

La neve che cade su tutta l'Italia da nord a sud, le difficoltà della circolazione automobilistica su strada ed autostrade, i blocchi programmati della circolazione in tante città per superati limiti di inquinamento atmosferico hanno indotto tanti a ritornare al trasporto ferroviario, ma a scoprire, purtroppo, che l'offerta ferroviaria passeggeri è fortemente inadeguata.

Anche l'inquinamento atmosferico ha fatto rimpiangere il treno, che non era pronto ad accogliere in carrozza tanti passeggeri e, mentre lo smog è stato riconosciuto come emergenza nazionale, le varie amministrazioni regionali, provinciali e comunali si apprestano a concertare con il Ministero dell'Ambiente le risorse per uscire da questa situazione che danneggia non solo la salute ma tutta l'economia italiana.

Il 16 febbraio scorso sono entrati in vigore in tutta Europa i Protocolli di Kyoto per diminuire le emissioni di gas serra ed ecco che le amministrazioni regionali, responsabili delle attuazioni sul territorio di competenza in base al protocollo di Torino, riconoscono che il treno è la soluzione

centrale dei piani di trasporto di ogni giorno e richiedono a FS una rinnovata politica di offerta di trasporto ferroviario regionale.

Anche il Presidente e Amministratore delegato FS, ing. Catania, il primo marzo in casa Federmanager su invito di Assidifer, ha evidenziato che è tempo di investire in nuovo materiale rotabile per dare l'attenzione dovuta al cliente, che ha diritto a treni frequenti, puntuali e puliti.

Tra qualche mese inizierà il pre-esercizio sulla nuova linea ad alta velocità Roma Napoli e questo darà nuovo impulso al traffico ferroviario viaggiatori, tutto questo mentre il traffico merci langue e si attendono nuove idee e nuove iniziative per accrescere la penetrazione ferroviaria nel settore. Il gruppo FS non è un'azienda in difficoltà, ha dichiarato l'ing. Catania, ma la prima azienda italiana con capacità di muovere tutta l'economia con un futuro di sviluppo e tanto, ancora tanto, lavoro da fare.

Insomma quest'anno, finalmente, alla lunga politica di risana-

mento gestionale si sta affiancando una politica di sviluppo del traffico viaggiatori nel cosiddetto trasporto regionale, considerato come la cenerentola ferroviaria, che a sua volta alimenterà maggiormente il traffico sulle lunghe distanze e dell'alta velocità.

Noi crediamo che i dirigenti ferroviari hanno lavorato bene, anzi molto bene, e che il processo di riforma istituzionale delle FS, iniziato nel lontano 1985 e fortemente voluto e seguito dal nostro sindacato, finalmente ha prodotto buoni risultati e riceve il giusto riconoscimento.

Ma non è un caso che quanto è stato fatto sia stato fatto con competenza professionale, passione sul lavoro, alto senso del dovere.

Questo è avvenuto perché il gruppo dirigente ferroviario, che ha iniziato questo lungo cammino 20 anni fa, era stato ben formato dallo spirito di servizio ai valori aziendali, valori che erano stati trasmessi nei corsi di istruzione professionale ai giovani neoassunti degli anni 70, i quali a loro volta sono riusciti a stringere i denti e a superare ostacoli inimmaginabili nel processo di trasformazione da Azienda di Stato a Società per Azioni.

Che dire di più del 1° marzo: l'intervento del Presidente di Federmanager Lazzati sulla coincidenza tra valori aziendali e dirigenti è stato appassionato, l'introduzione del Presidente Assidifer, Asunis, sulle radici del nostro sindacato e sul suo radicamento nel territorio è stata buona, ottima, per sinteticità ed efficacia la relazione del Segretario generale, Tosto, validi gli interventi dei rappresentanti delle RSA.

Una ottima giornata, quella trascorsa con l'ing. Catania, connotata da un dialogo franco e aperto tra il massimo responsabile del Gruppo e i suoi primi collaboratori. Quanto è stato fatto fa ben sperare per i dirigenti e per la Società ed in questa coincidenza d'intenti dobbiamo sempre ritrovarci per farci riconoscere il valo-

re di gruppo dirigente tra i primi d'Italia: questo non vuol dire che tutto è a posto e che si può abbassare la guardia, ma vuol dire piuttosto che il lavoro svolto con lungimiranza, intelligenza, passione e spirito di servizio alla fine paga.

Quest'anno ricorre il centenario della nascita di Ferrovie dello

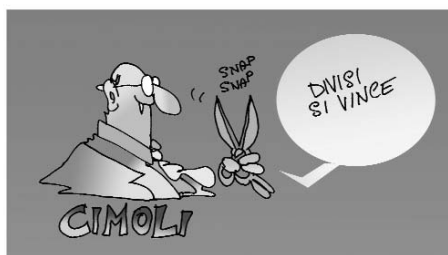


SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDAI

ANNO 14°

N° 2/2005



LASCIAMO PARLARE I FATTI

Positive, certamente positive le due ore trascorse il primo marzo dal Consiglio Nazionale di Assidifer con il Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo FS, ingegner Catania, un manager che ha confermato grandi capacità nel comunicare e nel sintetizzare con parole semplici e chiare il proprio pensiero.

Leale, franco, determinato ed entusiasta di guidare "il più bel Gruppo che esiste in Italia" a conferma delle prime impressioni raccolte nove mesi fa all'atto del suo insediamento.

Un Gruppo che non ha eguali in Europa in termini di realizzazione di investimenti (8,4 miliardi di euro l'obiettivo 2005), che con la sua articolata territorialità coinvolge circa 30.000 aziende e serve annualmente poco meno di 500 milioni di persone.

Un Gruppo dal quale il Paese aspetta tanto, ma che per rispondere adeguatamente deve ancora spingere sulla qualità dei servizi, sullo sviluppo della produzione, sulla logistica e sugli investimenti, con attenzione continua alla sicurezza.

Ciò va fatto adeguando opportunamente le strutture organizzative per renderle più snelle e rispondenti alle esigenze, motivando e preparando adeguatamente gli uomini e le donne che operano in azienda, lavorando insieme e facendo quadrato.

Una parola rassicurante per tutti, per i colleghi di TAV e di TSF (le competenze valgono sempre), per quelli di Trenitalia e di RFI.

L'ing. Catania non ha mancato di puntualizzare che le decisioni le attua in piena autonomia e senza condizionamenti. Questo anche quando deve scegliere chi dovrà coprire posizioni di vertice, ove il ricorso all'esterno a volte è legato alla necessità che le risorse interne maturino ancora un po' di esperienza.

Franco nel sottolineare che occorre condividere i progetti ed aiutarne l'attenzione, che occorre far parte della squadra che cambia senza porsi dalla parte della critica.

