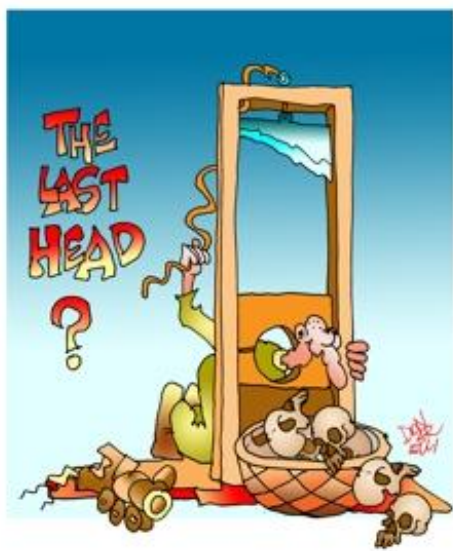


un periodo nel quale l'unica logica che sembra prevalere è quella del rinvio. Si aspetta la fine dell'estate come se sulla spiaggia o in cima ad una montagna fosse più facile prendere decisioni altrimenti difficili. E non mi riferisco solo all'IMU o all'IVA. Anche le nomine ai vertici delle grandi aziende controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e Finanza, è "marcia a vista", per usare un termine ferroviario. Le assemblee di per sé semplici perché c'è spesso un unico azionista, subiscono periodici rinvii sembrando in attesa di processi decisionali utili a prendere tempo e a diluire le responsabilità. In questo contesto è stata adottata dal parte del MEF una direttiva, emanata, fra l'altro, in puntuale applicazione di una mozione fatta propria da parte del Senato. La direttiva è del 24 giugno 2013 e ha ad oggetto "criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze". La direttiva – come osservavo sopra – è stata emanata in accoglimento di una mozione adottata dal Senato il 19

giugno 2013. Occorre riconoscere che perlomeno adesso esiste una procedura e delle regole: sempre meglio della perfetta opacità che finora ha costituito la cifra della nomina delle società controllate dallo Stato. Alcuni criteri hanno il sapore dell'ovvio (ma in passato non sempre ha costituito una barriera sufficiente). Vediamo i principali: – Presenza di requisiti previsti dalla legge/direttive MEF; – Incompatibilità con le principali cariche politiche; – Esperienza comprovata in ambito giuridico, economico e industriale; Assenza di conflitti di interesse – Conduzione di aziende nello stesso settore o comparabile. Il Ministero dovrà servirsi di società specializzate nella ricerca e selezione di posizioni di vertice, pubblicizzare ogni inizio anno le disponibilità e far verificare il rispetto della procedura da un comitato di garanzia composto – per il prossimo biennio – da Cesare Mirabelli (ex presidente della Corte costituzionale), Maria Teresa Salvemini (già docente di politica economica) e Vincenzo Desario (già direttore generale della Banca d'Italia). Spencer Stuart Italia e Korn Ferry International sono le società scelte dal MEF. Anche per quanto riguarda i compensi vi sono state nel frattempo novità. A distanza di pochi mesi si sono succedute



due leggi. La prima fissava il tetto della retribuzione di amministratori e dirigenti delle società pubbliche non quotate nel massimo nella retribuzione del primo presidente della Corte di Cassazione; la seconda precisava che cosa si intende per società quotata: sono tali le società emittenti strumenti finanziari in mercati regolamentati. In sostanza la seconda interpretazione autentica, toglie il tetto non solo alle società presenti nel mercato azionario, ma anche a quelle presenti nel mercato obbligazionario. Sul problema il MEF si limita a raccomandare politiche di remunerazione aderenti alle best practices internazionali, di tenere conto delle performances aziendali, di ispirarsi a criteri di piena trasparenza e di moderazione nei compensi, alla luce delle condizioni generali del paese, anche prevedendo una correlazione tra il compenso complessivo degli amministratori con deleghe e quello mediano aziendale (dato che occupa la posizione centrale in una serie ordinata di dati). C'è da osservare che ingabbiare le retribuzioni in logiche e procedure tipiche del pubblico impiego non aiuta certo a diffondere in modo capillare la cultura della competizione, della concorrenza e del merito. Favorisce – al contrario – la cultura della deresponsabilizzazione, della parcellizzazione delle competenze, del rinvio, che tanto ha contribuito alla perdita

di competitività complessiva del nostro paese. Questo lungo excursus tecnico serve anche a capire il particolare momento che stiamo vivendo. A noi – come sindacato – non resta da fare osservare che "squadra che vince non si cambia". Il risanamento economico di FS è visibile da anni: opera – come si dice – sui fondamentali. Ovvero dal lato dei costi fissi (due esempi personale e affitto immobili) e dal lato dell'offerta, resa fortemente competitiva e attrattiva sul business a mercato (le frecce) sia per prezzi che per

qualità. Certo molto resta da fare lato servizio regionale, occorre continuare a investire per migliorare il servizio in termini di qualità ed efficienza e – nel mercato – per quote di mercato e sostenibilità economica. Sicuramente molti colleghi hanno vissuto sulla loro pelle il downsizing. Molto abbiamo criticato, ma anche proposto, per migliorare i processi valutativi che hanno spesso portato ad emarginazioni incomprensibili. Ciononostante l'immagine complessiva del Gruppo FSI in questi anni è certamente migliorata e questo è un dato difficilmente contestabile: cosa che come



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 22°
N° 5/2013



dirigenti non può che vederci orgogliosi perché ciascuno nel proprio ruolo ha sicuramente contribuito. Proprio in virtù del buon lavoro svolto come dirigenti ci aspettiamo dall'azienda una equa e doverosa attenzione nelle fasi di ristrutturazione/riorganizzazione delle strutture e nei provvedimenti di riconfigurazione del ruolo dirigenziale, con l'obiettivo di ottenere una maggiore coesione e spirito di squadra.

Paolo Parrilla

Separare la rete dai servizi: le ragioni di un no

Il 14 maggio 2013 l'AD di FS Italiane, ha presieduto, a Roma, la 49a Assemblea Generale del CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), Associazione delle Ferrovie europee.

Come è noto il CER, con 82 membri, riunisce le maggiori Società ferrovie europee e numerosi nuovi operatori.

L'incontro si è focalizzato sui principali temi dell'agenda ferroviaria dell'Unione Europea: il Quarto Pacchetto ferroviario, i Trans-European Transport Network (TEN-T) e le nuove norme sugli appalti pubblici.

Sul Quarto Pacchetto l'Assemblea ha approvato una posizione comune, confermando il suo sostegno alle proposte della Commissione Europea relative all'apertura alla concorrenza di tutti i mercati domestici in modo da superare le attuali asimmetrie nazionali e al rafforzamento delle competenze dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA), sulla messa in servizio centralizzata del materiale rotabile e al rilascio del certificato di sicurezza unico europeo.

In tema di unbundling (la separazione della rete dai servizi), l'Associazione ha espresso una forte contrarietà in quanto, come dimostrato dal recente studio EVES-Rail (uno studio elaborato da autorevoli studiosi delle più prestigiose università europee, ne cito alcune: l'Inno-V di Amsterdam, l'ITS University di Leeds, la Kobe University), comporterebbe un aumento dei costi del sistema ferroviario europeo di almeno 6 miliardi di euro l'anno che, nello scenario di crescita del trasporto ferroviario ipotizzato dall'UE,

potrebbero arrivare anche sino a 15 miliardi l'anno. Chiediamoci chi dovrebbe sostenere questi costi. Probabilmente la collettività: i clienti, i contribuenti. Ma dal punto di vista della liberalizzazione e della concorrenza la separazione della rete dal trasporto farebbe fare passi in avanti?

Se guardiamo in casa nostra, pur in presenza di un assetto organizzativo "integrato" delle FSI la liberalizzazione non ha trovato ostacoli, è nata una vera con-

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

Carlo Vergara è andato in pensione. "Mi ha chiamato Vergara...". "domani vado da Carlo, Parrilla viene con me...". E adesso? Svolgere quel ruolo non è certo facile, anzi a volte è ingrato perché si tratta di incidere sul destino di colleghi più o meno in difficoltà! Auguri di cuore a Carlo e buon lavoro al suo successore che – come sembra – e noi ce lo auguriamo sinceramente, non dovrà affrontare il problema dell'uscita del nostro Amministratore Delegato che dovrebbe rimanere con noi per i prossimi tre anni. Del resto come si fa a non riconfermare il capo di un'azienda che può vantare un bilancio in ordine, la riaffermazione di un ruolo di autorevolezza sul mercato dei trasporti e un recupero di efficienza che è sotto gli occhi di tutti?

