

anche il 2005 sta per lasciarci. Come accade sempre nel mese di dicembre, il pensiero va agli eventi e ai fatti trascorsi, un po' per fissarli nella memoria, un po' per fare di essi un bilancio e valutare la positività o meno dell'anno che finisce.

Nel mondo tre eventi su tutti: l'ennesimo atto terroristico arabo, questa volta a Londra, con il suo carico di angoscia e di morte, lo tsunami, con i quasi trecentomila morti nel sud est asiatico, e, nell'aprile scorso, la morte di Giovanni Paolo II.

Tutti fatti luttuosi che ci hanno riempito il cuore di tristezza e di pietà: i primi due ci hanno fatto sentire fragili e indifesi contro la violenza degli uomini e della natura, il terzo ci ha lasciati attoniti, ma ci ha messo di fronte alla grandezza di un Uomo entrato, lo stesso giorno della sua morte, nella storia dei Grandi del mondo.

Anche per la nostra Azienda non è stato un anno decisamente felice. Il deficit di bilancio si è incrementato e il settore merci di

Trenitalia, il vero buco nero della Società, non riesce proprio a trovare la strada per migliorare le proprie performances e il proprio fatturato.

E' stato, il 2005, l'anno del centenario delle Ferrovie dello Stato. Pochi di noi ferrovieri se n'è accorto, figuriamoci cosa sarà rimasto di questo grande evento alla gente comune e al Paese.

In compenso gente comune e Paese si sono accorti, purtroppo, dei vari parassiti che per gran parte dell'anno hanno viaggiato sui nostri treni, e si sono accorti fin troppo bene che molti convogli, soprattutto quelli dei pendola-

ri, viaggiano in composizione ridotta per il ritiro delle famose 508 carrozze da disinfestare. Quindi calca, disagi e pesanti malumori.

Per fortuna il 2005 fa registrare anche l'avvio della tratta A/V Roma-Napoli e questo è sicuramente un buon successo e, quindi, un fatto positivo.

A livello sindacale che dire? Un'analisi dell'anno appena trascorso è stata fatta nell'articolo che possiamo leggere qui sotto dal Presidente di Assidifer, Giorgio Asunis.

I risultati di questi 12 mesi non sono brillanti anche se, come dice lo stesso Asunis, sono tante le giustificazioni che si possono tirare in ballo.

Non è gratificante, comunque, per chi fa sindacato, sapere che non si è potuto dare alla categoria quello che si voleva e, soprattutto, quello che questa si aspettava. Anche, poi, se ci sono motivi che giustificano la mancanza di risultati.

Ci sarà da fare molto nel 2006. Bisognerà portare avanti e chiudere i tanti discorsi aperti con l'Azienda, bisognerà intavolare serie trattative sull'integrativo, bisognerà, sul piano dei rapporti con la Federazione, far capire meglio che devono contare anche il nostro

pensiero e le nostre aspettative. Bisognerà, a questo proposito, vigilare con grande attenzione su Fasi e Assidai, due istituti che interessano in pari misura i colleghi in servizio e quelli in pensione, e accertarsi che non vengano compiute strane manovre tendenti ad annacquare o addirittura ad annullare quel sacrosanto principio, finora garantito, che è la solidarietà intergenerazionale.

Buon anno, cari colleghi e cari amici, auguriamoci che il 2006 ci sia più favorevole dell'anno che ci sta per lasciare.

Roberto Martinez



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 14°
N° 11/2005



Ultima boa

Sono ormai trascorsi ben due anni dalla conclusione dei lavori del XXIII Congresso Nazionale dei Delegati di Assidifer Federmanager e ci accingiamo ad avviare gli ultimi 12 mesi di attività. Entro il 2006, infatti, si terrà il XXIV Congresso. Non sembra vero, eppure sono già trascorsi due anni dall'appuntamento che ci vide, a Udine, raccogliere il mandato che i tanti colleghi presenti hanno voluto affidare agli Organi Statutari del nostro sindacato.

Un mandato importante che ritengo utile ricordare:

1. sviluppare la contrattazione integrativa aziendale sulle politiche retributive, sugli istituti previdenziali, assistenziali ed assicurativi e sui "benefits";
2. concordare con i vertici aziendali regole certe che diano garanzia di una corretta contrattazione della parte individuale della retribuzione;
3. presidiare attentamente il processo di confronto Federmanager-Confindustria per definire, tra l'altro, adeguati livelli retributivi;
4. vigilare perché sia assicurata una corretta valorizzazione ed utilizzazione di tutti i dirigenti, favorendo la mobilità intersocietaria;
5. adoperarsi perché sia assicurato un processo aziendale di comunicazione interna rivolta a tutti i dirigenti;
6. adoperarsi perché sia assicurato un percorso di formazione continua che consenta ai dirigenti di stare al passo con l'evoluzione dei processi tecnici, amministrativi, commerciali e finanziari;
7. studiare le modalità di allargamento del sindacato ai dirigenti appartenenti alle società del settore ferroviario.

A due anni di distanza è doveroso fare una analisi su ciò che è stato fatto e sui risultati raggiunti.

Il primo anno di mandato (il 2004) è stato un anno di transizione caratterizzato, tra l'altro, dal cambio dell'Amministratore Delegato del Gruppo FS, dell'Amministratore Delegato di Trenitalia e del Responsabile della allora Divisione Cargo. Ciò ha generato una difficoltà di avvio del dialogo con i vertici, nonostante la dichiarata ampia disponibilità dell'ing. Catania (ricordo al riguardo l'incontro del 3 giugno) con il quale pende ancora la sottoscrizione di un protocollo di intesa. Il 2005 è stato un anno dei grandi cambiamenti di Trenitalia.

Ma analizziamo i singoli punti.

Sul primo punto tanti rimandi, ma nessun fatto concreto.

Sul secondo punto siamo ancora in attesa dei risultati

aziendali sul nuovo sistema di valutazione delle prestazioni dei dirigenti.

Sul terzo punto permangono i dissapori per la chiusura di una contrattazione che non ha soddisfatto nessuno (parlo dei dirigenti). Poco si è fatto per individuare le strade da percorrere per cogliere gli aspetti positivi del nuovo contratto.