Insomma un discorso a tutto campo, tra dirigenti, con

grande capacità di esaltare alcuni punti e di sorvolare su altri. Mi riferisco alle mancate risposte al Segretario Generale "Tosto" sulle problematiche connesse con la sofferenza della trattativa inerente il riconoscimento di istituti da tempo diffusi in altre aziende e con il permanere di sistemi di differenziazione del trattamento dei dirigenti.

La sua grande disponibilità, e la voglia di capire da vicino i problemi parlando con la gente, ha comunque restituito serenità ed entusiasmo a tanti colleghi.

Chi ha i capelli bianchi, o chi non li ha più, è abituato a lasciar raffreddare gli animi prima di arrivare alle conclusioni. Le parole sono certamente importanti, ma da sole non bastano.

Ciò nonostante, sono abituato ad essere ottimista ed a vedere il bicchiere "mezzo pieno".

Importante che la soluzione che vi è dentro, animata dalla confermata volontà di lavorare insieme, si mantenga omogenea. Troppo spesso abbiamo osservato che con il tempo il solvente si separa dal soluto e nel bicchiere mezzo pieno una parte sta sopra ed una sta sotto. Guarda caso, quasi sempre, sotto ci siamo ritrovati noi.

Ma continuiamo ad essere ottimisti e lasciamo parlare i fatti.

Giorgio Asunis

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

Di recente è stato distribuito a tutti i dirigenti un distintivo con l'effigie del logo FS. Durante lo svolgimento del nostro ultimo Consiglio Nazionale che ha visto la partecipazione dell'ing. Catania mi ha fatto piacere constatare che il primo dirigente della nostra azienda indossava sul bavero della giacca quel simbolo a noi tanto caro.

Del resto è giusto così. In più di un'occasione il Presidente e Amministratore Delegato ha sottolineato l'importanza di fare squadra, di far quadrato attorno alle ferrovie, più volte ha evidenziato quanto sia importante sentirci un tutt'uno con gli obiettivi che persegue la Società. Mostrare con orgoglio i simboli della propria appartenenza, indossare quel distintivo che vuol dire "io sono un ferroviere" accresce sicuramente lo spirito di corpo e questi due valori, senso di appartenenza e spirito di corpo, insieme alla professionalità, sono di sicuro i punti di forza della nostra Società. Sono lieto che l'ingegner Catania, soltanto dopo nove mesi dal suo arrivo in Azienda, si senta uno di noi. Credo che quel distintivo lo abbiano apprezzato in molti. Ora, con lui, mostriamolo con orgoglio anche noi!

AVVERTENZA

Il giornale Ferrovie&Servizi può essere letto in tempo reale anche sul sito del sindacato all'indirizzo <http://www.assidifer.it>

Assemblea e Consiglio nazionale Assidifer

Pubbllichiamo il testo integrale degli interventi svolti al Consiglio nazionale del 1° marzo dal Presidente Assidifer, Giorgio Asunis, dal Segretario Generale, Nicola Tosto, dal Presidente di Federmanager, Edoardo Lazzati, dal Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo FS, Elio Catania, dai Coordinatori delle RSA di Trenitalia, di RFI, di TAV e di TSF, nonché la replica finale dell'ing. Catania.

Cronaca di un evento

Un Consiglio nazionale aperto ai membri delle RSA territoriali e di struttura è già un evento che capita appena una volta l'anno ma che a quel Consiglio partecipi, poi, il Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo FS è veramente un evento straordinario. E così l'attesa dei consiglieri per l'annunciato arrivo dell'ing. Catania è cresciuta con l'avvicinarsi dell'ora fissata.

"Il più bel gruppo che esiste in Italia..!", così inizia il suo intervento il Presidente FS e già con questa affermazione dà una scossa all'uditorio, attento e pronto a cogliere ogni parola per comprendere l'eventuale messaggio che il Numero Uno aziendale vuole trasmettere.

Ha voglia di capire, di affrontare i problemi in modo diretto e perciò la domenica, anziché vedersi una partita di calcio in televisione, l'ing. Catania va alla Stazione Termini e, da solo, parla con la gente, con i viaggiatori, con i ferrovieri. Oggi è qui, insieme ai suoi dirigenti, per parlare anche con loro. E pare felice di esserci.

Calmo, pacato, sicuro l'ing. Catania entra subito nel vivo dei problemi: sì, le FS hanno grosse responsabilità coi pendolari, ma il materiale di cui si dispone è quello che è e non è colpa delle Ferrovie se il traffico stradale, strangolando tutte le mattine e tutte le sere le grandi città, impone da qualche tempo un uso tanto maggiore del treno locale. Il traffico pendolare è decuplicato e l'industria non riesce a far fronte nei tempi richiesti alle necessità ferroviarie in fatto di materiale nuovo: è vero, questo è uno dei punti di grande sofferenza aziendale, insieme all'altro, che è quello della logistica, del trasporto delle merci. Ma stiamo lavorando per migliorare questi settori e piano piano i risultati verranno.

In sequenza vengono affrontati i temi della crescita e del rilancio delle Ferrovie e in questa logica vengono elencati tutti i fattori che dovranno portare le Società del Gruppo a migliorare le loro performances.

Volti attenti seguono l'intervento del Presidente, volti attenti e via via più distesi perché non solo le parole sono rassicuranti, ma anche il tono, accattivante, pare nello stesso tempo sereno e sicuro.

"Il Gruppo" - quel gruppo che inizialmente ha definito il più bello che esiste in Italia - "è valido fin che rimane compatto", dice l'ing. Catania, esaltando così il lavoro non soltanto dei dirigenti di oggi ma quello dei ferrovieri di tante generazioni.

Una giornata speciale, dunque, una giornata veramente positiva e non soltanto per Assidifer e i suoi organi che tanto si sono spesi per poterla realizzare ma, crediamo, anche per il vertice aziendale, per lo stesso ing. Catania che ha avuto la possibilità di scoprire, o di verificare, l'esistenza di un gruppo compatto, pronto a condividere con lui la sfida di fare delle Ferrovie dello Stato quell'azienda nuova, moderna, efficiente che il Paese si attende.

Una esperienza positiva, ingegner Catania, una esperienza da ripetere presto! Almeno secondo noi.

Roberto Martinez

Giorgio Asunis, Presidente Assidifer

Ing. Catania, le porgo i saluti di Assidifer e la ringrazio per la partecipazione ai nostri lavori a conferma della disponibilità data nell'ultimo incontro con la Segreteria. Il saluto è ovviamente esteso a Forlenza ed a Vergara.

I dirigenti che stanno in questa sala sono una parte di quelli che lei ha già avuto modo di conoscere negli appuntamenti aziendali. Qui, però, hanno un ruolo diverso: sono la più alta rappresentanza sindacale della Dirigenza del Gruppo. I lavori di oggi, infatti, coinvolgono il Consiglio Nazionale allargato, l'organo più importante del nostro sindacato dopo il Congresso.

