

A DIECI ANNI DAL FONDO PENSIONISTICO INTEGRATIVO



di Aristide Ricci

Scegliere oggi pensando al domani

Scegliere oggi pensando al domani, uno slogan che sembra preso in prestito dalla pubblicità, e che riassume in modo efficace le motivazioni che dovrebbero spingere a scegliere la previdenza integrativa: come dire, con i tempi che corrono "del domani non c'è certezza".

Ma la previdenza integrativa quanto è utile realmente per garantire un futuro più sereno agli addetti nel settore del trasporto pubblico locale e come sta andando?

Ne parliamo con Santo Di Santo, Presidente di **Priamo**, il fondo di previdenza integrativo dei dipendenti delle aziende di trasporto pubblico locale che raggruppa anche i lavoratori di altri settori del comparto dei trasporti.

Il fondo Priamo è stato avviato agli inizi del 2002 a seguito del rinnovo del contratto nazionale di categoria siglato nel 1998 che sanciva, tra l'altro, l'impegno delle parti, sindacati e delle aziende, a dar vita al fondo pensionistico integrativo nel settore del TPL, così come era avvenuto in precedenza anche in altre categorie importanti

quali quelle dei meccanici, dei chimici, degli elettricisti, per citare le più rappresentative.

Quale è lo stato di salute del fondo Priamo?

I risultati del Fondo Priamo sono sicuramente positivi e tra i migliori dei fondi negoziali chiusi. Nel settore dei trasporti ci sono ben 7 fondi di previdenza complementare: Priamo con i suoi 61.000 iscritti è il maggiore, precede Eurofer (attività ferroviarie) che ne conta circa 45.000. A livello generale, in ordine di grandezza, siamo il nono fondo negoziale dietro a colossi come **Cometa** (Metalmeccanici) o **Fonte** (Commercio) che hanno una platea di riferimento ben più numerosa. Priamo, infatti, vanta un apprezzabile tasso di adesione pari al 55% degli addetti, una percentuale che è di molto superiore alla media. Chiaramente, anche l'attivo netto destinato alle prestazioni, *Andp*, cioè il patrimonio, è in linea con questi ottimi numeri, circa 300.000 di euro accumulati in soli cinque anni di attività. Il fattore più significativo del successo di Priamo è però la *performance* fatta registrare, basti rilevare che

Parla Santo Di Santo, Presidente di Priamo, l'istituto di previdenza

nel periodo di riferimento il TFR è cresciuto del 9,37%, mentre il comparto bilancio (unico fino al 30 giugno 2007) ha reso il 19,17%.

Quanti sono esattamente ad oggi i lavoratori italiani del trasporto pubblico locale che hanno aderito al fondo, e quale è la loro età media?

Come già detto prima, gli iscritti a Priamo sono complessivamente circa 61.000, di questi oltre 60.000 sono del settore TPL, mentre il restante è formato da marittimi, noleggio autobus con conducente, impianti a fune e dipendenti delle fonti istitutive, categorie che però sono confluite nel Fondo da pochissimo tempo. Purtroppo l'età media degli aderenti è alta: basti pensare che 128.000 lavoratori sono collocati tra i 35 ed i 44 anni, oltre 22.000 tra i 45 e i 54 anni, mentre solo 3.000 lavoratori hanno tra i 30 e 34 anni, e 2.500 meno di 30 anni. Proprio i giovani, che più degli altri hanno bisogno della pensione complementare, stentano a rendersene conto e ad aderire al Fondo; un dato in linea con tutte le altre realtà e che conferma una certa "miopia previdenziale" degli addetti meno anziani

Se dovesse proporre ad un lavoratore appena assunto in azienda l'iscrizione a Priamo, che cosa gli direbbe per convincerlo a fare tale scelta?

Per prima cosa cercherei di capire se ha la esatta percezione e conoscenza della trasformazione avvenuta negli ultimi 15 anni del sistema previdenziale italiano. I giovani, infatti, molto spesso non sanno o non realizzano con esattezza la reale consistenza della pensione pubblica che gli toccherà al raggiungimento del 65° anno di età. Infatti, se si spiega loro che il tasso di sostituzione dell'ultimo stipendio percepito sarà tra il 40 e il 50%, molto probabilmente si convinceranno della necessità di costruirsi un'integrazione alla pensione. Direi loro, inoltre, che l'investimento in un fondo pensionistico è tanto più vantaggioso quanto più il periodo di permanenza è lungo, non solo perché maggiore sarà l'accumulo e quindi il montante da trasformare in rendita, ma soprattutto perché maggiore sarà la possibilità di sfruttare gli andamenti ciclici dei mercati finanziari, ottimizzando i tempi di entrata e di uscita delle aree di investimento e contribuendo pertanto a realizzare rendimenti soddisfacenti. In ultimo, il vantaggio di aderire al fondo negoziale è duplice in quanto gode della quota a carico del datore di lavoro e di un regime fiscale agevolato rispetto agli altri tipi di investimenti.

