

rutta estate quella appena trascorsa. Non certo dal punto di vista meteorologico; il tempo è stato generalmente buono e non eccessivamente caldo. Ma gli eventi che si sono verificati e che purtroppo continuano a produrre i loro effetti ancora in questa ore sono di una gravità inaudita. Per restare agli ultimi mesi, il sequestro e l'uccisione di giornalisti, il sequestro di operatori e operatrici di organizzazioni umanitarie, persino il sequestro e l'uccisione di centinaia di bambini che si accingevano ad iniziare l'anno scolastico, non possono che causare sgomento e orrore.

Lo sdegno e la ripulsa verso atti di questo genere credo vada gridato da tutti i cittadini del mondo civile insieme e senza possibilità di equivoco, al di là di qualsiasi appartenenza politica e religiosa. Occorre rispondere a chi vorrebbe dettare le sue regole con la forza, seminando terrore anche opponendo un atteggiamento di normalità. Per quanto ci riguarda vogliamo riprendere il lavoro con ancora più slancio e determinazione, se possibile.

Certo anche in questo campo i problemi non mancano. L'economia non decolla e le grandi imprese perdono competitività e occupati. Se vogliamo restare in ambito molto vicino a noi la vicenda Alitalia ci preoccupa per la più che seria situazione in cui versa. Il concreto rischio di sparire dallo scenario sembra al momento scongiurato grazie al grande impegno e senso di responsabilità che

azienda e lavoratori stanno

profondendo. Ma naturalmente è solo l'inizio di un percorso, peraltro ben noto a chi scrive ed ai dirigenti e lavoratori della nostra azienda per averlo già vissuto. Grazie a quel percorso la nostra situazione non è quella di Alitalia, ma certamente non possiamo sentirci completamente al riparo. Il concreto rischio di ritornare con il bilancio in rosso, in particolare per alcune Società deve farci tenere ben alta la guardia.

Rinnoviamo il nostro impegno e speriamo che il Vertice societario voglia coinvolgere concretamente tutte le forze vive presenti in azienda a cominciare dai dirigenti e da chi li rappresenta.

È il momento di valorizzare le risorse interne, senza chiusure pregiudiziali, ma senza penalizzazioni.

Nel '98 con l'assunzione del contratto di lavoro dei dirigenti industriali

abbiamo rinunciato anche a quei trattamenti di maggior favore che potevano apparire come privilegi; a sei anni di distanza è arrivato il momento di completare l'operazione estendendo ai dirigenti quei trattamenti che sono patrimonio ormai consolidato della grande maggioranza delle imprese.

Tanto più ora che ci avviamo a concludere un contratto nazionale di lavoro che si limita a definire sostanzialmente i minimi contrattuali ed i trattamenti previdenziali e assistenziali liberando risorse per trattamenti accessori e politiche retributive da concordare tra la RSA e le imprese. È quindi più facile ora estendere a tutti i dirigenti del gruppo sistemi premianti veri legati ai reali risultati ottenuti. Abbiamo sempre dichiarato - e lo confermiamo - che i dirigenti sono pronti a legare parti anche importanti della loro retribuzione ai risultati ottenuti in base ad obiettivi assegnati con procedure trasparenti. Sono cose queste che ci sembrano in perfetta sintonia con quello che ci ha detto nel primo incontro l'ing. Catania quando tra l'altro ha parlato, e noi l'abbiamo sottolineato con soddisfazione, di attenzione "alle donne e agli uomini" che lavorano in azienda e di "trasparenza". Siamo fiduciosi e confermiamo l'impegno a contribuire ai processi di rilancio che dalle notizie che abbiamo il nuovo Presidente e Amministratore delegato ha avviato, purché ce ne sia data la possibilità. Poiché il Presidente di Federmanager ha chiesto, anche a nome di Assidifer, un nuovo incontro speriamo che a breve possiamo dire questo e quant'altro possa essere utile ad un proficuo rapporto con il vertice societario. Come ho accennato sopra sono riprese le trattative con Confindustria per il rinnovo del contratto.

Le posizioni si sono avvicinate per gli aspetti previdenziali ed assistenziali, tanto da ritenere possibile a breve un accordo su Fasi, Previdai, Agenzia del lavoro per dirigenti, Fondo disoccupazione.

Vi sono ipotesi da approfondire invece ancora per il livello del cosiddetto Trattamento Minimo di Garanzia (si parla di un livello di ingresso e uno a regime), durata del contratto, scatti di anzianità.

Il Consiglio Nazionale di Federmanager, convocato per i giorni 24 e 25 prossimi darà indicazioni per il proseguo della trattativa o per la sua interruzione nel caso ritenesse che le proposte confindustriali siano inaccettabili e inemendabili. In questo caso evidentemente sarebbe necessario attivare una strategia capace di costringere Confindustria a rivederle.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDI

ANNO 13°

N° 9/2004



Il rientro

Il rientro da mari, monti e viaggi è sempre un momento di ritorno in una realtà che, per un periodo più o meno lungo, le ferie hanno interrotto. D'altra parte il diritto alla ferie è storicamente nato proprio per permettere al lavoratore di recuperare le energie psico-fisiche.

Si ha anche tempo di leggere di più e di riflettere meglio. Il cambiamento di vertice avviato nelle FS giusto prima dell'estate, solo da poco comincia a concretizzarsi - come era anche ovvio - in cambiamenti di strategia, ancora in *nuce* e i cui risvolti meritano approfondimento. Le fonti informative, oltre ai normali contatti di lavoro, dalle quali è possibile cominciare a desumere alcune indicazioni dei nuovi indirizzi strategici, sono state, nell'ordine, un incontro con il dr. Forlenza, una lunga intervista dell'Ing. Catania letta sul "Sole 24 ORE", e, non ultimo, l'Ordine di servizio di Gruppo n. 20 del luglio 2004.

Alcuni indirizzi di fondo sono stati espressi con chiarezza. In particolare mi riferisco alla conferma, rispetto alla gestione Cimoli, della volontà di mantenere sotto un unico controllo societario sia l'attività di gestione della infrastruttura che quella del trasporto. I colleghi ricorderanno che in un certo periodo questo tema aveva costituito un tormentone, oltre che un pubblico motivo di contrasto tra gestione politica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e gestione aziendale del Gruppo FS.

A noi non può che fare piacere tale conferma, in quanto, come si ricorderà, nella stessa mozione congressuale avevamo ribadito l'importanza di tenere unite, a livello di controllo societario, l'attività di trasporto e quella di gestione dell'infrastruttura. Evidentemente non si trattava di nostalgia del vecchio monolite FS, ma di semplice buon senso ed esperienza rispetto ad un processo produttivo, come quello ferroviario, che presenta così evidenti ed indiscutibili connessioni fra trasporto ed infrastruttura, tanto che il 90% delle reti ferroviarie europee ne ha in qualche modo mantenuta l'unicità di gestione. La scelta operata si riflette, peraltro, sui primi atti del nuovo vertice.