Sul quarto punto, l'impegno della Segreteria è stato intenso. Ciò nonostante il malumore è ancora diffuso. Come detto, il 2005 è stato l'anno dei grandi cambiamenti in ambito Trenitalia e tanti colleghi, ancora oggi, sono in attesa di conoscere con certezza ruolo e responsabilità. Alcuni, con certezza, hanno solo saputo di aver raggiunto i termini di pensionamento e sono stati invitati ad una riflessione (si fa per dire).

Relativamente al quinto punto, silenzio totale benché sia stato inserita un'ulteriore esperta professionalità esterna. L'unico riferimento dei dirigenti, dunque, continua ad essere il nostro giornale.

Sul sesto punto piatta totale.

Sul settimo punto si sta ragionando sulle strategie da mettere in campo.

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiotti

Sul treno che mi porta a Padova al Convegno Assidifer per i cento anni delle FS scorro le note di cronaca di un quotidiano nazionale. Mi colpisce un titolo: "Quattro ore al buio in galleria sull'Eurostar Roma-Perugia". Cosa era successo? Causa guasto, i malcapitati passeggeri erano rimasti bloccati per tutto quel tempo in attesa di essere tirati fuori da una motrice di soccorso che, a sua volta, si era fermata per la rottura di un asse!

Allibito, cercando di calarmi in quella situazione davvero poco piacevole e pensando che tra i passeggeri c'era anche una donna incinta che ha rischiato un serio malore, vengo distolto da un annuncio del mio capotreno che informa "i gentili clienti" sull'attuazione di un servizio di prenotazione taxi a bordo, che al prezzo di 5 euro consente di avere un motoscafo riservato all'arrivo a Venezia Santa Lucia, senza alcuna perdita di tempo. Che dire? Davvero comoda l'iniziativa, ma non sarebbe forse il caso di curare un po' meglio il servizio principale alla clientela con più manutenzione, più pulizia e più puntualità per poi passare ai servizi accessori? E' un po' come chi vuol far passare per elegante un vestito vecchio e sdrucito, magari calzando costose scarpe inglesi, oppure indossando una cravatta di Marinella!

Insomma due anni di duro lavoro che hanno portato a risultati contenuti. Di questo, in un modo o nell'altro, dovremo dare giustificazione al prossimo Congresso, specie se nel 2006 non si raggiungeranno risultati tangibili.

Certo che, ancora una volta, il momento non è favorevole. Il bilancio del Gruppo nel 2004 è stato chiuso in rosso e nel 2005 il rosso sarà ancora più rosso. La finanziaria 2006 è rigorosa e prevede tagli ai finanziamenti. Insomma, una serie di fattori che portano l'altra parte del tavolo a fare spallucce ed a ritardare quanto possibile ogni decisione su ogni punto.

Qualche apertura sull'allargamento del numero di dirigenti da coinvolgere nei "riconoscimenti", per il resto poco o niente.

Poco o niente in termini di risultati sindacali, ma molto, molto lavoro ed impegno da prevedere per il 2006 che, se le avvisaglie non cambieranno, sarà un ulteriore anno di "lacrime e sangue".

"Il Sole 24 ORE" del 29 novembre ultimo scorso titolava "FS, Catania cerca 2 miliardi". Il sottotitolo recitava "Confermati gli investimenti in corso ma nessun nuovo appalto - Perdite di Trenitalia oltre 300 milioni".

A seguire le promesse mantenute (crescita del traffico passeggeri, degli investimenti e gli interventi sulla sicurezza) e le criticità (perdita di FS di 200 milioni, la puntualità, la pulizia, il traffico merci internazionale in forte calo ed i tagli della finanziaria).

Da qui il pressante invito di collaborazione ai dirigenti ai quali viene chiesta determinazione, impegno, sacrificio, passione, professionalità per sviluppare i cinque grandi temi posti sul tappeto: qualità, sicurezza, logistica, sviluppo ed investimenti.

Le sfide non ci hanno mai spaventato e non ci spaventano. Negli ultimi 20 anni ne abbiamo viste di tutti i colori, abbiamo operato con sacrificio ed abnegazione e siamo riusciti a far circolare i treni senza grandi slogan o proclami.

Ora si chiedono ulteriori sacrifici. Sappiamo di doverli fare perché il Paese chiede un servizio su ferro all'altezza dei tempi. Quello che non si riesce a capire è perché il tempo per chiedere c'è sempre, il tempo per ascoltare, almeno apparentemente, pure, ma quello per dare, mai.

Il 2006, pertanto, pur nel rispetto dei ruoli, non ci deve vedere abbassare la guardia sul lato delle rivendicazioni sindacali. L'organizzazione del XXIV Congresso non ci deve distrarre, ne deve essere motivo di alibi. Dobbiamo continuare a non mollare!

Giorgio Asunis

Un convegno per il centenario FS

Si è svolto a Padova, organizzato da Assidifer Federmanager, il 1° dicembre scorso

Padova ha riservato al convegno organizzato da Assidifer Federmanager sul tema "Il dirigente FS, da funzionario di Stato a manager di azienda industriale" una delle sue giornate più luminose.

Niente nebbia, niente pioggia, anzi un pallido sole e una temperatura accettabile per il periodo, circa dieci gradi, quasi ad accogliere i partecipanti al convegno con la sua veste migliore.

Gli ampi ambienti della Fiera, dove da qualche giorno sin stava svolgendo Binaria, una manifestazione fieristico espositiva tutta dedicata al mondo ferroviario, erano occupati dagli stand delle ditte espositrici, per lo più imprese produttrici di materiale ferroviario, che formavano punti di aggregazione nei quali l'interesse per i materiali esposti si mischiava a quello per gli snack che venivano offerti ai visitatori.

Alle 15 in punto il via ai lavori del convegno.

Si confermano purtroppo assenze importanti. Non c'erano Testore e Moretti, che pure fino a poco prima assicuravano la loro presenza, non c'erano, ma questo lo si sapeva già e le loro assenze erano ampiamente giustificate, Mons. Andreatta e il Presidente del Sindacato Romano di Federmanager, Peppino D'Addio.

