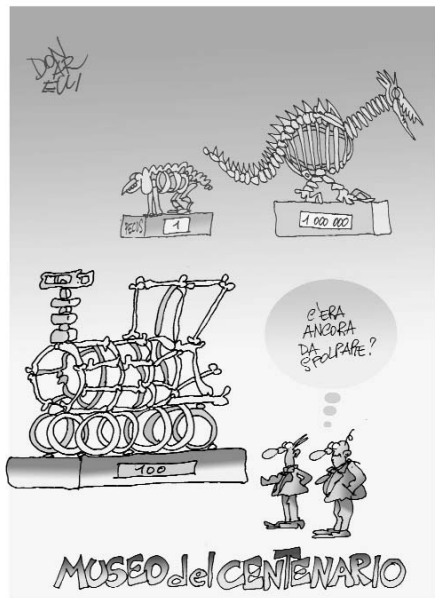


i siamo. Fra pochi giorni saremo a Padova a celebrare, anche noi dirigenti, il centenario della fondazione delle Ferrovie dello Stato. Sarà un momento importante per riflettere sulla nostra storia recente e passata, ma sarà anche occasione per guardare al futuro di una azienda, oggi in evidente difficoltà, ma dalle potenzialità enormi.

Al convegno cercheremo di mettere in evidenza i momenti più significativi della storia trascorsa, delle difficoltà affrontate e risolte, degli errori commessi. I valori maturati in cento anni di esistenza e la grande professionalità che ci è riconosciuta saranno la base che consentirà la costruzione di un futuro che dovrà essere ancora migliore del passato.

A Padova cercheremo di mettere in evidenza il ruolo che la rappresentanza dei dirigenti ha avuto nel tenere unito il gruppo anche nei momenti più difficili, quando i media parlavano un giorno sì e l'altro pure delle Ferrovie come di un covo di privilegiati, di incapaci e di corrotti. E' stato questo Sindacato, in quei momenti tragici e di grandi difficoltà per la categoria, a fornire un punto di riferimento ai dirigenti, spaesati e attoniti; è stato questo Sindacato a presentarsi nelle sedi più diverse (ricordo ancora la trasmissione televisiva Moby Dick, condotta da un Santoro scatenato contro la dirigenza ferroviaria) a difendere il ruolo e la dignità del gruppo dirigenziale. Questo, peraltro, non ci ha mai impedito di guardare avanti, anzi, ci ha permesso di affrontare le sfide più difficili con coraggio e grande forza d'animo.

Per restare in tempi più recenti, bisogna ricordare che proprio i dirigenti e la loro rappresentanza sindacale si sono battuti in tutte le sedi competenti per avere quei finanziamenti indispensabili al rilancio della modalità ferroviaria e dare così una concreta risposta



MUSEO del CENTENARIO

alle richieste che venivano dal Paese di una ferrovia più compatibile con l'ambiente e più sicura.

All'inizio degli anni '80 i dirigenti erano in prima linea a sostenere la necessità di trasformare la vecchia Azienda in Ente pubblico prima, e in Società per azioni, poi, nel tentativo di svincolarne l'azione dai troppi legacci burocratici che ne rallentavano l'azione operativa e soprattutto che ne limitavano l'autonomia dai poteri esterni.

Nel 1998, con l'acquisizione del contratto dei dirigenti di aziende industriali, non si è forse compiuto un passaggio importante, potremo anche dire coraggioso, che ha portato i dirigenti in un mondo più ampio e complesso, che ha aperto loro grosse prospettive di crescita culturale e professionale?

Sappiamo bene che in Azienda le cose non sono andate tutte come avremmo voluto, sappiamo che le cose da fare sono ancora tante ed infinitamente più difficili di quelle che sono state fatte, ma sappiamo anche che il percorso intrapreso ci permette di sperare in una crescita futura della nostra Azienda nell'interesse del Paese.

Sappiamo che non basta il nostro impegno, sappiamo che ci vuole una maggiore determinazione da parte dei governi a rendere conveniente il trasporto ferroviario rispetto a quello stradale. Sappiamo che questo è il punto più difficile, anche perché quei poteri di cui si parlava prima non sono del tutto scomparsi e, anzi, periodicamente prendono vigore e tentano di penetrare a fondo nel corpo della nostra Azienda. Sappiamo benissimo, però, che a difesa dell'Azienda, del suo patrimonio, dei suoi valori è schierato un gruppo dirigente, rappresentato da Assidifer, forte, tenace, compatto che ha fatto della libertà e dell'autonomia da qualsiasi potere il suo straordinario punto di forza.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 14°
N° 10/2005



COSA RICORDARE TRA ALTRI 100 ANNI?