Con l'ordine di servizio al quale prima si faceva riferimento, vengono soppressi ben quattro organismi che, durante la gestione Cimoli, costituivano la "stanza di composizione" delle varie anime del gruppo: Codir, Codir a composizione ristretta, Comitato Risorse Strategiche e Comitato di pianificazione ICT.

Considerato il fatto che è difficile che improvvisamente siano venuti meno i problemi che i diversi Codir contribuivano a risolvere, gli stessi vengono affrontati in squadre (*team*) tematiche, che, pur avendo *process leader*, definiti, sono composti dai responsabili delle attività interessate e integrabili con le competenze utili alla discussione dei diversi temi.

Una prima conseguenza è che si perde la burocratizzazione intrinseca negli organi collegiali a composizione e tempistica predefinita e si può acquisire una maggiore elasticità organizzativa e conoscenza specifica dei diversi problemi.

I *team* identificati rispecchiano, anche nella terminologia, i comitati della precedente gestione e le funzioni dei soppressi Codir. Esaminiamoli singolarmente.

Team Strategie e Investimenti: ha il compito di definire le priorità strategiche e il conseguente piano di impresa.

Si riunisce ogni quindici giorni ed è coordinato dal responsabile della direzione strategie di Ferrovie dello Stato.

Team Operazioni: si tratta di una novità. Dalla lettura delle competenze e della frequenza settimanale delle riunioni, nonché dalla titolarità della responsabilità del coordinamento (Direttore generale di gruppo Finanza, Controllo e partecipazioni) si tratta di monitorare pressoché in modo continuo l'attività dei vari business, per intervenire tempestivamente nelle aree di maggiore criticità.

Team Tecnologie e Innovazione: ha una frequenza mensile ed è coordinato dai responsabili UTMR (Trenitalia) e della direzione tecnica di RFI. Tale settore è stato in passato un obiettivo punto di debolezza a livello di Holding. Il risultato è sotto gli occhi di molti operativi. Mi riferisco alla babele di sistemi informativi e informatici nati nelle diverse società, senza una visione unitaria e di sistema. Speriamo bene.

Team Risorse umane e competenze strategiche: è di tutta evidenza che si tratta, per noi come per gli altri sindacati, dell'attività di maggiore importanza. Vale la pena di analizzarne in dettaglio la stringa delle competenze, premettendo che esso è coordinato dal

Direttore Generale di Gruppo per le Risorse Umane di FS e deve riunirsi ogni quindici giorni.

Ad esso spetta la definizione degli indirizzi strategici in materia di pianificazione, gestione e sviluppo delle risorse umane.

Di fondamentale importanza è la definizione del modello di successione manageriale di gruppo e dei criteri di inserimento nel bacino dei potenziali successori per le posizioni strategiche.

Non sto a ripetere quello che già scritto più volte in passato e mai tenuto in debita considerazione. Mi riferisco al blocco sostanziale delle aspettative di carriera per la maggior parte di noi. Sembra che andato via un capo, e non solo, diventi un obbligo andare a rivolgersi ai cacciatori di teste per sostituire quella posizione. Possibile che per certe funzioni (anche le più tradizionali in un'impresa) il Gruppo FS non avesse ricambio interno? Personalmente ho sempre evitato di unirmi al coro, che considero qualunquista, delle cordate politico-economiche (e, purtroppo, in certi casi di affari) che indirizzano la scelta dei dirigenti. Ma rimane la domanda che negli ultimi anni se andava via un dirigente (o semplicemente cambiava posto) con un minimo di responsabilità e competenze, immediatamente iniziava il ballo della ricerca, che, stranamente, mai si indirizzava verso l'interno.

Anche qui speriamo che non si tratti di scritte sulla sabbia.

Altro punto delicato sul quale non abbiamo mai mancato di far sentire la nostra voce critica è l'analisi dei sistemi di valutazione e compensazione. Ripeto il già detto: il sistema attuale è paternalistico, distribuisce tanto a pochi, la maggior parte dei dirigenti non contratta gli obiettivi ma li definisce dopo l'anno di riferimento, sperando nella benevolenza del capo del momento (lo stima, lo ha visto spesso?). Anche qui non resta che sperare in meglio (vigilando e facendo il nostro mestiere di sindacato), vista anche la delicatezza dell'argomento in considerazione della ormai certa scomparsa dei rinnovi periodici Federmanager.

Mi permetto un'ultima annotazione, poco pertinente con il contesto precedente. Continua, con l'ultima riforma delle pensioni, il gioco a massacro dello scarico sulle generazioni successive delle contraddizioni del sistema a ripartizione cumulatesi durante gli anni. Lo "scalone" del 2008 penalizza in modo particolare, i nati dal 1951 in poi, in quanto raggiungeranno l'età di 57 anni, proprio in coincidenza con lo start del nuovo sistema. Piccolo sacrificio, se paragonato a quello delle generazioni successive, senza contare coloro che vedranno la magra pensione del contributivo solo a partire dal 65° anno. Resta il rammarico che si continua ad affrontare in modo estemporaneo (a Napoli si direbbe "...chi ha avuto ha avuto chi ha dato ha dato!") un problema che avrebbe bisogno di una classe politica - a prescindere dai poli di appartenenza - più lungimirante e meno approssimativa.

Paolo Parrilla

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

Il Piccolo di Trieste del 14 settembre riporta in prima pagina pesanti accuse contro Trenitalia pronunciate da un Assessore della Regione Friuli Venezia Giulia nel corso di una importante manifestazione pubblica.

Dicono che il personaggio non sia nuovo ad uscite di questo genere, soprattutto nei confronti delle società delle Ferrovie dello Stato con le quali, pare, abbia da tempo una certa difficoltà di dialogo. Questa volta però, a detta dello stesso giornalista che ha scritto il pezzo, l'Assessore si è superato, dichiarando - ripeto, pubblicamente e per di più in un contesto internazionale - che Trenitalia e le FS hanno "superato ogni limite di indecenza" con treni che circolano con "carrozze sgangherate e in condizioni indescrivibili, ritardi, guasti infiniti, assenza di pulizie". Una situazione da Unione Sovietica, secondo l'Assessore, "dove c'era chi faceva finta di pagare il biglietto e chi faceva finta di dare un servizio". Poi un attacco ai dirigenti: si parla tanto del management e di cambio dei vertici, dice il solito personaggio, ma, visti i problemi, bisogna cambiarne ben di più.

