europei, FS è destinata ad assumere un ruolo marginale nel trasporto ferroviario delle merci.

Il mercato italiano in quanto tale è poco difendibile per la struttura e natura dei flussi delle merci vocate al trasporto ferroviario (in massima parte in importazione) e per la storica propensione degli industriali italiani a lasciare ai propri fornitori o clienti esteri il compito di curare i trasporti.

### CONCLUSIONI

E' ormai improcrastinabile il riposizionamento del settore Cargo FS con l'indispensabile professionale contributo dei dirigenti che l'azienda ha assegnato a tale comparto e che nell'ultimo decennio, primi nel Gruppo, hanno affrontato la vera competizione nel trasporto ferroviario.

Assidifer è convinta che l'Azienda saprà valorizzare e non ridimensionare un settore che con opportuni investimenti, come giustamente ha fatto per l'Alta velocità, è adeguata ristrutturazione nel medio termine sarà un business significativo. L'autorevole capacità comunicativa del nostro AD è indiscussa. Ci auguriamo che la utilizzi nei confronti del Governo, come peraltro sta già facendo, per trovare condivisione sulla necessità di attuare una politica che valorizzi un sistema di trasporti integrato, sviluppando l'intermodalità e la logistica per raggiungere gli obiettivi di riequilibrio ambientale che la Unione Europea si è posta e che fra pochi anni diventerà tassativo.

Un ringraziamento a tutti i colleghi che hanno dato il loro contributo alla stesura del presente documento. (p.p.)

## Mobilitare tutti

Il tempo vola ed il momento dell'ingresso sulla rete ferroviaria dei treni della concorrente NTV si avvicina. L'evento accadrà a settembre 2011 e in pochissimo tempo ci sarà, sulle "relazioni forti", un'offerta alternativa che punterà ad acquisire una quota di traffico del 20/25%. Tutto a scapito di Trenitalia.

NTV è avvertita come una concorrenza forte con la quale si deve necessariamente competere, ma il processo di liberalizzazione del trasporto viaggiatori ha già determinato un cambiamento nell'offerta e non da poco.

Facciamo qualche esempio, cominciando ad esaminare le relazioni internazionali.

Le relazioni diurne con l'Austria e la Germania, via Brennero, sono garantite da OBB e DB con locomotori delle Ferrovie Nord Milano (FNM), ma anche locomotori bicorrenti OBB, visti da me personalmente. Qui non c'è stata competizione, in pratica Trenitalia si è ritirata da questo mercato, giudicato, forse a priori, sempre e certamente non remunerativo. Francamente io non ho capito perché, e comunque non ho trovato sulla stampa alcuna spiegazione né spiegazioni me ne hanno date i colleghi ai quali mi sono rivolto. Ma, questo, è certamente un mio difetto di attenzione ed informazione. Ma possibile, mi chiedo, che DB e OBB non si sappiano fare i conti? Fra l'altro DB partecipa per il 49% alla Cargo Nord o qualcosa di simile, comunque sta nella società che fa trasporto merci su rotaia della FNM. Insomma, pare di capire che i tedeschi invadono l'Italia, con la complicità dei milanesi.

Le relazioni locali.

Aldo Adige.

La Merano Malles è di proprietà della Provincia di Bolzano ed è esercitata dalla società SAD, che gestisce anche gli autobus della Provincia e in pratica la maggior parte delle relazioni ferroviarie della linea Fortezza San Candido. Su tale linea la Provincia ha fatto investimenti notevoli in ottica di riconversione modale, vale a dire dandosi una politica dei trasporti. Non per niente l'offerta, grazie anche al gestore unico SAD, è fortemente integrata su tutta la provincia, non solo sul piano tariffario ma anche e soprattutto nelle coincidenze, con opportuni "orologi" ai nodi di interscambio ferrovia-ferrovia e ferrovia-strada. Vado ogni anno a San Candido. L'albergatore mi ha più volte detto che la Provincia vuole arrivare ai treni diretti Monaco di Baviera -San Candido-Lienz in Austria, ovviamente fatti da DB e OBB. Anche qui nessuno sa fare i conti?

Valle d'Aosta.

Leggo un ANSA del 7 aprile 2010.

