

Nei ultimi giorni mi sono arrivati numerosi messaggi di apprezzamento per il contenuto dei due recenti numeri del nostro giornale ritenuti adeguati alla situazione, così come percepita dalla stragrande maggioranza dei colleghi.

Se da una parte sono contento di interpretare il comune sentire della categoria, dall'altra aumenta la preoccupazione per una situazione aziendale che, se non adeguatamente compresa e gestita, rischia di aggravarsi.

I colleghi, a quanto ne so per essermi spesso confrontato con loro, hanno condiviso la nostra analisi, soprattutto sul clima che si respira nelle diverse società del Gruppo; preoccupazione, ansia, insicurezza gli elementi che caratterizzano in particolare il clima in Trenitalia, dove neanche l'uscita dei tanto attesi "Ordini di servizio" è servita a rasserenare un ambiente che da troppo tempo presenta caratteristiche di precarietà, di instabilità, di discontinuità nella gestione.

A tutto questo si aggiungano il malcontento, l'ansia, i dubbi che i provvedimenti emanati hanno suscitato in molti colleghi sulla efficacia della nuova organizzazione. Occorrerà del tempo per capire la reale portata delle innovazioni introdotte e per verificarne la reale capacità di migliorare il pro-

cesso produttivo.

Intanto il sindacato ha il compito di vigilare, e questo lo può fare soltanto con il coinvolgimento e l'aiuto fondamentale dei colleghi di Trenitalia.

Le forze migliori sono state già allertate.

Dopo la pausa estiva, che consentirà a tutti di "staccare la spina" e di riordinare le idee, saremo di nuovo pronti a confrontarci con i vertici di quella Società per contribuire a migliorare, lì dove è possibile, la situazione gestionale dell'azienda e quindi il clima che in essa si andrà a vivere.

Nei giorni scorsi ho partecipato ad un ottimo corso di marketing dal quale, al di là dei contenuti professionali, ho tratto alcuni elementi che confermano la validità di alcune richieste fatte dal nostro Sindacato.

Primo: per avere successo una qualsiasi azienda deve poter contare su un prodotto/servizio di buona qualità, o comunque rispondente alle attese minime del cliente.

Secondo: non basta disporre di una buona struttura di marketing, ma è l'intera organizzazione che deve essere orientata al cliente. Per fare questo è necessario costruire una squadra che operi sulla base di valori e sentire comuni.

Terzo: la comunicazione esterna e quella interna devono essere efficaci.

Mi chiedo se quello che sta accadendo in Azienda è coerente con questi concetti.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 14°
N° 7/2005



Partoriti!

Nei lavori del Consiglio Nazionale Assidifer del 14 giugno 2005 l'ingegner Roberto Testore, Amministratore Delegato di Trenitalia, preannunciò l'imminente emanazione di "centinaia di Ordini di Servizio operativi" che avrebbero finalmente completato il processo di riorganizzazione delle strutture di Trenitalia, riorganizzazione che, ci disse, "percorre la direzione che stanno seguendo i maggiori gruppi industriali: il raggruppamento per famiglie professionali e la focalizzazione al business vero".

Ebbene, l'11 luglio 2005, a poco meno di un mese di distanza, sono stati emanati cinque Ordini di Servizio.

I primi due, il 470 ed il 471, hanno definito l'assetto della Direzione Operazioni Tecniche (DOT) alla quale è stata affidata la missione di "garantire il presidio dei processi e dei cicli di lavoro industriale di manutenzione ciclica e corrente, oltre alla riparazione componenti, in un'ottica di servizio di tipo industriale alle Direzioni Generali Operative, nel rispetto dei livelli di servizio concordati ed in una logica di minimizzazione dei costi". La responsabilità è stata affidata all'ing. Erbacì, un nuovo collega definito dall'ing. Testore "un leader del settore della manutenzione".

Il terzo ed il quarto, il 472 ed il 473, hanno ridisegnato la Direzione Generale Operativa Passeggeri avviando il processo di integrazione (delle sopresse Business Units Passeggeri Nazionale e Internazionale (N/I) e Passeggeri Locale) per quanto riguarda gli aspetti relativi "alla definizione del modello e degli standard delle attività di vendita ed alla pianificazione e alla definizione di modelli e standard delle attività di assistenza e delle attività di produzione (condotta, manovra, materiale rotabile)".

A testimonianza della volontà di voler "ridurre i livelli gerarchici" si è provveduto allo "snellimento delle strutture di coordinamento/livelli di controllo negli assetti territoriali". In particolare, per quanto riguarda il business locale "si passa da 2 Condirezioni e 21 Direzioni Regionali/Provinciali a 8 Direzioni Territoriali aggreganti, con compiti di coordinamento sulle restanti 13 Direzioni Regionali/Provinciali aggregate, secondo ambiti di competenza definiti". Tra tali competenze è stata prevista la gestione operativa della rete di vendita diretta dell'intera DGOP (gli impianti di biglietteria). Di contro è stato previsto il trasferimento alla Direzione Operazioni Tecniche di tutte le attività di manutenzione dei rotabili.

Il quinto, il 474, ha ridefinito l'assetto della Direzione Generale Operativa Logistica "al fine di presidiare con più efficacia i clienti ed i relativi processi commerciali", nonché di presidiare "con maggiore efficienza i processi produttivi".

Insomma, in tutto, 173 pagine fitte di indicazioni sulla nuova organizzazione e sulle nuove posizioni di tanti colleghi. Ad un primo sguardo la leggibilità non è particolarmente fluida. Colpisce il diffuso proliferare di terminologia inglese, rispetto ad un passato caratterizzato da un più banale, ma più comprensibile italiano, utilizzato da quei vecchi ferrovieri oramai "obsoleti".

In tale contesto appaiono comunque evidenti, anche perché indicate in corsivo, circa una trentina di posizioni *ad interim* che vanno a sommarsi a quelle dei precedenti ordini di servizio. Ciò, però, non deve preoccupare. Nel Consiglio Nazionale del 14 giugno 2005, l'Amministratore Delegato ing. Testore ha assicurato che "nel giro di un anno si arriverà al numero fisiologico di 5-6". Quindi i colleghi interessati abbiano ancora un poco di pazienza.

Un po' meno evidenti, ma comunque presenti, appaiono invece le posizioni di alcuni colleghi (meno di una decina) che rispondono direttamente al responsabile della DGOP o ad altro responsabile. Collegi che forse "hanno maturato il diritto alla pensione" ed ai quali "verrà pertanto chiesto di uscire. Questo anche per far crescere gli uomini migliori che stanno in azienda".

Per verificare la bontà della nuova organizzazione occorrerà del tempo. Speriamo che non ne occorra tanto. In particolare è necessario che da subito vi sia per tutti certezza delle dipendenze gerarchiche e funzionali e dell'iter che i diversi processi interni devono seguire. Al riguardo, come sindacato, potremmo raccogliere dai colleghi osservazioni e suggerimenti utili per migliorare e/o per rimediare con tempestività ad eventuali manchevolezze.

Inizialmente occorrerà una buona dose di adattamento ma, come ho avuto modo di ribadire tante altre volte, non siamo nuovi a tali processi: ne abbiamo visti tanti!

