



Organo di Stampa Periodico del S.A.P.S. "Poste Italiane s.p.a." - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) - art. 1, comma 1, DCB TV" - web site: www.sapsorsna.it - E-mail: saps.orsferrovie@sindacatoorsna.it - € 0,15

Il . del Direttore... e del Segr. Naz.le

INTEGRALISMI... CONTRO!!!

Già nelle scorse pubblicazioni abbiamo avuto modo di esprimere il nostro pensiero sullo sviluppo dell'infrastruttura sul territorio nazionale. Oggi, alla luce dei recenti pronunciamenti del Governo circa il rallentamento dei lavori - sul blocco di fatto - delle nuove linee, del corridoio 5, del terzo valico e dell'alta velocità in senso generale, ci ritroviamo allo stato pre moderno. E' infatti conoscenza comune che l'origine dello stato moderno, primi anni del 1900, prenda avvio dalla nascita di mega progetti di riforma che furono attuati con lo statista Giovanni Giolitti. Sicuramente il più importante di tutti, dal nostro punto di vista, è stato la nascita delle Ferrovie dello Stato.

Le nuove vie di comunicazione diedero impulso e crescita alla nazione... creano lavoro e ricchezza

Le nuove vie di comunicazione diedero impulso e crescita alla nazione lasciando uno straordinario bagaglio di cultura: solo con lo sviluppo e la crescita delle vie di comunicazione si creano lavoro e ricchezza.

Oggi dopo gli ennesimi e massacranti (per le tasche dei contribuenti) cambi di vertice in FS, dopo le concessioni di incremento delle tariffe, ci ritroviamo ancora a dissertare sulle eccedenze di ferrovieri, e su risanamenti che mettono a fuoco il solo fattore umano anziché il prodotto treno, la produzione del trasporto.

La percezione che ha l'utenza, ma anche noi ferrovieri, non è di certo di miglioramento, anzi. Portiamo, a solo titolo esemplificativo, un recente caso (tra i molti che si potrebbero citare) di scarso adeguamento alle necessità e della percezione negativa del trasporto: martedì 6 marzo, treno 515 Tirreno; vettura di seconda classe coda treno. Già la composizione è interamente costituita da carrozze vetuste di almeno 20 anni d'età, di moderno c'è solo il prezzo ed il supplemento IC, totalmente prive di prese elettriche; un viaggiatore ha il telefonino scarico e gli viene suggerito di alimentarlo nelle toilettes del treno medesimo. Niente da fare, non c'è alimentazione quando addirittura in prossimità di Grosseto cessa completamente anche l'illuminazione della carrozza. Mentre il 515 entra in stazione a Roma Termini, veniamo affiancati da un Eurostar, il 9372, Napoli Roma; i nove elementi che compongono l'Eurostar ci sfilano accanto e si notano immediatamente le etichette che segnalano le porte guaste: ben tre porte su un lato sono fuori uso! All'insegna del detto: cambiano i piloti ma la gestione non cambia! Non ci si deve quindi meravigliare se la proprietà privata in Italia ha la stessa tutela esistente in sud America o nei paesi sottosviluppati dell'Africa come reso noto da una recente inchiesta del quotidiano economico della Confindustria, visto che la cosa pubblica funziona come vediamo, lo sviluppo viene frenato da scelte retrograde. Non ci dobbiamo neppure meravigliare se alcuni benpensanti mirano a scardinare il significato della parola "indipendenza" volendo imporre il tacere o peggio nascondere la realtà quotidiana. La stampa è giustamente rappresentabile come un palcoscenico per l'espressione del pensiero; aperta a tutti i contributi dialettici che, soli, possono arricchire lo spirito democratico e liberale della persona. Chi tenta di far tacere e oscurare, con la scusa dell'apartiticità, la realtà quotidiana, chiarisce immediatamente la sua strumentalità nell'intraprendere la via della collusione alla 'battaglia' sindacale e di tutela dei diritti.

Lo sviluppo viene frenato da scelte retrograde

REPETITA IUUVANT!!!

La leggenda (neanche troppo fantasiosa e lontana dalla realtà) racconta che la Scuola Pitagorica insediata in quel di Crotona intorno al VI sec. A.C., fosse improntata ad una rigidità ferrea tale da negare qualsiasi possibilità di dialettica nei confronti dei principi espressi dal Maestro (Pitagora appunto), contrassegnati dall'infallibilità dell'autos. In tempi più o meno recenti molti sono stati gli esempi di "solerte intransigenza" (altrimenti definiti d'integralismo) in regimi più o meno illuminati, che hanno prodotto veri e propri disastri. Senza scomodare la Storia (sempre magistra vitae), nel nostro modesto e dimensionato ambito, ci preme ora evidenziare e ribadire l'indole che, fin dalle origini, ha caratterizzato la nostra O.S., lo spirito che deve animare la nostra azione, con l'ausilio di un efficace strumento editoriale, di cui, non senza sforzi di vario tipo, ci siamo dotati e che alimentiamo mensilmente da anni or sono. Questa è la nostra Storia. Il principio cardine, presupposto e fondamento della nostra esistenza sindacale, nel contesto democratico in cui si realizza, ha sempre fatto perno sull'indipendenza da ogni ingerenza politico-partitica. Ciò non ha mai voluto dire assenza di scelte. Anzi! Ha significato scegliere in piena libertà, consapevolezza ed indipendenza, scervi dal condizionamento dei "governanti" pro tempore, con l'unico obiettivo di massimizzare l'azione sindacale per la tutela dei diritti e la salvaguardia degli interessi dei lavoratori (ferrovieri delle stazioni nel nostro caso specifico). In quest'ottica il valore d'indipendenza ed autonomia piena dalla politica-partitica deve continuare, in termini figurativi, a costituire il faro illuminante del nostro procedere. Questo non può tuttavia, né deve, impedire che ciascuno, individualmente, sia portatore di opinioni e posizioni politico sindacali proprie e differenziate, e che possa esprimere di conseguenza il pensiero che le ispira. E qui, a mio sommo avviso, entra in gioco anche il mezzo editoriale, "la Nostra Stazione", prezioso strumento che abbiamo ritenuto di utilizzare e di cui possiamo disporre. Quest'ultimo, oltre a rappresentare in modo chiaro ed analitico la posizione politico-sindacale della nostra organizzazione, può costituire un valido ed efficace palcoscenico per l'espressione del pensiero e di opinioni personali. Sotto il primo aspetto "La Nostra Stazione" costituisce lo strumento attraverso il quale i deliberati consiliari, congressuali, e degli altri organi politici, nonché la vita organizzativa del sindacato vengono divulgati; relativamente al secondo profilo, va ribadita l'apertura del giornale ad ogni contributo dialettico che possa arricchire lo spirito democratico che ne caratterizza l'indole. E' in questa specifica prospettiva che con serenità possiamo considerare, in termini non problematici, alcune opinioni espresse sulla Nostra Stazione ed i cui eccessi possono trovare adeguata replica e confutazione sulle pagine del giornale stesso. Fin d'ora, anzi, posso personalmente evidenziare una posizione critica nei confronti di alcuni micro articoli, trafiletti, (pur ancorati alla realtà quotidiana), pubblicati sull'edizione speciale del nostro giornale lo scorso mese di dicembre 2006. Ma se vogliamo rispettare quel contributo dialettico nello spirito democratico più volte richiamato, non possiamo limitare il contributo di "un esterno" come il nostro direttore. Restando però equidistante dalla politica praticante e partitica, come recita il nostro statuto. Ancor meno possiamo considerare in termini negativi l'intero numero, che comunque s'inserisce nel contesto sopra delineato e che ha rappresentato puntualmente altre posizioni espresse all'ottimo convegno ligure sul front line. Se c'è da svolgere un mea culpa per emendare e migliorare la circolazione delle idee e la democrazia, questa organizzazione è pienamente ricettiva ed anzi ha necessità di critiche, suggerimenti, azioni costruttive che rifuggano da facili, negativi controproducenti, strumentalismi.

ULTIMA ORA
Sciopero Nazionale dei Ferrovieri il 13 Aprile '07
(Vedi pag. 6)

FERROVIE EUROPEE ALLA RIBALTA

PARIGI, LA RIUSCITA DI UNA MANIFESTAZIONE EUROPEA



di Giuseppe Maltese

Lo scorso 8 febbraio si è tenuta a Parigi una grande manifestazione indetta dalle otto Confederazioni Sindacali presenti nelle ferrovie francesi.

Accanto ai ferrovieri hanno manifestato i lavoratori di altri segmenti del pubblico impiego: servizi pubblici, enti locali e scuola. Uniti e in difesa dei diritti dei lavoratori, hanno scelto di manifestare le ditte in subappalto che provvedono alle pulizie e alla manutenzione nelle settore del trasporto ferroviario.

Per queste ragioni, la federazione SudRail, già un mese prima, in occasione di un incontro interfederale, aveva proposto di allargare l'iniziativa della manifestazione al pubblico impiego per rendere evidente il legame fra le lotte dei ferrovieri e quelle degli addetti al servizio pubblico proprio per rinforzare la difesa del servizio pubblico nella sua totalità. In un primo tempo le altre organizzazioni sindacali non avevano aderito alla proposta, ma poco a poco, la situazione si è modificata positivamente realizzando l'adesione di tutte le sigle sindacali.

CGT, FO, FSU, UNSA e Solidaires hanno chiamato il personale della funzione pubblica per una comune e più forte protesta per la difesa del servizio pubblico in tutti i suoi settori e la difesa del salario degli addetti ai servizi. La delegazione dell'ORSA, invitata dai colleghi di SUD Rail, ha partecipato, come più volte in passato a questo significativo incontro europeo perché ancora una volta si è constatato che molti dei problemi sui posti di lavoro sono comuni ai lavoratori di tutta l'Europa.

La delegazione dell'Or.S.A. ha partecipato perchè molti dei problemi sono comuni ai lavoratori di tutta europa

Gli inglesi erano presenti con una delegazione di RTM, il primo sindacato anglossassone, con loro Alex Gordon capotreno delle ferrovie inglesi; gli spagnoli hanno partecipato con una delegazione di CGT, con loro Esteban Guijarro del personale di stazione; per la Germania un nuovo gruppo nato dopo la scissione del Sindacato Verdi del pubblico impiego, i delegati della Ban Von Unten.

L'appuntamento fissato alle ore dodici, in quel di Place d'Italie, trasmetteva un buon colpo d'occhio a chi osservava l'assembramento da lontano.

Il serpente dei manifestanti si è mosso per le vie centrali della capitale, arrivando fino a Montparnasse, in cui una pioggia gelida e improvvisa ha attenuato le parole d'ordine della manifestazione. I colleghi di SUD Rail hanno adibito un piccolo motocarro, dal quale diffondevano musica e slogan, a palco dal quale hanno preso la parola rappresentanti dei lavoratori francesi e delle delegazioni straniere.

