

Non si è ancora generalizzata una completa consapevolezza delle possibili conseguenze di un passaggio, anche di parte del pacchetto azionario di FS, dallo Stato ai privati. Sembra aleggiare una rassegnazione inconsapevole, non, come accaduto in passato – ad esempio al momento del passaggio di FS da Azienda Autonoma a Ente pubblico e poi a SpA – una tensione cosciente ed attenta. Altri tempi si dirà. Adesso come osservano spesso i sociologi, la tecnologia isola i contatti vis a vis, ingigantendo al contrario la comunicazione continua e l'overbooking di informazioni ridondanti.

Ma cerchiamo di ricostruire con maggiore freddezza i termini del problema.

**1. Contesto macroeconomico**

L'analisi non può che iniziare dalla recente nota di aggiornamento del DEF (Documento economico Finanziario) presentato alle Camere dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Le scelte di quotazione in borsa – secondo il DEF – sono parte integrante della strategia economica e di bilancio del Governo in quanto, oltre ai benefici per la finanza pubblica, connessi al recupero della spesa e alla riduzione del debito pubblico, hanno implicazioni rilevanti per l'efficienza nella gestione degli stessi asset pubblici.

Alla base di queste operazioni vi sono, tra l'altro, obiettivi di miglioramento dell'efficienza economico finanziaria e di sviluppo delle società partecipate pubbliche, anche attraverso l'acquisizione di nuovi capitali italiani ed esteri; nonché di miglioramento della regolamentazione dei mercati e crescita della concorrenza nei settori interessati.

La normativa prevede che i proventi derivanti dalla cessione delle partecipazioni dirette dello Stato siano destinate alla riduzione del debito pubblico.

Relativamente alle privatizzazioni delle società direttamente controllate dallo Stato, lo scorso agosto, Poste Italiane ed il MEF hanno provveduto a depositare alla CONSOB la domanda di approvazione del Prospetto informativo concernente l'offerta pubblica di vendita delle azioni della società, finalizzata alla quotazione del titolo che, in presenza di adeguate condizioni di mercato e subordinatamente sia all'approvazione del citato Prospetto da parte della CONSOB sia all'ammissione a quotazione ad opera di Borsa Italiana S.p.A., potrà concludersi entro l'autunno 2015.

Per quanto riguarda Ferrovie dello Stato, di intesa con la società e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state avviate le attività preparatorie al fine di individuare le modalità più idonee per la realizzazione della privatizzazione stessa. Il MEF ha selezionato i consulenti finanziario e legale, che lo assisteranno nell'individuazione di tali modalità e nell'intero processo di privatizzazione. E' stato, inoltre, costituito un tavolo tecnico di lavoro, composto da rappresentanti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Gli obiettivi dell'azionista MEF emergano quanto mai chiari dall'analisi del documento:

- riduzione del debito pubblico;
- miglioramento dell'efficienza economico finanziaria;
- sviluppo delle società partecipate pubbliche;
- miglioramento della regolamentazione dei mercati;
- crescita della concorrenza.

Il quadro che emerge lascia comunque imprecisato come privatizzare un Gruppo così complesso come le FS, con un quadro regolatorio molto forte ed integrazioni di processo produttivo fra infrastruttura e trasporto evidenti.

**2. Perimetro della privatizzazione**

E' cosa ampiamente nota che, al di fuori e dentro il Gruppo FS, si discute da tempo sul reale perimetro della privatizzazione. Soluzioni facili con ogni probabilità non ne esistono.

Per esigenze di sintesi, si può semplificare affermando che la riflessione attuale è se comprendere o no l'infrastruttura nel perimetro della quotazione o limitarsi al trasporto, magari dopo una segmentazione delle attività dei diversi business del trasporto.

Non è questa la sede per effettuare - con serietà scientifica - i pro e i contro delle diverse soluzioni. Ne ricorderemo solo alcuni dei più diffusi e consolidati.

La soluzione che porta in quotazione nel massimo del 40% le azioni della capogruppo, quindi l'intera galassia delle società che afferiscono a FS, sembra a molti – anche a chi scrive nella

responsabilità sindacale – la meno impattante in termini sia organizzativi sia per gli interessi generali del paese.

Per cercare di capire è utile un'analisi di una ricerca del 2012 "Economics effects of vertical Separation in the railway sector" prodotta in ambito CER (Community of European railway and infrastructure Companies). Lo studio analizza una serie di pro e contro la

unicità del controllo societario delle componenti infrastrutturali e di quelle dedicate al trasporto .

E' ovvio che la separazione porta come conseguenza gli aumenti di efficienza e di efficacia tradizionalmente immessi nei sistemi economici dall'incremento della concorrenza e della disgregazione di monopoli ed oligopoli. Ma questo è vero anche in un settore così maturo e tecnologicamente integrato come quello del trasporto ferroviario?

O meglio i due settori separati sarebbero in grado di sopportare i costi di transazione che le sinergie producono per migliorare il processo produttivo?

Sarebbero in grado le due entità separate di abbandonare la logica de breve –medio che ogni investitore segue nella scelta degli investimenti?

Per non parlare della enorme differenza di periodo di ammortamento fra assets fissi e mobili che caratterizzano il business ferroviario.

In ogni caso, malgrado spesso pretestuose polemiche, l'esperienza di questi anni ha dimostrato che è possibile conciliare il rispetto delle regole della concorrenza e della divisione contabile, anche lasciando in un grup-



**SISTEMA FERROVIE  
PERIODICO DELL'ASSIDIFER  
FNDAI**

ANNO 24°  
N° 4/2015



po integrato infrastruttura / trasporto.

Soluzioni diverse ne sono state prospettate e, sostanzialmente, si basano sul fatto che andrebbe privatizzato ciò che rende e pubblicizzato ciò che perde.

Ricorda il cherry picking di morettiana memoria: le conseguenze in termini di finanza pubblica e di assetto efficiente potrebbero essere potenzialmente disastrose, simili a quelle che visse la Gran Bretagna negli anni 90.

Su questo su altri punti, Assidifer ha già iniziato una riflessione – di cui diamo conto in altre parti del giornale – riflessione alla quale hanno partecipato i colleghi – giovani e meno giovani – che durante questi anni hanno dimostrato di avere a cuore la nostra organizzazione, cercando di mantenere sempre viva la sua voce libera e autonoma.

Cercheremo di continuare su questa strada tentando – con l'ovvio e prezioso aiuto di Federmanager – di attivare una riflessione pubblica sui problemi che prima abbiamo sinteticamente toccato.

