



L'editoriale
di Alessandro Trevisan

**Decreto 50/2017 e
Regio Decreto 148**

I tranelli e gli alibi

Non c'è pace nel settore dei trasporti e stavolta la colpa non è dei "Sindacati minoritari e corporativi" e men che meno dei lavoratori "super protetti". Nella vicenda della conversione in Legge del Decreto n. 50/2017 e dell'abrogazione del Regio decreto 148/1931 c'è, invece, tanta lobby e tanta voglia di sfidare il lavoro e i lavoratori. Basta leggere le cronache parlamentari riportate dalla stampa per capire come la genesi e la costruzione degli articoli 27 (Misure sul trasporto pubblico locale) e 48 (Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale) sono state caratterizzate da colpi di mano ed emendamenti sfuggiti persino a coloro che li hanno proposti in sede di Commissione Parlamentare. Il più eclatante riguarda la cosiddetta norma anti-Flixbus, almeno da come la raccontano i mass media: un "pasticcio" procedurale che sta tutto dentro il PD con una proponente "occulta" (l'autrice dell'emendamento che diventa legge e favorisce anche la società nel cui collegio sindacale compaiono il marito ed il cognato), una ufficiale (che sembra aver fatto copia e incolla del testo proposto dalla prima, ma poi parla di "un emendamento presentato a mia insaputa"), il relatore della "manovrina Gentiloni" che afferma di non saperne nulla ed il Presidente della Commissione Bilancio che conferma l'approvazione del testo con il via libera del Capogruppo PD ed il parere positivo del Ministero delle Finanze. Alla fine resta la norma che preclude la licenza per il trasporto sulle strade italiane - e la relativa autorizzazione del Ministero dei Trasporti - a chi non ha autobus di proprietà e cioè a Flixbus, la Società tedesca che è definita come la "Uber dei pullman" essendo una piattaforma online in grado di gestire prenotazioni e servizi attraverso una cinquantina di piccole compagnie locali senza possedere i mezzi. Se non vi è dubbio che si tratta di una norma controversa, è altrettanto certo che la vicenda Flixbus, a parere del Sindacato, è l'ennesimo tentativo di aprire il mercato del trasporto su gomma (e su ferro) con il minor numero di regole possibili e dunque l'emendamento passato alla Camera - almeno per questo aspetto - può essere valutato positivamente perché mira ad evitare che Società "virtuali" divengano i gestori di un servizio essenziale per i cittadini quale è quello del trasporto pubblico.

continua a pag. 2

ACCORDI NAZIONALI SERFER E COMMERCIALE DPLH

Tra giugno e luglio sono stati siglati importanti accordi con le Società del Gruppo FSI che per Serfer, hanno dato ulteriore slancio alle intese di aprile sui passaggi di livello, sulle dotazioni di sicurezza (le nuove radio digitali) e posto le basi per l'elezione delle RSU/RLS. Per la Vendita e l'Assistenza della Divi-



sione Passeggeri di Trenitalia l'accordo del 4 luglio ha rimesso in "carreggiata contrattuale" le regole di impiego del personale nei turni di Reperibilità. Infatti, ogni territorio aveva improvvisato proprie norme che risultavano essere anche molto differenti tra loro. All'interno del giornale troverete le principali regole comportamentali da assumere quando si è impegnati in questa "obbligazione contrattuale".

pagg. 2 e 3

L'OR.S.A. TRASPORTI RIPRENDE IL PERCORSO

Dopo 3 anni di gestione "collegiale" del Comparto c'era bisogno di una svolta, di riprendere il cammino del riconoscimento di ORSA Trasporti nelle Associazioni Datoriali e nelle Istituzioni che ha portato, dal 2011 al 2013, ai Protocolli di Relazioni Industriali, alle audizioni in Parlamento ed alle iniziative di lotta che hanno coinvolto tutti i settori del Trasporto Pubblico. Ora l'arrivo dei lavoratori di Anas e delle Autostrade, la nascita del S.A.V. - OR.S.A. - il Sindacato Autonomo delle Viabilità - e la possibile entrata di lavoratori dell'area aeroportuale ha imposto l'accelerazione della fase con-

gressuale sancita dall'accordo di Albano Laziale dello scorso 11 luglio. L'OR.S.A. Trasporti riparte, più forte, più coesa e più strutturata per affrontare le scadenze contrattuali e le vertenze dei prossimi anni.



pag. 5

Linea Diretta ...e Indiretta

Come di consueto anche in questo numero uno spazio dedicato alla normativa. Vengono affrontati argomenti legati ad aspetti introdotti o recentemente rinnovati dalla nostra legislazione.



Si parla di cessione delle ferie e dei permessi e della necessità di avviare una trattativa che ne regoli i dettagli. Altra materia trattata è quella relativa alle norme sul telelavoro che è stato oggetto di un recente accordo in ambito FS. Sempre riguardo le norme sono state descritte alcune variazioni previste che dovrebbero entrare in vigore nel prossimo mese di settembre relative alle visite fiscali dei lavoratori dipen-

deni. Infine, è stato affrontato un argomento che non passa mai di moda e cioè quello delle pensioni prendendo spunto da uno studio esposto dal Presidente dell'INPS Tito Boeri su pensioni e migranti. Uno studio molto interessante ma che parte da un presupposto, a nostro parere, (e non solo) assolutamente sbagliato sull'apporto di tali soggetti senza i quali ci sarebbero perdite ingenti che necessitano alle casse dell'INPS per il funzionamento del sistema previdenziale italiano. Non è la prima volta che non siamo in sintonia con il Presidente dell'INPS ma speriamo che sia l'ultima.

