

I prossimo 30 aprile scade il mandato del Consiglio d'Amministrazione del Gruppo Ferrovie dello Stato, prorogato in extremis lo scorso 29 gennaio per consentire l'approvazione del bilancio. In effetti la scadenza naturale del mandato era il 16 dicembre 2003 ma, non essendosi create le condizioni per un rinnovo nei successivi 45 giorni previsti dalla legge, si è ricorsi alla proroga. Nel frattempo, mentre gli organi competenti preparano il bilancio - a proposito, normalmente il bilancio non si presenta entro la fine di maggio? perché, questa volta, tanta premura da parte delle autorità ministeriali? - i nodi da sciogliere sono ancora tanti e la risoluzione di alcuni, positiva o negativa che sarà, potrà sicuramente condizionare la predisposizione del bilancio stesso.

Uno per tutti: ci sarà o no il richiesto aumento delle tariffe? E' chiaro quanto la decisione che dovrà essere presa dal Ministro dell'Economia potrà influenzare l'azienda e quanto potrà semplificare, o complicare, il suo futuro. E, tra l'altro, consideriamo anche che il Ministro dell'Economia è uno dei principali attori del rinnovo delle cariche societarie e che da lui, oltre all'approvazione dell'aumento o meno delle tariffe, dipenderà la nomina dei nuovi amministratori.

Aziendalmente parlando siamo sicuramente in un momento estremamente complesso: da una parte si parla tanto di rilancio dell'economia del Paese, da un'altra ci si interroga sulla capacità di tenuta delle aziende, visto anche quello che succede, ad esempio, nel settore aereo.

L'impressione è che la data del 30 aprile stabilita per la definizione del vertice non sia la più "azzeccata", ma un'ulteriore dilatazione dei

tempi sarebbe deleteria.

I problemi incalzano e hanno bisogno di risposte immediate. Le trattative con il sindacato per affrontare la situazione di Trenitalia, ed in particolare di Cargo, hanno bisogno di interlocutori stabili, così come le attività che riguardano gli investimenti.

Anche sui giornali cominciano ad apparire, ancora una volta, articoli che certamente non favoriscono quel clima di serenità che sarebbe necessario in questo momento.

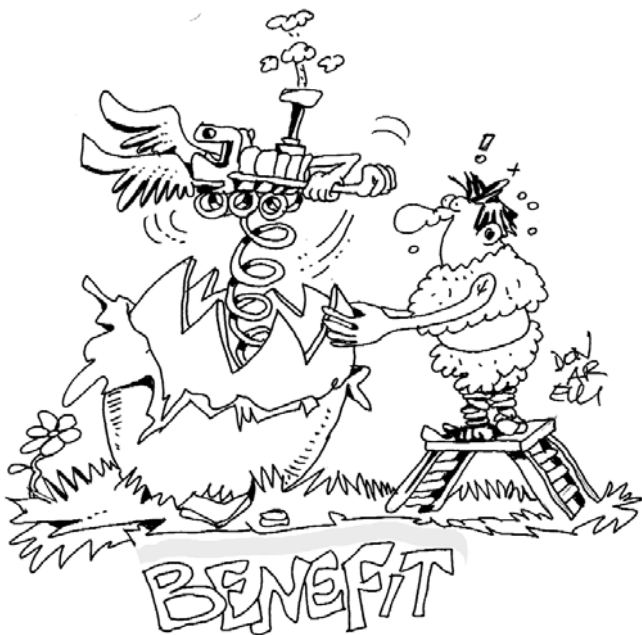
Naturalmente questa situazione condiziona anche i rapporti tra Assidifer e Società FS, rapporti che si sono, per così dire, un po' rarefatti e che, per certi aspetti, possiamo definire poco concludenti.

E' tempo ormai di parlare di politica retributiva e, perché no, dei trattamenti di cui già godono i dirigenti industriali di tante aziende e che sarebbe ora, finalmente, di estendere anche ai dirigenti del Gruppo FS. Anche se i nostri interlocutori mostrano disponibilità a capire le nostre esigenze, purtroppo è difficile concludere con loro accordi concreti. Anche sul fronte confindustriale c'è una situazione di attesa per il rinnovo

della presidenza e quindi, per quello che riguarda noi, la discussione sul rinnovo del contratto procede con lentezza.

Speriamo che nel prossimo mese di maggio il quadro sia più chiaro. Da parte nostra, ovviamente, non stiamo con le mani in mano e proseguiamo il nostro lavoro con gli interlocutori che abbiamo, convinti che essi rappresentino, fino a prova contraria, l'Azienda a pieno titolo.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDI
ANNO 13°
N° 4/2004



RIUNIONI DA SALOTTO

Dobbiamo avere il coraggio di riconoscerlo. Manca, ed ormai da anni, una seria, concreta, trattativa aziendale. Concreta non tanto in termini di risultati, quanto in termini di contenuti.

Ma anche parlare di scarsi contenuti è sbagliato, i contenuti ci sarebbero pure, quello che manca è l'interesse ad insistere, a sottolineare, a gridare che è ormai troppo tempo che si gira intorno ai problemi, quelli veri, quelli nostri, senza portarli a soluzione!

Raccogliamo ormai solo una interminabile sequela di manifestazioni di scontento da parte dei colleghi, di insoddisfazione, e tutto questo è particolarmente demoralizzante per chi, dovendo rappresentare sindacalmente la categoria è costretto a raccontare sempre la solita menata, con aria contrita e comprensiva di fronte a chi manifesta la propria rabbia e stanchezza oppure con un sorriso di circostanza di fronte ai nostri vertici in inconcludenti "riunioni da salotto". Vien voglia di mollare tutto!

Siamo tanti? Siamo troppi? Di sicuro, nella galassia dei dirigenti d'impresa siamo i più sfigati, forse perché è strutturalmente sfidata la ferrovia, ma se la ferrovia è sfidata devono esserlo tutti i suoi dirigenti, tutti, nessuno escluso, anche le cosiddette preziosissime "risorse strategiche di Gruppo". Se la coperta è troppo corta per coprirli tutti si abbia l'onestà di ripiegarla questa coperta e metterla da parte o almeno altrettanta onestà da dire che la gran parte di noi non è dirigente.

Politiche retributive? Sicuramente ben applicate alle risorse strategiche, in qualche misura applicate agli altri secondo criteri in cui impera la più assoluta discrezionalità, addirittura sconosciute per qualcuno...da sempre. Se almeno questo qualcuno potesse avere la soddisfazione di sentirsi dare del cretino potrebbe anche redimersi per il futuro, potrebbe fare delle riflessioni su se stesso, invece niente, neanche questo...tu non esisti!

