

estate è ormai un lontano ricordo e, visto come è andato il tempo meteorologico, è un ricordo neanche particolarmente gradevole. Le postazioni lavorative sono tornate tutte ad essere occupate e i problemi lasciati alla partenza sono ancora lì. Tutti.

I grafici indicatori di traffico, di puntualità, di pulizia, di gradimento del servizio (*customer satisfaction*, secondo un lessico anglo americano oggi tanto di moda) sono impietosi nei confronti della nostra Azienda. I segni che essi riportano sono purtroppo ampiamente negativi e non è certamente per noi motivo di soddisfazione ricordare di aver previsto le difficoltà a raggiungere gli obiettivi fissati con il piano d'impresa già nello scorso marzo, in occasione dell'incontro dell'ingegner Catania con il nostro Consiglio nazionale. Quella volta chiedemmo al nostro Presidente e Amministratore Delegato quali fossero gli strumenti che intendeva attivare in presenza di una stagnazione, o meglio di una recessione economica, e il prevedibile rifiuto del Governo a rivedere le tariffe. Non ricevemmo risposta. La vera, grande opportunità da cogliere resta ora per noi la motivazione delle persone che lavorano in questa azienda, la valorizzazione della loro grande professionalità, il loro coinvolgimento in un processo condiviso, in defi-

nitiva, nella creazione di una squadra all'altezza del compito. Per fare questo è indispensabile far sentire tutti parte essenziale di questa squadra.

Notiamo invece, con un misto di sbigottimento e di sorpresa, il riemergere di atteggiamenti che abbiamo sempre combattuto e che ritenevamo definitivamente abbandonati e sconfitti, atteggiamenti che tendono a separare, a distinguere tra "noi" e "voi" i dirigenti appena arrivati in azienda da quelli cosiddetti "storici", comprendendo in questo ultimo insieme anche chi è in azienda da cinque - dieci anni. Occorre un'azione di contrasto immediato rispetto a questa situazione.

Assistiamo da qualche tempo, con

sorpresa, all'uscita di colleghi stimati che evidentemente non si sentono più a loro agio in questa azienda, e queste "fughe" appaiono in aperto contrasto con gli obiettivi e le intenzioni dell'Amministratore Delegato che ha più volte dichiarato non solo di voler tenere e valorizzare la professionalità esistenti nel Gruppo ma di volerlo rendere attrattivo per le migliori menti presenti sul mercato.

C'è, per fortuna, anche qualche evento positivo che ci piace sottolineare: la ormai prossima attivazione della linea alta velocità Roma - Napoli ed il raggiungimento, su quella stessa linea, di una velocità prossima ai 350Km/h. Sono, questi, i segnali di un futuro prossimo che si fa sempre più vicino e che porterà, speriamo, forti miglioramenti alla circolazione e all'immagine delle nostre Ferrovie. Ma la sola alta velocità, alla quale vengono spesso attribuiti poteri quasi taumaturgici, ovviamente non basta: occorre darsi obiettivi credibili, raggiungibili e motivare gli uomini e le donne che sono chiamati a raggiungerli.

Noi tutti, dirigenti di Assidifer, siamo pronti come sempre a dare il nostro contributo. Ma ancora una volta molto dipenderà dal vertice del Gruppo, che invitiamo a riflettere sul recente passato e dal quale attendiamo indicazioni precise sul futuro.

L'Azienda sta vivendo un momento particolare, difficile, alcune società del Gruppo stanno attraversando crisi dai contorni oscuri e preoccupanti. Per superare questi

momenti c'è bisogno della professionalità e dell'esperienza di tutte le forze presenti in azienda in particolare di quelli che, negli anni, hanno dato dimostrazione di conoscere a fondo i meccanismi complessi della difficile realtà ferroviaria.

A questo proposito voglio fare una domanda provocatoria ai vertici del Gruppo e delle diverse Società: siete certi che sia opportuno continuare nella politica delle "espulsioni" e delle destrutturazioni organizzative? Siete convinti che questa politica porti vantaggi all'Azienda?

Se dovessimo rispondere noi, per come conosciamo le cose ferroviarie, la risposta non potrebbe che essere fortemente negativa.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDAI

ANNO 14°

N° 8/2005



Dopo il parto, un grande battesimo!

Nel luglio appena trascorso sono stati partoriti gli ordini di servizio preannunciati dall'Amministratore Delegato di Trenitalia, ing. Testore, nell'ultimo Consiglio Nazionale di Assidifer. Un parto lungo ed atteso che ha portato alla luce ben 173 pagine fitte di indicazioni sulla nuova organizzazione e sulle nuove posizioni di tanti colleghi.

Alcuni di noi hanno certamente portato con se parte di quelle carte nella speranza di meglio comprendere, sotto l'ombrellone, i legami e le interconnessioni tra i diversi settori in cui è stata articolata Trenitalia, in previsione della preannunciata Convention del dopo estate.

I primi giorni di settembre le telefonate di saluto e poi, almeno per me, la partecipazione, dal 14 al 16 settembre, al 50° Congresso Nazionale degli Ordini degli Ingegneri d'Italia nel quale si è dibattuto il tema "L'ingegnere per la competitività del sistema Italia: formazione, aggiornamento, organizzazione della professione per la qualità della vita e lo sviluppo sostenibile". Un tema di forte attualità che ha coinvolto oltre 500 colleghi che rappresentavano i 180.000 iscritti agli Ordini provinciali. Sala gremita, colazione fugaci e nei momenti di pausa capannelli di colleghi che discutevano sulle imminenti elezioni per il rinnovo di tutti i consigli provinciali. Insomma, tre intense giornate trascorse con il cellulare volutamente tenuto spento.

Al termine dei lavori riaccendo e mi accorgo di alcune chiamate e di alcuni messaggi. Vado a subito a leggere i contenuti. I più erano estremamente sintetici. Ne ricordo alcuni del tipo "spettacolare", "hanno addirittura fatto delle prove", "sono comparso più volte in primo piano", "ci sono stati applausi a scena aperta", "occorre essere generosi", "forse non si riuscirà a rispettare il budget".

Inizialmente non capisco. Poi vado a collegare i numeri di telefono ai nomi e scopro che i messaggi provenivano da tanti amici dirigenti di Trenitalia.