Il fondo Priamo sta meglio o peggio, in quanto ad adesioni, rispetto agli altri fondi pensionistici?

Nel settore dei trasporti Priamo è primo per numero di iscritti, tra i primi per tasso di adesione, ma occorre precisare che i fondi che vantano tassi di adesione superiori hanno una platea molto limitata, mentre Priamo, con i suoi 61.000 iscritti realizza il 55% su una platea di poco superiore alle 100.000 unità

Lei crede che le adesioni al fondo possano crescere se si promuovono i benefici economici che Priamo può produrre a favore dei lavoratori del TPL?

Il corpo sociale di Priamo appare allo stato fortemente squilibrato, la maggioranza si colloca tra i 40 ei 60 anni, maschi di aziende medio-grandi del centro-nord. Mancano all'appello giovani e donne di aziende piccole o piccolissime per la maggioranza situate al Sud e nelle Isole. Se riusciremo a trovare gli strumenti adatti per arrivare a comunicare con queste realtà non ancora toccate dal Fondo, avremo sicuramente possibilità anche significative di crescita. Per i fondi negoziali la crescita è una questione vitale: se si bloccasse il *turn-over* tra nuovi aderenti e le uscite, dovremmo fare i conti sicuramente con un fattore di forte criticità

Come funziona il sistema di comunicazione tra il fondo e la sua clientela reale e potenziale? Fate azione di marketing presso le aziende?

Ad oggi il sistema di comunicazione tra il Fondo, gli iscritti e gli altri lavoratori che ne costituiscono il potenziale bacino, è affidato al sito internet (www.fondopriamo.it) curato da Mefop; oltre all'ottima qualità delle risposte che il nostro personale specializzato degli uffici amministrativi riesce a fornire attraverso il centralino telefonico.

Negli ultimi mesi abbiamo registrato una reale difficoltà per dare risposte soddisfacenti a quanti telefonavano, con allungamento dei tempi di attesa, a seguito della crescita esponenziale degli iscritti e delle aziende associate dovuta ai tempi di scadenza per la scelta di destinazione del TFR (18.000 nuovi iscritti nel 2007).

Tale criticità dovrà essere affrontata con un riassetto delle strutture operative, oppure con un eventuale affidamento a terzi di alcuni servizi, e con l'utilizzo di nuovi strumenti di comunicazione. Ma la vera forza del Fondo Priamo sino ad oggi è stata rappresentata sia dall'alta qualificazione del personale amministrativo, sia dalla rete

Cotral, piano per assumere disabili

La Regione Lazio e la Cotral Spa hanno predisposto, ai sensi della legge 482/68, un Piano di inserimento di lavoratori disabili all'interno dell'azienda di trasporto laziale. Si è provveduto così alla stipula di una convenzione triennale con il Centro per l'impiego della provincia di Roma, in base alla quale la Cotral Spa si è impegnata ad effettuare cinque assunzioni nominative nel 2008 e nove assunzioni numeriche entro il 31 dicembre 2010, attraverso una preselezione di candidati rispondenti a determinati requisiti, effettuata dal Centro per l'Impiego stesso. Le assunzioni saranno a tempo pieno e indeterminato e verranno precedute da un periodo di tirocinio per l'inserimento e l'adattamento alla realtà lavorativa che sarà retribuito con un rimborso forfettario di seicento euro.

Parigi ritorna al tram

Dopo quasi 70 anni di assenza è tornato il tram a Parigi. La prima linea tranviaria parigina fu inaugurata nel 1855, subito seguita da numerose altre: nel 1925 la rete contava 122 linee e 2.500 veicoli che trasportavano 725 milioni di viaggiatori all'anno. Come accadde in molte altre città, tuttavia, dopo la guerra le linee furono progressivamente soppresse, fino all'ultima corsa il 15 marzo 1937. Reintrodotta dapprima in provincia (linee T1 e T3), il tram è tornato ufficialmente a Parigi con la linea T3. I nuovi tram corrono per otto chilometri lungo il perimetro meridionale cittadino, attraversando il XIII, XVI e XV *arrondissement*, che per l'occasione sono stati vestiti di nuove aree verdi, di moderni elementi di arredo urbano nonché di opere d'arte scultorea contemporanea.

dei delegati assembleari e dei coordinatori regionali, che grazie ad un'impegnativa formazione e ad un certosino lavoro di contatto e aiuto nei confronti dei lavoratori, hanno profuso impegno con abnegazione e con reale spirito di sacrificio. Da giugno 2007, per una serie di vicissitudini del Fondo, dovute anche e soprattutto alla malattia e alla scomparsa prematura del compianto Presidente di Priamo Antonello Stella, questa rete di volontari ha vissuto un periodo di isolamento che deve essere velocemente recuperato con nuove iniziative di formazione e di supporto.