Il Consiglio Nazionale, una volta all'anno, infatti, si tiene allargato alle Rappresentanze Sindacali Aziendali (RSA) presenti da tempo in Ferrovie dello Stato, in Rete Ferroviaria Italiana, in Trenitalia, in Italferr, in Ferservizi ed in T.A.V., nonché alle Rappresentanze Sindacali Territoriali (RST), una per articolazione territoriale dei vecchi Compartimenti, alle Sezioni delle Divisioni di Trenitalia, alla sezione di TSF e alla sezione dei Dirigenti in quiescenza.

Le RSA, oggi, sono un riferimento importante per il ruolo che avranno nelle trattative da avviare con ciascuna struttura di appartenenza per cogliere le opportunità offerte dal contratto sottoscritto recentemente con Confindustria. Questo nella speranza che l'altra parte del tavolo si attrezzi adeguatamente per avviare il confronto. Su tale aspetto, molto meglio di me, il Segretario Generale Nicola Tosto e gli stessi responsabili di RSA sapranno essere più puntuali.

Come abbiamo avuto modo di dirle in occasione del primo incontro, il nostro è un Sindacato di lunga tradizione, nato nel 1946. Nell'ottobre del 1992 ha aderito alla Federazione Nazionale Dirigenti di Aziende Industriali per connotare il passaggio determinante da Dirigenti di un'Azienda Autonoma di Stato a Dirigenti Industriali di una Società per Azioni.

Anche per tale motivo, logicamente, operiamo nelle strutture di Federmanager qui rappresentata dal Presidente Lazzati che Lei ha già avuto modo di conoscere ed al quale cederò la parola a conclusione di questo mio breve intervento.

Un sindacato, il nostro, che tiene uniti i dirigenti che operano nelle diverse realtà organizzative per rafforzarne il valore del ruolo e nella convinzione che dall'unione di capacità diverse, della fantasia e della concretezza può nascere la creatività necessaria per lo sviluppo del Gruppo. Un sindacato che tiene coesi anche i Dirigenti in quiescenza quali portatori di valori utili al bene comune.

Un Gruppo figlio di un'azienda che proprio nel 2005 compie i suoi cento anni di storia e che, non sembra vero, ha già vissuto venti anni dall'avvio della sue prime grosse trasformazioni.

Trasformazioni che hanno visto protagonisti i Dirigenti che nel tempo si sono avvicendati. Oramai solo pochi, in questa stanza, hanno vissuto tutte le tappe del lungo percorso riorganizzativo e sono ancora operativi. Molti hanno passato il testimone a colleghi più giovani, cresciuti nella nuova azienda, ed ai tanti colleghi provenienti da esperienze esterne diverse.

La classe dirigente del Gruppo si è pertanto rinnovata sia anagraficamente, sia per origini, sia nella sua rappresentanza sindacale pronta a contribuire ed a confrontarsi sui grandi e sui piccoli temi.

Ingegnere, io ho avuto modo di incontrarla la prima volta il 3 giugno dello scorso anno, all'atto del suo insediamento. Nella circostanza raccolsi con grande interesse tre passaggi del suo discorso:

1. una volontà di attenzione agli uomini ed alle donne che operano in azienda;
2. l'impressione di confrontarsi con Dirigenti altamente professionalizzati e con forti identità nei valori del Gruppo;
3. la disponibilità ad un confronto con il nostro sindacato.

Da allora sono passati nove mesi, per tutti noi molti importanti ed impegnativi.

Il mio auspicio è che questo incontro possa servire a ratificare le volontà comuni ed a definire un programma di conseguenti concrete azioni.

Edoardo Lazzati, Presidente Federmanager

Due sole parole per poi ascoltare l'ing. Catania, che ringraziamo per la cortesia dimostrata nei confronti dei colleghi ferrovieri, ma anche di Federmanager, intervenendo questa mattina nella sede della nostra Federazione.

Federmanager è un'Associazione di Dirigenti a forte valenza professionale che ha anche obiettivi di tutela degli interessi primari del Gruppo, interessi che però devono necessariamente coincidere con quelli dell'impresa. Non è immaginabile un Dirigente che non si riconosca negli interessi dell'impresa: sarebbe una contraddizione in termini!

Certo, possono sussistere contrasti nei rapporti sui sistemi retributivi, sulle incentivazioni, ma certamente il motivo fondante per un Dirigente, è quello di avere un'identificazione con il raggiungimento degli obiettivi della propria azienda. Se l'azienda va bene, il Dirigente può essere gratificato, al contrario, se va male ne subisce le conseguenze.

Proprio in quest'ottica, abbiamo cercato di ricostruire la storia dei Dirigenti delle aziende industriali italiane, il cui contratto risale agli

anni '40, quando era vigente un sistema corporativo e i Dirigenti erano nella stessa corporazione degli imprenditori.

Nel 1946 è stata operata, per fortuna, la scelta dell'indipendenza rispetto alle grandi Confederazioni sindacali di massa e questo modello ha continuato a sussistere fino ai giorni nostri con un contratto il cui impianto ha ricalcato sostanzialmente quello degli operai e degli impiegati.

Questo modello che prevedeva minimi, superminimi, sistemi di anzianità, è stato di recente superato dall'ultimo contratto stipulato con Confindustria. Un contratto completamente diverso, che, accanto ai bisogni primari del Dirigente quali previdenza e assistenza sanitaria, prevede una serie di tutele in caso di perdita del posto di lavoro, situazione drammatica specie per i Dirigenti di piccola-media impresa. Abbiamo cercato di creare con Confindustria un sistema cogestito per tutelare i Dirigenti in difficoltà.

In questo contesto, rinunciando ai vecchi sistemi dei rinnovi, ai minimi automatici, al recupero dell'inflazione, abbiamo stabilito dei livelli retributivi globali con dei minimi al di sotto dei quali non può collocarsi la retribuzione di un Dirigente. Minimi che possono essere incrementati sulla base del successo dell'azienda e degli obiettivi raggiunti.

La retribuzione è quindi legata al raggiungimento dei risultati. A questo riguardo, è stato costituito in fase di avvio una sorta di "osservatorio" con Confindustria per monitorare l'andamento del nuovo sistema, in particolare per quanto riguarda le grandi aziende e i Gruppi, dove esistono le rappresentanze dei Dirigenti.

Del resto è fondamentale un dialogo tra vertici aziendali e Dirigenti, dialogo che deve essere costante, leale e trasparente in quanto gli obiettivi non possono che essere gli stessi.

In uno dei primi incontri di Assidifer con l'ing. Catania, al quale partecipai, ho avuto modo di constatare una forte disponibilità in questo senso.

Certo, so che la vostra azienda attraversa un momento difficile: le tariffe non possono essere aumentate, occorrono enormi risorse da destinare agli investimenti per migliorare il sistema infrastrutturale e la clientela richiede un servizio più adeguato in termini di puntualità e materiale rotabile. Sono sicuro che non è facile coniugare tutte queste esigenze!