Per chiudere un caro saluto a Melito. Ciao Gabriele, mi piace ricordarti seduto tra i tuoi gerani sulla bella terrazza di Cefalù a gustare assieme un sorbetto alla mandorla.

correnza sul segmento più profittevole del trasporto ferroviario. Siamo l'unico Paese dove concorrono due Imprese sull'A.V.

Ma anche nel trasporto regionale sussistono le condizioni per chiunque di competere.

Quindi non è l'organizzazione integrata che fa da ostacolo alla concorrenza/liberalizzazione; tutto dipende dalle capacità e dai mezzi delle imprese non solo italiane.

Ritornando all'incontro del CER su citato proprio al fine di facilitare l'accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria, è stato proposto di rafforzare il ruolo dei Regolatori nazionali e, in particolare, istituire una Rete europea dei Regolatori.

Tale soluzione, può portare ad un'effettiva apertura del mercato con un'applicazione uniforme della normativa comunitaria in tutti i Paesi senza conseguenze negative sul lato dei costi.

Dando nuovi poteri ai regolatori si potrebbe garantire un accesso non discriminatorio alle infrastrutture, con un rafforzamento della rete europea e degli stessi regolatori, per aiutare i servizi transfrontalieri e incentivare un sistema che permetta agli Stati membri di trovare soluzioni in base a criteri basati su analisi economiche solide.

La posizione del CER sull'unbundling sostenuta da argomenti più che fondati, appare quella più adatta a sostenere uno sviluppo del sistema dei trasporti ferroviari europei che contemperino la sostenibilità economica e l'apertura al mercato.

Giuseppe Celentano

I prossimi anni

Sono ormai passati circa cinque mesi dal Congresso di Rimini, un tempo non lunghissimo ma sufficiente per fare delle riflessioni. Francamente non posso non sottolineare come sul fronte dei grandi temi Assidifer, e purtroppo non soltanto Assidifer, continui a latitare.

E' sbagliato! Bisogna dedicare tempo ai grandi temi per non restare indietro, è necessario guardare il futuro con una prospettiva almeno di tre anni quale è il mandato dei "quasi" nuovi organi. Ma spingersi oltre non guasterebbe e dirò il perché.

Nel mio intervento al Congresso mi sono rivolto direttamente ai giovani colleghi in servizio ricordando il "Quarto pacchetto ferrovie" approvato dalla Commissione Europea a fine gennaio.

Il pacchetto ci obbliga ad un orizzonte almeno fino al 2019 ma non si tratta affatto di un tempo lontano, avremmo dovuto prestarvi attenzione fin dal giorno successivo a Rimini. Il Pacchetto, che riguarda il trasporto viaggiatori, si compone di due parti:

- 1) Un dossier politico, che impone la liberalizzazione del servizio domestico e di fatto la separazione fra operatore ferroviario e gestore infrastrutturata. A dire il vero si ammette che possa non accadere tale separazione. Infatti si dice: " ... la Commissione può tuttavia accettare che l'indipendenza necessaria sia garantita da una struttura di holding integrata verticalmente, ma solo in presenza di invalicabili muraglie cinesi che garantiscono la necessaria separazione sul piano legale, finanziario e operativo".

Per evitare sotterfugi in questo senso è adottato un provvedimento secondo cui, "Per tutelare tale indipendenza e in prospettiva della piena apertura del mercato passeggeri, nel 2019, alle imprese ferroviarie inserite in una struttura a integrazione verticale, potrà essere vietato di operare in altri Stati membri se non saranno in grado di dimostrare alla Commissione che sono state adottate tutte le clausole di salvaguardia per assicurare condizioni paritarie nella pratica e che nel loro mercato nazionale è possibile una concorrenza leale ...".

- 2) Un dossier tecnico, che converte l'ERA in autorità europea con potere di supervisione in molti aspetti: omologazione del materiale rotabile, centralizzazione delle imprese ferroviarie, supervisione delle Autorità nazionali della sicurezza e delle regole nazionali per il settore ferroviario.

Ora, il pacchetto ferroviario sarà inviato al Parlamento europeo, che dovrà approvarlo in una delle prossime sedute plenarie. Prima di diventare operativo, il testo dovrà anche essere approvato dagli Stati membri. Il percorso legislativo dovrebbe chiudersi nel 2014.

Si sta manifestando una autorevole opposizione.

Per quello che ne so io:

a) La ETF European Transport Federation, l'organizzazione

europea dei lavoratori del settore dove militano anche le nostre tre maggiori sigle sindacali ha lanciato una vera e propria campagna contro il Quarto pacchetto, approvata dal suo recente Congresso a Berlino il 30 maggio. Tale campagna si svilupperà fino al prossimo anno durante tutte le tappe di discussione parlamentare con azioni di mobilitazione e di pressione sui soggetti politici coinvolti, ipotizzando anche scioperi dei ferrovieri nei vari paesi europei in contemporanea.

b) Ho recentemente incontrato a Parigi l'organizzazione francese di rappresentanza dei Dirigenti e Quadri (Cadres) del trasporto francese, la Confédération Française Encadrement - Confédération Générale des Cadres (CFE-CGC) Transports. Il Presidente in persona M. Frederic Berard mi ha informato che incontrerà entro giugno il Ministro dei trasporti della Repubblica Francese, al quale esprimerà tutte le perplessità della sua organizzazione sul Quarto pacchetto.

c) Non è fuor di luogo segnalare la posizione critico-propositiva del CER, brillantemente esposta da Mauro Moretti a Bruxelles il 7 maggio scorso (ho trovato le slides su internet).

A questo punto mi viene spontaneamente alla mente il settore merci, già liberalizzato dal 2007, con risultati non soddisfacenti. Non solo non è aumentata la quota di trasporto merci per ferrovia ma è in crisi la quota Trenitalia con 100 milioni di deficit nel 2012 (prendo il dato dalla relazione di Parrilla al Congresso di Rimini). E' la conferma di quello che accadrà anche nel trasporto passeggeri se non si lavora per tempo con una costruttiva lobby nei confronti delle istituzioni. Il ragionamento è semplice, i nuovi entranti scelgono le tratte più redditizie e quindi tolgono traffico all'Azienda storica che, entrando in crisi, non solo non riesce a competere efficacemente con i nuovi ma perde anche altri traffici perché costretta a cure dimagranti per sopravvivere.

Occorrono quindi incisive politiche del trasporto a livello europeo e nazionale se no il riequilibrio modale è uno slogan per riempirsi la bocca e basta.

Le grandi lobby, come quella del trasporto automobilistico pesante, sono in grado di frenare l'Europa. Penso ad esempio alla direttiva europea *Eurovignette*, al suo cammino travagliato, alla sua integrazione approvata a Bruxelles col parere contrario dell'Italia nel settembre 2011, alle vibranti proteste delle associazioni degli autotrasportatori etc...etc... Ma stiano attenti anche i trasportatori, il Libro Bianco sui trasporti pubblicato dalla Commissione Europea il 28 marzo del 2011 ipotizza dal 2014 la piena liberalizzazione del cabotaggio interno. La decisione sarà presa dopo uno studio sul mercato nel 2013. La cosa va avanti nella quasi totale assenza di interessamento da parte dei governi occidentali. Se la liberalizzazione ci sarà ... sarà una mazzata: con i TIR che verranno dai paesi dell'EST inquinanti ed insicuri, che toglieranno traffico ai trasportatori italiani. Uno studio condotto in Francia attraverso la società di

consulenza Broadview Partners, per conto della FICT, valuta 400.000 posti di lavoro persi nell'autotrasporto nei paesi occidentali dal 2014 al 2020, con punte maggiori nei paesi più "cabotati", Italia e Francia in particolare.

Allora sbrighiamoci con il recepimento della nuova *Eurovignette* che tende proprio a caricare sui TIR i costi esteriori.

Antenna lunga ci vuole, come al solito.

Questa lunga chiacchierata per dire che da questo scenario di riassetto europeo del trasporto sia viaggiatori che merci il Sindacato dei dirigenti FS, e con lui Federmanager, non possono essere assenti.

Dobbiamo essere presenti, certamente sviluppando un dibattito e facendoci opinioni autonome.

Io dico la mia che è sempre la stessa: dobbiamo essere presenti non certo per frenare, ma per accelerare i processi quando sono inevitabili, con prudenza e raziocinio ed una ottica di periodo medio lungo, altrimenti le ferrovie finiranno, riducendosi a trasporto di nicchia, sia viaggiatori che merci.

Al mio accorato appello in congresso ... il congresso non ha risposto! Ed infatti nella mozione non se ne fa cenno.

Un aggancio, comunque, si potrebbe trovare al punto e) della mozione stessa, quando si parla di convegni. Mi chiedo, può essere questa una strada?