IN QUESTO NUMERO

- pag 2: **La Vendita per Passeggeri e per Regionale**
di M. Nangano, C. Biondani, S. Passarini
- pag 3: **Situazione Trasporto Merci e Logistica a Novara Boschetto**
di L. Modafferi
- pag 4: **Piattaforma Contrattuale**
- pag 5: **Vietato Spiare Sistematicamente i Dipendenti ON-LINE**
- pag 7: **Due Ferrovie: SNCF e FS - Due Filosofie**
di S. Innocenti
- pag 8: **Che fare del TFR?**
di D. Sebastiani

TRASPORTO FERROVIARIO, RISORSE E REGOLAZIONE DEL SETTORE

A: **On. Enrico Letta**
Presidenza Consiglio dei Ministri

On. Alessandro Bianchi
Ministro Trasporti

On. Cesare Damiano
Ministro del Lavoro

A: **On. Antonio Di Pietro**
Ministro Infrastrutture

On. Pierluigi Bersani
Ministro Sviluppo Economico

P.C.: **Sen. Anna Donati**
Presidente VIII Commissione Lavori Pubblici e comunicazione Senato della Repubblica

On. Meta Michele Pompeo
Presidente IX Commissione Trasporti - Camera dei Deputati

Alle Imprese ferroviarie

Oggetto:
trasporto ferroviario, risorse e regolazione del settore

IL SUPERAMENTO DELLA CRISI FS

Gli interventi previsti dalla Legge Finanziaria, nel settore ferroviario, compensano in parte la situazione di grave defianziamento ereditata dal precedente Governo, i trasferimenti previsti e le possibilità riconosciute al Gruppo FS di realizzare le condizioni per garantire la continuità degli investimenti nell'infrastruttura mettono al riparo il trasporto ferroviario dal rischio di chiusura dei cantieri sul sistema AV/AC e sulla rete tradizionale, anche se rimangono situazioni rilevanti di carenza di risorse finanziarie.

Per quanto riguarda la parte di interventi relativi ai contratti di servizio e di programma riconosce al Gruppo FS una quota importante delle spettanze tagliate negli anni precedenti, anche se non corrispondenti alle necessità.

L'azienda FS deve essere messa in condizioni di superare la crisi in atto per favorire la predisposizione di un piano di impresa in grado di puntare allo sviluppo anche attraverso un'adeguata politica di investimenti nel materiale rotabile, insieme al necessario risanamento e all'eliminazione degli sprechi ereditati dalla precedente gestione. Per il Sindacato la crisi di FS non può essere usata per mettere in discussione l'unicità del Gruppo FS.

Nello stesso tempo la crisi non può essere usata per mettere in discussione le tutele, le condizioni di occupazione e di reddito dei lavoratori. Ferma restando l'unitarietà del Gruppo FS, le Organizzazioni Sindacali considerano utile al buon funzionamento del sistema di regolazione della concorrenza e di gestione dei rapporti con le diverse imprese presenti sulla rete ferroviaria nazionale, la costituzione di un Ente terzo, al quale conferire le competenze unificate sulla materia.

PROGRAMMAZIONE E REGOLAZIONE

I primi interventi del Governo, assolutamente indispensabili in una situazione di gravissima crisi del settore, ma non risolutivi, richiedono una ripresa dell'azione di regolazione del sistema dei trasporti e di sviluppo del trasporto ferroviario.

Dopo lunghi anni di abbandono della politica di programmazione nel settore dei trasporti e di tagli di risorse, la situazione si presenta estremamente critica.

Le gravi difficoltà riguardano l'intero settore dei trasporti e, per l'evidente interdipendenza dei diversi settori del comparto, rappresentano un pesante freno allo sviluppo e alla qualità della vita dei cittadini.

Il trasporto ferroviario è segnato in tutti i suoi segmenti di attività (trasporto medio e lunga distanza, trasporto regionale e trasporto merci), da una persistente e irrisolta crisi di offerte a fronte di una domanda crescente e largamente insoddisfatta.

Dentro la necessità di agire per garantire all'intero comparto dei trasporti una adeguata politica di programmazione e di regolazione, il trasporto ferroviario può e deve rappresentare l'intervento fondamentale di riequilibrio modale per il trasporto delle persone e delle merci. Le Segreterie Nazionali ritengono necessario e urgente che il Governo intervenga nel settore ferroviario, all'interno di una politica dei trasporti intesa al riequilibrio del sistema agendo prioritariamente sui problemi legati alla programmazione e regolazione e sulla crisi di FS. L'intervento di programmazione e di regolazione deve riconoscere l'obiettivo del riequilibrio modale e dello sviluppo delle modalità di trasporto di ordine superiore, per sicurezza, costi per la collettività e impatto ambientale.

Il trasporto ferroviario delle persone in ambito regionale è in grandissima difficoltà rispetto alla pressione della domanda, in particolare nell'ambito delle grandi aree metropolitane.

La risposta attuale in termini di quantità e qualità è fortemente condizionata dalle ridotte capacità dell'infrastruttura che resterà insufficiente fino al completamento delle linee AV/AC che consentiranno di alleggerire il traffico sulle linee tradizionali e finché non saranno completati gli interventi sui nodi.

In questo fondamentale settore è necessario sostenere gli investimenti favorendo il completamento delle opere avviate sulle linee AV/AC e sulla rete tradizionale.

Il completamento delle nuove linee AV/AC può consentire lo sviluppo del trasporto media e lunga percorrenza, ponendo il sistema ferroviario al centro della mobilità tra le principali città italiane, in alternativa alle altre modalità individuali e collettive.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, la situazione italiana rimane disastrosamente squilibrata a favore del trasporto su gomma, più costoso, più inquinante, meno sicuro e fonte di elevatissimi costi indiretti per la collettività.

Bisogna incentivare lo sviluppo di un adeguato sistema logistico e degli interporti, favorire l'intermodalità e mettere in atto una politica di sostegno al trasporto ferroviario verso i porti del nostro paese. La crisi del trasporto ferroviario deve essere affrontata e risolta anche attraverso modalità di regolazione del mercato diverse da quelle attualmente in vigore.

Il trasporto ferroviario nazionale è da tempo liberalizzato, in anticipo rispetto alle scadenze dell'UE.

Nel trasporto merci agiscono diverse imprese private concorrenti che, per le caratteristiche del settore e per l'assenza di vincoli di reciprocità, sono quasi tutte controllate dalle grandi aziende nazionali europee (la DB tedesca, la SBB svizzera e presto la SNCF francese). Nel trasporto passeggeri su media e lunga distanza le nuove linee potranno rappresentare l'avvio della concorrenza, sempre con le attuali regole che hanno dimostrato la loro inadeguatezza.

Nel trasporto regionale, la legislazione nazionale e regionale, a partire dai Decreti Legislativi 422/97 e 400/99, si è rivelata insufficiente e ormai la necessità di una diversa regolazione è riconosciuta da

tutti. Il protocollo sottoscritto con il Governo il giorno 14 dicembre in occasione del rinnovo del contratto del Trasporto Pubblico Locale, che riconosce la necessità di una revisione dei rapporti tra Stato centrale, Regioni ed Enti Locali in tema di regole e risorse, può rappresentare l'occasione per avviare un confronto più generale sulla necessità di nuove regole.

LA TUTELA DEL LAVORO

Le scelte di privatizzazione e di liberalizzazione, che hanno investito molti settori dei trasporti, non hanno prodotto miglioramenti nella qualità del servizio, la crisi dell'offerta si è spesso aggravata e la concorrenza si è principalmente sviluppata sul contenimento del costo del lavoro.

Anche nel trasporto ferroviario, a fronte delle scelte del sindacato di accompagnare i processi di liberalizzazione con la sottoscrizione del Contratto delle Attività Ferroviarie, con Confindustria e con alcune aziende del settore, le condizioni di tutela contrattuale si sono dimostrate insufficienti per la mancanza di una regola generale di clausole sociali che deve accompagnare i processi in atto.

Le nuove aziende applicano i più diversi contratti, fino al limite della legge con i contratti individuali a forma collettiva.

Le Organizzazioni Sindacali si apprestano a presentare la piattaforma per il rinnovo normativo del Contratto delle Attività Ferroviarie, confermandone la sua valenza e con l'obiettivo di realizzare uno strumento di tutela del lavoro nel cambiamento in atto.

Considerato lo sviluppo dei processi di liberalizzazione, il nuovo Contratto, inserito nel sistema di regolazione del mercato è assolutamente indispensabile.

La richiesta sindacale di un contratto in grado di tutelare l'insieme del lavoro nel settore e di clausole sociali è sostenuta dall'esigenza di superare i processi di dumping sociale messi in atto dalle modalità con le quali attualmente le diverse imprese ferroviarie agiscono in mancanza di regole a seguito dei processi di liberalizzazione.

Tutto ciò ha prodotto rapporti di lavoro, nelle nuove aziende nate dopo la liberalizzazione, basati sul dumping contrattuale.

La lotta alla precarietà del lavoro che caratterizza il programma e l'azione del Governo deve trovare la sua traduzione concreta anche in un settore che registra problemi crescenti e sempre più gravi che, considerate le caratteristiche del trasporto ferroviario, possono avere conseguenze sulla sicurezza del trasporto e sulla sicurezza del lavoro. Un tavolo di confronto è necessario.

Le Segreterie Nazionali Fil, Fit, Uilt, Fast, Ugl e Orsa chiedono pertanto al Governo la convocazione di un tavolo congiunto con le rappresentanze sociali, le imprese e le Regioni al fine di consentire una discussione che porti ad un condiviso sistema di regole per il trasporto ferroviario.

p. Le Segreterie Nazionali

SITUAZIONE TRASPORTO MERCI E LOGISTICA A NOVARA BOSCHETTO

di Luigi Modafferi

Con le liberalizzazioni nel trasporto merci e l'avvento di nuove società, la divisione Cargo di Trenitalia, ad ogni cambio di orario, ha cominciato a cedere/perdere treni completi a favore della concorrenza.

Per arrivare a dicembre del 2006, a perdere l'appalto dell'autostrada viaggiante che consisteva in 20 treni al giorno.

Da una statistica sui treni di Novara Boschetto abbiamo estrapolato le percentuali di treni effettuati dalle 4 imprese ferroviarie presenti:

- SBB FERROVIE SVIZZERE
TRENI EFFETTUATI 32 PER IL 31%
- RAILON FERROVIE TEDESCHE
TRENI EFFETTUATI 15 PER IL 15%
- FERROVIE NORD
TRENI EFFETTUATI 8 PER IL 8%
- TRENITALIA CARGO
TRENI EFFETTUATI 46 PER IL 46%

Questa situazione sta creando molte tensioni tra i lavoratori che non riescono a spiegarsi l'atteggiamento della Divisione Cargo, che da una parte come sottolineato dai vari A.D., dichiara di puntare sull'interporto di Novara, il secondo in Italia come produzione in quanto centro strategico di smistamento di tutto il Nord; dall'altra parte però cede sempre di più lavorazioni a queste nuove società estere che acquisiscono treni completi, proprio quei treni su cui si era puntato per contenere i costi ed incrementare gli introiti.

