

questo tipo di trasporto, li rendono ancora più apprezzabili. E' per questo, quindi, che ci permettiamo ancora una volta di sollecitare Governo e Parlamento a non far mancare, proprio ora il necessario sostegno economico. Le nuove realizzazioni garantiscono servizi di qualità. Ora è necessario che la stessa qualità sia garantita anche a tutti gli altri servizi. Ma purtroppo le proposte in questi giorni al vaglio del Parlamento non sono in linea con le necessità. Tagli molto significativi, anche rispetto al 2008, ai finanziamenti, non solo per investimenti, ma anche per le spese correnti, rischiano di rendere ancora più difficile il raggiungimento di questo obiet-



tivo. Naturalmente tutti i dirigenti sono impegnati a proseguire il cammino intrapreso con la speranza che si mettano in atto tutte le iniziative tese a consolidare una squadra, già in gran parte rinnovata, che ha bisogno di avere le giuste motivazioni. Speriamo che siano evitati quegli atteggiamenti che possano anche solo dare l'impressione che si facciano dannose discriminazioni. E' necessario, poi, che si introducano quelle innovazioni necessarie per affrontare le sfide del mercato ormai aperto. Innovazioni, anche organizzative, consentite dall'introduzione di massicce dosi di tecnologie adeguate ai nostri standard di sicurezza, i cui vantaggi andranno adeguatamente capitalizzate. Sono certo che nell'ambito delle trattative in corso con le rappresentanze dei lavoratori sarà possibile trovare adeguate soluzioni.

Venerdì 19 e sabato 20 prossimi si terrà a Bologna il Congresso di Federmanager al quale parteciperanno come delegati anche otto colleghi del Gruppo FS. Il Congresso definirà il ruolo e la strategia della Federazione per i prossimi tre anni ed eleggerà i nuovi organi dirigenti. Che avranno, tra l'altro, il compito di rinnovare il contratto collettivo di lavoro in scadenza il prossimo 31 dicembre. Un rinnovo difficile e delicato che, senza stravolgere l'impostazione strategica, dovrà introdurre quelle innovazioni capaci di tutelare tutti i colleghi. Cosa che purtroppo, l'incapacità di molte aziende a comprendere lo spirito e le potenzialità positive del contratto, non hanno consentito.

Assidifer, con i suoi rappresentanti, presenti anche in molte strutture territoriali di Federmanager, farà la sua parte. A proposito della presenza di Assidifer negli organi direttivi delle strutture territoriali di Federmanager, voglio ringraziare i trentotrentadue colleghi di Roma che hanno concretamente espresso il loro voto determinando l'elezione di ben quattro rappresentanti nel consiglio direttivo ed uno nel collegio dei probiviri. E' stata data da parte FS una straordinaria manifestazione di compattezza e di attaccamento che ci carica di nuove responsabilità e che vogliamo onorare con atteggiamenti coerenti.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDAI

ANNO 17°

N° 8/2008



Un anno da dimenticare o da ricordare?

Lo scorso 2007 titolai "Un finale da dimenticare" il mio articolo pubblicato sull'ultimo numero di F&S (12/2007).

Era un momento particolare della vita del nostro Paese. L'attività politica era caratterizzata da sistematici, ed a volte anche aspri, battibecchi che coinvolgevano anche il mondo ferroviario (ricordo le esternazioni del 27 novembre 2007 dell'allora Ministro Di Pietro sui finanziamenti alle FS e sull'inutilità della Holding), le morti sul lavoro ed i reati erano in crescita, ed il Paese era stato bloccato dallo sciopero degli autotrasportatori. Insomma, un fine anno veramente da dimenticare! Lato Ferrovie, comunque, si prefiguravano risultati gestionali positivi: una forte riduzione del rosso, con un recupero di circa 1700 milioni di euro rispetto al 2006, ed un MOL finalmente positivo.

Nell'articolo pubblicato sul primo numero 2008 di F&S, intitolato "2008: un inizio difficile", riprendevo il discorso di fine 2007 e prefiguravo uno scenario Paese certamente non confortante, aggravato peraltro dalla sopravvenuta emergenza dei Rifiuti in Campania.

Iniziammo pertanto il 2008 con grande preoccupazione, ma con la convinzione di poter fare bene. Avevamo davanti diversi obiettivi. Sul fronte aziendale l'attivazione entro dicembre 2008 del tratto AV/AC Milano-Bologna, il riposizionamento dei conti, il recupero dell'efficienza, il miglioramento della qualità ed il recupero di credibilità per essere pronti ad affrontare l'imminente sfida della concorrenza. Sul fronte sindacale interno occorreva riprendere il confronto con i vertici aziendali per onorare gli impegni assunti con il "Protocollo d'intesa sulle Relazioni Industriali" sottoscritto con l'AD Moretti il 20 febbraio 2007. Sul fronte sindacale esterno occorreva avviare le trattative per il rinnovo del contratto dei dirigenti e prepararsi al rinnovo dei vertici di Federmanager.

Sul fronte aziendale i risultati sono stati in gran parte raggiunti: il 14 dicembre verrà aperta all'esercizio la linea ad alta velocità Bologna-Milano che consentirà di collegare i due capoluoghi di regione in un'ora e cinque minuti, realizzando un ulteriore tassello di quella che oramai viene definita la "nuova linea metropolitana veloce d'Italia".

La sistemazione dei conti pare sia a portata di mano, così come confermato dal nostro Amministratore Delegato ad Ilaria D'Amico nella puntata di "Exit" del 20 novembre 2008 (arriviamo prossimi al pareggio). Nella circostanza Moretti ha sottolineato che tale risultato è stato possibile anche grazie alle economie generate dal "taglio di 8000 ferrovieri e di 200 dirigenti". Nessun riferimento, purtroppo, all'impegno ed al contributo dei ferrovieri e dei dirigenti che sono stati costantemente "sul pezzo".