Tanti comunque i partecipanti.

L'ampia platea, capace di contenere qualche centinaio di persone sedute, era stracolma. Decine le persone in piedi tra le quali, a dire il vero, anche alcune che venivano dagli stand a curiosare, forse attratte dalla presenza del Presidente e Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato, ing. Catania, e dai tanti dirigenti FS seduti in sala.

Antonio Perrone, responsabile delle infrastrutture del Veneto, al quale si deve gran parte del successo della manifestazione per aver ben saputo dirigere una macchina organizzativa abbastanza complessa e per essere riuscito a superare i tanti problemi che si accavallano quando ci si occupa di eventi del genere, ha fatto gli onori di casa e dal palco ha presentato gli autorevoli rappresentanti delle istituzioni locali.

Giorgio Asunis, Presidente Assidifer, moderando il tavolo, ha stimolato i diversi oratori e ha portato brillantemente a sintesi gli interventi svolti.

Buona nei contenuti la relazione di Nicola Tosto anche se è apparsa, forse per la monotonia della lettura, un po' piatta, priva della giusta enfasi e pertanto poco incisiva. Si rimanda comunque ad una attenta lettura del testo per una giusta valutazione dell'intervento pubblicato qui sotto.

Aldo Bonforti, ex vice Direttore generale FS e poi Presidente di Sezione del Consiglio di Stato - uno di quei dirigenti, insomma, forse non manager di azienda industriale ma sicuramente altissimo funzionario di Stato - è intervenuto per portare ai colleghi presenti la testimonianza della sua esperienza maturata in altri tempi ma sempre valida per ricordare i valori di una gente, quella ferroviaria, che per tutta la vita si è sentita onorata di appartenere ad una Azienda che ha sempre sentito fortemente propria.

Simpatico l'intervento estemporaneo di Sergio Graziosi, Presidente emerito di Assidifer, costellato di battute pungenti e di affermazioni abbondantemente riprese dal successivo intervento del Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo FS del quale si

riferirà in modo più circostanziato in altra parte del giornale. Qui preme sottolineare come l'eloquio brillante del Numero Uno di FS, la sua indubbia capacità di catturare l'attenzione dell'uditorio e l'enfasi data nei passaggi più importanti del suo discorso abbiano prodotto, ancora una volta, consensi crescenti e, alla fine, applausi scroscianti.

In linea con l'andamento dei lavori la chiusura di Edoardo Lazzati, Presidente Federmanager, chiamato a concludere una giornata senz'altro positiva, servita ai dirigenti FS presenti per ricordare, tutti insieme, i 100 anni di vita della propria Azienda.

Una festa fatta in casa nell'ultimo mese dell'anno, l'ultimo utile per la celebrazione e il ricordo, ma non per questo una festa meno sentita dai tanti dirigenti presenti che, magari, sarebbero stati anche felici di partecipare ad analoghe iniziative aziendali che, almeno per loro, non ci sono state.

Ai dirigenti FS rimarrà comunque un volume che Assidifer ha voluto - e Valter Guadagno ha realizzato e presentato con un proprio intervento al Convegno - sui "Cent'anni di storia ferroviaria", un volume che partendo dai fatti del mitico 1905, si conclude ai giorni nostri, attraverso una galoppata fra storia e cronaca di fatti riguardanti i dirigenti FS nell'Azienda e nel Paese.

Un pranzo raffinato, sobrio, ma di grande qualità ha concluso, allo storico Caffè Pedrocchi, il convegno di Padova.

Roberto Martinez

L'intervento del Segretario Generale Assidifer

Benvenuti, e grazie per essere presenti qui a Padova, oggi, per ricordare un evento straordinario come fu la nascita delle Ferrovie dello Stato 100 anni fa. Grazie alle Autorità, grazie agli amici che sono qui presenti. Non li cito tutti perché rischierei di dimenticarne qualcuno. Grazie al Presidente Catania.

Sarebbe dovuto essere qui l'Amministratore delegato dell'Opera Romana Pellegrinaggi, mons. Andreatta, e anche il Presidente del Sindacato Romano, Giuseppe D'Addio. Mi hanno fatto pervenire entrambi una comunicazione con la quale mi dicono che, per motivi di salute, non possono essere presenti e comunque mi pregano di portarvi il loro saluto. La nazionalizzazione delle ferrovie di 1905 non fu un fatto repentino, né avvenuto senza contrasti, anche se la legge istitutiva delle Ferrovie dello Stato alla fine fu approvata a larghissima maggioranza. Essa avviene a più di mezzo secolo dalla costruzione del primo tratto di linea ferroviaria Napoli Portici del 1839 e più di 40 anni dopo l'unificazione nazionale. Quello fu un periodo in cui in tutto il mondo il sistema ferroviario si sviluppò molto rapidamente.

Gli Stati, ma anche i privati, evidentemente per motivi diversi, entrarono in quello che appariva un buon affare. In Italia, sin dall'unità nazionale, si comprese che la ferrovia poteva dare un contributo sostanziale all'unità sociale, politica ed economica di un paese allora così frammentato. Si pensò di riunire le ferrovie in quattro grandi società che furono affidate in gestione a privati attraverso convenzioni. I costi, ma soprattutto la scarsa qualità del servizio, attivarono un vivace dibattito sul futuro delle ferrovie che coinvolse le parti politiche di governo e di opposizione nel modo trasversale.

A proposito di episodi curiosi, una delle mozioni a favore della nazionalizzazione delle ferrovie fu firmata da un deputato ferroviere. Anche allora i ferrovieri erano impegnati in tante attività oltre quelle proprie del mestiere che svolgono. Intanto le società, nell'incertezza del rinnovo delle convenzioni, per un lungo periodo non attuavano più alcun investimento, provocando un preoccupante degrado delle linee, dei mezzi e in definitiva del servizio e creando un crescente malumore nella popolazione. Probabilmente anche questo fu un elemento importante che giocò nelle votazioni che portarono ad una varo rapido e ampio della nazionalizzazione delle ferrovie.