Nonostante un continuo aumento di traffico merci nello scalo, pur in presenza di cessione di relazioni, la Cargo dichiara di registrare notevoli situazioni di esubero di personale, dovuto forse ad una cattiva politica gestionale, sicuramente non finalizzata al risanamento e al potenziamento della Società stessa.

Una parte del personale dopo vive proteste, ha chiesto ed ottenuto dalle segreterie provinciali di interessare non solo i Dirigenti nazionali della Divisione Cargo, ma anche gli organi politici del comune e della Provincia per rendere nota (a livello cittadino) l'attuale grave crisi occupazionale vissuta dai ferrovieri di Novara Boschetto. La cosa che più ci lascia perplessi è che a fronte di un continuo

assalto delle altre imprese ferroviarie (non italiane) Trenitalia e la Cargo, sembrano spinti, non si sa da quale forza e mezzi occulti a perdere lavorazioni e treni completi.

Da sempre le grandi imprese mangiano quelle piccole, ma per il trasporto merci è il contrario: le piccole stanno divorando la grande, e quel che è peggio e che questa si fa divorare senza battere ciglio. Sembra anzi scegliere volutamente la cessione di alcune attività.

Io credo sia giunto il momento che tutti i lavoratori prendano coscienza della situazione ormai critica che esiste in Trenitalia e nella Cargo e, svegliandosi dal torpore degli ultimi anni, inizino a pensare ad una stagione di lotta per difendere il lavoro e la dignità di essere ferrovieri.

**UN INVITO
A NON DIMENTICARE
IL NOSTRO MOTTO
UNITI SI VINCE!**

LINEE GUIDA PER LA PIATTAFORMA

RINNOVO DEL CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO DELLE ATTIVITÀ FERROVIARIE

PREMESSA

La prima scadenza normativa del Contratto delle Attività Ferroviarie, al 31.12.2006, deve rappresentare, per tutti i soggetti interessati, l'occasione per ricercare le soluzioni necessarie per affermare pienamente l'applicazione di un unico contratto di settore del trasporto ferroviario.

Le ragioni che nel 2003 hanno portato alla nascita del Contratto delle Attività Ferroviarie si sono rafforzate nel corso degli anni successivi. I processi di liberalizzazione si sono estesi ed affermati con la presenza di nuove imprese ferroviarie nel settore del trasporto delle merci, il trasporto regionale è interessato principalmente dalle modalità di affidamento tramite gara e la normativa esistente di legge consente la piena liberalizzazione in tutti i settori di attività, in anticipo rispetto alle scadenze previste dall'Unione Europea.

I problemi connessi allo sviluppo del trasporto ferroviario, alla sicurezza e alla qualità del servizio offerto richiedono un forte intervento di politica dei trasporti, in tema di investimenti, di programmazione e di regolazione del mercato.

In questo ambito il Contratto delle Attività Ferroviarie, a partire dai contenuti degli accordi in essere, deve essere sviluppato, nel confronto tra le parti e con il coinvolgimento del Governo e delle Regioni al fine di pervenire alle garanzie delle sue applicazioni a tutto il sistema ferroviario.

Le Segreterie Nazionali in occasione della presentazione della piattaforma per il rinnovo del contratto hanno sottoposto all'attenzione del Governo la necessità di rimettere al centro della politica dei trasporti il trasporto ferroviario.

I primi interventi del Governo, messi in atto con la Legge Finanziaria, assolutamente indispensabili in una situazione di gravissima crisi del settore, ma non risolutivi, vanno accompagnati dalla ripresa dell'azione di regolazione del sistema dei trasporti e di sviluppo del trasporto ferroviario.

Dopo lunghi anni di abbandono della politica di programmazione nel settore dei trasporti e di tagli di risorse, la situazione si presenta estremamente critica.

Le gravi difficoltà riguardano l'intero settore dei trasporti e, per l'evidente interdipendenza dei diversi settori del comparto, rappresentano un pesante freno allo sviluppo e alla qualità della vita dei cittadini. Il trasporto ferroviario è segnato in tutti i suoi segmenti di attività (trasporto medio e lunga distanza, trasporto regionale e trasporto merci), da una persistente e irrisolta crisi di offerta a fronte di una domanda crescente e largamente insoddisfatta.

Fermo restando la necessità di agire per garantire all'intero comparto dei trasporti una adeguata politica di programmazione e di regolazione, il trasporto ferroviario può e deve rappresentare elemento fondamentale di riequilibrio modale per il trasporto delle persone e delle merci, per sicurezza, costi per la collettività e impatto ambientale.

Le Segreterie Nazionali ritengono necessario e urgente che il Governo intervenga nel settore ferroviario, agendo prioritariamente sui problemi legati alla programmazione e regolazione, all'interno di una politica dei trasporti intesa al riequilibrio del sistema.

Il trasporto ferroviario delle persone in ambito regionale è in grandissima difficoltà rispetto alla pressione della domanda, in particolare nell'ambito delle grandi aree metropolitane.

La risposta attuale in termini di quantità e qualità è fortemente condizionata dalle ridotte capacità dell'infrastruttura che resterà insufficiente fino al completamento delle linee AV/AC che consentiranno di alleggerire il traffico sulle linee tradizionali e finché non saranno completati gli interventi sui nodi.

In questo fondamentale settore è necessario sostenere gli investimenti favorendo il completamento delle opere avviate sulle linee AV/AC e sulla rete tradizionale, che può consentire lo sviluppo del trasporto media e lunga percorrenza, ponendo il sistema ferroviario al centro della mobilità tra le principali città italiane, in alternativa alle altre modalità individuali e collettive.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, la situazione italiana rimane disastrosamente squilibrata a favore del trasporto su gomma, più costoso, più inquinante, meno sicuro e fonte di elevatissimi costi indiretti per la collettività.

Bisogna incentivare lo sviluppo di un adeguato sistema logistico e degli interporti, favorire l'intermodalità e mettere in atto una politica di sostegno al trasporto ferroviario verso i porti del nostro paese.

La crisi del trasporto ferroviario deve essere affrontata e risolta anche attraverso modalità di regolazione del mercato diverse da quelle attualmente in vigore.

Nel trasporto merci agiscono diverse imprese private concorrenti che, per le caratteristiche del settore e per l'assenza di vincoli di reciprocità, sono quasi tutte controllate dalle grandi aziende nazionali europee (la DB tedesca, la SBB svizzera e presto la SNCF francese).

Nel trasporto passeggeri su media e lunga distanza le nuove linee potranno rappresentare l'avvio della concorrenza, sempre con le attuali regole che hanno dimostrato la loro inadeguatezza.

Nel trasporto regionale, la legislazione nazionale e regionale, a partire dai Decreti Legislativi 422/97 e 400/99, si è rivelata insufficiente e ormai la necessità di una diversa regolazione è riconosciuta da tutti. I disegni di legge in discussione, contrariamente ai regolamenti Europei che contemplano sia il ricorso a gare che l'affidamento diretto o "in house", mirano ad accelerare il generale ricorso a procedure competitive trascurando la necessaria definizione di regole omogenee per il lavoro.

Il protocollo sottoscritto con il Governo il giorno 14 dicembre in

occasione del rinnovo del contratto del Trasporto Pubblico Locale, che riconosce la necessità di una revisione dei rapporti tra Stato centrale, Regioni ed Enti Locali in tema di regole e risorse, può rappresentare l'occasione per avviare un confronto più generale sulla necessità di nuove regole.

Il contratto unico, applicato a tutti i lavoratori del settore è, per il sindacato, l'obiettivo fondamentale e irrinunciabile, per la tutela del lavoro, nella vertenza che si apre con la presentazione della piattaforma contrattuale.

I problemi aperti e le contraddizioni che si sono manifestate in questi anni non consentono ulteriori ritardi.

Nel trasporto ferroviario c'è un'area crescente di lavoro non tutelata sia nell'attività caratteristica sia nel vasto e precario comparto dei servizi alle imprese.

Le scelte di privatizzazione e di liberalizzazione, che hanno investito molti settori dei trasporti, non hanno prodotto miglioramenti nella qualità del servizio, la crisi dell'offerta si è spesso aggravata e la concorrenza si è principalmente sviluppata sul contenimento del costo del lavoro.

Anche nel trasporto ferroviario, a fronte delle scelte del sindacato di accompagnare i processi di liberalizzazione con la sottoscrizione del Contratto delle Attività Ferroviarie, con Confindustria e con alcune aziende del settore, le condizioni di tutela contrattuale non sono state sostenute da una regola generale di clausole sociali.

Le nuove aziende applicano i più diversi contratti, dal CCNL delle Attività Ferroviarie fino al limite della legge con i contratti individuali a forma collettiva.

Le Organizzazioni Sindacali, con la presentazione della piattaforma per il rinnovo normativo del Contratto delle Attività Ferroviarie, ne confermano la valenza e si pongono l'obiettivo di realizzare uno strumento di tutela del lavoro nel cambiamento in atto.

La richiesta sindacale di un contratto in grado di tutelare l'insieme del lavoro nel settore e di clausole sociali è sostenuta dall'esigenza di superare i processi di dumping sociale messi in atto dalle modalità con le quali attualmente le diverse imprese ferroviarie agiscono in mancanza di regole a seguito dei processi di liberalizzazione.

Grande rilevanza assume il completamento del processo di confluenza nel CCNL di tutte le attività di servizio e di appalto, che può garantire una migliore qualità attraverso l'unificazione contrattuale del ciclo produttivo.

La lotta alla precarietà del lavoro deve trovare la sua traduzione concreta anche in un settore che registra problemi crescenti e sempre più gravi che, considerate le caratteristiche del trasporto ferroviario, possono avere conseguenze sulla sicurezza del trasporto e sulla sicurezza del lavoro.

Il rinnovo del Contratto delle Attività Ferroviarie dovrà essere anche la sede per un confronto di merito sulla stabilizzazione dei diversi accordi di confluenza sottoscritti per i settori o a livello di singole Aziende.

La proposta delle Organizzazioni Sindacali, per dare concreta soluzione agli obiettivi descritti in premessa, prevede un contratto di settore in grado di sviluppare le tutele del lavoro anche attraverso mirate soluzioni relative alle diverse tipologie di attività.

Il contratto deve essere tale da sviluppare la capienza necessaria a regolare il rapporto di lavoro nelle grandi aziende, e in tutte le altre imprese che svolgono o che si apprestano a svolgere attività ferroviarie e alle imprese dei servizi.

Per questa ragione proponiamo un contratto che riguarda l'insieme dei lavoratori del settore tenendo conto delle specificità presenti nelle diverse tipologie di attività previste nel campo di applicazione. Il contratto, con le caratteristiche e la struttura, da confermare, del Contratto delle Attività Ferroviarie, contiene i seguenti capitoli.

CAMPO DI APPLICAZIONE

Si conferma quanto previsto dal contratto in scadenza, con la necessità di ricomprendere tutto il trasporto ferroviario, la logistica, e con la piena previsione delle attività dei servizi.