Fu proprio *Ferrovia&Servizi*, nel numero di novembre 2004, a ricordare a tutti noi che il 2005 sarebbe stato l'anno in cui le Ferrovie dello Stato compivano i primi cento anni di vita. Dalle colonne del nostro giornale fu lanciata ai vertici della Società appena insediati la proposta di celebrare tale importante data promuovendo manifestazioni a ricordo di quanto, con abnegazione ed orgoglio, è stato fatto dalle generazioni di ferrovieri che si sono via via succedute. Per rispolverare e riconoscere i valori che hanno fatto grande la nostra azienda e per ricordarli soprattutto ai giovani colleghi che ancora non conoscono a fondo quel patrimonio culturale, umano e professionale che ha fatto delle Ferrovie dello Stato non solo la più grande impresa di trasporto italiana, ma anche una vera e propria istituzione del Paese.

So bene che occorre guardare avanti e che spesso guardare indietro viene interpretato come inadeguatezza a gestire i processi di cambiamento. Ma come è possibile ignorare il passato, specie per chi ne ha vissuto una parte? Poco più di un quarto del secolo appena trascorso, infatti, l'ho vissuto pure io. E' vero, è stato l'ultimo quarto nel quale, specie alla fine, i riferimenti al patrimonio culturale, umano e professionale sono stati a volte spazzolati via da nuovi modi di vedere e di gestire i problemi. Nuovi modi di vedere e di gestire che spesso hanno visto ridimensionare significativamente il ruolo dei dirigenti operativi sempre più esecutori di indirizzi accentrati in posizioni affidate il più delle volte a colleghi provenienti dall'esterno che, benché dotati di capacità di esposizione ed a conoscenza delle teorie di marketing, fanno fatica a far propri i fondamentali del sistema di trasporto su ferro, ben diversi da quelli di tanti altri settori produttivi.

Se è vero che gli ultimi anni sono stati tali, i primi certamente sono stati molto appassionanti e coinvolgenti. Come dimenticare le camminate lungo linea per la visita al binario ed alle opere d'arte, il dialogo con gli operai nei cantieri di lavoro sia di giorno, sia

di notte, le lunghe notti trascorse accanto al macchinista nelle scorte treno, il pernottamento nei ferretel ed il pasto consumato nelle mense! Un insieme di esperienze, con quelle maturate nel fitto dialogo con la clientela, utili per conoscere, per capire, per decidere, per discutere con i capi che prima di me avevano maturato analoghe esperienze e con i quali occorreva confrontarsi con cognizione di causa. E' vero, oggi, a volte, essere troppo ferrovieri può non essere adeguato ai tempi. Ma come dimenticare che fu proprio l'essere ferrovieri a far crescere la nostra azienda nei suoi cento anni di storia!

Il suo primo Direttore Generale, l'ing. Riccardo Bianchi, rimasto in carica per ben 10 anni, e le centinaia di migliaia di ferrovieri che si sono succeduti nel tempo sono stati

capaci di accorciare l'Italia e sono stati protagonisti di importanti eventi, non ultima la grande ricostruzione a seguito del secondo conflitto mondiale che distrusse oltre il 50% delle infrastrutture.

Fu allora che i dirigenti delle Ferrovie dello Stato, insieme con i colleghi del Genio Civile, costituirono il fiore all'occhiello e l'orgoglio per il nostro Paese. Fu allora che il lavorare insieme riuscì a costruire, con il fare, uno spirito di corpo ed un senso di appartenenza senza eguali. Uno spirito di corpo ed un senso di appartenenza che nei più si è mantenuto costante nel tempo e che nell'ultimo decennio è stato addirittura capace di garantire la continuità del servizio, seppur in un contesto riorganizzativo nel quale l'opera di "demolizione del vecchio" è andata avanti pesantemente ed inesorabilmente.

Più volte, pur nella consapevolezza che occorre sempre guardare avanti, ho avuto modo di segnalare la pericolosità di certe scelte. Eppure la caccia alle streghe continua e, purtroppo, continua anche l'abbandono di chi oramai non ce la fa proprio più.

Ciò nonostante le cose vanno avanti perché gran parte dei ferrovieri è costituita da uomini e da donne che credono ancora nell'azienda e nel suo ruolo a servizio del Paese.

Quei ferrovieri vanno aiutati a superare il momento di confusione e di difficoltà nel quale ancora oggi vivono, benché da più parti si dica o si voglia far credere il contrario. Vanno aiutati perché siano riferimento e stimolo per i nuovi colleghi, perché siano capaci di rigenerare al loro interno i giusti valori e di costruire i ricambi necessari per l'Azienda di domani.

Allo stato attuale mi viene difficile individuare figure di spessore analoghe a quelle del passato.