A guidare il nuovo ente fu chiamato l'ing. Riccardo Bianchi, un ferroviere sperimentato in una lunga carriera svolta in diverse società ferroviarie in cui aveva ricoperto ruoli di grande responsabilità. Gli fu affidato un compito molto vasto da svolgere con una autonomia molto ampia, fatto del tutto nuovo per la pubblica amministrazione di allora. Egli, per esempio, guidava anche il comitato di gestione formato da lui stesso e dai massimi dirigenti di allora, senza una presenza pubblica. Solo successivamente, dopo qualche anno, il Ministro fu chiamato a presiedere il Consiglio di Amministrazione.

L'ing. Bianchi si circondò di tecnici con molta esperienza ferroviaria scelti all'interno delle vecchie società ed avviò quello che ancora oggi si può considerare uno dei più grandi e riusciti piani di investimento della storia delle Ferrovie. Sin da allora la professionalità dei ferrovieri, il loro spirito di corpo, i loro valori, il loro attaccamento all'azienda si affermarono, e credo di poter dire che essi si conservano sostanzialmente integri sino ad oggi.

Mi piace pensare che anche la vostra presenza qui, oggi, si debba un po' a questo fatto.

Furono gli anni dei primi raddoppi delle linee, gli anni dell'avvio delle elettrificazioni, tra le prime in Europa e persino dei primi programmi di soppressione dei passaggi a livello a dimostrazione della lungimiranza di quei vecchi ferrovieri e dell'attenzione sin da allora posta all'innovazione ed alla sicurezza.

Anche l'industria nazionale, specialmente quella meccanica, trasse beneficio enorme dai piani di potenziamento delle ferrovie. Crebbe in quel periodo in modo significativo il volume di trasporto per ferrovia.

Negli anni successivi le ferrovie hanno sempre mantenuto un ruolo centrale nel paese fino a diventare una istituzione, qualcuno dice come i Carabinieri.

La seconda guerra mondiale distrusse oltre il 60 % degli impianti e dei mezzi. Era necessario ricostruire rapidamente e per fare questo ci voleva esperienza, professionalità e capacità. L'ingegner Guido Corbellino, dirigente delle Ferrovie, fu nominato ministro con questo compito.

Seguirono gli anni '50, '60, e '70, il boom economico, a cui la ricostruzione della rete ferroviaria contribuì in modo significativo. Lo sviluppo caotico della motorizzazione privata, l'illusione che la strada potesse dare risposta a qualsiasi domanda di trasporto, l'abbandono di fatto del trasporto su ferro, il declino del sistema ferroviario. Mai comunque i ferrovieri e i loro dirigenti si rassegnarono. Essi continuarono il loro impegno rappresentando in ogni sede e in ogni occasione la necessità per il Paese di poter contare ancora su un sistema ferroviario efficiente. Occorre aspettare molto tempo, perché ci si renda conto del disastro provocato da queste scelte. I costi complessivi del trasporto crescono iperbolicamente, anche per effetto dell'aumento dei costi del petrolio. I disastri stradali sono ormai insostenibili, i costi ambientali in aumento vertiginoso, la fila di camion a bloccare le principali strade ed autostrade, il cittadino prigioniero per molte ore al giorno della propria automobile che assume a simbolo della libertà individuale.

Si cerca, sia pure tardivamente, di correre ai ripari. Si varano piani di investimento, si stanziavano risorse anche rilevanti, ma spesso non si ha la forza e il coraggio di fare le scelte di priorità necessarie. Non esiste però un progetto integrato che rende coerente il sistema dei trasporti nel suo complesso, che interconnetta e massimizzi l'apporto di ciascuna modalità secondo la propria vocazione. Le immatricolazioni di autocarri che erano meno di 60.000 nel 1930, passano ad 80.000 nel 1940, a 220.000 nel 1950 per arrivare a quasi 430.000 nel sessanta.

La priorità diventò di fatto la strada, anche se non mancarono finanziamenti a favore della ferrovia, ma la logica sostanzialmente non cambiò. Il problema era, oltre alla limitatezza dei finanziamenti, la frammentarietà degli interventi, la disomogeneità e l'eccessiva lentezza delle procedure burocratiche. Il costo di questa inefficienza per il sistema paese era ed è pesantissimo.

Si cominciò a pensare ad una modifica istituzionale dell'azienda per garantire snellezza operativa attraverso una maggiore autonomia gestionale. La spinta fu fortissima fuori e dentro l'azienda cosicché l'approvazione della legge 210 nel 1985, che trasformava l'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato in Ente pubblico, ebbe larghissimo consenso e

suscitò grandi aspettative. Si creavano, così, anche le condizioni per dare risposta alla Direttiva Europea che imponeva la distinzione del bilancio delle Aziende Ferroviarie da quelle di Stato, maggiore trasparenza e più attenzione al mercato del trasporto ferroviario che cominciava ad aprirsi alla concorrenza.

Fu considerata quasi una normale evoluzione la trasformazione in società nel 1992.

La storia degli ultimi anni registra eventi anche tragici che si susseguono con grande rapidità.

In meno di 20 anni i vertici aziendali sono stati rinnovati quasi completamente per ben 5 volte. Le strategie sono cambiate in modo radicale spesso contraddittorio ad ogni cambio di vertice, generando un po' di disorientamento nelle persone che operavano all'interno dell'azienda. Il management, pur in difficoltà, ha saputo trovare la forza per affermare la propria autonomia senza condizionamento e proporsi come punto di riferimento imprescindibile. Anzi, spesso ha rilanciato. Ricordo ancora le difficoltà incontrate da Assidifer e Federmanager, le estenuanti riunioni per arrivare all'accordo con cui nel 1998 i dirigenti delle Ferrovie hanno recepito il contratto di lavoro dei dirigenti delle altre aziende industriali italiane.

Si potrà obiettare che questo è il passato e che oggi le sfide sono ancora più impegnative. Ne siamo perfettamente consapevoli. Ma siamo convinti, assolutamente convinti, che una azienda come la nostra il proprio futuro non può che fondarlo sui valori costruiti in 100 anni di storia, fatta con l'impegno e i sacrifici di tante donne e di tanti uomini che in essa hanno trascorso gran parte della propria vita.