**"Ore 12:35 Ferrovie: servizio trasporto passa a Valle d'Aosta I servizi di trasporto ferroviario sulle tratte Aosta-Torino e Aosta-Pre-Saint-Didier saranno di competenza della Regione autonoma Valle d'Aosta. Lo prevede uno schema di norma di attuazione dello Statuto speciale su cui il Consiglio regionale della Valle d'Aosta ha dato oggi all'unanimità parere favorevole. Inoltre, la Regione potrà richiedere il trasferimento dei beni, degli impianti e delle infrastrutture delle tratte ferroviarie ricadenti sul territorio regionale non ritenute di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale".**

Evidentemente anche la Valle d'Aosta si dà una politica dei trasporti. Ricordando che Prè Saint Didier significa Courmayeur, cioè località e culture attente ai "soldi", mi domando quindi se anche in Valle d'Aosta non sanno fare i conti.

Dunque anche questi mercati locali di interesse turistico e pendolare, oltre quelli internazionali con Austria e Germania, sono stati lasciati da Trenitalia senza competere.

Montezemolo ha detto che trova un "muro di gomma" in FS per poter entrare nel mercato con i suoi treni. Le FS dicono che l'ingresso di NTV sui binari italiani è stato troppo facile.

Chi ha ragione?

Tutto questo mi fa pensare che nei prossimi 3-4 anni avremo grosse modifiche di scenario.

In primo luogo, difficilmente, per quanto dice Montezemolo, si potranno continuare a tenere nello stesso gruppo il gestore delle infrastrutture e Trenitalia. E' probabile che avremo un gestore dell'infrastruttura nazionale e magari un'Agenzia che farà gli orari e assegnerà gli slot.

Poi, sul piano regionale, potremo aver assistere al progressivo processo di regionalizzazione delle relazioni di non rilevante interesse nazionale, quale fase della federalizzazione tanto richiesta dalla Lega Nord.

Infine, le relazioni internazionali. Se continua così, potranno essere per la gran parte appannaggio dei paesi con noi confinanti. Almeno nel nord-est, a Trieste, già si parla di intese con gli sloveni per le relazioni oggi praticamente inesistenti con quel paese. Ma anche sulla Francia meridionale non sarei tanto tranquillo, data la pratica assenza di relazioni su Marsiglia, Nizza e Montecarlo.

Scenari inquietanti.

Assidifer come si posizionerà? Noi abbiamo sempre avuto un'antenna lunga e già da svariati anni il nostro statuto all'art. 1 recita: **"E' costituita con sede in Roma - Via Ravenna 14, l'Associazione Sindacale dei Dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato e delle Società partecipate, nonché delle imprese operanti nel campo ferroviario, così come definite nella normativa comunitaria, inquadrata in Federmanager e denominata "Assidifer - Federmanager".** Siamo statutariamente già a posto per porci quale punto di riferimento dei dirigenti del settore ferroviario italiano in espansione, sia per quelli con il CCNL industria certamente, ma anche per gli altri colleghi eventualmente con il contratto del commercio, come sembra sia per i dirigenti di NTV.

Io ipotizzo infatti la costituzione di un punto di riferimento per lo sviluppo di politiche del trasporto, così carenti nel nostro paese. Non penso che questo vada contro gli interessi della nostra Azienda, anzi credo sia l'esatto contrario.

Ma per poter svolgere un ruolo di focal-point per la dirigenza ferroviaria del paese non basta aver modificato lo Statuto, occorre agire. Il nostro sindacato deve mobilitare tutti i suoi uomini.

Esempi: primo, abbiamo un sito Web vecchio e mai aggiornato, se si esclude la pubblicazione del giornale. Il sito va aggiornato e deve diventare luogo di confronto e dibattito; secondo, la Commissione studi deve lavorare per organizzare convegni all'altezza di quello famoso, praticamente l'ultimo di rilevanza nazionale, dell'aprile 2007. Ricordo che ci fu un altro convegno di interesse locale, realizzato d'intesa con il Sindacato romano nel novembre 2007, e poi più nulla.

Tre anni senza convegni. Non è nella nostra tradizione, stiamo tradendo noi stessi.

E potrei continuare...

Sergio Graziosi

# La RAL dei dirigenti del Gruppo FS è invidiabile?

Sicuramente le RAL dei dirigenti FS risponde a logiche e pratiche che le pongono in linea con il rispettivo mercato di riferimento.

Noi intanto - visto che la c.d. "Legge Brunetta" adesso ce ne dà la possibilità - abbiamo provato a fare qualche incursione nel mondo della Pubblica Amministrazione.