Quale saranno gli uomini che la storia ricorderà alla fine del prossimo secolo? Quali meriti saranno a loro attribuiti?

Giorgio Asunis

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

Ancora una volta il treno è l'involontario protagonista di fatti di cronaca. In Val di Susa si protesta. Giornali e televisione strombazzano che quei tranquilli valligiani sono contro l'Alta Velocità. Ma contrari a chi e a che cosa? In TV passano immagini di interviste per la tutela dell'ambiente e di manifestanti che innalzano striscioni anti TAV.

Sembra di essere tornati ai tempi delle crociate ideologiche contro la scelta dell'energia nucleare in Italia, giudicata pericolosa ed inquinante. Sappiamo come è andata: oggi, anche solo per accendere una lampadina dobbiamo bruciare petrolio che importiamo a caro prezzo ed usiamo energia "fatta con il nucleare" acquistata da Paesi che hanno le loro centrali a pochi chilometri dai nostri confini!

Auguriamoci che ancora una volta per la miopia di pochi non debba rimetterci l'intero Paese.

In questa vicenda quel che colpisce è che nessuno si è preso la briga di spiegare all'opinione pubblica con chiarezza, una volta per tutte, che realizzare quel traforo della linea AV Torino-Lione, facente parte del famoso Corridoio 5, permetterà a merci e servizi di passare al di là delle Alpi con molta più facilità e di non lasciare l'Italia tagliata fuori dai flussi di traffico che contano.

Il dirigente ferroviario, da funzionario di Stato a manager di azienda industriale

Quando lo scorso anno gli organi di Assidifer deliberarono di partecipare con proprie iniziative alle celebrazioni che sarebbero state sicuramente organizzate da più parti in occasione dei cento anni delle Ferrovie dello Stato, le ipotesi che vennero fatte riportavano in maggioranza alla organizzazione di un Convegno che ricordasse, in qualche modo, la figura del dirigente FS e ricordasse anche quale peso il dirigente stesso ebbe nella crescita e nello sviluppo delle Ferrovie italiane.

Non che mancassero idee diverse e magari più originali ma in tutte le altre c'era la necessità di organizzare l'evento, in un modo o nell'altro, con il consenso e la collaborazione dell'Azienda. Non si poteva procedere, insomma, in modo autonomo.

All'inizio dell'anno ci fu anche un abboccamento con le persone della Holding preposte alla organizzazione degli eventi celebrativi ma ci si rese conto subito che nessuno, al di là di cortesie quanto blande informative, aveva intenzione di condividere iniziative e proposte con il sindacato, seppure dei dirigenti.

Fu così che Assidifer intraprese l'unica strada percorribile in forma totalmente autonoma, quella della effettuazione di un Convegno preceduto dalla realizzazione di uno studio sulla figura del dirigente FS. Il tema prescelto fu "Il dirigente FS, da funzionario di Stato a manager di azienda industriale".

Con la scelta di questo tema si è voluto portare all'attenzione dell'opinione pubblica e dei media la figura del dirigente FS, si è voluto centrare il focus su colui che ha segnato, in modo positivo o negativo che sia, gran parte della storia ferroviaria.

Il dirigente FS – inteso fino al termine degli anni Ottanta come funzionario di Stato e poi, compiutamente dal 1993, come manager di azienda industriale – ha seguito l'evoluzione storica della sua azienda, ne ha subito i diversi processi di trasformazione, ma ha anche contribuito a determinarne lo sviluppo e in sostanza le fortune soprattutto quando, come alto funzionario dello Stato, era il rispettato e autorevole promotore delle leggi che la riguardavano.

In occasione del Convegno – che si terrà a Padova, nei saloni della Fiera, il 1° dicembre prossimo – verrà presentato uno studio, commissionato da Assidifer allo storico ferroviario Valter Guadagno sull'evoluzione della dirigenza ferroviaria nella storia dell'Azienda e del Paese.

Nello studio, che è stato raccolto in un pregevole volume che sarà presentato prima del Convegno, l'Autore tratteggia la figura del dirigente ferroviario, inserendolo in modo appropriato nel contesto storico della azienda e del Paese ed esaltandone quelle doti che ne hanno fatto, in sostanza, l'artefice principale delle sorti della propria Azienda.

Dal 1905 in poi l'Italia ha sempre saputo che l'Azienda ferroviaria era una istituzione affidabile, guidata da uomini di grande professionalità, dotati di responsabilità e alto senso dello Stato.

Le realizzazioni tecniche, all'avanguardia nel mondo, hanno esaltato negli anni la figura degli ingegneri ferroviari, veri maestri di generazioni e generazioni di tecnici nello specifico campo del trasporto su rotaia.