Insomma, secondo quanto raccontato dal giornalista presente alle singolari esternazioni, la violenza verbale del rappresentante della Regione ha toccato "punte di gravità insolite".

Non so se le ripetute accuse mosse all'Azienda siano fondate o no e non so se, e come, Trenitalia intenderà tutelare il nome proprio e del Gruppo FS. Certo è che mi pare doveroso tutelare i colleghi, soprattutto quelli sul territorio, quando vengono sottoposti ad accuse che istituzioni e stampa con fin troppa disinvoltura, e spesso immotivatamente, rivolgono loro.

Un progetto politico

Il mandato del congresso di Udine, sintetizzato al massimo, ipotizza due linee di azione per Assidifer:

- insistere nel confronto con i vertici del Gruppo FS, su una vasta gamma di questioni (contrattazione integrativa ed individuale, valorizzazione e mobilità dei dirigenti, formazione, comunicazione interna);

- aprire la nostra Organizzazione ai dirigenti appartenenti alle società del settore ferroviario.

Il presidente Assidifer, Giorgio Asunis, ci esorta ad "Uscire dal torpore" (Ferrovie&Servizi n. 8/2004) sui temi squisitamente sindacali di cui alla prima linea. Per il nostro sviluppo, in realtà, si deve uscire dal torpore anche per quanto riguarda la seconda linea e, in una visione ancora più ampia, all'insegna del rischio comune a tutti gli operatori ferroviari.

Non dobbiamo dimenticare infatti che le direttive europee sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario si pongono come obiettivo strategico il rilancio della modalità ferroviaria sulle modalità concorrenti, in particolare la strada, e non il provocare guerre fra i poveri, guerre fra le piccole compagnie entranti e le grandi aziende nazionali storiche, sullo sfondo di una erosione progressiva della quota di mercato ferroviaria, mentre la strada continua a crescere. Ho sentito che questa situazione si sta già verificando sul Brennero, dove opera un'altra azienda ferroviaria merci, ma il traffico somma delle due è in diminuzione, a vantaggio del gomma.

Nel 2001 il libro bianco sui trasporti della Commissione europea ipotizzava una crescita del traffico viaggiatori nella UE fino al 2010 del 24%, e poneva l'obiettivo di contenere l'incremento della strada al 21%. Questo vuol dire

per la ferrovia circa un 35% di incremento. Per il traffico merci si ipotizzava una crescita del 38% e l'obiettivo è che la strada non superi tale 38%, mentre la tendenza inerziale, cioè senza il rilancio delle ferrovie, è un incremento del 50%. Le ferrovie quindi devono vendere almeno un 38% in più. Il libro bianco descrive una sessantina di azioni mirate per raggiungere nel 2010 questa ripartizione modale. Una prima verifica è prevista per il prossimo anno, nel 2005.

Ce n'è abbastanza per uno spazio sinergico non solo fra noi ed i colleghi delle altre aziende, ma anche fra il Gruppo FS e le altre aziende. Non penso solo ai nuovi entranti ma anche alle gestioni ex governative per il trasporto metropolitano e regionale, dove si ipotizza per Trenitalia una perdita del 10%.

Noi di Assidifer dobbiamo andare dai colleghi e dire: "Cari amici, concorriamo fra noi con eleganza e correttezza ma, attenzione!, c'è un comune avversario, la gomma, pronta a mangiarci tutti. Allora, studiamo insieme cosa sta accadendo e prendiamo opportune iniziative congiunte, verso il governo, verso le regioni, verso Bruxelles!".

In un mercato in crescita ha senso una concorrenza anche dura fra diversi operatori, basta vedere la telefonia mobile, ma in un mercato in calo o stazionario si fa solo la guerra dei poveri e si corre il rischio di perdere posti di lavoro, anche dirigenziali, nell'intero comparto.

Torniamo al nostro sindacato: penso sia chiara la necessità di mettere a punto un piano strategico, operativo almeno per il prossimo biennio fino a scadenza del mandato di Udine, sviluppando tutte le sinergie possibili fra

i dirigenti del mondo ferroviario italiano e, perché no, anche con la nostra azienda. L'obiettivo è porre in essere ogni azione che consenta alla modalità ferroviaria di vincere la concorrenza stradale, secondo l'indirizzo europeo.

Devo anteporre però una riflessione interna all'Assidifer, scusandomi fin d'ora con i colleghi ove la mia sensazione si rivelasse errata: non so quanta consapevolezza ci sia fra i dirigenti del rischio che ho sottolineato prima. Contemporaneamente la scarsa partecipazione al Consiglio Nazionale allargato di S.Cesarea Terme mi preoccupa per quanto riguarda la volontà di partecipazione dei dirigenti al nostro sindacato.

Bisogna capire cosa sta succedendo. Esorto quindi l'amico Nicola Tosto e la Segreteria generale tutta ad andare in giro per l'Italia, riprendendo quella che era una delle tradizioni più qualificanti di Assidifer: promuovere assemblee sul territorio, aperte ai dirigenti tutti, iscritti e non iscritti.

Cari Nicola e colleghi della Segreteria, organizzate incontri con i dirigenti e ascoltateli, spiegate loro le difficoltà che incontrate sulla prima linea del mandato di Udine e già questa necessità giustificerebbe da sola il tour: andate e aprite un dibattito sul destino delle ferrovie nel nostro paese. Ancora una volta Assidifer sarà stato all'avanguardia, come fu in passato per l'uscita dalla Dirstat, per l'adesione Fndai, per l'acquisizione del CCNL industria, per la costituzione delle RSA.

Sergio Graziosi

La qualità è fatta di piccole cose

L'amico Claudio Vecchietti nel suo *Chiaroscuro*, pubblicato sul n. 8/2004 del nostro giornale, testimoniava una sua esperienza vissuta sull'Eurostar Trieste-Roma: per una nostra cliente era stato impossibile, per motivi tecnici, consumare al bar sia un caffè caldo che una bevanda fredda. Claudio ne parlava col il rammarico del dirigente ferroviario che, anche se in pensione, continua ad amare la sua azienda.

Sul Corriere della Sera del 5 agosto leggo la lettera di un altro cliente delle nostre ferrovie (lo rimarrà ancora per molto?) che lamenta il problema della non identificabilità dei posti non prenotati sui treni a lungo percorso. Chi non ha la prenotazione è costretto ad alzarsi più volte per cedere il posto ai viaggiatori prenotati man mano che si presentano, con "penose e purtroppo inevitabili discussioni, vere e proprie guerre fra poveri". In precedenza il lettore aveva suggerito a Trenitalia di assumere un buon numero di indovini in grado di fornire vaticini certi sull'essere un posto prenotato o meno.