Sono tuttavia convinto che la tradizione di forte appartenenza alla Società dei colleghi Dirigenti FS, le competenze e la professionalità espressa, con la guida dell'ing. Catania porteranno ad una collaborazione totale sugli obiettivi da raggiungere che darà luogo a dei risultati più che soddisfacenti.

Nicola Tosto, Segretario Generale Assidifer

Ingegnere Catania,

La ringrazio, per aver accettato di partecipare a questo incontro e un grazie, naturalmente, anche al dott. Forlenza, ed al dott. Vergara che l'accompagnano.

E' un incontro, questo, che noi teniamo con i componenti del Consiglio Nazionale, allargato annualmente ai componenti delle Rappresentanze dei dirigenti di tutte le Società del Gruppo.

Credo che, se si escludono incontri come quello da lei tenuto all'hotel Sheraton nello scorso dicembre, queste sono tra le poche occasioni che i nostri dirigenti hanno di trovarsi con lei e di dibattere problematiche comuni che vanno ben al di là di quelle strettamente sindacali.

Oggi, quindi, lei ha di fronte colleghi che rappresentano dei punti di riferimento per i dirigenti dell'intero Gruppo, colleghi che si aspettano di avere elementi di maggiore approfondimento rispetto ai temi da lei enunciati allo Sheraton.

In quella sede lei ha lanciato obiettivi ambiziosi, parole d'ordine impegnative, che ognuno di noi ha fatto proprie senza nascondersi le difficoltà che verranno incontrate per realizzarli.

Infatti le condizioni al contorno non sono certo le più favorevoli.

L'economia italiana ristagna, gli aumenti delle tariffe richiesti non mi sembrano in arrivo, non credo che esistano le condizioni per ulteriori massicce riduzioni di personale in tempi brevi.

Persino nel campo degli investimenti per la prima volta si attuano dei tagli.

Crediamo, quindi, che ci sia la necessità di individuare le priorità, poche ma chiare, su cui concentrare la nostra azione e le nostre risorse al fine di portare a casa risultati concreti in tempi brevi come lei chiede.

Nel primo incontro avuto con lei all'inizio di giugno dell'anno scorso subito dopo il suo arrivo in Azienda, ad una precisa sua domanda, ho risposto che tra le maggiori preoccupazioni dei dirigenti vi erano le sorti di Trenitalia, la continuità del flusso dei finanziamenti necessari a garantire il programma di ammodernamento e di potenziamento delle nostre aziende e l'autonomia operativa rispetto a qualsiasi ingerenza impropria.

Ingegnere ci rassicuri, perché su tutti questi temi la preoccupazione dei dirigenti è alta.

Trenitalia, in radicale trasformazione, resta certamente in cima alle nostre preoccupazioni, le condizioni esterne di cui ho già detto ed il processo di liberalizzazione avviato da tempo rendono sempre più difficile il suo rilancio; ma gli altri temi che ho ricordato si intrecciano e si connettono con la situazione di Trenitalia, rendendola ancora più difficile.

Su qualche specifica questione, purtroppo solo su poche di esse dato il tempo ristretto, sentirà brevi interventi dei responsabili delle rappresentanze sindacali di alcune società.

Due sue affermazioni, già dal primo incontro, ci sono particolarmente piaciute, tanto che le abbiamo riprese e sottolineate sul nostro giornale.

Lei, subito dopo la cosiddetta *ossessione per il cliente*, ha posto l'attenzione sugli uomini e sulle donne che lavorano nelle nostre aziende, affermando poi, in modo convinto, di aver trovato in questo Gruppo valori forti e professionalità che, credo di ricordare, lei stesso ha definito straordinarie. Ingegnere, come è mio costume, sarò franco.

Alcuni fatti di questi ultimi tempi non appaiono del tutto coerenti con le sue affermazioni.

E' stata persa una occasione importante che avrebbe dato corpo a queste sue affermazioni.

Perché non ha individuato un dirigente già presente nel Gruppo per l'incarico di Amministratore Delegato di Ferservizi?

Non discutiamo ovviamente il valore della persona che lei ha scelto all'esterno del Gruppo, costui avrà comunque tutto l'appoggio dei nostri dirigenti, né facciamo il tifo per questo o quel collega, ma siamo certi che di colleghi con le carte in regola ne esistano parecchi.

C'è l'impressione – che abbiamo comunicato anche ai colleghi che occupano i massimi livelli di responsabilità nel Gruppo, trovando attenzione alle nostre parole – che il ricorso a professionalità esterne, che giudichiamo assolutamente utile quando ne ricorrono le condizioni, avvenga troppo spesso per motivi estranei alle effettive necessità organizzative. In molti casi questi inserimenti, invece di essere positivi, producono sottoutilizzazione e dequalificazione delle professionalità presenti in Azienda con effetti negativi sul clima interno.

E siccome a ristrutturazioni e riorganizzazioni assistiamo con frequenza superiore alla media, si creano stratificazioni e sprechi certamente non compatibili con le esigenze di quella Azienda che ci sembra lei abbia abbozzato.

Il Presidente Lazzati in un precedente incontro ha chiesto se lei ritenesse utile avere un rapporto continuo e non formale con Federmanager ed evidentemente con noi che siamo la sua organizzazione nel Gruppo: la sua risposta fu immediata e positiva.

Questo ci ha fatto piacere e siamo qui a chiedere di individuare un percorso che consenta di attivare sinergie che facilitino per quanto possibile il raggiungimento dei comuni obiettivi di crescita dell'Azienda e di soddisfacimento dei bisogni e delle attese dei dirigenti: due cose che evidentemente sono strettamente connesse.

Argomenti ne abbiamo citati alcuni, ma certo non possiamo affrontarli compiutamente oggi.

Ci piacerebbe discuterne con lei e con i suoi collaboratori per esempio del Piano d'impresa, del riposizionamento sul mercato di Trenitalia, ma ovviamente anche di temi più strettamente sindacali.

Nel '98, firmando l'accordo con il quale i dirigenti FS hanno assunto il contratto dei dirigenti delle aziende industriali, essi hanno rinunciato ad una serie di cosiddetti privilegi (uno fra tutti, l'indennità di trasferta fu significativamente ridotta), ovviamente ci si aspettava e ci si aspetta che in un tempo ragionevole ad essi fossero estesi i trattamenti, almeno quelli più diffusi, di cui godono i dirigenti delle altre imprese con lo stesso contratto.

A distanza di otto anni questo obiettivo è stato solo parzialmente raggiunto. Anche qui un solo esempio: sulla politica retributiva ed incentivante, nonostante i passi avanti fatti, che certamente riconosciamo ed apprezziamo, manteniamo ancora trattamenti differenziati che non riteniamo giustificati né accettabili per i dirigenti.

Siamo peraltro amareggiati quando ci viene detto che alcuni Istituti, diffusissimi nelle altre aziende, non si ritiene di poterli estendere ai dirigenti FS in quanto essi susciterebbero reazioni esterne negative.