pag. 7

La cura del ferro e la competizione nella manovra



Gli effetti della "cura del ferro", gli incentivi allo sviluppo del trasporto merci su rotaia, la montante concorrenza delle Imprese Private al monopolista Mercitalia (Società da poco sganciata dal controllo di Trenitalia) che non si ferma ai binari di corsa. Entra negli scali e negli Interporti con la nascita di Società specializzate nel servizio di manovra che chiedono con forza l'apertura di gare in

questo segmento di attività. Monitorare e seguire con attenzione l'evolversi del mercato merci su ferro è un impegno primario per il SAPS che - con questo fine - ha partecipato ai Convegni di Milano del CIFI sulla qualità e l'economicità dei servizi di manovra e di FerCargo sui riflessi nel mercato dei provvedimenti messi in campo dall'attuale Governo. Attenti al lupo.....



pag. 6

Ultim'ora: Riesumato il Regio Decreto? ...forse SI, forse NO

Mentre andiamo in stampa il nostro "Editoriale" si arricchisce di un nuovo capitolo: la Commissione Bilancio del Senato ha ritenuto ricevibile l'emendamento 9.0.9 al Decreto-Legge 20 giugno 2017, n. 91, recante disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno (2860), presentato dai Senatori Esposito, Matteoli, Filippi, Lai che ripristina alcuni contenuti del R.D. 148 cassato dal D.L. 50/2017.

Il testo, infatti, dispone che nei bandi di gara per i servizi TPL, in caso di sostituzione del gestore, vada previsto il "...trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti; applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della Direttiva 2001/23/CE. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante e versato all'INPS dal gestore uscente". Inoltre, per il personale inidoneo la possibilità, previa professionalizzazione, di un reimpiego nella lotta all'evasione tariffaria.

Tutto risolto: forse SI...forse NO a leggere le dichiarazioni di stampa dei deputati del Movimento 5 Stelle in Commissione Trasporti che denunciano come il Governo, rispondendo alle richieste di accoglimento dell'emendamento Esposito & Co., tenti di "rimandare alla Calende greche la soluzione per garantire le tutele dei lavoratori del Trasporto Pubblico Locale...." affermando "... che c'è tempo per preoccuparsi perché l'abrogazione delle norme sui lavoratori del Trasporto Pubblico Locale, sarà operativa solo dopo un anno dalla conversione del decreto 50/2017, ovvero quando questo Governo non sarà più in carica, e poi si procederà eventualmente con deroghe fino a che non si raggiungerà l'accordo con le parti sociali per un nuovo contratto collettivo..." Un modo, a detta dei grillini, per dare una ulteriore spinta alla precarizzazione del settore sottostando alle pressioni per la privatizzazione del trasporto pubblico e dimostrando (sempre il Governo ndr) un completo disinteresse alle sorti della categoria degli autoferrottravvieri ed alla qualità del servizio di trasporto pubblico locale.

Come al solito in questo Paese impera la più totale incertezza, nelle volontà come nelle scelte. Alla fine a pagare lo scotto di questa strisciante ingovernabilità sono, sempre e purtroppo, i diritti e le tutele. In questo caso del lavoro e dei lavoratori.

Indiscreto:

L'ONOREVOLE SUL FERRO



Il vincolo di mandato per i Parlamentari Italiani non è previsto dalla Costituzione Italiana che afferma il principio di eletto quale "rappresentante della Nazione" e non del Partito. Al di là del principio costituzionale c'è chi pensa che cambiare gruppo politico sia, comunque, l'eccezione e non la regola. Si sbaglia: nella sola XVII Legislatura (quella attuale) un terzo dei Deputati o Senatori - per la precisione 324 - hanno sentito il dovere di dare "auto applicazione" all'art.67 della Carta e qualcuno vi è riuscito più volte se è vero, fonte Corriere della Sera, che i cambi di casacca sono stati sinora 501. Tra i più attivi il nostro "Onorevole su ferro" particolarmente attratto non solo dal cambio casacca, ma anche dalle questioni ferroviarie. Che si tratti del Contratto unico per le merci ("Le pretese sindacali in merito all'adozione del contratto collettivo nel settore da parte di queste aziende è ridicola" la sua forte esternazione), oppure del passaggio di Macchinisti dalle Imprese Private verso il monopolista FSI (chiedendo addirittura "...un intervento del Governo...") o meglio ancora del benefit nascosto dietro le concessioni di viaggio dei ferrovieri il nostro prode esperto non trasalca un palmo delle questioni ferroviarie. Anche a costo di fare brutte figure.....

continua da pag. 1

Come sempre, però, la politica italiana fa le pentole e non i coperchi, mette una pezza qua ed apre uno sbrego là: così alla norma anti - Flixbus si accompagna l'abrogazione del Regio Decreto n.148/1931 che ancor oggi regola (potremmo dire semmai "perché ancor oggi...") parti importanti del rapporto di lavoro degli Autoferrotranvieri, a partire dagli aspetti disciplinari sino ad arrivare al Contratto di Lavoro.

al personale il contratto collettivo nazionale di settore".

Non serve un addetto ai lavori per capire come questa formulazione, con un colpo di spugna, neghi ai lavoratori i diritti acquisiti con la Contrattazione Aziendale che, soprattutto nell'Autoferro, ha una sua specificità legata al territorio ed alle peculiarità del servizio.

Il Governo Gentiloni, con il supporto di una pattuglia PD particolarmente liberista, è riuscito nell'intento non solo di delegiferare i diritti dei lavoratori, ma di andare addirittura oltre allo stesso 2112 del Codice Civile che impone la garanzia di piena applicazione dei contratti di 1° e 2° livello sino alla loro naturale scadenza.