Nessuno potrà mai mettere in discussione, credo, il valore di tanti risultati positivi in questi 100 anni, dai record di velocità negli anni 30, ai treni innovativi e con servizi a quell'epoca assolutamente apprezzati, ricordo per tutti il Settebello, fino ad arrivare al compimento del 100esimo anno all'apertura del primo tratto delle linee AV/AC ed al record italiano di velocità raggiunto pochi giorni fa con 350 km/h sulla nuova tratta Roma - Napoli. Non può essere sottaciuto peraltro la radicale trasformazione delle nostre linee e dei nostri treni con l'introduzione di sistemi di avanguardia che ne esaltano la produttività e l'efficienza, migliorando nel contempo la sicurezza che rimane ancora oggi il primo obiettivo del nostro impegno e del nostro lavoro.

Siamo convinti più che mai dell'esigenza grande del Paese di poter contare su un sistema integrato della mobilità nel quale il sistema ferroviario sia efficiente. Siamo convinti che in un mercato del trasporto sempre più liberalizzato, ci sia uno spazio significativo per il trasporto su ferro. Siamo convinti che perché questo si realizzi c'è bisogno di poter contare sul sostegno del paese che deve continuare a crederci ed a investire su di esso.

Un inciso: la Finanziaria per il 2006, se confermata, ci sembra un po' in contraddizione con questo obiettivo. Ma sopra ogni cosa siamo convinti che per qualsiasi realizzazione non si possa fare a meno della professionalità e dell'impegno di tutte quelle persone che questa Azienda così difficile e complessa la conoscono bene e la amano. Tra queste persone ci sono tanti dirigenti ed insieme ad essi Assidifer che li rappresenta, li sostiene e che rimarrà anche in futuro come nel passato al loro fianco.

Elio Catania al convegno di Padova

"Questa è un'azienda che ti entra dentro". Così Elio Catania ha concluso il suo intervento al Convegno Assidifer di Padova per il centenario delle Ferrovie dello Stato.

Alle 14,30, puntuale come non accade alle volte ai suoi treni, ha fatto il suo ingresso nei padiglioni della fiera patavina, preso d'assalto da giornalisti, fotografi e operatori TV.

Ha ascoltato con attenzione tutti gli oratori che lo hanno preceduto ed infine ha preso la parola.

Un discorso misurato come è nel suo stile, senza fronzoli, dal taglio di chi è più avvezzo a partecipare a riunioni di lavoro che non a liturgie celebrative. Si è preso subito la responsabilità della mancata partecipazione di Testore e Moretti, il primo impegnato nella presentazione del nuovo pendolino per l'alta velocità, il secondo con la quadratura dei conti degli investimenti a seguito dei tagli previsti dalla legge Finanziaria.

Anche se soltanto con 18 mesi di ferrovia alle spalle, si è detto onorato di partecipare all'evento per il secolo di vita delle FS. "Un'impresa non dura cento anni se non ha valori" ha affermato "e le FS hanno un patrimonio di valori secondo a nessuno!"

E' poi passato a fare il punto sulle ferrovie di oggi.

Ha parlato di nuovi modi di lavoro per tentare di risolvere i problemi "assieme, mai contro": un modello adottato, ad

esempio, con gli amministratori locali del Veneto che ha dato ottimi risultati. Chi lavora isolato non può farcela a raggiungere i propri obiettivi, tanto più quando si è a capo di un'azienda come le Ferrovie che da sempre "sono un centro di interesse per il Paese". Per questo si è cercato di aprire nuove strade di dialogo con il sindacato, con il Governo, con il mercato e la clientela. "Del resto", ha soggiunto, "i galloni non si conquistano dagli organigrammi, ma lavorando giorno dopo giorno".

Ha proseguito affermando che il nostro Paese ha un enorme deficit nel campo della mobilità e della logistica che le FS dovranno contribuire a colmare. Oggi, invece, i nostri clienti non sono soddisfatti: occorre modificare il modo di lavorare, adottando un'impostazione più efficace ed efficiente, "dovremo diventare bravi nella quotidianità, così come riusciamo a fare nella gestione delle emergenze". Per questo è stato messo a punto un progetto per accelerare lo sviluppo. C'è bisogno di discontinuità con il passato - ha proseguito l'ing. Catania - "non possiamo fare quello che facevamo ieri anche perché viviamo in un mondo dove le cose cambiano velocemente. Per fortuna abbiamo avuto l'accortezza di non promettere miracoli in tempi brevi!"

L'Amministratore delegato ha parlato poi delle sfide che attendono la nostra azienda. Al primo punto la sicurezza, che va implementata con la tecnologia, le procedure ope-

rativa e la professionalità. Poi la qualità del servizio, con più manutenzione, pulizia, puntualità. Quindi lo sviluppo della logistica con il recupero di quote di mercato.

Da ultimo il settore degli investimenti. "Per tentare di recuperare i ritardi, siamo oggi i più grandi investitori d'Europa", e ha poi proseguito: "20 anni dopo la Francia, 15 dopo Germania e Spagna, riusciamo ad inaugurare la prima tratta di Alta Velocità italiana sulla Roma-Napoli".

Avviandosi alla conclusione ha parlato del cambiamento del ruolo delle persone che lavorano nella nostra azienda. "Stiamo costruendo un'impresa diversa", ha detto. "Tutte le 99.000 persone che vi lavorano debbono far parte del nuovo progetto. Tutti debbono seguirlo. I dirigenti, in particolare, debbono guidarlo per aiutarne la condivisione".

"Occorre sviluppare le sensibilità, essere capaci di vivere nell'incertezza e da questa far discendere delle certezze. E' una sfida. Questo incontro deve rappresentare lo spunto per un nuovo modo di operare. E la sfida è lavorare e lavorare insieme: questa è un'azienda che ha ambizioni forti e che può realizzare i propri obiettivi con l'entusiasmo ed il coinvolgimento di tutti. Questa è una azienda che ti entra dentro", ha concluso, fra gli applausi convinti della platea e qualche sorrisetto malizioso di qualche dirigente che catturava dall'affermazione finale un vago messaggio dal significato inquietante.