Quando potremo considerarci finalmente una azienda normale?

Ingegnere, io mi devo fermare qui perché vogliamo che lei abbia il tempo per dare indicazioni e se possibile rassicurazioni ai nostri colleghi. Ma prima di chiudere le faccio un'ultima domanda.

Anche alla luce dello spirito del contratto appena concluso, che a premessa del nuovo articolato ipotizza relazioni tra Aziende e rappresentanze sindacali più evolute, ritiene di poter costruire e firmare con noi un documento che nell'ambito delle autonomie ed i ruoli di ciascuna parte individui temi e percorsi per attivare sinergie al fine del raggiungimento dei comuni obiettivi?

La ringrazio, ingegnere.

Elio Catania, Presidente e Amministratore Delegato Gruppo Ferrovie dello Stato

Sono ormai nove mesi che mi sono insediato alla guida di questa Società e tante iniziative che sembravano slanci di entusiasmo piuttosto che delle proiezioni, stanno trasformandosi in vere e proprie realizzazioni.

Nel mese di gennaio, abbiamo ridotto del 25%, i ritardi dei treni sulle nostre linee. Certo, su 26 linee le criticità continuano a sussistere e molte proteste di questi giorni da parte dei pendolari hanno il loro giusto fondamento. Su quelle criticità occorre lavorare. E' un duro lavoro che ci accompagnerà per

molto tempo. Se c'è qualcuno che promette che i problemi delle ferrovie possano essere risolti in tre mesi, è meglio che vada a fare un altro mestiere. L'ho detto pubblicamente: occorrerà del tempo, addirittura anni per operare una trasformazione profonda come quella che stiamo tentando di fare. Ci troviamo ad operare in un'azienda complessa, con un ruolo sociale molto importante.

Stiamo affrontando le difficoltà con grande pragmatismo e con un'apertura verso tutti. Non vi sono stanze chiuse nelle ferrovie!

Tutto il gruppo dirigente è impegnato a comunicare, ad ascoltare, a parlare, a condividere. Per troppo tempo, forse, siamo rimasti chiusi in noi stessi. Giovedì prossimo, ad esempio, incontrerò personalmente, assieme ai vertici di Trenitalia e di RFI, i comitati dei pendolari e le associazioni dei Consumatori. Ci siamo resi conto, che la cosa peggiore è quella di non far sapere. Viceversa, è importante confrontarsi, far sapere quello che si sta facendo, quanti locomotori nuovi consegneremo nelle prossime settimane, quante carrozze renderemo disponibili e quante sono in ristrutturazione, quante nuove linee verranno attrezzate. E' importante dire la realtà delle cose per creare quel clima di collaborazione che in questo momento è fondamentale per il buon andamento dell'esercizio.

La nostra linea di comunicazione non vuole essere esagerata per non dar luogo a forme di protagonismo: vogliamo lavorare sui fatti per poi comunicarli. In questo spirito, vogliamo portare all'esterno l'importanza di far quadrato attorno alle ferrovie: basta con gli slogan.

Nei giorni scorsi, abbiamo lanciato l'iniziativa degli Assistenti di linea, quelli col berretto giallo, che sono un investimento per la Società, ma anche un bisogno importante: abbiamo capito che è necessario collocare delle persone esperte per monitorare quello che succede su alcune linee critiche, persone che parlino con la clientela e trasmettano al sistema le esigenze che emergono.

Alcuni giornali hanno titolato a questo riguardo "Le ferrovie hanno inventato i parafulmini", titoli che richiamano alcune campagne stampa a ridosso dell'incidente di Crevalcore, come quelle che evocavano presunti treni che al buio evitavano la collisione all'ultimo secondo. Anche in occasione di occupazione dei binari da parte dei manifestanti, alcuni giornali riportavano: "Rivolta sui binari". Queste esasperazioni, fanno male alle ferrovie e all'intero Paese. I viaggiatori non vogliono tutto questo. E' importante quindi l'apertura di questo dialogo per far quadrato attorno alla nostra azienda.

Con i nostri azionisti, con il Ministero del Tesoro e con il Ministero vigilante, abbiamo un rapporto molto pieno, nel rispetto dei ruoli. Le ferrovie sono al centro di un quadrilatero: cittadini, stampa, forze politiche e qualche altro che vorrebbe insinuarsi, ma che cerchiamo di tenere a bada.

Stiamo lavorando per trasformare un Gruppo come quello delle Ferrovie dello Stato sulla base delle esigenze che provengono dal mercato, inteso nel senso più ampio del termine. Prima di tutto crescita e servizi da offrire alla clientela. Occorre ancora sviluppare quella sensibilità per erogare un servizio di qualità che un'azienda di consumo, come le ferrovie, deve avere.

Un altro problema risiede nel fatto che non abbiamo investito a sufficienza e per tempo in materiale rotabile.

Il nostro parco è insufficiente e vetusto. Negli anni scorsi, non è stato previsto l'enorme incremento della domanda, quantificabile in un aumento del 30%: il diminuito potere di acquisto del denaro obbliga la gente a vivere fuori dai centri urbani con il conseguente aumento del pendolarismo. A questo va aggiunto il livello del traffico stradale talmente congestionato che induce a preferire il treno per gli spostamenti casa-ufficio. Un altro grande problema che affligge la nostra azienda riguarda il processo industriale, molto critico per noi, il settore della manutenzione. Mancanza di materiale rotabile e un processo di manutenzione inadeguato innescano un circolo vizioso molto dannoso. Le ferrovie del resto hanno una doppia anima: una di consumo e un'altra industriale. Guai a perdere l'anima industriale in un'azienda che investe 7,5 miliardi di euro l'anno in tecnologie, impianti ed opere civili!

Partendo da questi tre aspetti, sensibilità al servizio e alla clientela, investimenti in materiale rotabile e adeguatezza dei nostri processi industriali, automaticamente si possono individuare i pilastri sui quali stiamo concentrando le nostre azioni di trasformazione e sviluppo.

Per primo, servizio alla clientela: dobbiamo aumentare il nostro share di mercato. Oggi abbiamo il 7% nel settore delle merci e il 12% in quello dei passeggeri.

Dove siamo in grado di offrire un servizio adeguato, ad esempio sulla tratta Roma-Bologna, riusciamo a raggiungere il 70% di quota di mercato. Su 100 persone che vanno a Bologna, 70 prendono il treno. Ecco l'enorme potenzialità di questa azienda, non soltanto per il suo conto economico ma per il ruolo sociale che può rivestire per il Paese.

Quindi, innanzi tutto, servizi, sviluppo, crescita. Secondo: internazionalizzazione. Non è davvero auspicabile che nostri colleghi europei vengano ad "invadere" le nostre linee senza che noi facciamo altrettanto all'estero. E' fondamentale dare un respiro internazionale alla nostra azienda!