Il paradosso è che, dopo aver tirato il tranello a lavoratori e Sindacato, il Governo ha trovato nella scontata reazione dei lavoratori l'ennesimo alibi per riporre una nuova stretta al diritto di sciopero.

Il Sacconi e l'Ichino "pensiero" sono tornati a dominare la scena con tanto di ipotesi di limitare il diritto di proclamazione al Sindacato o ai Sindacati (in coalizione) che abbiano una rappresentatività in Azienda superiore al 50%, aggiungendo (tanto per non farsi mancare nulla) l'obbligo dei lavoratori di avvisare della partecipazione allo sciopero con almeno 24 ore di anticipo. Dopo il Regio Decreto ed il Codice Civile c'è qualcuno in questo Paese che intende abrogare anche gli articoli 39 e 40 della Costituzione? Oppure, con un emendamento nella prossima Legge di Bilancio, trasformare il diritto allo sciopero in una "facoltà virtuale e limitata"?



Prima che i posteri sentenzino è quanto mai opportuno che l'OR.S.A., il più importante Sindacato del settore trasporti, lanci lei un ultimatum ai partiti ed al Governo: o si interviene in tempi brevi per ripristinare il diritto al negoziato tra le parti sulle norme che regolano i rapporti di lavoro, senza limiti temporali, e si confermi nei trasferimenti di azienda l'applicazione del Contratto Nazionale ed Aziendale oppure l'autunno dovrà vedere il Sindacato Autonomo rilanciare la lotta e la mobilitazione. Alla faccia del Sacconi e dell'Ichino "pensiero"!

SPECIALE ACCORDI NAZIONALI - SERFER

Su inquadramenti, investimenti sulla sicurezza del lavoro, elezioni RSU/RLS PASSI AVANTI DAL CONFRONTO NAZIONALE

L'8 giugno si è chiusa una fase molto stringente con Serfer e, probabilmente, se ne aprirà un'altra con il passaggio della Società dal controllo di Trenitalia a quello di Mercitalia Logistics S.p.A. che acquisterà dalla prima l'intero pacchetto azionario. Ovviamente il Sindacato ha già messo le mani avanti chiedendo che, a seguito della succitata operazione, il personale di Serfer debba continuare a dipendere dalla stessa Società e che siano pienamente confermati ed applicati il CCNL della Mobilità/Area contrattuale delle Attività Ferroviarie del 16.12.2016 ed il Contratto aziendale attualmente vigente. L'obiettivo è quello di proseguire nel percorso di avvicinamento del personale Serfer al Contratto Aziendale di Gruppo FSI che ha visto negli accordi del 10 aprile e, appunto, dell'8 di giugno 2017 due momenti importanti di confluenza con le regole di tutti gli altri ferrovieri del Gruppo.

Mentre andiamo in stampa il percorso di passaggio da Trenitalia a Mercitalia Logistic non si è ancora concluso ed ovviamente dai siti OR.S.A. e S.A.P.S. terremo informati i lavoratori dell'evolversi della situazione.

Tornando all'intesa del 8 di giugno sono stati affrontati i temi della corretta applicazione dell'accordo del 10 aprile per i livelli "D" e "C", il potenziamento degli "strumenti" tecnologici di supporto alla

Manovra con particolare riferimento al Progetto radio, la definizione di tempi e modalità di indizione delle elezioni per le RSU/RLS superando, così, l'attuale presenza delle sole rappresentanze sindacali aziendali (RSA).

Durante l'incontro:

a) Serfer ha fatto una panoramica dei passaggi di area ammettendo che dalle verifiche sono emerse 57 posizioni di livello "E" che erano rimaste erroneamente fuori dal passaggio a livello "D", nonostante i colleghi siano abilitati FTA e non operanti esclusivamente nei raccordi. Entro giugno Serfer ne ha assicurato la sanatoria. Sugli 86 livelli "C", individuati in 15 Impianti per le attività previste dall'accordo del 10 aprile, 46 sono risultati destinatari della promozione per aver svolto le mansioni, mentre per le restanti posizioni saranno emanate entro la fine di luglio apposite manifestazioni di interesse (vedasi elenco per Impianto riportato in calce);

b) Per le 420 nuove radio "digitali" che registrano le conversazioni, la Società ha assicurato che queste sono criptate, nel senso che non sono ascoltabili ne scaricabili in assenza di un computer e del relativo programma in dotazione della Società ed udibili solo in contraddittorio e per ragioni legate alla sicurezza/regolarità dell'esercizio. La sovrascrittura ogni 8 ore di fatto accomuna la registrazione al turno. Per il

resto la tutela della privacy è garantita sia rispetto al dettato del D.Lgs. 151/2015 che all'art. 55 CCNL AF. Come Sindacato abbiamo chiesto ed ottenuto che vi sia piena aderenza al D.Lgs. per quanto attiene alle modalità di informazione, di uso del dispositivo e di effettuazione dei controlli da parte degli incaricati;

c) sulle elezioni RSU/RLS (l'impresa in un primo momento voleva limitarsi all'elezione dei soli RLS) è previsto che a settembre le parti si incontrino per definire il Regolamento e - soprattutto - gli ambiti dei collegi;

d) a margine dell'incontro abbiamo segnalato che il Premio di Risultato, definito con l'intesa del 10 aprile, non è stato erogato a tutti i lavoratori in somministrazione e ne abbiamo chiesto la completa estensione nello spirito del contributo che questi hanno dato al raggiungimento degli obiettivi di produzione e produttività raggiunti da Serfer.

