

con un certo orgoglio che constatiamo che un "ferroviere" doc è ritenuto in grado di dirigere un gruppo come Finmeccanica: gli anni passati ci avevamo abituati a colonizzazioni di segno inverso, con – per chi se le ricorda – forti penalizzazioni di esperienze e di giuste ambizioni.

Da quando nel 2006 l'ing. Moretti prese le redini di FS, il processo di risanamento delle aziende del Gruppo è proseguito senza ripensamenti, fino all'attuale situazione di solidità economica, che – come tutti sappiamo – non è usuale nel mondo ferroviario: carattere ruvido, essenziale, a volte anche brutale, dotato di chiarezza di idee e della necessaria costanza nel raggiungere gli obiettivi, l'ing. Moretti lascia comunque un segno difficilmente trascurabile, mai banale nella storia delle ferrovie.

Il percorso di trasformazione in impresa del Gruppo FSI è iniziato quasi trent'anni fa: pochi si ricordano della legge 210 del 1985.

Ha avuto alterne vicende, è stato funestato da scandali che certo non ci fanno onore, spesso da pleoricità di strutture organizzative. Ha proceduto con infinita lentezza, che veniva giustificata

con la complessità dell'azienda, del suo business, delle sue innumerevoli articolazioni interne e la presenza di altrettanti innumerevoli stakeholders e condizionamenti esterni.

A parte le valutazioni sul risanamento economico, l'ing. Moretti ha dimostrato di avere una forte leadership in grado di realizzare un reale coordinamento fra le differenti anime societarie. Ricordo che prima del 2006 la situazione delle società del Gruppo era assimilabile a quella degli stati della ex Jugoslavia dopo la caduta di Tito. Senza una forte personalità sarebbe stato impossibile affrontare le dinamiche di un mercato nuovo in modo compatto e unitario.

Il risanamento e l'efficiamento hanno significato anche essere stati gli antesignani della spending review, fatta in maniera decisa, incisiva e tangibile. Questi i meriti indubbi.



Certo il processo di risanamento – come tutti sappiamo – non è stato indolore. I numeri li conosciamo. Durante il periodo "Moretti" hanno dovuto lasciare – volenti o nolenti circa 650 colleghi. Si tratta di numeri importanti, anche se – per la verità – fino al 2011 (ante riforma Fornero), gestiti senza effetti traumatici sulla vita dei colleghi.

Un'altra trentina ha dovuto accettare la "novazione": non si tratta certo di esperienze piacevoli e prive di conseguenze. E' stato in ogni caso garantito un buon posto di lavoro, che – di questi tempi – non è poco. Sinceramente riteniamo che alcune cadute di stile o eccessive discrezionalità di metodo di valutazione avrebbero potute essere evitate. Sul processo di appraisal non sono in ogni caso mai mancate le nostre valutazioni critiche.

Facciamo migliori auguri di buon lavoro per il novo prestigioso incarico e per ulteriori successi all'ing. Moretti, sicuri che saprà rilanciare anche il Gruppo Finmeccanica che deve continuare a rappresentare con le sue aziende l'eccellenza italiana nel mondo. Si pone ora il problema della sua sostituzione.

Come organizzazione sindacale dei dirigenti del Gruppo FS non possiamo che ribadire – come abbiamo fatto già in passato – che all'interno del Gruppo sono ben presenti colleghi che possono vantare esperienza e capacità per assumere tale incarico. Lo diciamo nell'interesse del paese e dell'azienda.

La volontà dell'azionista deve essere in ogni caso rispettata.

Ricordo, infine, che, oltre al piano di impresa già formalmente approvato dai diversi consigli di amministrazione delle società del Gruppo, il riferimento di quelle che sono le intenzioni del governo sul nostro futuro sono contenute nel

DEF, che, per comodità di lettura si riporta nella sua parte "ferroviaria" in altra parte del giornale.

Paolo Parrilla



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDAI

ANNO 23°

N° 2/2014



Moretti, da FS a Finmeccanica

Era nell'aria. Già al tempo della formazione del Governo Renzi, poco più di due mesi fa, i giornali scrivevano che Mauro Moretti avrebbe lasciato le Ferrovie dello Stato per approdare al prestigioso dicastero dello Sviluppo Economico. Poi, all'ultimo istante, non se ne fece più nulla, pare per colpa delle quote rosa che reclamavano un posto poi occupato dalla signora Guidi.

Un sospiro di sollievo per chi temeva che l'uscita di Moretti dal Palazzo di Piazza della Croce Rossa potesse significare una sospensione o almeno un rallentamento di quel processo di sviluppo per l'azienda iniziato qualche anno fa e, probabilmente, un momento di disappunto per Moretti che desiderava gli fossero riconosciute, con la nomina a ministro, quelle innegabili capacità manageriali che aveva ampiamente dimostrato di possedere alla guida della risanata azienda ferroviaria.

Ora il riconoscimento è finalmente arrivato.

Il Presidente del Consiglio, Renzi, ha ufficializzato la nomina dei nuovi vertici della grandi aziende di Stato e ha scelto Mauro Moretti per la delicata poltrona di Amministratore Delegato di Finmeccanica, il colosso della Difesa.

Un incarico non semplice visti i conti del Gruppo di Piazza Monte Grappa, stretto tra il calo degli ordini, un indebitamento rilevante e la crisi congiunturale, a cui si deve aggiungere la maxi commessa in India da 530 milioni di euro per gli elicotteri Agusta, ormai incagliata da tempo e alla cui risoluzione non è molto probabilmente estranea la vicenda dei Marò.