Paolo Parrilla

## Settembre, andiamo . . .



*i riparte, anzi si è già ripartiti.*

*L'attività sindacale, come forse non accadeva da anni, dopo le sacrosante ferie estive è ripartita a ritmo sostenuto già dai primissimi giorni di settembre.*

*Una ottima iniziativa del Segretario generale, Parrilla, ha portato i componenti del Gruppo di lavoro incaricato dal Consiglio nazionale di luglio di studiare gli effetti e le conseguenze della privatizzazione di Ferrovie dello Stato Italiane in quel di Camigliatello Silano, una amena località della Calabria, dove il G.d.I. ha potuto riunirsi e scambiarsi, fuori dei denti e in assoluta libertà, pensieri, speranze e timori sull'evento ormai prossimo, fortemente voluto dal governo, si dice per far cassa e risollevare un po' le traballanti finanze pubbliche.*

*Una ampia sintesi dell'incontro – svoltosi in due giorni, l'11 e 12 settembre – è riportata, con tutti*

*gli interventi svolti dai partecipanti, nelle pagine interne del giornale. E questo fatto – la documentazione precisa e puntuale di quanto è stato detto in quella occasione – pare già una novità fortemente positiva rispetto a tanti precedenti, accuditi ma non così puntualmente documentati.*

*Ma che si sia partiti con il piede giusto, tutti insieme, consapevoli dell'importanza che questo inizio di autunno rappresenterà per le società del gruppo e per i suoi dirigenti, è confermato dalle tante e importanti iniziative che verranno assunte nei prossimi giorni e mesi.*

*Si va dalla convocazione di una Segreteria generale, alla quale riferire degli ottimi risultati del confronto di Camigliatello, a quella di un Convegno, fortemente auspicato dai partecipanti alla riunione di Calabria, per affrontare pubblicamente gli aspetti positivi e negativi della futura privatizzazione del Gruppo, a quella, infine, di un*

*Consiglio nazionale che, tra le tante cose di cui occuparsi, dovrà anche dare una indicazione definitiva sullo svolgimento del prossimo Congresso di Assidifer, per permettere, di fatto, l'avvio di tutte le procedure per l'elezione dei delegati e per l'organizzazione dell'importante manifestazione triennale del sindacato.*

*Pare evidente che ci sarà bisogno che ogni passo di tutte queste iniziative sia tempestivamente comunicato ai soci per sensibilizzare soprattutto i più giovani di loro ad una partecipazione che, proprio per l'importanza degli argomenti di cui si andrà a trattare e per le conseguenze che esse avranno nel futuro dei dirigenti in servizio, appare non solo necessaria ma addirittura indispensabile.*

Roberto Martinez

# Come privatizzare FSI ?

La Segreteria del nostro sindacato, allargata ad alcuni colleghi invitati dal Segretario generale in ottemperanza ad un Ordine del giorno votato dall'ultimo Consiglio nazionale, si è riunita l'11 e 12 settembre a Camigliatello Silano, in Calabria, per approfondire alcuni temi che nell'immediato e nel prossimo futuro potranno interessare in modo significativo la vita dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

In particolare ci si è riuniti per studiare a fondo il problema, estremamente attuale, della privatizzazione del Gruppo, un problema sul quale i dirigenti – spina dorsale dell'azienda – devono e vogliono dare un contributo di idee, prima delle decisioni che verranno prese in proposito dal Governo.

Dopo un breve ricordo dell'ex Segretario generale, Cirino Carroccio, deceduto nel mese di luglio, e concluso con un commosso minuto di silenzio da parte dei presenti, si è affrontato il primo e più importante degli argomenti che è stato, dunque, proprio quello delle possibili conseguenze della privatizzazione e successiva quotazione in borsa di FSI, alla luce delle diverse posizioni che si sono finora delineate tra l'amministratore delegato Elia, orientato sulla privatizzazione dell'intero Gruppo ferroviario, e del presidente, Messori, che invece pare privilegiare l'ipotesi di una privatizzazione "a blocchi", scindendo il destino di RFI da quello di Trenitalia e di altri settori di maggior interesse commerciale.

Tra gli altri argomenti particolarmente interessanti la

vita del sindacato sono stati trattati e discussi quello, molto importante, delle relazioni con Federmanager (evidenziando la necessità di mantenere l'autonomia di Assidifer dalla Federazione, ma ben riconoscendo e ricordando l'utilità e i vantaggi che ad Assidifer provengono dall'appartenere a quella organizzazione federale) e quello, per alcuni aspetti spinoso, dei rapporti intergenerazionali tra i dirigenti in servizio e quelli in pensione.

In particolare per quest'ultimo argomento il Segretario generale, illustrandone le problematiche, ha sostenuto che le ultime vicende – soprattutto relative al trattamento pensionistico e ai precari – hanno creato una sorta di distanza tra gli interessi degli uni e quelli degli altri e che il sindacato dei dirigenti, nel quale convivono entrambe le anime, non può non occuparsene per tutelare gli interessi di ciascuno.

Dopo la presentazione in generale dei diversi temi che sono stati individuati da parte del Segretario generale ha preso la parola Giovanni Gualario, coordinatore della RSA di RFI, che ha illustrato in modo ampio e chiaro – nonostante la complessità della materia – il tema "Recast e recepimento interno della direttiva 34, e sue ricadute organizzative" i cui contenuti vengono riportati e illustrati, dallo stesso Gualario, in altra parte del giornale.

Dopo la relazione di Parrilla e dell'interessante intervento di Gualario hanno preso la parola, nell'ordine, Tosto, Graziosi e Martinez che hanno affermato essere

necessario, per Assidifer, in una situazione aziendale del genere, fortemente caratterizzata dalla ormai certa privatizzazione, esprimere pubblicamente un proprio qualificato parere affinché, sia all'interno del Gruppo (i colleghi dirigenti e i vertici aziendali) sia all'esterno (la cosiddetta opinione pubblica, i parlamentari e il Governo), si sappia che i dirigenti vogliono essere presenti nel momento delle scelte con una propria presa di posizione a tutela degli interessi dei dirigenti stessi e del proprio Gruppo.

A seguire, gli interventi di Celentano, Miniaci, De Vita, Di Bianco, Stivali e Del Vecchio hanno rafforzato quanto detto da chi li aveva preceduti. Ad ogni buon conto, all'interno del giornale vengono riportate, nel dettaglio, le posizioni di ciascuno.

In conclusione dei lavori si è fortemente raccomandato, da parte dei presenti, di organizzare possibilmente entro il prossimo mese di ottobre, una manifestazione pubblica (convegno/tavola rotonda) che consenta ad Assidifer, d'intesa con Federmanager, di farsi promotore di una iniziativa che abbia la finalità di pubblicizzare al massimo le positività e le negatività della privatizzazione del Gruppo FSI, secondo la formula che verrà prescelta (intero Gruppo o, piuttosto, segmenti di esso).

Il Segretario generale ha assicurato che porterà la proposta alla prossima Segreteria perché siano assunte nel più breve tempo le decisioni del caso.

Roberto Martinez

## Gli interventi

### Intervento di Giovanni Gualario

Le diverse opzioni sul tappeto in ordine alla privatizzazione devono essere valutate alla luce degli interessi (tutti legittimi ma non sempre convergenti) che ad esse sottendono. Nel turbine di soluzioni che di volta in volta vengono ventilate sulla stampa anche da personaggi autorevoli occorre orientarsi avendo come bussola la ragion d'essere di Assidifer che tutela i suoi associati ma ha a cuore anche l'Azienda, intesa come entità industriale di prim'ordine nel Paese (grazie anche ai suoi dirigenti).