DISCIPLINA DEL SISTEMA DELLE RELAZIONI INDUSTRIALI

Il rispetto effettivo e l'esigibilità di quanto previsto nel Capitolo delle Relazioni industriali del Contratto delle Attività Ferroviarie rappresentano una priorità da ridefinire e rafforzare.

Il sistema delle Relazioni Industriali deve prevedere:

- negli Organismi Paritetici la sede finalizzata all'esame di processi evolutivi del settore utile per gestire lo sviluppo produttivo e dei nuovi scenari organizzativi e tecnologici. In tal senso va reso sistematico e rafforzato il funzionamento degli Organismi Paritetici già previsti intensificando l'attività dell'Osservatorio Nazionale e attivando il Comitato per le Pari Opportunità;
- nel sistema delle Relazioni Industriali vanno introdotti specifici spazi per la contrattazione e rafforzati quelli dell'informazione collegandoli strettamente ai vari momenti ed eventi negoziali. Vanno inoltre esplicitate le procedure relazionali e le materie oggetto dell'informazione e della contrattazione del livello nazionale, aziendale e di secondo livello, oltre che le procedure per il rinnovo degli accordi aziendali valorizzando il ruolo negoziale delle organizzazioni territoriali/RSU;

in considerazione dell'impegno di imprese internazionali sul mercato liberalizzato del trasporto ferroviario è necessario definire e rafforzare la costituzione dei Comitati Aziendali Europei previsti dall'art. 2

del CCNL.

La presenza di nuove realtà all'interno del CCNL comporta la necessità di rivedere gli aspetti relativi ai diritti sindacali con particolare attenzione al ruolo delle RSU e alle attività dei RLS.

In relazione al complesso delle attività regolate dal campo di applicazione del CCNL, i processi organizzativi e produttivi debbono prevedere il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati al ciclo produttivo che abbia come presupposto regolatore l'applicazione del CCNL AF al fine di evitare processi di dumping. Conseguentemente è necessario rafforzare e/o costituire procedure sindacali nazionali/settoriali di controllo, verifica e tutela in materia di appalti, ristrutturazioni, riorganizzazioni aziendali e procedure di trasferimento di azienda.

COSTITUZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO

Il contratto a tempo indeterminato rappresenta la forma principale del rapporto di lavoro.

In considerazione dell'internazionalizzazione del mercato del lavoro e dell'ampliato campo di applicazione, il CCNL dovrà prevedere normative inerenti la costituzione del rapporto di lavoro improntate alla non discriminazione in base ai principi di appartenenza, di genere, di religione, di nazionalità o di etnia.

CLASSIFICAZIONE E INQUADRAMENTO

Fermo restando la vigente struttura della classificazione, occorre trovare le soluzioni contrattuali atte a comprendere e a meglio rappresentare le soluzioni previste dagli accordi di confluenza per le figure professionali non disciplinate dalle declaratorie del contratto e, nello stesso tempo, prevedere la collocazione delle nuove figure professionali previste dai nuovi modelli di organizzazione del lavoro e dell'innovazione tecnologica.

Insieme alle figure ferroviarie caratteristiche, il contratto dovrà risolvere e dare forma compiuta alla collocazione delle figure professionali inerenti le attività lavorative previste nei diversi settori ricompresi dal campo di applicazione, risolvendo nel contempo i problemi aperti a seguito delle confluenze già sottoscritte.

SVOLGIMENTO DEL RAPPORTO DI LAVORO

Il sistema di diritti individuali e collettivi va adeguato alle evoluzioni di contesto con particolare attenzione a:

- Malattia, comparto, infortunio non sul lavoro e inidoneità
- Maternità, periodi di aspettativa e retribuzione
- Congedi per formazione continua, disciplina e possibilità di richiesta di anticipazione del TFR
- Lavoratori studenti, attuizzando l'articolato contrattuale in considerazione dei nuovi cicli universitari in modo da garantire il diritto allo studio
- Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, introducendo il libretto sanitario personale anche ai fini dell'individuazione delle cause invalidanti
- Diritto al pasto aziendale, ridefinendo le condizioni di acquisizione e fruizione nelle giornate in cui si presta servizio, tenendo conto delle articolazioni d'orario e definendo la composizione del pasto e del relativo valore
- Tutela legale, rendendola esigibile anche nei casi in cui il lavoratore si costituisca parte attiva nei confronti di terzi a seguito di eventi occorsi durante lo svolgimento delle proprie mansioni
- Doveri del personale e rispettivi obblighi aziendali, rivedendone l'articolato relativo
- Sospensione cautelare, ridefinendone le modalità.

ORARIO DI LAVORO

Nel confermare la struttura complessiva e i contenuti della normativa contrattuale prevista dalla disciplina generale, occorre superare determinate criticità relative ad alcuni istituti e meglio chiarire aspetti che hanno generato divergenze interpretative.

Considerate le diverse esigenze collegate allo sviluppo dei processi di liberalizzazione nei diversi settori di attività, con le conseguenti competizioni tra differenti sistemi organizzativi e produttivi, il contratto dovrà prevedere, nell'ambito delle discipline speciali, mirate specificità d'orario per quanto riguarda:

- trasporto passeggeri media e lunga percorrenza;
- trasporto regionale;
- trasporto merci.

DISCIPLINE SPECIALI

Sulla base degli obiettivi previsti nella premessa, considerata l'estensione del campo di applicazione del CCNL, tenendo conto delle confluenze già presenti, il CCNL dovrà prevedere delle discipline speciali come ad esempio:

- logistica;
- navigazione;
- servizi, pulizia treni e impianti fissi, ecc.;
- accompagnamento notte;
- ristorazione.

MIGLIORAMENTI ECONOMICI E RETRIBUZIONE

Fermo restando la vigente struttura della retribuzione, in conseguenza delle confluenze, occorre procedere all'adeguamento degli istituti retributivi che interessano le nuove aree specifiche.

Al fine di realizzare la tutela del reddito di tutti i lavoratori interessati l'incremento mensile delle retribuzioni dovrà attestarsi sui 115.000 euro al parametro E per il biennio 1.1.2007-31.12.2008. Rivisitazione e adeguamento delle competenze.

VIETATO SPIARE SISTEMATICAMENTE I DIPENDENTI ON-LINE

da Punto-Informatico.it

Il Garante tenta di mettere ordine in misure che dividono ancora oggi imprese e lavoratori. "L'azienda stabilisce delle regole, ma un'analisi sistematica è una violazione".

Roma - Lo chiedevano i lavoratori e molti imprenditori ed ora il Garante per la privacy ha deciso di mettere ordine sul delicatissimo fronte del monitoraggio delle attività Internet dei dipendenti pubblici e privati.

Con un provvedimento ad hoc, spiega lo stesso Garante, viene stabilito che i datori di lavoro pubblici e privati non possono controllare la posta elettronica e la navigazione in Internet dei dipendenti, se non in casi eccezionali. Spetta al datore di lavoro definire le modalità d'uso di Internet ma sono modalità che dovranno sempre e in tutti i casi tener conto "dei diritti dei lavoratori e della disciplina in tema di relazioni sindacali".

Il provvedimento, che sarà pubblicato in Gazzetta Ufficiale, vuole essere una sorta di guida alle regole. "La questione - ha spiegato Mauro Paissan, relatore del provvedimento - è particolarmente delicata, perché dall'analisi dei siti web visitati si possono trarre informazioni anche sensibili sui dipendenti e i messaggi di posta elettronica possono avere contenuti a carattere privato. Occorre prevenire usi arbitrari degli strumenti informatici aziendali e la lesione della riservatezza dei lavoratori". Non ci sono novità sostanziali rispetto a quanto già espresso in passato dal Garante ma c'è una nuova chiarezza. Alle imprese, ad esempio, viene fatto carico di "informare con chiarezza e in modo dettagliato i lavoratori sulle modalità di utilizzo di Internet e della posta elettronica e sulla possibilità che vengano effettuati controlli". Ma è fuori discussione la possibilità di leggere e registrare sistematicamente le email dei dipendenti o di monitorare sistematicamente la navigazione web. Sono casi nei quali si realizzerebbe, spiega il Garante, "un controllo a distanza dell'attività lavorativa vietato dallo Statuto dei lavoratori".

Ciò che le aziende pubbliche e private devono fare è dunque dar vita ad un disciplinare interno, un documento realizzato anche assieme ai sindacati, "nel quale siano chiaramente indicate le regole per l'uso di Internet e della posta elettronica".

E, proprio per evitare usi impropri di Internet, al datore di lavoro viene ascrivito il compito di minimizzare il rischio, ricorrendo a strategie e tecnologie dedicate.

Il Garante fa qualche esempio, per quanto riguarda la navigazione: "- individuare preventivamente i siti considerati correlati o meno con la prestazione lavorativa;

- utilizzare filtri che prevenivano determinate operazioni, quali l'accesso a siti inseriti in una sorta di black list o il download di file musicali o multimediali."

Per quanto riguarda l'email, invece, l'azienda:

- renda disponibili anche indirizzi condivisi tra più lavoratori (info@ente.it; urp@ente.it; ufficio.reclami@ente.it), rendendo così chiara la natura non privata della corrispondenza;

- valuti la possibilità di attribuire al lavoratore un altro indirizzo (oltre quello di lavoro), destinato ad un uso personale;

- preveda, in caso di assenza del lavoratore, messaggi di risposta automatica con le coordinate di altri lavoratori cui rivolgersi;

- metta in grado il dipendente di delegare un altro lavoratore (fiduciario) a verificare il contenuto dei messaggi a lui indirizzati e a inoltrare al titolare quelli ritenuti rilevanti per l'ufficio, ciò in caso di assenza prolungata o non prevista del lavoratore interessato e di improrogabili necessità legate all'attività lavorativa.

"Qualora queste misure preventive non fossero sufficienti a evitare comportamenti anomali, gli eventuali controlli da parte del datore di lavoro - sottolinea il Garante - devono essere effettuati con gradualità. In prima battuta si dovranno effettuare verifiche di reparto, di ufficio, di gruppo di lavoro, in modo da individuare l'area da richiamare all'osservanza delle regole. Solo successivamente, ripetendosi l'anomalia, si potrebbe passare a controlli su base individuale". Nel provvedimento sono anche dettagliate tutele specifiche per categorie particolari di lavoratori, come quelli che sono tenute al segreto professionale.

Il provvedimento si inserisce in un contesto ormai diffuso che vede contrapposti coloro che si schierano fermamente dalla parte del datore di lavoro il quale può e deve controllare ogni e qualsivoglia movimento posta o navigazione del proprio dipendente, e coloro che al contrario vedono in tali condotte solo controlli mirati a "esaminare" il dipendente ed invadere pesantemente la sua privacy. Sino a ieri compito dei legali (ma spesso più della logica) era contemperare i suddetti interessi; oggi interviene proprio il Garante e va a chiarire modalità di accesso, memorizzazione, conservazione, consultazione e disponibilità delle risorse informatiche che il datore di lavoro può mettere a disposizione del proprio dipendente.