Sicuramente, tra le poltrone assegnate (ENI, ENEL, Poste e Finmeccanica), a Moretti è toccata quella più scomoda, forse la meno ambita proprio per l'attuale situazione gestionale di quel Gruppo. Ma lui, con il suo temperamento duro e spigoloso, si esalta proprio

nelle sfide più difficili e certamente, anche in Finmeccanica, saprà dare il meglio di sé.

Ma in casa nostra, ora, che succederà?

Dicono i giornali che Moretti – per non vanificare il lungo e complesso lavoro di tanti anni che ha riportato in utile l'Azienda FS – abbia suggerito a chi dovrà fare il nome del suo sostituto, la sua preferenza per una scelta interna.

E' naturale che anche noi, che rappresentiamo a livello sindacale la gran parte dei dirigenti FS, non possiamo che condividere la scelta di questa strada. E questo per almeno tre buoni motivi: primo, per la specificità propria dell'azienda ferroviaria, così particolare e

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

Che vittoria e che soddisfazione! Un'indubbia vittoria per Mauro Moretti, neo amministratore delegato di Finmeccanica e una gran soddisfazione per tutta la classe dirigente FS. Si perché, a differenza delle altre nomine a Presidente fatte dal Governo nelle società partecipate, qui parliamo di una posizione operativa "di peso" uguale se non superiore a quella occupata fino a ieri dal nostro collega. Insomma una poltrona che comporterà un'azione a più ampio raggio in tanti e delicati settori produttivi del nostro Paese. E poi qui non si tratta di quote celesti o rosa, roba da sbandierare a sproposito nei talk show in TV o da strillare nei titoli dei quotidiani! Questa nomina è il riconoscimento di un'azione seria e rigorosa portata avanti da Moretti e da tutta la sua squadra sulla strada del risanamento e dello sviluppo delle FS. Da parte nostra l'augurio sincero di ulteriori e analoghi successi nella governance della nuova realtà.

anzi unica nel suo genere, che necessita negli uomini e nelle donne di tutti i livelli gerarchici – e quindi ancor più nei vertici – di una preparazione professionale e di una serie di indispensabili conoscenze che soltanto una lunga militanza aziendale riesce a dare; secondo, perché, dal 1986 al 2006, quindi per lunghi venti anni, le nomine ai vertici di FS di personaggi diversi provenienti dal mondo esterno hanno provocato all'Azienda più danni che benefici; terzo, perché la eventuale nomina ad amministratore delegato di un dirigente interno, ad esempio uno tra gli attuali AD di RFI o Trenitalia (come avvenuto proprio per ENI e ENEL), rappresenterebbe un implicito riconoscimento che i successi, innegabili, attribuiti dall'opinione pubblica e dalle massime cariche dello Stato a Moretti, sono in realtà stati realizzati anche grazie all'intero management ferroviario, da una categoria cioè che, pur tra lacrime e sangue, sacrifici e tensioni non da poco, ha saputo stringersi intorno ai propri vertici e "tirare la carretta" fino al raggiungimento finale dell'obiettivo fissato.

Purtroppo siamo ben consapevoli di non essere in grado di determinare più di tanto le scelte che verranno fatte. Ma ci è comunque doveroso ribadire con forza la nostra convinzione: l'azienda ferroviaria non è un'azienda come le altre, non è un'azienda qualunque e per questo motivo è necessario che al suo vertice ci vada qualcuno che conosce bene i cento, i mille e più meccanismi, tecnici e amministrativi, che fanno muovere le migliaia e migliaia di treni che, ogni giorno, percorrono in lungo e in largo la nostra penisola.

Vedremo tra qualche giorno se i nostri auspici si saranno avverati. Per adesso è doveroso da parte di tutti noi incrociare le dita e inviare al "collega" Mauro Moretti un caloroso e sincero ... in bocca al lupo!

Roberto Martinez

Una testimonianza

Conosco Mauro Moretti da quando entrò in ferrovia negli anni 70, nell'allora Servizio Impianti Elettrici. All'epoca ero il responsabile della divisione centrale Sottostazioni Elettriche la quale esercitava una dipendenza funzionale sull'officina Trazione elettrica di Bologna, lì dove Mauro iniziò la sua carriera.

Ricordo il primo incontro. La differenza di età non era tale da rendere difficile un rapido rapporto di colleganza, pur in quel mondo assai attento alle gerarchie ed alla "Superiore sede", come veniva chiamata Villa Patrizi all'epoca, in un misto di ironica deferenza ma anche di autentico timore. Mi fece un'ottima impressione anche se immediatamente portato a proporre modifiche tecniche alle SSE Ambulanti sulle quali io lo esortai ad una opportuna prudenza e ad avvalersi in ogni caso dei tecnici di gran valore dell'Officina. Non so se mi ha mai perdonato questa battuta di arresto allo "start"!!

Successivamente ci siamo rivisti nelle vesti io di Azienda e lui di CGIL, in occasione delle trattative dei primi anni '90 sull'organizzazione del lavoro nel settore delle infrastrutture quando ero, allora, direttore della Direzione centrale infrastrutture. Ricordo in particolare una riunione notturna

con lui e l'ing. Vaciago (Mauro era con una benda su un occhio per un orzaiolo o qualcosa del genere), in un ambiente fumoso e con tanta coca-cola e tanti caffè.

Poi, tanti rapporti, soprattutto di carattere sindacale, in particolare durante gli anni in cui sono stato Segretario Generale di Assidifer.