Mi chiedo: ma che è accaduto? Comincio ad informarmi e vengo a sapere che si era appena conclusa la "Mega Convention" dei Dirigenti di Trenitalia, tenutasi con grande sorpresa dei partecipanti al Palazzo dei Congressi di Roma. Una "Mega Convention" che ha tenuto a battesimo la nuova organizzazione varata a luglio.

Osservo che non trovavo niente di strano, che era un appuntamento annuale di routine, peraltro preannunciato. Un appuntamento che, in linea con i principi del miglioramento continuo, ogni anno deve superarsi e contenere della novità. Aggiungo che anche i grandi artisti tengono i concerti negli stadi dopo aver iniziato a cantare nelle balere, poi nelle piazze, poi nei cinematografi e poi nei palazzetti dello sport. E' un fatto normale!

Qualcuno infastidito puntualizza che non si sta parlando di spettacolo, ma di cose serie.

Sbotto ricordando loro che devono smettere di fare i vecchi ferrovieri e che oggi, per poter colpire nel segno, occorre spettacolarizzare le azioni. Che dunque non trovavo niente di strano, perché tutto era in linea con i tempi. Se inoltre "ci sono stati applausi a scena aperta" significa che i colleghi hanno condiviso perfettamente i ragionamenti. Non è così, mi rispondono, ed aggiungono: sai bene che quando uno parte, tutti seguono.

Osservo che questo non va bene perché può trarre in inganno i relatori, tanto da portarli a credere che tutto ciò che hanno detto è stato condiviso.

Ciò nonostante ho cercato in tutti i modi di tranquillizzarli, di incoraggiarli ad avere fiducia, anche se sotto sotto sapevo di mentire. L'ho fatto anche perché a giugno l'ing. Testore, facendo riferimento alla situazione di disagio dei dirigenti rappresentata da Ettore La Volpe, ci disse "Non sono d'accordo con il rappresentante della RSA che il 40% dei Dirigenti in Trenitalia si trovi in una situazione di disagio. Certo, ci saranno diversi aggiustamenti ma molte posizioni rimarranno pressoché invariate. Occorre pertanto tranquillizzare i dirigenti."

E si, sapevo di mentire perché al di là degli applausi, tanti colleghi continuano a vivere una situazione di forte disagio, senza

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiotti

Come ogni anno le Ferrovie hanno provato a richiedere allo Stato la possibilità di aumentare le tariffe per cercare di assestare le difficoltà di bilancio.

Ma oggi, specialmente con l'aria che tira nel Paese, sarà difficile che "papà aumenti la paghetta". Quindi, meglio tentare nuove strade!

I colleghi di Trenitalia hanno ancora una volta colto nel segno: hanno capito che per l'azienda è importante fatturare. E fatturare significa non lasciare niente di intonato pur di far accomodare sulle nostre belle poltrone il maggior numero possibile di deretani! Dopo i treni low cost, con l'iniziativa happy train arrivano i viaggi low cost: si potrà viaggiare in tutta Italia ad un prezzo di 10 euro a bordo di molti treni, acquistando il biglietto via internet o per telefono.

Bene così. Se poi, zecche a parte, riusciremo a migliorare un tantino la qualità del servizio, saremo davvero sulla giusta strada!

riferimenti certi, senza la possibilità di governare in autonomia il personale che con loro collabora ed a volte addirittura convinti di appartenere a due mondi diversi. Non potevo inoltre dimenticare alcune altre affermazioni dell'ing. Testore, ed in particolare il passo con il quale sottolineò che "nel 2005 non sarà possibile rispettare il budget lato ricavi e pertanto occorrerà intervenire lato costi per ottenere lo stesso risultato del conto economico".

Era stato detto a giugno ed è stato confermato a settembre: se non ci si impegna tutti, non si riuscirà a recuperare 90 milioni di euro necessari per rispettare il budget.

Davanti a 90 milioni di euro che volete che sia il costo della "Mega Convention". E' sicuramente un costo, ma sono soldi ben spesi se tutti saranno capaci di essere "generosi" come ha chiesto l'ing. Testore.

Insomma ancora una volta occorre rimboccare le maniche e sudare in attesa che la nostra azienda diventi una "azienda normale". Finché non lo sarà occorrono uomini d'eccezione alla sua guida ed uomini di volontà ad operare.

Certo che un disorientamento come quello che ho colto questa volta non lo avevo mai percepito. E' vero che gli esperti di ristrutturazione aziendale mi hanno sempre detto che quando si pensa di aver finito un ciclo si è agli inizi della fase successiva, specie per un'azienda che vive nel mercato. Però questa volta mi sa tanto che si sta esagerando.

Qualcuno mi deve ancora spiegare bene le motivazioni che sono state alla base di alcuni degli ultimi interventi riorganizzativi. Devo ancora capire, ad esempio, cosa non funzionava nel trasporto regionale che nel periodo 2001/2004 ha visto crescere i ricavi da traffico del 3% all'anno. Ricordate il titolo ed il contenuto dell'articolo che scrissi nel numero 13-14/2003 di Ferrovie & Servizi? Il titolo era "Chi ha tirato il freno a mano!" ed il contenuto parlava del rallentamento delle attività di regionalizzazione nel segmento del trasporto regionale. Ebbene, a distanza di due anni, si può affermare che, dopo il fermo, la macchina è stata portata alla rottamazione. Possibile che si fosse sbagliato tutto? Qualcuno lo deve ancora spiegare. Va spiegato non tanto a me, ma alle migliaia di ferrovieri che nel territorio vivono nella continua incertezza e senza riferimenti. Va spiegato a quei colleghi che non hanno sfilato tra i 10 neopromossi al palazzo dei Congressi di Roma.

Io intanto insisto nel ribadire che il nostro Sindacato deve chiedere formalmente a Trenitalia di poter disporre, per ciascuna Direzione Generale Operativa, i dati trimestrale 2005 da comparare con quelli del 2004. Bastano pochi elementi: quelli della puntualità, quelli sui ricavi e sui costi a Tkm per le diverse tipologie di mercato.

Giorgio Asunis

Convention dei Dirigenti della Società Trenitalia Palazzo dei Congressi dell'EUR, Roma, 14-15 settembre 2005

Anche la nostra RSA era presente con i suoi rappresentanti

Il 14 e 15 settembre si è tenuta a Roma presso il Palazzo dei Congressi dell'EUR la Convention dei Dirigenti della Società Trenitalia. La prima del nuovo corso.