Mobilità intergruppo? E' patrimonio genetico delle risorse strategiche, è anzi la loro definizione, la loro ragione di esistere, per tutti gli altri passare da una società all'altra è come se si dovesse essere assunti ex-novo...figuriamoci che gran complicazione, quante procedure, i Consigli d'Amministrazione ecc. ecc.. Si fa prima ad assumere da fuori, forse costa pure meno. Forse!

Benefits? Grande tabù, non se ne parla nemmeno, non esistono proprio, anzi la parola d'ordine è sacrificio, da sempre. Ma è vero o non è vero che questa dannata ferrovia negli ultimi anni ha avuto una inversione di tendenza di 180 gradi ed è quasi diventata una macchina che produce? Per merito di chi? Delle solite risorse strategiche, naturalmente! Una cosa però la sappiamo tutti, non siamo l'Enel o Telecom o Autostrade che fanno cassa con pedaggi e tariffe, siamo un'altra cosa, siamo un'azienda che, tra l'altro, deve garantire un servizio pubblico, quindi niente di strano che il nostro azionista sia lo Stato, e niente ancora di strano che il nostro azionista debba adesso e per il futuro intervenire affinché la baracca funzioni. Soldi pubblici quindi, certo, noi gestiamo denaro pubblico,

il nostro obiettivo non è tanto l'utile d'impresa (che oltretutto pare ci sia) quanto l'efficienza e l'efficacia del servizio che offriamo, e queste ci sono, sempre di più. I parametri da prendere a riferimento per l'incentivazione e la motivazione dei dirigenti allora sono ben diversi, non sono gli stessi di Enel, Telecom o Autostrade, non è l'utile fine a se stesso, ma un beneficio diverso, un beneficio non quantificabile esclusivamente in termini di bilancio. La nostra è un'azienda che funziona, che mantiene in efficienza e in sicurezza una delle più estese reti ferroviarie d'Europa, che fa marciare treni con buona regolarità, sicurezza e confort, che soffre di tutte le inefficienze e debolezze tipiche di tutte le reti europee, ma forse meno delle altre. Ma anche sul fronte benefit c'è da fare chiarezza, anche qui non è vero che l'assenza di benefit sia così diffusa.

Mentre qualche anno fa ci trovavamo di fronte alla necessità di omogeneizzare i trattamenti dei dirigenti, diversi per ogni società del Gruppo (CLC, buono pasto, assicurazioni, previdenza integrativa, prestiti personali, uso dell'autovettura, cellulare ecc.), oggi ci troviamo di fronte ad una situazione in cui taluni godono di particolari vantaggi, mentre molti altri di nessuno, e questo accade a "macchia di leopardo" in tutto il Gruppo. Un esempio per tutti l'uso di autovettura, è ormai noto che qualche centinaio di nostri colleghi beneficiano di questa possibilità. Secondo quali criteri? C'è da immaginare che dietro a tutto questo ci sia una vera e propria giungla di trattamenti personalizzati.

Oltretutto in una recente lettera di "Amministrazione Dirigenti di Holding", che abbiamo ricevuto tutti allegata alla retribuzione di febbraio, relativa alla concessione della CLC, si scoprono due cose: la prima è che la CLC è un benefit e come tale dovrà essere tassata, la seconda (leggere attentamente il quarto capoverso) è che tale benefit "...si aggiunge ad altri fringe benefit". Quali? Ci si riferisce forse alla tessera Eurostar?

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchiatti

L'ultimo derby calcistico della Capitale, oltre a mostrarci deprecabili episodi di violenza, induce a fare alcune riflessioni sui confini spesso labili tra il concetto di autorità e quello di autorevolezza.

Abbiamo visto, paradossalmente, ottantamila persone dare più credibilità a pochi scalmanati isterici che al Prefetto e al Questore di Roma. E' una lezione da capire, amara ma significativa. Autorità dello Stato contro autorevolezza di fatto di capotifosi agitapopolo.

Normalmente l'autorità può derivare dall'incarico o dalla funzione che si ricopre, l'autorevolezza no: ce ne accorgiamo nella vita di tutti i giorni. Noi dirigenti in particolare nei rapporti quotidiani di lavoro. L'autorevolezza non si acquisisce con un tocco di bacchetta magica o soltanto per il posto che si occupa. Per ottenerla bisogna lavorare sodo, lottare, combattere giorno per giorno. L'autorevolezza possiamo conquistarcela soltanto con la stima e il riconoscimento degli altri. L'autorità che discende esclusivamente dalla carica rivestita non basta e spesso non serve. E questo vale per tutti.

Riferendoci alla figura del nostro dirigente (più o meno) "medio" possiamo affermare che:

- l'uso del telefono cellulare non è un benefit, infatti paghiamo un canone convenzionale
- la CLC è un benefit, ma non solo per i dirigenti, lo è anche, allora, per tutto il personale
- la tessera Eurostar forse è un benefit? mah!
- e ...altro non c'è.

C'è qualcos'altro allora che non funziona, non funzionano i sei anni trascorsi da quando ci siamo proclamati a tutti gli effetti dirigenti industriali, così come stanno le cose abbiamo un contratto, quello dei dirigenti di aziende industriali, che da solo è stato considerato peggiorativo rispetto al precedente, anche se gli accordi integrativi allora sottoscritti, a ben vedere, oggi riescono bene o male a garantire qualche incentivo all'esodo e tante altre belle parole del tipo "protocollo delle relazioni industriali". Qualcuno non ha rispettato i patti, dopo sei anni siamo fermi al punto di partenza, non c'è stata quella evoluzione, quella crescita del rapporto dirigente/impresa che era alla base delle scelte del '98. Ed ancora non funziona qualcosa all'interno del nostro stesso sindacato, troppo proiettato a logiche estranee all'azienda, quasi dimentico del suo stesso nome, Assidifer. Ma a che serve un sindacato dei dirigenti FS se si riduce alla cassa di risonanza di quello che avviene tra Federmanager e Confindustria? Ormai è questo l'argomento principe dei nostri Consigli Nazionali, delle nostre Giunte Esecutive. Dei fatti nostri non se ne parla quasi più, se qualcuno ci prova viene puntualmente tacitato in nome della politica dei piccoli passi e dei buoni rapporti. Sei anni, di piccoli passi, seduti in un salotto dorato. Un cammino minimo...!