Per pigrizia "senile" ripropongo la chiusura del mio intervento al Congresso di Rimini.

Quel giorno, 9 febbraio 2013, mi rivolsi direttamente ai giovani dirigenti e ai quadri presenti dicendo:

"Ragazzi!!! Ne va veramente del vostro futuro. E' meglio un processo di trasformazione, anche duro ma condiviso, piuttosto che passivamente subito. Orsù dunque, accettiamo la sfida che ci ha lanciato ieri (8 febbraio 2013, n.d.r.) il Presidente di Federmanager Ambrogioni e voliamo alto, facciamoci veramente soggetto politico!!!!

Siim Kallas, vicepresidente della Commissione Europea responsabile per i trasporti, ha dichiarato a proposito del quarto pacchetto: "Le ferrovie europee si stanno avvicinando a uno snodo di grande importanza. Di fronte alla stagnazione o al declino del mercato ferroviario in molti paesi europei la scelta da compiere è semplice. Possiamo adottare ora le decisioni drastiche necessarie per ristrutturare il mercato ferroviario europeo al fine di incoraggiare l'innovazione e la fornitura di servizi migliori. E in questo caso le ferrovie potranno tornare a crescere a beneficio dei cittadini, delle imprese e dell'ambiente. O possiamo imboccare l'altro binario. Accettare il declino irreversibile verso un'Europa in cui le ferrovie costituiscano un giocattolo di lusso per pochi paesi ricchi ma siano economicamente insostenibili nella maggior parte degli altri data la scarsità di fondi pubblici disponibili."

Sergio Graziosi

Consiglio Nazionale

Il 3 luglio 2013 si è svolto a Roma il Consiglio Nazionale di Assidifer Federmanager. Il Consiglio dopo un comosso ricordo di Gabriele Melito della cui scomparsa diamo notizia a pagina 5, alla fine dei lavori ha approvato la Mozione che segue:

Mozione

Il Consiglio Nazionale di Assidifer, riunito in data 3.7.2013, ha esaminato l'attuale situazione politica - sindacale anche con riferimento al rinnovo del contratto di lavoro ed alle attività di relazioni industriali con FSI.

Il Consiglio Nazionale dà mandato alla Segreteria di proseguire le trattative con il gruppo FSI, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dell'art. 4 della legge 92/2012.

Prende atto, infine, delle informazioni fornite in merito al prossimo rinnovo del CCNL in scadenza a fine 2013.

Il Consiglio Nazionale ha deliberato l'integrazione della Commissione Previdenza ed Assistenza e della Commissione Sindacale e Studi, con l'auspicio che tali organismi provvedano ad operare con continuità negli ambiti di rispettiva competenza.

In merito al miglioramento della Comunicazione ed anche in linea con le indicazioni della mozione di Rimini, il Consiglio Nazionale ritiene essenziale la pubblicazione dell'organo di stampa "Ferrovie e Servizi" per almeno cinque numeri l'anno, ampliandone la divulgazione ad enti, organismi, società interessati alle tematiche del settore trasporti.

Nel quadro delle iniziative comunicative volte a raggiungere ampi strati di utenti, anche esterni al gruppo FSI, il Consiglio Nazionale ha dato mandato alla segreteria di attivare un Forum informativo collegato al sito Assidifer, ponendo in essere le adeguate azioni di natura operativa ed organizzativa, tenendo conto delle particolari connotazioni di tale strumento comunicativo e garantendo un attento monitoraggio sulla sua efficacia.

La road map di Assidifer per il prossimo triennio

Il recente XXVI Congresso Nazionale ha rinnovato le cariche e ha fatto un po' di lifting allo Statuto. Questo si vede con più immediatezza. Ma i Congressi animano anche dei dibattiti, sono la sede di confronto di idee e programmi; i nuovi organi ricevono un mandato a fare delle cose.

Dal Congresso viene fuori solitamente la riconferma del ruolo, del significato, della organizzazione del Sindacato. Il Sindacato nel suo insieme riceve conferma della sua ragione di esistenza e promette di fare sempre di più e meglio per la tutela degli interessi della categoria che rappresenta e che gli rinnova il suo sostegno. Anche questo è avvenuto a Rimini. Poi si spengono i riflettori.

Quindi dopo il dibattito, dopo il rinnovo delle cariche, dopo le modifiche dello Statuto che cosa rimane?

Rimane il mandato a fare delle cose che vengono scritte nella MOZIONE.

Solo leggendo la Mozione si ha l'idea concreta e tangibile di che cosa ha prodotto il Congresso. Essa è la sintesi del dibattito, delle idee migliori da esso scaturite. La Mozione sta a costituire le linee guida per gli Organi del Sindacato ed in particolare per la Segreteria.

Essa fornisce le linee programmatiche per il successivo triennio. E' stata pubblicata nell'ultimo numero del nostro giornale. La Mozione non va sottovalutata. Non è un adempimento formale che lascia il tempo che trova una volta spente le luci del Congresso. In essa c'è l'agenda di un altro triennio di vita del Sindacato. Scorrendo la Mozione, gli impegni per il Sindacato per il prossimo triennio non sono pochi.

Vale la pena di riprenderli.

Figure Manageriali/Quadri Apicali/Alte professionalità.

E' necessario fare passi avanti concreti. I presupposti in Assidifer esistono già dal giugno 2011, in Federmanager la volontà di tutela è esplicita e c'è già il famoso contratto CONFAPI a testimoniare.

Bisogna intanto assolutamente organizzare un momento di comunicazione in proposito (una

manifestazione, un convegno), già rinviato più volte. Le tutele previdenziali e assistenziali - trasferire cioè anche ai quadri apicali gli istituti tipici della dirigenza sono importanti, ma non sono tutto. Sono la volontà/opportunità di spingere per arrivare ad una categoria professionale definita e ad una tutela contrattuale le tematiche su cui bisogna fare una riflessione seria.

Rinnovo del contratto di lavoro in scadenza, con particolare riferimento alla rivisitazione di FASI, ASSIDAI e PREVINDAI.

Assidifer sta già dando il suo supporto alle iniziative di Federmanager e dei sindacati territoriali. Come membri della "delegazione trattante" i nostri strutturati presidieranno il rinnovo del contratto fino alla sua firma. Sta a noi tutti pretendere informativa e dare contributi di idee.

Attivare una formazione continua e adeguata.

Effettivamente negli ultimi tempi sembra ci sia stato un allentamento su questo fronte da parte aziendale. Assidifer deve tornare a pretendere adeguati piani formativi, anche in quanto in Federmanager esistono strumenti e risorse a tale scopo (Fondirigenti). Va aperto un tavolo proprio su questo specifico tema.

Organizzazione di convegni e pubblicazioni di testi sul mondo della mobilità e della logistica.

Assidifer non è nuovo a questo genere di attività, mediamente almeno una volta in ogni triennio organizza un convegno su tematiche di interesse del mondo dei trasporti. I testi seguono automaticamente come pubblicazione degli atti o degli studi effettuati. Si ricorda tra essi il più recente, quello del marzo 2011 sulla liberalizzarne, di clamoroso successo. Sicuramente avrà modo di organizzare almeno un evento importante sulle tematiche suggerite nella mozione, nei limiti del budget disponibile (i convegni costano!).

Ricambio manageriale. Il Congresso sollecita uno specifico accordo che regoli, anche per i Dirigenti, l'applicazione del Fondo di Sostegno al reddito e per l'accompagnamento alla pensione. Il Sindacato già da prima del

Congresso aveva approfondito la tematica e instaurato i primi contatti con l'Azienda, forte anche delle norme di legge che lo favoriscono. Il tutto è proseguito con rinnovata energia dopo il Congresso. Il Sindacato ha il dovere di accelerare su questo strumento, che andrà ad aggiungersi a quello del 9 luglio 2012, offrendo al dirigente interessato un più ampio ventaglio di paracadute.

Sistemi di valutazione. Il Congresso raccomanda che siano condivisi ed impiegati con continuità e trasparenza: ce n'è proprio bisogno!

Inserimento di tutti i dirigenti nei sistemi incentivanti.

E' il naturale complemento della raccomandazione precedente. L'Azienda si impegna sempre a allargare la platea dei dirigenti coinvolti, ma avanza a passi impercettibili. Di questo passo il completamento del percorso lo vedranno i nostri pronipoti!

Adeguamento delle pensioni al costo della vita, problema degli "esodati."

I dirigenti pensionati sono una parte importante ed anche attiva del nostro Sindacato. Non dimentichiamoci che prima o poi tutti noi saremo anche pensionati.