La perfetta amministrazione e una organizzazione capillare dei meccanismi burocratici hanno permesso poi, ad una struttura complessa come quella ferroviaria, di funzionare in modo semplice ed esemplare e questo è accaduto grazie ad una dirigenza amministrativa tra le più preparate del Paese, selezionata per tanti decenni nella crema delle Università e attraverso l'espletamento di concorsi estremamente selettivi e complessi.

Quando, dopo il 1985, l'Azienda di Stato si è trasformata in Ente pubblico economico prima, e in Società per azioni, poi, il dirigente FS ha visto modificarsi progressivamente il suo status: non era più la competenza burocratica delle regole della Amministrazione dello Stato a selezionare i migliori ma, via via, erano le regole del mercato, le regole della concorrenza quelle con le quali ci si doveva

confrontare.

Non si nasconde che per molti dirigenti il cambiamento ha costituito un problema, ha determinato una situazione di grave disagio dalla quale alcuni non sono stati capaci di uscire.

Piano piano costoro, preso atto della impossibilità di convivere con un cambiamento così accentuato e radicale sono usciti dal cosiddetto ciclo produttivo.

La stragrande maggioranza comunque ha accettato la sfida e, seppure con le inevitabili difficoltà iniziali, ha trasformato la propria professionalità, adattandola ai cambiamenti aziendali.

Il processo è stato lungo, ma si è ormai abbondantemente compiuto.

Peraltro l'Azienda ferroviaria, checché si possa credere, è ancora in fase di evidente cambiamento: lo provano le trasformazioni in atto, soprattutto in Trenitalia.

Questo non spaventa il dirigente FS che oggi, a buona ragione, può e deve essere considerato "manager di azienda industriale" a tutti gli effetti.

D'altra parte il confronto continuo che i dirigenti FS hanno attraverso il loro sindacato con i colleghi delle

altre aziende industriali aderenti a Federmanager, evidenzia come i "ferrovieri" siano sempre tra i più attivi, tra i più preparati, tra quelli professionalmente più capaci.

Una cosa che lo studio di Valter Guadagno non dice, ma che forse bisognerebbe cominciare a trovare il coraggio di dire, magari dalla tribuna del prossimo Convegno di Padova, è che da troppo tempo, da circa venti anni ad occhio e croce, un dirigente "ferroviero" – tanto per capirci, nato e cresciuto in Azienda – non si siede nella poltrona più alta del Gruppo FS.

Sarebbe forse ora che ciò accada perché, riteniamo, una azienda nella quale non si producono biscotti, detersivi o apparecchiature meccaniche o elettroniche che siano, ma piuttosto si realizza e si offre al Paese un servizio di trasporto complesso come quello ferroviario meriterebbe, almeno una volta ogni venti anni, di essere guidata da chi di trasporto ferroviario se ne intende veramente.

Roberto Martinez

FEDERMANAGER

Federazione Nazionale

Dirigenti Aziende Industriali

Assidifer



Convegno

"Il dirigente FS, da funzionario di Stato a manager di azienda industriale"

Fiera di Padova, Via Tommaseo, 59
1° dicembre 2005

Programma

Ore 14.30

Registrazione dei partecipanti

Ore 14.45

Saluti delle Autorità

Ferruccio MACOLA

Presidente di PadovaFiere

Flavio ZANONATO

Sindaco di Padova

Vittorio CASARIN

Presidente della Provincia di Padova

Ore 15.15

Renato CHISSO

Assessore Regionale alle Politiche della Mobilità e Infrastrutture

Ore 15.30

Presiede: **Giorgio ASUNIS**

Presidente Assidifer Federmanager

Interventi

Nicola TOSTO

Segretario Generale Assidifer Federmanager

Roberto TESTORE

Amministratore Delegato Trenitalia

Mauro MORETTI

Amministratore Delegato Rete Ferroviaria Italiana

Liberio ANDREATTA

Amministratore Delegato

Opera Romana Pellegrinaggi

Andrea RIELLO

Presidente Federazione Industriali del Veneto

Elio CATANIA

Presidente e Amministratore Delegato Gruppo Ferrovie dello Stato

Ore 18.30

Intervento conclusivo

Edoardo LAZZATI

Presidente Federmanager

Cento anni delle Ferrovie dello Stato: fra passato e futuro

Il prossimo primo dicembre celebreremo a Padova i cento anni delle Ferrovie dello Stato. Qualche riflessione non agiografica si impone. Non è fuor di luogo ricordare che all'epoca il dibattito sulla statalizzazione fu accesissimo e che da più parti si gridò allo sfascio imminente delle ferrovie. Lo sfascio non ci fu, anzi le ferrovie svolsero un ruolo di primordine negli anni successivi ed in particolare durante la prima guerra mondiale. Fra le due guerre si raggiunse il massimo prestigio, basti ricordare i record di velocità e la costruzione delle due linee direttissime Roma-Napoli e Firenze-Bologna. La seconda guerra mondiale provocò un disastro ma la ricostruzione fu un capolavoro di rapidità. A ragione le ferrovie sono state considerate come uno degli strumenti principali della ripresa economica del paese.