Come S.A.P.S. riteniamo che il confronto con Serfer (e con Mercitalia) debba proseguire dopo l'estate perché chiediamo siano confermati gli impegni già assunti sull'adeguamento a breve del valore del ticket restaurant, si estenda anche ai lavoratori Serfer l'Assicurazione Sanitaria Integrativa garantita agli altri ferrovieri del Gruppo e si confermino le prospettive industriali di sviluppo anche dopo il passaggio intersocietario.

REGIO DECRETO 8 gennaio 1931 N° 148



VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Insomma, un intervento a gamba tesa del Parlamento su argomenti che impattano significativamente sulla vita lavorativa degli Autoferrotranvieri. Come ciliegina sulla torta il testo approvato dal Parlamento contiene pure una sorta di ultimatum alle parti sociali laddove prevede che le norme del RD restino in vigore "...fino al primo rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore e, comunque, non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto."

Cioè se Aziende e Sindacati entro un anno non trovano un'intesa le regole sul lavoro di cui al R.D. 148 decadono, con buona pace dell'equilibrio di un confronto già di per se delicato con le Imprese a quel punto più interessate alla deregulation che all'accordo.

Al di là dei contenuti, oltre i limiti di un Decreto "fascista" per buona parte sostituito o abrogato, le domande che si pongono 120.000 lavoratori sono le seguenti: si può cancellare una Legge che regola parti importanti del rapporto di lavoro con un semplice emendamento di 4 righe, dentro una manovra correttiva, senza il preventivo confronto con i Sindacati e le Associazioni Datoriali?

Può il legislatore sottrarre al negoziato la disciplina del lavoro, le modalità di fruizione delle ferie, gli obblighi di residenza, non intervenendo con norme diverse (e magari più tutelanti diremmo noi...), ma solamente facendole decadere e lasciando, quindi, al datore di lavoro il libero arbitrio? Non bastasse, dall'art.27 del Decreto 50 ci trasferiamo all'art. 48 punto 7.e) e lì troviamo l'aspetto più grave e pericoloso di tutto l'impianto legislativo: "in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento del personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti e nel rispetto della normativa europea in materia, applicando in ogni caso

Accordo 10/4/2017

Passaggi di livello da "E" a "D"		Personale che ha maturato le "funzioni superiori" (3 mesi consecutivi)	
Cantieri	n° risorse	Cantieri	n° risorse
Alessandria	3	Padova Interporto	-
Ancona	5	Mestre	-
Avezzano	3	Osoppo	2
Bassano del Grappa	2	Ravenna	-
Bolzano	3	Ancona	5
Bergamo Bassa	4	Parma Castelguelfo	1
Brindisi	1	Palermo	-
Borgo San Lorenzo	1	Verona	-
Castelguelfo Parma	2	Novara	-
Firenze Osmannoro	1	Livorno	-
Iseo TreNord	2	Rosignanp	-
Livorno	2	La Spezia (CT)	1
Mantova	3	La Spezia (TMC)	-
Milano Greco	7	La Spezia (TPT)	-
Milano Smistamento	3	Milano Garibaldi	2
Novara Boschetto	3	Milano Fiorenza CT	4
Piazza al Serchio	3	Milano Fiorenza Acei	7
Ravenna SX Candiana	1	Milano Smistamento	5
Siena	9	Napoli Centrale	-
Torino Porta Nuova	3	Alessandria	1
Venezia Mestre	3	Totale complessivo	28
Totale complessivo	64		

NOTE

- verrà inoltre erogata l'una tantum prevista dall'accordo a n° 4 risorse attualmente inquadrate al livello "B" (capo cantiere), in quanto hanno maturato le funzioni superiori con il ruolo di capo turno - come anticipato in occasione dell'incontro del/08/06/2017, laddove risulti personale che ha maturato le funzioni superiori (3 mesi consecutivi), ma che attualmente operi in siti ove non è prevista la figura di capo turno, l'azienda applicherà il corretto inquadramento contrattuale previsto, subordinatamente all'accettazione del personale interessato di mobilità verso altro sito, proponendo per quanto possibile siti geograficamente limitrofi.