E' importante il richiamo alla perequazione delle pensioni, tema fatto proprio di recente direttamente da Federmanager a livello di Governo. Sugli esodati già in precedenza Federmanager era intervenuta a livello di Ministero. Anche Assidifer deve fare la sua parte, sostenendo ed incalzando Federmanager in questa azione.

Piani di riorganizzazione aziendale.

Il diritto a conoscere i piani aziendali è sancito nel protocollo delle Relazioni Industriali firmato tra Azienda e Assidifer nel lontano 2007. Poco applicato il Protocollo, ma per nulla applicata questa parte relativa alla informativa sui piani aziendali, specie per i riflessi sul numero delle posizioni dirigenziali, che è diminuito sensibilmente negli ultimi anni e sui cui obiettivi a termine si sa poco o nulla.

Francesco Del Vecchio

I NUOVI ORGANI DI ASSIDIFER

UFFICIO DI PRESIDENZA

MINIACI dr. Mario, *Presidente*

Vice Presidente

VECCHIETTI dr. Claudio

Fanno parte dell'Ufficio di Presidenza il Presidente, il Vice Presidente, i Presidenti Emeriti e i Consiglieri Onorari. Partecipa il Segretario Generale.

SEGRETERIA GENERALE

PARRILLA dr. Paolo
Segretario Generale

STIVALI ing. Franco
Vice Segretario Generale

CELENTANO dr. Giuseppe
Segretario Generale Aggiunto

GIROLAMI dr.ssa Daniela
Segretario Generale Aggiunto

MORETTI ing. Daniele
Segretario Generale Aggiunto

Fanno parte della Segreteria Generale, in qualità di Segretari generali aggiunti i Coordinatori di RSA:

DI BIANCO ing. Roberto (Italferr)
GRANA dr. Carlo (Ferservizi)

MARTINEZ dr. Roberto (Pensionati)
PAGNONI ing. Roberto (Figure Manageriali)

QUARANTA ing. Stefano (Trenitalia)
RUIU ing. Nannina (RFI)

CONSIGLIO NAZIONALE

CONSIGLIERI NAZIONALI ELETTI

ANGELINI dr. Vincenzo
BATTISTA dr.ssa Teresa
BIANCHI dr. Luigi
BRUNI ing. Pietro
CELENTANO dr. Giuseppe
CESCHIN dr.ssa Eleonora
CIARMATORI ing. Claudio

CINCINNATI ing. Umberto
DE VITA ing. Maria Grazia
EVANGELISTA ing. Luigi
FIDEI ing. Vincenzo
FINI dr.ssa Paola
FRANCHI ing. Riccardo
FRATINI ing. Andrea

GIROLAMI dr.ssa Daniela
HOPFINGER dr. Roger
LA VOLPE ing. Ettore
MORELLINA ing. Stefano
MORETTI ing. Daniele
NAPOLEONI ing. Fabrizio
PARRILLA dr. Paolo

RAGANELLI ing. Massimo
SAPIO dr.ssa Annamaria
SENESI ing. Fabio
SERRA ing. Marcello
SPEDICATO ing. Cesare Augusto
VECCHIETTI dr. Claudio
ZAVARELLA dr. Massimo

CONSIGLIERI ONORARI

ABBADESSA ing. Carmelo
BAERI dr. Nonio Vincenzo
GRAZIOSI ing. Sergio

MARTINEZ dr. Roberto
TOSTO dr. Nicola Biagio

RSA DI STRUTTURA

STIVALI ing. Franco
Ferrovie dello Stato
RUIU ing. Nannina
Rete Ferroviaria Italiana

QUARANTA ing. Stefano
Trenitalia
DI BIANCO ing. Roberto
Italferr

GRANA dr. Carlo
Ferservizi
MARTINEZ dr. Roberto
Dirigenti in Quiescenza

PAGNONI ing. Roberto
Sezione Figure Manageriali

RSA DI TERRITORIO

CARLUCCI ing. Umberto
Piemonte e Val d'Aosta
BERNARDO ing. Gennaro
Lombardia
ALBANESE dr. Giuseppe
Trentino Alto Adige e Verona
ALBANESE dr. Giuseppe
Veneto

BARBINA ing. Claudio
Friuli-Venezia Giulia
DI VENUTA ing. Calogero
Liguria
LEBRUTO ing. Umberto
Emilia Romagna
CASTELLANI ing. Sergio
Toscana

CATRARO ing. Lorenzo
Marche-Umbria-Abruzzo
SIROLLI ing. Raffaele
Lazio
D'ANTONIO ing. Claudio
Campania
GIANNATTASIO ing. Michele
Puglia-Basilicata-Molise

BORRUTO ing. Francesco
Calabria
LO SCIUTO dr. Fabio
Sicilia
TOLA ing. Sandro
Sardegna

COLLEGIO DEI SINDACI

LA MANTIA ing. Claudio, *Presidente*
CIOFFI ing. Evangelista
PIERACCIONI dr.ssa Franca

SUPPLENTI
MERELLI sig. Mauro

PRESIDENTI EMERITI

ASUNIS ing. Giorgio
GRAZIOSI ing. Sergio

TESORIERE

GRAZIANI dr. Sergio

COLLEGIO DEI PROBIVIRI

SIROLLI ing. Raffaele, *Presidente*
AGLIANO' dr. Francesco
BINI ing. Sergio

SUPPLENTI
GOLIANI ing. Mario
VALBONESI ing. Franco

COMMISSIONI

Commissione Previdenza e Assistenza
DI NALLO sig. Giustino, *Presidente*

DIRETTORE RIVISTA SINDACALE

MARTINEZ dr. Roberto

Commissione Sindacale e Studi
DEL VECCHIO dr. Francesco, *Presidente*

DI LIBERTO ing. Giovanni Battista
MERELLI sig. Mauro

Contributo di solidarietà: troppo ristretta la platea dei contribuenti

La notizia è quella già diffusa dai media: la norma (art. 18, comma 22-bis, del d.l. n. 98 del 2011 e successive modificazioni) che ha imposto il contributo di solidarietà sulle pensioni oltre i 90mila euro lordi all'anno, è illegittima. (Corte Costituzionale, sentenza n. 116/2013 depositata il 5/Giugno/2013). I soldi trattenuti dagli istituti previdenziali devono essere restituiti agli interessati. (Vedi riquadro a parte).

Delle motivazioni addotte dalla Corte Costituzionale a sostegno della sentenza, di sicuro interesse sono le seguenti:

- il trattamento pensionistico ordinario ha natura di retribuzione differita; sicché il maggior prelievo tributario rispetto ad altre categorie risulta con più evidenza discriminatorio;
- il prelievo disposto con la norma dichiarata incostituzionale è di natura tributaria;
- le imposizioni fiscali devono essere commisurate alla capacità contributiva delle persone (articolo 53 della Costituzione);
- non si può distinguere tra tipologie di reddito per penalizzarne alcuni o premiare altri.

Se questi sono stati gli argomenti più significativi che hanno motivato la sentenza, ve n'è uno che, tuttavia, non sembra abbia incontrato la dovuta attenzione nei commenti critici. Eppure, a nostro avviso, esso rappresenta l'aspetto più rilevante della pronuncia. Direi ne costituisce la motivazione fondante. Tant'è che è stato più volte oggetto di accentuato confronto fra le parti in causa. Ne riferiamo di seguito.

- A difesa della legittimità della norma, l'Avvocatura dello Stato aveva sostenuto che la norma impugnata non si porrebbe in contrasto con l'art. 3 Cost., giacché si tratterebbe di un intervento che non limita la platea dei soggetti passivi ai soli pensionati pubblici, ma si rivolge a tutti i percettori di trattamenti pensionistici corrisposti da enti gestori di forme di previdenza obbligatorie, e quindi anche ai già dipendenti del settore privato ed alle gestio-

ni pensionistiche dei lavoratori autonomi. L'INPS, per sua parte, aveva disposto espressamente che, ai fini dell'individuazione dei soggetti per i quali operava il contributo, dovevano essere presi in considerazione tutti i trattamenti pensionistici obbligatori e i trattamenti pensionistici integrativi e complementari, sia erogati dall'INPS che da enti diversi dall'INPS.

La stessa Avvocatura, peraltro, faceva osservare che l'impatto sulla finanza pubblica della normativa censurata, veniva stimato in circa 26 milioni di euro per anno.

- In opposizione, la Corte dei conti, sezione giurisdizionale per la Regione Campania, che aveva rimesso al giudizio della Corte Costituzionale il ricorso presentato da un magistrato, Presidente della Corte dei conti in quiescenza, dichiarava ingiustificato il prelievo posto a carico della sola categoria dei pensionati degli enti gestori di forme di previdenza obbligatoria, con conseguente irragionevole limitazione della platea dei soggetti passivi. E basava la sua osservazione sul seguente ragionamento: il prelievo, pur essendo stato adottato in un'eccezionale situazione economica, non garantirebbe il rispetto dei principi fondamentali di uguaglianza a parità di reddito con la categoria dei lavoratori (pubblici o privati), essendo ingiustificatamente posto a carico della sola categoria dei pensionati degli enti gestori di forme di previdenza obbligatoria, con conseguente irragionevole limitazione della platea dei soggetti passivi.