E adesso che finalmente abbiamo disponibili e giuridicamente attive le Rappresentanze Sindacali Aziendali ci troviamo di fronte all'ennesima farsa. Le RSA, in nome dello statuto dei lavoratori hanno piena e totale capacità di rappresentanza e di trattativa in ambito aziendale. Ma le nostre Società questo lo sanno? Forse lo sanno ma non hanno loro stesse analoga capacità. Come leggiamo nei resoconti delle RSA, qual è il ritornello usuale utilizzato per rispondere alle richieste delle RSA stesse? "Rivolgersi alla Capogruppo"! Ma cos'è il gioco delle parti?

La Segreteria Generale deve affrontare il problema nella sua totalità e, almeno su questo punto, definire quali sono gli effettivi limiti, i recinti, a cui debbono sottostare le singole Società del Gruppo in termini di relazioni industriali con le nostre rappresentanze. Così non funziona, non può funzionare, è urgente che ogni Rappresentanza Aziendale convochi un'assemblea dei dirigenti per ogni Società, lasciando spazio alla voce di chi ci ha eletti, dobbiamo raccogliere e dar conto alla voce dei colleghi che rappresentiamo e dobbiamo farlo con assiduità e frequenza.

Il Congresso di Udine rappresenta una svolta fondamentale nella politica del sindacato. La mozione finale parla chiaro: in sostanza richiede, pretende la priorità delle problematiche aziendali della categoria. Questo non possiamo dimenticarlo.

Agostino Chisari

“La mobilità nel Lazio e il nodo di Roma. Il punto due anni dopo”

Una tavola rotonda il 14 aprile presso la Regione Lazio organizzata dal Sindacato Romano Dirigenti Aziende Industriali e da Assidifer.

“Il 14 maggio del 2002 si riunirono a Roma, per fare il punto sul problema dei trasporti, nella città e nella regione, politici, amministratori e dirigenti delle principali aziende del settore. Furono presi degli impegni.

Non solo: tutti concordarono sulla necessità di un migliore coordinamento fra le attività dei diversi soggetti operanti a vario titolo in ambito locale, nel mondo dei trasporti.

Due anni dopo si è deciso di verificare quanti degli impegni siano stati mantenuti e in che misura; e se siano stati compiuti passi avanti verso quella collaborazione che tutti, all'epoca, avevano riconosciuta necessaria.”

Questa la “locandina” dell'invito. Dice già con chiarezza gli scopi della Tavola Rotonda.

Questo articolo vuole solo essere un'esternazione, sia pure mascherata dal pomposo inglese di *brain-storm*, tempesta di cervelli. In realtà spero che l'unico cervello confuso sia il mio. Svilupperò quindi alcune considerazioni di carattere generale sulle problematiche del trasporto in Italia, per poi *zoomare* su quelle della città di Roma e della Regione Lazio.

Parto da una convinzione: nella gestione dei sistemi complessi, ed in particolare quindi nel settore dei trasporti, l'Italia deve recuperare appieno una visione manageriale di sistema. Questo ci consente un approccio metodologico basato sul classico ciclo della gestione aziendale, semplificabile negli *steps* seguenti:

- politiche dei trasporti,
- pianificazione strategica e di medio-breve periodo,
- organizzazione adeguata alle politiche,
- controllo e audit di efficacia ed efficienza del sistema nel suo complesso.

L'obiettivo è quello di rendere virtuoso il ciclo.

Nei sistemi complessi il ciclo è in mano, per così dire, a tanti attori e se fra questi non si stabilisce un coordinamento operativo e concludente, meglio ancora una *governance*, si conclude poco o niente. Ho così riproposto il tema della Tavola Rotonda, tentandone però un' impostazione più ampia, per respingere subito una prima eventuale grossolana interpretazione degli scopi della mezza giornata del 14 aprile, cioè una interpretazione del tipo: “Cari partecipanti, venite e raccontateci quello che avete fatto e poi noi vi giudichiamo”. Partire con un approccio del genere non sarebbe degno di dirigenti che, vivendo nella realtà del Paese nelle aziende, non possono non rendersi conto delle difficoltà. E' anche vero però che è dovere/diritto dei dirigenti testimoniare incongruenze, carenze, comportamenti controproducenti e bla...bla..., insomma tutto ciò che impedisce la virtuosità del ciclo dianzi descritto. Facciamo questo anche e soprattutto nella considerazione che spesso, troppo spesso, i dirigenti fanno da capri espiatori quando vengono sollevate legittime proteste e lamentele da parte dei cittadini per il cattivo funzionamento dei sistemi di trasporto.

I dirigenti vedono molto dalle loro “postazioni aziendali”, ma sono in possesso solo di una parte delle leve gestionali, in particolare possono influire poco sulle politiche, e se queste non sono coerenti e soprattutto stabili, ben poco si può fare negli *steps* successivi del ciclo per realizzarne la virtuosità.

Queste considerazioni hanno spinto l'Organizzazione Sindacale dei Dirigenti Industriali ad affrontare il problema dei trasporti in Italia in ottica interdisciplinare e sistemica, globale, a tutto campo. Ci siamo quindi dotati, da un paio d'anni a questa parte, di opportuni strumenti: Federmanager ha infatti costituito una Commissione Trasporti ed il Sindacato Romano SRDAI un gruppo di lavoro permanente. Noi Assidifer siamo presenti in entrambi: della Commissione fanno parte Nicola Tosto ed il sottoscritto, che è anche il coordinatore del gruppo di lavoro dello SRDAI, al quale sono stati di recente cooptati Antonio Allegra e Raffaele Sirolli.

Con tale approccio e tali strumenti abbiamo sviluppato alcune riflessioni sul perché la situazione trasporti sia così insoddisfacente nel nostro paese. Chiarisco subito che non ci interessa la sterile ricerca di responsabilità passate e presenti, ricadremmo nella trappola del capro espiatorio. Noi vogliamo cercare di comprendere le cause, anche remote, che possono aver provocato la situazione presente universalmente riconosciuta grave.

Riporto testualmente dal rapporto base della Commissione le conclusioni alle quali siamo arrivati:

“E' apparsa chiara una causa strutturale, identificabile nella carenza di politiche e strategie e nella loro instabilità in rapporto alla necessità, tipica invece del settore, di poter disporre sia di tempi medio-lunghi per le opere, la tecnologia, la ricerca e sia di “idee chiare” sullo sviluppo territoriale. Invece dal secondo dopoguerra ad oggi si è andati avanti per lo più con interventi a pioggia, estemporanei, con tante iniziative a singhiozzo nel tempo, in un'ottica non sistemica e non rispettosa delle tempistiche di lungo periodo”.