La legge di cui trattasi infatti è la n. 69/2009 e il relativo articolo 21 comma 1 dispone che: "Ciascuna delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1 - comma 2 - del decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165, e successive modificazioni, ha l'obbligo di pubblicare nel proprio sito internet le retribuzioni annuali, i curricula vitae, gli indirizzi di posta elettronica e i numeri telefonici ad uso professionale dei dirigenti e dei segretari comunali e provinciali nonché di rendere pubblici, con lo stesso mezzo, i tassi di assenza e di maggiore presenza del personale distinti per uffici di livello dirigenziale."

La nostra curiosità si è diretta presso gli enti locali e precisamente presso i Comuni.

Potete farlo tutti voi. Sui portali dei Comuni (come anche degli altri Enti pubblici) infatti c'è un apposito sito dal titolo "Operazione trasparenza" o qualcosa di simile, dove potete avere il piacere di leggere curricula e stipendi dei dirigenti e fare anche dei confronti con la nostra situazione.

In questo breve articolo, per non farla lunga e noiosa, abbiamo semplicemente preso alcuni Comuni medi e grandi sia del Nord che del Centro che del Sud Italia, di aree più ricche e meno ricche e abbiamo visto quanto guadagnano i rispettivi dirigenti, escludendo per quanto possibile incarichi di vertice (es. direttori e segretari generali).

Non conosco la RAL media dei

dirigenti del gruppo FS, ma in molti casi, dal pur parziale e casuale campione sembrerebbe che i nostri colleghi della PA (ad eccezione del Comune di Treviso) non se la passano poi mica tanto male! E poi sembra che ne servano veramente tanti di dirigenti in questi Comuni!

Dal pur casuale ed esiguo campione proposto si può intuire che, se si facesse un lavoro più metodico ed analitico, potrebbe forse venir fuori che la RAL media dei dirigenti di questi enti di erogazione potrebbe essere superiore a quelle di una impresa industriale quale noi siamo (innescando tutta una serie di giudizi e valutazioni che

meriterebbero una analisi a parte).

Ma intanto divertiamoci a guardare le sottoelencate RAL, delle quali sono stati omessi i rispettivi percettori (gli anni di riferimento oscillano tra il 2008 e il 2010; per i Comuni più grandi è stato preso un consistente campione di dirigenti).

Francesco Del Vecchio

Grosseto (tutti)	
€ 73.162,07	
€ 67.444,55	
€ 68.745,19	
€ 69.271,17	
€ 71.638,47	
€ 80.202,28	
€ 71.165,65	
€ 80.077,03	
€ 68.052,24	
€ 69.271,17	
€ 71.745,33	
€ 87.106,54	
€ 69.567,13	
€ 78.013,15	
€ 80.355,06	
€ 161.667,08	

Reggio Calabria (tutti)	
Totale lordo annuale	
€ 181.700,00	
€ 95.749,29	
€ 110.047,16	
€ 121.679,56	
€ 94.565,18	
€ 99.643,99	
€ 95.180,10	
€ 105.800,13	
€ 109.339,21	
€ 108.878,19	
€ 105.800,13	
€ 105.276,16	
€ 104.107,19	
€ 100.720,62	
€ 95.806,56	
€ 101.490,83	
€ 108.878,19	
€ 108.415,79	
€ 79.129,96	

Brescia (50 % in ordine alfabetico)	
€ 97.393,45	
€ 119.716,00	
€ 106.142,45	
€ 83.425,22	
€ 81.620,56	
€ 122.901,84	
€ 80.498,09	
€ 77.685,10	
€ 88.177,70	
€ 108.184,83	
€ 94.292,52	
€ 88.177,00	
€ 101.001,33	
€ 84.560,74	
€ 126.309,05	
€ 106.834,57	
€ 66.594,84	
€ 86.908,42	
€ 109.372,38	
€ 93.003,44	
€ 86.385,69	
€ 82.798,23	
€ 100.893,04	

Milano (in ordine alfabetico lettere A e B)	
€ 136.572,84	
€ 144.277,02	
€ 116.846,87	
€ 128.458,53	
€ 118.033,99	
€ 69.758,16	
€ 68.066,22	
€ 89.440,63	
€ 108.019,67	
€ 31.414,66	
€ 75.000,03	
€ 88.978,44	
€ 97.834,27	
€ 119.999,97	
€ 106.417,16	
€ 119.759,97	
€ 120.000,01	
€ 135.160,20	
€ 103.680,26	
€ 105.782,80	
€ 134.414,06	
€ 159.999,96	
€ 106.505,34	