Terzo aspetto è lo sviluppo della logistica.

Negli ultimi tempi abbiamo perso quote importanti di traffico merci ceduto a nuovi, piccoli, agili ma aggressivi imprenditori che si sono affacciati sul mercato.

Il Paese ha bisogno di logistica, le ferrovie hanno bisogno di logistica. Le FS sono l'unico Gruppo capace di diventare il punto di aggregazione dell'intera filiera della logistica. Basta pensare al trasporto intermodale, agli interporti e a tutte quelle altre infrastrutture di cui il Paese ha bisogno. Questa è un'altra opportunità per la nostra impresa!

Quarto punto: gli investimenti. E' enorme l'entità delle risorse che stiamo impiegando per conto del Paese, in questo setto-

re. Non stiamo diminuendo il livello degli investimenti. Tutt'altro! Nel 2005 prevediamo di investire 8,4 miliardi di euro, contro i 7,5 miliardi dello scorso anno. Il nostro processo di investimenti continua e si evolve in opere infrastrutturali, in alta velocità, nell'acquisto e nell'ammodernamento del materiale rotabile.

In quest'ultimo settore, poi, stiamo cercando di portare avanti investimenti addizionali. Sto quasi agendo come un "cattivo gestore di risorse" che non tiene nella debita considerazione il conto economico dell'azienda che governa.

Ancora: investimenti per la sicurezza.

Su questo tema, come è comprensibile, molto si è scritto sui giornali dopo l'incidente di Crevalcore. Debbo riconoscere che negli ultimi anni anche da parte di chi mi ha preceduto non è stato operato alcun compromesso su questo delicato aspetto. Sono state fatte, anzi, delle scelte molto coraggiose. Si è deciso infatti di adottare l'ultima generazione di tecnologie per la sicurezza.

Certo, la sicurezza è un "sistema" e come tale è composto di individui, professionalità, tecnologie e metodi. Sul fronte delle tecnologie il nostro Paese è "in rincorsa". Abbiamo deciso di accelerare la copertura totale di tutte le nostre linee con il sistema SCMT o con il nuovo sistema SSC per avere la ripetizione automatica dei segnali in cabina e la frenatura automatica su tutti i 16.000 Km. di linee. Tutto ciò entro il 2007. Abbiamo richiesto più risorse per questo settore e ci sono state accordate. Abbiamo la copertura per l'intero programma. Per tutto il team di dirigenza tutto ciò deve essere chiaro e senza incertezza: sugli investimenti e sulla sicurezza non si sta risparmiando nulla, ma si sta addirittura accelerando la realizzazione dei programmi. Abbiamo anzi "rimesso in fila" i nostri investimenti, in quanto nel tempo erano stati lanciati diversi programmi che non sempre avevano una logica di mercato o di ottimizzazione del traffico.

Con RFI, con TAV e con ITALFERR si è compiuto un grande lavoro. Ora disponiamo di una mappa di riferimento delle infrastrutture, a parte l'Alta Velocità, che bilanciano bene le esigenze, comprese quelle per il Mezzogiorno d'Italia che era rimasto un po' indietro.

L'ultimo punto della strategia messa in campo deve riguardare noi stessi, i nostri processi interni, come operiamo.

Non vogliamo riduzioni di personale finì a se stesse. Non sono qui per questo ma per cogliere e rilanciare tutte le opportunità che questo Gruppo possiede.

Però è anche vero che spesso l'azienda è gravata da un'eccessiva burocrazia, da lungaggini inspiegabili nei processi decisionali. Se vogliamo essere un'azienda leader, dobbiamo essere i migliori o tra i migliori, eliminando lungaggini e rituali. Difetti questi ultimi che affliggono molte aziende di grandi dimensioni come la nostra. Sta a noi capire ciò che è giusto mantenere e quello che non è necessario mantenere.

In questa logica vanno lette alcune modifiche organizzative operate.

Prima fra tutte nel Gruppo è Trenitalia, società che deve e dovrà sempre più "fare i conti" con il mercato. E', questa, un'azienda che deve stare in piedi per conto suo. In questo momento non stiamo dando la giusta priorità al conto economico di Trenitalia ma stiamo cercando di dare risposte alle esigenze di mercato e al livello dei servizi.

Ma è anche giusto che Trenitalia guardi al suo interno e lo ha fatto. L'attuale team management rappresenta il giusto bilanciamento tra le persone di grande esperienza che ci sono, c'erano e vi rimarranno con alcuni innesti di professionalità che necessariamente abbiamo dovuto inserire per perseguire il giusto assetto organizzativo/operativo. Poi abbiamo ricercato l'ottimizzazione di alcune funzioni di supporto che erano dislocate su troppi livelli e che alla fine, anche a detta di molte persone che lavorano nella Società, creavano solo burocrazia inutile.

Quando in un'azienda grande come Trenitalia, o come le stesse Ferrovie, si dedicano più tempo e risorse a dirimere conflitti interni, è davvero "un brutto segno"! L'energia, la creatività, vanno rivolte all'esterno, al mercato. In definitiva ci siamo resi conto che in molte parti dell'organizzazione FS, tra cui Trenitalia, sussisteva troppa entropia interna, troppe discussioni all'interno.

Quindi, più semplificazioni per dare slancio e per far più concentrare le persone che vi lavorano. Così anche in Italferr.

Italferr è una Società che ha bisogno di creare una specializzazione ancora più forte nella gestione dei progetti. Così, con gradualità, senza distruggere nulla, perché un'azienda e fatta anche di tradizioni e di esperienze si è cercato di adattare gradualmente la struttura.

Abituiamoci a convivere non con una riorganizzazione permanente, perché altrimenti sarebbe il caos, ma con un giusto, continuo adattamento delle logiche operative e organizzative che sono le vere esigenze.

Fatta la scelta che questa Società FS è, deve essere o può diventare il miglior Gruppo industriale italiano, dobbiamo essere attivi e creativi, tutti quanti assieme per cercare di darci costantemente gli assetti organizzativi, operativi e decisionali più adeguati.

Ora il punto sulle risorse umane.

Io provengo da un'esperienza manageriale, non politica o di parastato. Ho imparato che oltre all'attenzione al conto economico, alla messa a punto delle strategie, all'acquisto dei prodotti migliori, alla fine, se si vuol essere un'azienda vincente e di successo nel tempo, il requisito più importante è avere a disposizione persone preparate e motivate.

Quando sono arrivato nel Gruppo FS, come vi anticipai nel corso del nostro primo incontro, ho compiuto il mio sano e diligente lavoro di scrutinio delle risorse. E' il mio stile. Ho voluto individuare tra quelle alla mia portata, i dirigenti più capaci nei fatti e che avessero le prerogative per partecipare a questo processo di trasformazione.