Verificheremo se "la forte connotazione regionale" dichiarata dall'ing. Testore sarà concretamente realizzata nei fatti e se le Direzioni Regionali/Provinciali potranno sviluppare nel territorio quel ruolo di protagoniste attive nei confronti delle Istituzioni locali, delle Associazioni dei pendolari e degli Enti regolatori.

Verificheremo nei fatti il recupero sul piano della pulizia, della puntualità e dei ricavi. Al riguardo ribadisco la necessità che il nostro Sindacato chieda formalmente a Trenitalia di poter disporre, per ciascuna Direzione Generale Operativa, di dati trimestrali di sintesi 2005, da comparare con quelli del 2004 e da pubblicare su Ferrovia&Servizi. Bastano pochi elementi: quelli sulla puntualità, quelli sui ricavi e sui costi a Tkm per le diverse tipologie di mercato. Può servire per capire ancora meglio. I dubbi sono infatti ancora tanti.

Non nascondo che ancora rifletto sulle parole dell'ing. Testore: "Nel 2005 non sarà possibile rispettare il budget lato ricavi e pertanto occorrerà intervenire sui costi per ottenere lo stesso risultato del conto economico. Auguriamoci poi che i buoni risultati del settore viaggiatori possano compensare le perdite di Cargo!". Rifletto perché le precedenti organizzazioni tendevano a non mescolare le carte, rifletto perché Cargo, benché da tempo rinnovata nel vertice, perde ancora tanto.

Giorgio Asunis

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

"E il vecchietto dove lo metto?" Così faceva l'allegro ritornello di una canzone tempo fa. Potrebbe essere la colonna sonora del film "FS oggi". Personalmente, con il cognome che mi ritrovo, credo che non avrei avuto scampo...!

Scherzi a parte, perché c'è poco da ridere, il fatto è che nella nostra azienda il dirigente "anziano" è caldamente pregato di andare in pensione: in ossequio alla cultura del lavoro di tipo anglo-sassone, anche a 45 anni si è già vecchi, da rottamare, per fare spazio a nuove leve. Dirigenti nuovi, in alcuni casi neppure di primo pelo, ma bravi a promettere di realizzare utopie e spesso, sempre più spesso purtroppo, a mettere il loro vessillo sul lavoro fatto da altri.

Sicuramente in America le cose vanno così e noi, con un po' di provincialismo, imitiamo tutto. Ma è proprio vero che in virtù del mercato globale, e per combattere la concorrenza, occorre dimenticare la propria cultura, le tradizioni, il proprio stile di vita?

Che dire, ad esempio, di quei personaggi (e ne ho sentito uno, qualche tempo fa, intervenuto proprio nel nostro Consiglio Nazionale!) che invece di dire plus, pronunciano "plas", perché la "u" inglese è più bella e moderna di quella della nostra vecchia, cara lingua latina?

Il trattamento economico individuale: conseguenze sulla determinazione della base pensionabile

di Paolo Parrilla

1. Premessa

Come è noto il recente rinnovo contrattuale per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, sottoscritto il 24 novembre 2004 fra FEDERMANAGER e CONFINDUSTRIA, deve essere analizzato anche alla luce delle sue possibili conseguenze sul trattamento di pensione del personale interessato, nella fattispecie esclusivamente i dirigenti (in quanto abbiano la pensione determinata almeno parzialmente con il sistema retributivo) iscritti al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, soppresso dall'articolo 43 della legge 23 dicembre 1999 n. 488 e divenuto fondo speciale presso l'INPS con effetto dal primo aprile 2000.

2.- Contesto normativo.

2.1.- Base pensionabile

La norma di riferimento per la determinazione della base pensionabile del personale ferroviario è quella contenuta nell'articolo 220, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre n. 1092, come modificato dall'articolo 2 della legge 12 febbraio 1974 n. 22, dall'articolo 22 della legge 29 aprile 1976 e, da ultimo dagli articoli 14 e 15 della legge n. 42 del 1979.⁽¹⁾

In applicazione delle norme succitate, la base pensionabile è costituita dallo stipendio annuo e da eventuali assegni personali pensionabili percepiti all'atto della cessazione dal servizio, dalle quote pensionabili mensili della successiva classe o successivo aumento periodico di stipendio in corso di maturazione alla stessa data e dalla maggiorazione del 18% su tali voci.

2.2.- Quota "A"

Dal 1° gennaio 1993, in base all'articolo 13 del decreto legislativo n. 503/1992, l'importo della pensione è determinato dalla somma:

- della quota di pensione relativa alle anzianità assicurative acquisite anteriormente al 1° gennaio 1993 e calcolata con riferimento alla data di decorrenza della pensione secondo la normativa vigente al 31 dicembre 1992;
- della quota relativa alle anzianità assicurative acquisite dal primo gennaio 1993 e calcolata secondo le norme dello stesso Decreto legislativo n. 503/1992.

Di conseguenza l'articolo 7 dello stesso decreto ha previsto:

- la base pensionabile per la quota A) della pensione è costituita dalle voci pensionabili – e dalla relativa maggiorazione del 18%, secondo le previsioni normative in vigore al momento dell'entrata in vigore del decreto in analisi;
- la base pensionabile per la determinazione della quota B) della pensione è costituita dalla media delle retribuzioni annue pensionabili percepite in costanza di rapporto di lavoro nel periodo di riferimento.⁽²⁾

Per completezza di analisi, si ritiene opportuno citare, altresì,

- la previsione normativa contenuta nell'articolo 2 della legge 335 del 1995. In applicazione di tale articolo, ai fini della media delle retribuzioni annue pensionabili da determinare per il calcolo della quota b) di pensione, limitatamente alle anzianità successive al 31/12/1995, si applica l'articolo 12 della legge n. 153 del 1969 (successivamente rinnovato dall'articolo 6 del decreto legislativo 314 del 1997). In sostanza è utile, ai fini della determinazione della pensione (quota B), tutto ciò che il lavoratore riceve dal datore di lavoro in denaro o in natura, al lordo di qualsiasi ritenuta, in dipendenza del rapporto di lavoro;

- dal primo gennaio 1995, in base all'articolo 15 della legge 724 del 1994, alle voci pensionabili che già costituiscono la base pensionabile per la determinazione della quota A) della pensione, si aggiunge l'indennità integrativa speciale spettante in attività di servizio, senza la maggiorazione del 18%.

Dall'analisi delle norme che regolano il fondo, emerge chiaro che per la identificazione delle componenti retributive che debbono essere prese in considerazione per la quantificazione della base pensionabile degli iscritti al fondo FS, per quanto riguarda la quota A), occorre fare riferimento alla situazione normativa in vigore al 31 dicembre 1992.

3.- La delegificazione e il ruolo della contrattazione collettiva

3.1.- Contesto normativo generale

La principale norma di riferimento è l'articolo 21 della legge 210 del 1985.

In base al disposto di tale norma il rapporto di lavoro del personale dipendente dell'allora Ente Ferrovie dello Stato è regolato su base contrattuale collettiva ed individuale.