Una conoscenza pluriennale quindi.

Nel 2002 sono andato in pensione e dal 2006 Mauro è AD del Gruppo ferrovie.

In questi ultimi anni, e i lettori di F&S se ne saranno accorti, non gli ho lesinato critiche, in particolare per il clima aziendale instaurato e sul non soddisfacente ruolo attribuito al nostro sindacato, riconoscendo comunque l'assoluta sincerità anche se spinta alla brutalità dell'amico Mauro. A lui va l'indubbio merito di avere accelerato l'ultima delle linee ad alta velocità, di avere affermato la necessità di reciprocità nell'apertura al mercato fra i vari paesi europei ed infine di avere posto con chiarezza quali fossero i ruoli delle ferrovie e delle istituzioni. Ripeto però che il rapporto con le istituzioni a mio avviso non può ridursi alla discussione, ad ogni cambio orario, sulla contribuzione per il servizio universale. Mi sarebbe piaciuto che la

"grinta" di Moretti si fosse rivolta positivamente e direttamente ai pendolari, ai clienti dei WL ai clienti delle auto a seguito e a quelli delle relazioni internazionali, tutti segmenti di mercato i cui fruitori si sono visti progressivamente emarginati. E' chiaro che non si può lavorare in perdita, ma forse un messaggio di comprensione diretta e di adesione anche affettiva avrebbe giovato a rendere un po' meno velenosi i rapporti. Insomma rivendicazione del ruolo di operatore del Servizio pubblico. Ma non sono così addentro da poter giudicare a fondo.

Mi piace in questa sede, con i più sinceri auguri al nuovo amministratore di Finmeccanica, ricordare il passato vissuto assieme e mi piace sottolineare, ancora una volta, gli indubbi meriti di Mauro Moretti ed in particolare la sua sincerità, anche se troppe volte abbiamo visto questa sincerità rivestita di durezza e di una certa intolleranza.

Comunque, cari colleghi, soprattutto colleghi giovani in servizio, sono io, il vecchio Presidente Emerito del vostro sindacato, a dirvelo: meglio un grande capo che fa cazzioni che un ipocrita che magari ti sorride ma che poi ti colpisce alle spalle!

Sergio Graziosi

Il Gruppo Ferrovie dello Stato nel DEF 2014

Privatizzazioni

Le privatizzazioni annunciate nei mesi scorsi sono in fase avanzata e attraverso il loro completamento si potrà contribuire alla progressiva riduzione del debito pubblico. Il Governo ha pianificato la cessione di quote di aziende pubbliche. Le società coinvolte nell'operazione di valorizzazione degli asset includono società a partecipazione diretta quali ENI, STMicroelectronics, ENAV, nonché società in cui lo Stato detiene partecipazioni indirettamente tramite Cassa Depositi e Prestiti, quali SACE, FINCANTIERI, CDP Reti, TAG (Trans Austria Gasteitung GmbH) e, tramite Ferrovie dello Stato, in Grandi Stazioni - Cento Stazioni.

Trasporto pubblico locale e ferroviario

Descrizione:

Recupero di un'iniziativa unificante e di indirizzo dello Stato attraverso un processo di riforma e di riorganizzazione del comparto. Modifica del Titolo V della Costituzione, per rafforzare alcuni indirizzi, necessariamente unitari, in materia di regolazione ed organizzazione del TPL. Definizione del processo di riorganizzazione dei servizi, con criteri omogenei sul territorio nazionale, applicazione dei costi standard e individuazione di soluzioni efficienti e rispettose dell'ambiente, atte a garantire la mobilità dei cittadini. Semplificazione delle procedure di gestione del Fondo nazionale per il TPL, ripartizione delle risorse pubbliche con criteri di premialità/penalità sulla base di affidamento dei servizi con procedure di evidenza pubblica e attivazione di sistemi efficaci di monitoraggio. Implementazione dell'utilizzo dei sistemi ITS (bigliettazione elettronica integrata). Definire interventi di defiscalizzazione per gli abbonamenti ai servizi di TPL. Prevedere ammortizzatori sociali e di strumenti atti a risolvere i possibili aspetti occupazionali, conseguenti alla riprogrammazione dei servizi. Istituzione di un fondo per il cofinanziamento di progetti integrati di mobilità (PUM) superando la logica del finanziamento per singole opere. Ottimizzazione degli interventi per la mobilità - a partire dalle risorse assegnate nella Legge di Stabilità - secondo indirizzi che, nel disegno del raccordo fra grandi reti ferroviarie e TPL, tengano conto della Strategia aree interne, ovvero, assicurino un miglioramento dell'accessibilità di tali aree indispensabile al loro sviluppo e all'inversione delle negative tendenze demografiche in atto. Completamento dell'attuazione della normativa UE (cosiddetto IV pacchetto ferroviario) che garantisca un processo efficace e misurabile di separazione

verticale nella holding FSI, sia in termini di bilanci che di contabilità regolatoria. Ridefinizione del perimetro dei servizi universali nazionali e regionali, al fine di ottimizzare i collegamenti ed aumentare l'efficienza dei servizi all'utenza. Avvio di un progressivo processo di affidamento dei servizi, con procedure di evidenza pubblica.

Finalità:

Riorganizzazione industriale del comparto, per garantire ai cittadini una mobilità efficace e sostenibile nelle aree urbane e regionali. Riorganizzazione dei servizi c.d. universali, a beneficio dei cittadini, attraverso l'ottimizzazione dei collegamenti, la revisione dei meccanismi di finanziamento pubblico e una progressiva apertura alla concorrenza.