La posizione assunta sin'ora ( ancorché solo sulle pagine del giornale) è stata fondata sui motivi di ragionevolezza sui quali ovviamente si è sempre pronti a discutere ma che ad oggi sono parsi i più coerenti con la politica di Assidifer e il suo ruolo in azienda.

Dobbiamo peraltro percepire la responsabilità della rappresentanza dei nostri associati e garantire e tutelare la credibilità di Assidifer se vogliamo essere interlocutori del vertice aziendale in rappresentanza di tutti i Dirigenti del Gruppo. Bene l'avvio di iniziative "autunnali" che orientate a comprendere meglio il dibattito in corso ma anche a comunicare all'esterno la nostra presenza e il ruolo al quale ci candidiamo; sarà necessario avviare una campagna di tesseramenti.

Dobbiamo prepararci a mutamenti anche organizzativi che potranno intervenire anche indipendentemente dalla privatizzazione o influenzarne l'indirizzo. E' il caso della applicazione della Direttiva 2012 / 34 (cd. Recast) dell'Europa acquisita alla legislazione nazionale con il DL 112 del 15.7.2015.

Dalla applicazione in RFI di questa normativa deriverà una concentrazione del ruolo di Gestore della Infrastruttura Nazionale su alcuni servizi espressamente indicati e compresi nel pedaggio mentre altri potranno essere venduti alla Imprese Ferroviarie a prezzi che prevedano un margine ragionevole di profitto e altri ancora proposti liberamente al mercato.

E' chiaro come questo impatti sostanzialmente su RFI e quindi quando parliamo di permanenza o meno nel Gruppo di RFI corriamo il rischio di intendere cose diverse da quelle che conosciamo.

### Intervento di Nicola Tosto

L'ultimo Consiglio Nazionale svoltosi il 10 luglio in prossimità delle ferie estive si è soffermato a lungo, tra l'altro, sul tema che certamente più preoccupa i ferrovieri: il processo di privatizzazione. E non tanto per il cambiamento epocale che questo comporterà anche se una esperienza di questo tipo non si ricorda! E poi i ferrovieri, ed i dirigenti in primis, storicamente sono stati alla testa dei processi di cambiamento della propria azienda. Ricordo a chi non c'era, o era distratto, le battaglie degli anni 70 e 80 dello scorso secolo(!) per la trasformazione della vecchia Azienda di stato in Ente Pubblico Economico prima e SpA poi! Niente quindi resistenza al cambiamento, ma giusta e doverosa attenzione per le modalità con cui questo avverrà. Le esperienze fatte in Italia nel campo delle privatizzazioni ed in particolare in Inghilterra con le ferrovie di quel paese già da sole consigliano prudenza se non diffidenza. Tutto quello che appare sui media poi fa il resto. Visioni diverse – legittime sia chiaro! ma forse inopportune se espresse a mezzo stampa - tra i maggiori esponenti dell'azienda ed anche nel governo. Annunci di cambi al vertice non si sa bene con quale motivazione: giudizio negativo sull'operato o semplice operazioni di potere? Bene, tutto questo preoccupa non poco i lavoratori e con essi i dirigenti di questo Gruppo che si sono

sempre impegnati e che specialmente negli ultimi anni hanno ottenuto risultati insperati fino a qualche anno fa. Un impegno che li ha visti protagonisti della trasformazione e dell'ammmodernamento di un'azienda che veniva spesso additata come simbolo di arretratezza ed inefficienza e che oggi è, invece, a ragione, riconosciuta come una delle più moderne e tecnologicamente avanzate. E' quindi legittimo che essi si preoccupino per il suo futuro. Certo anche – ci mancherebbe altro! - del futuro di chi vi lavora, ma anche per il suo sviluppo ed il ruolo che dovrà avere nel futuro del paese. In particolare nel momento in cui pare sia finalmente iniziata la ripresa economica. Ed allora si vogliono coinvolgere risorse private in questa operazione di rafforzamento ed ulteriore rilancio. Bene. Ma come? E qui si sono avanzate proposte diverse e contraddittorie. Spesso scarsamente motivate tanto da far temere che dietro ciascuna di esse possano essercene altre inesprese. Alcune sono state sostenute anche da questo giornale e non sarò certo io a smentirle e tanto meno a partecipare a questo gioco. Anche per questo già nel Consiglio Nazionale e durante la riunione del Gruppo di Lavoro che il Consiglio Nazionale ha deciso di costituire ho fatto le mie proposte operative. Partendo da alcune considerazioni. Prima considerazione: i dirigenti del Gruppo FS fanno parte, tramite Assidifer, di Federmanager e di CIDA che rappresentano centinaia di migliaia di dirigenti italiani. Seconda considerazione: l'appartenenza a queste grandi Organizzazioni ci legittima – così abbiamo sempre sostenuto - come parte integrante del Gruppo dirigente del paese. Se questo è vero ed io ne sono convinto, i dirigenti del Gruppo FS non possono tacere nel momento in cui si decide del futuro della loro azienda. Ma lo devono fare in modo che nessuno possa nemmeno pensare che lo fanno per interessi corporativi. Ed è per questo che ho proposto di preparare in tempi stretti, e comunque prima che vengano adottati provvedimenti di trasformazione, un evento - insieme a Federmanager ed eventualmente anche a CIDA - con il supporto di soggetti qualificati ed indipendenti. Lo scopo non è quello di presentare una nostra proposta a sostegno di questa o quella parte in causa, ma quello di analizzare i vari aspetti del problema con i pro ed i contro di ciascuna possibile soluzione e di offrirla al dibattito tra tutti i soggetti interessati. Tra i quali, si spera, ci siano i decisori. Dobbiamo assolutamente non estranearci dal dibattito ed attendere il verificarsi degli eventi, anche perché quello che avverrà condizionerà anche il ruolo di Assidifer ed il futuro dei nostri rappresentanti. Lo stesso modo di essere di Assidifer in ogni caso cambierà e noi dobbiamo essere pronti a prevenire i cambiamenti in modo da essere pronti ad affrontare il confronto con i futuri Vertici aziendali siano essi quelli attuali – e noi ce lo auguriamo – o sia essi nuovi. Dobbiamo quindi essere pronti a svolgere tempestivamente il nostro prossimo congresso in modo che la nuova azienda abbia un interlocutore credibile, preparato nel merito e legittimato da un chiaro mandato congressuale. Di tutto questo ed anche di altro abbiamo discusso un venerdì ed un sabato di settembre a Camigliatello Silano – a 1320 m slm – nel cuore della Sila cosentina con un tempo già autunnale con temperature inferiori ai 10 gradi, ma un ambiente spettacolare. Ora spetterà alla segreteria prima ed al Consiglio Nazionale poi di attivarsi rapidamente per tradurre in fatti organizzativi le proposte del Gruppo di lavoro. Naturalmente se li condivide.