Inoltre, a partire dal 1992, all'Ente Ferrovie dello Stato, già Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, è subentrata l'Azienda "Ferrovie dello Stato SPA", impresa pubblica, ma soggetto di diritto privato, con personalità giuridica distinta da quello dello Stato; conseguentemente, la privatizzazione del rapporto del lavoro è, di fatto, un dato ormai incontrovertibile.

E' appena il caso di ricordare che, fino all'entrata in vigore della legge 210 del 1985, il rapporto di lavoro dei ferrovieri, dirigenti ovviamente compresi, era regolato dalla legge.

3.2.- L'evoluzione della contrattazione collettiva per i dirigenti

L'evoluzione in senso privatistico del rapporto di lavoro dei ferrovieri si è – a maggior ragione – riproposta per quanta riguarda il personale dirigente. In un primo momento, infatti, il rapporto di lavoro è stato disciplinato da "una sezione distaccata" del contratto dei ferrovieri per poi – come naturale evoluzione – confluire nel più generale alveo della contrattazione collettiva dei dirigenti di imprese industriali.

Il punto di svolta è stato determinato dall'accordo dell'ottobre del 1998, sottoscritto dalla rappresentanza dei dirigenti FS e i responsabili dell'azienda, in applicazione del quale ai dirigenti stessi – dal primo novembre dello stesso anno – veniva applicato il contratto dei dirigenti industriali, sottoscritto dall'allora FNDI (ora FEDERMANAGER) con la CONFINDUSTRIA.

La confluenza dei dirigenti FS nell'ambito del più generale contesto della contrattazione collettiva dei dirigenti industriali, comportava – come è intuibile – anche una progressiva profonda ristrutturazione delle componenti retributive del personale interessato. Ristrutturazione che non poteva non avere – come in effetti ha avuto – delle conseguenze significative sulla metodologia di determinazione della quota A) della pensione, restando inteso che per la quota B), la sostanziale equiparazione fra reddito imponibile a fini previdenziali ed a fini tributari, non lasciava fuori dai possibili calcoli nessuna delle voci della retribuzione del dirigente.

Ad esempio, in seguito all'applicazione dell'accordo di confluenza ultimo citato, entravano a far parte della quota A) della pensione una congerie di elementi retributivi (quali la differenza valore aumenti di anzianità, la differenza ventiquattresimi maturati, l'elemento distinto dell'accordo del 1998) che, in buona sostanza, non

erano altro che la quantificazione del diverso valore economico della retribuzione dei dirigenti rispetto ai minimi del contratto dei dirigenti di imprese industriali, nuova disciplina regolatoria del rapporto di lavoro dei dirigenti FS.

E' da sottolineare, in particolare, l'inserimento in quota dell'ex premio di fine esercizio – da quel momento Assegno Personale Pensionabile – in precedenza non preso in considerazione, in base alla sua natura "accessoria", non determinabile, cioè, in misura definitiva e certa.

La stessa natura di incertezza nella continuità e nell'importo era, altresì, attribuita al "superminimo", tradizionale componente retributiva attraverso la quale le aziende svolgono nei confronti dei dirigenti la propria politica retributiva, soprattutto per colmare eventuale "gap" fra la retribuzione effettiva del dirigente e quanto il mercato esterno sarebbe stato disposto a pagare per svolgere le mansioni allo stesso attribuite.

Si era ritenuto che, per la sua natura di "accessorietà" alla vera e propria retribuzione, il superminimo mal si prestava ad essere preso in considerazione nella quota A) della pensione.

A maggiore ragione restavano fuori dalla determinazione della quota anche tutte le voci della retribuzione collegate a particolari contingenze organizzative – gestionali, quali ad esempio premio per risultati ed "una tantum", che, per loro natura, non possono essere considerati in via continuativa.

3.3.- L'accordo FEDERMANAGER – CONFINDUSTRIA del 24/11/2004

Da ultimo il rapporto di lavoro dei dirigenti di imprese industriali e, di conseguenza, dei dirigenti FS, è stato ulteriormente rivisitato dall'accordo del 24 / 11 / 2004.

L'accordo sposta l'equilibrio della retribuzione del dirigente sulla componente variabile, cristallizzando la retribuzione sui valori "minimi" di garanzia.

In particolare l'accordo prevede che "a far data dal 1° gennaio 2005, le voci che compongono la retribuzione continueranno ad avere le attuali descrizioni tranne quelle riferite a:

- minimo contrattuale comprensivo del meccanismo di variazione automatica;
 - ex elemento di maggiorazione;
 - aumenti di anzianità;
 - superminimi e/o sovraincrementi e/o assegni ad personam;
- che sono state riunite in un'unica voce denominata "trattamento economico individuale."

Le prime due voci si citano per memoria, in quanto attengono a vicende contrattuali specifiche del rapporto di lavoro regolato dal CCNL dei dirigenti di aziende industriali, antecedenti all'accordo del novembre 1998, che, come accennato in precedenza, ha fatto confluire i dirigenti FS in tale contratto.

La confluenza del superminimo nel "trattamento economico individuale" fa venire meno ogni perplessità per quanto riguarda la natura di tale istituto, in merito alla sua accessorietà e possibile non ripetibilità, che ne aveva, in passato, legittimato la cautela del suo mancato inserimento nella quota A) della pensione.

4.- Conclusioni

In relazione a quanto in precedenza argomentato, a partire dal 1° gennaio 2005, si ritiene che il superminimo possa essere inserito nella quota A).

(1) "L'articolo 220, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, come modificato dall'articolo 2 della legge 12 febbraio 1974, n. 22, è sostituito per le cessazioni dal servizio aventi decorrenza non anteriore al 1° gennaio 1976, dal seguente:

Ai fini della determinazione della misura del trattamento di quiescenza degli iscritti al Fondo pensioni, la base pensionabile, costituita dall'ultimo stipendio e dagli assegni o indennità pensionabili sottoindicati, integralmente percepiti, è aumentata del 18 per cento:

- indennità di funzione per i dirigenti superiori e per i primi dirigenti prevista dall'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748;
- indennità pensionabile prevista dalla legge 16 febbraio 1974, n. 57;
- assegno personale pensionabile.

Per gli effetti del precedente comma si considerano soltanto gli assegni o indennità previsti come utili ai fini della determinazione della base pensionabile, da disposizione di legge". Articolo 14 comma 6 della legge 42 del 1979: "Ai fini della misura del trattamento di quiescenza di cui all'articolo 220 del T.U. delle norme sul trattamento di quiescenza dei dipendenti civili e militari dello Stato approvato con D.P.R. 29.12.1973 n. 1092, come modificato dall'articolo 22 della legge 29.4.1976 n. 177, l'ultimo stipendio integralmente percepito deve essere maggiorato delle quote mensili della successiva classe di stipendio o del successivo aumento periodico, maturato all'atto della cessazione dal servizio."

(2) Art. 13.