Bologna (35 % circa del totale, in ordine casuale)	
€ 108.727,89	
€ 95.808,37	
€ 95.826,76	
€ 73.579,61	
€ 78.906,75	
€ 90.885,14	
€ 68.526,61	
€ 100.621,37	
€ 107.523,82	
€ 79.645,19	
€ 70.997,10	
€ 81.079,61	
€ 74.656,95	
€ 87.444,56	
€ 72.526,61	
€ 80.637,39	
€ 100.893,52	
€ 77.895,01	
€ 92.077,42	
€ 73.936,49	
€ 86.382,55	
€ 78.529,26	
€ 73.413,12	
€ 100.388,21	

Ancona (tutti)	
€ 98.593,61	
€ 65.229,98	
€ 78.306,78	
€ 84.397,34	
€ 75.135,69	
€ 70.129,98	
€ 91.289,38	
€ 73.501,09	
€ 69.820,95	
€ 80.461,81	
€ 68.590,45	
€ 105.466,55	
€ 78.828,40	
€ 79.862,81	
€ 88.811,61	
€ 73.661,94	
€ 186.592,45	
€ 78.551,98	
€ 97.665,77	
€ 97.895,54	
€ 89.602,46	
€ 90.919,36	
€ 99.234,96	
€ 170.778,99	
€ 98.302,46	
€ 82.807,89	

Cuneo (tutti)	
€ 92.265,55	
€ 77.806,99	
€ 74.318,63	
€ 78.618,41	
€ 76.105,61	
€ 74.318,63	
€ 74.318,63	
€ 74.318,63	

Potenza (tutti)	
€ 125.511,77	
€ 71.073,34	
€ 79.165,06	
€ 74.246,51	
€ 70.865,08	
€ 77.551,24	
€ 77.520,95	
€ 82.436,38	
€ 77.554,23	
€ 74.277,45	
€ 77.551,24	
€ 77.522,90	
€ 77.849,07	
€ 77.894,83	
€ 83.255,38	
€ 77.551,24	
€ 83.408,78	
€ 77.330,89	
€ 78.524,55	
€ 62.500,12	

Macerata (tutti)	
€ 74.318,63	
€ 70.420,81	
€ 72.739,10	
€ 87.239,10	
€ 72.739,12	
€ 90.058,38	
€ 91.635,08	
€ 72.739,10	
€ 77.606,58	
€ 72.627,25	

Catania (i primi 50 % dell'elenco, non alfabetico e non in ordine di retribuzione)	
€ 76.562,48	
€ 81.907,30	
€ 76.562,48	
€ 81.907,30	
€ 79.234,89	
€ 81.907,30	
€ 76.562,48	
€ 81.907,30	
€ 76.562,48	
€ 81.907,30	
€ 81.907,30	
€ 81.907,30	
€ 81.907,30	
€ 110.357,12	
€ 76.562,48	
€ 81.907,30	
€ 76.562,48	
€ 76.562,48	
€ 110.357,12	
€ 76.562,48	
€ 76.562,48	
€ 110.357,12	

Treviso (tutti)	
€ 49.710,09	
€ 48.567,80	
€ 46.381,19	
€ 45.461,70	
€ 45.349,19	
€ 43.939,02	
€ 43.522,10	
€ 42.710,52	
€ 40.627,16	
€ 39.828,32	
€ 38.924,17	
€ 38.924,17	
€ 38.924,17	

Terni (tutti)	
€ 128.202,64	
€ 97.051,03	
€ 92.644,43	
€ 97.725,68	
€ 54.830,01	
€ 87.136,40	
€ 54.786,97	
€ 95.316,70	
€ 86.499,67	
€ 87.572,49	
€ 86.509,72	
€ 93.110,44	
€ 91.909,58	
€ 95.039,72	
€ 93.071,19	
€ 87.540,57	
€ 92.165,18	
€ 91.474,85	
€ 83.642,06	

## Noi speriamo che ce la caviamo !

Andate a rileggervi tutte le misure messe in campo in occasione dell'ultima manovra finanziaria. Ancora una volta il maggior carico è stato posto sulle spalle della classe media, ormai sospinta continuamente verso i livelli più bassi di reddito, sul quale prelievi di varia fiscalità vengono praticati. Fra questi se ne prospettava anche un altro, a "cantierino finanziario" aperto. E ci riguardava. Perché ancora una volta classificati, senza averne il pregio, purtroppo, tra i detentori di "pensioni d'oro".