### Intervento di Sergio Graziosi

Non ho potuto partecipare al Consiglio nazionale del luglio scorso, perché mi trovavo, come ogni anno in quel periodo,

sulle adorate Dolomiti. Approvo comunque totalmente l'ordine del giorno di quel Consiglio che ha demandato alla Segreteria il compito di mettere intorno ad un tavolo un gruppo di colleghi "motivati" a riflettere sulla fase di vita aziendale e sindacale che si andrà a determinare dopo il processo di privatizzazione che appare ormai inevitabile.

Ripeto testualmente la parte centrale di quell'ordine del giorno: "... il Consiglio nazionale dà mandato alla Segreteria di attivarsi in tempi brevi, con un ristretto Gruppo di lavoro, per analizzare le ricadute del processo di quotazione in borsa, sia per quanto riguarda le ricadute sull'organizzazione interna del Gruppo FSI, che per quanto riguarda la politica dei trasporti e la politica economica complessiva del Paese ...".

La discussione – e il mio intervento in particolare – si è incentrata sulla privatizzazione, ovviamente alla luce anche del recepimento della direttiva Recast e della prossima definitiva approvazione a livello europeo del 4° pacchetto infrastrutture.

Si è discusso molto e molto bene (invito i lettori a leggere con attenzione anche gli altri interventi dei colleghi presenti). Mi preme, a questo punto, non solo riportare quanto da me detto direttamente a Camigliatello, ma anche su quanto ho riflettuto successivamente.

Intanto, a differenza di molti colleghi, sul processo di privatizzazione io mi schiero!!

Mi schiero con la tesi della "privatizzazione parziale". Non è la tesi aziendale né quella del Tesoro: è la tesi del Ministro Del Rio, del Presidente di FSI e, modestamente, la mia da tempi non sospetti. Le due direttive europee citate portano, a mio parere, ad un percorso obbligato che vedrà alla fine la separazione dell'infrastruttura dall'impresa di trasporto. In parole povere RFI per suo conto. Si può concepire in tale scenario una privatizzazione in solido del Gruppo? Chi mai metterà capitali propri in tali condizioni?

Per meglio capire riflettiamo sulla Recast.

Verbo inglese "to recast" = cambiare, rimpastare, rimaneggiare, rimodellare, riformulare". Orbene "to recast" significa, per l'Europa, e non c'è da meravigliarsene, rinforzare ancor di più il libero accesso all'infrastruttura e le garanzie di indipendenza che il suo gestore deve fornire alle imprese, verso le quali è tenuto rendere disponibili anche certi servizi, come ha ben spiegato Giovanni Gualario nel suo intervento. Il 4° pacchetto accentua tale indirizzo e ipotizza al 2019 la liberalizzazione completa, e l'erezione di "barriere invalicabili" fra l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria storica laddove non sia stata nettamente realizzata la separazione fra i due soggetti.

Vi invito a riflettere su alcune interessanti date: la Recast è del 2012, noi la riceviamo nel luglio 2015 quando nel giugno 2016 è stata raggiunta una intesa tecnica di fondo sul 4° pacchetto. Leggo sul Sole 24 ore Trasporti in data 22 giugno 2015: "Arriva l'accordo sul pilastro tecnico del Quarto pacchetto ferroviario europeo. Parlamento, Commissione e paesi membri hanno trovato la quadratura del cerchio sul complesso di regole che consentirà di arrivare a un sistema di omologazione unico dei treni a livello comunitario". Non è certo poco! E' come se la Recast fosse già vecchia. Mi domando: con la determinazione che, sia pure fra alti e bassi, le Istituzioni europee hanno da sempre sul tema della separazione, come può ancora sostenersi la necessità del mantenimento dell'infrastruttura e dell'impresa sotto lo stesso ombrello societario? Antenna lunga ci vuole, se no i processi li subiremo sempre mentre bisogna governarli. Questo più o meno quanto sostenuto a Camigliatello.

Interventi - segue a pag. 3

Ma da tempo mi assilla un dubbio di fondo: qualcuno, non so chi – il Ministero dei trasporti, qualche istituto di ricerca o chissà chi – sta facendo il punto sulla liberalizzazione del mercato ferroviario?

Mi spiego. Il mercato ferroviario è stato liberalizzato nella presunzione che la concorrenza avrebbe portato ad un miglioramento generalizzato dell'offerta ferroviaria, riportando quindi uomini e merci alla modalità su rotaia, ridimensionando di conseguenza le altre modalità, in particolare la strada e soprattutto le merci su strada. Bene, tutti d'accordo! Ma questo è avvenuto?

Riflettiamo, a titolo di esempio, sul problema delle merci, traendo spunto da una mia personale testimonianza. A luglio mi sono trovato una mezz'ora buona nella stazione di Fortezza, linea del Brennero: saranno passati a dir poco una decina di treni merci fra le due direzioni, ma nessuno di Trenitalia. Domanda: questo significa che la previsione, almeno su quella fondamentale direttrice, si è avverata? Il traffico è aumentato ma Trenitalia non ha sostenuto il confronto? Sul Brennero sembra proprio che sia così. Ma in tutto il sistema? Insomma, se il traffico merci in ferrovia è aumentato e Trenitalia non ne ha beneficiato, o ha addirittura fatto passi indietro, il problema riguarda solo la nostra Azienda, ma se il traffico è rimasto inalterato o è addirittura globalmente diminuito il problema è di politica generale dei trasporti. E' ovviamente un problema anche di Cargo, anzi, per Cargo, è ancora più grave.

Non voglio poi parlare del trasporto viaggiatori. Ci sarebbe molto da dire, anche su certe, almeno per me, incomprensibili politiche della nostra azienda. Ne ho parlato tante volte. Preferisco lasciar perdere. Per ora.

Ecco, io penso che Assidifer debba fare una riflessione sulla necessità di approfondire le conseguenze e i risultati della liberalizzazione. Occorre mobilitare da subito la nostra Commissione studi perché faccia un'approfondita ricerca in materia, con tutti i mezzi disponibili, da Internet agli opportuni contatti col Ministero dei Trasporti. Fra l'altro questo mi sembra fondamentale anche per ragionare meglio sulla privatizzazione, nonché per un buon recepimento "pratico" delle più volte citate due direttive, la Recast, in atto, e il 4° pacchetto, in prospettiva.

#### Intervento di Roberto Martinez

La privatizzazione potrà cambiare molto nell'assetto attuale del Gruppo e i dirigenti, come forza portante delle diverse società che lo compongono, non possono essere assenti in un momento così importante di Ferrovie dello Stato Italiane. Bene, quindi, la tempestività e la serietà con la quale si è organizzata questa riunione e la determinazione con la quale, da parte di tutti i presenti, si vanno discutendo le possibili soluzioni ad un problema di tanta importanza.

La privatizzazione delle Ferrovie rappresenta, oggi, un fatto paragonabile alla trasformazione, avvenuta nel 1986, da Azienda Autonoma di Stato a Ente pubblico e in Società per Azioni.