Dagli anni cinquanta le dolenti note: abbandono della rotaia e sviluppo del gommato. Declino. La ripresa inizierà molto tempo dopo ma in modo non sistemico ed incoerente, senza uno scenario forte di politica dei trasporti. Sono storia recente le trasformazioni istituzionali, da Azienda autonoma ad Ente pubblico economico, quindi a Società per azioni. Sono note le direttive europee che hanno fatto, fanno e faranno dell'apertura del mercato ferroviario l'asse portante del riequilibrio modale fra strada e ferrovia. Sono noti i risultati assolutamente deludenti, non solo in Italia. Per inciso: in Italia dal 1985 ad oggi si sono succedute ben cinque squadre di vertice al capezzale del malato. Citiamo i capisquadra: Ligato, Schimberni, Necci, Cimoli ed ora Catania. Contemporaneamente sono arrivate anche risorse economiche per investimenti, eppure le cose non vanno bene. Si vende poco prodotto ferroviario e la modalità stradale sembra imbattibile. Ma perché?

A mio parere, da quando esistono le ferrovie dello Stato esistono ambiguità di fondo che si sono accentuate dagli anni cinquanta per manifestarsi con chiarezza negli ultimi venti anni: ambiguità fra servizio pubblico ed esigenza di bilanci soddisfacenti, ambiguità fra liberalizzazione del mercato ferroviario e iper-liberalizzazione del trasporto nel suo complesso. Il mercato del trasporto è infatti il più liberalizzato di tutti, essendo ogni famiglia italiana praticamente padrona dei mezzi di produzione in quanto proprietaria di una o più automobili. Esiste d'altra parte una pletera di aziende di trasporto di merci su strada.

Mi rendo conto di dire cose ovvie, trite e ritrite, ma a volte è proprio partendo dall'ovvio che si può capire qualcosa. Occorre rivalutare il buon senso della casalinga di Voghera. A proposito di servizio pubblico di trasporto, non ricordo fino a quando sia stato ancora possibile prender un treno delle Ferrovie dello Stato, scendere in una stazione qualsiasi distante dalla località servita e trovare un autobus per raggiungere tale località. Insomma fino a quando è esistito il servizio pubblico con asse portante il sistema ferroviario? Ancora più pesante: esiste oggi un servizio pubblico di trasporto basato sulla ferrovia come segmento principale? In pratica per certe località non esiste più.

Con lo sviluppo dell'autovettura privata il servizio pubblico di trasporto è diventato sempre più costoso rispetto ai ricavi, quindi è peggiorato enormemente e la ferrovia ha perso la sua cen-

tralità. La cosa peggiore è che i costi globali per il nostro paese non sono affatto diminuiti, basti pensare alla tragedia degli incidenti stradali e alle problematiche ambientali.

Ma allora perché non ripensare il ruolo delle ferrovie e del servizio pubblico in un'ottica sistemica che salvi i bilanci e garantisca i servizi? Perché nel nostro paese è impossibile fare scelte su base prioritaria, scoppia un pandemonio di localismi e di microinteressi che nessun governo ha mai voluto affrontare. Quando le risorse economiche hanno ricominciato ad affluire alle ferrovie si sarebbero dovute fare scelte "traumatiche", quali la riduzione della rete e il potenziamento rapido degli assi principali. Andava ripensata contemporaneamente la politica di erogazione del servizio pubblico, in un'ottica integrata rotaia e/o strada, in base a criteri di convenienza e di minor costo. Più esplicitamente, non ci si imbarca a costruire la ferrovia Ferrandina-Matera (che non si sa se sarà mai finita ed esercitata), ma si garantisce un trasporto di autobus dalla stazione FS di Ferrandina a Matera, in coincidenza certa e con titolo di viaggio unico. Si potrebbero fare molti altri esempi.

Queste carenze politiche di fondo non si colmano con la liberalizzazione del mercato su ferro, non c'entra

nulla. Senza una classe dirigente del paese che cominci ad assumersi la responsabilità delle proprie scelte, rinunciando al piccolo cabottaggio elettorale, le Ferrovie dello Stato, vanno verso un grigio futuro. Futuro grigio, in realtà, solo per la compagnia di Stato Trenitalia, perché Trenitalia di fatto è ancora una compagnia di Stato.