La qualità, migliora lentamente con ripercussioni altrettanto lente sulla crescita della credibilità delle FS. Enormi passi in avanti, invece, lato sicurezza. "Siamo le ferrovie più sicure al mondo" ha affermato anche ad "Exit" il nostro AD. Questo anche grazie alla rivoluzione tecnologica, che negli ultimi anni ha comportato un impegno di oltre 4 miliardi di euro per dotare la rete e i treni delle tecnologie più moderne al mondo. Tra queste il sistema ERTMS (European Traffic Management System) che, ha sottolineato Moretti, è "stato scelto dall'Unione Europea come standard tecnologico per l'interoperabilità fra le differenti reti nazionali ed ha portato la nostra industria nazionale ad essere riferimento per le più importanti ferrovie del mondo".

Un Moretti, quello visto nella trasmissione TV della D'Amico, con la grinta di sempre ma più disponibile al confronto e capace persino di sorridere anche quando i pendolari umbri gli fanno omaggio di un simpatico "pinocchio". Nessuna particolare reazione, anzi un simpatico "è una cosa di buon gusto che accetto di buon grado".

Insomma, un 2008 positivo per il Gruppo FS, così come riconosciuto dallo stesso Di Pietro che a fine 2007 non aveva nascosto insofferenza per la nostra Azienda.

Sul fronte sindacale interno le cose non sono invece andate come si auspicava. L'avvio del confronto vero con Gabrielli, responsabile delle risorse umane di Gruppo, è avvenuto solo l'11 febbraio 2008 e nei successivi tre appuntamenti del 10 marzo, del 28 marzo e del 15 aprile 2008, ai quali ha fatto seguito l'incontro con l'AD Moretti.

Poi l'uscita dalle FS di Gabrielli e la ripresa del confronto con Braccialarghe per riproporre ancora una volta le problematiche sull'MBO 2007 (che ha visto la forte penalizzazione dei colleghi di Trenitalia) e sull'MBO 2008, sulla politica retributiva (con particolare riferimento ai colleghi che sono andati a ricoprire posizioni di maggior impegno e responsabilità), sul peso delle posizioni e sul Previdai. Purtroppo su tali punti si registra ancora una ingiustificata lentezza. Nel Consiglio nazionale del 23 settembre scorso è stato sottolineato il significativo ritardo con cui l'Azienda sta mettendo in atto le politiche retributive promesse e l'esiguità dell'incremento del numero di dirigenti inclusi nel processo di MBO. Ciò che però preoccupa ancor di più è "una situazione di clima aziendale difficile, legata ad un inadeguato livello di conoscenza delle strategie aziendali". Tale clima, definito da alcuni "timore", "non incoraggia la serena espressione del pensiero e priva l'azienda di un importante fattore di arricchimento".

L'inadeguato coinvolgimento dei dirigenti ha trovato conferma nelle convocazioni all'ultima Convention di Gruppo alla quale ha partecipato circa il 50% dei dirigenti. Ciò che ha portato Nicola Tosto a manifestare all'ing. Moretti il disappunto in una specifi-

ca lettera pubblicata sul numero 7/2008 di F&S, preceduta da una notazione intitolata "No, così non va!".

Sul fronte sindacale esterno Federmanager è finalmente riuscita a definire le linee guida per il rinnovo del Contratto Nazionale in scadenza il 31 dicembre 2008. Linee guida che saranno di riferimento per l'avvio del confronto con Confindustria. Lo stato generale di crisi in cui versa il nostro Paese, comunque, non fa certo ben sperare.

Circa il rinnovo dei vertici di Federmanager l'appuntamento è stato rinviato alla seconda metà di dicembre. Gli ottimi risultati raggiunti da Assidifer nel rinnovo del Sindacato Romano, concluso lo scorso 1° dicembre, sono comunque incoraggianti. Sono infatti quattro i dirigenti del Gruppo FS eletti nel Consiglio Direttivo e uno nel Collegio dei Probiviri.

La carne al fuoco è ancora tanta. Il prossimo anno sarà ancora un anno duro e denso di incognite. Si dovrà operare in un contesto di crisi economica generale, che è già diventata crisi reale con ripercussioni negative anche sulla mobilità delle persone e delle merci.

Una recente indagine condotta dalla Federtrasporto sui primi nove mesi del 2008 ha infatti testimoniato il calo dei passeggeri del trasporto aereo (circa 1%) e di quello ferroviario della media e lunga percorrenza (circa il 2,6%) ed il crollo del trasporto merci in tutte le modalità. Di contro è stata registrata una crescita del trasporto ferroviario regionale (circa il 7,7%) nel quale le difficoltà in termini di materiale rotabile sono ben note. In tale contesto occorre avere nervi saldi e rimanere compatti. Abbiamo il dovere di pressare per ricostruire quello spirito di appartenenza necessario per vincere, da protagonisti, la sfida che ancora ci aspettano. Su questo i vertici aziendali devono riflettere: non è possibile continuare con le esclusioni. Su questo ciascuno di noi deve operare con rigore nel rispetto dei ruoli. Su questo, come Sindacato, non dobbiamo abbassare la guardia, dobbiamo essere stimolanti ed incalzanti. Dobbiamo guardare avanti senza trascurare le situazioni di difficoltà, anche di singoli colleghi, che di fatto si ripercuotono negativamente sull'andamento generale dell'Azienda e sull'atmosfera che si vive nel Gruppo. Anche noi, come sindacato, dobbiamo comunicare di più. La forte riduzione delle uscite di F&S (da 12 del 2007 a 8 del 2008) non è al riguardo un buon segno!