Altre proteste e segnalazioni sono comparse sui giornali per tutta l'estate, sempre su cose apparentemente semplici e più o meno piccole. Peraltro non mi è capitato di leggere le risposte della nostra azienda: spero comunque che ci siano state e che mi siano sfuggite.

Alla fine delle vacanze, prima di tutto quale affezionato cliente delle nostre ferrovie, sento il dovere di aggiungere alcune personali testimonianze e lo faccio perché ritengo che debba svilupparsi un franco confronto/dibattito fra i dirigenti, su cosa debba intendersi, all'atto pratico, per qualità, qualità totale, qualità percepita e via di seguito. Dobbiamo parlarne fra noi, dobbiamo avere il coraggio di lavare i panni sporchi in casa, senza fraintendimenti ed in spirito costruttivo.

Si constatano troppe piccole cose carenti nella erogazione del nostro prodotto che, lo si noti bene, è un prodotto globale. Alla signora dell'Eurostar Trieste-Roma, di cui alla testimonianza di Vecchietti, non gliene importa nulla che la ristorazione non è gestita direttamente da Trenitalia: quello che lei ha in tasca è un titolo di viaggio di Trenitalia, punto e basta.

Vado ad alcuni fatti occorsi personalmente a me.

1. **Posti prenotati.** Verissimo quello che dice il lettore del Corriere. L'ho constatato più volte. Ho chiesto informazioni e mi è stato detto dal personale che i posti contrassegnati con i numeri iniziali 7 e 8 sono certamente non prenotati, gli altri potrebbero esserlo. Si noti il *potrebbero* e le conseguenze filosofiche che ne derivano: siamo ad Aristotele, al passaggio dalla potenza all'atto. Tale informazione sembra sia scritta all'ingresso del vano carrozza. Sinceramente l'introduzione di questa componente casuale nella fondamentale esigenza del cliente di viaggiare seduto mi appare fra il goliardico e il malvagio di tipo infantile, il dispettoso, per capirci (sei sul posto 62? Fino ad Orte va bene, dopo chissà!). Tanto varrebbe render obbligatoria la prenotazione come sugli eurostar: certo, suona male la prenotazione obbligatoria da Orte ad Orvieto!

2. **Ristorazione.** Io viaggio spesso sulla

relazione Roma-Parigi-Roma, con i due treni notturni Palatino e Galilei. Anche in questo caso c'è una componente casuale nella qualità del prodotto: se si capita con l'equipaggio italiano il menù è come quello degli eurostar, se si capita con i francesi il menù è orrendo. Dopo attenti studi sulle sequenze dei treni e operazioni di intelligence col personale ho scoperto che, ad oggi, sul Palatino c'è sempre equipaggio italiano, ma che non è stato sempre così: prima di dicembre 2003 gli equipaggi si incrociavano.

3. **Interscambio.** Per andare a S.Candido, in Val Pusteria, o a Trieste da Roma-Firenze-Bologna, bisogna essere Superman. Il tempo a disposizione a Fortezza e a Mestre per "cambiare" è infatti di 5 minuti soltanto e i sottopassaggi non hanno scale mobili! Interessante poi è l'informazione fornita dall'orario ufficiale nella versione CD. Testualmente: "Attenzione! Tempo breve per interscambio". Bene, e dopo che me lo hai detto? Che debbo fare? Ho visto più volte i conduttori telefonare a Fortezza e chiedere che il treno per S.Candido aspetti, anche se ciò sembra non più ammesso. Che fine ha fatto il famoso complotto? A proposito di S. Candido, non digitate sul computer San Candido o Innichen (nome tedesco ufficiale della stazione). Vi compare una icona che dice "Errore nei dati inseriti". Il sistema non ha trovato stazioni che corrispondono ai dati inseriti". Bisogna inserire S.Candido, in tal caso compare pure Innichen, S.Candido Innichen. Bello!! Concludo sulla Punteria. Un attento esame dell'orario mi ha fatto capire che le coinci-

denze a Fortezza sono in realtà per i treni che vengono dall'Austria. In tal caso il tempo di interscambio c'è. Potenza dell'autonomia sud-tirolese? Roma ladrona? Non lo so!

Mi fermo qui ma ben altre piccole cose avrei da segnalare, dalla diffusione sonora agli annunci carenti nelle stazioni ai quadri orario con integrazioni a mano... Ho voluto fare anche ironia perché si comprendano meglio certe assurdità. In realtà questa esercitazione non mi diverte affatto, ma la ritengo doverosa. Amare le ferrovie non significa rinunciare alla critica ed alla testimonianza, anzi è esattamente il contrario. Deve crescere in noi dirigenti la consapevolezza della necessità di aumentare il grado di attenzione al cliente mettendoci nei suoi panni per i piccoli problemi che sono quelli più sentiti.

L'alta dirigenza del Gruppo FS dovrebbe viaggiare di più in treno, voglio dire su tutti i treni, non solo sugli eurostar, ma anche sui WL e gli Intercity a lunga percorrenza nonché sui regionali e interregionali. Ma attenzione! Sarebbe un grave errore ed una ingiustizia prendersela con i ferrovieri della prima linea. Sarebbe fortemente riduttivo della complessità del fenomeno. Posso serenamente testimoniare che la prima linea si dà da fare, risponde spesso con fantasia e creatività. Ma come può farlo il fantaccino in trincea, se non sente dietro di sé una dirigenza, una squadra? Guai a ritenere che con qualche multa o punizione si risolva il problema della qualità. Si favorirebbe la perdita del senso di appartenenza dei ferrovieri dando l'immagine di una "ferrovia matrigna".

La qualità del prodotto è un risultato organizzativo, frutto del lavoro di tutti, ciascuno nel suo ruolo. Se ognuno è convinto di fare bene il proprio lavoro, coltivando egregiamente il proprio orticello, ma poi la qualità percepita è insoddisfacente, la responsabilità è dell'organizzazione. Tale responsabilità non è astratta, ma concretissima.

L'organizzazione è fatta dagli uomini e dai dirigenti innanzitutto. Se non funziona, e nessuno se ne dà peso, è segno che manca la governance, che sono dominanti le piccole/sciagurate rivalità fra individui o strutture, che nessuno fa audit e controlli obiettivi e tanto altro ancora, ma la cosa peggiore è che è sintomo di una cultura in decadenza. Non ho il piacere di conoscere il nuovo Presidente e Amministratore Delegato, ing. Catania. Ho la presunzione di ritenere che la mia storia nel Sindacato, con anni e anni di responsabilità diretta, nonché i diversi incarichi avuti in Azienda e la conseguente conoscenza di uomini e cose mi autorizzano a rivolgermi direttamente a lui. Ingegnere Catania, viaggi molto in treno con lo spirito costruttivo che ho cercato di descrivere, partecipi anche lei a questa esercitazione di verità e conoscenza e, dopo, promuova una campagna realistica e pragmatica per la rimozione di quelle cose più o meno piccole che possono alterare l'immagine delle ferrovie e annullare tanti sacrifici e tanto lavoro.