Queste considerazioni valgono per l'intero territorio nazionale come per le realtà regionali e metropolitane. Si applicano quindi sia al Lazio sia alla città di Roma. Non potrebbe essere altrimenti, considerato, se non altro, il peso della Regione Lazio con oltre 5 milioni di abitanti, pari a circa il 10% della popolazione del Paese. Stessa percentuale per la quota di prodotto interno lordo e di consumi nazionali. La posizione storico/geografica della capitale ne fa poi il passaggio obbligato dei flussi di persone e merci fra il Nord ed il Sud del Paese.

Interessanti riflessioni sulla nostra Regione e sulla città di

Roma sono state già sviluppate da Valdo Mastrangelo, collega dell'ATAC e membro del gruppo di lavoro SRDAI, nell'articolo “Trasporti nel Lazio: un rompicapo infinito” pubblicato dal periodico SRDAI “Professione Dirigente” (n. 1 novembre 2003), nonché dal Presidente del COTRAL Pierluigi Fioretti in una intervista concessa alla stessa testata (n. 3 febbraio 2004). Suggestivo ai Dirigenti romani la loro rilettura prima della Tavola Rotonda.

Politiche del trasporto a Roma e nel Lazio.

Negli anni cinquanta, finita la ricostruzione post bellica, anche nel Lazio e a Roma si ebbe in enorme sviluppo dell'autotrasporto privato sia per le merci che per i viaggiatori. In fondo questa la si sarebbe potuta definire una politica. In realtà non ci fu la coerente impostazione del ciclo sistemico, con la valutazione dello sviluppo dei mezzi su gomma e la pianificazione e realizzazione di investimenti per autostrade urbane e regionali e per i parcheggi, nonché la creazione di adeguati modelli organizzativi sia delle istituzioni che delle aziende. Contemporaneamente si sarebbe dovuto progettare il sistema dei trasporti pubblici di superficie, ridimensionato ma progettato e non lasciato ad un inerziale e naturale degrado. Morale: furono smantellate gran parte delle linee tranviarie cittadine ed extraurbane e tutte le linee filoviarie; si accentuò l'uso dell'autobus e non si partì per tempo a costruire un numero minimo di linee metropolitane che, anche con la politica dell'auto-mezzo privato, avrebbero potuto essere previste, in un'ottica di equilibrio fra le due modalità nell'interesse della salute del cittadino e della città, puntando ad una rete di stazioni di interscambio. Questo però se la scelta della gomma fosse stata il frutto di una politica, ma non era così, lo sviluppo non era stato progettato, per cui alla fine non si è avuta né la strada né il ferro. E' recente il cambio di rotta, con la decisa scelta della priorità del trasporto pubblico ed in particolare di quello su ferro. Questa scelta ci vede assolutamente concordi. Attenzione, però, lo sviluppo della gomma è tale che sarebbe ingenuo ipotizzare un suo drastico ridimensionamento in tempi brevi. Questo problema non è solo laziale o romano o italiano ma europeo, per non dire mondiale. Torniamo al Lazio, c'è da coniugare quindi la necessità di un rafforzamento del trasporto pubblico intervenendo sia sull'infrastruttura stradale sia su quella ferroviaria. Contemporaneamente vanno perseverate e rafforzate opportune politiche verso la clientela, che favoriscano il riequilibrio della domanda, dal mezzo privato a quello pubblico con rigorose priorità e tempistiche accelerate. Non è facile, ma una cosa è certa: non si deve tornare indietro!

Dagli interventi istituzionali del 14 aprile ci aspettiamo una conferma di questa politica, concretezza nelle scelte e coerenza fra le iniziative della Regione, della Provincia e del Comune. Quello che leggiamo sui giornali non ci fa stare molto tranquilli. Cito, a puro titolo esemplificativo di cosa si intende per priorità e coerenza, l'ipotizzata autostrada (o corridoio che dir si voglia) tirrenica meridionale, proposta dal Ministero delle infrastrutture e fatta propria dalla Regione Lazio (128 km a sei corsie, per oltre 3 miliardi di euro). Ci sembra che l'opera, peraltro certamente da non sottovalutare, non sia fa le prioritarie nel settore infrastrutture stradali, rispetto, ad esempio, al completamento della terza corsia del raccordo anulare. Nella giornata del 14 maggio 2002 non si parlò affatto di questa opera, comunque attendiamo di conoscerne le ragioni le conseguenze di un'eventuale nuova graduatoria delle priorità sulle politiche generali (trasporto pubblico innanzitutto, sia su rotaia che su gomma).

Molto spesso è un difetto di informazione che provoca le critiche.

Certamente sono prioritari gli interventi per la sicurezza stradale, ricordiamo l'obiettivo del Libro Bianco della Commissione Europea: dimezzamento del numero dei morti nel primo decennio del terzo millennio. Sono urgentissimi interventi specifici per la messa in sicurezza di non poche strade tragicamente note. Mi limito a citare la Pontina, l'Aurelia, la Cassia e la Via del Mare, solo per pura conoscenza personale di tali arterie.

Pianificazione strategica e di breve medio periodo

La pianificazione delle azioni coerenti con le politiche riguarda essenzialmente gli investimenti. Nel precedente convegno furono ipotizzati molti investimenti, coerenti con la “cura del ferro” e ben calibrati sul sistema stradale.

In sintesi si parlò della bretella ferroviaria (la gronda), di collegamento fra le due linee tirreniche nord-sud, per decongestionare il nodo di Roma e riquilibrarlo ai traffici pendolari.

Si parlò della nuova stazione di Roma Tiburtina. Si parlò del potenziamento della ferrovia Roma Lido e della linea B della metropolitana, nonché della costruzione della linea C.

Si parlò dei parcheggi di scambio.

Si parlò anche del completamento della terza corsia del raccordo anulare, dell'Appia bis e della Circonvallazione di Viterbo.

Si disse da più parti che la legge obbiettivo avrebbe portato indubbi vantaggi nella tempistica di realizzazione. E' doverosa una verifica di tale affermazione dopo due anni.

Insomma si dissero un sacco di cose, certamente molte ne sono state fatte (mi vengono in mente le gallerie della Salaria per il collegamento con Rieti).

Certamente si pronunciarono tante parole. “Le parole non cuociono il riso”, recita un antico proverbio cinese, ricordato in quella Tavola Rotonda da Monsignor Liberio Andreatta, Amministratore Delegato Opera Romana Pellegrinaggi, che

malauguratamente non potrà partecipare il 14 aprile.