In un momento di difficoltà come questo, dunque, non bisogna mollare. Anche quando le situazioni al contorno consiglierebbero di farlo. Anche il prossimo anno non bisogna farlo, per il bene della nostra Azienda e per il bene del nostro Paese!

Un augurio di buon Natale e felice 2009 a tutti i colleghi ed ai loro cari.

Giorgio Asunis

Aspetti retributivi della proposta di rinnovo contrattuale

L'ultimo Consiglio Nazionale FEDERMANGER, coordinato dalla presidenza in scadenza, del 7 e 8 novembre 2008, ha approvato un documento denominato "Proposte sui contenuti del rinnovo CCNL 24 novembre 2004".

Come è noto, il contratto attuale scade il 31 dicembre 2008, in quanto ne fu prevista una durata di quattro anni, di per sé inusuale, dal momento che i contratti precedenti rivedevano, sicuramente almeno la retribuzione minima, con una frequenza biennale.

Un'altra caratteristica del contratto in scadenza è stata determinata, appunto, dall'abbandono della tradizionale distinzione della retribuzione del dirigente fra minimo e superminimo, rispettivamente sostituiti - nella sostanza - dalla previsione di un trattamento minimo di garanzia e dall'auspicio dell'introduzione generalizzata di sistemi di retribuzione variabile collegata ad obiettivi.

Ne risultava apparentemente rinforzata la figura del dirigente che, da lavoratore dipendente, così come previsto dall'articolo 2095 del codice civile, avrebbe potuto più correttamente delinearci come "alter ego dell'imprenditore", coerentemente con quanto sviluppato dalla giurisprudenza. In effetti la retribuzione variabile collegata ad obiettivi, se gestita in modo puntuale e trasparente, avrebbe dovuto configurarsi come un parziale spostamento del rischio imprenditoriale sulle figure apicali dell'organizzazione aziendale.

Non è andata nel modo auspicato e il documento - devo dire con estrema lucidità ed onestà - non manca di prenderne atto. Riporto integralmente il documento, perché meglio non potrebbe essere detto: "In realtà, nella fase di attuazione monitorata in questi quattro anni anche attraverso le indagini svolte dall'osservatorio bilaterale, in particolare guardando alle aziende medio piccole, non c'è stata l'attesa diffusione né di forme di retribuzione variabile collegate a criteri oggettivi e a obiettivi aziendali e individuali, né di forme di contrattazione individuale della total compensation, con l'effetto non solo di disattendere lo spirito e le finalità dell'impianto contrattuale ma anche di *determinare un impoverimento significativo delle retribuzioni per un numero elevato di dirigenti*".

In considerazione del fatto che "sbagliare è umano e perseverare è diabolico", la proposta di rinnovo ipotizza dei robusti correttivi per trasformare quelli che si sono rivelati dei semplici auspici, in precetti giuridicamente sanzionabili.

La prima previsione di intervento è sul trattamento economico minimo di garanzia. Ricordo che i valori attuali sono i seguenti:

1.- 55.000 € fino al compimento del sesto anno di anzianità;

2.- 70.000 € con anzianità superiore a sei anni.

La proposta di rinnovo non arriva ad ipotizzare i parametri di rivalutazione da utilizzare, ma ritiene limitativo, in considerazione del ruolo aziendale del dirigente, fermarsi al tradizionale confronto fra inflazione programmata e reale.

Era originariamente previsto un terzo livello di TEMG, per i colleghi con anzianità superiore a dieci anni: non se ne capisce il deppennamento e in molti ne auspicano il ripristino al tavolo delle trattative quando nel 2009 inizieranno le trattative con la Confindustria.

Per quanto riguarda gli scatti biennali, il documento conferma la disciplina prevista nel rinnovo del 2004, confermandoli per i dirigenti tali alla data di entrata in vigore del contratto attuale.

Si affronta, infine, la criticità maggiore dell'ultimo quadriennio, determinata dall'assenza di una retribuzione variabile generalizzata.

In termini di principio è perfettamente condivisibile il fatto che ad ogni dirigente debba essere garantita la possibilità di contrattare periodicamente la propria retribuzione. Questo risultato può essere ottenuto solo - prosegue il documento - attraverso "un'apposita voce retributiva denominata **quota retribuzione variabile**, in aggiunta al trattamento economico individuale, determinata come percentuale della retribuzione fissa. Due ultimi punti ritengo opportuno evidenziare, anche perché particolarmente sentiti dai colleghi delle diverse società del gruppo FS. È previsto, infatti, la corrispondenza di un emolumento compensativo annuale, in assenza di retribuzione variabile. Questo per evitare il progressivo deterioramento delle retribuzioni verificatosi negli ultimi quattro anni. Tale aumento, come già accadeva in precedenza, ha carattere di "riassorbibilità", rispetto ad eventuali altri aumenti.

Ultima proposta, ma non in ordine di importanza: è previsto un importo di "tipo compensativo" per coloro ai quali nel vigente periodo contrattuale non sia stato applicato un sistema di retribuzione variabile e non abbiano avuto alcun adeguamento della retribuzione fissa.

Paolo Parrilla

Riceviamo dal Direttore Generale di Federmanager e pubblichiamo

FASI e "FASI open"

Il Presidente D'Addio nello scorso numero di Ferrovie & Servizi ha posto tutta una serie di interrogativi, dubbi e riserve in merito ad una iniziativa promossa da Federmanager e Confindustria denominata Fasi Open.

L'articolo di D'Addio era intitolato "Fasi o Fasi Open?".

Ebbene già il titolo pone il tema in modo non esatto: non c'è una alternativa in atto, c'è e ci sarà il Fasi, così come lo conosciamo e ci sarà Fasi Open.

Fasi Open è stato concepito come una gestione separata del Fasi, dovrà garantire il suo equilibrio economico finanziario, sarà gestito senza interferire con il Fasi e riguarderà comunità aziendali principalmente del terziario.