Sergio Graziosi

Lettera aperta all'ing. Catania, Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo FS

Avevo promesso, in un mio articolo pubblicato di recente su Ferrovie & Servizi, che non mi sarei più occupato di questioni riguardanti gli interventi operativi per l'ottimizzazione dell'esercizio ferroviario. Purtroppo non ci sono riuscito!

Dallo scorso 1° febbraio, pur essendo stato collocato in quiescenza dopo 44 anni e 7 mesi di ininterrotto servizio, ho continuato a seguire le vicende ferroviarie, così come si seguono le vicissitudini di una perduta amante alla quale sia stato dedicato il miglior tempo della propria esistenza, e per questo mi duole il cuore al solo pensiero che la Divisione Cargo di Trenitalia possa subire l'amaro destino al quale pare inesorabilmente destinata.

Ingegnere Catania, mi creda, nonostante le apparenze negative, esistono tutte le condizioni perché il problema possa essere risolto!

Il fatto stesso che il mercato richieda molto più trasporto ferroviario di quanto Cargo oggi produca è il presupposto per il riscatto.

L'incremento di produttività è lo strumento che potrebbe operare il miracolo ma, per ottenerlo, occorre agire sugli innumerevoli piccoli meccanismi di cui è composta la Ferrovia.

Ogni treno fa storia a sé: è sufficiente che venga a mancare il controllo di uno solo dei centinaia di deviatori che incontra durante il suo tragitto, perché la sua marcia possa venire irrimediabilmente compromessa. Penetrare intimamente questi meccanismi non è difficile, ma occorre tanto, tanto tempo e tanta competenza. C'è chi, mettendo a profitto la grande esperienza acquisita in tantissimi anni di lavoro,

potrebbe dare, anzi darle, disinteressatamente una mano.

Dal 1985 si parla di riforma delle Ferrovie necessaria per ripianare il deficit di gestione: nessuno è riuscito realmente a ripianarlo quel deficit, salvo che non si considerino ricavi, come è stato fatto, le sovvenzioni che Stato, Regioni e Enti locali elargiscono sotto varie forme e si ricorra, come pure è stato fatto, a complesse manovre di alta ingegneria finanziaria per mischiare le diverse poste del bilancio.

Ingegnere Catania, non cada nella stessa trappola nella quale sono caduti i suoi predecessori! Loro hanno gestito le Ferrovie quasi come fossero un sistema bancario, poco curando il core business, cioè il trasporto ferroviario, ma soprattutto non approfondendo nel dettaglio le cause vere dei suoi alti costi di produzione per poi potervi intervenire in maniera adeguata.

Mi scusi, Ingegnere, se ho osato rivolgermi direttamente a lei, e poi in questo modo, ma il fatto è dipeso dalla consapevolezza di veder andare a rotoli un'azienda che ha tutte le condizioni per svilupparsi e che invece è in crisi, ma per ragioni ben diverse da quelle di mercato!

Mi perdoni, infine, se per rivolgermi a lei ho approfittato delle colonne del giornale del mio Sindacato, ma ho ritenuto questa via la migliore per farle giungere la voce di un vecchio dirigente che crede ancora di poter essere utile ai colleghi e alla propria Azienda.

Vincenzo Congedo

Se passa lo straniero

Nel numero scorso il collega Roberto Scanarotti ha fornito un prezioso contributo informativo sullo stato dell'arte delle prime gare per l'assegnazione del servizio di trasporto ferroviario nelle Regioni.

La lettura dell'articolo, che spiega come gli antesignani di questa nuova procedura siano il Veneto, la Liguria e la Lombardia, mi lascia spazio per qualche ulteriore riflessione sui possibili scenari che si determineranno nel nostro Paese. Vediamoli insieme.

Nella nuova logica di liberalizzazione e concorrenza, Trenitalia mette già in conto - e fa bene - il rischio di perdere quote di traffico (si parla del 10 per cento), non diversamente da quanto è accaduto ad altri operatori stranieri nelle proprie realtà nazionali. Gli effetti negativi della perdita del monopolio, tuttavia, dovrebbero essere compensati dalla sensibile crescita del mercato prevista con il progressivo sviluppo dell'infrastruttura e all'aumento di capacità delle linee.

Ciò, visto da una prospettiva meno "partigiana", significherebbe che sulla rete ferroviaria italiana gestita da RFI, svolgeranno sicuramente servizio altre compagnie ferroviarie, impegnate a dimostrare che le loro promesse di efficienza ed economicità (quelle fatte in sede di gara) corrispondono al vero.

E se è pur vero che questa è la concorrenza - e che il processo avviato nel settore si fonda su norme di legge paritarie dopo anni di sofferta gestazione - non si può tuttavia non esprimere qualche preoccupazione.

Intanto, ci si può legittimamente chiedere se la previsione di perdita del 10 per cento di quota di traffico non sia un po' troppo ottimistica: negli ultimi mesi, a fronte di un trend di lieve crescita, risulta che la Divisione Trasporto Regionale ha dovuto gestire casi critici un po' ovunque (in Liguria, in particolare, con l'incredibile storia dei bordini delle ruote usurati dall'acciaio più duro delle rotaie), subendo ire dei pendolari, reazioni dei politici e attacchi dalla stampa in quantità industriale (basta dare un'oc-

chiata alla rassegna stampa degli ultimi mesi per verificarlo).

Già in occasione delle gare, ci spiegano gli esperti, la naturale tendenza è quella della penalizzazione del gestore uscente. E' la voglia di misurarsi col nuovo, in genere, ad alimentare le speranze delle Regioni, che intendono a loro volta dare forti segnali della volontà di miglioramento ai loro amministratori, inserendo a volte clausole contrattuali persino paradossali, per non dire assurde, rispetto alle caratteristiche di Trenitalia (in Liguria, ad esempio, possono partecipare alla gara imprese dotate di un parco mezzi di età non superiore ai 18 anni e la nota età media di quello Trenitalia è di 23: ma non lo sapeva la Regione?).

La naturale spinta al cambiamento, sostenuta dai problemi di circolazione denunciati ogni giorno dalla stampa, non può che tradursi in una sostanziale pressione psicologica sull'opinione pubblica e sulle istituzioni, tale da giustificare ulteriormente la necessità di un cambio. Senza contare che il prezzo delle offerte - elemento fondamentale e fisiologico per l'assegnazione del servizio - da parte di aziende che non hanno i costi del lavoro di Trenitalia, potrà essere certamente più "snello" di quello della società di trasporto del Gruppo Fs.