Io penso che l'ipotizzare investimenti abbia in sé qualcosa di voluttuario e sensuale, oltre che di molto comodo e dilatatorio. Gli annunci non servono a nulla. Alle parole devono seguire azioni coerenti e soprattutto la scelta delle priorità, in rapporto alle filosofie e politiche di base. Certo, se incerte sono le politiche, casuali saranno gli investimenti e pessima la gestione delle risorse pubbliche.

Problematiche organizzative e gestionali.

Nel dicembre 2000 il governo della mobilità nel Lazio fu spezzato in due grossi filoni:

- quello romano, incentrato su Atac per la pianificazione e su STA quale Agenzia della mobilità,
- quello regionale fondato su Cotral, sia per la pianificazione, sia per la gestione.

Due filoni divergenti per l'organizzazione, aggravati dall'assenza di dialogo politico fra Comune e Regione, che sembrano avere filosofie e politiche differenti. L'ipotesi del corridoio tirrenico meridionale ne è un esempio.

Si sta ora provvedendo a modificare la situazione in seno al Comune con la creazione dell'Agenzia unica della mobilità quale prodotto di fusione di Atac e di Sta, sullo sfondo del ripensamento governativo circa le politiche di liberalizzazione del trasporto pubblico locale. Il 14 aprile vorremmo proprio capire bene quale sia la posizione delle Istituzioni e delle Aziende su questo problema e, soprattutto, quale siano le conseguenze pratiche della nuova situazione creatasi col ripensamento governativo. Davvero originale, comunque, il fatto che il governo di centro sinistra abbia spinto sulle liberalizzazioni e quello di centro destra le abbia frenate!

Altra perla dell'organizzazione laziale la si ha sulle ferrovie locali. In sintesi e semplificando: Roma Pantano, Roma Viterbo, Roma Nord di “competenza” della Regione ma “rivendicate” sia dal Comune che dal COTRAL, il quale, a sua volta, “rivendica” anche la Roma Ostia Lido. Quest'ultima, dal canto suo è gestita dalla società Met.Ro., di proprietà del Comune, con un contratto di servizio con la Regione Lazio, a cui fanno quindi capo le scelte strategiche e di investimenti. Un vero guazzabuglio!

Vorremmo sentire non solo le opinioni e le rivendicazioni degli interessati, ma anche proposte concrete di riassetto possibile, coerente con le politiche. Come si può energeticamente condurre una politica di riequilibrio modale dall'autotrasporto privato a quello pubblico, privilegiando il ferro, senza una coerente e stabile mappa delle responsabilità e del chi fa che cosa?

Controlli ed audit

Difficile capire, nel ginepraio delle competenze e nella variabilità delle politiche, a chi compete fare controlli. Sulle politiche, in definitiva, agli elettori! Ma sulle realizzazioni e sulle gestioni? Dovrebbe toccare alle Istituzioni che ne rispondono poi con gli elettori, e tale controllo non potrebbe non essere integrato fra le Istituzioni. Francamente non ce ne accorgiamo molto. Il 14 aprile ci piacerebbe ascoltare da tutti i partecipanti, sia delle Istituzioni che delle aziende, quali strumenti di controllo e riallineamento sono stati o saranno posti in essere.

Noi ci limiteremo a ricordare i principali obiettivi che ci erano stati presentati il 14 maggio 2002, per chiedere ai nostri ospiti cosa sia accaduto nel frattempo e, soprattutto, a che punto siamo con l'auspicata *governance*. Ci preoccupa, in particolare, un non allineamento di vedute fra Regione e Comune: il problema non è schierarsi, ma fare il bene della città e della regione. Questo obbiettivo non può non essere comune e deve condurre all'instaurazione di un costruttivo, pragmatico dialogo permanente.

Riporto a questo proposito la conclusione del citato articolo di Valdo Mastrangelo, del novembre 2003, nella speranza che la situazione, nel frattempo, sia cambiata e che il 14 aprile riceveremo ampie assicurazioni in merito:

“Il quadro finale che si ricava è quello di una situazione di stallo, nella quale l'assenza di dialogo, già più volte posta sotto accusa, va considerata come la causa primaria della stasi in cui giacciono i trasporti romani e regionali. Ma il solo dialogo, come ripetono i dirigenti industriali romani e regionali, non basta: occorre anche la ferma volontà di mettere a sistema gli investimenti attraverso il disegno chiaro di uno scenario di lungo periodo che costituisca un riferimento stabile per tutti gli operatori del settore”.

Per carità!! Non pensino i politici che ce l'abbiamo con loro, non è così, anzi, noi vogliamo aiutare le Istituzioni, per questo organizziamo Convegni e Tavole Rotonde, per questo ci stiamo attrezzando e per questo abbiamo chiuso il documento di base della Commissione Trasporti Federmanager testualmente così:

“La richiesta che Federmanager, attraverso la sua Commissione Trasporti, pone alle istituzioni è dunque quella di essere considerata partner sociale a tutti gli effetti nel settore dei trasporti e pertanto consultata sistematicamente nell'interesse non solo della categoria di lavoratori rappresentati ma anche dell'intero paese.

Il summit europeo di Lisbona del 2001 lanciò la sfida della realizzazione della Società della conoscenza e della formazione lungo l'arco di tutta la vita, quali strumenti per vincere la sfida con l'oltre atlantico e l'estremo oriente. I dirigenti, per la loro intrinseca natura, ritengono loro preciso dovere ma anche loro diritto il partecipare al conseguimento di questo ambizioso obbiettivo”.

Sergio Graziosi

Incontro tra la RSA e il vertice di Trenitalia

Il giorno 18 marzo si è tenuto l'incontro con i vertici di Trenitalia richiesto dalla RSA Trenitalia a seguito degli articoli apparsi su organi di stampa in merito ad prossimo processo di societizzazione della Divisione Cargo.

All'incontro hanno partecipato: per l'azienda, l'ing. Roberto RENON, la dott.ssa Amedea PENNACCHI, il dott. Angelo SFERRAZZA; per la RSA Trenitalia, l'ing. Ettore LA VOLPE, la dott.ssa Eleonora CESCHIN, l'ing. Umberto CINCINNATI e l'ing. Franco COSTANTINO.

All'inizio dell'incontro, come preannunciato nella precedente riunione, la RSA ha proposto una bozza di "Protocollo d'intesa delle relazioni industriali" fra Trenitalia Spa e la RSA della Società. La Dott.ssa Pennacchi ha fatto presente che avrebbe esaminato con il Dott. Forlenza l'opportunità di sottoscrivere tale documento a livello di ciascuna società del Gruppo Fs, oppure l'opportunità di far riferimento ad un unico documento sottoscritto tra Holding e Federmanager/Assidifer.