I colleghi più anziani presenti ricorderanno certamente che al Congresso di Jesi (dicembre 1985) l'allora sindacato dei dirigenti, in previsione dei cambiamenti che sarebbero stati introdotti nell'Azienda dalla legge 210, avvertì la necessità di trasformarsi e di adeguare i propri uomini e le proprie strutture al nuovo che stava arrivando, portando ai vertici sindacali anche personaggi che fino a quel tempo mai avevano fatto vita sindacale attiva.

Oggi la situazione è analoga, anzi, forse più complessa e rischiosa per la classe dirigente in servizio, e di questo si dovrà tener conto nelle scelte che verranno fatte per il futuro del sindacato.

Ma torniamo al tema della privatizzazione.

Un sindacato che si rispetti – in particolare se quel sindacato rappresenta i dirigenti – deve assolutamente essere presente, con proprie idee e valide proposte, nel momento in cui qualcuno (il Governo) decide l'assetto futuro delle società del Gruppo ed è fondamentale che questa presenza venga fatta sentire tempestivamente all'interno del sindacato e all'esterno, prima che decisioni tanto importanti vengano prese.

Un modo per esserci – e per avere la visibilità necessaria – può essere rappresentato dalla organizzazione di una manifestazione pubblica, magari con il supporto di Federmanager di cui Assidifer fa parte, nel corso della quale il problema della privatizzazione può essere affrontato e discusso con il concorso di personaggi qualificati, sia aziendali che del mondo accademico.

Punto fondamentale è che la manifestazione – un convegno o una tavola rotonda che sia – venga organizzata al più presto, comunque prima delle decisioni che verranno assunte sul tipo di privatizzazione da adottare.

#### Intervento di Giuseppe Celentano

E' facile immaginare che con la privatizzazione cambieranno molte cose per il Gruppo FS: aspetti di politica dei trasporti, ricadute sulla organizzazione, relazioni industriali, gestione del personale compreso quello dirigente, etc.

E per quanto più direttamente ci riguarda, anche il ruolo futuro di Assidifer, che necessariamente dovrà trovare una sua riconfigurazione.

Il grado di cambiamento dipenderà, poi, da come si realizzerà la privatizzazione.

Le possibilità sono diverse: quotazione in borsa dell'intero Gruppo, o parte di esso, scorporo di alcune attività e loro messa sul mercato, solo per citarne alcune.

Sarà comunque determinante, nel valutare la capacità di

controllo dell'azionista pubblico, la percentuale di quote che verranno messe sul mercato.

In ogni caso, l'ingresso dei privati, determinerà un cambiamento della visione strategica della "nuova azienda", più orientata alla massimizzazione del profitto, in grado cioè di soddisfare le aspettative dei privati ad ottenere una adeguata remunerazione dell'investimento realizzato con l'acquisto di parte delle azioni FS.

In coerenza con il nuovo orizzonte strategico, dovranno essere adeguati i piani industriali e i modelli di business nonché le strutture organizzative che dovranno supportarli. E' facile pertanto immaginare una immissione di nuove risorse manageriali, con un profilo coerente con i nuovi bisogni aziendali, soprattutto nelle strutture direzionali e nelle aree aziendali dove si realizzano maggiori occasioni di redditività del business.

Ci sarà quindi da affrontare una fase di ricambio manageriale dalle dimensioni ed effetti ancora sconosciuti.

A fronte di quanto è possibile prevedere, occorre "in primis" mettere in piedi un percorso preliminare di conoscenza ed approfondimento.

Sarà utile da parte nostra incontrare i colleghi delle RSA delle aziende che hanno già vissuto questa esperienza, per meglio capire come sono state affrontate, dal punto di vista sindacale, le ricadute che la privatizzazione ha generato anche sulla gestione del gruppo dirigente.

Il percorso di approfondimento dovrà necessariamente prevedere l'organizzazione di un evento/convegno, con la partecipazione di esponenti del mondo accademico, industriale, aziendale, e politico, al fine di analizzare i possibili scenari futuri e le opportunità che la privatizzazione offre, evidenziando anche gli aspetti critici.

Come sindacato dobbiamo inserirci nella fase di cambiamento fornendo un contributo all'esigenza di trasformazione del Gruppo, a conferma che la nostra Organizzazione è stata ed è aperta al cambiamento, che lo ha sempre sostenuto, quando questo è finalizzato alla crescita dell'azienda e al miglioramento dei servizi resi alla clientela.

Sarà proprio la nostra capacità di essere soggetti propositivi e credibili che ci consentirà di acquisire uno spazio di confronto nella nuova azienda.

Nell'affrontare la nuova fase avremo bisogno anche di ripensare alla nostra organizzazione interna e rafforzare la nostra collaborazione con Federmanager, pur mantenendo la nostra autonomia organizzativa.

L'appuntamento congressuale del prossimo anno dovrà servire anche a questo, e a far emergere nuovi soggetti, nuove energie con un profilo sindacale adeguato a confrontarsi con la nuova realtà aziendale.

Ovviamente va utilizzata al meglio l'esperienza dei colleghi senior.

Il mio auspicio è che si realizzi un giusto equilibrio, tra colleghi senior e giovani e che entrambi, abbiano la passione di fare sindacato e la competenza, sia per gestire le relazioni sindacali nella nuova realtà aziendale, che nel dare risposte alle istanze della categoria e alle esigenze dei singoli colleghi.

#### Intervento di Mario Miniaci

Il Consiglio Nazionale di ASSIDIFER del 10 luglio ha, fra l'altro, approvato un Ordine del Giorno, dando mandato alla Segreteria Generale di attivare un ristretto GRUPPO di LAVORO per analizzare le diverse ricadute del processo di quotazione in borsa in atto nel Gruppo FS.

Dopo la pausa estiva, la Segreteria ha dato esecuzione al mandato ricevuto, convocando nei giorni 11 e 12 settembre in Calabria (Camigliatello Silano) la prima riunione del G.d.L. per un preliminare esame delle più significative ricadute sia sull'organizzazione interna al Gruppo FS, sia rispetto alla politica dei trasporti del Paese ed anche in riferimento ad alcuni orientamenti emersi a livello europeo in materia di trasporto ferroviario. Nella suddetta riunione, il G.d.L. si è avvalso del contributo di membri di Segreteria (Parrilla, Stivali, Celentano), del Comitato di Presidenza (Miniaci, Graziosi, Tosto), di Responsabili di Struttura (Gualario RFI, Di Bianco Italferr, Martinez Pensionati e Direttore Giornale F&S), del Tesoriere (Del Vecchio) e di una agguerrita componente del Consiglio Nazionale (Maria Grazia De Vita). Argomento centrale della discussione è stato, ovviamente, la quotazione in borsa di FS con riflessi molto importanti di carattere macroeconomico ed aspetti di politica dei trasporti.