Occorre subito dire che l'organizzazione della Convention è stata molto ben curata e per questo occorre fare un plauso ad Anna D'Angelo ed a tutti coloro che hanno lavorato per la sua riuscita.

È stato certamente un significativo momento d'incontro e di coinvolgimento per tutti i dirigenti di Trenitalia e una formidabile occasione per permettere a tutti i presenti di percepire, anche al di là delle parole e delle immagini diffuse, la reale situazione in cui si trova oggi la Società.

Originale è stata la cena del 14 sera con la presenza di due sociologi che hanno intrattenuto i presenti sul rapporto "viscerale" esistente tra la ferrovia e gli italiani: una mamma che tradisce i suoi figli negando loro il senso di sicurezza e le certezze di cui hanno bisogno nella vita.

Molto significativo è stato l'applauso della platea, in piedi, dopo l'ultimo discorso dell'Amministratore Delegato ing. Roberto Testore ed incitamento a superare le criticità e ad andare avanti.

Vogliamo pensare che quel applauso sia stato davvero sincero e spontaneo e vogliamo considerarlo anche come un momento liberatorio in cui tutti i presenti hanno voluto sfogare la tensione accumulata nei due giorni e testimoniare la speranza e la loro determinazione perché comunque il sistema di trasporto terrestre per ferrovia deve andare avanti e superare le sue criticità per il bene del paese.

Vogliamo credere che sia stata condivisa ed applaudita la affermazione dell'ing. Testore che Trenitalia deve diventare una società "normale" e smettere di essere una società che tira avanti a furia di "crash programs".

Infatti, gli interventi dei vari oratori, rivolti ad una platea attentissima, preparata e ben capace di comprenderne i contenuti, avevano creato un innegabile stato di tensione.

Solo il dott. Carbone, non senza un briciolo d'ironia, ha potuto dire che i suoi indicatori sul costo del lavoro non avevano avuto un trend negativo. Tutti gli altri interventi hanno evidenziato situazioni certamente non positive e peggiori di quanto fosse stato previsto o sperato nella Convention del 15 dicembre 2004 del Gruppo FS a Firenze.

In sintesi tutti i settori aziendali, sia sul piano dei ricavi del traffico, sia su quello dei costi operativi e degli investimenti, presentano indicatori negativi. Il forecast al 31 dicembre 2005 fornisce risultati di bilancio tendenzialmente peggiori di quelli preventivati per il 2005, con il rischio di rendere più difficile l'obiettivo di pareggio alla fine del 2007.

Non meno preoccupanti sono stati gli scenari nazionali ed internazionali e le previsioni per il futuro illustrate, in apertura dei lavori, dai colleghi della Divisione Strategie. Particolare effetto ha fatto la citazione della entrata sullo scenario internazionale ed italiano della neonata Rail-One.

Da tutto questo, quindi, un invito da parte dell'Amministratore Delegato a tutti noi, ormai a fine settembre, per dare ancora di più, per recuperare in tutti i settori: dagli indici di rotazione dei materiali nei magazzini, ai ricavi del traffico, ai costi di manutenzione dei rotabili, uno sprone a raggiungere almeno l'originale obiettivo di budget.

È proprio alla chiara comprensione ed alla consapevolezza da parte dei dirigenti delle difficoltà del momento, della esigenza primaria di risolvere le criticità, allo spirito deontologico di ciascuno di noi ad impegnarsi, comunque ed al di là di qualsiasi altra considerazione per la propria azienda, che attribuisco l'applauso finale: siamo tutti convinti che è nostro

dovere professionale tentarci!

Ma subito dopo viene la domanda: ma come? Ciascuno di noi potrà essere singolarmente un fine conoscitore delle problematiche del proprio settore, potrà impegnarsi a dare tutto se stesso, ma il massimo impegno dei singoli potrà garantire un risultato complessivo positivo solo se ci sarà una chiara ed univoca regia ed una efficiente e snella organizzazione.

Abbiamo visto le proposte di alcuni gruppi di lavoro composti da giovani manager che si sono generosamente impegnati a pensare nuove soluzioni ai vari problemi. Alcune idee erano effettivamente originali altre... potevano sembrare nuove solo a chi è in azienda da pochi mesi.

Al di là degli applausi, delle ovazioni e degli entusiasmi qualche neo c'è stato.

Sono stati invitati a salire sul palco per ricevere un applauso i 10 colleghi neopromossi dirigenti provenienti dalle file interne dell'azienda; ma avremmo voluto vedere sfilare sul palco anche i 30 Dirigenti neo assunti dall'esterno. Avremmo poi voluto veder sfilare anche i 48 dirigenti che sono andati o dovranno andare in pensione nei prossimi mesi: sarebbe stato bello far loro un applauso e rivolgere loro un sincero "grazie" per tutto quello che hanno dato, nella loro vita, all'azienda ferroviaria.

Avremmo voluto che ci fosse illustrata, finalmente, la nuova organizzazione della Direzione Operazioni Tecniche, che rappresenta una dei punti nodali per la possibilità di rilanciare la società Trenitalia. Tutti i colleghi della DOT hanno capito che ci sarà una piccola/grande rivoluzione e che questa toccherà ciascuno di loro. Con questa consapevolezza e con questo stato d'animo s'impegnano a dare il meglio di se stessi. In ogni caso va tutta la nostra solidarietà e collaborazione all'ing. Erbacci che nei primi contatti con i suoi dirigenti si è dimostrato persona molto schietta e determinata cogliendo subito la simpatia dei colleghi.

Ma soprattutto avremmo voluto ascoltare dal vertice una attenta analisi dei motivi per i quali nel corso di questo primo mese del 2005 sia diventato ancor più difficile raggiungere i risultati attesi rispetto alle previsioni iniziali. Invece niente.

Tutte le criticità che la società Trenitalia doveva affrontare sia interne che internazionali erano ben note a tutti noi fin dall'inizio dell'anno e richiedevano e richiedono non solo l'impegno singolo di ciascuno di noi, ma anche una chiara organizzazione con chiari obiettivi, un effettivo coinvolgimento e una forte motivazione di tutti i dirigenti della società.