In merito agli articoli comparsi su "Il Sole24 Ore", l'Amministratore Delegato ing. Renon ha fatto presente che effettivamente era stata esaminata, sia nel CdA di Trenitalia sia in quello di Holding FS, l'ipotesi della creazione di una nuova società Cargo nell'ambito del Gruppo FS, ma che in merito non era stata presa alcuna decisione.

E' stato, invece, presentato alle Organizzazioni Sindacali di Categoria il Piano d'Impresa 2004-2007, nel quale è stato evidenziato che la Divisione Cargo potrà arrivare al pareggio di bilancio (MON) alla fine del 2007, a condizione che vi sia la realizzazione dei supporti previsti da parte del Governo e che sia avviata la riorganizzazione della vendita del servizio merci, ma, soprattutto che ci sia la stretta ed attiva collaborazione delle Organizzazioni Sindacali di categoria per cambiare sostanzialmente gli accordi per la utilizzazione del personale di macchina.

Nel caso in cui questi interventi siano realizzati anche solo parzialmente, Cargo presenterà nel 2007 ancora un bilancio passivo stimabile intorno ai 150 milioni di Euro.

Per la società Trenitalia si potrà presentare uno scenario analogo a quello in cui si trova attualmente la società Alitalia, con tutti i rischi e le criticità connessi.

La società Trenitalia ha raggiunto il pareggio quest'anno anche attraverso un aumento del capitale sociale da parte dell'Azionista, il Tesoro. saranno però poco probabili analoghi interventi negli anni a seguire.

Eventuali modifiche organizzative e/o cambiamenti ai vertici delle società del Gruppo FS non cambieranno la sostanza dei problemi. Da questo l'urgenza dell'impegno da parte di tutte le parti sociali, compresi i Dirigenti, nel ricercare e mettere in opera idonee ed ineluttabili soluzioni.

In merito alla riorganizzazione delle altre Divisioni Trenitalia, attualmente esiste un progetto presentato dalla Divisione Trasporto Regionale ed in fase di esame da parte di Holding, mentre è in corso di elaborazione un analogo progetto per la Divisione Passeggeri, il cui contenuto non è però stato ancora presentato al Comitato Esecutivo Trenitalia.

L'ing. Renon ha assicurato che certamente qualsiasi importante riorganizzazione della Società verrà presentata alla RSA dei Dirigenti prima della sua emissione.

La RSA Trenitalia ha preso atto della comunicazione ricevuta dalla azienda, evidenziando i rischi di una eventuale dismissione della Divisione Cargo in un contesto generale di crisi che potrebbe rendere particolarmente difficile raggiungere gli obiettivi di pareggio previsti dal piano d'impresa.

Passando ad altri argomenti, l'ing Renon ha riconosciuto che effettivamente, come segnalato dalla RSA nel precedente incontro, le comunicazioni ai singoli dirigenti in merito alla assegnazione degli obiettivi, alla valutazione del conseguimento degli stessi, alle schede personali di valutazione dei risultati, avveniva in modo non omogeneo ed uniforme, soprattutto verso quei dirigenti esclusi da MBO o da altre forme di premi incentivanti.

In merito verranno organizzati dei seminari di formazione,

a cui parteciperanno circa 110 Dirigenti di vertice, per uniformare criteri di valutazione e di comunicazione con gli altri dirigenti.

Infine, in merito agli altri argomenti presentati nei precedenti incontri quali:

- riesaminare del trattamento di trasferta in alcune fasce orarie;
- ticket restaurant;
- sistemazione dirigenti fuori sede di recente nomina o in prova;
- accesso ai treni Eurostar senza l'obbligo della preventiva prenotazione,

la dott.ssa Pennacchi ha fatto presente che gli stessi argomenti dovrebbero essere proposti dalla rappresentanza Federmanager/Assidifer (dott. Tosto), al vertice di Holding FS, non essendo, secondo lei, oggetto di trattativa per le singole aziende del gruppo.

Solo per la sistemazione logistica di alcuni Dirigenti di recente nomina o in prova, che non possono appellarsi all'art. 14 del Contratto, esiste una moderata apertura a riesaminare le loro posizioni.

Da parte della RSA Trenitalia è stato ribadito che esiste un livello di contrattazione proprio delle RSA aziendali e che in tal senso la rappresentanza Federmanager /Assidifer (dott. Tosto) avrebbe illustrato al vertice di Holding FS i livelli di contrattazione propri delle RSA.

A termine dell'incontro è stato fissata la data della successiva riunione: ci si rivedrà l'8 aprile 2004.

Ettore La Volpe

TIRIAMO LE SOMME

Gli accordi integrativi dal 1998 ad oggi

Dal novembre 1998 ad oggi sono stati firmati con FS una serie di accordi ad integrazione del CCNL nazionale. Possiamo classificare gli accordi sottoscritti secondo le seguenti categorie:

• **Accordi con contenuti economici a seguito della novazione del contratto**, tali accordi hanno comportato una riclassificazione delle voci presenti in busta, un aumento retributivo, una "una tantum", un'anticipazione di uno scatto di anzianità, il calcolo della tredicesima mensilità sull'intera RAL ed, infine, un nuovo metodo di calcolo per l'indennità di trasferta (quest'ultimo peggiorativo rispetto al vecchio contratto). A buon titolo si può inserire tra questo tipo di accordi anche quello relativo al pagamento dei giorni di ferie non goduti.

Questi sono tutti accordi che hanno avuto un effetto che si è immediatamente esaurito dopo la novazione del contratto. Non sono stati più sottoscritti accordi di tale tipo dal 1998 ad oggi.

• **Accordi di carattere assistenziale/previdenziale**, rientrano tra questi il contributo aziendale per la polizza ASSIDAI, la responsabilità civile e/o penale connessa alla prestazione e le polizze assicurative in caso di morte o invalidità permanente del dirigente.

Sono questi accordi che mantengono inalterata la loro efficacia nel tempo e che sono stati oggetto di continui affinamenti e miglioramenti.

• **Accordi relativi alla risoluzione del rapporto di lavoro**, con questi si entra in una casistica complessa che conviene analizzare nel dettaglio:

- **Preavviso**, furono concordate 6 mensilità in più sul preavviso maturato per i dirigenti che, in caso di risoluzione del rapporto di lavoro, non avessero maturato i requisiti per la pensione di anzianità. Tale accordo è scaduto il 31-12-2003 e non è stato rinnovato.