Ricordiamo i vari passaggi. Fra i provvedimenti che venivano proposti c'era anche quello di raccattare qualcosa sulle pensioni. Le solite pensioni. Naturalmente. Da quanto si poteva capire nelle concitate dichiarazioni che venivano proparate in quelle ore da politici, media, ecc., sarebbero state quelle stesse pensioni che, con un meccanismo truffaldino, devono essere adeguate solo al 75% dell'aumento del costo della vita; quelle stesse pensioni che intanto vengono colpite due volte: una prima volta dal fraudolento calcolo praticato sui dati d'inflazione ISTAT che non prendono in conto l'inflazione reale, ma solo quella che viene dal "paniere", assai lontano, questo, dalla spesa reale della popolazione dei pensionati; una seconda volta, perché l'adeguamento avviene un anno dopo che i prezzi sono aumentati (un tempo l'adeguamento veniva fatto ogni sei mesi). E tutto questo quando le nostre pensioni hanno subito il blocco della perequazione per ben tre volte, con gli effetti di trascinarsi che i funesti provvedimenti adottati hanno comportato e comporteranno, per noi e i nostri congiunti, fino alla fine dei nostri giorni.

Ci facemmo carico, pertanto, come gruppo pensionati di Assidifer, il 17 maggio, di far circolare al nostro interno e a livello di Federazioni manageriali, un messaggio e.m. nel quale precisavamo che noi pensionati non ci saremmo mai sottratti al nostro dovere di dare sostegno al buon andamento della cosa pubblica. Ma che non avremmo più taciuto dinanzi a prelievi iniqui sui nostri redditi; che avremmo insistito con forza sulla necessità di combattere, invece, le evasioni fiscali miliardarie e le assurde erogazioni di mirabolanti prebende, comunque corrisposte al di là di ogni declamata politica di riequilibrio del benessere collettivo. Non avremmo più consentito che le ripetute incursioni sulle nostre pensioni incontrassero l'assuefazione a subire, senza reagire. Piuttosto avremmo sempre opposto le nostre ragioni, in ogni sede e con tutti i mezzi consentiti dalle regole della democrazia.

Registrammo, fra gli associati, una vasta adesione al nostro messaggio. E, con soddisfazione, registrammo anche che le nostre argomentazioni trovavano perfetta convergenza e sostegno nella lettera del 21 maggio, inviata dai presidenti di FEDERMANAGER, CIDA, MANAGERITALIA, CONFEDIR - MIT, al Ministro dell'Economia e delle Finanze, e a numerosi altri esponenti del governo.

In sintesi, la lettera diceva:

Le scriventi Organizzazione sindacali che rappresentano la totalità dei manager di questo Paese,

1) Ritengono, che nel delineare gli interventi per la manovra occorre intraprendere una nuova azione di lotta all'evasione fiscale; non è più a lungo accettabile che la forte pressione fiscale colpisca il lavoro dipendente ed i soliti noti come la categoria dei dirigenti pensionati che, pur rappresentando appena lo 0,6 per cento del complesso dei contribuenti, concorre per il 12 per cento circa al gettito totale dell'Irpef;

2) Quanto ai proposti interventi sulle pensioni, si ricorda che i trattamenti pensionistici della dirigenza già subiscono - a causa dell'attuale sistema previdenziale - un'erosione continua che inizia al momento della domanda di pensionamento con un calcolo peggiorativo e prosegue a causa del décalage della perequazione con il crescere del reddito;

3) Tutti i Governi si sono accaniti nel prelevare, in nome della solidarietà, contribuzioni improprie e prelievi vari, violando palesemente i diritti acquisiti dai lavoratori negli anni di lavoro;

4) E che, pertanto, ritengono inaccettabile la paventata riproposizione dell'odioso blocco della perequazione per le pensioni sopra le otto volte il minimo, che già sta comportando gravosi sacrifici per i pensionati colpiti a fronte di un modesto risparmio accertato (140 milioni di euro annui);

5) Sempre in tema di pensioni ritengono in ogni caso che la ventilata soppressione di alcune finestre di uscita non debba riguardare coloro che sono stati estromessi dal lavoro o chi ha già presentato le dimissioni;

6) Sono d'accordo con l'obiettivo di contenere e ridurre i costi della P.A. anche intervenendo sul costo del lavoro e delle relative retribuzioni, ma a condizione che, preliminarmente, si proceda ad un deciso disboscamento della giungla delle consulenze, che si dia finalmente attuazione alla soppressione degli assetti retributivi del pubblico impiego legandoli effettivamente al conseguimento dei risultati.