Ora, però, è il momento di dare il massimo impegno. Questa RSA Dirigenti Trenitalia è infatti convinta della necessità che ogni dirigente debba collaborare per il conseguimento dei risultati aziendali, ma è altresì convinta che i migliori risultati si potranno ottenere solo se, alla luce dei cambiamenti avviati, i dirigenti saranno obiettivamente e positivamente rivalutati e se saranno tutti inseriti in modo consono alle proprie capacità nel processo organizzativo che deve prevedere un chiaro sistema incentivante esteso a tutti.

La RSA Dirigenti Trenitalia chiede di continuare a sviluppare in modo ancora più stretto il confronto su questi temi. A fine anno, poi, con i risultati di bilancio consolidati, con la struttura organizzativa si spera finalmente completata, sarà doveroso fare un'attenta analisi di cosa è successo nel corso di quest'anno e valutare cosa sia meglio attivare per il futuro della nostra Azienda.

Ettore La Volpe
Coordinatore RSA Trenitalia

Una "riunione di lavoro"

Proprio così. Lo scorso 14 e 15 settembre 2005 si è svolta presso il Palazzo dei Congressi dell'EUR a Roma quella che l'Amministratore Delegato del Gruppo FS ha definito "una riunione di lavoro".

Si è trattato della prima Convention dei dirigenti di Trenitalia, voluta dall'Amministratore Delegato ing. Roberto Testore all'indomani del sostanziale completamento della riorganizzazione della Società.

L'ing. Catania ha dato la definizione, ma noi dirigenti presenti abbiamo percepito e anzi sentito sia da Testore sia dai relatori proprio questo clima, un clima da giornata di lavoro. La struttura delle presentazioni non è stata un noioso scorrere di slides. I contenuti delle presentazioni - nella loro verità - si prestavano bene ad essere stimoli, suggerimenti, indicazioni, "must" per il lavoro che attende ciascuno dei dirigenti presenti alla convention. Sottolineo di tali presentazioni un paio di elementi.

Primo elemento: Le dimensioni.

I numerosi indicatori sciorinati dai relatori (dai visitatori del sito di Trenitalia all'HW dei sistemi informativi, agli investimenti programmati, alle forniture, ai dati di manutenzione, ai dati di bilancio, e tanti altri) evidenziano una dimensione enorme. Esso è il primo elemento che stupisce chi si accosta a questo mondo, e magari direttamente "dall'alto". E quelli che si sono succeduti al palco appartengono ormai per la gran parte a questa categoria.

Altro elemento: la complessità.

Come disse una volta sempre Catania i mestieri nelle ferrovie sono tanti. Le specializzazioni tante. E' l'azienda con il più altro numero di mestieri.

A questo proposito io osservo con orgoglio che la struttura organizzativa e l'organico però sono adeguati e preparati a gestire tutto questo.

Un po' come il nuovo Airbus A380: è immenso, ma i motori sono adeguati alla sua mole. Può pertanto volare come qualsiasi altro aereo.

Ma la cosa che si percepiva era la piena disponibilità dei dirigenti, la piena volontà, ancora una volta, di dare il meglio di se stessi, anche con entusiasmo.

Merito di Testore? Sicuramente. Ma direi visto piuttosto come il "maieutico" di socratica memoria, più che come l'artefice della rivoluzione mentale dei dirigenti di Trenitalia. I dirigenti danno e vogliono dare all'azienda. Le due giornate hanno dimostrato che Testore è capace di fare emergere l'entusiasmo, la carica di dedizione che ciascun dirigente ha dentro. Essa aspetta soltanto di essere indirizzata, motivata e ben organizzata.

E' questa la vera sfida che attende Testore. Ed è tutta da giocare.

Francesco Del Vecchio

E' scomparso Giancarlo Piro

La mattina del 26 agosto molti di noi hanno appreso, tramite gli SMS che ci giungevano sui telefonini, della scomparsa dell'amico e collega Giancarlo Piro colpito da ischemia cerebrale.

Pochi giorni dopo, trovandomi a Bruxelles nella sede della AEIF, un collega francese mi chiedeva conferma della tragica scomparsa, anche lui stupefatto e addolorato per la notizia che si era diffusa rapidamente anche a Parigi tra i colleghi dell'UIC.

Giancarlo era andato in prepensionamento appena il 31 dicembre 2004 dopo un vita di lavoro tutta dedicata alle Ferrovie. Negli ultimi anni, per la sua vastissima conoscenza del mondo ferroviario, curava essenzialmente i rapporti internazionali, partecipando a varie iniziative e a Gruppi di Lavoro internazionali di tecnica ed ingegneria dei trasporti. Per anni aveva collaborato con Ingegneria Ferroviaria e Tecnica Professionale con numerosi articoli e tante pubblicazioni. Aveva tra l'altro curato la riedizione del famoso testo di tecnica ferroviaria del prof. Vicuna sul quale si sono formate generazioni di giovani ingegneri assunti in fer-

rovvia.

Lo avevo conosciuto nel 1980 all'allora Ufficio Centrale 7° del mitico Servizio Materiale e Trazione, quando poteva accedere ad incarichi presso le sedi centrali delle Direzioni Generali solo chi dimostrava di avere maturato un'esperienza all'esercizio. Ma quelli erano altri tempi! Soprattutto mi piace ricordare Giancarlo Piro per l'esuberanza e per la passione che metteva nel fare ogni cosa, per la sua allegria e per la voglia di scherzare, per i suoi viaggi in treno sulla Pisa-Firenze. Giancarlo, oltre ad essere un Dirigente di Trenitalia, era anche un pendolare e la ferrovia la conosceva davvero bene, l'aveva nel cuore.

Ettore La Volpe

La Segreteria Generale di Assidifer Federmanager e la redazione di Ferrovie&Servizi si uniscono al lutto della famiglia per la scomparsa del collega Giancarlo Piro e inviano sentite condoglianze.

Addio a Roberto Povegliano

Roberto Povegliano, non è più. Ci ha lasciati all'improvviso senza dire nulla. Affabile, simpatico, dotato di una immensa carica umana, aveva l'abilità tutta sua, di rendere governabili le situazioni difficili, di trasformare le tensioni in cordiali rapporti, di ribaltare posizioni, che, ai più, sembravano definitivamente compromesse!