Sono state delineate alcune possibili conseguenze sugli assetti organizzativi delle Strutture del Gruppo e le connesse ricadute sulle relazioni industriali e la gestione del personale dirigenziale. Al momento è stato opportuno effettuare analisi e valutazioni prudenziali anche perché le attività, attualmente in corso, sul processo di quotazione in borsa, non potranno non tenere conto delle ricadute organizzative derivanti dal recepimento della Direttiva 2012/34/UE cui Decreto Legislativo N. 112 del 15/07/2015 in materia di regole relative all'utilizzo ed alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizio ferroviario nazionale ed internazionale ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia (RECAST) (vedere articolo specifico in altra parte del giornale).

Pur in presenza di uno scenario con contorni non molto definiti e, per alcuni aspetti ancora incerti, il G.d.L. ha ritenuto utile svolgere alcune riflessioni sul duplice ruolo che deve svolgere ASSIDIFER, sia nella attuale delicata fase in cui si studiano, si approfondiscono, si maturano e si attuano le scelte e sia nel successivo momento in cui si dispiegheranno gli effetti concreti ed operativi del processo di privatizza-

zione.

Nell'attuale contesto assume, quindi, particolare significato il forte intreccio tra l'azione di ASSIDIFER ed il ruolo politico ed il supporto organizzativo di FEDERMANAGER, essendo la quotazione in Borsa del Gruppo FS un evento di grande rilievo nella politica industriale ed economica del Paese.

In merito alle azioni a breve da attivare all'interno delle strutture dell'Azienda, è stata evidenziata l'esigenza di intensificare le iniziative per approfondire la conoscenza sullo stato di avanzamento del processo in atto, al fine di pianificare ed attivare idonee ed incisive azioni di comunicazione, informazione e maggiore coinvolgimento del nostro corpo associato, estendendole ad ampi strati di popolazione ferroviaria. È stato infatti rilevato che, al momento, verso l'attuale processo di quotazioni in borsa, regna uno scarso livello di attenzione da parte di molti dirigenti e quadri e tale gap informativo deve essere assolutamente recuperato. In tale azione vanno attivate tutte le risorse che operano in ASSIDIFER a livello Centrale e Territoriale.

Sulla base di tali sintetiche considerazioni e con l'approfondimento dei contenuti emersi dal G.d.L. e che sono riportati in questo numero di Ferrovie & Servizi, la Segreteria Generale si è attivata per intraprendere, in tempi brevi, concrete iniziative coerenti con quanto finora approfondito da sottoporre all'esame ed alla valutazione del Consiglio Nazionale.

La metodologia seguita dal G.d.L. è stata molto efficace, ed è utile prevedere altri momenti di analisi ed approfondimento, estendendo - eventualmente - la partecipazione sia ad altri colleghi di ASSIDIFER e Federmanager, sia ad esperti esterni.

#### Intervento di Roberto Di Bianco

Mi soffermo sul primo punto all'OdG, ossia quello della privatizzazione.

Non vi è dubbio che siamo alla vigilia di grandi cambiamenti all'interno del Gruppo FS Italiane anche se non è ancora chiaro in che modo questi saranno attuati. Già da tempo l'AD di Gruppo ing. Elia ha ipotizzato la quotazione in borsa del Gruppo FS nella sua interezza, al netto dell'infrastruttura ferroviaria la cui proprietà dovrebbe essere prima ceduta da RFI allo Stato e poi concessa al Gestore RFI con una concessione di lunga durata.

La parte restante, del valore ipotizzato di circa 10 miliardi di euro, sarebbe quotata in borsa fino ad un massimo del 40% del valore complessivo.

Assidifer si è mostrata favorevole alla soluzione appena descritta poiché manterrebbe l'unità del Gruppo; tuttavia questa è solo una delle ipotesi possibili e, per di più, non sembra la soluzione voluta dal Governo che, ricordiamo, ha promosso la privatizzazione delle FS per ragioni di bilancio pubblico (ossia per "fare cassa") per poi investire il ricavato sempre sul trasporto ferroviario senza incidere troppo sul bilancio dello Stato.

Proprio in ragione del fatto che si profilano diversi scenari (ulteriormente complicati dalla direttiva "recast") sembra opportuno indagare maggiormente, con l'ausilio di esperti del settore, i possibili "panorami" che si profilano all'orizzonte: in questo senso sono favorevole all'organizzazione di un convegno sul tema della privatizzazione che io imposterei in modo "aperto" ossia illustrando vantaggi e svantaggi delle diverse posizioni.

In tal modo Assidifer avrebbe un ruolo più attivo nella vicenda, potendosi preparare meglio ai futuri cambiamenti che il Governo deciderà di attuare.

Approfitto inoltre dell'occasione di questo incontro per portare all'attenzione di voi colleghi gli ultimi sviluppi relativi al tema della gestione degli investimenti e del rapporto fra RFI e ITALFERR, di cui l'ing. Elia aveva parlato nel corso della Convention dei Dirigenti di Gruppo tenutasi nel mese di gennaio 2015.

Il 7 agosto 2015 è stato siglato un accordo fra gli AD di RFI e di ITALFERR che, fra l'altro, stabilisce quanto segue:

1. Il ruolo di Responsabile del Procedimento in tutte le fasi (di progettazione, di aggiudicazione dei lavori, di costruzione) sarà svolto dal Referente di Progetto di RFI, mentre prima era per lo più svolto da ITALFERR;
2. le attività negoziali (appalti di lavori) saranno svolte solo da RFI;
3. RFI non affiderà più a ITALFERR incarichi "full service". In pratica RFI non intende più che ITALFERR operi "in nome e per conto" della Committenza nella gestione degli investimenti.

A seguito della firma dell'accordo in questione è stato istituito un GdL che si occuperà di adeguare il Contratto vigente RFI-ITALFERR.

La RSA dei dirigenti di ITALFERR chiederà a breve un incontro con i Vertici di ITALFERR per discutere dei contenuti dell'accordo e delle relative conseguenze, soprattutto in termini prospettici. Sarà anche chiesto se vi sia stato o meno un coinvolgimento della Holding nella rimodulazione del ruolo delle due Società (RFI e ITALFERR) nella gestione degli investimenti; tale coinvolgimento sarebbe opportuno al fine di contemperare le esigenze del Gruppo e quello delle singole Società ma anche per non correre il rischio di disperdere il patrimonio di competenze di ITALFERR, che vanta un'esperienza ormai trentennale nel campo della Progettazione, della Direzione Lavori, della Gestione degli Appalti e del Project Management di grandi interventi infrastrutturali, sia in Italia che all'estero.

Interventi - segue da pag. 3

### Intervento di Francesco Del Vecchio

A prescindere dall'ipotesi di quotare tutto il Gruppo (opzione A) oppure no (opzione B), verrà messa sul mercato una quota non maggioritaria di azioni di Ferrovie.

Chi le comprerà? I cittadini? Gli investitori istituzionali? Le banche? Saranno investitori solo italiani o anche o prevalentemente esteri? Gli acquirenti più significativi lo faranno solo come investimento finanziario o per entrare in un mercato ferroviario italiano?

Che cosa determinerà il prezzo di vendita delle azioni? I rating delle apposite società? Gli ebitda del Gruppo? Le prospettive future?