7) Sono consapevoli della gravità della situazione economica e dell'abnorme debito pubblico italiano, e anche dei rischi che corrono in questo momento la moneta unica e la stessa unione Europea. Da questa consapevolezza muove una forte e chiara assunzione di responsabilità da parte della categoria e quindi l'inevitabile disponibilità a far sacrifici, purché siano inseriti in un contesto di equità, rigore e coinvolgimento di tutte le parti interessate.

**Conclusioni.** La manovra finanziaria ci ha risparmiati. Per questa volta. Ma il mestiere di

fare costantemente i guardiani alle nostre pensioni si fa sempre più duro. Il perverso impianto di adeguamento non viene cambiato; i ricorsi ai vari gradi giurisdizionali si concludono, in genere, con richiami al governo perché corra ai ripari e modifichi l'attuale meccanismo perequativo; il governo, tutti i governi, fanno orecchie da mercanti, anzi, appena possono, intervengono per bloccare anche quello in vigore; i media, per lo più disinformati in materia, fanno di tutte le erbe un fascio, e ci danno addosso, piuttosto che approfondire la questione, e aiutarci a difendere i nostri diritti.

Ci sforzeremo di resistere. E, parafrasando il titolo di quel libro che raccoglieva le ansie degli alunni della scuola di Arzano (Napoli), speriamo che, infine, anche noi ce la caviamo.

Antonio Dentato

**HDI**  
Assicurazioni

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



**Entra anche tu nella squadra HDI**

Ci hanno già scelto oltre 100.000 Dipendenti e Pensionati FS.

**Prodotti e servizi realizzati in esclusiva per i Ferrovieri**

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

Maggiori informazioni

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

**InLinea**  
La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri

## Un libro di Luciano Luccini "Infortunati: un'esperienza per capire e prevenire"

Oggi parliamo del libro dell'ing Luccini: "Gli infortuni: un'esperienza per capire e prevenire".

Questo libro, che non è un romanzo storico sulle ferrovie, né un trattato ingegneristico sul trasporto ferroviario (come magari ci aspetteremmo da un vecchio/giovane laureato in ingegneria dei trasporti), questo libro parla di fatti, parla di osservazioni, parla di provvedimenti... nel campo della sicurezza riferita ai lavoratori.

Questo libro analizza, sistematizza e razionalizza l'Esperienza riferendola alle Regole.

Per certi aspetti, per il metodo "galileiano" dell'osservazione dei dati e dei fatti concreti (per fare valutazioni e poi, per induzione, scriverne o riscriverne le regole), possiamo definirlo un libro "scientifico".

E questo è il "come" del libro.

A me interessa riflettere con voi dei suoi "Perché": quelli del libro in sé, ma soprattutto quelli dell'autore mentre compiva certe azioni verso i suoi dipendenti.

Perché un Direttore di Trasporto Regionale, che si immagina fortemente affacciato su parecchie questioni e problematiche, dedica una parte del suo personale tempo a "capire" l'infortunio di un dipendente?

Perché non lo ha fatto fare ad altri? (prima domanda)

Perché Luccini lo fa e altri no? (seconda domanda, più maliziosa, del sindacalista).

Ragiono solo sulla prima domanda (la seconda domanda se la facciano i nuovi dirigenti).

Allora, perché lo ha fatto lui di persona, non ha delegato? Perché ci teneva.

Perché era un suo obiettivo che era diventata una sua motivazione. Perché ha voluto e saputo utilizzare il "peso" del suo ruolo per dare forza ad un messaggio.

La gente, il personale, il dipendente ragiona in modo semplice e diretto: caspita, è il Direttore che mi sta dicendo questa cosa qua! E' successo ben 221 volte in due anni.

Il rapporto gerarchico e di produzione diventa, anche con l'aiuto di un pizzichino di paternalismo, un serio e inaspettato rapporto umano! (qualcuno ha studiato Marx)

Il risultato di questi piccoli sforzi di razionalità e di umanità? In un anno (dal 2002 al 2003) gli infortuni sono passati dai 4239 del 2002, ai 3214 del 2003: più di mille infortunati in meno.

Queste azioni mirate sono state supportate da un corollario di microinterventi di rinforzo:

- procedure di qualità,
- interventi dei bravi Rspg Ciminago e Laviano;
- l'attenzione e preparazione degli ottimi Capi Impianto di

esercizio Cantarella, De Giovanni, Schiavo, Giacometti, Dolara;

- la formazione professionale che, con i suoi 42 Istruttori e il sottoscritto, non ha mai tralasciato la sicurezza come valore aziendale (e qui, modestamente, faccio i complimenti anche a me e ai bravi collaboratori del reparto Formazione).