Norma transitoria per il calcolo delle pensioni

1. Per i lavoratori dipendenti iscritti all'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti ed alle forme sostitutive ed esclusive della medesima, l'importo della pensione è determinato dalla somma:

- della quota di pensione corrispondente all'importo relativo alle anzianità contributive acquisite anteriormente al 1° gennaio 1993, calcolato con riferimento alla data di decorrenza della pensione secondo la normativa vigente precedentemente alla data anzidetta che a tal fine resta confermata in via transitoria, anche per quanto concerne il periodo di riferimento per la determinazione della retribuzione pensionabile;
- della quota di pensione corrispondente all'importo del trattamento pensionistico relativo alle anzianità contributive acquisite a decorrere dal 1° gennaio 1993, calcolato secondo le norme di cui al presente decreto.

Art. 7.

Retribuzione pensionabile

- Per i lavoratori iscritti a forme di previdenza sostitutive ed esclusive dell'assicurazione generale obbligatoria, che alla data del 31 dicembre 1992 possono far valere un'anzianità contributiva inferiore a 15 anni, i periodi di riferimento per la determinazione della retribuzione pensionabile, stabiliti dalla normativa vigente alla predetta data, sono incrementati dai periodi che intercorrono tra la predetta data e quella immediatamente precedente la decorrenza della pensione.
- Per i lavoratori di cui al comma 1 con anzianità contributiva pari o superiore a 15 anni il periodo di riferimento per la determinazione della retribuzione è riferito agli ultimi dieci anni di contribuzione antecedenti la decorrenza della pensione.
- In fase di prima applicazione delle disposizioni di cui al comma 2, per le pensioni delle forme sostitutive ed esclusive dell'assicurazione generale obbligatoria da liquidare a decorrere dal 1° gennaio 1993, il periodo di riferimento è incrementato del 50 per cento dei mesi intercorrenti tra la predetta data e quella di decorrenza della pensione, fino al raggiungimento di un periodo massimo di dieci anni.
- Ai fini del calcolo dei trattamenti pensionistici di cui al presente articolo le retribuzioni pensionabili previste dai singoli ordinamenti sono rivalutate in misura corrispondente alla variazione dell'indice annuo dei prezzi al consumo per famiglie di operai ed impiegati, calcolato dall'ISTAT, tra l'anno solare cui le retribuzioni si riferiscono e quello precedente la decorrenza del trattamento pensionistico, con aumento di un punto percentuale per ogni anno solare preso in considerazione ai fini del computo delle retribuzioni pensionabili.

"Una Tantum" ai colleghi promossi recentemente

Assidifer ha sollecitato il Direttore Generale per le risorse umane, Francesco Forlenza, a corrispondere ai colleghi recentemente promossi la somma maturata dagli stessi prima del loro ingresso nella dirigenza aziendale. La richiesta trova riscontro nel recente accordo firmato dal Gruppo FS e OO.SS. e relativo al periodo 1° gennaio - 31 agosto 2005. Si riporta, di seguito, il testo della lettera inviata.

Roma, 18 luglio 2005

dott. Francesco Forlenza
Sede

Il recente accordo con le Organizzazioni Sindacali dei ferrovieri prevede, tra l'altro, la corresponsione di una somma "una tantum" per il periodo 1° gennaio 2005 - 31 agosto 2005.

Sono certo che, come per il passato, ai colleghi recentemente promossi sarà corrisposta, pro quota, la somma corrispondente.

Cordiali saluti

Nicola Tosto

La riforma del TFR in dirittura di arrivo

Per i lavoratori italiani è di nuovo tempo di grandi scelte. Ad imporle è la legge delega di riforma del sistema previdenziale che il governo ha portato al traguardo il 6 ottobre dello scorso anno e alla quale il Ministro delle Politiche sociali Roberto Maroni sta dando attuazione attraverso l'adozione di una serie di decreti, tra cui quello relativo alla previdenza complementare.

Il 1° luglio il Ministro ha presentato al Governo, che lo ha adottato in via preliminare, uno schema di decreto legislativo che in queste settimane è al vaglio delle Commissioni parlamentari e delle parti sociali.

Fermo restando il carattere di volontarietà della adesione ad una forma pensionistica complementare, il provvedimento prevede che i lavoratori dipendenti e autonomi, dal 1° gennaio 2006, potranno scegliere liberamente il fondo pensione cui aderire per costruirsi una pensione integrativa, utilizzando il Tfr (trattamento di fine rapporto) o liquidazione che dir si voglia.

I tempi di attuazione del decreto sono piuttosto stretti: dovrà essere approvato entro il 6 ottobre prossimo, data di scadenza della legge delega, altrimenti si dovrà ricominciare tutto daccapo, con grave danno per i lavoratori che ad oggi non hanno una copertura previdenziale adeguata.

Se Governo e parti sociali riusciranno a raggiungere un accordo si potrà veramente dire che il 2006 sarà l'anno della previdenza complementare. Ma vediamo che cosa prevede lo schema di decreto.

A partire dal 1° gennaio 2006 oltre 13 milioni di lavoratori dipendenti del settore privato dovranno decidere se aderire o meno alla previdenza complementare: dovranno scegliere se investire le quote del Tfr in un fondo pensione oppure mantenerle presso l'azienda.

Attenzione: l'opzione riguarda le quote di Tfr maturate e non quelle già maturate, a meno che non esistano accordi diversi tra l'azienda e i dipendenti.

Silenzo-assenso. Il lavoratore deve manifestare per iscritto la sua volontà, e deve farlo entro i primi sei mesi dell'anno, altrimenti il suo silenzio verrà interpretato come una sorta di tacito consenso al trasferimento del proprio Tfr alla previdenza complementare, secondo il meccanismo del silenzio-assenso. In tal caso sarà l'azienda a decidere sulla destinazione del Tfr del lavoratore e verso quale fondo farlo confluire. Potrebbe essere il fondo pensione previsto dal contratto nazionale salvo accordo tra le parti per una destinazione diversa, oppure, in assenza di un fondo contrattuale e di accordo aziendale, il fondo complementare "residuale" Inps.

Inoltre, nel caso in cui il lavoratore, nei primi sei mesi dall'entrata in vigore del decreto, non avendo ancora maturato la convinzione circa la necessità di aderire ad una forma pensionistica complementare, scelga di mantenere il suo Tfr presso l'azienda, può sempre ritornare sulla sua decisione, comunicando al datore di lavoro il fondo presso cui farlo confluire.

Quali fondi. Ad oggi il comparto della previdenza complementare in Italia si basa su due pilastri: i fondi chiusi e i fondi aperti. Con le nuove regole i pilastri diventano tre: ai primi due si aggiungono i cosiddetti Fip o Pip (forme pensionistiche individuali o piani pensionistici individuali).