PERIODICO DELL'ASSIDIFER
ASSOCIAZIONE SINDACALE
DIRIGENTI DEL GRUPPO
FERROVIE DELLO STATO
ANNO 14° - n° 2/2005

DIRETTORE RESPONSABILE
ROBERTO MARTINEZ

VICE DIRETTORE
CLAUDIO VECCHIETTI

ALLA REDAZIONE
HANNO COLLABORATO:

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

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

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

DIREZIONE EDITORIALE
NICOLA TOSTO

GRAFICA
LUIGI AIELLO

FRANCO DONARELLI

Lettere e articoli firmati impegnano
solo la responsabilità degli autori

Chiuso in tipografia il 7/03/2005

Io non sono capace di fare processi di spoil system: in genere, quella, è un'operazione prerogativa dei politici.

Alla fine ho individuato persone straordinarie in questa azienda, dirigenti che riescono a coniugare l'esperienza ferroviaria con la capacità di cambiare. L'attitudine al cambiamento non ha nulla a che vedere con l'età, con il sesso, né con l'esperienza in un'azienda.

Spesso, nella mia carriera, ho trovato persone che avevano lavorato 40 anni in un Gruppo e che tutti i giorni erano pronti a mettersi in discussione, a trovare nuove strade, a guardare al progresso. Ho trovato, viceversa, spesso dei giovani brillanti, magari bocconiani, incapaci di adattarsi al cambiamento e alla ricerca soltanto di comode nicchie di protezione.

Nel Gruppo FS ho trovato professionalità uniche e straordinarie e su queste ho contato, conto e vi conterò, al mio livello di responsabilità ma anche più in basso, man mano che sarò in grado di scendere nella conoscenza dei diversi livelli.

E' anche vero però che alcune professionalità non le ho viste in sincronia con il mio modo di pensare.

Non voglio emettere giudizi di merito sulle persone, certamente, però, è comprensibile che se sto delineando un processo di trasformazione di un'organizzazione, ho bisogno di avere accanto dirigenti che condividano i "fondamentali" di quel progetto.

Ho operato quindi qualche inserimento di dirigenti provenienti dall'esterno, ma ho mantenuto anche straordinarie professionalità "interne" su cui conto e conterò.

Per quanto riguarda il problema del vertice di Ferservizi, è stata una decisione che ho voluto prendere in piena autonomia, anche al limite della impopolarità, dopo aver fatto un attento, disciplinato, manageriale scrutinio delle forze in campo. Con il dottor Forlenza abbiamo vagliato candidati esterni ed interni.

Con grande franchezza debbo dirvi che c'era un ottimo candidato interno in Ferservizi, ma nel suo stesso interesse ho deciso di dargli del tempo ancora, in quanto è molto giovane. Ha dimostrato enormi potenzialità all'interno del Gruppo che nel tempo potrà ancora sviluppare, con la forte guida della persona che ho individuato all'esterno e di cui mi fido.

Quindi le mie decisioni non sono condizionate da nessuno e non sono mai superficiali: c'è sempre una logica molto forte con una forte attenzione alle competenze interne.

L'ultimo punto che voglio trattare riguarda l'integrità del Gruppo. E' un Gruppo la cui forza può essere espressa soltanto mantenendolo compatto. E' chiaro che ciascuna unità deve garantire e sviluppare le proprie specializzazioni. Su questo punto si è fatta un po' di confusione e di nebulosità anche al di fuori della nostra azienda, parlando di smembramenti, dismissioni. Quindi occorre fare chiarezza. Questo è un sistema, del resto come avviene nelle ferrovie francesi e tedesche, che deve svilupparsi per molti anni ancora in maniera integrata.

In conclusione voglio affermare che "il progetto Ferrovie" è un progetto complesso, da realizzare per il bene del Paese, delle persone che vi lavorano, ovvero di noi stessi con le nostre famiglie, e di tutte le imprese che operano per le FS. Quindi un grande progetto da realizzare nel tempo.

Sono sicuro che abbiamo imboccato la strada giusta, dobbiamo tutti "fare quadrato" per poi aprirci, comunicare, parlare all'interno e all'esterno. Soprattutto noi dobbiamo essere convinti che questo è un progetto che possiamo realizzare, con uno spirito nuovo, con lo stesso spirito che ho messo nell'accettare la sfida che mi è stata assegnata.

Voglio ringraziare Assidifer per l'occasione di incontro che mi è stata offerta, utile per mettere in linea le nostre informazioni, per aprire un dialogo e per ascoltare utili riscontri.

Ettore La Volpe Coordinatore RSA di Trenitalia

Provegno da Trenitalia e comprendo perfettamente la sua affermazione sul tempo e sulle risorse perdute a causa della conflittualità interna e quindi comprendo la necessità di rivedere l'organizzazione interna della Società.

Ricordo perfettamente quanto da lei affermato nell'incontro del 15 dicembre scorso sulle sfide che dobbiamo accettare e sulla ineluttabile necessità di giungere a determinati obiettivi per un pareggio di bilancio in tempi necessariamente brevi.

In questo momento in Trenitalia c'è una fortissima attesa per conoscere l'evolversi della situazione: c'è qualche ordine di servizio, chiaramente di carattere provvisorio, qualche e-mail che cambia qualche assetto organizzativo.

In questo momento voglio testimoniare l'attesa di tutti i colleghi della Società per comprendere pienamente il progetto di riorganizzazione di Trenitalia.

Maurizio Gentile Rappresentante RSA di RFI

RFI è nata quattro anni fa ereditando tutto ciò che era di Ferrovie dello Stato al netto delle competenze in essere nelle società allora esistenti, ricalcando in sostanza un modello organizzativo già esistente. Tutti i dirigenti di RFI, come gli altri del Gruppo, erano abituati a partire dal 1986 a "un vortice di cambiamenti" e questo lungo periodo di stabilità organizzativa che stiamo vivendo ha dato e dà un certo senso di serenità alla Società. Tuttavia comincia a nascere la curiosità di sapere dal vertice FS se anche RFI debba essere oggetto di una rivisitazione organizzativa. Se sì, sapere quale ruolo avrà il management di questa Società, anche nella logica di "mercato interno" delle competenze dirigenziali.

Aldo Calogero Coordinatore RSA di TAV

La TAV è una Società di scopo. Dopo i primi tre mesi di pre-esercizio, la nuova linea Roma-Napoli verrà trasferita a RFI, sua naturale destinataria, per l'esercizio e per il suo sfruttamento commerciale. Teoricamente, una Società di scopo, raggiunto il suo obiettivo, dovrà "rimettere a disposizione" gli uomini e le donne e le professionalità che tanto bene hanno svolto il loro lavoro all'interno del Gruppo. Tutto ciò pone un problema di reimpiego delle risorse. Queste professionalità, in 13 anni di lavoro congiunto, si sono ben integrate e hanno imparato a rispondere in maniera snella e tempestiva agli impegni e alle sollecitazioni che hanno dovuto affrontare. Quindi le chiedo, anche a nome di tutti i Dirigenti che lavorano in TAV, se è utile andare a smembrare un organismo che funziona, ed inoltre le chiedo quale prevedibile evoluzione sarà prevedibile per la Società.