Il provvedimento si apre ovviamente con richiami ai principali generali del decreto legislativo n. 196/2003, e non va che a ribadire quanto ormai evidente in materia di privacy: occorre rispettare il lavoratore anche sulla base dello statuto ormai datato 1970 ma di estrema attualità (statuto dei lavoratori che all'art. 4 vieta il controllo a distanza dei lavoratori stessi); occorre pubblicizzare le modalità di gestione delle risorse messe a disposizione dei dipen-

denti affinché i controlli non divengano mezzi subdoli di monitoraggio delle persone che lavorano; occorre informare correttamente sui mezzi di controllo e sulle eventuali conseguenze.

APPARECCHIATURE PREORDINATE AL CONTROLLO A DISTANZA

Entriamo dunque nello specifico, partendo da quanto il Garante dispone in merito alla apparecchiature preordinate al controllo a distanza. Anzitutto tali apparecchiature possono essere predisposte rispettando dignità e libertà dei lavoratori (nello specifico rispettando le previsioni dell'art. 4 legge n. 300/70, ovvero Statuto dei Lavoratori); sono ad esempio da considerarsi in esubero rispetto alla necessità di trattamento, i sistemi di riproduzione o memorizzazione delle pagine web visualizzate dal lavoratore durante la navigazione; parimenti non è consentita una analisi occulta di computer portatili affidati in uso al lavoratore.

Laddove invece si renda tecnicamente necessario registrare, ad esempio, dati di entrate ed uscita delle mail gestite da un utente, il controllo - in quanto tecnicamente imprescindibile - sarà attuabile.

PROGRAMMI PER CONTROLLI INDIRECTI

Passiamo ai programmi che consentono controlli indiretti, ovvero quella strumentazione che, dovendo monitorare magari procedure operative per motivi di sicurezza, consente contemporaneamente di poter applicare un controllo del lavoratore. Anche in questo caso si potrà ricorrere a tali programmi previa comunicazione sia al singolo dipendente che alla RSU (rappresentanza sindacale interna); in caso di opposizione della RSU, il titolare potrà dare comunicazione all'ispettorato del lavoro competente il quale potrà vagliare la conformità del programma alle esigenze del datore di lavoro.

Si pensi ad esempio all'utilizzo di internet da parte dei lavoratori per necessità connesse all'attività svolta; in tal caso sarà diritto del datore di lavoro monitorare le navigazioni limitatamente alla necessità, ad esempio, di controllare l'occupazione della banda, o applicare filtri al fine di evitare navigazioni su siti non attinenti (o addirittura illeciti) all'ambito lavorativo.

CONTROLLO DELLA POSTA ELETTRONICA

Ed ora eccoci alla posta elettronica ed alla famigerata domanda: se il datore di lavoro munisce il dipendente di una casella di posta elettronica, può andare a consultare la posta anche in assenza del lavoratore, può accedere, cancellare, memorizzare senza violare principi di privacy e di segretezza della corrispondenza? Il Garante adotta una scelta quanto mai appropriata e logica ovvero il datore di lavoro che munisca i propri dipendenti di caselle di posta elettronica, deve preventivamente esplicitare in apposita policy le modalità di utilizzo della casella ovvero se può essere utilizzata con finalità personali o solo prettamente aziendali.

Nel primo caso il datore di lavoro si auto-ridurrà la sfera di accesso alla posta elettronica data in uso, conferendo però un servizio a favore dei propri dipendenti; nel secondo caso, indicando un utilizzo tassativamente di tipo lavorativo, andrà ad escludere ogni e qualsivoglia carattere di confidenzialità che potrebbe assumere l'utilizzo della posta da parte del dipendente, andando così ad eliminare ogni possibile recriminazione su memorizzazioni, accessi o altro.

Una puntualizzazione del Garante sembra interessante e cioè che in tal caso è opportuno che i messaggi di posta elettronica contengano un avvertimento ai destinatari nel quale sia dichiarata l'eventuale natura non personale dei messaggi stessi, precisando se le risposte potranno essere conosciute nell'organizzazione di appartenenza del mittente e con eventuale rinvio alla predetta policy datoriale. Come dire: a scanso di equivoci chiarisco subito il tenore del messaggio e la sua conoscibilità anche da parte di terzi oltre allo scrivente-destinatario!

PRINCIPIO DI NON ECCEDEZZA DEI CONTROLLI

I controlli non possono essere prolungati, costanti o indiscriminati. Una osservazione: è difficile dimostrare che il controllo abbia caratteristiche suddette, soprattutto perché il datore di lavoro potrebbe in qualsiasi momento giustificare la necessità di monitorare i propri "affari", andando a recriminare una visualizzazione costante della posta; così come di costanza si dovrà parlare nel caso in cui il sistema tecnicamente registri dei log di connessione (come di prassi); in tale ipotesi è impossibile pensare che non sussista la "continuità" del potenziale controllo.

Sull'argomento il Garante stesso sottolinea nelle linee guida che il prolungamento dei tempi di conservazione dei dati relativi all'uso degli strumenti elettronici, può essere giustificato da esigenze tecniche o dalla difesa di un diritto in sede giudiziaria (quindi... sempre...????!).

RESPONSABILE E POLICY

Infine un buon suggerimento del provvedimento è quello di istituire una apposita figura che, all'interno della struttura, impartisca istruzioni sulle regole di utilizzo della strumentazione in dotazione, andando così a completare l'opera di trasparenza ed informazione, proprie di una policy interna.

Il Garante conclude prescrivendo ai datori di lavoro pubblici e privati di adottare le misure necessarie a garantire i diritti degli interessati (lavoratori) andando a specificare le modalità di utilizzo delle risorse quali posta elettronica ed internet, dando vita ad un vero e proprio regolamento disciplinare interno.

Finalmente un intervento articolato sull'argomento, magari opinabile in qualche punto che si presta a interpretazioni diverse, ma in linea generale logico.

Datori di lavoro quindi rimbocarsi le maniche e mettere mano ad un regolamento interno di utilizzo della strumentazione informatica, e che quanto scritto rispecchi la realtà!

www.garanteprivacy.it

www.consulentelegaleinformatico.it

www.consulentelegaleprivacy.it

Per info e approfondimenti potete contattare il Resp.le Informatico dell'Or.S.A. Emanuele Amadio all'indirizzo tecmaster@sindacatoorsa.it

La nostra tradizione, il tuo futuro

La nostra competenza al servizio della tua fiducia. Ieri, oggi, domani.



Treno Eurostar ETR 500 decorato da HDI Assicurazioni

Dal 1881, quando eravamo ancora la Società di Mutuo Soccorso tra gli agenti delle strade ferrate italiane, a oggi, che facciamo parte del grande gruppo assicurativo internazionale HDI, è trascorso più di un secolo.

Nel segno di una tradizione che permane, rinnoviamo ogni giorno il nostro cammino con il costante obiettivo di soddisfare le esigenze e le aspettative dei dipendenti e dei pensionati delle Ferrovie dello Stato, realizzando prodotti e servizi su misura ed esclusivi.

Proprio perché con i ferrovieri abbiamo costruito la nostra storia, tutti i giorni lavoriamo per assisterli nel presente e per proteggere il loro futuro.

www.hdia.it

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

FILT/CGIL FIT/CISL UILT/UIL FAST Ferrovie UGL A.F. ORSA Ferrovie
Segreterie Nazionali

VENDITA E ASSISTENZA: UNO SCIOPERO PER IL LAVORO

I ferrovieri dell'ex Comp.to di Venezia hanno incrociato
le braccia dalle 9.01 alle 17.00 dell' 8 marzo

Secondo dati aziendali le biglietterie dell'ex Compartimento di Venezia - nonostante la recessione e le continue critiche che piovono sul servizio ferroviario - sono all'avanguardia in termini di incassi, di produttività pro-capite e complessiva. Addirittura gli obiettivi di budget per gennaio 2007 sono stati migliorati, pur in presenza di una cronica carenza di personale e di molti turni soppressi (soprattutto nell'Assistenza e nelle biglietterie del Regionale). In questo scenario, comunque positivo, qual è il ruolo dell'attuale Dirigenza FS? A questa domanda si può solo rispondere in un modo: "nessuno"! Nessuna seria proposta di organizzazione.

Nessun segnale sul fronte dell'incremento delle risorse assolutamente necessarie per fronteggiare la produzione, il traffico e garantire i diritti dei lavoratori quali le ferie ed i riposi. Nessun progetto di miglioramento degli ambienti di lavoro e di restyling delle postazioni. Nessun piano di formazione. Il Sindacato da mesi chiede una trattativa vera, un confronto dove si affrontino i tanti problemi sollevati dalla RSU e dagli RLS, soprattutto sui turni e sull'utilizzazione del personale. Trenitalia risponde con il più totale silenzio o, peggio, invia una provocatoria convocazione proprio il giorno dello sciopero a riscontro di una richiesta sindacale fatta a dicembre 2006!

Nel frattempo si raschia il barile sfruttando la disponibilità dei lavoratori a superare gli orari di fatto od a modificare i turni e, dove non ci si riesce, si impongono trasferte senza regole nel goffo e spesso inutile tentativo di tamponare le tante falle che la mancanza di personale crea in quasi tutti gli impianti. A questo punto la ricerca del confronto con una controparte che si nega o che ci convoca per non dire nulla è, non solo inutile, ma quasi controproducente.

La parola deve passare ai Lavoratori! Siete Voi, con la vostra adesione allo sciopero dell'8 marzo, che dovete dare un chiaro segnale sull'insostenibilità di questa situazione e sulla volontà di avere le risorse ed una organizzazione che tuteli il lavoro e risponda alle esigenze della clientela. Non possono essere più i lavoratori di front-line a pagare per le inadempienze e le incapacità di Trenitalia. Ai clienti infelicitati, che spesso sfogano con chi sta allo sportello o sui binari tutto il loro malcontento, dimostriamo che i primi a chiedere gli strumenti per offrire un servizio efficiente e puntuale sono proprio i ferrovieri delle biglietterie e dell'Assistenza.

Per queste ragioni e con questi obiettivi.