Quindi nessuna commistione; nessuna perdita di specificità ed identità categoriale; nessuna perdita di ruolo, in termini di indagine e gestione, da parte di Federmanager, rispetto al Fasi.

Nel contempo, sinergie vantaggiose per il Fasi sul piano economico, avvicinamento del mondo dei quadri (la nostra naturale riserva "idrica") rafforzamento della bilateralità con Confindustria.

Del perché e del percome di questa iniziativa potremmo dire ancora molto ma lo spazio è poco e forse annoieremo.

Quello che va detto ancora è che gli Organi federali, sia a livello tecnico che politico, hanno attentamente seguito e valutato il progetto in tutta la sua evoluzione sia dal punto di vista "industriale" che finanziario.

L'autorizzazione a procedere è stata data prima a livello di studio di fattibilità e poi, a fine luglio, sulla base di un progetto elaborato con la partecipazione di consulenti legali, fiscali ed attuariali.

L'"investimento" che il Fasi farà è assolutamente marginale rispetto alle riserve, ed è previsto rientri in tre anni sulla base di un business plan estremamente prudente.

Improprio, quindi, appare il richiamo alla vicenda Inpdai la cui crisi è stata determinata da fattori oggettivi (abnorme ricorso alle pensioni di anzianità e crollo delle nomine) ma anche dalla nostra impossibilità (o volontà?) ad intervenire sul suo impianto normativo per renderlo più coerente con l'evoluzione demografica.

Con la crisi e la scomparsa dell'Inpdai si è rotto un patto tra generazioni che è andato a danno dei più giovani.

Con questa iniziativa in ambito Fasi si vuole rafforzare l'interesse strategico di Confindustria rispetto al Fondo e si vogliono, in sostanza, salvaguardare i vincoli solidaristici a vantaggio dei pensionati.

Questo è stato lo spirito con cui Federmanager si è coinvolta nel progetto Fasi Open e sta operando per il suo successo.

Giorgio Ambrogioni

Elezioni al Sindacato Romano: successo Assidifer

Sono quattro i dirigenti del Gruppo FS eletti nel Consiglio Direttivo del Sindacato Romano Dirigenti Aziende Industriali e uno, Paolo Parrilla, eletto nel Collegio dei Proviviri.

Un ottimo risultato, quindi, quello ottenuto da Assidifer nelle elezioni che SRDAI ha indetto per il rinnovo dei propri organi e che si sono concluse lo scorso 1° dicembre.

Alessia Roselli e Nicola Tosto, fra i colleghi in servizio, con Sergio Graziosi e Roberto Martinez, fra quelli in pensione, occuperanno un posto fra i trenta membri del nuovo Consiglio Direttivo e Paolo Parrilla, come già indicato sopra, sarà uno dei tre Proviviri per il triennio 2009 - 2011.

Successo del Gruppo FS e di Assidifer, abbiamo detto. Sì, perché al di là delle performances dei singoli, quello che conta è il risultato del gruppo, dimostratosi ancora una volta forte, affidabile, coeso, capace di tenere testa a chiunque in situazioni ambientali non proprio facili e in grado di dimostrare tutta l'efficacia e l'efficienza della propria organizzazione.

All'interno del Consiglio SRDAI, dunque, Ferrovie, con ENEL, è la Società più rappresentata; poi vengono ENI e RAI, con tre rappresentanti, e quindi Telecom e Poste con due. Merito di questo successo è senz'altro dei candidati, che si sono impegnati al massimo (a proposito, merito anche a Mario Catta, rappresentante di Trenitalia, non eletto per una manciata di voti), ma merito soprattutto dei quasi trecentocinquanta colleghi in servizio e in pensione che, rispondendo alle sollecitazioni del loro sindacato e non sottovalutando l'evento, hanno espresso il loro voto a favore dei colleghi FS candidati. A loro va il doveroso ringraziamento degli eletti e di Assidifer che esce da questa tornata elettorale con ancora maggiore credibilità e ulteriore forza.

(r.m.)

ASSIDAI
Fondo di assistenza per dirigenti di aziende industriali

ASSIDAI: PREVIDENTI, GIORNO PER GIORNO

ASSIDAI è il fondo di assistenza, non solo sanitaria, per dirigenti, quadri e consulenti d'impresa più grande in Italia

18 anni di storia
43.000 nuclei familiari iscritti
150.000 assistiti

I punti di forza:

- Sicurezza**
impossibilità di recesso unilaterale da parte di ASSIDAI
- Continuità**
assistenza sanitaria senza limiti di età
- Flessibilità**
piani sanitari aziendali e individuali
- Convenienza**
rapporto costi/prestazioni fortemente competitivo
- Semplicità**
nessun questionario anamnestico da compilare al momento dell'iscrizione
- Comodità**
rete di qualificati centri clinici convenzionati

ASSIDAI offre:
Tutela sanitaria a 360° per tutti i manager in servizio e in pensione
Coperture del ramo vita, invalidità e infortuni previste dal CCNL dirigenti aziende industriali

info line 06 44.070.1 www.assidai.it

PRÆSIDIUM
La società di brokeraggio finalizzata alla ricerca delle migliori soluzioni per il profilo di rischio professionale e personale dei manager iscritti a Federmanager e ad Assidai

DOVE GLI ALTRI NON ARRIVANO

Pensare una missione più ampia...

Con l'apertura all'esercizio della nuova Milano-Bologna fa un significativo passo avanti l'alta velocità in Italia; con la Firenze-Bologna, alla fine del 2009, la dorsale sarà finalmente completata.