Successivamente, il valore di mercato delle azioni dipenderà dalle prospettive di fatturato, margini e utili del Gruppo FSI (o delle società messe sul mercato), dalle sue prospettive di crescita.

Sempre successivamente, saranno importanti gli eventuali passaggi di mano dei titoli. Eventuali spaccettamenti del Gruppo (nell'ipotesi A) potrebbero portare alla creazione di titoli di serie A e titoli di serie B.

Va anche osservato - pur nella consapevolezza che è azzar-

dato allo stato innamorarsi di un modello o di un altro - che attualmente, pur nel rispetto delle direttive europee sulla separazione tra gestione dell'infrastruttura e imprese di trasporto, le attività delle diverse società nell'ambito del Gruppo sono complementari una con l'altra, traggono valore una dall'altra e conferiscono valore all'intero Gruppo.

Modello Poste: collocato tutto il Gruppo. Modello TERNA: Terna (grosso modo l'"RFI" del settore energetico) fu scorporata da Enel, ma è una società anch'essa, collocata sul mercato, con la Cassa Depositi e Prestiti al 29% circa e ben il 48% in mano a investitori istituzionali, di cui il 42% stranieri, americani ed europei.

L'opzione A potrebbe significare maggiormente un ingresso di investitori finanziari, mentre l'opzione B potrebbe essere maggiormente finalizzata ad acquisire partner industriali e a scremare attività che sono prospetticamente di non certa redditività.

Una riflessione infine sul ruolo di Bruxelles in questa operazione, che sembra tutta interna italiana.

Bruxelles insiste sulla necessità e sui benefici della concorrenza, e marcia come un panzer in questa direzione in attuazione dei principi del Trattato di Roma.

Obiettivi che passano anche attraverso la privatizzazione. E

mentre Bruxelles insiste sulla privatizzazione e sull'aumento della concorrenza, Germania e Francia, i principali Paesi dell'Unione Europea, non vendono, non smembrano DB e SNCF, mantengono tutto sotto il saldo controllo dello Stato e fanno shopping altrove in Europa. Concorrenza che il colosso tedesco ignora, avendo attualmente un potere pressoché monopolistico in Europa, specie nei mercati. Comprammo il 51% di Arriva Deutschland da Deutsche Bahn (DB) insieme con Cube Infrastructure creando Netinera dopo che DB aveva acquistato l'intero Gruppo Arriva Plc. E solo dopo che la Commissione Europea aveva rilevato che l'acquisizione avrebbe ridotto la concorrenza nel mercato ferroviario tedesco, per cui chiese che Arriva Deutschland fosse venduta ad una parte terza (stava proprio esagerando!).

Ed oggi la Germania - che è già un colosso dei trasporti e della logistica a livello europeo ed anche mondiale - si sta comprando pezzi di infrastrutture in Grecia (aeroporti, porti) e vedremo chi si comprerà le ferrovie che questo Stato membro deve vendere in applicazione delle misure imposte dall'Europa.

Un richiamo infine ai continui ostacoli alla reciprocità da parte delle ferrovie francesi.

## Sempre aperti i cantieri delle pensioni

Non solo i cantieri di opere cominciate, mai finite. Ruedi abbandonati. Denaro pubblico buttato al vento (*Spending review* dove sei? !). Ma anche i cantieri legislativi. Restano sempre aperti. Tra i tanti, spicca il "cantiere normativo" delle pensioni. Che costringe a percorsi tortuosi, durante e dopo la vita lavorativa. Nei tempi che viviamo, è l'incertezza la connotazione della vita sociale. Particolarmente quella che riguarda i lavoratori e i pensionati, ai quali è resa improbabile un'efficace protezione dalle continue incursioni sui loro diritti. Perché alla politica che gestisce la vita collettiva manca la cultura della pianificazione. Andiamo avanti per approssimazioni successive. Cercando di fronteggiare ricorrenti emergenze. Ora si riapre il "cantiere normativo" delle pensioni future (es. flessibilità in uscita). Necessaria. Si discute sull'urgenza, i costi. E si continua a lavorare per arginare le frane provocate dai mal impiantati "cantieri" precedenti (es. esodati). Né si è mai chiuso il "cantiere delle pensioni" già in atto. Perfino quelle liquidate da anni. Si accresce così il lavoro di giudici, avvocati, esperti previdenziali. Ormai numerosi sono i "cantieri giudiziari". Quelli relativi ai c.d. "contributi di solidarietà". I media non ne parlano più tanto. Eppure, i "cantieri giudiziari" su questi provvedimenti sono tuttora aperti. Ma non fanno notizia. Nei *talk show* non alzano lo *share*; i titoli di giornali non si prestano al clamore (a meno che le notizie non rivelino fatti scandalosi).

Sono argomenti che interessano solo una minoranza della popolazione: i pensionati sui trattamenti dei quali da anni vengono effettuati prelievi illegittimi, come li ha definiti la Corte Costituzionale. Illegittimi, in quanto ritenuti di "natura tributaria" a carico di "una sola categoria di cittadini" e, pertanto, "irragionevoli e discriminatori". Sul contributo di solidarietà per 6 anni (2012-2017) pendono tre cause pilota dinanzi ai tribunali di Modena, Bologna, Vicenza (P. n. 1 Tab.). Per l'altro contributo di solidarietà i cui prelievi si effettuano dal 2014 al 2016, si è in attesa della Pronuncia delle Corti Costituzionali (P. n. 2 Tab.). E, intanto, si è riaperto il grande "cantiere giudiziario" sulla perequazione. Nell'arco degli ultimi 24 anni sono intervenute decine di modifiche nei meccanismi e criteri d'indicizzazione delle pensioni. Tutte in senso peggiorativo. Tranne che per le pensioni minime. Le altre pensioni hanno subito frequenti blocchi totali o parziali. Per ben sei volte negli anni più recenti, con effetti di trascinarsi disastrosi per tutto il corso della vita degli interessati e dei superstiti. Un cantiere che avrebbe dovuto chiudersi una volta per tutte, a seguito delle numerose successive Pronunce della Corte Costituzionale. Ma non è andata così. Le Pronunce ammonivano il Governo a non abusare di ripetuti provvedimenti sospensivi dell'adeguamento delle pensioni al costo della vita. La penultima, in ordine di tempo, (Sent. n. 316 del 3 novembre 2010) avvertiva in termini ben chiari che: "la frequente reiterazione di misure intese a paralizzarlo (l'adeguamento n. d. r), esporrebbero il sistema ad evidenti tensioni con gli invalicabili principi di ragionevolezza e proporzionalità perché le pensioni, sia pure di maggiore consistenza, potrebbero non essere sufficientemente difese in relazione ai mutamenti del potere d'acquisto della moneta". Quella Sentenza era appena oggetto di lettura e commenti, (pubblicazione in G.