**NIENTE BIGLIETTI E NIENTE ASSISTENZA
DALLE ORE 09.01 ALLE 17.00 DEL 8 MARZO 2007**

UNO SCIOPERO COMPATTO

FILT/CGIL FIT/CISL UILT/UIL FAST Ferrovie UGL A.F. ORSA Ferrovie
Segreterie Nazionali

A:	Amministratore Delegato FS Spa Ing. Mauro Moretti	P.C.:	On. Enrico Letta Presidenza Consiglio dei Ministri
	D.G. Gruppo FS Spa Dr. Francesco Forlenza		On. Alessandro Bianchi Ministro Trasporti
	Amministratore Delegato Trenitalia Dr. Vincenzo Soprano		On. Cesare Damiano Ministro del Lavoro
	Amministratore Delegato RFI Ing. Michele Mario Elia		On. Antonio Di Pietro Ministro Infrastrutture
	Amministratore Delegato Ferservizi Dr. Ugo Guelfi		On. Pierluigi Bersani Ministro Sviluppo Economico
	Amministratore Delegato Italferr Ing. Riccardo Bonasso		Commissione di Garanzia L. 146/90 Osservatorio sui conflitti nei trasporti

**Oggetto: proclamazione primo sciopero nazionale
per il giorno 13 aprile 2007**

Le scriventi Segreterie Nazionali con lettera dell'11 gennaio 2007 denunciavano l'inadeguatezza del livello delle relazioni industriali attivando con tale lettera le procedure di raffreddamento e conciliazione. Con successiva lettera del 17 gennaio 2007 inviavano le linee guida per il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie sia alle controparti datoriali interessate e alle loro Associazioni di categoria, sia alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e ai Ministri interessati, richiedendo nel più breve tempo possibile l'apertura del tavolo di confronto.

In ultimo con lettera dell'8 febbraio 2007 inviata alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ai Ministri interessati e alla Commissione Trasporti della Camera e Lavori del Senato denunciavano la grave situazione esistente nel trasporto ferroviario ed il conseguente rischio di ridimensionamento produttivo.

Nessuna delle questioni avanzate dalle scriventi Segreterie ha trovato soluzione, né tanto meno ha trovato un avvio negoziale. Per queste ragioni, considerate esperite le procedure di raffreddamento e di conciliazione, di cui alla nota dell'11.01.07, proclamano un primo sciopero nazionale di otto ore per il 13 aprile 2007 con le seguenti modalità:

- addetti alla circolazione treni dalle ore 9.01 alle ore 17
- addetti agli Uffici, impianti fissi intera prestazione lavorativa

Lo sciopero è proclamato nel rispetto di quanto previsto dalla legge 146/90 così come modificata dalla Legge 83/2000 e dell'accordo nazionale del 23.11.1999 e successive integrazioni. Si farà seguito con le norme tecniche di dettaglio.

Distinti saluti

Le Segreterie Nazionali

SEGUE DA PAGINA 1



Importanza di lottare uniti e coordinati per dare più forza possibile alle rivendicazioni comuni

nizzazioni sindacali.

Sappiamo che il rispetto della clausola sociale ci porterà a lottare ancora durante le trattative per il prossimo contratto ma siamo certi che solo pretendendo le stesse condizioni di lavoro, soprattutto in tema di orari di servizio e sicurezza dell'esercizio, per tutti i lavoratori delle ferrovie si potranno arginare gli effetti di una liberalizzazione che sempre più persegue le logiche del profitto e non certamente quelle dichiarate di funzionalità ed efficienza.

L'evidenza e la certezza di essere presenti a manifestare per le stesse motivazioni ci ha fatto apprezzare ancora di più questa giornata che ci ha visti sfilare per le strade di Parigi numerosissimi senza alcun disordine in un corteo colorato da tante bandiere, animato dai canti dei lavoratori e dai loro slogan: sicuramente momenti emozionanti che ci aiuteranno e ci incoraggeranno a portare avanti le nostre idee in un cammino che sappiamo difficile ma che condividiamo con tanti colleghi provenienti da tutta Europa.

una liberalizzazione che sempre più persegue le logiche del profitto e non certamente quelle dichiarate di funzionalità ed efficienza

PROTESTA PRECARI PER DIMISSIONI RFI BLUVIA

di Franco Rossellini

Si è svolta la scorsa settimana la protesta dei lavoratori marittimi precari di Rfi che hanno presidiato ad oltranza gli uffici della direzione navigazione della stazione Marittima di Messina. I lavoratori contestano la decisione di Rfi di adeguare le tabelle di armamento con equipaggio a sette invece che dieci lavoratori, oppure da dieci invece che dodici dipendenti sulle navi. Questo infatti, comporterà un ridimensionamento del personale sui mezzi di Rfi. Il provvedimento è stato deciso da Rfi Bluvia, dal Ministero dei trasporti e dalla Capitaneria di Porto di Messina per tutti i mezzi in servizio nello Stretto di Messina. La costante inadeguatezza degli organici, la mortificazione delle professionalità, la ripetuta violazione dei dettami contrattuali e degli accordi sottoscritti, confermano la politica di dismissione del servizio pubblico di traghettamento nell'area dello Stretto da parte di Rfi. Per contrastare la forte contestazione da parte dei lavoratori, Rfi Bluvia ha anche fermato nel porto di Messina la nave traghetti 'Enotria' creando ulteriori disservizi per tutti i pendolari. Il problema di questi lavoratori che sono dei precari, non è solo quello di non avere un contratto stabile, ma di essere pagati per ogni singola corsa effettuata con i mezzi Rfi. Gli stessi possono essere dunque licenziati anche dopo un solo viaggio; quindi più corse effettuate maggiore sarà la loro retribuzione, ma in assoluta flessibilità occupazionale per la società Rfi Bluvia. La protesta dei lavoratori è stata sostenuta dai sindacati Orsa navigazione, Sasmant e da diversi gruppi politici. I lavoratori hanno chiesto a tutti l'abolizione del contratto di viaggio e la conferma delle tabelle di armamento. Rfi Bluvia ha annunciato che risponderà ai sindacati il prossimo 13 marzo nella sede di Messina Navigazione o nella sede della Direzione generale di Roma.

FILT/CGIL FIT/CISL UILT/UIL FAST Ferrovie UGL A.F. ORSA Ferrovie
Segreterie Nazionali

SCIOPERO NAZIONALE DEI FERROVIARI VENERDI 13 APRILE 2007

**Addetti alla circolazione treni dalle ore 9.01 alle ore 17.00
Addetti agli uffici, impianti fissi intera prestazione lavorativa**

- Per il contratto, con regole comuni per tutte le aziende del settore
- Per le clausole sociali
- Per un Piano d'Impresa finalizzato allo sviluppo
- Per una politica dei trasporti che incentivi il trasporto ferroviario

- Contro la liberalizzazione senza regole
- Contro il possibile ridimensionamento di FS
- Contro l'attacco ai livelli occupazionali e al reddito dei ferrovieri

La gravità della crisi produttiva e finanziaria in cui versano le imprese del Gruppo FS, il rischio di ricadute negative sul lavoro, le molte questioni aperte con l'impresa e con il Governo, che ancora non hanno trovato risposte positive, il mancato avvio del confronto sul CCNL, necessitano di una prima risposta da parte della categoria. Le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL, FAST-Ferrovie, UGL A.F. e ORSA Ferrovie hanno da tempo denunciato lo stato di crisi in cui versa il trasporto ferroviario che rischia, in mancanza di una rapida inversione di tendenza, di produrre ulteriori squilibri al già disastrato sistema del trasporto ferroviario e chiesto l'intervento del Governo insieme alla richiesta ai vertici FS di un nuovo Piano d'Impresa improntato allo sviluppo. Gli investimenti nelle infrastrutture che devono essere completati, se non saranno raccordati con la possibilità di investimenti in materiale rotabile, non potranno di promuovere un positivo processo di sviluppo.

Le linee di Piano d'Impresa presentate al Sindacato dall'A.D. contengono ancora una preoccupante incertezza sui livelli di produzione ai quali si atterreranno le società ed in particolare Trenitalia.

Il Piano d'Impresa, invece, rimane ancora pesantemente condizionato. Infatti il servizio universale riconosciuto dai trasferimenti dello Stato verso FS riguarda esclusivamente il trasporto regionale, la continuità territoriale con le isole e una quota ridotta del servizio passeggeri a lunga e media percorrenza.

Una quota consistente del trasporto di media e lunga percorrenza che riguarda i treni a domanda debole, gravano pesantemente sul bilancio di Trenitalia. La situazione nel trasporto merci è talmente grave che si commenta da sola. La modalità con la quale è stata fatta la liberalizzazione rende drammaticamente evidente il rischio di tenuta dei livelli produttivi del Gruppo, non essendo previsto, nelle regole fino ad oggi vigenti, che le aziende ferroviarie, insieme ai servizi commercialmente utili, svolgano anche dei servizi che i cittadini richiedono, ma che non hanno sostenibilità economica.

Tutto questo avviene in mancanza di regole omogenee sul lavoro che favoriscono la capacità competitiva delle nuove imprese a discapito delle condizioni di lavoro e di conseguenza sulla stessa sicurezza del trasporto ferroviario. La conseguenza può essere un consistente taglio dei livelli di produzione, che gli organi di stampa si sono affrettati a tradurre in esuberi di personale e che se dovessero corrispondere al vero come Sindacato non potremmo che contrastare.

Chiediamo pertanto un Piano d'Impresa sostenuto dagli interventi del Governo sui servizi a domanda debole, che consenta la tenuta produttiva e che metta le condizioni necessarie alla crescita.

Al Governo chiediamo di intervenire sulle regole per le liberalizzazioni, di favorire l'affermazione del contratto collettivo comune a tutti gli operatori del settore e le clausole sociali.

A FS chiediamo di conoscere presto il Piano d'Impresa, di attivare le relazioni industriali bloccate da tempo e di sospendere tutte le iniziative unilaterali messe in atto.

Per tutte queste ragioni, in mancanza di risposte alle richieste del Sindacato, la categoria è chiamata ad una prima giornata di sciopero.

Le Segreterie Nazionali

DUE FERROVIE: SNCF e FS - DUE FILOSOFIE

Gli Uomini, le Donne, i ferrovieri, il loro lavoro!

di Sabrina Innocenti*

Il giorno 8 Febbraio '07, in occasione della partecipazione alla manifestazione internazionale organizzata a Parigi dalla Federazione SUD-Rail (Federazione dei Sindacati dei lavoratori della ferrovia, Unitari, Solidali e Democratici), è bastato rivolgere gli occhi su una delle pubblicità affisse nelle varie stazioni di Parigi, per fare una profonda riflessione: (INSERIRE PUBBLICITÀ)

La SNCF lancia quest'anno (febbraio '07) la sua seconda campagna pubblicitaria per promuovere le sue lavorazioni, per valorizzare le sue maestranze. Come nel 2006, alcuni ferrovieri della SNC, vedono ora la propria immagine affissa su 14.000 pannelli pubblicitari in 70 principali città francesi. Si tratta di 4 uomini e 4 donne, rappresentativi dell'universo lavorativo ferroviario francese, che hanno prestato all'Azienda nella quale lavorano, la propria immagine. Essi sono tutti rappresentati in azione, sul proprio luogo di lavoro, e per tutti l'obiettivo è lo stesso: "anticipare", ovvero prevenire e programmare nuovi modi per ottimizzare il proprio lavoro (per essere + competitivi e per offrire al cliente un servizio sempre migliore). Anticipare cosa? "una migliore circolazione dei treni, il confort e la sicurezza del viaggiatore, il confort delle stazioni e l'affidabilità dei tempi di viaggio e di consegna, la riduzione dei rumori o addirittura l'informazione! Sono così rappresentati 8 mestieri diversi che fanno parte della catena dei servizi di SNCF e che illustrano la diversità delle "missioni" d'impresa.