Profondo conoscitore di tutti i contratti di lavoro, per conto dell'Azienda ha condotto trattative sindacali in ogni parte d'Italia, conseguendo lusinghieri risultati, ma sempre rispettoso della dignità di chi aveva di fronte. Amava vincere ma non stravincere.

Ho avuto modo di conoscerlo in varie occasioni ed in diverse Città. Sono rimasto affascinato dal suo modo di fare, semplice ma profondo. Affrontava le varie situazioni dopo averle studiate nei dettagli. In azienda ha ricoperto ruoli diversi riuscendo sempre a compenetrarli e ad agire con grande competenza. Ricordo le serate passate a Pescara passeggiando e discutendo sulle prospettive che il trasporto ferroviario poteva avere in Abruzzo.

L'Azienda ha perso un valente Dirigente, i colleghi un consigliere ed un amico. Addio Roberto, molti di coloro che ti hanno conosciuto ti ricorderanno a lungo.

Vincenzo Congedo

Alla famiglia di Roberto Povegliano le condoglianze più sentite dei colleghi dirigenti FS e della redazione di Ferrovie&Servizi.

Riflessioni estive

Le lunghe passeggiate che mi sono regalato questa estate nelle fresche valli delle Dolomiti mi hanno portato a meditare su alcuni fenomeni che stanno accadendo nella nostra Azienda e in particolare in Trenitalia.

Premetto che le fonti delle mie riflessioni sono state, in particolare, gli interventi dell'ing.

Catania e dell'ing. Testore ai nostri Consigli Nazionali ai quali ho partecipato, la lettura dei giornali e, soprattutto, il viaggiare in treno.

La prima considerazione è tassativa e difficilmente confutabile: Trenitalia è in crisi. Lo indicano il servizio che la Società offre ai suoi clienti, i clienti stessi che si lamentano, le notizie continue che vengono riportate dai giornali e dalle TV.

La conferma viene poi proprio dalla Società. Il vertice di Trenitalia sta intervenendo con una ristrutturazione massiccia che fa fare un giro di boa completo alla organizzazione precedente. In particolare si sta procedendo alla soppressione delle Divisioni, alla riunificazione del trasporto viaggiatori metropolitano/regionale con la media/lunga distanza, alla riunificazione della manutenzione. Insomma, stiamo assistendo alla morte del modello divisionale e dell'ipotesi societaria connessa e alla contemporanea revisione dei meccanismi operativi, delle procedure e quant'altro.

Se concordo sullo stato di crisi della Società, francamente non capisco perché questa cura drastica dovrebbe far rinascere Trenitalia. Il mio è certamente difetto d'informazione ma sento che i colleghi in servizio esprimono tutti un parere negativo rispetto a questa rivoluzione e questa opinione unanime mi turba molto.

A volte cambiare il punto di osservazione delle cose o limitare l'osservazione ad un settore più ristretto e particolare facilita la comprensione del problema. Proviamo, allora, a vedere innanzi tutto cosa succede nel settore del trasporto delle merci. Sappiamo bene che il Cargo è il punto più debole di Trenitalia.

Questo settore proprio non va, la crisi dura da tempo e, nonostante tutti i tentativi e gli sforzi fatti per tentare un rilancio, i risultati sono stati certamente inferiori alle aspettative. A parziale conforto possiamo constatare che il settore ferroviario delle merci è in crisi, oltre che in Italia, anche nel resto d'Europa e questa affermazione la faccio a valle di quanto pubblicato dal Libro Bianco UE del 2000 e dalle numerose direttive di Bruxelles (per inciso ricordo che il 2005 è l'anno dei bilanci europei, poiché il Libro Bianco del 2000 prevede un *report* critico a metà periodo rispetto alla scadenza del 2010).

La chiave del successo per il definitivo rilancio del trasporto ferroviario delle merci avrebbe dovuto essere, nelle aspettative dell'Unione Europea, la liberalizzazione del settore, l'apertura cioè del mercato a qualsiasi compagnia che avesse voluto gestire un tale servizio. L'idea, ancorché fortemente contestata dalle aziende storiche e dagli stessi Stati, è ormai una realtà. Basti pensare agli svizzeri, che arrivano a Milano con i loro locomotori, e alla TCR che fa la spola giornalmente fra la Germania e diverse stazioni del nostro Paese.

Allora, come avrebbe detto il buon Lubrano, una domanda sorge spontanea: è solo la Cargo di Trenitalia ad esse-

re in crisi? Oppure – seconda domanda – le altre Cargo sono state capaci di ritagliarsi delle relazioni di nicchia, guadagnandoci loro ma senza portare alcun vantaggio alla modalità ferroviaria nel suo complesso? *"E' la seconda che hai detto!"*, risponderebbe *Quelo*, un simpatico personaggio di Corrado Guzzanti, un filosofo farneticante che dice le verità più ovvie...

A questo punto vorrei aprire una parentesi. Nella mia veste di Presidente della FICT (la Federation Internazionale des Cadrei des Transports) ho partecipato a Bruxelles ad un incontro con la DG TREN, Direzione Generale Trasporti e Energia della Unione Europea. L'alto dirigente di quella Direzione con il quale mi sono incontrato ha ammesso l'insoddisfazione dell'organizzazione europea per i risultati raggiunti nel settore del trasporto ferroviario delle merci, da cui la necessità di un'analisi critica di quanto fino ad ora deciso. Una sola cosa è certa e mi è stata ribadita con assoluta convinzione: l'Europa vuole il riequilibrio modale ed è pronta ad impegnarsi con forza per il suo raggiungimento. Nello stesso tempo, però, in attesa che vengano presi provvedimenti finalmente seri ed efficaci, assistiamo al continuo aumento delle merci trasportate per strada e via mare, e vediamo che aumentano anche le merci trasportate per aereo. L'unico settore che non fa registrare alcun segno positivo è quello del trasporto delle merci per ferrovia! Chiusa la parentesi.

In presenza di questo scenario generale, mi chiedo, siamo proprio sicuri che Trenitalia necessitava di interventi così radicali, di essere quasi *sfasciata*? Forse si spera che così possa rinascere dalle sue ceneri, come la Fenice, *più bella che pria*? No, proprio non capisco quale strategia stia adottando il vertice della Società! Ma finché non lo capisco io, pensionato, innamorato da sempre delle ferrovie, affezionato cliente di tutti i treni non è un gran male. Il guaio è che non lo capisce neanche la stragrande maggioranza dei colleghi in servizio che vedono *sfasciare* anche le tante cose che hanno sempre funzionato, le tantissime cose sulle quali si poteva fare in ogni caso e in ogni momento assoluto affidamento.