U. 17/11/2010 n. 46). Era avvertita, con soddisfazione, come un segnale di stop definitivo ai provvedimenti sospensivi in materia di adeguamento delle pensioni al costo della vita. E, invece, no! Ecco la legge 22 dicembre 2011, n. 214, art.24, comma 25 che azzera nuovamente la perequazione automatica delle pensioni. Questa volta addirittura di quelle appena superiori a tre volte il trattamento minimo INPS. A correzione interviene la Sentenza della Corte Cost. n. 70/2015. Che ripristina il regime ordinario della perequazio-

ne, perché "l'assenza di rivalutazione impedirebbe la conservazione nel tempo del valore della pensione, menomandone l'adeguatezza... il blocco della perequazione lederebbe il principio di proporzionalità tra la pensione, che costituisce il prolungamento della retribuzione in costanza di lavoro, e il trattamento retributivo percepito durante l'attività lavorativa... la mancata rivalutazione, violando il principio di proporzionalità tra pensione e retribuzione e quello di adeguatezza della prestazione previdenziale, altererebbe il principio di eguaglianza e di ragionevolezza, causando un'irrazionale discriminazione in danno alla categoria dei pensionati...". Ma il Governo non se ne dà per inteso. Interpreta a suo modo la Sentenza, (sintomo pericoloso di decadenza nei rapporti fra Organi costituzionali). Né convoca le parti sociali per condividere interventi che, formalmente rispettosi della Pronuncia, fossero sostenibili per il pubblico bilancio. Niente. Emanò il Decreto legge n.65/2015, e successiva conversione con legge n. 109/2015. Ripristina una perequazione ordinaria, ma solo parzialmente fino a sei volte il minimo INPS. Niente per le altre. Immediata la reazione. Si riapre un nuovo "cantiere giudiziario" sulle pensioni in parte o in tutto escluse dall'adeguamento al costo della vita (P. n.3 Tab.). E, nel frattempo, ecco aprirsi anche "cantieri locali di manutenzione giudiziaria". Ineccepibili sul piano procedurale. Il Tribunale di Napoli, il 29 maggio scorso ha emesso un decreto ingiuntivo nei confronti dell'Inps per il pagamento a un pensionato della somma derivante dal ricalcolo della pensione secondo la Sent. n. 70/2015 della Corte Costituzionale. E anche il Tribunale di Santa Maria Capua Vetere, il 10 settembre, ha accolto un analogo ricorso, disponendo decreto ingiuntivo nei confronti dell'Istituto previdenziale. Al quale l'Inps non ha fatto opposizione nei termini. Al riguardo "Newsletter" CIDA del 21/25 settembre, acquisite le necessarie informazioni, segnala che l'Istituto previdenziale è intervenuto il 18 settembre con una nota di chiarimento, nella quale è detto che lo stesso si opporrà a tutti i ricorsi. Secondo la nota di chiarimento, l'Inps, "presenterà opposizione ancorché in un momento successivo". Va detto subito, comunque, che trattasi di casi particolari e che solo le sentenze della Corte Costituzionale che dichiarano l'illegittimità costituzionale di una legge hanno efficacia generale.

Non finisce qui. Perché alle vertenze giudiziarie esposte, va aggiunta la sequela di provvedimenti che tuttora attaccano le pensioni (P. n. 4 Tab.) o ipotizzano di ridurne l'integrità (P. n. 5 Tab.). Ovvero disposizioni che decurtano fortemente i trattamenti; ma che nessuno s'incarica più di modificare, nonostante le numerose leggi a più riprese annunciate e poi abbandonate nel polveroso dimenticatoio di proposte che non varcheranno mai l'emiciclo delle aule parlamentari. Ci riferiamo, in special modo, alla perversa legge relativa alle pensioni di reversibilità. Norme che possono determinare la riduzione fino al 75% del trattamento del *de cuius*. (P. n. 6 Tab.). Sempre più spesso, alla solitudine di chi resta, e alle difficoltà degli anni, si accompagneranno nuove incertezze...

Antonio Dentato

### COME TI RIDUCO LA PENSIONE

Provvedimenti che riducono le pensioni	Prelievi sulle pensioni (in corso o allo studio)	Azioni in corso
<b>Contributo di solidarietà per 6 anni (2012-2017)</b> (Legge n. 214 del 22 dicembre 2011, Art. 24, comma 21).	<b>Trattenute</b> tra lo 0,3% e l'1% su pensioni imponibili di chi al 31 dicembre 1995 aveva all'attivo almeno cinque anni di anzianità contributiva presso i fondi Volo, Telefonici, Elettrici, Ferroviari Ferrotranvieri, Inpdai, (confluiti nell'Inps).	In corso tre cause pilota: tribunali di Modena (2° udienza 11.5.2015); Bologna (2° udienza 29.10.2015); Vicenza (2° udienza 11.10.2015).
<b>Contributo di solidarietà per gli anni 2014-2016</b> (Legge di Stabilità 2014, n. 147 del 27/12/2013, Art. 1 comma 486).	<b>Trattenute</b> pari a: 6% sui trattamenti pensionistici compresi tra 91.251,16 e 130.358,80 euro; 12% sui trattamenti compresi tra 130.358,80 e 195.538,20 euro; 18% sui trattamenti sup. a 195.538,20 euro.	Seguito Ordinanza Corte dei Conti di Venezia (16 gennaio 2015), Attesa Pronuncia Corte Cost. Tempi della Pronuncia non prevedibili
<b>Sospensione perequazione</b> (art. 24, comma 25, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201).	<b>Pronuncia di incostituzionalità:</b> Corte Cost.n.70/2015 su mancata perequazione 2012-2013 pensioni superiori a 3 volte minimo. Decreto applicativo n 65/2015. Conversione in legge con L.109 del 17 luglio 2015. Parziale perequazione da 3 a 6 volte minimo INPS. Esclusi trattamenti sup. a 6 volte min.	Promossi giudizio incostituzionalità da Tribunali, Corte Conti. Le cause pilota per mancata applicazione della Sent. Cost. n. 70/2015, saranno riasunte da CIDA, per conto di tutte le Federazioni aderenti.
<b>Sportello pensionandi</b>	<b>Applicazione</b> del sistema retributivo se il sistema contributivo genera pensioni d'importo superiore al primo. Leggb.Stab.2015 Art. unico, commi 707 e 708	Effetto retroattivo. Dall'1 gennaio 2012
<b>Contributo di equità</b>	<b>Ritenute</b> su differenza fra trattamento calcolato con metodo retributivo e metodo contributivo. Ipotesi prelievo su trattamenti al disopra di 2mila euro il mese, sommando tra loro le pensioni ricevute da una stessa persona.(notizie di stampa).	Sono, per ora, solo ipotesi di prelievo, in relazione a tabelle pubblicate dall'INPS sotto il titolo: Operazione porte aperte. (Notizie stampa).
<b>Pensione di reversibilità.</b> Legge n.335/95 Riduzioni previste dall'art. 1, comma 41, Tabella F.	<b>Riduzione:</b> in alcuni casi i titolari di reversibilità percepiscono meno di un terzo dell'importo del trattamento del <i>de cuius</i> .	Presentate numerose proposte di legge per modifica tabella F Art. 1 comma 41 Legge n. 335/95.