L'estensione delle adesioni alle forme pensionistiche individuali rende indispensabile la definizione di regole comuni in materia di comparabilità dei costi, trasparenza e portabilità, come previsto dalla legge delega. E' fondamentale infatti che il lavoratore nel momento in cui effettua la sua scelta sia posto nelle condizioni conoscere agevolmente i costi che andrà a sostenere e l'impatto che questi costi avranno sulla prestazione finale. Perché la scelta possa essere realmente consapevole è

necessario che siano evidenziati tutti gli elementi che differenziano un prodotto rispetto all'altro. Su tutti, come previsto dalla legge delega, vigilerà la Covip (Commissione di vigilanza sui fondi pensione). Vediamo le caratteristiche dei singoli prodotti. Ci sono i fondi pensione *chiusi o negoziali*, che già oggi raccolgono le adesioni di circa un milione e mezzo di lavoratori. Questi fondi nascono sulla base di accordi tra le associazioni di imprese e i sindacati, e si rivolgono soltanto ai lavoratori dipendenti di distinte categorie professionali (chimici, metalmeccanici, settore dei trasporti ecc.). Ci sono poi i fondi *aperti* istituiti dalle Società di intermediazione mobiliare (Sim) e dalle Società di gestione del risparmio (Sgr) che contano oltre 660.000 adesioni e che sono invece più flessibili: infatti tutti possono aderirvi decidendo autonomamente anche l'ammontare del versamento.

Ancor più flessibili, anche se più costosi sono i *Pip o Fip (piani pensionistici individuali o forme pensionistiche individuali)* i quali alla fine del 2004 hanno raccolto oltre 685.000 adesioni, in crescita del 23% rispetto allo scorso anno. Si tratta di strumenti istituiti esclusivamente per iniziativa delle compagnie di assicurazione, che somigliano molto alle tradizionali polizze vita. Tutti e tre i prodotti comunque funzionano seguendo più o meno lo stesso meccanismo: il lavoratore destina al fondo una parte della propria retribuzione, creando un capitale che si accumula negli anni e viene investito secondo diverse linee di gestione (azionaria, obbligazionaria e bilanciata) in base alla propensione al rischio di ciascun contribuente.

Nei prossimi mesi saranno dunque in molti a porsi la domanda se conviene o meno aderire ad un fondo pensione. Vediamo che cosa otterrà chi opererà in questo senso.

Quali vantaggi. Al momento del pensionamento, il capitale maturato presso il fondo si trasforma in rendita vitalizia, integrativa della pensione di base. E' possibile riscattare il 50% del capitale accumulato e destinare il resto alla rendita. Da non dimenticare poi il beneficio fiscale che ogni anno il contribuente riceve, in quanto può dedurre i versamenti effettuati al fondo pensione dal proprio imponibile Irpef. Attualmente è prevista la deduzione fino a 5.164 euro o fino al 12% del reddito complessivo. Il nuovo decreto però prevede un'imposizione fiscale ridotta, con un'aliquota del 15% che può diminuire progressivamente man mano che aumenta il periodo di contribuzione, a partire dal 15° anno. Il trattamento di fine rapporto ha un rendimento ogni anno dell'1,5% fisso, più il 75% del tasso di inflazione stabilito dall'Istat, i fondi pensione rendono di più o di meno? La risposta non è facile dal momento che si tratta di prodotti le cui performance sono legate all'andamento dei mercati finanziari. Da due anni ad esempio i risultati di gestione dei fondi pensione rispecchiano la congiuntura favorevole dei mercati e quindi, considerando il periodo compreso fra l'inizio del 2004 e la fine di maggio 2005, il rendimento dei fondi pensione ha nettamente superato la rivalutazione del Tfr. Una tendenza che prosegue ormai dal 2003: da allora e fino a maggio 2005 il rendimento dei fondi pensione si è attestato al 13% per i fondi negoziali e al 15% per i fondi aperti, rispetto a una rivalutazione del TRF pari al 6,7%.

Perché la previdenza complementare. Ormai è abbastanza chiaro che il sistema pubblico non è più in grado di garantire in futuro una copertura pensionistica adeguata ai lavoratori previdenzialmente più giovani. E questo è tanto chiaro che, già nel 1995, il legislatore fu indotto a cambiare le regole del gioco prevedendo, accanto ad una previdenza di tipo obbligatorio, lo sviluppo di una previdenza di tipo complementare. Ciò avrebbe dovuto consentire ai lavoratori più giovani e a quelli che a quella data non avevano ancora maturato 18

anni di contributi, di integrare la pensione di base con una rendita aggiuntiva, attraverso lo strumento dei fondi pensione. Ma, mentre in altri paesi europei la previdenza complementare coinvolge milioni di cittadini e gestisce cospicue risorse economiche, a distanza di dieci anni dalla sua istituzione, in Italia il sistema ha ancora bisogno di una forte spinta propulsiva. Le adesioni sono ancora troppo modeste. Sarebbe dunque auspicabile che tutti coloro che sono chiamati a decidere facciano uno sforzo comune, al di là degli schieramenti, per superare le diversità di impostazione e gli interessi di parte al fine di varare questa importante riforma.

Federica Seganti
Commissario Covip

FONDI NEGOZIALI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Attualmente nel settore dei trasporti sono cinque i fondi pensione negoziali (di cui quattro in gestione finanziaria) e sono rivolti ai dipendenti e al personale tecnico. Nel mese di giugno la Covip, l'Autorità di vigilanza per la previdenza complementare, ha autorizzato un nuovo fondo pensione negoziale del settore (Astri) destinato ai dipendenti del settore autostrade, strade e trasporti. Per i dirigenti del settore invece operano due fondi preesistenti, istituiti cioè prima del 15 novembre 1993, il Fondo Mario Neri e il Fondo per i dirigenti Alitalia.

DENOMINAZIONE	CATEGORIA	ISCRITTI	POTENZIALI
Eurofer	Ferrovieri	30.187	95.000
Priamo	Autoferrotranvieri	31.649	120.000
Prevolo	Piloti	2.876	3.000
Prevaer	Aeroportuali/Enav	5.338	35.000
Fondav	Assistenti volo	3.723	10.000

Fondi	Tasso adesione al 31.03.05	ANDP Min. Euro
Eurofer	32 %	124,4
Priamo	26 %	74,6
Prevolo	96 %	6,4
Prevaer	15 %	22
Fondav	37 %	—

Il trasporto, un mondo da scoprire

L'Università si sta sempre di più specializzando. I nostri giovani laureati da qualche tempo sono in grado di inserirsi nel mondo del lavoro con una sempre maggiore professionalità, grazie ai programmi didattici offerti dalle diverse facoltà, molto attente a quelle che sono le esigenze degli studenti ma anche del mercato del lavoro.

Un settore fa eccezione: quello del trasporto delle merci e della logistica.

Oggi sono poche le imprese di medio grandi dimensioni dell'industria o del commercio che non abbiano nella propria struttura organizzativa un comparto che si occupa di trasporto e/o di logistica.

Eppure, per quelle aziende, è sempre più difficile trovare sul mercato del lavoro giovani professionalmente preparati, che già conoscano in qualche modo il settore, motivati a seguire attività che, erroneamente e in modo assolutamente ingiustificato, fino ad ora sono state considerate di "secondo piano" rispetto a quelle ritenute principali tipo produzione, gestione finanziaria, gestione del personale oppure marketing, tanto per citarne qualcuna.