Se la passeranno meglio le compagnie private di trasporto ferroviario prossime venture, quelle per le merci fin da oggi, quelle future per i viaggiatori internazionali dal 2008 e per quelli nazionali dal 2010. E il servizio pubblico? Peggiorerà ancora ed i costi del trasporto, nel complesso, saranno sempre alti. Graveranno in definitiva sull'economia del paese ad onta delle vuote parole sulla bellezza del "laissez faire" all'italiana.

Non è gradevole scrivere queste cose sul giornale celebrativo del centenario, ma forse è proprio questa l'occasione per avviare un serio dibattito nell'azienda e nel paese sui temi generali accennati. Penso proprio che competa al sindacato dei dirigenti lanciare la provocazione, se non altro per non essere accusati di responsabilità esclusiva rispetto a situazioni sulle quali la dirigenza non ha alcuna possibilità di influire.

Sergio Graziosi

Quando le favole diventano vere

Quest'anno tutti i soci di Assidifer riceveranno come inconsueto regalo di Natale un libro di favole, ma non favole qualunque: favole "vere". L'opera, che porta la firma del direttore di questa testata, Roberto Martinez, e ommimoricamente si intitola proprio Favole vere, è stata voluta per dare un originale e utile contributo alle celebrazioni del centenario delle Ferrovie dello Stato che si chiudono formalmente con la fine di quest'anno. Il lavoro di Martinez, già recensito su

questo giornale, si condensa in una piccola antologia di dieci storie realmente accadute, anche se a volte simili a fiabe, tutte orbitanti attorno al mondo della ferrovia. Essendo stato ispirato da un importante compleanno, ovviamente il libro parla della ferrovia di un tempo, quella che oggi, ahimè/per fortuna* (*cancellare l'espressione non condivisa) non c'è più, né potrebbe più esistere. Quella in cui la dimensione antropologica, nel bene e nel male, prevaleva sulla dimensione tecnologica, quella in cui l'organizzazione veniva curata secondo rigorosi modelli, riti e miti, in cui i dirigenti erano figure irraggiungibili dai più e i capi reparto (ve li ricordate?) erano in prevalenza "Cav." riservati e poco propensi a dar corda ai sottoposti.

Favole vere è un libro che nella sua semplicità risulta dinamico ed empatico, perché ti costringe a fermarti e a rivedere situazioni conosciute, che sono capitate o avrebbero potuto capitare anche a te, quando eri all'inizio della tua car-

riera. Magari all'esercizio, fra i binari o a bordo di un treno. Se invece sei un giovane manager assunto da poco, la lettura di queste pagine ti servirà per saperne qualcosa di più sull'azienda in cui oggi lavori: il che, visto di che azienda si tratta, non guasterebbe affatto.

L'idea di proporre questa iniziativa, i cui contenuti stanno un po' in equilibrio sul filo di un possibile approccio nostalgico, poteva sembrare un po' fuori tema, se non addirittura con-

trocorrente rispetto alla visione rivolta al futuro del nostro Gruppo. In realtà, ci sembra che il risultato vada nella direzione opposta: Favole vere si rivela come un contributo originale perché proviene dalle vive testimonianze di chi è in grado di offrire una prospettiva diversa (memorie di autentica vita ferroviaria) rispetto allo spirito che ha animato le iniziative formali volute dalla Capogruppo, con cui si integra in modo ideale. Il ruolo storico, sociale, industriale ed economico delle Ferrovie dello Stato in cento anni di vita - è in sostanza uno dei messaggi subliminali del libro - non può prescindere da quello umano, dal rapporto intimo che treni, stazioni e uffici hanno intessuto con

storie di vita di lavoratori e di viaggiatori. Ricordarselo, ogni tanto, fa bene allo spirito. Perché è doveroso accettare e affrontare con coraggio e fiducia le trasformazioni economiche e tecnologiche, ma è anche doveroso, è persino bello coltivare il gusto di una tradizione aziendale che molte imprese ci invidiano.

Roberto Scanarotti

Roberto Martinez

FAVOLE VERE



Cani e ferrovieri?

Abbiamo smesso, da tempo, di sorprenderci di quanto accade nei nostri variegati territori aziendali; conseguentemente, siamo sempre meno disposti a sorridere di quanto spericolate e improvvisate normative dispongono in merito al nostro "status" di ferrovieri. Un esempio basterà, "ictu oculi": l'art. 1 "Generalità" dell'O.d.S. n. 55/2005 di Trenitalia S.p.A. - disciplina relativa al servizio denominato "Treno TBiz" - interpretando innovativamente le regole sul "vestiario uniforme", fa un sobrio accenno alla "livrea dedicata" da assegnare al personale in servizio.