La campagna pubblicitaria si intitola "Gli Uomini e le Donne della SNCF" sui manifesti pubblicitari". Questo titolo è il simbolo di un valore

semantico notevole che subito rimanda alle riflessioni da farsi sulla mancata equivalente considerazione del personale all'interno delle realtà ferroviarie tutte di marchio italiano. Quattro Uomini e quattro Donne appartenenti ai settori lavorativi più disparati, esprimono già l'idea di una modernità ancora lontana nel nostro processo culturale che è quello del superamento delle differenze tra i generi, in realtà lavorative ancora profondamente connotate al maschile. La conferma viene anche dalla profonda partecipazione femminile alla manifestazione. Molte le donne rappresentative delle realtà ferroviarie europee, interventi delle lavoratrici DB e di lavoratrici della SNCF, e di colleghe Trenitalia impegnate attivamente nel processo di costruzione dei nuovi modelli organizzativi e di lavoro. Ma, come se non bastasse, è proprio l'identità del lavoratore e del lavoro inteso come "mestiere" (con un suo specifico grado di specializzazione e di valore intrinseco), che emerge come parametro fondamentale di confronto. Se guardiamo alla nostra realtà ferroviaria nazionale, partendo

da stazioni fortemente rappresentative come Napoli, Roma, Milano, Bologna e di forte concentrazione di flussi, ecc. sembra che al contrario di realtà a noi così vicine, le specificità ferroviarie, lungi dall'esser messe in mostra come valore "aziendale", vengono invece continuamente messe in crisi e rese sempre più marginali in nome di riorganizzazioni interne molto "flessibili". La teoria dell'umanizzazione" d'impresa che riconosce nell'uomo la sua risorsa più preziosa, non sembra permeare i nuovi modelli organizzativi aziendali.

Nei prospetti informativi e in quelli consuntivi o programmatici aziendali, e soprattutto per le proiezioni delle attività nell'anno in corso e per quello futuro, si leggono sempre più spesso

spazi, uffici, sportelli di biglietteria, sale d'attesa (vedi lounges alta velocità), in nome dell'appartenenza all'una o altra Società del Gruppo, mentre il cliente confuso tenta di ritrovare nei meandri dei negozi, agenzie di viaggio e self-service sparsi in stazione, un ufficio informazioni o un punto di assistenza che possa ancora identificarsi come tale.

Dietro questi profondi stravolgimenti strutturali, si insinua il tentativo sempre più forte della esasperazione della flessibilità dei ruoli, delle tipologie lavorative, dei turni di lavoro, dei modi di lavorare.

Si sviluppa in modo sempre più crescente l'idea aziendale dell'"essere visibili" per il cliente!

Sembra non importare a nessuno come si lavora e quale qualità percepisce il cliente? Quale qualità del lavoro percepisce il lavoratore? Se così fosse, l'errore cognitivo di credere che questo è il modo per fare bene, occorrerebbe dimostrare che forse la percezione sia interna (dei lavoratori) che esterna (del cliente) non è proprio quella di una organizzazione funzionale!

Non basta distribuire il personale in "ambito stazione", forse un miglior servizio reso al cliente sarebbe quello che si è sempre reso e non quello che si vorrebbe diventasse.

Forse ci sono altri modi per essere "visibili" ovvero rendere realmente un servizio di qualità e "anticipare" modelli organizzativi tali da essere realmente competitivi perché capaci di sviluppare e non "destrutturare". Questo però presupporrebbe un approccio "sistemico" una capacità di sinergia tra i vari elementi componenti il sistema... e purtroppo non sembra questa la direzione intrapresa!

Resta allora una gran



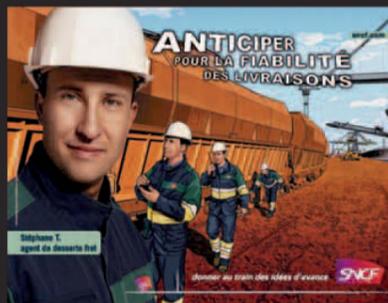
Loïc Madou,
Even Proche Banlieue,
Paris Saint-Lazare



Marie Vaz,
direction des Achats, Lyon



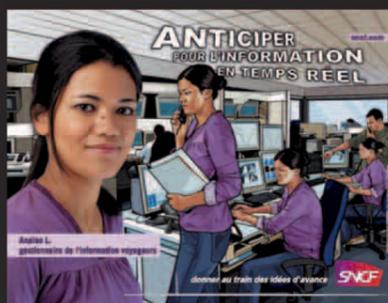
Sylvie Guillaume,
direction de l'Architecture,
de l'Aménagement et des
Bâtiments, Paris



Stéphane Trovati,
établissement Exploitation Fret,
Miramas



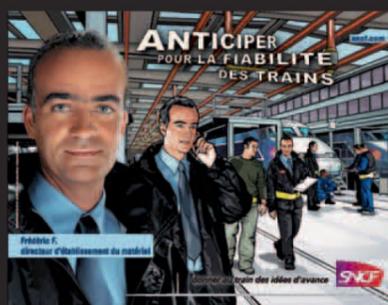
Michel Leterrier,
Agence d'essai ferroviaire,
Vitry-sur-Seine



Anaïse Lereverend,
centre opérationnel Transilien
Ligne C, Paris Rive Gauche



Samia Sayah,
brigade de Paris Est



Frédéric Fhal,
Technicentre Est européen,
Pantin

...gli Uomini e le Donne della SNCF simbolo di un valore semantico

parole come:

"SPORTELLI, AGENZIE, SELF SERVICE, BIGL.TELEFONICA, FATTURATO, COSTI."

L'idea o il concetto della persona, della sua centralità, del suo lavoro specialistico da valorizzare, da ottimizzare per incrementare il valore d'impresa, non compare mai o quasi mai. Al contrario, si assiste ad una progressiva scomparsa o banalizzazione di ruoli, attività, professionalità. Spesso il processo è silenzioso, ma comporta il conseguente stravolgimento di interi processi produttivi ed un crescente senso di precarietà ed insoddisfazione personale.

Tutti i processi aziendali e di lavoro sono stravolti dal caos organizzativo e strutturale; riflettendosi negativamente su tutte le attività ferroviarie.

Dietro l'apparente motivazione del "restyling" di stazione, interi settori e uomini vengono riallocati in spazi esigui, marginali, luoghi dove il rumore, la confusione, la precarietà sembra prendere il sopravvento, e dove la personalizzazione professionale regna sovrana.

Improvvisamente gli operatori di biglietteria o di assistenza alla clientela, si vedono chiudere sotto i loro occhi sempre più

rabbia per le mancate correzioni, lì dove l'errore continua a perseverare e lì dove chi genera lo stesso continua ad operare. In stazione, tra i protagonisti del "front-line" tra chi lavora a contatto con la clientela, tanti lavorano e anche molto bene e forse sarebbe davvero innovativo riconoscerlo! La soddisfazione è un diritto di tutti e se esistono dei meriti andrebbero riconosciuti!

Allora si che saremmo davvero competitivi! Ma è un processo culturale, ancora difficile da comprendere...! Così mentre altrove (l'esempio sopra citato di SNCF) il lavoro e il lavoratore, e ancor di più la persona nella sua espressione più piena, vede riconosciuta la sua immagine come simbolo del valore aziendale, nella nostra realtà ferroviaria, questo processo sembra ancor lungi dall'esser preso in considerazione.

In FS l'idea o il concetto della persona, della sua centralità, del suo lavoro specialistico da utilizzare, da ottimizzare per incrementare il valore d'impresa, non compare mai o quasi mai

* Rappresentante Pari Opportunità

CHE FARE DEL TFR?

di Daniele Sebastiani

La Riforma Dini: il sistema di calcolo delle pensioni

“Come mi devo comportare con questo TFR?”

E' inevitabile in questi giorni sentirsi ripetere questa domanda da parte di tutti i lavoratori del settore privato.

Ovviamente la domanda denota la preoccupazione nei confronti di una materia abbastanza complessa ma che per fortuna lascia spazi di ragionamento fino al **30 giugno prossimo**, termine ultimo dopo il quale scatta il silenzio-assenso.

Per avere le idee più chiare, condizione indispensabile per prendere una decisione consapevole, è necessario fare un passo indietro e tornare al 1995 anno in cui, con l'approvazione della Legge N° 335/1995, più nota come Riforma Dini, nel sistema previdenziale del nostro paese veniva reintrodotta il **sistema di calcolo contributivo della pensione**.

Questo sistema, calcolando la media sui contributi versati dal lavoratore in tutta la sua attività lavorativa, riduce in quantità consistente l'importo della pensione dei lavoratori ai quali si applica. Ricordiamo che il **sistema contributivo** viene applicato in modo assoluto ai lavoratori **assunti dopo il 31/12/1995** mentre, a coloro che alla data del 31/12/1995 non avevano raggiunto 18 anni di contributi viene applicato il cosiddetto **sistema misto (sistema retributivo fino al 31 dicembre 1995 e contributivo per il periodo successivo)**.

Ovviamente, più breve è il periodo lavorativo antecedente il 31 dicembre 1995, più consistente sarà la base di calcolo con il sistema contributivo e più pesante la penalizzazione per il lavoratore. Ricordiamo che **coloro che al 31/12/1995 avevano almeno 18 anni di contributi** (considerando tutti i contributi comprese le rivalutazioni - tipo I ogni 10 riconosciuti ai settori macchina, manovra e viaggiante) **vedranno calcolata per intero la loro pensione con il sistema di calcolo retributivo**. Per avere un'idea del differenziale che si produce applicando i tre criteri (Sistema retributivo puro, Sistema misto, Sistema contributivo puro) si deve considerare che il retributivo puro determina al momento della messa in quiescenza una pensione mensile che si aggira intorno all'80% dell'ultima retribuzione, il sistema misto una pensione che si aggira intorno al 60-63%, mentre con il contributivo puro arriviamo a circa il 48-50%.

Con queste percentuali appare evidente che coloro che sono stati assunti dopo il 1995 avranno necessità di **un'integrazione alla pensione obbligatoria** che andranno a percepire per garantirsi una vecchiaia almeno dignitosa.

Ripensare l'attuale Sistema Previdenziale Pubblico

Per questo riteniamo indispensabile che tutti i lavoratori, comincino a sollecitare tutte le strutture organizzate, siano esse sindacali o partitiche di qualunque estrazione, l'obiettivo di un ritorno ad un sistema di calcolo quanto più vantaggioso per i lavoratori, mettendo mano ad una Riforma generale delle pensioni nella direzione di un allargamento delle tutele previdenziali. Inoltre i ferrovieri dovranno anche spingere la classe politica ad affrontare la questione, ancora non risolta, dei lavori usuranti nei quali dovranno, a pieno titolo, vedersi riconosciute le loro legittime aspettative.

TFR o EUROFER: cosa conviene?