Ho detto più volte che dobbiamo riflettere sul fatto che l'alta velocità italiana arriva tardi rispetto agli altri paesi e per giunta con un'agguerrita concorrenza in agguato, pronta a scendere in campo fra un paio d'anni. Non so se oggi la sola vendita di velocità è sufficiente a riempire i treni. Bisogna non solo offrire una varietà di prezzi ma anche lavorare su quello che gli esperti chiamano "effetto alone", cioè ricoprire il prodotto principale di accessori ed optional che diano la massima sensazione di personalizzazione del prodotto stesso da parte del cliente.

Premesso che dispongo solo di quello che vedo sul sito internet, ma mi sembra che le offerte di Trenitalia dal 14 dicembre vadano in questo senso: molti treni e varie tariffe interessanti non solo la relazione Milano Napoli, completa o a tratte, ma anche la Roma Venezia e la Torino Milano.

Altra riflessione va fatta sulla strategia da seguire: una strategia dei prezzi unitari o una strategia dei volumi? A mio parere bisogna "inzeppare" i treni che devono viaggiare sempre pieni a tutte le ore del giorno. Ricordiamoci che il costo di un treno è praticamente indipendente dal numero dei viaggiatori trasportati.

Pensiamo anche all'offerta ferroviaria globale, non solo Eurostar, vale a dire l'offerta intercity, interregionali e regionali. Questi prodotti devono rispondere ai loro mercati tipici, vedi i pendolari, ma devono essere anche coerenti col sistema AV al quale devono portare e dal quale devono prendere viaggiatori. Pensiero a parte infine sulle relazioni notte ed internazionali, anche loro da curare rispetto alle coincidenze con i treni AV.

Nel n° 1/08 del nostro giornale scrissi l'articolo "2008, l'anno della svolta" dal quale per pigrizia riporto testualmente: "I viaggiatori, in Italia, sono "viziati" dall'automobile e corteggiati dalle relazioni aeree low-cost, queste ultime favorite dal recente proliferare degli aeroporti cosiddetti minori... Dobbiamo pensare che la nostra alta velocità arriva tardi rispetto a quando essa è arrivata in Francia; l'unica concorrenza sulla Parigi-Lione era l'aereo della compagnia di bandiera Air France. In pratica ci fu solo una ridistribuzione modale in ottica di servizio pubblico (i famosi utenti), idem con i treni Thalys sulla Parigi-Bruxelles. Noi arriviamo tardi in un mercato diverso e, lo ripeto, viziato, molto viziato, per quanto riguarda l'auto privata.

Adirittura, nel settore stradale sembra non importare a nessuno nemmeno il problema della sicurezza, visto lo scempio che è stato fatto della patente a punti

ed il fatto che si può guidare ubriachi e/o drogati senza finire diritti in galera e con la patente ritirata per sempre. (Nota: è di questi giorni la scarcerazione e la messa agli arresti domiciliari dell'automobilista che, ubriaco e dro-

gato investì 13 persone alla fermata di un autobus non lontano da Roma, ferendone 11).

Ricordiamoci che per le ferrovie la sicurezza è un valore, anzi, forse il primo dei valori!

Con questa situazione francamente non credo che una politica di prezzi alti sia la migliore. Si ha un bel dire che le relazioni Eurostar sono e saranno ancor più a livello europeo. E' l'offerta globale di trasporto pubblico che non è a livello europeo e, soprattutto, sono i clienti che... non sono di livello europeo! Ci vuole una politica di vero e proprio marketing, nel senso letterale di "colmare lo spazio che c'è fra il prodotto ed il cliente", come si legge nei sacri testi".

A questo fine non giova certo l'eterno tormentone del cambio orario a rate, al quale dedico il box in calce. Non sarebbe male poi una rilettura critica e spregiudicata del sito di Trenitalia.

Abbiamo detto che la concorrenza comincerà fra poco, noi abbiamo un vantaggio di almeno due anni, dobbiamo assolutamente farci una clientela fidelity. Quando i treni di Montezemolo, nuovi, puliti e confortevoli, magari con un'offerta più vantaggiosa viaggeranno sulla nostra stessa rete allora, e solo allora capiremo quale sarà il futuro di Trenitalia.

A mio avviso però dobbiamo guardarci da un altro rischio: quello di diventare un'azienda senza anima. Vale a dire un'Azienda che non si identifica in una missione più ampia della pur necessaria quadratura dei conti con l'annessa "querelle" con le istituzioni e della pur necessaria ed inevitabile competizione con la concorrenza.

Le ferrovie dovrebbero riflettere su una loro missione che definirei naturale, che si identifica con una forte responsabilità sociale: togliere gente dalla strada sia per ridurre gli effetti disastrosi degli incidenti, sia per la tutela dell'ambiente.

Da questa consapevolezza potrebbe derivare una più evoluta impostazione del rapporto con lo Stato e le Regioni da un lato, e con la clientela dall'altro, non escludendo anche un'alleanza con la concorrenza ferroviaria entrante. Le istituzioni andrebbero, infatti, responsabilizzate d'intesa con la clientela e la concorrenza ferroviaria su una politica dei trasporti che sia di vero riequilibrio modale.

Auspico infine che il nostro sindacato, dal canto suo, senta per primo questa missione e si attivi in coerenza, promuovendo nel corso del 2009 momenti culturali e di sensibilizzazione sulla sicurezza e sull'ambiente, anche con le associazioni dei clienti e con la concorrenza ferroviaria prossima ventura, per arrivare magari ad un convegno su tali temi contestuale al congresso di dicembre.

Utopia? Poesia? Parliamone! Senza alcun timore.

Sergio Graziosi

IL TORMENTONE

Anche per la nuova offerta ferroviaria valida dal 14 dicembre prossimo si sta ripetendo il tormentone dell'offerta estiva : vale a dire il caricamento su internet a rate. Dapprima sono comparsi solo gli intercity, almeno in parte, da qualche giorno sono disponibili anche gli Eurostar, mentre per gli interregionali ed i regionali almeno ad oggi, 25 novembre, ancora niente.