Solo dieci per cento, dunque? E comunque, con quali riflessi sull'organizzazione di Trenitalia? La tutela del personale è prevista in tutti e tre i bandi (in caso di mancata assegnazione dell'appalto, i ferrovieri dovranno essere assunti dalla società aggiudicataria), ma il personale dirigente?

Sin qui solo alcune riflessioni che riguardano aspetti "interni".

E i clienti, poi?

Da indiscrezioni, risulta che per le tre linee messe in gara in Lombardia sono state presentate oltre dieci domande di prequalificazione. In Veneto è già noto che partecipano Connex, il colosso francese attivo in 21 paesi del mondo

e la svedese Citypendeln, che fa capo alla holding di Keolis, in partnership con Ferrovie Nord Milano. In Liguria, non ci sono conferme ufficiali, ma pare si ripropongano i nomi di Connex, Ferrovie Nord Milano, oltre al gruppo inglese Arriva, alle SNCF e alle DB. Tutti, in genere, orientati a stilare alleanze con operatori nazionali.

In un panorama così variegato, e con i rischi a cui già abbiamo accennato, quale tipo di servizio ferroviario si offrirà, in concreto, ai clienti? Tre biglietti di differenti società, in Lombardia, con regole e modalità di rilascio magari diverse tra loro (ma le linee su cui dovranno estendersi le gare sono poco meno di trenta...); tre biglietti di differenti società per il varesino che vuole andare al mare in Riviera, percorrendo la Varese-Milano, poi la Milano-Genova e poi la Genova-La Spezia?

Già oggi, all'interno di Trenitalia, il cliente mal digerisce il rilascio di biglietti differenziati per viaggi su treni della Passeggeri e del Trasporto Regionale: ve lo immaginate domani?

Senza dubbio, è un prezzo da pagare per realizzare quei principi voluti dal "federalismo ferroviario" tricolore, auspicato anche in sede Ue (ma non ancora applicato da Francia, Irlanda, Lussemburgo, Belgio e Grecia). La sensazione è che un conto sia la liberalizzazione dei servizi telefonici (ognuno sceglie il proprio operatore e il proprio telefonino); un altro la liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico (ognuno prende il treno che c'è, non quello che vorrebbe).

In ferrovia non potrà mai accadere, ma un gustoso episodio dell'effetto delle gare nei servizi di trasporto pubblico locale ci viene dalla gomma: leggevo da qualche parte che, in una città della Bassa lombarda, il gestore che ha perso il servizio, pur non essendo ancora stato sostituito, ha segato tutte le paline delle fermate. Morale: gli autisti non sanno più dove fermarsi, mentre i viaggiatori sanno benissimo dove mandarli!

Roberto Martinez

Il pesce veloce mangia il pesce lento

Dalla rassegna stampa aziendale (22/06/2004) si può leggere un'intervista di Andrea Pontremoli, neo Amministratore Delegato di IBM Italia; riguardo al riposizionamento della sua azienda fa l'interessante osservazione che oggi non è sempre vero che il pesce grande mangia il pesce piccolo, piuttosto succede che il pesce veloce mangia il pesce lento. Il parallelo con il mercato delle ferrovie è solo per avere uno spunto di riflessione, noi abbiamo vissuto una lunga stagione di diversificazione e poi di ritorno al core-business, mantenendo tutti i contributi positivi precedenti, tanto che le più importanti diversificazioni societarie sono proseguite e nel contesto delle imprese ferroviarie europee risultiamo essere stati fra i primi a recepire la logica della nuova normativa europea.

Anche il mercato dei trasporti è in evoluzione e la mobilità in aumento, sia per le merci che per i viaggiatori. Però, malgrado investimenti (nuovo materiale rotabile) ed azioni importanti (revisione dei processi aziendali e riduzione dei costi) non abbiamo aumentato il nostro contributo alla mobilità generale negli ultimi anni così come lo hanno fatto i nostri concorrenti (fonte Ministero dei Trasporti, vedi grafici). In questi ultimi anni nel trasporto merci la liberalizzazione ha fatto sì che venissero istituite le "freeway ferroviarie"; nel comparto passeggeri la deregolamentazione ha avuto una dinamica più lenta con la sola - completa - liberalizzazione dei vettori aerei.

Già con così poco (!) è stata scatenata una guerra dei prezzi, l'ingresso di molti nuovi operatori, l'uscita e il ridimensionamento di altri e si è avuta l'erosione delle nostre quote di mercato in poche ma significative relazioni.

Al tempo stesso abbiamo potuto osservare una continua crescita del trasporto su autobus (+ 20% negli ultimi 11 anni) a media e lunga distanza (linee interregionali ed altri autobus turistici). Una crescita in sordina perché nata senza l'impegno di grandi imprenditori e quindi diffusa sul territorio con punte importanti nel Sud Italia; una crescita che potrebbe accelerare decisamente quando cadranno gli ultimi vincoli normativi arcaici, che impediscono l'autorizzazione di una autolinea ufficiale in sovrapposizione con una linea ferroviaria.

A livello internazionale la maggiore liberalizzazione dei mercati del trasporto (in particolare aereo e stradale) ha permesso a molti operatori di crescere e di sostituirsi alle imprese tradizionali.

Oserei dire che i nuovi operatori hanno "creato" mercato, calibrando politiche di offerta e di prezzi; non hanno tralasciato forme di alleanze con altri operatori ed istituzioni ed in generale hanno interpretato le opportunità economiche e le hanno sviluppate.

Per essere dentro al "business" del trasporto hanno dovuto monitorare molte variabili legate alla struttura economica ed allo stile di vita del territorio; anche la nostra azienda è stato un punto di riferimento soprattutto per il nostro livello di prezzi.

Queste piccole imprese stanno cercando di ovviare alle evi-

denti diseconomie di scala e si sono organizzate e consorziate in modo da gestire in comune le funzioni aziendali più importanti (supporti logistici per le merci; commercializzazione ed integrazione dei servizi per gli autobus).

Loro sembrano essere i pesci veloci che pur cominciando da nicchie di mercato prima ritenute impossibili e poco appetibili, stanno creando nuove occasioni e nuove offerte per soddisfare una mobilità in evoluzione e talvolta generandola. In questo modo si possono organizzare nuovi interlocutori per occupare spazi più importanti, emergenti per effetto dell'allargamento della comunità europea e per effetto del consolidamento dell'euro.