A proposito dello "sfascio", quello che vedo *da cliente* lascia francamente un po' perplessi. Voglio testimoniare alcune situazioni vissute da me personalmente questa estate su alcuni treni locali della cintura urbana di Roma. Prima testimonianza. Linea Roma – Nettuno: dopo Aprilia non si riesce a leggere nessuna targa di stazione. Le informazioni ai passeggeri vengono fornite dai *vu cumprà* che sanno tutto. "Anzio? Quale Anzio, Colonia o Centrale? Stai tranquillo, te lo dico io, signore, dove devi scendere...!".

Seconda testimonianza. I TAF sono bei treni ma l'informazione a bordo si riduce all'ossessiva scritta scorrevole *"TAF Treno Alta Frequentazione"*. Alla vecchietta che è salita a Roma Trastevere chi glielo dice che è arrivata all'Ospedale Gemelli? Ancora una volta i *vu cumprà*, che le aprono cortesemente anche la porta.

Terza testimonianza. Sullo stesso tipo di treno un giovanotto stile pasoliniano, semi ipnotizzato dalla scritta scorrevole *"TAF...bla...bla..."* si sveglia di botto e chiede al popolo: *"Che vor di alta frequentazione?"*. Risponde una fanciulla dal jeans sub lombare che per rispondere smette per un attimo di masticare a bocca semi aperta una eterna gomma americana: *"Vor di che semo tanti che fre-*

quentamo sto treno...". *"Ah! E ce lo dicheno pure!?* *Comunque a me de sto TAF nun me ne frega un c...!"*, ribatte il giovanastro con l'approvazione piena del popolo sul treno. Consideriamo che il tutto si svolge alla stazione di Roma S. Pietro, col Cupolone sullo sfondo, non nella più nera periferia di Kingali.

Dico subito che non ho alcuna intenzione di fare del disfattismo né, tanto meno, di accusare i colleghi in servizio e i ferrovieri di incuria. Ci mancherebbe altro! Anzi, ho appena confessato, qualche riga più su, di essere innamorato delle ferrovie, ma ho forte la sensazione, se non la certezza, che qualcosa non funziona nelle priorità e nella gestione delle risorse disponibili. La qualità, cari colleghi di Trenitalia, è fatta anche di piccole cose quotidiane, sono quelle piccole cose che fanno immagine e ci procurano clienti!

L'estate si chiude con le zecche sul treno Reggio Calabria – Torino, zecche trovate, tanto per consolarci, anche su un treno francese in viaggio da Ventimiglia a Parigi. Zecche europeiste, evidentemente! Il fenomeno degli insetti e dei parassiti, se ce ne fosse bisogno, conferma una particolarità della modalità ferroviaria: si dispone di troppi spazi da proteggere. Non solo treni e stazioni ma anche piazzali e scali. Da difendere dai terroristi, dalla criminalità comune e dai portatori di zecche!

Concludo in qualche modo queste arruffate e frettolose riflessioni estive.

Esiste certamente un problema Trenitalia ma, forse, è più grave ed immediato il problema del trasporto ferroviario, italiano ed europeo, in generale. A questo proposito, non ho mai letto che i vertici del Gruppo FS si siano preoccupati di sollecitare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un esame approfondito della situazione delle ferrovie italiane globalmente intese. Sembra che ci si preoccupi soltanto delle grandi opere. Ma per farne cosa? Per portare in treno chi e che cosa?

Scrivo queste mie conclusioni vedendo alla televisione l'inaugurazione, a Bari, della Fiera del Levante. Il Presidente del Consiglio annuncia la realizzazione di dieci nuovi aeroporti nel Sud del Paese, adattando, se necessario, anche quelli militari. Mi chiedo che razza di politica dei trasporti sia questa! Forse si vogliono incentivare le compagnie aeree *low-cost* che poi, vediamo, partono senza carburante? E i problemi dell'Alitalia? Follia, follia pura!

Di fronte a queste cose il Gruppo FS non può rimanere inerte, non può rimanere impassibile a guardare, né può scaricare sul management storico i suoi attuali insuccessi. I nostri vertici devono farsi promotori di iniziative e confronti con le altre aziende ferroviarie che operano in Italia ed esigere una politica dei trasporti coerente e stabile. Il momento è questo. Questo, ricordiamolo, è anno di verifica europea.

Ma questo è anche il momento per Assidifer di farsi parte attiva presso i colleghi dirigenti delle altre compagnie ferroviarie, presso quelli delle ferrovie concesse e anche presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per una azione di sensibilizzazione sinergica con quella, auspicata, dei vertici del Gruppo FS.

Sergio Graziosi

LETTERE AL DIRETTORE

Caro Direttore,

permettimi una volta tanto di farti i miei complimenti (se li gradisci). Finalmente, per la prima volta, ho potuto leggere su "Ferrovie & Servizi" un articolo che condivido in pieno, nello spirito e nella forma. Mi riferisco, ovviamente, all'editoriale del numero 6/2005. Finalmente si registra "con tristezza, con preoccupazione e anche con una certa irritazione" quello che è da tempo un dato di fatto. C'è un atteggiamento irrispettoso diffuso nei vertici verso la dirigenza, una insensibilità certe volte addirittura feroce (o forse, come dice un amico dirigente, solo miserabile), una unilateralità assoluta nelle decisioni e nelle scelte. Ma quale confronto franco? quale dialogo? quale attenzione? C'è solo, da una parte, arroganza, protervia, egocentrismo, assoluta mancanza di autocritica, e dall'altra, spesso, servilismo, silenzio e paura. E si tratta di una caduta verticale, sempre più grave. Come ultimo esempio di attenzione sensibilità leggi la lettera che l'amministratore delegato ha inviato, in occasione dei 100 anni delle Ferrovie dello Stato, per email e "a tutti i dipendenti".