La nuova offerta sulla Roma Milano è rivoluzionaria ed è quindi comprensibile che ci siano ripercussioni su tutte le relazioni interessate, ma che ad oggi non si abbiano le idee chiare può essere comprensibile purché lo si spieghi "coram populo". E' in atto la solita lotta con le regioni come è apparso chiaro anche nella trasmissione Exit del 19 novembre u.s. con il duetto Moretti-Formigoni e il vivace confronto con pendolari vari. Che questo sia il motivo è chiaro e, ripeto, comprensibile. Quello che non è comprensibile è che sul sito non ci sia nessun avvertimento per tranquillizzare il viaggiatore. Faccio un esempio, un amico da me convinto ad andare in treno ad Arezzo per il fine anno mi telefona agitato dicendo. "ma che c...mi hai proposto, non lo sai che il 31 dicembre per andare ad Arezzo da Roma ci sono solo 3 treni? Alle 6,25- 19,50 e 20, 30. E quelli delle 8,55 e delle 10,55 che fine hanno fatto? Come faccio ad organizzare il mio viaggio?" Dubbio legittimo per il cliente medio e normale, che io ho tranquillizzato dicendo che al posto degli intercity saranno certamente offerti degli interregionali. Ma perché non fornire un'informazione al cliente che l'offerta è incompleta? Su altre relazioni poi c'è la classica: "Nessuna soluzione trovata" che è quasi meglio perché non fuorviante come la soluzione parziale. Anche qui perché non dare un'informazione che l'offerta sarà presto disponibile? Mistero! E non mi si dica che il sistema non lo consente perché con un buon sito si può fare tutto.

(s.g.)

Aggiornamenti

- 4 dicembre 2008: gli intercity da Roma ad Arezzo sono ricomparsi oggi ma mancano ancora interregionali e regionali. Assurdo, dieci giorni prima del nuovo orario.
- 6 dicembre 2008 : ancora niente. Ieri i giornalisti hanno fatto una corsa sulla "freccia rossa" da Bologna a Milano, 58 minuti.
- 9 dicembre 2008: manca meno di una settimana. Cerco gli orari dei treni per andare, domenica 14 dicembre, da Roma Trastevere a Fiumicino Aeroporto: ancora assolutamente niente!!

LETTERE AL DIRETTORE

Caro Direttore,

lunedì 20 ottobre è stata lanciata la campagna nazionale per la mobilità sostenibile "Il futuro viaggia sui mezzi pubblici". Ottima iniziativa per chi, come me, alla laurea ha presentato anche una tesina sulla necessità del passaggio dal coordinamento all'integrazione delle varie modalità di trasporto come fattore di sviluppo economico e, successivamente, ha avuto modo di usufruire dell'attuazione pratica del messaggio lanciato dal Progetto '80 a Monaco di Baviera, la prima città a realizzare l'integrazione funzionale e tariffaria dei trasporti urbani e regionali, che ha fatto scuola in Germania e poi nell'Europa intera.

Vivendo a Trieste, città pesantemente penalizzata nei collegamenti ferroviari nazionali ed internazionali, dove viene venduta la Stazione di Trieste Campo Marzio, sede del Museo ferroviario, proprio nel momento in cui si chiedono i finanziamenti per la rivitalizzazione del nodo di Trieste anche in funzione del traffico metropolitano, ho dovuto però concentrare sul futuro la mia attenzione, perché le mie esperienze di viaggiatore, anche recenti, sono deludenti e tali da scoraggiare l'uso del mezzo pubblico.

Solo gli ultimi esempi. In luglio, arrivato a Falconara Marittima, non trovo l'orario della circolare cittadina: il capolinea non è in stazione ma a diverse centinaia di metri. Ma anche qui non c'è l'orario, orario che non sono riuscito ad ottenere né nei punti vendita né all'ufficio turistico.

In agosto mi reco a Jesi e constato che la biglietteria rimane chiusa per l'intero mese.

In settembre, avendo letto che per Ancona Marittima, è stato realizzato l'orario cadenzato, decido di provare e mi ritrovo, unico viaggiatore, su un marciapiedi a diverse centinaia di metri dalla Stazione che non esiste più, dove non è stato realizzato alcun collegamento (almeno una scala) con la più vicina fermata degli autobus. Va precisato che Ancona Marittima viene presentata come "Silver", impianto medio piccolo con frequentazione media per il servizio metropolitano regionale e a lunga percorrenza, dal momento che è nata come stazione di testa della linea Ancona Roma.

In ottobre, avendo scelto un albergo a Roma nel Parco dell'Appia Antica, arrivo nella Stazione di Torricola, segnalata per il servizio "treno + bici" e anch'essa classificata "silver", e mi trovo in una fermata abbandonata dove non è possibile nemmeno telefonare per chiamare un taxi e riesco a raggiungere l'albergo solo grazie al passaggio offertomi da una signora pendolare, la quale in modo rassegnato finisce per dirmi che è quasi sempre costretta a parcheggiare in divieto di sosta.

In novembre decido, dopo diversi anni, di recarmi in treno ad Alessandria, superando la difficoltà dei vari cambi, e prenoto una Panda, dal momento che le località che devo raggiungere non sono servite nei giorni festivi dai servizi extraurbani. Al mio arrivo, però, in un impianto recentemente restaurato con grandi spazi interni ed esterni, scopro che il servizio di autonoleggio convenzionato con Trenitalia non ha recapito in stazio-

ne e che non esiste nemmeno il deposito bagagli, per cui sono costretto a ricorrere al taxi per prendere possesso dell'auto assegnatami.