Sono questi pesci piccoli e veloci che detengono la maggiore quota del mercato e, quel che più conta, che sono tuttora in crescita. In questa situazione basta fare un giro su alcuni dei loro siti internet per avere un quadro delle loro potenzialità e possibilità di successo.

Alla lunga la grande impresa ferroviaria non potrà più contare sulla sua dimensione per proteggersi; per stare al passo dei nostri concorrenti dobbiamo adeguare le politiche di prezzo e di offerta del nostro prodotto relazione per relazione, così come è giusto fare e così come fa la nostra concorrenza. Se la nostra offerta è rigida e va programmata anno per anno, i nostri prezzi sono sicuramente manovrabili anche ora per ora.

Questa crisi strisciante è comune alla maggior parte delle imprese ferroviarie europee, con alcune eccezioni che per fortuna sono la prova che è ancora possibile un modello redditizio per il trasporto ferroviario. Se non altro perché non pochi dei nostri treni sono affollati e la media di occupazione di tutti i treni della Divisione Passeggeri ci dice che viene venduto poco più del 50% dei posti offerti.

Qualsiasi nostro concorrente non potrebbe sopportare un'analoga situazione.

Per il trasporto merci è arcinoto da tempo che in Italia dobbiamo fronteggiare parecchie migliaia di "pesci veloci" e che la concorrenza si può vincere migliorando la logistica complessiva con una serie di piccole azioni; il dibattito è molto profondo e sicuramente si riuscirà a trovare la soluzione per far recuperare l'equilibrio dei conti al nostro settore merci.

Per il trasporto passeggeri i campanelli di allarme suonano in modo più flebile e la crescita tumultuosa della concorrenza non sembra essere ancora arrivata, sebbene sia già forte. In questo settore dobbiamo essere ben attenti alle azioni dei nostri concorrenti sul territorio o non potremo individuare il mix fra offerta e prezzo necessario a recuperare le quote di mercato che stiamo perdendo.

Ben diverso è andare verso lo sviluppo e verso un significativo aumento dei ricavi.

Unico sintomo positivo è che, nonostante tutto, il nostro trasporto passeggeri a media e lunga distanza viaggia con quasi il 50% di prodotto invenduto, questo fa ritenere che forse i margini di miglioramento sono più a portata di mano di quanto possa sembrare.

Roberto Ricci



ASSIDIFER FEDERMANAGER
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

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

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

Cognome
Nome
Nato il a
Codice Fiscale
Titolo di studio.....
Indirizzo abitazione
.....
Cap Città.....
Tel.
Matricola
Società di appartenenza.....
Sede di lavoro.....
Struttura in cui è inserito.....
.....
Tel..... Fax.....

dichiara la propria adesione
all' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

Autorizza la propria sede contabile a trattenere mensilmente, a decorrere dal
1°
la quota di associazione sindacale a favore
dell' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

Preso atto delle intese fra ASSIDIFER
FEDERMANAGER e FEDERMANAGER conferma la
propria adesione alla FEDERMANAGER tramite il
Sindacato Territoriale competente.

..... li.....
Firma.....

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

Conferenza di Dresda sulla partecipazione dei lavoratori nelle imprese europee

Il 21 e 22 giugno il collega Sergio Graziosi ha partecipato a Dresda, quale presidente della FICT (Federation Internationale Cadres Traspports) ad una conferenza sul cruciale tema di come i lavoratori possano avere voce in capitolo nelle decisioni delle imprese.

Lo spunto era offerto dallo stato di attuazione della Direttiva europea 2157 del 2001. L'argomento è ampiamente dibattuto fra Stato, imprese e sindacati dirigenti e quadri presso altri paesi, in particolare Germania e Francia, mentre non risulta che in Italia se ne stia occupando qualcuno. Certamente non esiste coinvolgimento delle rappresentanze sindacali di dirigenti e quadri.

Il Presidente della CEC (Confederation Européenne Cadres) ha concluso la conferenza e ha curato una sintesi della stessa che volentieri proponiamo ai lettori di Ferrovie&Servizi.

Sintesi dei lavori della Conferenza di Dresda

Il 21 e 22 giugno scorso si è tenuta a Dresda una Conferenza organizzata dalla CEC, la Confederazione Europea dei dirigenti e dei quadri, e dalla ULA, la Confederazione tedesca di categoria, sul tema "la partecipazione ed il coinvolgimento dei lavoratori nelle imprese in Europa". L'argomento è di particolare attualità perché proprio in questi mesi i Parlamenti dei Paesi membri sono impegnati nella trasposizione della direttiva 2157/2001 che ha regolamentato lo Statuto della "Societas Europea". Una direttiva figlia dei numerosi compromessi dovuti ad un estenuante, trentennale dibattito. La Conferenza, iniziata con una tavola rotonda tra politici e giuristi, si è giovata del contributo di esperti di alcune delle organizzazioni nazionali della CEC, che hanno fatto il punto sulla situazione nei rispettivi Paesi, e della testimonianza di dirigenti di grandi imprese multinazionali, come Aventis, Total, Shell e Daimler-Chrysler. Ne è emerso un quadro molto diversificato, con alcuni Stati membri poco propensi a concedere spazi di partecipazione ai lavoratori, ed altri intenti a salvaguardare le proprie consolidate logiche di "corporate governance", cosa peraltro favorita dalla Direttiva. Logiche molto diverse tra loro, che vanno dalla co-determinazione di matrice tedesca, basata sul sistema duale - Consiglio di Amministrazione per la gestione e Consiglio di Sorveglianza per il controllo - a quello monistico, nel quale possono essere presenti i Comitati d'impresa. Nel sistema duale in taluni casi è comunque garantita la presenza di un rappresentante della categoria, come avviene ad esempio in Germania, e in Italia nei Comitati di Indirizzo e Vigilanza degli Enti pubblici non economici. In Italia, un modello di governance "alla tedesca" può essere adottato dalle SpA, come ora previsto dalla legge di revisione del diritto societario (o legge Vietti). Nei Comitati d'impresa, prevalentemente elettivi, le difficoltà di rappresentanza sono legate al fatto che dirigenti e quadri sono

comunque minoritari, ed anche a livello di direttiva comunitaria, non siamo riusciti altro che ad ottenere il riferimento generico nel preambolo, alle varie categorie di personale. E dire che il Parlamento Europeo, nella risoluzione adottata all'unanimità nel 1993, riguardante specificamente i quadri, aveva raccomandato la loro partecipazione nei Comitati che rappresentano i lavoratori nel confronto con le aziende. La difficoltà di partecipazione della categoria, già elevate a livello nazionale, si moltiplicano quando si deve costituire un comitato per una multinazionale, dove sono necessarie presenze dei singoli Paesi, ed è difficile che uno di essi rinunci in favore di un rappresentante dei dirigenti e dei quadri. Occorrerà quindi impegnarsi a fondo, fin dalla costituzione del gruppo di negoziazione, prima fase dell'attuazione della disciplina contenuta nella direttiva della S.E.