So benissimo che è difficile dirigere un sindacato dei dirigenti, trovare un punto di equilibrio e una consonanza tra le aspettative di chi si rappresenta e il ruolo e la responsabilità dirigenziale, il dovere dell'appartenenza, la condivisione totale degli obiettivi. E' difficile sempre, ma in un momento come questo vissuto da FS, e in particolare da Trenitalia, rischia di diventare addirittura impossibile. Tuttavia, il Giornale dovrebbe assumere un ruolo terzo, e

per quanto possibile rivendicare e attuare il massimo di obiettività e indipendenza (ovvero dovrebbe assumere e diffondere quelle posizioni "critiche" che il singolo dirigente non può permettersi). Questo almeno è il mio parere e il mio consiglio.

La presenza di Testore al Consiglio Nazionale è stato un atto quasi dovuto. Semmai fatto in ritardo e in maniera inadeguata (a dispetto della "sua puntualità piemontese", doveva ritagliarsi nella sua agenda il tempo adeguato, in modo da parlare e ascoltare le eventuali repliche). I ringraziamenti potevano quindi essere più contenuti. Giusto pubblicare il suo intervento, ancora più giusto ospitare qualche opportuna "messa a punto", addirittura meritorio pubblicare i curricula professionali di certi vertici, i risultati ottenuti nelle precedenti esperienze lavorative (sarebbe proprio bello!).

Come avrai capito il problema che sollevo non riguarda solo la forma e l'insensibilità. Il timore è che quella forma celi una indisponibilità all'ascolto e alla collaborazione, una mancanza di volontà a mettere a frutto le risorse e le esperienze migliori (che in azienda ci sono), la scelta di andare avanti da soli, fino al disastro. E purtroppo, quando accadrà, non saranno i vertici (questi vertici) a "raccolgere i cocci". In ogni caso buon lavoro. Un caro saluto.

Piero Spila

Il collega, con molta amarezza, testimonia in modo efficace lo stato di grave disagio nel quale lavorano e vivono

tanti dirigenti di Trenitalia.

La verità delle cose, secondo Spila e anche secondo tanti altri, è molto diversa da quella che si sta cercando di far vedere: il processo di riorganizzazione e di ristrutturazione, così fortemente portato avanti dai vertici della Società, non è un processo condiviso, il bisogno e la necessità di cambiare in modo così radicale, tagliando insieme buono e cattivo, non è assolutamente dimostrato, i provvedimenti sono imposti, manca qualsiasi forma di discussione e di condivisione sulla politica funzionale della Società, l'atteggiamento del vertice verso i "dipendenti", dirigenti compresi, è irrispettoso, insensibile, spesso perfino arrogante.

Il coro delle lamentazioni si estende dal Piemonte alle Isole, dal Triveneto al Sud del Paese. E questo al di là della standing ovation che probabilmente un certo timore riverenziale e sicuramente una regia accurata e ben organizzata hanno saputo strappare per l'Amministratore Delegato ad una recente Convention della Società. E' ora che i vertici di Trenitalia, lasciando da parte improbabili e poco credibili momenti di autocelebrazione, comincino a verificare con estrema attenzione quello che sta realmente accadendo nella loro Società ed è ora che si comincino a preoccupare seriamente degli umori dei dirigenti e delle loro tensioni ad evitare di andare avanti così, a testa bassa, "fino al disastro" della Società, come avverte apertamente il collega Spila e come sostengono, non soltanto in cuor loro, tanti altri colleghi.

Una lettera all'ing. Testore

Il 20 luglio scorso abbiamo ricevuto, per conoscenza, la lettera che segue, diretta all'Amministratore Delegato di Trenitalia e, dopo averne discusso con l'autore - il collega Enrico Barni - abbiamo deciso di pubblicarla per diversi motivi. Intanto per i contenuti che confermano purtroppo, in modo circostanziato, le preoccupazioni più volte esposte anche da noi. Poi per lo spirito che si evince dalla lettera: l'amarezza di un uomo che ha sempre dato il meglio di sé, con com-

petenza, e che vede oggi la sua Società muoversi in una situazione di particolare gravità. Infine per il coraggio del collega che, proprio per l'amore che ha sempre avuto per la sua azienda, può esprimere apertamente e in pubblico le critiche che moltissimi colleghi esprimono in privato. Enrico, peraltro, ha sempre ricoperto e ricopre ruoli di grande responsabilità, apportando nel suo lavoro innovazioni e idee tali che nessuno può pensare che

le sue critiche siano frutto di rivalse o di visioni rivolte alla difesa del passato.

Ci piacerebbe invece che la lettera di Enrico Barni possa suscitare un dibattito al quale prendano poi parte un gran numero di colleghi che vogliono esprimere liberamente e apertamente il loro pensiero. Intanto ringraziamo di cuore Enrico Barni.

Nicola Tosto

Gentile Amministratore,

raccolgo volentieri il suo invito ad un dialogo franco ed aperto sperando, con il mio intervento, di portare un contributo utile all'azienda. Ho letto con molta attenzione i contenuti del suo intervento al consiglio nazionale di assidifer e sinceramente mi trovo molto vicino ai toni preoccupati espressi al riguardo dai colleghi Nicola Tosto, Giorgio Asunis, Sergio Graziosi, come condivido anche le preoccupazioni espresse dalla segreteria fendit. Da almeno un anno Trenitalia è in continua rivoluzione organizzativa. Sinteticamente e con il rischio di dimenticare qualcosa, ricorderò i profondi mutamenti organizzativi nel settore cargo, le modifiche intervenute nell'estate 2004 nella direzione operativa della ex divisione passeggeri e le successive del gennaio 2005 nel settore commerciale della medesima, la creazione delle due direzioni generali operative e delle business unit passeggeri e locale, la successiva recente soppressione delle due business unit, l'accentramento delle funzioni di staff, la creazione della direzione tecnica della manutenzione.

L'obiettivo è quello di accorciare la catena di comando? Questa affermazione sembra essere in contrasto, ad esempio, con la creazione delle otto macroaree territoriali che di fatto rappresentano un livello in più. Per la verità la nuova organizzazione presenta varie contraddizioni: si concentra da una parte la gestione di alcuni processi quali la manutenzione, dall'altra si creano figure parenti alla lontana dei vecchi direttori di zona. Ma, a parte i contenuti, perché è vero quello che lei dice riguardo alla non esistenza di un modello di organizzazione ottimale, il tourbillon organizzativo è tale che molti hanno perso il bandolo della matassa e troppi ormai non riescono nemmeno a terminare la lettura degli ordini di servizio. E questo disorientamento dei dirigenti e dei quadri, sia centrali che territoriali, nonché dei lavoratori tutti, produce già i suoi effetti.