In dicembre, dovendo partecipare ad una riunione a Roma, mi reco al Club Eurostar di Trieste per prenotare, come di consueto, ma non mi è possibile perché Trenitalia non ha ancora immesso le relazioni in orario; vengo così a sapere che la maggiore azienda di trasporti italiana ha deciso di rinunciare alla pubblicazione dell'orario due mesi prima, come sempre avvenuto, senza preoccuparsi che il ritardo nella presentazione dell'offerta commerciale compromette la possibilità di programmazione alla clientela inducendola, di fatto, all'utilizzazione di mezzi alternativi.

A 36 anni dall'inaugurazione del passante di Monaco di Baviera, che ha dimostrato concretamente la validità dei servizi integrati, crea una certa amarezza constatare quale livello di offerta siano in grado di dare le imprese di trasporto italiane come contributo alla mobilità dei cittadini del nostro paese, dopo tante riforme e trasformazioni societarie che dovevano portarle ad essere aziende orientate al mercato. Concludo quindi che il futuro potrà viaggiare sui mezzi pubblici alla condizione che venga offerto un servizio adeguato alle esigenze della clientela, lavorando concretamente per quella integrazione funzionale e tariffaria che all'estero è stata realizzata da tempo.

Grazie per l'ospitalità.

Luigi Bianchi

Alta Velocità ferroviaria in Italia

La trasmissione "Exit" (La 7) ci mette sul banco degli imputati

Alla trasmissione televisiva "Exit" (la 7) dello scorso 19 novembre 2008 si è parlato di ferrovie, si è parlato di pendolari e si è parlato di alta velocità.

Secondo lo schema tipico della trasmissione, si è voluto mettere un po' sul banco degli imputati il sistema ferroviario.

Si è detto che l'alta velocità costa tantissimo, che ci viaggeranno pochi treni, quasi si volesse dimostrare che la realizzazione di una rete ad alta velocità fosse una follia, fosse uno degli sprechi storici dell'Italia del dopoguerra.

Sicuramente una cosa giusta, secondo me, la trasmissione l'ha dimostrata: l'alta velocità italiana costa più di quella tedesca, spagnola o francese. Di più, ma non molto di più, come la trasmissione voleva dimostrare. E gli autorevoli ospiti (il nostro Amministratore Delegato, Ing. Mauro Moretti, e gli ex ministri delle infrastrutture Lunardi e Di Pietro) lo hanno spiegato.

Nonostante tutto, però, tali opere costano effettivamente tantissimo. Quando studiavo Economia dei Trasporti all'Università (molti lustri fa ormai, quando di AV solo se ne parlava) si argomentava che forse bastava comprare una flotta di aerei ad alta capacità e fare la spola tra Milano, Napoli e Roma ed il problema della mobilità tra questi poli

era risolto con costi infinitamente inferiori.

Certo, nessuna azienda realmente privata che opera secondo criteri di redditività privata realizzerebbe e gestirebbe mai una rete ad alta velocità e neppure una linea che fa la spola tra due poli. Sarebbe in profondo rosso fin da subito senza speranza di recupero mai.

Ma allora perché ci si ostina a fare l'alta velocità? Dove sta la convenienza? Siamo pazzi? Buttiamo i soldi degli italiani in questo modo? Ma allora sono pazzi francesi, tedeschi e spagnoli (ed anche i piccoli olandesi e belgi)? Ma che i treni sulle loro linee sono talmente tanti che saturano le linee?

Come sappiamo i francesi sono stati primi a realizzare in Europa l'alta velocità, nel 1981. Gli spagnoli sono partiti molti anni dopo, ma sono arrivati prima di noi. I tedeschi hanno realizzato dei collegamenti Intercity ad AV appropriati per la loro configurazione territoriale ed urbanistica.

Noi invece dovremmo esserne fuori. Forse che noi siamo i più bravi a fare i conti? Forse che gli altri non capiscono che starebbero realizzando una follia?

Ma starebbero allora proprio realizzando una follia?

Ma allora sono io, come cittadino italiano, che comincerò ad avere dei dubbi a questo proposito. Non sarei più tanto sicuro che stiamo facendo una follia.

sulla modalità stradale e su quella aerea.

Ma non si possono costruire strade all'infinito. Né si possono aumentare le rotte aeree ugualmente all'infinito. Per queste poi sono più stringenti i vincoli legati alla sicurezza. Oltre un certo limite non si può andare.

Per il segmento di domanda alla scala europea che collega i principali centri in tempi rapidi (esigenza sempre più diffusa), sopra le nostre teste c'è la rete aerea. Allora, o si va per aria o si va per terra. Ma la rete aerea si sta appunto saturando. Saturata la rete aerea, se ne deve creare una analoga per terra. Non c'è altro da fare. Altrimenti bisogna rassegnarsi ad una forte contrazione del segmento di offerta veloce, progressivamente insufficiente a soddisfare la relativa domanda in crescita.

La strada non può creare una rete ad alta velocità, neanche con l'adozione di tecnologie ITS di controllo e gestione della circolazione. La ferrovia, è intrinsecamente ovvio, sì.

Allora, l'alta velocità ferroviaria va vista su scala europea. Tedeschi, francesi e spagnoli stanno realizzando i loro pezzi. Noi, dopo trent'anni di discussioni e progetti, stiamo faticosamente realizzando il nostro. Mancano gli anelli della Torino-Lione e del Brennero, per legarci alla rete europea. E' inutile discutere. Fatto il nostro pezzo di rete AV, servono questi anelli; altrimenti è inutile, avremo veramente buttato (in parte) i soldi dalla finestra.

E poi queste, come tutte le grandi opere infrastrutturali, vanno viste nel lunghissimo periodo. E' su quest'orizzonte che si ammortizzano quelli che oggi sembrano costi folli. A qualcuno viene il dubbio che non siano stati ammortizzati i costi dell'attuale tunnel del Frejus, o di quello dell'Appennino tra Firenze e Bologna o la direttissima via Formia?