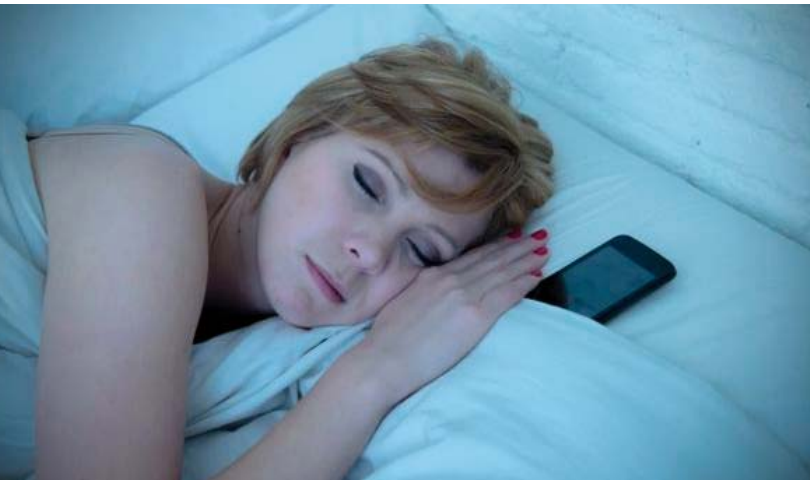


SPECIALE ACCORDI NAZIONALI - TRENITALIA

Divisione Passeggeri Long Haul: firmato l'accordo sulla Reperibilità

Ad oltre un anno dalla prima riunione sul tema e dopo che Trenitalia ha, in tutti i modi, tentato di bypassare l'accordo a livello centrale per lasciare mano libera alla linea sui territori, il 4 luglio è finalmente giunta all'epilogo una vertenza che stava per concludersi con una iniziativa di lotta di tutto il settore Commerciale della DPLH. Già sui territori la situazione era esplosiva con accordi difformi dal Contratto, iniziative unilaterali della Società ed interpretazioni delle regole sulla Reperibilità del tutto personali di questo o quel Dirigente, per di più il lento svolgersi del negoziato a livello nazionale (l'ultima convocazione del 5 aprile era stata all'ultimo momento annullata) non lasciava presagire nulla di positivo. Per una volta tanto le cassandre hanno avuto torto: davanti alle difformità applicative dell'Istituto denunciate dal Sindacato Trenitalia non ha potuto far altro che prenderne atto e dare disponibilità all'accordo nel solco di quanto sancito dall'art.79 del CCNL A.F.. Il verbale che riportiamo in calce consente di dar vita ai confronti territoriali che dovranno definire l'articolazione dei turni di reperibilità, il numero dei dipendenti assegnati ed i limiti di impegno individuale. Altro aspetto da concordare a livello decentrato saranno i mezzi di trasporto da utilizzare e gli ambiti geografici di intervento. La fase

negoziale territoriale dovrà concludersi entro settembre e sarà successivamente monitorata con un ulteriore passaggio nazionale. Non solo di reperibilità si è discusso nell'incontro del 4 luglio: innanzitutto le carenze organiche e le (scarsissime) risorse interinali messe in campo per affrontare il periodo estivo. Abbiamo chiesto una dettagliata mappatura delle consistenze di personale per area e, soprattutto, il monte congedi arretrato insistendo sulla necessità di implementare la forza lavoro. Sull'Assistenza abbiamo ribadito che per intervenire sui desk non possiamo aspettare il prossimo inverno e chiesto di omogeneizzare le postazioni onde garantire gli stessi livelli di sicurezza per tutte le Stazioni, prendendo a riferimento il modello Milano. Abbiamo preteso e ottenuto il ritiro di tutte le disposizioni difformi dai compiti e dalle mansioni degli STC come, ad esempio, il ritiro degli oggetti rinvenuti che sono appannaggio della Cooperativa. Chiuso il capitolo Reperibilità restano le questioni ancora aperte alle quali si aggiunge, non di poco conto, il futuro commerciale di Trenitalia nell'ottica della possibile messa a mercato delle frecce (e della lunga percorrenza?). Si impone un ritorno al tavolo dopo l'estate. ■
In basso, il verbale sottoscritto il 4.07.2017



Il vademecum del Reperibile Domande e risposte, le regole comportamentali

L'istituto della reperibilità, come quello della disponibilità, è stato sempre appannaggio della Manutenzione Infrastrutture e le ragioni sono facilmente intuibili: la necessità di intervenire su guasti che incidono sulla regolarità e sulla sicurezza dell'esercizio al fine di ripristinare il più celermente possibile la circolazione treni. L'alta velocità, le frecce e più in generale un'accresciuta "cultura" del cliente hanno allargato il concetto di intervento al mondo della Commerciale per il supporto, il sostegno e la riduzione dei disagi ai viaggiatori in caso di gravi perturbazioni alla circolazione o di importante guasto al treno. Da questa necessità è partito il confronto con DPLH che ha portato all'accordo del 4 luglio con il quale si è inteso non solo disciplinare l'utilizzo del personale per questa fattispecie di attività, ma ricondurre nell'alveo contrattuale tutti quegli accordi territoriali che si sono rivelati difformi dalla disciplina dell'art.79 CCNL A.F.. Come ci si deve comportare? Chi può essere escluso dalla reperibilità? Quali i doveri ed i diritti in capo al lavoratore chiamato ad intervenire? Abbiamo provato a riassumere la casistica più frequente:

• Che cosa si intende per "obbligo" alla reperibilità e chi può esserne escluso?
L'obbligo, dice l'art.79, consiste nell'impegno del lavoratore di dare all'azienda indicazioni idonee a consentirgli di ricevere le eventuali chiamate dell'azienda fuori dell'orario normale di lavoro, per essere in grado di raggiungere entro un'ora la località di raccolta, di riunione o di intervento. È chiaro che un lavoratore che ha residenza a più di 1 ora treno (o di altro mezzo pubblico) dal proprio Impianto non può adempiere a tale obbligo e, pertanto, non può essere inserito in turno. Ciò vale anche per assenze dovute a malattia, infortunio, permessi ex art. 43 CCNL, assenze non retribuite o altre assenze che impediscono la prestazione. Possono, invece, essere inseriti i lavoratori in ferie, purché assumano esplicitamente la

responsabilità di essere comunque in grado di intervenire in caso di chiamata

• Quando e come posso sapere di essere in turno di reperibilità?
La Società deve esporre i turni con almeno 15 giorni di anticipo e con una validità almeno trimestrale. Il lavoratore può essere impegnato per non più di 7 giorni (negoziabili sino ad un massimo di 10) ogni quattro settimane. Eventuali sostituzioni, se programmabili, vanno comunicate con almeno 48 ore di anticipo. I criteri di sostituzione nei casi di impedimento improvviso devono essere definiti tra le parti, consentendo al sostituto di essere informato in tempo utile.

• Qual è il mio riposo giornaliero e settimanale e come si rispetta in caso di chiamata in reperibilità?
Il riposo giornaliero è di 8 ore (minime) nell'arco di 24 ore ed il riposo settimanale è di 24 ore consecutive da cumulare al riposo giornaliero. Nel caso il lavoratore sia chiamato, senza aver fruito di almeno 8 ore di riposo, la durata massima dell'intervento in reperibilità sarà, di norma, limitata a 4 ore e superabile unicamente per necessità di continuità dell'intervento, senza superare le 8 ore.