- **Risoluzione del rapporto di lavoro per casi di ristrutturazione**, l'accordo "allarga" la casistica prevista dall'analogo accordo tra Federmanager e Confindustria anche nel caso di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale, invece di limitarsi ai casi di liquidazione di aziende o rami d'azienda in crisi. L'accordo prevede la corresponsione di un'indennità supplementare pari al preavviso maturato dal dirigente più un ulteriore indennità quando l'età del dirigente risulti compresa tra i 47 ed i 55 anni d'età. In aggiunta era prevista dal nostro accordo una indennità supplementare utile ad accedere alla pensione di anzianità (legge DINI), indennità che, ovviamente, non

viene più corrisposta dal 31.12.2001. Inoltre la reale possibilità di applicazione dell'accordo è soggetta ad un altissimo margine di discrezionalità e di interpretazione da parte aziendale; infatti affinché l'accordo sia applicabile FS dovrebbe motivare la risoluzione del rapporto di lavoro con una delle fattispecie previste dall'accordo stesso, rimanendo quindi, di fatto, una scelta esclusivamente aziendale.

- **Politiche di incentivazione all'esodo**, questo è un accordo che prevede l'erogazione di una indennità supplementare per i dirigenti con fascia d'età tra i 55 ed i 62 anni d'età che abbiano maturato diritto alla pensione di anzianità. L'accordo scaduto il 31.12.2003 è stato recentemente rinnovato solo fino al 31.12.2004.

In buona sostanza rimane in piedi, ed ancora per poco, il solo accordo relativo all'incentivazione all'esodo, accordo in cui l'interesse aziendale non è da disconoscere.

• **Lettere d'intenti**, entriamo qui in un campo fortemente ambiguo, ossia delle lettere con cui l'azienda si "impegna" a fornire informativa su aspetti qualificanti ed importanti del nostro rapporto di lavoro; non a caso l'ambiguità dovuta al "non accordo" riguarda le politiche retributive e la mobilità intergruppo, i due aspetti fondamentali ed irrisolti del rapporto di lavoro del dirigente.

Da tutto quanto fin qui esposto si evidenzia subito la debolezza intrinseca del sistema degli accordi, debolezza ancor più aggravata dalle prospettive di rinnovo contrattuale che prevedono addirittura forme di contrattazione individuale.

GLI ACCORDI SOTTOSCRITTI GARANTISCONO:

- forme di assistenza sanitaria integrativa,
- tutela legale,
- incentivazione all'esodo (fino al 31.12.2004 e solo per chi possiede i requisiti di pensione di anzianità).

GLI ACCORDI SOTTOSCRITTI NON GARANTISCONO:

- tutela in caso di risoluzione del rapporto di lavoro (eccessiva discrezionalità aziendale),
- trasparenza sulle politiche retributive oggi in essere,
- politiche retributive adeguate per tutta la dirigenza,
- mobilità interaziendale ed intergruppo.

Indubbiamente occorre un attimo di riflessione!

Agostino Chisari



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 costituendi 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 trattenere 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.

..... li

Firma

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

Pensieri di una domenica a piedi

Nel momento in cui l'incremento delle polveri sottili e del benzene nell'aria che respiriamo nelle grandi città ci impongono di circolare a piedi (o in tram) solo per sette ore domenicali, è spontaneo chiedersi perché mai queste misure dimostrative a difesa della qualità della vita e della salubrità dell'aria non vengono con energia rivendicate da chi amministra la cosa pubblica e da chi gestisce il trasporto su ferro dei carichi più pesanti.

Eppure, altrove, in Paesi non lontani dal nostro, le "vignette" impongono tasse ai mezzi stradali pesanti e si sforzano di realizzare (con coerenti anche se dimostrative misure) il trasferimento alle ferrovie del traffico più pesante, non foss'altro che per mezzo delle autostrade viaggianti e delle varie specificità del traffico combinato. Non era questo uno dei motivi per cui si misero allo studio le differenti tratte di Alta Velocità e l'iniziativa avveniristica del Ponte sullo Stretto di Messina, progetti ambiziosi certamente ma tutt'altro che contabilmente giustificabili se esercitati nell'ottica del solo traffico viaggiatori (ovvero "della passeggeri", come oggi si usa dire?).

Tutto superato, o in "stand by", come sembrano suggerire le "sorti progressive" del secolo nuovo che avanza? Vien fatto di chiedersi nel momento in cui la diffusione a mezzo stampa di voci autorevoli, di segnali precisi e concordati, accreditano l'intenzione del Management di cedere al migliore offerente l'intero settore aziendale specializzato, con elevata professionalità, nel trasporto delle merci.

Tutto questo come si concilia con le opzioni dei Piani Generali dei Trasporti fin qui succedutisi, dei "Libri verdi" succedutisi in ambito comunitario, con i "Progetti Pact", al Piano Delors fino ultimi sviluppi attuali?

Come ferroviere ormai da tempo in pensione devo essermi perduto qualche passaggio importante nell'evoluzione della filosofia aziendale; ma, come cittadino, mi inquieta che la tutela dell'interesse della collettività venga deferita al miglior offerente ancor prima che una Authority ne abbia collaudato le regole.

Già qualche sospetto si era prospettato alla fantasia del cittadino di cui sopra al momento in cui qualche semiologo nostrano decise di ribattezzare come "Cargo" lo stesso settore di attività. Destino dei nomi.

L'adozione del termine sottolineava l'aspetto di peso insostenibile, accettabile nel breve, ma da

consegnare al più presto ad altro vettore più aduso ad accollarsi ponderose fatiche.

Possibile che la necessità, vitale per il Paese, di togliere a strade ed autostrade una parte dell'insostenibile "Cargo" che quelle condiziona, ecologicamente ed economicamente, producendo degrado nella qualità della vita - e costi crescenti sul piano della sicurezza - non sia più considerata una esigenza prioritaria?

Certamente non è così: lo squilibrato, ed anarchico sistema italiano dei trasporti merci non può fare a meno delle ferrovie, sotto il profilo di una ordinata convivenza (quanto meno) e nel quadro delle scelte logistiche di produttori, di esportatori ed importatori.

Mettere in vendita tutto quello che di buono si è creato - negli ultimi venti anni almeno - in questo campo, significherebbe trasferire al miglior offerente solo alcune tra le fette di trasporto più appetibili, dalle zone meglio servite, dove il bilanciamento dei traffici è un risultato già pazientemente costruito in anni di attenta collaborazione con i partners e può quindi essere posto sul piatto della bilancia allo scopo di ottenere una migliore remunerazione. Ma tutto quanto rimane, nei settori ad integrazione logistica stentata, e nei territori più decentrati rispetto al cuore della Comunità, nelle merceologie di maggior rischio ove vengono sottratte (un esempio per tutte: lo smaltimento dei residui nocivi) al rigido rispetto delle normative internazionali che la grande Impresa ferroviaria, qualitativamente certificata, è in grado di assicurare?