Tempi:

Dicembre 2014 per il trasporto ferroviario e ottobre 2014 per il trasporto pubblico locale.

Apertura del mercato nelle industrie a rete

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti è operativa dal 15 gennaio 2014 e oltre ad aver adottato un Regolamento che disciplina i procedimenti per la formazione delle sue decisioni, ha deliberato l'avvio di due indagini conoscitive: sui servizi di trasporto passeggeri, e sull'accesso alle infrastrutture, con particolare riferimento a quelle ferroviarie e aeroportuali. Nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture, riscontrando elementi di criticità relativamente alle condizioni che regolano l'utilizzo della rete ferroviaria e le sue infrastrutture, ha deliberato l'avvio di un procedimento istruttorio per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie. Solo per le spese di istituzione e avvio dell'Autorità sono stati stanziati 4 milioni. L'attività dell'Autorità sarà interamente finanziata con i contributi da parte dei soggetti regolati, la cui misura è determinata per il 2014 nello 0,4 per mille del fatturato.

In materia di trasporto ferroviario è stata modificata la disciplina sui canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria per consentire parità di condizioni nell'utilizzo della rete da parte di tutte le imprese del settore; la separazione contabile e dei bilanci delle imprese ferroviarie deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi (anche pubblici) percepiti; sono semplificate le procedure di accesso al mercato nei segmenti di trasporto nazionale passeggeri a media e lunga percorrenza.

IL CONSIGLIO NAZIONALE ASSIDIFER DEL 10.4.2014 HA APPROVATO IL SEGUENTE ORDINE DEL GIORNO

1. IL CONSIGLIO NAZIONALE HA DIBATTITO SUL PIANO D'IMPRESA DEL GRUPPO FSI 2014 - 2017.
2. GLI OBIETTIVI DA RAGGIUNGERE SONO RITENUTI SFIDANTI E IMPEGNATIVI.
3. IL SINDACATO RITIENE CHE LA DIRIGENZA DEL GRUPPO FSI E' PIENAMENTE CAPACE E IN GRADO DI AFFRONTARE E RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI INDICATI.
4. IL CONSIGLIO NAZIONALE AUSPICA ALTRESI' CHE GLI OBIETTIVI DEL PIANO RELATIVI ALLE POLITICHE DI DIMENSIONAMENTO E DI GESTIONE DEL MANAGEMENT VENGANO PERSEGUITI CON STRUMENTI ADEGUATI A GARANTIRE LA VALORIZZAZIONE PROFESSIONALE DEI DIRIGENTI E IN RELAZIONE AL CONTRIBUTO PER IL RAGGIUNGIMENTO DEI BUONI RISULTATI GIA' OTTENUTI E DA OTTENERE.
5. IL CONSIGLIO NAZIONALE SOTTOLINEA CHE IL RAPPORTO DI LAVORO DEI DIRIGENTI DEL GRUPPO FSI E' DISCIPLINATO DAL CCNL PER AZIENDE PRODUTTRICI DI BENI E SERVIZI SOTTOSCRITTO FRA CONFINDUSTRIA E FEDERMANAGER.
6. PERTANTO APPARTIENE ALLA AUTONOMIA DELLE PARTI CONTRAENTI LA RELATIVA DISCIPLINA GIURIDICA ED ECONOMICA.

APPROVATO ALL'UNANIMITA'

HDI Assicurazioni
Al tuo fianco, ogni giorno.

Dedicato a chi muove il paese

Assicura la tua auto con la polizza pensata per i dipendenti dei trasporti

- Guida estesa** protezione R.C. sempre operante a prescindere da chi guida
- Rinuncia alla rivalsa** per tutelare il tuo patrimonio dalle distrazioni di chi guida
- Bonus Protetto** blinda la tua classe di merito anche in caso di sinistro
- Infortuni del conducente** garantire i terzi è un obbligo, proteggerti è un diritto
- Assistenza sinistri** sempre disponibile attraverso un numero verde dedicato
- Carrozzerie Convenzionate HDI** nessun anticipo di denaro per la riparazione del danno

Per richiedere il preventivo rivolgiti ad una delle nostre Agenzie o:

telefona al: **800.082.082** oppure scarica la web app:

collegati a: **hditrasporti.mobilewebapp.it**

Vai su www.hdiassicurazioni.it per trovare l'agenzia più vicina e per consultare il Fascicolo Informativo prima della sottoscrizione.

La RSA di Trenitalia incontra il Direttore di DRUO

In data 12.03.2014 alle ore 16:30, presso gli uffici della Direzione Risorse Umane ed Organizzazione, si è svolto un incontro tra i Rappresentanti Assidifer RSA di Trenitalia, il Segretario Generale Assidifer ed il Direttore di DRUO Roberto Buonanni.

L'incontro, richiesto da Assidifer, ha avuto per oggetto il seguente ordine del giorno:

- Ristrutturazione Passeggeri e merci. Prospettive nell'arco di piano, tempistiche e ricadute sui dirigenti. Interim.
- Effetti della diversa valutazione delle posizioni.
- MBO: chiarimento sul fattore di correzione.
- Numeri complessivi attuali, a fine 2014 e a fine piano. Strumenti.
- Quadri in posizione.