Da molti mesi, e quindi il dato è ormai consolidato, la puntualità è in costante peggioramento.

La "customer", cioè la valutazione che ci danno i clienti, sempre relativa ai treni della ex divisione passeggeri, è anch'essa negativa rispetto all'anno scorso. Siamo riusciti persino a peggiorare nell'informazione a bordo dei treni.

I treni soppressi nel trasporto locale sono anch'essi aumentati rispetto ad alcuni mesi fa.

La produzione di treni merci è in calo ed i relativi ricavi sembra stiano crollando, ma sarebbe interessante conoscere il dato ufficiale.

Ora, è mai possibile, le chiedo, leggere che i risultati dell'ennesima riorganizzazione arriveranno a partire dal Natale prossimo e dal 2006, tra l'altro non si capisce in base a quale certezza, quando a gestire la nuova fase saranno le stesse persone che hanno prodotto nell'ultimo anno i risultati sopra descritti? Ci hanno insegnato, infatti, che ogni manager dovrebbe trarre le conseguenze della sua gestione!

Ma perché le cose vanno così male? Cancelli sicuramente dai miei ricordi qualche sciocchezzaio che mi è capitato di leggere recentemente circa le problematiche dovute alle alte temperature o all'eccessivo numero dei treni programmati: ci mancherebbe solo che ci facessimo spaventare dal solleone o dal produrre treni!

Il disorientamento organizzativo, a mio giudizio, si unisce ad una gestione più improntata a correre dietro alla emergenza quotidiana che a programmare seriamente e per tempo tenendo conto di tutte le variabili. Un organismo già malaticcio, provato da anni di esodi agevolati attuati in maniera grossolana senza tener conto delle professionalità che si perdevano e dalla politica sparagnina rispetto al rinnovo e alla manutenzione di locomotori e carrozze, ha provocato in buona parte l'attuale situazione. C'è poi il caso limite della pulizia dei treni: dai nuovi contratti di pulizia ci aspettavamo minori costi e migliori prestazioni, ma abbiamo raggiunto solo il primo obiettivo. Infatti il giudizio dei clienti è pesantissimo: nei treni della media/lunga percorrenza peggioriamo rispetto al 2004, su valori già bassi, per non parlare dei treni del trasporto locale dove per alcuni settori il giudizio di sufficienza rinvia al terzo mondo. Mi permetto di suggerirle, come ho fatto in un progetto molto concreto presentato qualche mese fa e che poi si è perso per strada, che il problema può e deve essere risolto in due modi: chiarezza nel rapporto con le imprese; efficacia dei controlli.

Ma l'altro fattore determinante per i risultati negativi sottolineati è stato quello della gestione delle risorse umane. E' mai possibile, le chiedo, che decine e forse centinaia di titolari d'impianto, quadri e tutor del personale di macchina e di bordo non facciano giornalmente il mestiere per il quale sono pagati perché costretti, anche per la dignità professionale che li contraddistingue, a viaggiare sui treni come macchinisti o come capitreno? E' a conoscenza, gentile Amministratore, del fatto che in molti impianti del medesimo personale di macchina e di bordo non si riescano a programmare gli aggiornamenti professionali così importanti ai fini della sicurezza e della qualità del servizio? Anche qui, poiché tutti gli anni è la stessa storia, possibile che non si riesca a fare per tempo una seria programmazione delle risorse?

Ultimo capitolo che vorrei toccare è quello del rapporto con i dirigenti nella nostra Società. Non voglio innanzitutto cadere nella facile dialettica

sugli innesti continui di dirigenti dall'esterno (è un fatto), però mi permetta di farle un esempio: la manutenzione degli ETR 500 ha formato oggetto di particolare attenzione negli ultimi anni, tra l'altro con l'istituzione di uno specifico tavolo tecnico tra divisione passeggeri, consorzio Trevi ed una società di consulenza. Non mi sembra, visti gli ultimi dati, che le cose siano migliorate granché, però con una certa meraviglia abbiamo visto progressivamente inserire nell'organigramma di Trenitalia, a coprire ruoli di assoluto rilievo, i consulenti presenti a quel tavolo. Ora, indipendentemente dalla stima che abbiamo per i nuovi colleghi, è possibile che non ci siano tra tutti i dirigenti già presenti in azienda persone che possano coprire adeguatamente quei ruoli? Le ricordo che parliamo di ruoli in cui l'esercizio ferroviario rappresenta l'essenza e non parliamo invece di esperti di marketing o altro.

Inoltre, ingegnere, è a conoscenza del fatto che ci sono vari quadri immessi in funzioni dirigenziali che da anni attendono la definizione delle loro posizioni e che si tratta, in molti casi, di persone assai meritevoli inserite in settori delicati dell'esercizio? Cosa si aspetta? Mi permetta poi di esprimere tutto il mio stupore per come sono state gestite le varie fasi di ristrutturazione nel rapporto con i dirigenti interessati. Molti di loro infatti, anche coloro che dovevano cambiare mestiere, lo hanno saputo direttamente leggendo gli ordini di servizio o mendicando nei corridoi le informazioni. E' questa la trasparenza e lealtà dei comportamenti indicata e fissata nei valori fondamentali dall'Ing. Catania?

Mi consenta di chiudere con un'ultima riflessione: è possibile che solo Trenitalia abbia necessità di tutti questi interventi? E' possibile che l'altra Società fondamentale del Gruppo, RFI, sia un monolite perfetto? E' possibile che, contrariamente ad ogni legge statistica, i bravi siano tutti di là e gli inefficienti tutti di qua?

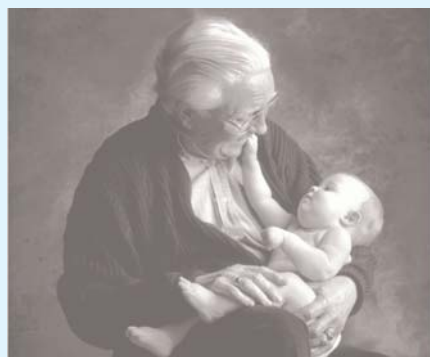
Invito tutti noi ad una riflessione su questi temi prima che sia troppo tardi.

Cordiali saluti

Enrico Barni

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