• Come si calcola l'impegno complessivo in reperibilità e cosa mi compete in termini economici?
Il tempo complessivo di intervento in reperibilità è quello compreso tra la chiamata e il momento in cui si rientra in residenza. Al lavoratore compete per giornata in turno di reperibilità € 14 (se lavorativa) o € 32 (se di riposo - nei giorni 1 gennaio, domenica di Pasqua, 15 Agosto, 25 dicembre: € 58.00). In caso di intervento viene liquidata la chiamata (€ 20), mentre lo straordinario è corrisposto per il tempo strettamente legato all'intervento (quindi la chiamata paga lo spostamento, lo straordinario il lavoro).

• Vi è una casistica che spieghi il comportamento da tenere?
La casistica è abbastanza vasta, ma possiamo fare degli esempi per le situazioni più frequenti di intervento:

l'altro che comunque garantisca le 8 ore di riposo. Viene corrisposta la chiamata e lo straordinario. Il lavoratore segue il suo turno regolare di servizio;

- prestazione inferiore alle 3h.48' senza garanzia delle 8 ore di riposo. Il lavoratore si presenta in servizio al termine del riposo minimo e può completare la prestazione ordinaria (es. 3 ore di reperibilità - effettua le rimanenti 4h.36') oppure restare in servizio sino a fine turno e percepire lo straordinario;
- se la prestazione è superiore alle 3h.48' ed intacca le ore 24.00 (es. dalle 23 alle 03.00) il lavoratore non deve presentarsi in servizio e recupera la prestazione resa in reperibilità (viene considerato in servizio per tutta la prestazione ordinaria);
- richiesta dell'azienda di prolungare la prestazione ordinaria per intervenire in reperibilità, poco prima del termine della prestazione ordinaria. In questo caso non si tratta di "chiamata in reperibilità", ma di allungamento del turno con il riconoscimento dello straordinario;
- nel caso in cui il reperibile abbia un turno spezzato ed intervenga durante la pausa pranzo o nel periodo di intervallo non è considerato reperibile e le prestazioni rese sono da considerare in straordinario e assoggettate alla disciplina di cui all'art. 28 (Lavoro straordinario) del presente CCNL;
- premesso che il reperibile non deve necessariamente essere automunito o mettere a disposizione la propria patente, l'autorizzazione all'uso dell'automezzo privato per raggiungere il punto di raccolta o il luogo dell'intervento deve essere data preventivamente dall'azienda e pertanto il lavoratore la deve espressamente chiedere. In questo caso sarà coperto da apposita polizza "kasko" e saranno in carico alle Aziende anche le eventuali franchigie. Al lavoratore saranno rimborsate le spese rispetto ai Km percorsi, in base al costo definito dalle tabelle ACI annualmente aggiornate. Diversamente, in assenza di mezzi pubblici per raggiungere il luogo di intervento il lavoratore anticiperà all'Azienda l'uso del taxi per il relativo rimborso spese. ■

VERBALE DI ACCORDO

Roma, 4 luglio 2017,

tra

Trenitalia S.p.A.

E

le Segreterie Nazionali delle OO.SS. Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl TAF, Fast Mobilità, Orsa Ferrovie.

Le parti

- in considerazione dell'obiettivo aziendale di assicurare livelli di servizio e assistenza alla clientela qualitativamente sempre più elevati, anche in occasione del verificarsi di esigenze non prevedibili;
- in applicazione di quanto stabilito dall'art. 79, p. 8 del vigente CCNL Mobilità/Area AF 16.12.2016 e dall'art. 2, p. 4.2.2, lett. e) del relativo Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane;

convengono

sull'introduzione di turni programmati di reperibilità interessanti il personale che svolge attività in ambito Vendita Diretta e Customer Service (VDCS), finalizzati a garantire tutti gli interventi richiesti dal verificarsi di eventi non prevedibili (p. es. perturbazioni della circolazione, particolari situazioni di afflusso nelle stazioni, etc.).

Pertanto, fermi restando i criteri e i compensi stabiliti dal già richiamato art. 79 del CCNL, a livello territoriale di unità produttiva saranno concordati:

- la specifica articolazione dei suddetti turni di reperibilità, l'individuazione del numero di dipendenti ad essi assegnati e i limiti di impegno individuale di cui al p. 2 del suddetto art. 79;
- in relazione a specifiche esigenze organizzative e/o produttive, limiti più elevati della durata degli interventi e del relativo regime dei riposi, sulla base di quanto disposto dal p. 3 dello stesso art. 79;
- eventuali ulteriori dettagli applicativi dell'istituto, con particolare riferimento ai mezzi di trasporto da utilizzare e agli ambiti di intervento.

I suddetti confronti a livello territoriale di unità produttiva dovranno essere attivati entro il mese di luglio 2017 e concludersi entro il mese di settembre 2017. Nelle more della conclusione degli stessi, l'Azienda fornirà in ogni realtà territoriale interessata apposita informativa alle competenti Segreterie regionali / RSU sui turni provvisoriamente in vigore negli impianti fino al 30 settembre 2017.

Il presente accordo costituisce - unitamente al vigente CCNL Mobilità / Area AF e al relativo Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane - il riferimento in tema di reperibilità per le suddette attività di Vendita Diretta e Customer Service. Sono fatti salvi gli accordi territoriali in essere sulla materia.

Per Trenitalia S.p.A.