Presenti per Assidifer:

- Paolo Parrilla – Segretario Generale
- Alessandro Strinna – Coordinatore RSA di Trenitalia
- Cesare Spedicato – RSA di Trenitalia
- Massimo Zavarella – RSA di Trenitalia
- Domenico Pellegrino – RSA di Trenitalia
- Alberto Belloni – RSA di Trenitalia
- Massimo Raganelli – RSA di Trenitalia
- Fabio Lo Sciuto RSA di Trenitalia

Per Direzione Risorse Umane ed Organizzazione:

- Roberto Buonanni
- Claudio Guaitoli
- Stella Vozi

1. Ristrutturazione Passeggeri e merci. Prospettive nell'arco di piano, tempistiche e ricadute sui dirigenti. Interim.

L'ing. Buonanni ha illustrato le linee guida su cui si sta procedendo per la ristrutturazione delle due divisioni.

- **Passeggeri/LH** - La riorganizzazione prevede una più concreta separazione dei Servizi a Mercato dai Servizi Contribuiti, al fine di specializzare e focalizzare le specifiche aree di business e meglio circoscrivendo ed orientando le responsabilità dei Dirigenti dedicati. Tale riorganizzazione ha comportato la riduzione di due posizioni dirigenziali, già gestita con un recente provvedimento organizzativo.
- **Cargo** - La riorganizzazione sarà più profonda e comporterà la suddivisione in BU. Tale suddivisione

comporterà la riduzione di posizioni manageriali gestibili tramite ricollocazioni o con gli strumenti disponibili.

- **Interim** - Viene assicurata la volontà aziendale del superamento degli interim, non legati a situazioni contingenti di breve durata, mediante accorpamento ad altre strutture, o nell'ambito della ridefinizione delle posizioni manageriali connessa all'innalzamento della soglia minima di accesso alla dirigenza.

2. Effetti della diversa valutazione delle posizioni.

La RSA chiede di conoscere i criteri e i parametri con cui vengono pesate le posizioni manageriali, in quanto, a parere della stessa RSA, ci potrebbe essere una sottovalutazione di alcune posizioni per le quali non vengono adeguatamente valutati alcuni aspetti fondamentali connessi alla posizione, in specie per quelle periferiche.

Trenitalia precisa che la metodologia Hay per la valutazione delle posizioni manageriali ed organizzative, trasversalmente utilizzata sia nel Gruppo FS che nelle maggiori imprese Italiane ed Internazionali, utilizza canoni di valutazione internazionalmente riconosciuti e certificati, sia per Trenitalia che per il Gruppo, anche attraverso modalità di benchmark finalizzate anche a valutare il posizionamento dell'impresa sul mercato, ed esclude la possibilità di valutazioni disomogenee delle posizioni organizzative.

Su questo tema, la RSA si riserva comunque di chiedere un approfondimento, nonché l'effettuazione di un benchmark sia verso le altre società del Gruppo, sia verso il mercato esterno.

3. MBO: chiarimento sul fattore di correzione.

Viene chiarito che finora l'effetto di correzione è a favore del dirigente assegnatario di MBO, in quanto in caso di performance complessivamente positiva della Società, contribuisce al raggiungimento della quota minima del 60%.

L'ing. Buonanni informa che gli obiettivi di performance saranno assegnati entro metà aprile mentre la decisione finale sull'assegnazione degli obiettivi di MBO è di competenza della Capogruppo.

Il numero dei dirigenti che rientrano nella politica di MBO in Trenitalia è in costante incremento, nel 2013 sono stati 183 su un totale di 253 dirigenti.

In risposta ad uno specifico quesito della RSA, l'ing.

Buonanni informa che per tutti gli obiettivi sono previsti indicatori che rendono gli stessi misurabili; si sta valutando una possibile revisione del sistema di assegnazione degli obiettivi e di verifica delle performance che, consenta di valutare il raggiungimento dell'obiettivo sulla base di un range rispetto al target definito.

4. Numeri complessivi attuali, a fine 2014 e a fine piano. Strumenti.

I dirigenti attualmente in ruolo al 31 dicembre 2013 sono 253. Tale numero, nell'arco di piano subirà una riduzione di circa il 10% come saldo di uscite e nuove immissioni. Il delta è gestibile sia con le uscite per quiescenza sia con gli accordi attualmente vigenti. A tale proposito la RSA chiede se vi siano contrarietà all'eventuale miglioramento degli accordi attualmente vigenti. Non sono state espresse pregiudiziali in tal senso.

5. Quadri in posizione.

I quadri in posizione manageriali sono attualmente circa una decina, con permanenza max nella posizione di circa 11 mesi. Prossimamente si procederà all'inquadramento nella qualifica dirigenziale, previo verifica della sussistenza dei requisiti personali e di peso della posizione. Le eventuali situazioni critiche verranno gestite d'intesa con gli interessati.

6. Varie ed eventuali

Obbligo di Formazione Continua per gli iscritti agli Albi Professionale (DPR137/2012) - In relazione agli obblighi di formazione continua per gli iscritti agli Ordini Professionali, l'azienda valuterà con le competenti funzioni di Gruppo la possibilità di inserire nei programmi di formazione anche specifici interventi formativi, utili all'acquisizione dei crediti necessari per il mantenimento all'iscrizione all'albo di competenza. In particolare per i dirigenti il cui incarico in Trenitalia preveda l'obbligo di iscrizione ad un ordine professionale (Ingegneri, Avvocati, ecc.) valutando altresì la possibilità di certificare l'attività aziendale svolta, ove questa risulti utile ai fini dell'acquisizione dei crediti formativi previsti per i professionisti che svolgano attività da lavoro dipendente.

a cura di p.p.