Elena Caputo Responsabile Sezione Tele Sistemi Ferroviari

La tecnologia informatica, come lei sa benissimo, è in grado di aiutare e di migliorare una grande organizzazione. Le chiedo, ingegnere, se può dirmi quali saranno le linee di sviluppo per la Società in un momento come questo, caratterizzato dal fatto che il contratto FS/TSF sta volgendo al termine e dalle notizie di questi giorni che parlano della vendita di Finsiel da parte del Gruppo Telecom.

Elio Catania Presidente e Amministratore Delegato Gruppo Ferrovie dello Stato

Tutte le volte che in un'azienda si porta avanti una riorganizzazione, si vuole creare un diverso modello operativo e, per una struttura di 50.000 persone come è Trenitalia, c'è bisogno di una grande sensibilità.

C'è da dire che Trenitalia nell'ultimo periodo ha perso un po' il passo.

Vi sono stati numerosi problemi per quanto riguarda le manutenzioni, la disponibilità del materiale rotabile, problemi nel trasporto regionale. Tuttavia non voglio legare questi problemi a responsabilità personali. L'organizzazione lavora in team nel bene e nel male! Tuttavia Trenitalia non è stata capace di esprimere una soluzione a problemi che sono veri e concreti. Quindi si è voluto metter mano in maniera pesante all'organizzazione ed ai processi operativi. E' vero che ancora non abbiamo terminato. Siamo all'80% della riorganizzazione, manca ancora un 20% riguardante le norme necessarie per far capire alla gente come si lavora. Poi, avremo il nuovo assetto, che permetterà a Trenitalia di giungere a quella fluidificazione che le consentirà di lavorare meglio.

L'importante è che vi sia una condivisione generale del progetto e delle linee guida che stiamo attuando. Qui vi chiedo un aiuto per far capire alle 50.000 persone di Trenitalia qual è il percorso che si sta compiendo. Del resto, i problemi che stiamo cercando di risolvere sono tanti. Non dimentichiamo ad esempio quelli di Cargo e della logistica. Occorrerà far capire che è meglio stare nella squadra che cambia, e mettersi dalla parte della costruzione più che della critica.

Per quanto riguarda RFI c'è da dire, invece, che questa Società è già passata attraverso una serie pesante di riassetto organizzativi, fino a trovare l'attuale configurazione. Assetto che sicuramente non è perfetto, come nulla è perfetto, ma

che sta dando un buon livello di risposta specialmente nella capacità di assorbire gli investimenti, nel seguire i lavori e nelle manutenzioni.

Debbo dire che la squadra di management è molto ben amalgamata con a capo questo straordinario "ferroviere" che è l'Ing. Moretti. Una buona squadra che ha sistemato al meglio le nostre infrastrutture. Non voglio dire che per il futuro non cambieremo nulla, in quanto l'ottimizzazione continua delle risorse e dell'operatività fa parte dell'impresa, mentre la stabilità operativa è un modello anni '70, quando il mondo cambiava molto lentamente.

Oggi giorno anche le ferrovie sono esposte ad una dinamica derivante dal mercato, dalle esigenze della nostra clientela che ci vuole sempre migliori.

RFI è una squadra che funziona con una compattezza granitica ma allo stesso tempo con una gran voglia di mettersi sempre in discussione.

In conclusione debbo dire che RFI sta lavorando molto bene anche con Trenitalia e Italferr, superando alcune duplicazioni ed incertezze che si erano venute a verificare.

Per quanto riguarda la TAV, nata per realizzare un'opera unica nel nostro Paese quale la linea ad alta velocità Roma-Napoli che dovrebbe partire come esercizio operativo il prossimo 12 dicembre, voglio assicurare che le competenze e la professionalità pagano sempre.

Le persone preparate, che hanno voglia di dare e che hanno interpretato il nostro nuovo modo di lavorare, credo che non avranno mai problemi per il loro personale futuro. Comprendo tuttavia il problema posto, al quale attualmente non mi sento di dare una risposta, e condivido l'auspicio che non si debba "smontare" un gruppo che ha lavorato così bene per tanti anni e con tanta professionalità!

E poi tutto il Gruppo FS, che spazia dalle tecnologie all'informatica, dalle opere civili, alle tecnologie satellitari, dalla circolazione, alla manutenzione delle linee, non è equiparabile a nessun altro Gruppo industriale italiano per diffusione di professionalità al suo interno.

Per quanto riguarda l'information-technology, vi è un forte legame tra tecnologia e sviluppo d'impresa che pervade tutti i settori dell'azienda. Stiamo lavorando ad un'architettura informatica comune per tutto il Gruppo, e allo stesso tempo per dare spazio alle singole entità operative per la specializzazione dei loro sistemi. Tutto ciò ha portato ad un livello di informatizzazione che, da tecnico, ritengo molto d'avanguardia.

Abbiamo posto in essere dei sistemi molto validi che qualche volta purtroppo non dialogano tra di loro e per questo c'è bisogno di un'architettura comune. E' chiaro che TSF ha un orizzonte limitato, non come società, ma visto che il relativo contratto è in scadenza nel 2006.

Se TSF nelle mani del nuovo azionista sarà in grado di offrire la consueta qualità ai prezzi migliori, potrà sicuramente continuare anche in futuro a fornire i servizi di cui abbiamo bisogno.

Vi saluto e Vi ringrazio.

**Documento approvato
dalla Assemblea delle RSA
Consiglio Nazionale Assidifer Federmanager
del 1° marzo 2005**

I Dirigenti del Gruppo FS aderenti ad Assidifer Federmanager, riuniti in assemblea il 1° marzo 2005 a Roma, ringraziano il Presidente di Federmanager ed il Presidente del Sindacato Romano Dirigenti Aziende Industriali per la loro partecipazione ai lavori.

Udita la Relazione del Segretario Generale, ne condividono toni e contenuti. Apprezzano la partecipazione all'assemblea dei vertici aziendali ed in particolare del Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo FS.

Ribadiscono l'esigenza di ciascun dirigente del Gruppo FS ad essere sempre coinvolto nei processi decisionali riguardanti le strutture di appartenenza e, di fronte ad obiettivi sfidanti o a criticità da affrontare, ad essere solidali con i vertici aziendali nella ricerca delle azioni da intraprendere.

Ribadiscono il ruolo del sindacato quale soggetto propositivo in grado di fornire ai vertici aziendali contributi validi, critici e costruttivi.

In tale contesto chiedono che la Segreteria Generale Assidifer e le Rappresentanze Sindacali Aziendali (RSA) siano convocate dall'Azienda non per essere informate su decisioni già prese, ma per essere consultate per acquisire informazioni e contributi utili al miglioramento e allo sviluppo del Gruppo FS.

APPROVATO ALL'UNANIMITA'