Nella sentenza, la Corte Costituzionale, a nostro avviso, ha dato il giusto rilievo ai principi di diritto a tutela delle pensioni, ma ha inteso porre particolare accento sull'aspetto più debole del provvedimento: la limitata platea dei destinatari della norma censurata.

A fronte dell'obiettivo che il legislatore si poneva di "reperire risorse per la stabilizzazione finanziaria", di fatto, poi, questi ha adottato una misura insufficiente. Perché "ha imposto ai soli titolari di trattamenti pensionistici... l'ulteriore speciale prelievo tributario oggetto di censura, attraverso un'ingiustificata limitazione della platea dei soggetti passivi". E, la Corte, ha ulteriormente insistito quando ha osservato che il "risultato di bilancio... avrebbe potuto essere ben diverso e più favorevole per lo Stato, laddove il legislatore avesse rispettato i principi di eguaglianza dei cittadini e di solidarietà

economica, anche modulando diversamente un "universale" intervento impositivo».

Restituzione contributo

Da News n.7 (28.06.2013) di Federmanager apprendiamo che, probabilmente, l'INPS, nel prossimo mese di agosto 2013, provvederà d'ufficio a restituire gli importi trattenuti, relativi al contributo di cui trattiamo nell'articolo. Non sarebbe necessario, quindi, presentare una specifica domanda a questo fine, neppure in via cautelativa. Per il momento, invece, l'Inps non ha ancora definito le modalità di restituzione degli ulteriori importi già trattenuti per tali titoli nei precedenti periodi di applicazione della disposizione sopra richiamata. Al riguardo saranno fornite notizie successivamente.

Come dire: le esigenze prioritarie di raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica costituivano una condizione eccezionale della situazione economica del Paese, e consentivano, quindi, il ricorso a strumenti eccezionali, nel difficile compito di contemperare il soddisfacimento degli interessi finanziari e di garantire i servizi e la protezione di cui tutti cittadini necessitano. Ma la legittimazione all'adozione di misure eccezionali non doveva far dimenticare i fondamentali canoni di uguaglianza, sui quali si fonda l'ordinamento costituzionale.

In altri termini, l'eccezionalità della situazione del Paese imponeva il coinvolgimento di tutti nello sforzo di risanamento di finanza pubblica, in rapporto alla capacità contributiva di ciascuno. E, invece, la scelta politica fu quella di chiamare al contributo solidaristico solo una limitata categoria di soggetti, dimenticando i fondamentali canoni di uguaglianza sui quali si fonda l'ordinamento costituzionale. Di qui la dichiarazione di incostituzionalità dell'art. 18, comma 22-bis (e successive modifiche) richiamato all'inizio.

La pronuncia della Corte Costituzionale vale, allora, con riferimento primario alla norma appena citata. Ma costituisce anche un monito per il Governo, nell'ancora critica situazione economica e finanziaria in cui si trova il Paese. Ed è un monito cui, a nostro avviso, il Governo dovrebbe prestare particolare attenzione specialmente quando vorrà dare corso alla delega per la riforma fiscale. Sulla quale anche i pensionati, all'occorrenza, potrebbero portare il loro contributo d'idee.

Antonio Dentato

A difesa delle pensioni: riformare il sistema fiscale

La sentenza della Corte Costituzionale n. 116/2013, dichiarando incostituzionale la norma (art. 18, comma 22-bis, del d.l. n. 98 del 2011 e successive modificazioni) che ha disposto il contributo di solidarietà sulle pensioni oltre i 90mila euro lordi all'anno (v. articolo sull'argomento in questo stesso giornale), fornisce un argomento in più per sostenere l'iniziativa giudiziaria intrapresa da Federmanager contro il blocco della perequazione. Che non significa mettere in discussione il principio costituzionale (art.53) della progressività dell'imposizione fiscale sul crescere della ricchezza: chi ha di più paga di più. Significa soltanto riconoscere che bisogna equamente distribuire i sacrifici, senza concentrarli solo sul lavoro e i suoi frutti.

E frutto del lavoro è, appunto, la pensione, nel senso definito dalla Corte Costituzionale, quando, nella sentenza sopra citata e in altre precedenti (fra le altre la n. 30 del 2004, ordinanza n. 166 del 2006), ha ribadito che "il trattamento pensionistico ordinario ha natura di retribuzione differita". Se tale è la natura della pensione, gli interventi volti a ridurre l'importo o, anche, a nostro avviso, a bloccarne gli adeguamenti al costo della vita, finiscono per produrre un "maggior prelievo tributario rispetto ad altre categorie". Risultano, pertanto, con più evidenza, discriminatori. Sono, peraltro, provvedimenti che vengono a gravare su redditi ormai consolidati nel loro ammontare, collegati a prestazioni lavorative già rese da persone che hanno esaurito la loro vita lavorativa.

La sentenza in discorso, nella lettura che ne facciamo, suggerisce un cambio di passo quanto agli strumenti strutturali di tutela delle pensioni. Da essa, infatti, ricaviamo un accentuato sostegno della giurisprudenza costituzionale al principio della non discriminazione, ai fini fiscali, tra le diverse tipologie di reddito, sia che questi derivino da pensioni o lavoro, sia che derivino da attività imprenditoriale o da rendita. Acquisito questo nuovo impulso giurisprudenziale, serve seguire, a nostro avviso, due diverse vie parallele per la difesa del potere d'acquisto delle pensioni. Primo: bisognerà definire parametri diversi ai fini perequativi. Secondo: occorrerà concentrarsi molto di più sulle modifiche del sistema fiscale.

Impegni, ambedue, che non partono da zero, come attestano proposte già studiate al riguardo. Ne sintetizziamo qui di seguito alcune, che ci appaiono le più efficaci.

- Ai fini della perequazione:** salvaguardare il potere d'acquisto delle pensioni, attuando diverse opzioni, quali:

- Neutralizzare integralmente l'effetto dell'inflazione sulle pensioni, applicando alle stesse l'indice del carovita stabilito dall'Istat nella misura intera, quindi non a scaglioni ma sul loro intero importo;
- Creare, in alternativa al precedente punto, una "no tax area" per un importo da definirsi in sede tecnica;
- Riformare l'attuale meccanismo di rilevazione del costo della vita calcolata dall'ISTAT. Per i pensionati occorrerebbe inserire nel paniere di rivalutazione: le spese farmaceutiche, le prestazioni specialistiche mediche non a carico del SSN, le spese per badanti, avuto riguardo alle carenze delle strutture pubbliche.

- Ai fini fiscali:** Ridurre progressivamente il carico fiscale sulle pensioni. Con l'avanzare dell'età si dovrebbero pagare meno tasse. L'inquadramento dei pensionati potrebbe avvenire, in primo momento, nelle seguenti fasce di età: 65, 70, 75, 80;

- Introdurre modifiche nel sistema fiscale, utilizzando non solo parametri di progressività economica ma anche riferimenti a concetti di condizioni sociali (famiglia, esigenze particolari, età);

- Creare una curva di aliquote a parabola in cui le aliquote più alte corrispondano ai periodi massima capacità e maturità lavorativa.

Avuto riguardo a tutto quanto detto sopra e alla progressiva integrazione europea, sarà utile tener conto delle valutazioni della Commissione UE a proposito della perequazione delle pensioni (*The 2012 Ageing Report Economic and budgetary projections for the 27 EU Member States (2010-2060) European Economy 2|2012*). Un convegno sui temi esposti, nell'ambito Assidifer Federmanager, è auspicato.

A.D.