Incontro RSA Dirigenti con i vertici Italferr

La RSA dei dirigenti ha incontrato i vertici di Italferr in data 28/02/2014.

All'incontro hanno partecipato:

Ing. M.M. Triglia (AD)

Arch. E. Marconi (Resp. RUO)

Ing. R. Di Bianco (Coordinatore RSA)

Dott. P. Parrilla (Segretario Generale Assidifer FEDERMANAGER)

Nel seguito si riportano gli argomenti discussi e le principali conclusioni.

1. Piano Industriale Italferr 2014-2017

L'AD ha ribadito che il Piano Industriale Italferr 2014-2017 è un piano ambizioso con obiettivi sfidanti che prevedono una crescita dei ricavi complessivi basati su:

un sostanziale mantenimento dell'attuale livello di ricavi per servizi affidati da Società del Gruppo FS (circa 125 Mio€/anno nell'arco di Piano);

prosecuzione nell'internazionalizzazione delle attività di ingegneria sul mercato no-captive, con previsione di un consistente aumento dei ricavi (da 36 Mio€ circa per il 2014 a 47 Mio€ nel 2017 contro i circa 12 Mio€ del 2013).

Il primo punto è frutto della previsione di investimenti inseriti nel Contratto di Programma definito da RFI con il MIT; limitatamente ai progetti più significativi, oltre alla prosecuzione degli attuali progetti AV (Terzo valico dei Giovi e Treviglio-Brescia), sono stati previsti dalla finanza pubblica gli investimenti per l'avvio di grandi opere quali la Napoli-Bari e la Brescia-Verona-Padova.

Le maggiori preoccupazioni sul captive riguardano al momento l'Area Centro Sud in particolare nel settore delle costruzioni, anche a causa delle difficoltà ad attuare i programmi CIS.

Per il mercato no-captive le principali difficoltà sono legate sia alla contemporaneità delle commesse acquisite (si veda il caso delle due attuali maggiori commesse estere di progettazione Saudi Landbridge e Ferrovie dell'Oman) che alla necessità di continue acquisizioni, per poter garantire nel tempo i previsti livelli di ricavi. Sul mercato no-captive, oltre alle ovvie complessità ad interfacciarsi con clienti molto esigenti peraltro affiancati da società di PMC (Project Management Consulting), occorre anche considerare il fatto che l'attuale Contratto Aziendale FS e il CCNL Mobilità/Area Attività Ferroviarie mal si adattano alle esigenze di mobilità di risorse verso sedi di lavoro all'estero.

Nel Piano sono inoltre previste, sempre per il mercato no-captive, acquisizioni anche in altri settori di attività quali la Direzione Lavori e il PMC.

Nel complesso, per raggiungere i risultati ambiziosi del Piano, c'è bisogno di coesione e condivisione degli obiettivi; la RSA condivide questi obiettivi esprimendo tutta la volontà, da parte dei dirigenti che rappresenta, di vincere le sfide prospettate dal Piano.

Futuro assetto di Italferr.

La crescita delle acquisizioni no captive impone un ripensamento dell'assetto societario.

L'AD ha confermato che su questo punto sono allo studio diverse ipotesi, che saranno presentate alla Capogruppo, che hanno l'obiettivo di separare le attività captive da quelle no captive. Pertanto l'AD non ha ritenuto di poter fornire ulteriori dettagli; la RSA chiede di essere tenuta informata su tale argomento.

Viceversa l'AD ha affermato che, nel breve periodo, non sono previste particolari evoluzioni organizzative.

2. Politiche sulla dirigenza

a) Consistenza attuale

La consistenza dei dirigenti attualmente è di 63 unità: nel corso dell'anno 2014 dovrebbero esserci 1 o 2 uscite, pertanto la consistenza a fine anno sarà di 61-62 unità. RUO ha ricordato che nel 2006 il numero di dirigenti di Italferr era circa il doppio di quello attuale, a riprova che nel corso degli ultimi anni è stato compiuto un rilevante snellimento organizzativo.

La RSA ha fatto comunque presente che, fra i dirigenti di Italferr, vi sono state 5 interruzioni anticipate/modifiche del rapporto contrattuale, ai sensi dell'accordo del 9 luglio 2012 fra il Gruppo FS ed Assidifer FEDERMANAGER.

b) Inserimento dei dirigenti in MBO

Nel 2013 i dirigenti inseriti in MBO sono stati 59 su un totale di 63; nel 2014 si prevede che siano inseriti 60 dirigenti in MBO su 63, con una percentuale sul totale del 95%, molto superiore a quella delle altre società del Gruppo. La RSA ha ovviamente espresso apprezzamento per questo dato.

c) Appraisal

Al momento circa 50 dirigenti di Italferr sono stati sottoposti ad Appraisal (sia con strutture interne al Gruppo FS che con società esterne) per la verifica del potenziale manageriale.

d) Effetti del diverso criterio di pesatura delle posizioni dirigenziali

Per effetto dell'elevazione del peso minimo Hay da 700 a 733 punti, nell'attuale organizzazione 3 posizioni dirigenziali risulterebbero non avere peso sufficiente; l'AD ha tuttavia precisato che la presenza di alcune posizioni ad interim consentirà, tramite opportune ricollocazioni, di mantenere l'attuale numero di dirigenti pur a fronte di una semplificazione organizzativa.