Per le Segreterie Nazionali

FILT - CGIL
FIT - CISL
UILTRASPORTI
UGL TAF
FAST Mobilità
ORSA Ferrovie





Indiscreto



3V

l'Onorevole su ferro..... Nel Parlamento italiano c'è un Partito di maggioranza "virtuale": quello dei transfughi. Nella XVII Legislatura, dati Corriere della Sera, i cambi di casacca sono stati 501 ed hanno coinvolto 324 parlamentari, cioè un terzo degli eletti. Fosse accaduto in Portogallo, Bangladesh, India o Panama lo scranno lo avrebbero immediatamente perso, perché li chi lascia il gruppo politico nel quale è stato eletto cessa di essere parlamentare. Invece, nel Bel Paese cambiare "casacca" altro non è che adeguarsi pedissequamente all'articolo 67 della Costituzione: "Ogni membro del Parlamento rappresenta la Nazione ed esercita le sue funzioni senza vincolo di mandato". Tra i 324 il nostro Onorevole su "ferro", l'ex grillino Ivan Catalano, è stato tra i più aderenti al dettato della Carta ed (evidentemente) tra i meno sensibili al vincolo di mandato: eletto deputato della XVII Legislatura con il Movimento 5 Stelle passa prima al Gruppo Misto, aderisce poi al Partito Liberale Italiano e contestualmente alla componente del Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI), entrando quindi nella maggioranza che sosteneva l'allora Governo Renzi. Passano appena pochi mesi ed il nostro parlamentare "errante" abbandona la componente PSI - PLI del

Gruppo Misto per trasferirsi a Scelta Civica per l'Italia; a causa di ciò viene espulso dal Partito Liberale Italiano. Ma la sua biografia politica non finisce qui: nel febbraio del 2016 abbandona Scelta Civica per l'Italia e ritorna tra i non iscritti del Gruppo Misto, continuando comunque a votare la fiducia al Governo Renzi. Nell'ottobre dello stesso anno abbandona nuovamente il Gruppo Misto per aderire, come indipendente, al gruppo parlamentare di maggioranza Civici e Innovatori. Oggi, alla Camera dei Deputati -



oltre alla Vicepresidenza della Commissione Parlamentare d'inchiesta sugli effetti dell'utilizzo dell'uranio impoverito - è anche Componente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni e come tale non si può certo

dire non si sia fatto sentire.

Molto apprezzato dal Presidente di FerCargo che ne ha lodato l'impegno in Commissione Trasporti, il Deputato si è distinto per la convinta difesa della giungla contrattuale nel merci ferroviario, liquidando così i sostenitori dell'omogeneità salariale e occupazionale per i ferrovieri di Mercitalia e per quelli delle Imprese Private concorrenti: "L'apertura del mercato del trasporto merci ha consentito alle aziende private di crescere del 45 per cento in 9 anni. Le pretese sindacali in merito all'adozione del contratto collettivo nel settore da parte di queste aziende è ridicola, poiché quel contratto è pensato per un monopolista, come ai tempi in cui le Ferrovie dello Stato con la loro capacità economica e la storia, erano l'unico vettore sul mercato".

Non bastasse, si è eretto a paladino delle piccole Imprese Merci che - dopo aver utilizzato per anni Macchinisti FS in pensione già formati e pronti a fare concorrenza all'ex Azienda - si vedevano minacciate dalla "cannibalizzazione" delle risorse umane (leggi Macchinisti) da



parte di Trenitalia con tanto di interrogazione diretta al MIT, arrivando a ritenere "...opportuno un intervento del Governo...".

Il suo pindarico volo sul trasporto ferroviario non poteva non soffermarsi anche sulle concessioni di viaggio dei ferrovieri: come non presentare una nuova interrogazione parlamentare su questo benefit i cui beneficiari, secondo il Fatto Quotidiano, ammonterebbero a ben 500.000? Ed infatti eccola, messa nero su bianco alla Camera dei Deputati e ricca di spunti "di riflessione", come il potenziale danno per le Regioni causato dal mancato incasso "...per i treni locali, regionali e alcuni intercity.... nel momento in cui Trenitalia consente ad alcuni soggetti di viaggiare gratuitamente su tali convogli, si determina quindi una diminuzione degli incassi provenienti

dai biglietti con conseguente, speculare aumento degli importi versati all'operatore ferroviario dalle Regioni.... in tal modo il mancato introito conseguente a tale benefit aziendale verrebbe scaricato sugli enti pubblici regionali, il che potrebbe costituire, a giudizio degli interroganti, un indebito aiuto di Stato per l'ex monopolista ferroviario...". E così, immemore del fatto che ai Parlamentari in carica viene emesso un biglietto "differito", poi pagato dalla Camera o dal Senato, e che viaggiano in business-class nelle frecce a prezzo scontato, si è lanciato in una pressante richiesta a Padoan e Delrio perché riferiscano in Parlamento su questo "scandalo" frutto di accordo contrattuale antelitteram e scambiato con un mancato adeguamento economico. Non c'è che dire: l'Onorevole "su ferro" non si fa mancare proprio nulla, nemmeno le brutte figure... ■



SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO
CESAREPOZZO
servizi d'integrazione sanitaria

LA TUA SALUTE NELLE MANI DI CHI SI PRENDE CURA DI TE

Siamo una rete di persone, donne, uomini e ragazzi che scelgono di affrontare le spese sanitarie in modo solidale e con l'aiuto reciproco per evitare soluzioni individualistiche e per non rinunciare a fare prevenzione.

PER QUESTO SIAMO UNA SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO.