Il dibattito ha messo in luce vantaggi e svantaggi dei vari meccanismi di confronto. Il sistema dualistico è accusato di rallentare i processi decisionali, garantendo peraltro un consenso più sicuro. Ma oggi la velocità nell'adottare decisioni fondamentali, ha sottolineato il sig. Gillo, Ministro per l'economia ed il lavoro del Lander sassone, è fattore primario di competitività nel mercato globale. Il prof. Jurgens dell'Università di Berlino, ha sottolineato l'esigenza di membri indipendenti nei Consigli di Amministrazione. Va in questo senso l'introduzione, in alcune società italiane, del meccanismo del voto di lista, per garantire con una quota minima la presenza nei Consigli di Amministrazione, e talvolta nel Collegio dei Sindaci, dei rappresentanti dei

soci di minoranza. Una risposta, questa, alle esigenze di maggiori garanzie dei mercati e degli investitori, dopo i gravi scandali che da Enron a Parmalat ne hanno profondamente minato la fiducia.

Ma la strada principale per dare trasparenza e credibilità al sistema, è quella della partecipazione dei lavoratori. Il sig. Goebbels, Presidente della ULA, ha preso di petto il nodo centrale del confronto, chiedendosi quale sia la ragion d'essere e la missione delle imprese. Fare profitto, naturalmente. Ma questo non può essere tutto.

Nelle mie conclusioni, sono partito proprio da questo punto: le aziende sono uno dei pilastri della società, danno lavoro ai cittadini e li tolgono dalla emarginazione sociale, sono protagonisti nei rapporti sociali, nella vita delle famiglie, nello sviluppo delle conoscenze, nel mantenimento o degrado dell'ambiente, e così via. Non si può immaginare un modello in cui le aziende non ricerchino il consenso dei lavoratori e della società nel suo insieme. Partecipazione dei lavoratori dunque, e partecipazione dei dirigenti e dei quadri che giocano un ruolo centrale nelle aziende. La trasposizione della direttiva sulla Societas Europea è un passaggio importante nella vita della Confederazione Europea dei dirigenti e dei quadri ed in quella delle organizzazioni nazionali ad essa aderenti. Occorre impegnarsi a fondo, perché il rischio di essere messi da parte in questa fase è molto alto.

Maurizio Angelo

Presidente della Confédération Européenne des Cadres
Membro del Comitato Economico e Sociale Europeo

RISOLTA UNA ANNOSA VICENDA

Con nota in data 20 settembre 2004 il dott. Carlo Vergara ha comunicato che è giunta a positiva conclusione l'annosa vicenda che riguarda ben 136 colleghi che, promossi a cavallo del rinnovo contrattuale dei dirigenti e degli altri lavoratori delle ferrovie, non avevano percepito l'una tantum né dell'uno né dell'altro contratto. Ringrazio volentieri il dott. Vergara ed i suoi collaboratori per l'impegno profuso nel risolvere il problema ed a corrispondere il dovuto ai colleghi già con la busta paga del mese di settembre.

Nicola Tosto

Lutto

Lo scorso 5 settembre, dopo lunga ed inesorabile malattia, ci ha lasciato Patrizio Visconti, per tanti anni nostro collega e socio del Sindacato Dirigenti delle Ferrovie dello Stato.

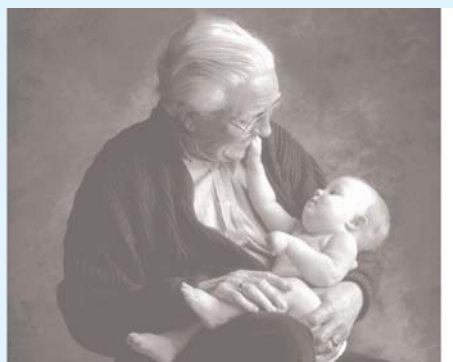
Patrizio Visconti, già apprezzato dirigente dell'Ufficio Legale del Servizio Affari Generali, lasciò nel 1992 il servizio attivo e utilizzò, fra i primi, le opportunità offerte dal prepensionamento aziendale.

Uomo buono, corretto, leale, rispettoso delle gerarchie e dei ruoli, preferì dare un taglio netto con l'Azienda quando capì che il cambiamento iniziato nel 1986 con la trasformazione prima in Ente pubblico poi in Società per azioni, accantonava in parte quelle regole e quei valori che gli erano stati da guida per tutta la sua vita ferroviaria. Non cessò mai, peraltro, di interessarsi alle cose dell'Azienda.

Alla moglie e ai figli le condoglianze più sentite dei colleghi dirigenti del Gruppo FS e della redazione di Ferrovie & Servizi.

HDI Assicurazioni

Al tuo fianco, ogni giorno



2001: nasce dall'evoluzione di BNC Assicurazioni la Società HDI Assicurazioni...

...una giovane, moderna Compagnia che fa parte del grande Gruppo assicurativo tedesco, di rilievo internazionale, HDI, e che nasce con la missione di proteggere e sviluppare il tenore di vita delle persone e la loro qualità di vita in ogni stadio della loro crescita individuale e familiare. Una nuova realtà che affonda le sue radici storiche in un lungo processo

evolutivo iniziato oltre un secolo fa.

...in esclusiva per i Ferrovieri

Multiplo, un unico sistema assicurativo, che offre fino a 11 Protezioni modulari, dall'auto alla persona;

La polizza di assicurazione per inidoneità al servizio, il primo prodotto esclusivo per il personale di macchina e viaggiante delle Ferrovie;

Il Partner per la Vita, il sistema d'offerta per la gestione del risparmio, articolato in quattro Proposte: Impronta, Arcobaleno, Solo Domani, Tascaforte;

Itinerari di Sicurezza, il sistema di soluzione a tutela della qualità della vita, che prevede tre Proposte: Persona, Patrimonio, Attività;

ed inoltre, HDI Assicurazioni, tramite la sua partecipata InLinea, ha costituito insieme alla Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni e all'Istituto Finanziario del Lavoro **BNC Assistenza e Solidarietà**, un'Associazione senza scopo di lucro, che opera in aiuto dei Ferrovieri e delle loro famiglie.

HDI Assicurazioni offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri la possibilità di corrispondere i premi assicurativi in comode rate mensili con trattenuta sullo stipendio.

http://www.hdia.it
http://www.inlinea-hdi.it

HDI
ASSICURAZIONI