E questo non è che il prologo. All'art. 2, la norma, semplicemente, recita: "I dipendenti FS e loro familiari, titolari di CLC e di titoli di viaggio gratuiti di I e di II classe, non sono ammessi." Lapidario, no?

Non è l'uso della CLC a non essere consentito, sono le persone, affette dal virus ferroviario (per l'aviario, poco ci manca) a non essere gradite. A niente potrebbe servire truccatura o travestimento: gli incauti che credessero sufficiente pagare il biglietto o il cambio classe corredato da salate esazioni differite saranno tempestivamente identificati ed estromessi dal personale "in livrea" (personale che avrà il suo daffare per identifica-

re i familiari dei quali non sia pervenuta foto segnaletica!). Sarà questo il più sensibile salto di qualità offerto alla clientela qualificata, depurata da aberranti contaminazioni. Si ricorda che un tempo accadeva di decifrare la scritta, in pennarello rosso, sulla porta a vetri dei bar svizzeri: "Vietato l'ingresso ai cani e agli italiani". A comprova, si sottolinea che i ferrovieri esteri sono ammessi: soltanto loro. Una eventuale riunione manageriale di lavoro indetta su un TBiz dovrà far a meno dei partners ferroviari italiani (ammessi gli SMS). In altri termini, e fuor di metafora, sembra logico che la norma vada riformulata: fra l'altro, in questi termini, essa contrasta con il Codice Civile. Non si può vietare l'uso di un servizio pubblico ad una intera categoria di persone. Nella pratica poi accadrà che qualsiasi Dirigente responsabile FS abbia motivo di ricorrere, per servizio, all'uso del treno TBiz si autorizzerà a prenderlo, pagando, e poi chiederà il rimborso, provocando consistenti perdite di tempo a collaboratori ed uffici amministrativi.

r.m.

OMAGGIO AI LETTORI

Con il numero di questo mese di Ferrovie & Servizi il libro "FAVOLE VERE" di Roberto Martinez viene inviato in omaggio a tutti i colleghi iscritti ad Assidifer.

Qualora per disguidi postali la copia del libro non fosse stata recapitata, è possibile chiamare gli uffici Assidifer (06.44233496 - FS 22067) e segnalare l'inconveniente.

E' possibile inoltre acquistare altre copie del libro, al prezzo scontato di 10 euro ciascuna, telefonando al numero sopra riportato o inviando una e-mail all'indirizzo: assidifer@tiscali.it

Ferrovie e ambiente

Riduzione dei consumi energetici e delle emissioni in atmosfera. 500.000 metri cubi di acqua industriale consumata in meno, riduzione della produzione dei rifiuti, 90% del ferro e dei metalli destinati a recupero, 70% degli imballaggi riciclati: questi i dati più significativi contenuti nel Rapporto Ambientale 2005 di Trenitalia, presentati lo scorso 20 ottobre in una sala dell'ala Mazzoniana della Stazione Termini di Roma.

E' confermata dai risultati ottenuti, dunque, l'efficacia e la validità delle scelte di FS effettuate nel settore della tutela e del rispetto dell'ambiente.

Meno 8,7% del consumo di energia consumata per il trasporto dei passeggeri, grazie soprattutto all'introduzione di treni a tecnologia avanzata, meno 4,7% dell'energia consumata negli impianti fissi e addirittura meno 28,4% del consumo specifico per il trasporto delle merci. Diminuite sensibilmente anche le emissioni inquinanti legate al trasporto ferroviario e quelle indirette, legate ai consumi di energia elettrica per trazione.

In calo sensibilissimo poi le emissioni di gas ad effetto serra: meno 15,4% quelle dirette e meno 25,1% per le emissioni indirette. Risultati, questi ultimi, di gran lunga migliori di quelli assunti a livello nazionale in relazione agli obiettivi del Protocollo di Kyoto (-6,5% entro il 2012).

Anche il dato sui rifiuti mostra un positivo trend di riduzione (-13,3% nel triennio 2001-2003). Significativi anche i dati relativi alla raccolta differenziata per il recupero ed il riciclo dei rifiuti: 100% degli accumulatori, 100% degli oli esauriti, 90% del ferro, acciaio ed altri metalli e circa il 70% della carta, cartone, plastica e legno raccolti sono stati inviati presso operatori esterni autorizzati.

Nel corso della presentazione del Rapporto Ambientale 2005 si è evidenziato che nel quadriennio 2005 - 2009, per ridurre ancora l'impatto del trasporto ferroviario con l'ambiente, saranno spesi circa 9 miliardi di euro, di cui 7 saranno destinati esclusivamente al rinnovo della flotta.