Al termine della riunione la rappresentanza di Assidifer FEDERMANAGER ha ringraziato l'ing. Triglia e l'Arch. Marconi per la disponibilità dimostrata e per il clima dell'incontro e ha preannunciato l'intenzione di indire un'assemblea con tutti i dirigenti di Italferr allo scopo sia di divulgare in dettaglio il contenuto dell'odierno incontro che di accennare ad altre tematiche fra cui la trattativa sul rinnovo del CCNL dei Dirigenti di Aziende Industriali.

La riunione è iniziata alle ore 11,30 e si è conclusa alle ore 12,45.

a cura di p.p.

Il lume della Ragione (" Perduto ")

Un Paese che a vanto dell'efficienza, della buona Amministrazione della Res Publica, può proporre la realizzazione dell'autostrada Salerno Reggio Calabria, non finirà mai di stupire.

Lo sperpero di denaro Pubblico, emorragia inguaribile: Nel 2013 sono stati certificati 2 Miliardi spesi in opere inutili, incomplete, finite e mai consegnate.

Il Caso, La Repubblica 20 marzo: "La Camera (dei Deputati) non rinuncia agli affitti d'oro, niente disdetta per contratti da 32 milioni, ignorata la nuova legge. Il Forzista Fontana: Chi si prende la responsabilità di tagliare l'ufficio a 400 Deputati?"

I costi della Politica incontrollati, la Magistratura, per notizia criminis, impegnata ad accertare il diffondersi della Cleptocrazia.

Il problema? I Manager.

Sono indignato, sgomento, ho rabbia: Quale Cittadino, e Quale Dirigente, Dirigente del Gruppo delle Ferrovie dello Stato Italiane, del Gruppo al quale Mi vanto appartenere, del Gruppo che ha generato più di ogni altro valore aggiunto per la Società, per il Paese. Gruppo che l'attuale Classe Dirigente, coesa e forte della guida sicura, ha trasformato confutando l'affermazione dell'Insigne Statista che "E' Matto chi pensa di poter risanare le Ferrovie".

La Storia insegna che l'Ignoranza, ossia ignorare, non conoscere, ha generato reazioni ed azioni assolutamente esiziali, e la disinformazione - vedi Trasporto Locale - è costante.

Ignorare che chi governa i processi ha certezza e rispetto di amministrare la Res Publica, ed impone in positivo ogni quotidiana azione, può ricondurre il Sistema ad un passato prossimo.

Pecunia super mensam est: Il Danaro è sul tavolo.

Carlo Grana

RSA Ferservizi

CCNL per i Dirigenti di Aziende produttrici di beni e servizi, art.20: Informazione e consultazione dei Dirigenti.

Incontro richiesto per Trattazione degli argomenti:
Piano Industriale
Attività Ferservizi, organizzazione consequenziale del lavoro /correlazione con la Dirigenza
Numero Dirigenti in forza: 37
Valutazione posizioni Dirigenti
Numero Dirigenti in prospettiva
MBO/ politiche retributive

Giorno lunedì 7 aprile 2014
Ufficio dell'Amministratore Delegato

Ferservizi Spa: Dott. Francesco Rossi AD
Dott. Francesco Ramacciotti Direttore Generale
Dott. Giovanni Rotella Resp. PeO

Assidifer: Dott. Paolo Parrilla Segretario Generale
Dott. Carlo Grana Coordinatore RSA Ferservizi
Ing. Armando Baccari RSA Ferservizi

Il piano industriale di Ferservizi è stato presentato alla classe Dirigente.

Dal corrente anno la partecipazione al Comitato di Business è stata estesa a tutti i Dirigenti in coerenza con la politica di cultura d'impresa che tra l'altro ha finalità di coinvolgimento, essenziale al raggiungimento di sempre sfidanti obiettivi.

L'attività di Ferservizi, in ragione del proprio Core Business, è in simbiosi con l'organizzazione/esigenze delle Società del Gruppo, del che l'organizzazione/struttura Societaria non può che essere tarata al fine precipuo: esigenze e soddisfazione del Cliente.

Tale consequenzialità sarà tempestiva all'evoluzione in atto: RFI, TRENITALIA, Riorganizzazione Patrimonio Immobiliare, ecc.

DIRIGENTI: in forza 37

- Le posizioni Dirigenziali sono tali se raggiungono 733 punti Hay

Non tutte le posizioni attuali raggiungono tale parametro: le disfunzioni sono limitate.

Il percorso tende, in prospettiva, a stabilizzare le posizioni dei Dirigenti ed a dimensionarne il numero in ragione alle oggettive esigenze organizzative.

Ne consegue che attività (responsabilità) potranno essere accorpate, sia per materia che per territorio.

Tendenzialmente il numero dei Dirigenti deve diminuire.

Nel merito, la Società, certa la sensibilità nella trattazione dei singoli casi, si avvale degli strumenti di Gruppo, ossia degli accordi vigenti.

MBO: salvo debite eccezioni la classe Dirigente Ferservizi è inserita nel processo di MBO.

Le politiche retributive, nell'autonomia delle singole Società, sono comunque quelle di Holding.

Ampia discussione sull'evoluzione dei processi finalizzati all'obiettivo: realizzazione Piano d'Impresa, e l'impegno che il particolare momento impone.