Ecco allora che ad occupare posizioni nei settori del trasporto e della logistica vengono chiamati, nel migliore dei casi, giovani laureati nelle facoltà più diverse (economia, ingegneria, giurisprudenza, scienze politiche, ecc.), giovani però privi di qualsiasi conoscenza specifica della materia, la cui affermazione professionale è legata principalmente ad una specie di "auto formazione" che, in ogni caso, richiede tempi lunghi, costi molto alti per le aziende e non dà alcuna garanzia di validità del rendimento futuro. Ben consapevoli di queste necessità aziendali, ormai da 12 anni l'ISTIEE, l'Istituto per lo studio dei trasporti nell'integrazione economica europea dell'Università di Trieste, promuove un "Corso di formazione professionale nel settore del trasporto delle merci e della logistica" per consentire ai giovani laureati e laureandi, principalmente delle facoltà di ingegneria, economia e giurisprudenza, di conoscere, seppure in modo superficiale ma essenziale, un mondo, quello del trasporto, sconosciuto o appena sfiorato negli insegnamenti universitari.

Durante il corso - il dodicesimo avrà inizio a Trieste il 26 settembre 2005 e durerà 5 giorni, dal lunedì al venerdì 30 - docenti

dell'Università della città giuliana si alterneranno in cattedra ad operatori delle aziende e sveleranno ai presenti la consistenza, le attività e le problematiche di un settore, quello del trasporto e della logistica, assai complesso, anche per le tante sfaccettature di cui deve tener conto chi opera nel campo. Così durante il corso si parlerà di modalità di trasporto, di aziende di trasporto e della loro gestione e organizzazione, si parlerà delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime ed aeree sulle quali il trasporto delle merci si effettua, si parlerà di intermodalità e di trasporto combinato e, soprattutto, si parlerà di logistica, che rappresenta oggi un po' la somma di tutte le attività che consentono alla merce di essere trasferita dal punto di origine o di produzione a quello di distribuzione o di consumo nel modo più razionale ed economico possibile.

Oltre alla conoscenza di un settore di attività per lo più poco considerato, il corso offre ai giovani laureati e laureandi una opportunità in più: quello di partecipare, al termine della frequenza delle lezioni, a stage di quattro - otto settimane offerti da aziende leader del settore in Friuli Venezia Giulia e di poter toccare con mano quelle che sono le possibili offerte di lavoro di un mondo del quale molti, forse, ignoravano addirittura l'esistenza. Per concludere, c'è da aggiungere che il corso è gratuito (ai partecipanti sono richiesti soltanto 130 euro per tasse di iscrizione e assicurazioni) grazie alla sponsorizzazione di Federtrasporti e Freight Leaders Club, enti molto attenti alla formazione dei giovani nella materia trasportistica, rappresentando FLC e Federtrasporti una parte non trascurabile di quel potenziale mercato della domanda sempre in cerca di valide professionalità interessate ad essere inserite nel mondo del lavoro.

Le domande di partecipazione al corso dovranno essere inviate entro il 15 settembre 2005 a "ISTIEE, Via del Lazzaretto vecchio, 34123 Trieste" oppure all'indirizzo e mail istiee@univ.trieste.it.

Per chi fosse interessato, e per ulteriori informazioni, è possibile prendere visione del bando pubblicato di seguito oppure è possibile chiamare l'ISTIEE (040311464) o anche l'Assidifer (0644233496).

Roberto Martinez

ANNO ACCADEMICO 2004-2005

CORSO DI FORMAZIONE PROFESSIONALE NEL SETTORE DEL TRASPORTO DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA

L'ISTIEE, d'intesa con l'Università di Trieste, con la Federtrasporti e con il Freight Leaders Club, organizza presso la Facoltà di Economia un corso di formazione professionale nel settore del trasporto delle merci e della logistica.

Il corso si terrà dal 26 al 30 settembre 2005 e si articolerà su 5 giorni di lezioni in aula e in 2 visite tecniche. Le lezioni saranno tenute da docenti universitari e da operatori del settore sui seguenti temi:

- Il trasporto delle merci in Italia
- Organizzazione dei trasporti
- Infrastrutture per i trasporti
- Intermodalità e trasporto combinato
- Logistica e sistemi distributivi.

Il corso è aperto a n° 30 partecipanti che abbiano le seguenti caratteristiche:

- laureati in Ingegneria, Scienze economiche, Architettura, Giurisprudenza e Scienze politiche
- laureandi nelle stesse facoltà che abbiano superato almeno 15 esami.

L'età massima per partecipare al corso è prevista in 30 anni compiuti non oltre il 26 settembre 2005. Costituirà titolo preferenziale il superamento di almeno un esame in materia di trasporti.

L'ammissione al corso è riservata ai candidati con la media scolastica o di laurea più alta oppure, a parità di voto, a quelli di età anagrafica più giovane.

La selezione verrà effettuata da una commissione nominata d'intesa dall'ISTIEE e dall'Università di Trieste, il cui giudizio sarà inappellabile. Qualora non si raggiunga la copertura dei posti previsti potranno essere ammessi al corso anche candidati che non abbiano tutti i requisiti richiesti. Saranno comunque esclusi quei candidati che hanno frequentato analoghi corsi presso l'Università di Trieste negli anni precedenti.

I candidati ammessi a frequentare il corso - che saranno informati dalla Segreteria dell'ISTIEE per telefono o con fax - dovranno versare esclusivamente la somma di € 130,00 per spese di iscrizione, di segreteria e di assicurazione con le modalità che verranno indicate.

Al termine del corso ai candidati che avranno ottenuto il miglior risultato sarà offerta la possibilità di partecipare a stage presso aziende nazionali ed europee. Ai partecipanti che avranno frequentato con profitto tutte le lezioni verrà rilasciato un attestato.

Trieste, 13 luglio 2005

Il Rettore dell'Università di Trieste

Il Presidente ISTIEE

Le domande di partecipazione al corso, corredate di curriculum vitae, certificato di laurea, certificato con la lista degli esami sostenuti e relativa votazione, dovranno essere inviate, anche in fax, alla Segreteria ISTIEE, Via del Lazzaretto Vecchio n 13 - 34123 Trieste, tel. 040/311464 - fax 040/311465, entro il 20 settembre 2005. Qualora non si disponga di tempo utile per inviare la documentazione originale richiesta, questa potrà essere sostituita da autocertificazione.

1905 - 2005: Centenario delle Ferrovie dello Stato

Cronologia degli eventi e delle leggi riguardanti la costruzione e lo sviluppo delle Ferrovie Italiane

a cura di Bruno Cirillo

1839 - 3 ottobre: inaugurazione del primo tronco ferroviario italiano Napoli-Portici (Regno delle Due Sicilie).

1840-1860 - Sviluppo della rete ferroviaria negli stati della penisola italiana.

1861 - Proclamazione dell'unità d'Italia. Parziale assunzione da parte del nuovo stato italiano dell'esercizio ferroviario; direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri Cavour.

1865 - Legge 20 marzo, n. 2248 «per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia» (il Titolo V dell'Allegato F è riservato alle «Strade ferrate»).

Legge 14 maggio, n. 2279 sul «riordinamento ed ampliamento delle strade ferrate del Regno, con la cessione di quelle governative e la creazione delle società ferroviarie: Società delle strade ferrate romane; Società ferroviaria dell'Alta Italia; Società italiana delle ferrovie meridionali; Società anonima Vittorio Emanuele».