Modalità di contribuzione al Fondo Eurofer

Premesso che non vogliamo fare i promotori finanziari ma solo spiegare le condizioni che andranno poi a determinare la scelta di ognuno di noi, dobbiamo cominciare a evidenziare alcune differenze tra il Tfr e il fondo Eurofer.

Per iniziare ci sembra però indispensabile elencare le **modalità di contribuzione al Fondo Eurofer**:

- ✓ conferimento del proprio TFR;
- ✓ contributo a carico del lavoratore;
- ✓ contributo del datore di lavoro.

La percentuale del TFR conferito al Fondo eurofer varia, a seconda della data di inizio dei versamenti dei contributi previdenziali: coloro che hanno iniziato a lavorare prima del 28/4/1993 versano il 33% del TFR, con la facoltà, a partire da quest'anno, di elevare questa quota al 100%; mentre chi ha iniziato dopo il 28/4/1993 deve conferire l'intero TFR a Eurofer. Per quanto riguarda il contributo del lavoratore, lo stesso ammonta all'1% della retribuzione (calcolato su: minimo contrattuale, salario professionale, scatti di anzianità e indennità di funzione).

Il contributo del datore di lavoro corrisponde ugualmente all'1% della propria retribuzione.

Contributo che ovviamente il lavoratore non percepisce lasciando il TFR in azienda. Relativamente al contributo a carico del lavoratore, è facoltà dello stesso elevarlo volontariamente fino al

5% con scaglioni dello 0.5 %. Facendo scattare questa facoltà, va precisato, che il datore di lavoro continuerà a versare al lavoratore comunque un contributo pari all'1%.

Un ragionamento va fatto per capire quanto 'pesa' l'1% di contributo del datore di lavoro sul totale versato in Eurofer dal lavoratore.

Sviluppiamo questo ragionamento considerando che ognuno di noi versa al TFR tutti i mesi circa il 7% della retribuzione mensile a cui sono aggiunte altre voci previste dal contratto. Aderendo a Eurofer, possiamo considerare il contributo del datore di lavoro a tutti gli effetti una sorta di 'rendimento' garantito tutti i mesi a cui si aggiunge l'eventuale rendimento finanziario vero e proprio della quota individuale versata.

Il 'rendimento' della quota aziendale (1%) può essere quantificato indicativamente nell'ordine del 30% per coloro che versano il 33% del TFR in Eurofer (possibilità che hanno solo coloro in servizio alla data del 28/4/1993) e, in misura di circa il 10%, per coloro che versano l'intero TFR (assunti dopo il 28/4/1993).

Le prestazioni pensionistiche di Eurofer

Le prestazioni erogate da Eurofer, al momento del pensionamento, per anzianità o vecchiaia, possono essere di due tipi:

- ✓ in forma di rendita (pensione complementare);
- ✓ in forma di capitale (riscatto).

Salvo casi specifici, che vedremo immediatamente più avanti, il lavoratore se opta per il riscatto potrà prelevare un importo massimo del 50% della propria posizione maturata.

Si diceva della possibilità, una volta andati in pensione, di percepire immediatamente il 50% della posizione maturata.

Tale soluzione diventa concreta solo nel caso in cui sono rispettate le due condizioni fondamentali:

- ✓ la prima prevede almeno cinque anni di contribuzione al fondo;
- ✓ la seconda prevede che, convertendo in rendita almeno il 70% della posizione individuale maturata, l'importo della pensione complementare sia uguale o superiore alla metà dell'assegno sociale INPS (attualmente pari a Euro 381,72 mensili).

Nel caso in cui una o entrambe queste condizioni non vengano rispettate l'iscritto potrà scegliere di ricevere immediatamente l'intera prestazione (100% del capitale maturato) in forma di riscatto.

Il TFR, invece, viene percepito in un'unica soluzione al momento del pensionamento.

Tassazione delle prestazioni Eurofer e TFR

Altro aspetto da considerare è la differente disciplina fiscale delle prestazioni sopra ricordate di Eurofer rispetto al TFR. I rendimenti derivanti dagli investimenti dei contributi versati nel corso della vita lavorativa sono tassati con aliquota dell'11%. Aliquota più bassa di quella applicata agli investimenti finanziari (ad oggi al 12,5%). Mentre la parte imponibile delle prestazioni pensionistiche in qualsiasi forma erogata (rendita o riscatto), al momento del pensionamento, è tassata nella misura del 15%, che si riduce di 0,30% per ogni anno di partecipazione successivo al quindicesimo. La misura massima della riduzione è pari al 6% potendo così arrivare ad una tassazione effettiva del 9%. Mentre il TFR lasciato in azienda è tassato, in linea generale, con l'applicazione dell'aliquota media di tassazione del lavoratore al momento in cui viene percepito. Attualmente l'aliquota IRPEF più bassa è del 23% per i redditi fino a 15.000 Euro e del 27% fino a 28.000 euro, quindi l'aliquota applicata al TFR lasciato in azienda non potrà essere inferiore a queste percentuali. Le modalità di determinazione della base imponibile del TFR, su cui si calcola l'aliquota di tassazione, variano a seconda che le relative quote siano state maturate prima o dopo il 01/01/2001.

Rendimenti Eurofer e TFR

Innanzitutto va detto che il fondo Eurofer come tutti i fondi presenta margini di rischio relativamente al **rendimento**. Infatti mentre il rendimento annuo del TFR mantenuto in azienda è dato dal 75% dell'inflazione reale al quale si aggiunge l'1,5% in quota fissa, per i fondi questo rendimento è indefinito. Per Eurofer possiamo solo dire che nel 2004 il rendimento è stato del 2,19%, nel 2005 del 6,43%, e nel 2006 del 1,96%. Quindi è evidente che il TFR considerando questo primo elemento dà maggiori garanzie e certezze.

Anticipazioni nel corso della vita lavorativa

Altro aspetto da esaminare, insieme alla relativa tassazione, è la cosiddetta **anticipazione** che consiste nella richiesta da parte del lavoratore nel corso della vita lavorativa di una parte della quota versata. Nel caso di richiesta per spese sanitarie per situazioni gravissime relative a sé, coniuge e figli, può essere concessa l'anticipazione dal Fondo Eurofer nella misura massima del 75% della

posizione individuale maturata con un'aliquota di tassazione base del 15% ridotta di una quota dello 0,3% per ogni anno successivo al 15° (meccanismo fiscale sopra già descritto).

Invece nel caso di richiesta per acquisto di prima casa per sé e i propri figli, a differenza delle spese sanitarie per le quali non è previsto un minimo di anni di iscrizione, il lavoratore deve avere almeno 8 anni di iscrizione ad Eurofer, potrà comunque richiedere la misura massima del 75% della posizione individuale maturata e l'aliquota fiscale in questo caso corrisponde al 23%. E' prevista anche la possibilità di richiedere fino al 30% dopo 8 anni di iscrizione per ulteriori motivazioni del lavoratore con l'aliquota fiscale del 23%. In tutte e tre le forme di anticipazione è possibile comunque reintegrare in qualsiasi momento le somme percepite.

Reversibilità delle prestazioni Eurofer

Altro aspetto che va considerato, per le preoccupazioni che implica, è quello relativo alla pensione di reversibilità. Molti si chiedono se nel caso del proprio decesso **dopo** il pensionamento la pensione complementare possa continuare ad essere percepita da un altro parente. Eurofer prevede questa possibilità **solo** nel caso in cui al momento del pensionamento venga indicata un'altra persona, a cui devolvono la pensione nel caso del proprio decesso. Con questa opzione però viene effettuato un ricalcolo del vitalizio considerando l'aspettativa di vita dell'altra persona, determinando in questo modo una decurtazione mensile che potrebbe divenire anche consistente.

Costi di gestione

Un confronto va fatto anche tra i costi di gestione, per intendere le commissioni a carico del lavoratore, sia per il TFR che per EUROFER e per quelli dei fondi aperti nell'ipotesi, quest'ultima, che qualcuno voglia aderirvi. I costi di gestione per i fondi aperti si aggirano intorno all'1,67%, per EUROFER non raggiungono la percentuale di 0,40 (% riferite ad un'iscrizione di 10 anni). Mentre non ci sono costi diretti per la gestione del TFR.

Modalità di espressione per la destinazione del TFR

Relativamente alla modulistica, il lavoratore dovrà entro il 30/6/2007, per la scelta della destinazione del proprio TFR, utilizzare esclusivamente il **modulo ufficiale predisposto dal Governo** e che sarà consegnato dal datore di lavoro. In questa parte prendiamo in considerazione solo coloro che sono stati assunti fino al 31/12/2006. Per gli assunti dal 2007 le modalità per problemi di spazio verranno affrontate successivamente. Il modulo, denominato TFR1, è composto di 4 sezioni (la quarta non interessa i ferrovieri).

La 1° relativa a chi è stato assunto dopo il 28/4/1993 e non è iscritto ancora ad Eurofer; la 2° per chi è stato assunto prima del 28/4/1993 ed è già iscritto ad Eurofer; la 3° per chi è stato assunto prima del 28/4/1993 e non è iscritto ad Eurofer.

Mancano coloro che al 31/12/2006 risultano già iscritti ad Eurofer e versano l'intero TFR perchè assunti dopo il 28/4/1993 per i quali **non** è prevista la compilazione del modulo ufficiale.

Per coloro che esplicitano la decisione di iscriversi ad Eurofer (compresi delle sezioni 1 e 3), il proprio TFR maturando (nella misura del 33% o 100%) verrà conferito materialmente al Fondo a decorrere dal 1/7/2007 comprendendo tutte le mensilità comprese nel periodo che va dalla data della scelta al 30/6/2007.

Risulta ovvio che il lavoratore che si iscrive per la prima volta ad Eurofer oltre al modulo in questione dovrà consegnare al datore di lavoro anche il modulo di adesione ad Eurofer.

Conclusioni

Per concludere, come si è potuto intuire, sulla materia trattata vi sono una serie di variabili che rendono le singole posizioni personali spesso non paragonabili con altre.

Altri aspetti più specifici potranno essere affrontati nelle assemblee che sono già attive e che continueranno ad essere predisposte sul territorio.

Inoltre presso le sedi delle segreterie regionali ORSA verrà predisposto un punto dove si potranno ottenere tutti i chiarimenti possibili sulla scelta più corretta in considerazione della propria storia lavorativa e per la compilazione dei moduli.

Una cosa raccomandiamo a tutti i lavoratori: qualunque scelta verrà fatta dovrà comunque essere messa per iscritto, sui moduli predisposti, entro il 30 giugno prossimo, senza cioè far scattare il meccanismo del silenzio assenso.

Nel caso inverso il TFR maturando andrebbe completamente e automaticamente in Eurofer, anche quello di coloro che non vi abbiano aderito fino a quel momento, senza però il contributo aziendale dell'1%. E' doveroso specificare che l'adesione ad Eurofer è irrevocabile, mentre chi decide di lasciare il proprio TFR all'azienda, potrà in ogni momento, anche dopo il 30 giugno 2007, aderire al Fondo complementare Eurofer.