Claudio Vecchietti

Un libro per il centenario

Il centenario della nascita delle FS non poteva passare sotto silenzio nel Paese: si tratta del genetliaco di una delle massime Istituzioni, che ha contribuito alla storia nazionale in maniera certamente non superficiale, forse in modo determinante. Una simile occasione non poteva passare inosservata: le Poste italiane l'hanno sottolineata con l'emissione di un dentello che ricorderà anche ai futuri filatelisti l'importante avvenimento, il quale ha costituito altresì l'occasione per effettuare un'apposita mostra tenutasi nei locali della stazione di Roma Ostiense.

Una prestigiosa manifestazione, inoltre, è quella che si è tenuta presso la sede del Consiglio Nazionale delle Ricerche, in Piazzale Aldo Moro, a Roma, il 23 novembre, voluta ed attuata per la sensibilità del prof. Gianfranco Legitimo, presidente di Trenitalia. Il convegno, articolato su tre tematiche (Il Treno nella storia italiana; Treno ed economia nazionale; Temi e opportunità), ha visto l'apporto di numerosi studiosi, del mondo accademico, di quello della ricerca e di quello ferroviario, i quali hanno dato un notevole contributo, talvolta ricco di nuovi spunti, alla ricerca sul mondo ferroviario.

Infine il Convegno del 1° dicembre, voluto dall'Assidifer sin dall'anno precedente, per celebrare degnamente il centenario della nascita delle FS, incentrato sul dirigente FS e sul mutamento giuridico, psicologico, organizzativo e sociale della fondamentale figura. Per l'occasione l'Assidifer ha, altresì, deliberato di affidare allo scrivente un volume che ricordasse gli svariati compiti, di elevato pregio e di profonda responsabilità, con notevoli riflessi sociali, economici e politici, affidati alla competenza e alla non comune sensibilità di coloro i quali hanno il peso di dover gestire uomini, capitali e mezzi a servizio dell'intera nazione.

Probabilmente la richiesta verteva principalmente sul dover esaminare chi fosse e che cosa rappresentasse il dirigente nella prima e nella seconda metà degli anni ottanta del secolo da poco trascorso e la successiva evoluzione degli anni novanta per effettuare una comparazione onde evidenziare il brusco cambiamento subito da questa sparuta categoria di ferrovieri (rappresentano appena l'1% circa dei dipendenti) che si è trovata, tra l'altro, a costituire un cuscinetto ed un ammortizzatore tra le opposte pressioni costituite dalle giuste ragioni dell'altro 99% del personale e le pesanti necessità delle rappresentanze della proprietà ferroviaria. Ma l'essenza del dirigente dei primi anni ottanta non può essere contenuta in una scarna, anche se articolata definizione. Il dirigente degli anni ottanta, pur se giovanissimo, è improvvisamente rivestito, talvolta inconsapevolmente, di quella che è stata la dirigenza in tutti gli anni trascorsi, almeno a far tempo dal 1905, data di nascita dell'Amministrazione delle FS. In tale anno ci fu un avvenimento per certi versi speculare al cambiamento del 1985 (e del 1992): in quell'anno la dirigenza ferroviaria, assunta e cresciuta nelle compagnie ferroviarie private, improvvisamente si trovò a "vestire il prestigioso abito" del funzionario statale con tutte le conseguenze derivanti dal nuovo status.

Che cosa sia stato il dirigente ferroviario che impersona l'ufficio al quale è stato preposto, può raccontarlo soltanto l'evoluzione della sua figura nel tempo. E' per questo che ci si è dovuto soffermare su numerosi aspetti di Organizzazione aziendale: i compiti del dirigente vengono, così, esplicitati attraverso i numerosi, pregevoli incarichi rivestiti nella conduzione delle innumerevoli, variegata e le più disparate attività. La dirigenza in questione ha, così, dimostrato non soltanto di saper ben organizzare il sistema ferroviario al punto da portarlo a livelli tecnologici e produttivi tali da destare ammirazione anche all'estero, ma di saper bene affrontare anche l'organizzazione di svariati altri incarichi: le ferrovie, così, col loro Istituto Sperimentale, ben quotato negli ambienti scientifici, hanno preceduto di una quindicina d'anni l'attività del CNR, con i loro gabinetti di ricerca applicata; hanno saputo gestire, come Armatore, una numerosa flotta mercantile (oltre quella delle navi traghetto), partecipando in prima persona nel conflitto marittimo della I guerra mondiale; col Servizio Approvvigionamenti hanno reso un fondamentale contributo anche ad altre Amministrazioni pubbliche; il Servizio Lavori ha svolto importanti compiti a favore delle svariate Amministrazioni che andranno, poi, a confluire al Ministero delle poste e

Telegrafi; le FS hanno istituito il primo ente petrolifero italiano; hanno anticipato l'ENEL di diversi decenni nello sfruttamento dell'energia idroelettrica e geotermoelettrica; hanno costruito numerosi quartieri nelle grandi, medie e piccole città; hanno avuto un prestigioso Servizio Sanitario abilitato financo agli scrupolosi accertamenti per il rilascio di patenti per guida veloce ai militi delle forze di polizia e tanto ancora.

L'efficienza ferroviaria è stata sempre riconosciuta all'esterno. Tutto ciò perché la dirigenza fa parte di una "scuola" che viene introiettata soltanto con la diuturna dedizione al servizio. Questo spirito di servizio permane anche dopo gli stravolgimenti istituzionali dovuti ai cambiamenti del 1985, col passaggio da azienda autonoma ad ente pubblico economico, e dal 1992 con la trasformazione in società per azioni.