1876 - 9 marzo: Progetto di legge governativo per l'esercizio ferroviario di stato.

Giugno: Riscatto da parte dello stato della Società ferroviaria dell'Alta Italia.

1878 - 1° luglio: inizio dell'esercizio provvisorio governativo della Società dell'Alta Italia.

Nomina della Commissione d'inchiesta Brioschi (per stabilire quale sia l'ordinamento più conveniente per le ferrovie).

1879 - Riscatto ed esercizio provvisorio statale della Società delle strade ferrate romane.

1885 - Legge 27 aprile, n. 3048 «per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e per la costruzione delle strade ferrate complementari».

Inizio del ventennio delle «Convenzioni».

1898 - R.D. 11 novembre, n. 459: Nomina della Reale Commissione Saporito (per esaminare i risultati raggiunti dalle «Convenzioni»).

1902 - Legge 7 luglio, n. 291 sul «concorso dello stato nella spesa occorrente per il nuovo Ordinaro del personale delle strade ferrate delle reti Mediterranea,

Adriatica e Sicula nel periodo di tempo dai 1° gennaio al 30 giugno 1905».

1903 - Disdetta reciproca, dello stato e delle società, delle «Convenzioni».

1904 - Disegni di legge sull'esercizio ferroviario di stato: d.d.l. Tedesco (17 marzo); d.d.l. Luzzati, Nofri, Carmine, d.d.l. Ferraris (17 aprile).

1905 - 11 aprile: d.d.l. Fortis sull'esercizio ferroviario dello stato. Legge 22 aprile, n. 137: «che approva i provvedimenti per l'esercizio di stato delle ferrovie non concesse ad imprese private» (si stabilisce che l'esercizio di stato delle ferrovie debba essere affidato ad una amministrazione autonoma, sotto la responsabilità del Ministro dei lavori pubblici).

R.D. 15 giugno, n. 259: Costituzione dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie.

1906 - Legge 15 luglio, n. 324: Riscatto ed esercizio statale delle linee affidate alla società delle Strade ferrate meridionali. Si stabilisce inoltre che l'ordinamento previsto dalla legge 22-4-1905, n. 137 debba rimanere in vigore soltanto fino all'approvazione di proposte circa l'ordinamento definitivo, da presentarsi entro l'anno 1906.

1907 - Legge 7 luglio, n. 429 «sull'ordinamento dell'esercizio di stato delle ferrovie non concesse ad imprese private» (Legge organica) - Istituzione di: una Commissione parlamentare permanente; un Consiglio generale del traffico presso il Ministero dei lavori pubblici; Commissioni locali del traffico presso ogni compartimento.

1908 - R.D. 12 marzo, n. 110: istituzione di nuovi compartimenti.

1909 - Legge 25 giugno, n. 372: modificazione ed integrazione alla legge organica n. 429/1907.

1911 - Legge 13 aprile, n. 310: si stabilisce che con decreto reale, udita una commissione consultiva, si provveda entro il giugno 1912 a rior-

mare l'ordinamento delle Ferrovie dello stato. R.D. 2 settembre: Istituzione della commissione consultiva Finali.

1912 - R.D. 28 giugno, n. 728: modificazioni alla composizione del Consiglio di amministrazione. R.D. 5 agosto, n. 905: modificazioni al R.D. 12-3-1908, n. 110, e norme relative all'ordinamento dei compartimenti.

1914 - Istituzione della commissione Chimirri.

1916 - R.D. 22 giugno, n. 756: istituzione per la durata della prima guerra mondiale, del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari. **1919** - R.D.L. 27 novembre, n. 2460: delega al governo perché entro sei mesi con decreto reale provveda alle modifiche dell'ordinamento aziendale.

R.D.L. 18 dicembre, n. 2462: il governo si limita a trasformare quattro servizi in due.

1920 - R.D.L. 2 febbraio, n. 130: modificazioni sostanziali alla composizione del Consiglio di amministrazione; nomina di un Amministratore generale e del Direttore generale dell'esercizio. R.D.L. 31 marzo, n. 304: soppressione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari e trasferimento al Ministero dei lavori pubblici dell'alta direzione e responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria. Ripristino del Consiglio di amministrazione, con le norme in vigore precedentemente.

1921 - Legge 7 aprile, n. 368: ampliamento della competenza degli organi dell'amministrazione ferroviaria.

1922 - R.D. 28 dicembre 1922, n. 1745: soppressione dei Consigli generali del traffico e delle Commissioni locali del traffico, istituiti con la legge organica n. 429 del 1907. R.D. Delegato 31 dicembre, n. 1681: scioglimento del Consiglio di amministrazione, soppressione del posto di amministratore generale e nomina di un commissario straordinario.

1923 - R.D. 4 febbraio, n. 536: abolizione della Commissione parlamentare permanente istituita con la legge organica n. 429 del 1907. R.D. 30 dicembre, n. 2828: affidamento all'Avvocatura erariale delle consultazioni legali, della rappresentanza e della difesa in giudizio (con esclusione di quelle derivanti dal contratto di trasporto).

1924 - R.D.L. 30 aprile, n. 596: istituzione del Ministero delle comunicazioni e cessazione della gestione del Commissario straordinario, la quale passa al ministro. Il servizio delle nuove costruzioni ferroviarie viene trasferito temporaneamente alle dipendenze del Ministro dei lavori pubblici, costituzione una Direzione generale, che è rimasta in funzione sino al 1981.

R.D.L. 22 maggio, n. 868: Ricostituzione del Consiglio di Amministrazione e ripristino della carica di Direttore generale. **1925-1939** - Provvedimenti legislativi che hanno per oggetto soltanto una diversa ripartizione delle competenze fra i vari organi dell'Amministrazione, non alterandone sostanzialmente la struttura e l'ordinamento. Fra i più importanti: R.D.L. 5 aprile 1925, n. 397: affidamento all'Avvocatura erariale anche delle vertenze relative al contratto di trasporto.

R.D.L. 11 giugno 1925, n. 1049: modificazioni non sostanziali alla composizione del Consiglio di Amministrazione. R.D.L. 14 gennaio 1927, n. 29: ampliamento delle competenze dei capi compartimento. **1944** - R.D.L. 3 gennaio, n. 2: sospensione del funzionamento del Consiglio di amministrazione ed attribuzione dei poteri del Direttore generale al Ministro delle comunicazioni. Decreto luogotenenziale 12 dicembre, n. 413: suddivisione delle Ministero delle comunicazioni in: Ministero dei trasporti e Ministero delle poste e telecomunicazioni.

1945 - Decreto luogotenenziale 20 agosto 521: ricostituzione del Consiglio di amministrazione, con modifiche nella composizione e nella competenza. Nomina, in seno all'Amministrazione, della commissione Di Fausto.

1948 - Decreto luogotenenziale 7 maggio, n. 598: modificazione della composizione e della competenza del Consiglio di amministrazione, nonché della competenza del direttore generale.

1951 - Decreti Interministeriali 16 maggio, n. 22T e 23 giugno, n. 23T: istituzione della commissione Severi.