GLOBALE CASA





Assicurazioni
Al tuo fianco
ogni giorno

Per proteggere i tuoi beni più preziosi: il benessere della tua famiglia e le cose di casa

Ti diamo 3 buone ragioni per proteggere la tua Abitazione:

- 1

Se sei Proprietario e hai una **POLIZZA ABBINATA AL MUTUO** ricorda che il contenuto della tua abitazione di solito non è MAI assicurato, così come tutelarti per i danni che tu o un tuo familiare potreste procurare a terzi è importante quanto proteggere la casa; ricorda che in caso di incendio il primo interesse protetto è quello della banca, e non il tuo che sei proprietario dell'abitazione
- 2

Se ti affidi alla **POLIZZA DEL CONDOMINIO** per proteggere le mura del tuo appartamento, non sottovalutare il rischio per le cose che hai in casa, il contenuto non è MAI assicurato dalla polizza del condominio
- 3

Se abiti in **AFFITTO** non dimenticare che il contenuto dell'abitazione non è MAI coperto dal rischio incendio anche se il proprietario dell'immobile ha stipulato una polizza per la casa; ci sono situazioni che potrebbero richiederti spese ingenti e imprevedute, determinando una tua responsabilità come affittuario per rischio locativo (ad esempio un danno da fumo ai locali provocato da un principio di incendio in cucina)

Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo. È possibile ottenere ulteriori informazioni ed il Fascicolo Informativo presso tutti i punti vendita di HDI Assicurazioni. Tutta la documentazione è disponibile a l'indirizzo: www.hdiassicurazioni.it

L'Agenda

In nostro congresso di Rimini ci ha impegnato per 3 giorni, da venerdì 7 a domenica 9 febbraio, quasi 5 mesi fa. Si è discusso, si sono eletti i nuovi organi e, come da tradizione è stata approvata una mozione conclusiva.

Bene, non vorrei proprio che, come da tradizione, questa mozione finisse nel dimenticatoio. Per questo la ripropongo qui di seguito. Si tratta del documento che deve guidare gli organi del sindacato per i prossimi tre anni, che non saranno certo facili.

A breve sapremo se Mauro Moretti sarà riconfermato Amministratore Delegato oppure sarà sostituito da qualcun altro.

La cosa ha scarsa importanza. Con lui o con altri il sindacato non potrà non porre con forza il riconoscimento del suo ruolo, più di quanto ha fatto finora. Ci sono precisi punti della Mozione che ci impegnano sul tema delle relazioni industriali.

Insisto poi sul punto e), per il quale rimando ad altro mio articolo su questo giornale. I problemi posti dal 'Quarto pacchetto ferrovie' sono molto seri ed occorre anche pensare che il governo, col suo ministro dei trasporti, avranno ormai avuto il tempo di farsi un'opinione. Non occorrono molte parole per sottolineare l'importanza del rinnovo contrattuale dei dirigenti, per tacere poi dei quadri apicali/ alte professionalità. Insisto un po' su quest'ultimo punto, che la mozione peraltro segnala al primo posto. Fummo anticipatori sui quadri apicali, correndo addirittura a modificare il nostro Statuto nel giugno 2011, ora dopo due anni non abbiamo ancora una consistente presenza di questi colleghi nel sindacato e non facciamo molto per portarli.

Concludo augurandomi che, a mio parere, il prossimo Consiglio Nazionale del 3 luglio provi a stilare una "agenda" con le attività che il sindacato deve porre in essere per dare concretezza alla mozione, fin da oggi e, comunque da subito, dopo la pausa estiva.

Sergio Graziosi

MOZIONE

I Delegati del XXVI Congresso Nazionale, sentita la relazione del Segretario Generale, sentiti gli interventi degli ospiti, in particolare quello del presidente di Federmanager, sentito l'ampio dibattito congressuale, enunciano le seguenti linee programmatiche per il prossimo triennio:

a. L'associazione Assidifer Federmanager è allargata alle Figure Manageriali, che comprendono anche i Quadri Apicali/Alte professionalità, come da statuto; per questo la Segreteria dovrà presidiare il cambiamento in atto, curando il quadro normativo e contrattuale e la tutela delle professionalità, nonché risolvere i problemi dell'assistenza sanitaria e previdenziale.

b. E' necessario, in sinergia con Federmanager, presidiare il processo di rinnovo del contratto di lavoro in scadenza, con particolare riferimento alla rivisitazione di FASI, ASSIDAI e PREVINDAI, per assicurarne la solidità economica a lungo termine, nonché ad uno specifico accordo integrativo del contratto.

c. E' inoltre necessario, per affrontare il processo di ricambio manageriale in atto, definire uno specifico accordo che regoli, anche per i Dirigenti, l'applicazione del Fondo di Sostegno al reddito e per l'accompagnamento alla pensione.

d. La segreteria, per garantire ai dirigenti la crescita professionale, si impegnerà affinché i sistemi di valutazione siano condivisi ed impiegati con continuità e trasparenza:

- per ricercare sempre la migliore collocazione all'interno del Gruppo in funzione delle caratteristiche di ciascuno e delle esigenze di business;
- per attivare una formazione continua e adeguata capace di potenziare i punti di forza e recuperare le aree di miglioramento.

e. Per una maggiore visibilità e autorevolezza del Sindacato la Segreteria incrementerà l'impegno nell'organizzazione di convegni e nella pubblicazione di testi sul mondo della mobilità e della logistica; si deve perseguire il sogno di rappresentare un modello, diffuso sull'intero territorio, che abbia capacità di traino dell'economia e di attrazione dei migliori giovani talenti.

f. Alla Segreteria viene richiesto, per una migliore gestione delle risorse manageriali e per premiare il merito professionale, di impegnarsi affinché venga completato il percorso di inserimento di tutti i dirigenti nei sistemi incentivanti basati sul raggiungimento degli obiettivi.

g. Il Congresso ritiene intollerabili i reiterati interventi volti a sospendere l'adeguamento delle pensioni al costo della vita, tenuto conto che il sistema perequativo fu, a suo tempo, pattuito fra lavoratori e Governo come contropartita dello sganciamento delle pensioni dalla dinamica salariale: la Segreteria dovrà intervenire in merito a fianco di Federmanager. A maggior ragione bisogna intervenire sul problema degli "esodati";

h. La Segreteria si adopererà per affermare il diritto a conoscere i piani di riorganizzazione aziendale, soprattutto in riferimento al ridimensionamento delle posizioni dirigenziali.

Il Congresso sottolinea il contributo dato dai dirigenti del Gruppo per il raggiungimento dei positivi risultati di risanamento dell'azienda. La professionalità e l'impegno dei dirigenti saranno ancora più preziosi nel contesto competitivo nazionale e internazionale.

La scomparsa di Gabriele Melito

Era una giornata fresca e luminosa di maggio, bellissima, una di quelle giornate che solo Roma sa regalare.

Gabriele, mi racconta sua moglie, aveva voluto approfittare del bel tempo, dopo tutti quei giorni di pioggia, per andare in motorino a fare quel controllo ematico che faceva ogni tanti mesi.

Lasciare l'auto in garage e andare col "due ruote" gli ricordava tanto i tempi belli di Palermo dove era solito muoversi in sella ad un potente "motore", infischiosene del terribile traffico della città.

Quel 9 maggio, non erano ancora le 8 di mattina, l'appuntamento col destino: imboccando uno di quei lunghi viali che dal Torrino - l'elegante zona di Roma Eur nella quale si era trasferito da Palermo per seguire le figlie ormai stabilmente nella Capitale - portano all'Ospedale Sant'Eugenio, viene travolto da un SUV. Venendo contro mano, la guidatrice, che dirà poi di non essersi accorta di nulla e di non averlo nemmeno visto, lo prende in pieno e lo sbalza dal mezzo.

Dopo tre lunghissime settimane di coma, giovedì 30 maggio, alle 6 e 25, Gabriele Melito se ne va.

Quella stessa mattina, quando qualcuno del sindacato mi chiama a casa per darmi la terribile notizia, sento il mondo che mi crolla addosso. Non sapevo nulla, né dell'incidente, né del coma, né della tragedia che si stava vivendo in casa Melito.

Ma chi era Gabriele Melito? Gabriele era una persona cortese, per bene, un uomo distinto, elegante, un professionista serio, un vero signore. Per lui il dovere, l'onestà, l'amicizia erano valori assoluti.

Gabriele, tra i tanti colleghi delle Ferrovie e del sindacato dirigenti, era uno di quelli con i quali avevo stretto più forti legami d'amicizia. Nonostante tutta la sua carriera professionale si fosse svolta in Sicilia, con Gabriele ci si stimava, ci si parlava, ci si sentiva quando c'era da discutere o commentare qualche iniziativa che riguardava l'Azienda o il sindacato.

Ricordo ancora le volte che Gabriele e Chiara, sua moglie, mi hanno voluto loro ospite a Cefalù dove i Melito avevano una sontuosa villa, adagiata su un prato verde circondata da fiori, a picco su un mare incontaminato. E ricordo anche quante volte, navigando nel mare di fronte a casa con la barca di un amico comune, io e Gabriele ci siamo gettati a nuoto per andare a mangiare una straordinaria granita di mandorle nella migliore gelateria della cittadina.