La dirigenza, così, si rimette in discussione per prepararsi al cambiamento radicale: i bilanci in "profondo rosso" che si registrano dagli anni sessanta in poi sono causati dal travolgente incremento della motorizzazione privata che sottrae al binario quote crescenti di traffici nella ripartizione modale dei trasporti. La grande operazione effettuata dall'alta dirigenza ferroviaria è consistita principalmente nel colossale ridimensionamento della forza-lavoro espellendo dal ciclo produttivo, attraverso numerosi incentivi, la stragrande maggioranza dei ferrovieri ed immettendo, prima in maniera impercettibile, poi in modo sempre più massiccio, nuove forze provenienti dal mondo industriale. Ciò, se da un lato ha permesso la trasformazione delle FS da ente erogatore di servizi ad impresa operante nel mercato, fondata sull'ideologia liberista del "laissez faire, laissez passer" ha permesso un fondamentale cambiamento di rotta in tutta la moderna dirigenza che si è brillantemente riconvertita, non senza ripercussioni psicologiche, al nuovo *modus vivendi*.

Sono, tuttavia, gli aspetti psicologici sia della dirigenza sia dei quadri intermedi, che il libro non ha potuto prendere in considerazione perché avrebbero implicato una non breve (e costosa) indagine sociologica con numerose interviste e questionari da somministrare a tutti gli aderenti ad Assidifer e ad un numero sufficientemente rappresentativo di quadri intermedi.

L'ultimo capitolo del libro è proprio dedicato ai travolgenti cambiamenti susseguiti negli ultimi vent'anni: s'incominciano finalmente ad intravedere i primi spiragli di ottimismo ottenuti, tuttavia, col sacrificio di un'intera generazione di dirigenti, molti dei quali hanno lasciato l'Azienda ma non l'Assidifer mediante il quale riescono, seppure indirettamente, ancora a vivere il cambiamento e le speranze per il futuro ferroviario, grazie ai continui confronti con i colleghi ancora in servizio.

La ricerca non ha voluto costituire un'asettica cronaca di avvenimenti di cui è stata protagonista la dirigenza, ma ha dovuto esaminare anche alcune tappe della storia ferroviaria, talvolta volutamente connessa alla storia della nazione anche se questa, per mancanza assoluta di spazio, è stata limitata soltanto ad alcune fasi cruciali. Un lavoro del genere avrebbe, forse, accontentato di più anche il lettore generico se fosse stato accompagnato da diverse illustrazioni (cartine, disegni, foto) ma i tempi di realizzazione del libro, improrogabilmente fissati per il 1° dicembre, non lo avrebbero permesso.

Il lavoro costituisce il primo esempio in Italia di una ricerca a largo spettro sul tema trattato; come mostrano le singole pagine essa è basata principalmente su documenti d'archivio senza, tuttavia, trascurare quanto già pubblicato da numerosi studiosi su specifici argomenti. La fonte della documentazione è stata reperita, per oltre l'80% presso la BFWG, ormai già nota a numerosi studiosi, mentre sono stati preziosi alcuni documenti introvabili custoditi dall'Assidifer a Roma e qualche pubblicazione esistente presso la Biblioteca Centrale delle FS a Roma (colgo quest'occasione per ringraziare tutto il personale e in modo particolare il direttore, dr. Ernesto Petrucci). Trovandomi qui, in tema di ringraziamenti, ho il dovere di evidenziare i continui stimoli forniti dal prof. Roberto Martinez che mi hanno permesso di completare la ricerca nei ristrettissimi tempi concessi; sono grato all'ing. Sergio Graziosi per l'Appendice cronologica pubblicata alla fine del libro. Ringrazio, infine, l'ing. Elio Catania, Presidente e Amministratore delegato di FS, il dott. Edoardo Lazzati,

Presidente Federmanager e il dott. Nicola Tosto, Segretario generale Assidifer per avermi onorato con le rispettive note di presentazione pubblicate in apertura del libro.

Valter Guadagno



ASSIDIFER FEDERMANAGER
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

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

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

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

dichiara la propria adesione
all' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

Autorizza la propria sede contabile a trattenerne mensilmente, a decorrere dal

1°
la quota di associazione sindacale a favore
dell' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

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

..... il
Firma.....

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

Un clima diverso

21 novembre 2005. Per le ore 12,30 è fissato un incontro tra il vertice di Trenitalia e la rappresentanza sindacale della dirigenza di quella Società.

Al tavolo la RSA si presenta al gran completo. Anzi, la già robusta squadra (La Volpe, Ceschin, Cincinnati, Del Vecchio, Lido, Nesti) è accompagnata da buona parte della Segreteria Generale di Assidifer (Tosto, Martinez, Celentano, Parrilla) a significare l'importanza che il sindacato attribuisce all'incontro.

Anche Trenitalia, però, non è da meno. L'ing. Testore, Amministratore Delegato, è accompagnato dal dott. Carbone e dalla dott. Bocca, Personale, e dal dott. Bruno, Relazioni industriali.

Non c'è nell'aria quella naturale tensione che precede i primi scambi di battute fra le parti. C'è, anzi, serenità. Merito, probabilmente, di Testore che con un sorriso accattivante prende per primo la parola per spiegare ai suoi dirigenti la situazione nella quale versa attualmente la Società.

E' una chiacchierata senza fronzoli, diretta, fra persone che hanno gli stessi interessi e gli stessi obiettivi, che si conoscono e conoscono bene quello di cui si parla, e che quindi non hanno bisogno di essere convinti né possono, come dire, essere... presi in giro.

Testore dice che il numero dei passeggeri sta aumentando, e questo è positivo, ma ricorda pure che le tariffe sono sempre bloccate e questo, per una società in difficoltà economiche come Trenitalia, è fortemente negativo.

La logistica: è il settore più critico della Società. Sta crescendo una parte dell'attività nazionale, più o meno secondo gli obiettivi fissati, ma non quella internazionale. Così non si va avanti!

La qualità percepita dal cliente: qualche risultato, seppure piccolo, comincia a vedersi. Migliorano, ad esempio, le comunicazioni e l'informazione alla clientela. Sappiamo che in questo comparto - ha detto Testore - c'è ancora molto da fare e ci stiamo attrezzando. La manutenzione: situazione evidentemente non facile. Parametri comunque sotto controllo.