Insomma, con il Rapporto 2005 Trenitalia ha evidenziato quale grande sforzo l'Azienda sta facendo per offrire al Paese un servizio di qualità, sicuro e assolutamente rispettoso dell'ambiente.

Claudio Vecchietti

Ancora sul sistema SCMT

Porto ancora alla cortese attenzione dei lettori, e in special modo dell'ing. Catania, dell'ing. Testore e dell'ing. Moretti, le conseguenze negative che derivano all'Azienda ferroviaria dall'introduzione della velocità di approccio e dall'attivazione massiccia del "sistema SCMT", conseguenze che possono facilmente desumersi dalla nota apparsa nel n° 39 (settembre 2005) della rivista mensile "Trasporti in Lombardia", edita dalla regione Lombardia (www.trasporti.regione.lombardia.it), che per comodità di chi legge riporto integralmente.

"E' SEMPRE TRENITALIA...

Anche a giugno e luglio, sono le linee di Ferrovie dello Stato a subire ritardi che comportano il pagamento di rimborsi agli utenti. Sono 11, tutte di Trenitalia e divise quasi equamente tra giugno e luglio, le linee ferroviarie che, avendo accumulato nel mese di riferimento ritardi superiori a quanto stabilito dagli accordi tra

Regione e Aziende di trasporto (5,75% è l'indice di tolleranza fissato per Trenitalia), danno diritto agli utenti ad un rimborso, sotto forma di bonus del 20% sull'acquisto di un nuovo abbonamento mensile e fino al 10% sull'abbonamento attuale. Per fruire dei rimborsi, l'utente deve presentarsi con l'abbonamento del mese interessato presso le Biglietterie FS o presso tutti i punti vendita convenzionati, fino al 30 settembre per il

bonus relativo al mese di giugno e dal 22 settembre al 30 ottobre per il bonus relativo al mese di luglio".

Vorrei che i lettori, ma soprattutto i vertici aziendali, si ponessero questa domanda: come mai sono sempre i treni di Trenitalia, che circolano sulla rete FS, a subire ritardi che comportano il pagamento di rimborsi agli utenti mentre ciò non accade per i treni che circolano sulla rete delle Ferrovie Nord Milano? Eppure queste ultime gestiscono più di 500 treni al giorno di cui quasi quattrocento concentrati su una sola linea!

Forse che gli operatori di FS (Trenitalia e RFI) ed i loro Dirigenti sono tutti incapaci o impreparati, mentre quelli delle Ferrovie Nord Milano sono tutti validi? Certamente no e, anche statisticamente parlando, la cosa e' impossibile! Ma allora, a che cosa attribuire la causa?

Per una risposta a questo interrogativo rimane valido quanto ho scritto nel mio articolo pubblicato a pag. 4 del nostro giornale Ferrovie & Servizi n° 9/2005 dal titolo "Qualche considerazione sul sistema SCMT".

Non ritengo di aver trovato l'uovo di Colombo ma vorrei che qualche ragionevole dubbio s'insinuasse nelle menti di chi guida l'Azienda e le due società più importanti di essa: l'approfondimento dell'argomento potrebbe rivelarsi efficace e forse risolutivo.

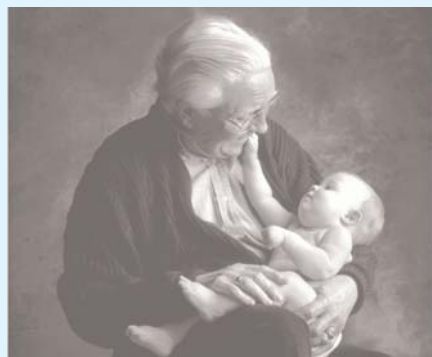
Vincenzo Congedo

HANNO DIRITTO AL BONUS IN GIUGNO	
DIRETTIRICI	INDICE
- MILANO - NOVARA - VERCELLI - (TORINO)	8,04%
- MILANO - GALLARATE - LUINO	6,22%
- MILANO - BERGAMO - (VIA TREVIGLIO)	7,82%
- MILANO - TREVIGLIO - CREMONA	6,34%
- MILANO - BRESCIA - VERONA	6,70%
- MILANO - MORTARA - ALESSANDRIA	7,38%

HANNO DIRITTO AL BONUS IN LUGLIO	
DIRETTIRICI	INDICE
- SEREGNO - CARNATE USMATE	8,51%
- MILANO - BERGAMO - (VIA TREVIGLIO)	6,15%
- MILANO - TREVIGLIO - CREMONA	6,26%
- MILANO - BRESCIA - VERONA	6%
- MILANO - CODOGNO - PIACENZA	7,11%

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