Non solo in termini di benefici-costi per la collettività (scontati, cioè ovvi), ma sicuramente ad oggi anche in termini finanziari.

Allora - per concludere - questo ritengo che sia un approccio corretto per cominciare a fare le analisi serie. Tutto il resto sono chiacchiere.

Francesco Del Vecchio

La RSA di Trenitalia incontra il Direttore Risorse Umane

La rappresentanza sindacale della RSA di Trenitalia - integrata dal Segretario Generale Nicola Tosto e del Segretario Aggiunto Paolo Parrilla - ha incontrato il 27 novembre 2008 il Direttore Risorse Umane della Società, dott. Marco Romani. Il dott. Romani aveva calendarizzato la riunione in tempi abbastanza brevi, rispetto alla richiesta, e l'incontro si è svolto in modo franco e cordiale, in un clima di reciproca stima.

E' stato lo stesso Direttore ad esordire sottolineando l'utilità di incontrare la rappresentanza dei dirigenti nel quadro di una più ampia azione di comunicazione con la categoria.

Il coordinatore della RSA Martino Rizzo ha esposto al Dott. Romani i principali temi sul tappeto, in merito ai quali è avvertita l'esigenza di avere informazioni più precise.

Sono stati perciò elencati una serie di argomenti sui quali costruire il dibattito

Il primo punto evidenziato ha riguardato l'organizzazione aziendale con richiesta di chiarimenti in merito alle posizioni di interinati, a quelle di project manager a termine, sulla titolarità dei numerosi progetti di investimenti. Sono state richieste notizie in merito al processo di riorganizzazione della Divisione Cargo e su quello del business Alta Velocità.

Entrando nel merito il Dott. Romani ha subito schematizzato le principali tematiche su cui si sta focalizzando attualmente l'azione di Trenitalia:

- L'aggiornamento del Piano di Impresa per il periodo 2009-2012.
- Le probabili ricadute organizzative della ripartizione del business dei servizi a mercato e quello del servizio universale.
- La riorganizzazione di Cargo (che svolgerà essenzialmente servizi a mercato).
- La revisione del processo di supply chain, con la ridefinizione delle attribuzioni in materia di acquisti tra Direzioni e tra centro e territorio.
- Il processo manutentivo, con particolare riferimento allo sviluppo del progetto della manutenzione a moduli finalizzato ad una redistribuzione della ciclica tra DTAI e Divisioni. E' anche in valutazione una proposta di verticalizzazione delle attività di manutenzione in ambito Cargo, con una ridefinizione del prime-

tro di responsabilità delle Aree.

- Qualità. Certificazione, ri-certificazione dei processi in Trenitalia e nelle singole Divisioni, con l'obiettivo ambizioso di completamente per giugno 2009.
- MBO: necessita anticipare i tempi di assegnazione degli obiettivi insieme ad una migliore chiarezza e definire i parametri per la loro misurazione. A tal proposito il Segretario Gen.le Tosto ha ribadito la necessità di estendere il più possibile la quota dei dirigenti in MBO e - qualora ciò non fosse possibile - di mostrare un segno di attenzione anche verso i dirigenti che non sono in MBO, ma che ugualmente raggiungono gli obiettivi. Il coordinatore della RSA Martino Rizzo ha aggiunto che è necessario che i metodi di valutazione degli obiettivi siano chiaramente e inequivocabilmente predefiniti, con particolare riferimento per i dirigenti che svolgono le stesse attività. Assidifer ha anche fatto presente che la bozza di CCNL che Federmanager si accinge a presentare a Confindustria prevede anche delle penalizzazioni per quelle aziende che non estenderanno a tutti i dirigenti il sistema MBO.
- Politiche sui dirigenti. Il Dott. Romani ha comunicato che il processo di pesatura delle posizioni è in corso ed è già stato completato per i primi ed i secondi livelli. Sta per avviarsi per i terzi livelli. Ha ribadito che da tale processo potrebbe risultare che alcune posizioni non sono da dirigente in quanto non raggiungono il punteggio minimo calcolato secondo il metodo Hay. Su tali posizioni bisognerà condividere delle soluzioni e tra le possibili ha anche indicato la ricollocazione professionale e territoriale dei dirigenti interessati. Da parte di Assidifer è stato particolarmente sottolineata l'esigenza che tali interventi avvengano tenendo conto della storia professionale, dell'esperienza e delle potenzialità dei colleghi.

L'incontro si è concluso con la disponibilità del Sindacato a fornire tutte le indicazioni utili per aiutare il processo di valutazione delle risorse dirigenziali e con l'impegno reciproco di incontrarsi all'inizio del prossimo anno per aggiornarsi reciprocamente sulle questioni di cui sopra.

Ed io chiaramente so che non stiamo facendo una follia.

E ho le mie sicure spiegazioni, che passo rapidamente a snocciolare.

In Europa siamo in presenza di un crescita della domanda passeggeri e merci fortissima e di lungo periodo.

Le reti di trasporto che possono soddisfare questa domanda sono quella stradale, quella ferroviaria e quella aerea.

La crescita più forte si ha

Fondo FUTURO

HDI conferma nel 2008 il trend positivo di Fondo Futuro del 4,51%

4,51%

L'opportunità esclusiva per i clienti HDI Assicurazioni che investono i propri risparmi

www.inlinea-hdi.it
tutte le informazioni più utili
24 ore su 24 con un semplice click.

N° Verde 800 082082
I nostri consulenti saranno sempre a disposizione per qualsiasi informazione.

InLinea
La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri

HDI ASSICURAZIONI
Al tuo fianco, ogni giorno.