La RSA Ferservizi

Stagisti

Da qualche anno a questa parte è diventata tradizione consolidata l'attivazione, in alcune strutture strategiche del Gruppo Fs, di stage diretti ad una selezione dei migliori ingegneri che concludono con esito positivo il "Master di II livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari presso l'Università La Sapienza di Roma". I colleghi che hanno avuto il privilegio di poter trasmettere a questi giovani ingegneri la loro professionalità ed esperienza, hanno riscontrato una grande voglia di apprendere e di mettere a disposizione del Gruppo, oltre al naturale dinamismo, discendente dalla giovane età, anche e soprattutto il frutto dei loro studi tecnici, affinati dalla specializzazione ferroviaria acquisita tramite il Master. Negli anni scorsi il beneficio di questi inserimenti, aventi un così alto livello di formazione accademica, è stato poi confermato dalla stabilizzazione tramite assunzione a tempo indeterminato dei migliori.

E' di questi giorni il termine del periodo di stage dell'ultimo gruppo di ingegneri provenienti dal Master e l'auspicio è che venga confermata anche quest'anno, seppur in tempi così difficili, la stabilizzazione con assunzione a tempo indeterminato degli interessati per i quali i tutor aziendali abbiano espresso una valutazione di eccellenza.

Oltre agli inserimenti dei giovani ingegneri provenienti dal "Master Ferroviario", il Gruppo per il tramite delle sue società, ha inoltre recentemente attivato delle selezioni finalizzate all'attivazione di stage, dirette a giovani laureati di talento provenienti dalle migliori Università Italiane. Anche in questo caso le nuove generazioni di laureati e la formazione accademica ricevuta, non hanno deluso le aspettative. I migliori auspici in questo caso sono nella prosecuzione delle politiche del Gruppo in questo senso, tramite un progressivo affiancamento delle nostre risorse più esperte nel ruolo di tutor al mondo dei giovani laureati di talento, per poter continuare a crescere insieme.

Riteniamo che ogni sforzo dovrà essere fatto perché i meritevoli siano poi stabilizzati all'interno delle Società con una prospettiva di carriera e di vita e che l'azienda possa così beneficiare di un progressivo e qualificato ricambio generazionale.

LETTERE AL DIRETTORE

Caro Martinez,
nel numero 7/2013 di Ferrovie e Servizi leggo il tuo intervento in prima pagina: mi permetto alcune osservazioni. Attraverso la chiave di lettura del merito, parli del '68 in questi termini: *Il tradimento e l'irrisione del merito è il più nobile lascito di quella stagione "felice" che è stata il Sessantotto, la peggiore iattura, credo, che abbia colpito il Belpaese dalla Caduta dell'Impero Romano e dalle invasioni barbariche.*

Non può sfuggire che pur facendo tara di un linguaggio accattivante e spiritoso, l'affermazione palesa un pesante giudizio politico. Tu, come tanta pubblicistica in vigore ai nostri tempi, addebiti al movimento di quegli anni di aver azzerato la cultura del merito. Ma era davvero una cultura? Io credo che si possa guardare a quel periodo come un tentativo di profondo rinnovamento sociale e politico.

Sia chiaro, non ho nessuna giustificazione per violenze e degenerazioni che in qualche modo volevano ascrivere a quel movimento, ma come si può ignorare che il nostro paese era fino ad allora esposto a gravi attacchi alla democrazia ed alla giustizia sociale? Come ignorare i progressi nella condizione dei lavoratori e delle lavoratrici che il '68 portò, come non considerare i fermenti nella emancipazione delle donne, le novità profonde nei terreni della cultura, della sanità, della scuola?

Non c'era forse la ricerca di merito vero ed ugualitario alla base delle esperienze che si ispiravano alla scuola di poveri figli di contadini che don Lorenzo Milani aveva creato a Barbiana?

Non c'era forse in quel tempo una aspirazione a ridurre le discriminazioni verso i soggetti più deboli?

Non c'era forse la ricerca di maggior giustizia fra i popoli, contro i militarismi, e contro tutti regimi negatori delle libertà fondamentali?

Poche e scarse osservazioni, le mie, ma spero contribuiscano ad una riflessione più ampia.

Bruno Fini - Verona

Caro Fini,

scusami se rispondo alla tua lettera con tanto ritardo ma, per i motivi che ti ho spiegato privatamente, non mi è stato possibile farlo prima e, soprattutto, non mi è stato possibile inserire la tua lettera nel precedente numero di Ferrovie & Servizi.

A seguito delle tue argomentazioni, che rispetto pur non condividendole completamente, non posso che confermarti che ritengo il movimento nato con il Sessantotto come il primo responsabile del non riconoscimento del "merito", inteso come valore individuale che fa differenti gli uomini e le donne che vivono, lavorano, si impegnano per raggiungere, pur con metodi diversi, i migliori risultati e i più ambiziosi obiettivi della loro esistenza. Nessuna discriminazione verso i soggetti più deboli, per carità, nessuna discriminazione nei confronti dei lavoratori, della emancipazione delle donne, della scuola dei poveri figli dei contadini di Barbiana che tu citi. Ma merito "vero", nella mia accezione, non può essere, contemporaneamente, merito "ugualitario".

Riconoscere il "merito", secondo me, vuol dire riconoscere che alcuni uomini e donne sono non solo diversi ma migliori di altri e che questi "meritano" più di quelli nella scalata ai posti di responsabilità nelle aziende e nella società della quale, in fondo, tutti facciamo parte. E questo, il Sessantotto, pur in un contesto straordinario e difficile, lo ha fortemente avvertito.

Questo, senza nulla togliere alle pur tante cose buone che tutti i periodi storici, tu mi insegni, portano con sé. Sessantotto compreso.

r.m.