Una regola che spero non sia dimenticata: la sicurezza, prima di elencare questi ottimi risultati che potete leggere dettagliatamente nel libro, richiede sforzi, volontà, buonumore, razionalità, talvolta creatività, impegno, tensione e attenzione (insomma Fatica).

Non vi sembri oggi facile e divertente: è stato faticoso, ma ha dato anche tante soddisfazioni e ha evitato tanti effetti negativi che la superficialità e il conformismo avrebbe generato.

La lezione importante che possiamo trarre dalla lettura del libro è che *si apprende dall'esperienza... volendo*.

L'ing. Luccini l'ho conosciuto come un dirigente sensibile e attento alla qualità del lavoro e della vita sociale dei ferrovieri. Senza servilismo o cortigianeria (ho già fatto carriera, parlo da ex sindacalista che sta per andare in pensione) posso sinteticamente ricordare che Luccini ha dimostrato di essere un Dirigente:

- fortemente legato alla propria azienda e alla mission specifica del suo ruolo di Direttore Regionale;
- attento e sensibile alla formazione e alla comunicazione interna (una volta al mese incontrava gli istruttori dell'Albo Regionale (siamo arrivati a 42 quadri coinvolti nella formazione e comunicazione aziendale);
- attento al miglioramento qualitativo delle prestazioni sicure: l'esperimento del corso Inail ha coinvolto più di 1500 colleghi dell'esercizio puro (macchina, viaggiante e officine) e numerosi istruttori che affiancavano anche i VVFF nell'esercitazione antincendio e gli interventi di sensibilizzazione alla sicurezza personale svolta da una nutrita e preparata squadra di commissari e ispettori della Polfer regionale (Sasso, Coccia, Adamo e altri).

Ora ristabiliamo l'armonia e il giusto karma.

Oggi diamo a Cesare quello che è di Cesare... E a Luccini ciò che è di Luccini.

Rimettiamo in ordine le cose: i meriti, che stavano per essere riconosciuti a chi non si era sforzato minimamente, vanno invece dati con stima ed equità a *chi ha duramente lavorato per ottenerli*.

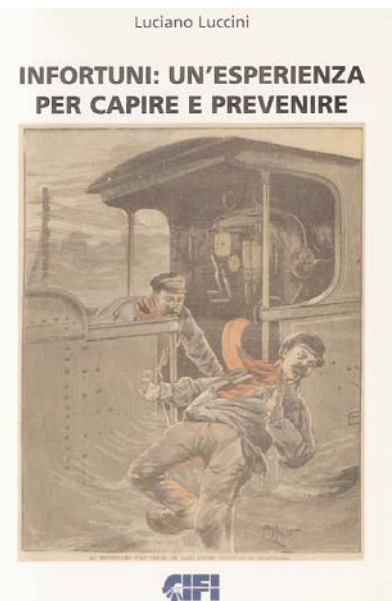
Ad maiora, ad altiora. (Sono alla sua portata)

Alberto Iacuzio

### INFORTUNI: UN'ESPERIENZA PER CAPIRE E PREVENIRE

La sicurezza non può essere considerata semplicemente un insieme di norme da rispettare: deve diventare patrimonio culturale di tutti attraverso il coinvolgimento capillare degli uomini dell'azienda.

L'iniziativa presa dall'ing. Luciano Luccini, Direttore della Direzione Regionale Lombardia dal 1999 (anno di fondazione) al gennaio 2004, di convocare 221 agenti infortunatosi sul lavoro tra l'ottobre 2001 e il settembre 2003 gli ha permesso di conoscere i propri lavoratori, di eliminare le cause di infortunio dovute alle strutture, agli impianti o alle macchine. Il libro vuole essere una testimonianza della sensibilità che il datore di lavoro deve avere riguardo al problema degli infortuni.



#### INDICE

- Incontri con il personale infortunato - Statistiche
- Infortunati tipici o significativi
- Sintesi statistica degli infortuni sul lavoro
- Analisi dei costi degli infortuni
- Breve rassegna di giurisprudenza
- Normativa di riferimento
- Pubblicazione formata 12x17 cm - 80 pagine. Prezzo per i non soci € 7,00. Per i soci € 5. Per acquisti oltre 50 copie € 3,00.