E poi i viaggi, le gite insieme, in occasione dei congressi e delle manifestazioni che si organizzavano in momenti speciali della vita del sindacato. Come non

ricordare, ad esempio, il viaggio a Trieste, in occasione del congresso Assidifer del 2000? Era tanto piaciuto quel viaggio a Gabriele che mi chiese più volte di organizzarne altri per andare a visitare le località e le cose che non eravamo riusciti a vedere.

Purtroppo non ci sarà più tempo, caro Gabriele!

Un SUV maledetto, con la sua guidatrice che "non ha visto", ti ha rubato forse la parte più bella della vita. Quella parte nella quale ti saresti potuto godere la vitalità e la gioia delle tue adorante nipotine, l'affetto e i successi di Duilia e Manuela, la serenità e l'amore che ti ha sempre dato Chiara e che ancora di più, con il passare degli anni, ti avrebbe potuto e saputo dare.

Ciao, amico mio!

Al tuo funerale, con la tua bara bianca sommersa da tantissimi fiori bianchi, c'era una quantità incredibile di gente. E mancavano, data l'esigua disponibilità di tempo per preparare il viaggio, quasi tutti gli amici e i colleghi siciliani, che pure hanno espresso il loro dolore e il loro affetto per te in tutte le forme possibili. Nel corso della cerimonia funebre, mi ha colpito la serenità delle persone, la tranquillità di Chiara, il sorriso, anche se velato di tanta tristezza, di Duilia

e di Manuela, tutti ben consapevoli che per te la vita non era finita, ma si era trasformata nella vita vera, nel raggiungimento di quella meta ambita da tutti i giusti come te: la vita eterna dell'anima.

Sei stato amato e rispettato in vita, sarai ricordato con amore e con rispetto anche ora, nella vita nuova. Ciao, amico mio!

Roberto Martinez

Nella foto: Gabriele Melito, con il Consiglio Nazionale Assidifer, in udienza da Giovanni Paolo II il 15 maggio 2002.

Il Presidente di Assidifer Federmanager, Mario Miniaci, il Segretario Generale, Paolo Parrilla, la Segreteria Generale, i Presidenti Emeriti, Giorgio Asunis e Sergio Graziosi, i membri del Consiglio Nazionale e di tutti gli altri organi del sindacato ricordano Gabriele Melito, per lunghi anni consigliere nazionale e Presidente del consiglio stesso, e formulano alla moglie Chiara e alle figlie Duilia e Manuela le condoglianze vivissime del sindacato e di tutti i dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato. Il Direttore di Ferrovie & Servizi, Roberto Martinez, e i componenti della Segreteria tecnica, Luigi Aiello, Roberto Braconcini e Ubaldo Tersigni, partecipano al dolore della famiglia e si stringono con affetto a Chiara, Manuela e Duilia.



Un saluto a "Carletto"

C'è voluta l'elezione di un Papa per stimolare la fantasia dei nostri colleghi umoristi sul giornale per il nostro Carlo Vergara (vedete l'ultimo numero la vignetta di Donarelli e il chiaroscuro di Claudio Vecchiotti). Tutto sommato ci lasciano un simpatico ricordo del Carlo Vergara nel pieno delle sue "funzioni".

Probabilmente, adesso che Carlo lascia il servizio in FSI potrebbero anche più liberamente dedicargli un bis di commiato altrettanto simpatico. Speriamo nella loro fervida fantasia.

A parte gli aspetti di simpatica ironia, le suddette vignette suggeriscono in una immagine il pluridecennale ruolo aziendale del nostro forse più popolare collega (senza nulla togliere agli altri per altri meriti e per altre vicende di lavoro).

Non vogliamo aggiungere l'appellativo dato simpaticamente dai colleghi al nostro Carlo. E non lo aggiungiamo. Che poi aveva una struttura con una missione di più ampia portata, come è noto. Ma i colleghi sono sempre stati portati a vedere solo un lato del suo lavoro. Quel lato... Chissà poi perché!

Passando un po' ad essere più seri, penso che di

Carlo Vergara nessuno possa mettere in dubbio la componente umana con cui ha sempre condito la sua professionalità nel suo spesso delicato compito di gestione della categoria dei dirigenti.

Proprio questo ci mancherà. Ha saputo capire ed interpretare la funzione al meglio, nel superiore interesse dell'azienda e attento comunque ad applicare ed interpretare il contratto e gli accordi sindacali in un quadro di relazioni industriali soddisfacenti per i diretti interessati.

Carlo era ormai una istituzione. Pensavamo quasi che ormai lui fosse per sempre, che per lui non sarebbe arrivato il fatidico giorno del pensionamento. Non osavamo pensare ad un successore di

Carletto. Ed invece quel giorno è arrivato. Proprio per questo ci ha sorpreso. Non sembrava vero. Carlo ci mancherà. Però anche lui ha diritto di staccare la spina. Gli auguriamo con affetto una serena quiete.

TAGLIA OGGI, TAGLIA DOMANI ...



... UN ATTIMO DI DISTRAZIONE PUÒ CAPITARE !

L'ITALIA IN EUROPA

Organizzato da Federmanager e Università Bocconi si è tenuto lo scorso 19 marzo 2013 nella sede di Federmanager di via Ravenna a Roma il Workshop: ***L'Italia in Europa - Le politiche dei trasporti per rimanere in rete***, con la presentazione del libro di Oliviero Baccelli e Francesco Barontini - 2013 - dal titolo omonimo.

Oliviero Baccelli è Vicedirettore CERTeT (Centro di Economia Regionale, Trasporti e del Territorio) dell'Università Bocconi. Francesco Barontini - dottore in Scienze Politiche e Relazioni Internazionali - è ricercatore di Gruppo CLAS.

Sono intervenuti al workshop: Barbara Morgante, Direttore Centrale Strategie e Pianificazione di FS; Maria Margherita Migliaccio, Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali del Ministero dei Trasporti; Valeria Battaglia, Direttore Generale di Federtrasporto; Luca Sisto, Responsabile Politiche dei Trasporti di Confitarma; Paolo Ferrandino, Segretario Generale di Assoport; Stefano Baronci, Segretario Generale di Assaeroporti; Mario Virano, Presidente Osservatorio Torino-Lione e della Conferenza Intergovernativa Italia-Francia.

Nell'introduzione ai lavori il Presidente Federmanager Giorgio Ambrogioni ha detto che lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti è un tema cruciale per la competitività del nostro sistema Paese e per la produttività delle nostre aziende.

Non si può parlare di competitività dimenticando di dare effetto a politiche che devono intervenire sugli asset strategici. La politica deve elaborare una visione, il management, che Federmanager rappresenta, deve dare il proprio contributo per tradurre la visione in un progetto.

Altro aspetto essenziale - ha concluso Ambrogioni - è la contaminazione del mondo accademico e del mondo manageriale: da questo mix di esperienze e competenze si può ottenere quell'innalzamento della qualità, anche un termini di apporti al mondo della politica, che una classe dirigente deve saper dare.

Il libro si avvale di presentazioni di Paolo Costa, di Mario Virano e di Lanfranco Senn.

Obiettivi del libro:

- Fornire spunti di riflessione e proposte per una politica dei trasporti che abbia una visione sistemica e di lungo periodo rispetto ai temi industriali e ambientali, anche attraverso un dettagliato confronto di quanto accade nei principali paesi europei.
- Sottolineare come l'urgenza nel salto di qualità delle politiche di settore ed una maggiore chiarezza e lungimiranza delle stesse, sia legata anche alla necessità crescente di un maggior coinvolgimento di capitali privati per il miglioramento delle infrastrutture e delle sovrastrutture a supporto dei trasporti e della logistica.

Il libro è ricco di informazioni statistiche aggiornate, che sono sempre molto utili per gli addetti ai lavori. Anche le conclusioni meritano attenzione.

Quella che segue non è una sintesi del libro - zeppo di dati tutti interessanti - quanto piuttosto un flash su alcune statistiche e alcune conclusioni che mi sono parse particolarmente significative per il settore del trasporto ferroviario merci.

La logistica - Il Logistics Performance Index (LPI) è un rapporto biennale della Banca Mondiale.

Dallo studio emerge come a parità di reddito pro capite i Paesi con una migliore prestazione logistica sperimentano una maggior crescita nella misura dell'1% del PIL e del 2% nel commercio.

L'LPI fornisce un valutazione multidimensionale della performance logistica di un Paese, classificandola su una scala che varia da 1 a 5. La scala è la sintesi di sei aree di valutazione complementari:

1. l'efficienza nel processo di sdoganamento.
2. la qualità delle infrastrutture relative al commercio e al trasporto.
3. la facilità di predisporre spedizioni competitive in termini di prezzo.
4. la competenza e la qualità dei servizi logistici.
5. la capacità di rintracciare e seguire le spedizioni.
6. la frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

Singapore, Hong Kong, Finlandia e Germania ottengono i punteggi migliori, rispettivamente 4,13, 4,12, 4,05 e 4,03. L'ultimo è il Burundi con 1,61. La Cina ha 3,52.