1952 - Legge 2 dicembre, n. 1848: ratifica del decreto legislativo 7-5-1948, n. 598, con modificazioni relative alla struttura degli organi dell'Amministrazione.

1953 - Decreti interministeriali 6 marzo n. 6T e 18 aprile n. 9T: istituzione della Berruti.

1954 - Legge delega 20 dicembre, n.1181: delega al governo per emanare, entro un anno, uno o più decreti, disciplinanti il nuovo statuto degli impiegati civili dello stato, e modificare e coordinare in Testo Unico le norme vigenti per le FS.

1956 - Progetto di legge aziendale sulla riforma FS.

1960 - D.d.l. governativo Ferrari Aggradi. Decreto interministeriale 10 dicembre: istituzione della commissione Longo, Onida, Saraceno. **1961** - D.d.l. 7 luglio, n. 3251: progetto di riforma Spataro ed istituzione del gruppo misto di studio aziendale-sindacati per l'esame di emendamenti da apportare al d.d.l.

1963 - Istituzione della commissione di studio Medici.

Legge 30 gennaio, n. 141: modifica della denominazione del Ministero dei trasporti in Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed istituzione dell'Ispezzione generale dell'aviazione civile.

1964 - D.d.l. governativo Preti.

30 ottobre: progetto aziendale di riforma. Istituzione del comitato governativo-aziendale Nenni.

1965 - 21 maggio: approvazione nel Consiglio dei ministri della relazione del «Comitato Nenni» e mandato al ministro dei trasporti, on. Scalfaro, di predisporre un d.d.l. - delega sulla riforma delle Fs.

1966 - 12 settembre: D.d.l. - delega al governo sulla riforma delle Fs (del Ministro dei trasporti, Scalfaro).

D.d.l. Scalfaro su ordinamento del Ministro dei Trasporti ed aviazione civile ed istituzione del Consiglio Superiore.

1967 - Legge 27 luglio, n. 668 su «Disposizioni varie e riguardanti l'organizzazione dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello stato».

1968 - Legge 18 marzo, n. 249- delega al governo per il riordinamento delle amministrazioni dello stato per il decentramento delle funzioni e per il riassetto delle carriere e retribuzioni dei dipendenti.

1969 - D.d.l. aziendale: progetto Leoni.

Decreto ministeriale n. 103T: istituzione della commissione Vincelli.

1970 - Legge 28 ottobre, n. 775: modifiche ed integrazioni alla legge 18 marzo 1968, n. 249.

1974 - Legge 14 agosto, n. 377: programma di interventi straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

1975 - Decisione Cee 20 maggio n. 75/327 sul «risanamento della situazione delle aziende ferroviarie ed armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari fra tali aziende e gli stati».

1976 - Istituzione del gruppo interministeriale di studio «trasporti-tesoro» sull'attuazione delle norme della decisione n. 75/327/Cee del 20 maggio 1975. 22 dicembre: proposta di legge Marzotto Caotorta. Progetto aziendale di riforma.

1977 - Deliberazione del Direttore Generale 19 luglio n. 1/P.6.02.: istituzione di un gruppo misto di studio azienda-sindacati sulla riforma delle Fs.

Dicembre: proposta di legge Caldoro.

1978 - Progetto aziendale Lattanzio.

16 novembre: d.d.l. governativo Colombo.

1979 - Gennaio e luglio: d.d.l. Libertini.

Progetto aziendale Preti.

1980 - Febbraio: Progetto governativo Preti 8 settembre: d.d.l. Formica (atti Camera n. 1987).

1981 - Marzo: Legge n. 17 che definisce il «piano integrativo di potenziamento delle F.S.» e la creazione delle Unità Speciali.

1983 - 12 luglio: d.d.l. Caldoro (atti Camera n. 184).

20 settembre: d.d.l. Bocchi (atti Camera n. 495).

26 ottobre: d.d.l. La Penna (atti Camera n. 728).

1984 - 20 marzo: d.d.l. Signorile (atti Camera n. 1459).

1985 - Legge 17 maggio, n. 210: istituzione dell'ente Ferrovie dello Stato ».

15 novembre: nomina del presidente Lodovico Ligato e dei Membri del Consiglio di Amministrazione del nuovo Ente FS.

1988 - 28 novembre: dimissioni del Consiglio di Amministrazione e nomina del Commissario Straordinario Dott. Mario Schimberni.

1990 - Giugno: dimissioni del Dott. Schimberni e nomina da parte del Governo del nuovo Commissario Straordinario Dott. Lorenzo Necci. **1991** - 29 luglio: la C.E.E. emana la Direttiva n. 440.

1992 - 12 agosto: delibera del C.I.P.E.

«Trasformazione dell'Ente F. S. in S. p. A.»

1992 - 23 dicembre: l'Assemblea della nuova S.p.A. FS nomina il Presidente ed i quattro membri del Consiglio di Amministrazione.

1993 - 28 Luglio: nuova ristrutturazione FS in ottemperanza anche alle direttive comunitarie, come la 440/91.

6 Dicembre: entrata in vigore dell'Atto di Concessione governativa, cui D.M. 225/T del 25/11/1993.

1994 - Iniziano i lavori sulla Roma-Napoli per la realizzazione della nuova linea ad A.V.

1995 - Giugno. La Comunità Europea emana le direttive n. 18 e 19, da recepire negli ordinamenti nazionali entro giugno 1997, riguardanti rispettivamente la costituzione di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ed i criteri di accesso all'infrastruttura medesima.

1996 - Luglio: viene reso pubblico il «Libro Bianco» del Commissario Kinnock sui trasporti in Europa, da cui si desume il continuo declino della ferrovia negli ultimi 25 anni.

1996 - Settembre: dimissioni dell'Amministratore Delegato delle FS S.p.A. Lorenzo Necci e nomina in tale carica dell'Ing. Giancarlo Cimoli.

1996 - Dicembre: nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione, composto da 9 membri compreso l'Amministratore Delegato ed il Presidente.

1997 - 30 Gennaio. Emanazione della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri Prof. Romano Prodi sulle «Linee guida per il risanamento dell'azienda FS».

1997 - Febbraio. Emanazione dell'Ordine di Servizio AD 12 per la nuova ristrutturazione delle FS.

Nel corso dell'anno vengono definiti gli accordi con il Governo per il finanziamento delle opere ferroviarie. Connesse all'attuazione dell'A.V. ed al potenziamento complessivo della rete.

1998 - Agosto - Emanazione dell'O.S. n. 90 per la creazione della Divisione Infrastruttura.

1999 - Maggio - Emanazione degli O.S. n. 141 - 142 - 143 per la creazione delle Divisioni Trasporto Locale - Passeggeri e Cargo; e n. 144 per l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile.

2000 - Luglio - Nasce Trenitalia S.p.A.

2001 - Luglio - Nasce RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

2004 - Giugno - Nomina del nuovo Consiglio d'Amministrazione composto da 6 membri e del nuovo Presidente e Amministratore Delegato Ing. Elio Catania.

2005 - Inizio dell'esercizio sperimentale sulla nuova linea aAV/AC Roma-Napoli.