Avete in programma azioni di comunicazione per far conoscere di più e meglio la Previdenza complementare ai nuovi assunti nelle aziende di trasporto pubbliche italiane?

Abbiamo in programma una sistemazione totale del sito internet, un'iniziativa nazionale alla fine del mese di giugno, o agli inizi luglio, per coinvolgere l'assemblea ed i coordinatori regionali: di qui dovrà prendere il via una campagna di informazione e di formazione sul territorio mediante seminari ed assemblee sui luoghi di lavoro. In autunno, in occasione della celebrazione dei 10 anni di vita di Priamo, organizzeremo un convegno pubblico di confronto anche con le istituzioni e con gli organi di controllo. Per realizzare questo programma sarà essenziale il contributo delle Fonti istitutive e delle aziende del settore.

Nei primi sette anni di vita del fondo quale è stata la mole di risorse gestita da Priamo?

Priamo ha ottenuto l'autorizzazione all'esercizio a partire dal 2003. A quella data il patrimonio era di circa 22 milioni di euro. Nel 2004 il patrimonio è passato a 62 milioni, nel 2005 a 112 milioni nel 2006 ha raggiunto quota 171 milioni di euro, a dicembre 2007 il patrimonio era di 253 milioni, a maggio 2008 abbiamo toccato i 300 milioni di euro di attivo netto destinato alle prestazioni.

Quali programmi avete preparato per rilanciare l'azione del fondo nei prossimi anni?

Oltre a quanto ho già detto in riferimento alla riorganizzazione amministrativa, alla campagna di informazione e formazione, al rafforzamento e miglioramento dei mezzi di comunicazione (a partire da luglio il sito web sarà fornito anche di un sofisticato motore di calcolo esemplificativo capace di simulare il rendimento della pensione pubblica e di quella complementare). L'azione del CdA sarà caratterizzata da un'attenzione sempre crescente al contenimento dei costi

e al comportamento dei gestori. Nell'ultima assemblea il consiglio di amministrazione volontariamente ha dimezzato i compensi che spettano ai suoi componenti, dando la dimostrazione tangibile dell'attaccamento al Fondo e della estrema sobrietà e trasparenza di comportamento.

Il contenimento dei costi consentirà di mantenere inalterata al quota di partecipazione alle spese amministrative dei singoli soci (1,5 euro al mese per 14 mensilità pari a 18 euro all'anno) fino a tutto il 2010. Da novembre 2007 ad oggi il Fondo Priamo ha vissuto una serie di profonde ed importanti trasformazioni, oltre alla mia nomina a Presidente, abbiamo dovuto sopperire alle dimissioni del Direttore Generale, dott. Renato Beretta, che dal 15 febbraio è passato a dirigere il Fondo Espero (scuola).

Con una selezione effettuata da una delle più qualificate società di ricerca del personale esistente sul mercato italiano (*Spencer and Stuart*) è stato selezionato ed assunto il dott. Pasquale Natilla dal 1° aprile 2008. Nel frattempo abbiamo cambiato la banca depositaria ed il consulente finanziario.

In questi giorni stiamo avviando la selezione per la scelta dell'*advisor* che ci dovrà assistere per la elaborazione della nuova *asset allocation* strategica e per lo svolgimento della selezione per la scelta dei nuovi gestori finanziari il cui mandato scade il 31 dicembre 2008.

Da dicembre 2007 a maggio 2008 abbiamo avuto anche la visita di controllo periodica che la Covip effettua sui fondi di previdenza complementare, che ha determinato un ulteriore carico di lavoro per la struttura amministrativa del Fondo.

Come ci si potrà facilmente rendere conto, abbiamo avuto un semestre pesante durante il quale l'intero CdA insieme con il personale ha lavorato sodo per il potenziamento ed il miglioramento del Fondo, dovendo anche affrontare con il Giudice amministrativo tutte le conseguenze derivanti dall'improvviso aumento di aziende associate e di neo iscritti a partire dal secondo semestre 2007.

Questo lavoro proseguirà nel secondo semestre 2008, coinvolgendo anche i delegati assembleari e i coordinatori regionali. Sicuramente avremo i frutti negli anni 2009 e 2010, anni nei quali saremo impegnati a costruire sinergie ed alleanze strategiche con gli altri Fondi di previdenza complementare del settore dei trasporti, nell'ottica di aumentare le economie di scala e la dimensione dei fondi.