L'acquisto può essere effettuato tramite versamento sul conto corrente postale 31569007 intestato a Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani - Via Giolitti, 48 - 00185 Roma o tramite Bonifico Bancario intestato al CIFI - Istituto Intesa San Paolo - AG 39 - Stazione Roma Termini - IBAN IT80 0 030 6903 2351 0000 0000 008 - BIC BCI TIT MM.

## Dedirigenzializzazione

Rimuginando tra me e me sul processo in atto nel nostro Gruppo mirante a razionalizzare ed equilibrare il rapporto dirigenti/quadri, mi ero coniato il neologismo di "dedirigenzializzazione", inteso come riconduzione a posizione di microstruttura di posizioni non ritenute di rilievo dirigenziale sulla base delle note misurazioni. Pensavo di aver inventato un nuovo neologismo, orrendo (!), ma che tuttavia interpretava sinteticamente il processo.

Senonché, vado a spulciare su internet e trovo che ben 16 anni fa qualcun altro mi aveva fregato!

Ascoltate, anzi leggete quanto ho scoperto sul neologismo in questione:

"Stiamo elaborando un progetto per l'individuazione di un'eventuale fascia intermedia tra la dirigenza e l'area quadri, in cui potrebbero confluire le posizioni "colpite" dalla dedirigenzializzazione conseguente alla valutazione delle posizioni attuali e le eventuali posizioni funzionali che risulteranno particolarmente pesanti" ("Nel cuore della Rai. Storace vendicaci.", di Francesco Merlo - Corriere della Sera.it, 22 giugno 1994).

Chi esprimeva queste ipotesi e usava questa (oggettivamente) orrenda parola era un dirigente della RAI dell'epoca.

Ma la cosa non finiva lì! Infatti essa non sfuggiva al compianto giornalista/lettera-

to/linguista Giulio Nascimbeni.

Sempre sul Corriere della Sera.it di circa un anno dopo (21 maggio 1995) Nascimbeni ce la ricordava, associandola ad altri neologismi non meno insoliti, in un articolo dal titolo "Far politica con il buonismo", in cui tra l'altro riportava l'iniziativa di una Casa Editrice, la Esedra, che invitava a mandare segnalazioni di neologismi compilando una scheda che si trovava nella parte finale di una sua pubblicazione, gli "Annali del lessico contemporaneo italiano. Neologismi 1993-94".

La Esedra, a questo proposito, forniva un elenco di voci che, segnalate nel '94, erano in attesa di conferma.

L'illustre giornalista concludeva in questo modo il suo articolo:

"Ho sotto gli occhi questo elenco. Sinceramente, mi auguro che alcune voci rimangano senza ulteriore sostegno e si disperdano in un meritato oblio. Penso a "chitarroso" e "dedirigenzializzazione", a "doppiopettista" e "premierato", a "verginstà" e "villeggiato"..."

Ohibò, ero convinto di aver coniato un efficace neologismo, brutto ma efficace. Un neologismo che avrebbe messo a dura prova le facoltà glottiche dei lettori, quasi fosse un nuovo scioglilingua.

Ma, non soltanto sono stato preceduto di molti anni da altri, ma lo stesso era anche

stato seccamente censurato dal quel letterato e linguista di indiscussa autorevolezza quale Giulio Nascimbeni!

Giusto per concludere, visto che ci sono, il progetto enunciato da quel dirigente a RAI, nel quale compariva il detestabile termine, mi riporta inevitabilmente col pensiero alla situazione nel Gruppo FS.

Quel dirigente prospettava - 16 anni fa - una ipotesi di gestione delle risorse umane pre e dirigenziali nel quadro di un processo riorganizzativo dell'azienda. Ipotesi che, a distanza di ben 16 anni, non è poi molto lontana da alcune riflessioni in corso nel nostro Sindacato riguardo a possibili sbocchi riorganizzativi derivanti dal processo di rilettura delle posizioni dirigenziali e di quelle dell'area quadri in corso da parte dell'Azienda. Riflessioni ovviamente che - come Sindacato - si fanno nella prospettiva di una dignitosa riallocazione delle risorse dirigenziali che eviti il loro declassamento di qualifica e professionale.

Francesco Del Vecchio

## ULTIM'ORA

**Mentre sta per uscire il nostro giornale, apprendiamo la triste notizia della prematura scomparsa del collega Domenico Longaretti. Il Sindacato dirigenti esprime il più vivo cordoglio alla famiglia del collega.**