Lo smantellamento di un settore produttivo che si avviava ad imporre la sua peculiarità sul mercato regolamentato per sicurezza ed efficienza corrisponde oggi ad una presa d'atto delle più agevoli duttilità penetrative di tutti quei servizi stradali che già provengono, a prezzi competitivi, da gran parte dei Paesi nuovi partners a pieno titolo della Comunità europea.

L'amara realtà di una ventilata rinuncia a competere deve stimolare Assidifer a porre allo studio l'individuazione di linee di recupero di quella "vocazione alle merci" che costituisce una costante della filosofia aziendale, del nostro DNA di ferrovieri, di una collocazione strategica per l'intero Paese, dell'obiettivo "virtuoso" del riequilibrio modale.

Nonio Baeri

Prestazioni Assidai 2004

Da qualche tempo molti colleghi ci chiedono chiarimenti sulle prestazioni che Assidai garantisce ai propri iscritti dal gennaio 2004, vale a dire dall'entrata in vigore dei nuovi accordi che la stessa Assidai ha sottoscritto con il Gruppo FS e con Assidifer.

Per comodità di trattazione e per fare chiarezza, riteniamo opportuno ricapitolare, per grandi linee, i principali contenuti dell'accordo.

Dirigenti in servizio e in pensione.

Innanzitutto ricordiamo che le prestazioni riconosciute dalla nuova opzione sanitaria, come per il passato, si riferiscono sia ai dirigenti in servizio che a quelli in pensione e sono ad integrazione del FASI.

Il contributo versato all'Assidai si riferisce al nucleo familiare del dirigente, vale a dire, al coniuge e ai figli fino a 26 anni.

Assidai, in particolare, rimborsa ad integrazione del FASI le prestazioni ospedaliere ed extra ospedaliere, diagnostica strumentale, analisi cliniche, visite specialistiche e quanto altro previsto dall'opzione FS il cui testo è stato distribuito agli interessati. E' bene ricordare che, dal gennaio 2004 sono state abbattute le franchigie sulle visite specialistiche e, **soltanto per i dirigenti in servizio**, Assidai rimborsa le spese sostenute per le cure odontoiatriche, fino ad un massimo di 2.000 euro.

Figli di età superiore ai 26 anni.

Come per il passato, è possibile iscrivere all'Assidai, nella specifica opzione loro riservata, i figli del dirigente in servizio o in pensione che abbiano superato i 26 anni e che non godono più della copertura assicurativa del FASI.

In questo caso, non intervenendo a monte una diversa forma di copertura, l'Assidai funge non da fondo integrativo, ma "sostitutivo", ovviamente per le prestazioni previste nella specifica opzione.

In particolare ai figli è garantita la copertura delle spese ospedaliere, per interventi ambulatoriali e in regime di day hospital, di diagnostica strumentale (TAC, Risonanza magnetica, ecografia, ecc.). Non sono invece rimborsabili in tale opzione, le cure odontoiatriche, le visite specialistiche e gli esami di laboratorio. Queste ultime sono invece rimborsabili solo in presenza di un intervento chirurgico (le spese in questione devono riguardare prestazioni rese 90 giorni prima o dopo l'intervento cui si riferiscono).

Convivente more uxorio

Valgono le stesse condizioni, massimali e limiti previsti per i figli di età superiore ai 26 anni.

Si conferma ancora una volta che Assidai, trattandosi di un fondo gestito direttamente dal sindacato dei dirigenti, non ha diritto di recesso e offre una garanzia a tempo illimitato, al contrario di tutte le Società di Assicurazione che pongono dei limiti invalicabili (massimo 70-75 anni) per la copertura dei rischi.

TAVOLA ROTONDA

Roma - Regione Lazio - Sala Tevere
14 aprile 2004 - ore 9.30

"LA MOBILITA' NEL LAZIO E IL NODO DI ROMA DUE ANNI DOPO: IL PUNTO"

PROGRAMMA

Introduzione:

Giuseppe D'Addio, Presidente Unione Regionale CIDA Lazio e Presidente SRDAI

Intervengono:

Francesco Storace, Presidente Regione Lazio
Giulio Gargano, Assessore Trasporti Regione Lazio
Pier Michele Civita, Assessore Trasporti Provincia Roma
Mario Di Carlo, Assessore Mobilità Comune Roma

Tavola Rotonda:

Moderatore:

Sergio Graziosi, Presidente Commissione Trasporti SRDAI

Partecipano:

Ruggero Borgia, Soc. Autostrade per l'Italia
Massimo Rota, RFI
Enrico Sciarra, Trenitalia
Mauro Calamante, ATAC
Pierluigi Fioretti, COTRAL
Filippo Allegra, TRAMBUS
Angelo Marinetti, METRO

Conclusioni:

Edoardo Lazzati, Presidente Federmanager

Indennità esodo: iniziativa per il rimborso delle trattenute IRPEF eccedenti

Come è noto, l'Assidifer ha tempestivamente intrapreso una iniziativa diretta a consentire ai propri aderenti di ottenere il rimborso della maggiore IRPEF indebitamente trattenuta dal datore di lavoro sulle indennità, erogate in occasione della cessazione del rapporto di lavoro allo scopo di incentivare l'esodo dei dirigenti, in conformità all'accordo sindacale del 30 ottobre 1998. Si è infatti riscontrato che, in svariate occasioni, FS e le altre società del gruppo hanno applicato su tali somme la ritenuta IRPEF piena, in misura corrispondente a quella prevista per il TFR, e non quella ridotta alla metà prevista dalla legge per casi analoghi, come Assidifer ritiene si sarebbe dovuto operare. Conseguentemente, è stata promossa la coltivazione di controversie legali nei confronti del datore di lavoro e dell'Amministrazione Finanziaria per ottenere il rimborso dell'imposta indebitamente trattenuta.

A tale proposito, riteniamo opportuno segnalare un primo importante successo giudiziario: innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Genova, l'Agenzia delle Entrate ha infatti riconosciuto la fondatezza delle tesi prospettate da un nostro associato, patrocinato dai legali designati dall'associazione, disponendo per il rimborso dell'imposta indebitamente trattenuta.

Quanti non avessero ancora aderito all'iniziativa e ne avessero interesse, possono contattare gli uffici dell'Associazione per ogni opportuna informazione al riguardo, rammentando comunque che il termine per proporre istanza di rimborso è di quarantotto mesi dalla data in cui le ritenute sono state operate.