L'Italia è al 24° posto su 155, con punteggio 3,67. Esso è la sintesi di questi punteggi settoriali:

1. l'efficienza nel processo di sdoganamento: 3,34.
2. la qualità delle infrastrutture relative al commercio e al

trasporto: 3,74.

3. la facilità di predisporre spedizioni competitive in termini di prezzo: 3,53.
4. la competenza e la qualità dei servizi logistici: 3,65.
5. la capacità di rintracciare e seguire le spedizioni: 3,73.
6. la puntualità delle spedizioni: 4,05.

L'Italia sembra avere qualche problema rilevante solo sulle procedure doganali (27°), mentre la migliore posizione (18°) è ottenuta sul criterio della puntualità delle spedizioni.

Il dato di sintesi dell'Italia corrisponde a 1,08 giorni aggiuntivi rispetto alla Germania per la movimentazione delle merci dal porto al magazzino dell'azienda.

Le infrastrutture - Altra fonte di dati riportata nel libro, il World Economic Forum, che cura la pubblicazione annuale "Global Competitiveness Report", che elabora il "Global Competitiveness Index" (GCI).

E' un indice economico globale, che prende in considerazione anche la dotazione infrastrutturale, che pesa peraltro per il 5% del totale degli indici.

I vettori presi in considerazione per elaborare l'efficienza infrastrutturale sono:

1. la qualità complessiva dell'infrastruttura di trasporto.
2. la qualità delle strade.
3. la qualità dell'infrastruttura ferroviaria.
4. la qualità delle infrastrutture portuali.
5. la qualità delle infrastrutture per il trasporto aereo.
6. i posti aerei disponibili per chilometro.
7. la qualità della fornitura di elettricità.
8. il numero di linee di telefonia fissa.
9. gli abbonamenti alla linea mobile.

Nell'ultima rilevazione del GCI l'Italia si colloca al 48° posto su 144, molto lontana dagli altri paesi del G-7.

Con riferimento alle infrastrutture in senso stretto l'Italia occupa il 32° posto con un punteggio di 5,01.

In particolare per le infrastrutture di trasporto in complesso il nostro Paese si colloca al 79° posto. Il dettaglio dei punteggi parziali è il seguente: infrastrutture portuali 91° posto, aeroportuali 71° posto, stradali 59° posto, infrastrutture ferroviarie 43° posto, posti disponibili per chilometro sugli aerei 14° posto.

I traffici mondiali e l'Italia - Il principale porto del Nord Europa di origine-destinazione dei flussi di traffico containerizzato diretti o originati dal Nord Italia, sulla base di stime degli autori, è Rotterdam, con circa 220.000 TEU annui. Il porto di Anversa è il secondo, con circa 126.000 TEU annui, seguito da Amburgo con 43.000 TEU annui, Zeebrugge con 28.000 TEU annui e Le Havre con 24.000.

L'Italia e il disegno delle TEN-T - Entro il 2025 le più importanti opere infrastrutturali sulle direttrici transalpine sarebbero completate con effetti eterogenei per quanto riguarda le relazioni transfrontaliere. Infatti, se alcuni di questi progetti prevedono la realizzazione di opere capaci di aumentare sensibilmente la capacità di inoltro delle merci via ferrovia verso i principali mercati europei (tunnel di base Torino-Lione, asse del San Gottardo, tunnel di base del Brennero, linea del Koralm e del Semmering) altre causeranno temporaneamente la chiusura di alcune direttrici (valico stradale del San Gottardo, ammodernamento della linea del Sempione, chiusura del valico ferroviario del Brennero) producendo effetti a catena sull'intero sistema della mobilità e della logistica attraverso le Alpi.

Trasporto ferroviario merci - Si rende necessario, affinché il settore possa svilupparsi e competere con altre modalità, lo sviluppo in ottica di rete intermodale, vale a dire organizzando un sistema il cui scheletro è costituito dalla rete ferroviaria, adeguatamente attrezzata di nodi di scambio opportunamente ubicati rispetto alle dinamiche dei flussi di traffico, dai quali possono dipartirsi percorsi su strada adatti a coprire "l'ultimo miglio". Sul costo del trasporto ferroviario incide in modo rilevante, oltre alla lunghezza del modulo del treno (*del binario, ndr*), la sagoma ammessa e il load factor, ed anche il tempo di interscambio modale, che possono rendere meno competitivo il servizio. In sintesi, ciò che rende la soluzione su ferro sostenibile è la soddisfazione di due principali condizioni:

1. una domanda sufficientemente elevata da contenere il costo unitari del trasporto (euro/ton) ossia di sostenere treni con composizione adeguata;
2. tempi di resa più regolari e affidabili rispetto a quelli offerti dalla modalità stradale.

Politiche per l'intermodalità dei paesi europei in grado di influenzare il posizionamento strategico dell'Italia.

Le politiche svizzere (sussidi e disincentivi):

- Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP).
- Restituzione forfettaria della TTPCP per i veicoli utilizzati nel traffico combinato non accompagnato.
- Misure di accompagnamento per il trasferimento del traffico: indennità di esercizio per il traffico combinato transalpino e non transalpino, contributi di investimento a favore del traffico combinato.

- Le iniziative della Germania:
- Raccordi: indennità a fondo perduto fino al 50% dei costi ammissibili.
- "Road pricing" e politiche di incentivo all'intermodalità.
- Pedaggi stradali destinati ai mezzi pesanti, esenzioni per i veicoli che effettuano viaggi stradali per il raggiungimento di terminali intermodali.

Le politiche avviate dalla Francia: Entro il 2022 le risorse destinate alle politiche di trasporto merci dovranno essere implementate con l'obiettivo di migliorare la quota modale del non-road e non-air dal 14% al 25%.

Il caso dell'Austria: misure a sostegno dell'intermodalità ferroviaria che comprendono strumenti fiscali e di governante economica nonché diversi programmi di sovvenzione e credito agevolato per investimenti infrastrutturali per l'autostrada viaggiante e il trasporto combinato non accompagnato.

Sintesi dei sussidi alla gestione dei traffici ferroviari transalpini (milioni di euro 2011):

- Svizzera: 169
- Austria: 73
- Francia: 7
- Italia: 7
- Friuli Venezia Giulia: 4

Sintesi dei macro trend dei traffici internazionali di interesse per l'Italia

Tipologia di traffici internazionali	2001	2011	Var. 01/11
Traffico ferroviario N-S attraverso la Svizzera (milioni di ton)	16,3	21,9	34%
Traffico ferroviario N-S attraverso l'Austria (milioni di ton)	11,6	16,2	28%
Traffico ferroviario N-S attraverso la Francia	9,5	3,5	-63%
Traffico stradale attraverso le Alpi (milioni di ton)	76,8	82,0	7%
Traffico marittimo container nei porti dell'arco nord tirrenico (migliaia di TEU)	3.054	3.930	29%
Traffico marittimo container nei porti dell'arco nord adriatico (migliaia di TEU)	601	1.077	77%

La ricerca di strategie di politica dei trasporti per avere un nuovo ruolo in Europa - L'Unione Europea fornisce un valido supporto all'ammodernamento del settore dei trasporti e della logistica in Italia, avendo dato priorità a ben quattro corridoi infrastrutturali che coinvolgono l'Italia sui 10 complessivi dell'Europa a 27.

La ricerca e lo sviluppo di modelli organizzativi per la creazione di economie di scala e di rete nei servizi ferroviari è l'elemento centrale per una visione europea dello sviluppo dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture in Italia.

In un contesto in cui il tema delle infrastrutture di trasporto e delle attività di promozione dello sviluppo della logistica sono oggetto di competenza concorrente fra stato e regioni e le politiche dei trasporti devono essere negoziate a livello comunitario, questi meccanismi di governante multilivello necessitano di linee di indirizzo programmatiche ben chiare per non rischiare di bloccare ogni scelta decisionale o di aumentare i rischi (regolatori e di traffico) per gli investimenti privati.

Fra gli elementi di policy da rivedere potrebbe inserirsi il superamento della divisione normativa tecnica e gestionale fra imprese che si occupano di manovre ferroviarie in ambito portuale e imprese che operano sulla rete nazionale.

Inoltre i nuovi strumenti di finanziamento devono essere basati sulla logica da avviare partnership pubblico privato con quadri di contesto normativi e regolatori i più chiari possibili per poter effettivamente accedere ai mercati dei capitali per ridurre il costo della leva finanziaria dell'investimento.

Francesco Del Vecchio