Riorganizzazione: siamo ancora in una situazione difficile e non definitiva. Si sono completati gli Ordini di servizio, salvo quelli relativi alla riorganizzazione della DOT, settore strategico per la Società Trenitalia, che ancora attende la sua definitiva sistemazione, ma adesso verranno al pettine i punti critici, le vere difficoltà, che una riorganizzazione così spinta e complessa non può non presentare. Ma il vero punto interrogativo per i prossimi tempi è rappresentato dalla Finanziaria. Bisognerà vedere se la Legge passerà così come la con-

osciamo e bisognerà capire, allora, quali saranno le conseguenze dei suoi minori stanziamenti per le ferrovie. Siamo peraltro in linea con quanto avevamo preventivato, e cioè, sapevamo delle difficoltà che stiamo incontrando, sia che i miglioramenti attesi sarebbero avvenuti con molta gradualità. Qualcuno, da parte sindacale, chiede all'Amministratore Delegato notizie sulla prossima entrata in esercizio della linea ad alta velocità Roma - Napoli, domandando se corrispondono al vero le notizie che girano, relative alla mancanza di materiale rotabile specifico per esercitare su quella tratta. L'entrata in esercizio dell'alta velocità Roma - Napoli è prevista per la metà del prossimo mese, risponde Testore, e sarà graduale. L'arrivo del materiale rotabile fornito dall'industria è coerente con l'entrata in esercizio. Pur tuttavia, come tutti i dirigenti di questa Azienda certamente sanno, ogni inizio di nuova attività comporta difficoltà e richiede il superamento delle criticità iniziali. E' possibile, afferma cautamente Testore, che all'inizio ci siano diversi inconvenienti, alcuni dei quali del tutto non prevedibili nella fase di collaudo e di pre esercizio. Vedremo i primi effetti economici positivi della nuova tratta soltanto dopo il 2009, ha prudenzialmente avvertito l'Amministratore Delegato di Trenitalia.

Il lungo ed articolato intervento di Testore è stato frequentemente interrotto dalle domande e dalle integrazioni dei colleghi della RSA e della Segreteria generale, ma anche degli stretti collaboratori dell'Amministratore Delegato.

Uno scambio di informazioni prezioso, capace di creare tra le parti un clima particolarmente disteso e collaborativo. E pensare che il confronto avveniva su temi di particolare delicatezza: la RSA non ha certo taciuto del malessere che serpeggia fra i dirigenti e anche fra i collaboratori e fra il personale tutto. Non è passato sotto silenzio il fatto che tra settore e settore della stessa azienda si vive in certi casi una realtà profondamente diversa che crea solchi profondi tra colleghi che stentano fortemente a credere di appartenere allo stesso Gruppo.

Lo scambio di informazioni, il dialogo tra le parti è comunque avvenuto in un clima nuovo.

Il vertice della Società ha compreso, questa volta, che dall'altra parte del tavolo c'erano uomini e donne che esponevano problemi e criticità non in uno spirito rivendicativo, ma piuttosto fattivo e collaborativo, per portare alla Società un contributo di esperienza, di professionalità, di positività.

La sensazione che si sia instaurato un clima positivo l'abbiamo avuta soprattutto quando il nostro interlocutore ha ascoltato con attenzione il lungo e articolato intervento del Coordinatore della RSA, La Volpe, e quando ha dimostrato di apprezzare con convinzione alcune affermazioni di parte sindacale (in particolare quella di Tosto quando ha detto che "... è meglio, nelle cose, intervenire rapidamente, è meglio privilegiare l'urgenza piuttosto che la perfezione...").

Il lungo incontro si è concluso con l'accordo su un punto fortemente condiviso dalle parti: in tempi rapidissimi sarà attivato un cosiddetto "tavolo delle criticità", nel quale sindacato dei dirigenti e Trenitalia affronteranno e cercheranno di portare a soluzione i problemi e le criticità che via via si verranno ad evidenziare per le persone e per l'organizzazione della Società.

"Il Sindacato dei dirigenti, con i suoi uomini, con il suo giornale, con le sue iniziative dà messaggi di fiducia e in questo modo svolge un ruolo fortemente positivo", ha detto Nicola Tosto in fine riunione, e l'altra parte del tavolo, annuendo, crediamo abbia condiviso.

Roberto Martinez

QUI PALERMO

L'11 novembre di quest'anno si è tenuto nella Sala delle Lapide del Palazzo Comunale di Palermo un convegno organizzato dal Si.s.d.a.i., articolazione territoriale della Sicilia di Federmanager, avente per tema: "I Servizi nella Città di Palermo - Il Trasporto Pubblico Urbano". Dopo l'apertura dei lavori curata dall'avv. Salvatore Cordaro, presidente del Consiglio Comunale di Palermo, e da Gaetano Bartoli, presidente del Si.s.d.a.i., ha avuto inizio una tavola rotonda alla quale hanno preso parte diversi qualificati rappresentanti del mondo dei trasporti, tra i quali il Prof. Dario Lo Bosco, consigliere di amministrazione di R.F.I. e T.A.V., l'ing. Giuseppe Trapani, responsabile della Direzione Territoriale Sicilia di Trenitalia, l'ing. Giuseppe Taddei, coordinatore della Commissione Nazionale Trasporti di Federmanager.

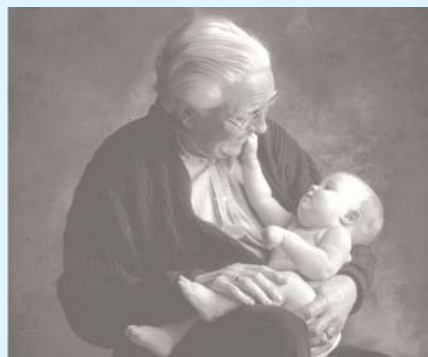
Le conclusioni sono state dell'on. Saverio Romano, Sottosegretario di Stato al Lavoro ed alle Politiche Sociali.

Tra il folto pubblico numerosi dirigenti del Gruppo F.S., in servizio e in pensione, i quali hanno fattivamente contribuito al successo del convegno.

Ferdinando Pedone

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