- ✓ MAGGIORI TUTELE SANITARIE PER TE E I TUOI FAMILIARI
- ✓ SUSSIDI ANCHE PER LA PREVENZIONE
- ✓ RIMBORSI SUL TICKET
- ✓ UNA RETE DI CENTRI SANITARI CONVENZIONATI IN TUTTA ITALIA
- ✓ ASSISTENZA DIRETTA AI SOCI PRESSO GLI UFFICI REGIONALI E TRAMITE AREA WEB
- ✓ CONTRIBUTIVO ASSOCIATIVO DETRAIBILE FISCALMENTE

A PARTIRE DA:

19
EURO AL MESE

TUTELA PROFESSIONALE

GRATIS

Prestazione concessa a titolo gratuito ai soci iscritti in Tutela Globale e Tutela Globale Extra

Copertura legale per tutelare i rischi professionali in cui i soci possono incorrere nello svolgimento dell'attività lavorativa. Una certezza importante per chi lavora e per l'economia della famiglia.

LE PRESTAZIONI DI TUTELA PROFESSIONALE

TUTELA LEGALE: PENALE, CIVILE E AMMINISTRATIVA
STATO DI ARRESTO, DETENZIONE DOMICILIARE O RECLUSIONE
PENA PECUNIARIA - MULTA "QUALE PENA PRINCIPALE"
SOSPENSIONE DAL SERVIZIO CON PRIVAZIONE DI STIPENDIO
REVISIONE O SOSPENSIONE DELLA PATENTE
CORSI DI RECUPERO PUNTI
PRIVAZIONE DELLO STIPENDIO A SEGUITO DI REVISIONE O SOSPENSIONE DELLA PATENTE
SOSPENSIONE DELLA LICENZA COMUNALE PER L'ESERCIZIO SINGOLO DEL SERVIZIO TAXI
REVISIONE O SOSPENSIONE DI SPECIALE LICENZA O ABILITAZIONE PROFESSIONALE
RIABILITAZIONE

Le coperture non hanno effetto in caso di comportamento doloso del socio o per controversie di lavoro.

L'elenco completo di tutte le prestazioni e le indicazioni operative sono a disposizione presso le sedi regionali e anche su: www.mutuacesarepozzo.org. Tutte le iscrizioni/adesioni alle prestazioni della CesarePozzo decorrono dal primo giorno del mese successivo al primo pagamento. La quota di adesione è su base annuale ed è detraibile fiscalmente nella misura del 19%. La presente scheda ha finalità puramente divulgative. Prima della sottoscrizione leggere attentamente il Regolamento della prestazione ed i relativi allegati.



SEDE NAZIONALE: Via San Gregorio, 48 • 20124 Milano (MI) • Tel. 02667261 • Fax. 0266726313
infocenter@mutuacesarepozzo.it • CF 80074030158 • Albo società cooperative n° C100040

SEGUICI SU: www.mutuacesarepozzo.org

Nasce il Sindacato della Viabilità e parte la stagione dei Congressi OR.S.A. Trasporti cresce e si struttura



La nascita del Sindacato Autonomo della Viabilità e la riunione degli "stati generali" di OR.S.A. Trasporti hanno segnato le ultime più importanti tappe di avvicinamento al Congresso Nazionale del settore.

Il 18 maggio si è costituito a Salerno il Sindacato Autonomo della Viabilità (S.A.V. - OR.S.A.) che associa i dipendenti di ANAS, delle Società di Infrastrutture Stradali ed i lavoratori dei Consorzi concessionari di Autostrade e trafori, delle Ditte di appalto e servizi connessi a queste attività ed operanti nel settore. È stata una scelta fortemente voluta dai lavoratori di quell'area contrattuale per prepararsi, dentro una Organizzazione Sindacale Autonoma e Professionale qual'è OR.S.A. Trasporti, alla prossima entrata nel Gruppo FSI e al rinnovo contrattuale che dovrà confermare l'atipicità e la specificità dei lavoratori della Viabilità.

Alla guida del nuovo Sindacato di OR.S.A. Trasporti è stato eletto Enzo Di Vittorio coadiuvato dal Segretario Aggiunto Antonio Guido e dai Componenti di Segreteria Nazionale Luigi Pitrelli, Salvatore Costanzo e Pietro Garozzo.

Nemmeno 2 mesi dopo ad Albano Laziale sono tornati ad incontrarsi tutti i Sindacati dei Trasporti (Ferrovieri, Autoferrotranvieri, Marittimi ed appunto i lavoratori della Via-

bilità) che hanno inteso - dopo il periodo di gestione temporanea del Comparto da parte del "triumvirato" Ferrovie / Autoferro / Marittimi - avviare la stagione congressuale per arrivare alla stesura del nuovo Statuto ed alla nomina dei vertici dei Trasporti. Una due giorni di lavori che è partita dall'assunto, condiviso, che un

Sindacato di base come il nostro - pur fondato sull'autonomia negoziale e contrattuale delle Categorie nel rispetto delle specificità professionali di ciascuna attività lavorativa - non può sottovalutare i rischi legati all'evoluzione industriale in atto nel Comparto, i processi di fusione delle Imprese e l'imminenza delle gare, in particolare nel Trasporto Pubblico Locale. Le ricadute sui rapporti di



lavoro, in assenza di Clausole Sociali forti ed esigibili, sarebbero devastanti rendendo il dumping sociale inarrestabile e le crisi occupazionali non più risolvibili.

I Sindacati di OR.S.A. Trasporti, davanti questo attacco liberista (basti vedere la vicenda del Regio Decreto 148 di cui parliamo in altra parte del giornale) hanno deciso di serrare le fila, di rendere unica la strategia sindacale di tutto il Comparto rafforzando i rapporti interni e strutturando meglio l'organizzazione centrale e periferica. Con questi fini e con questi obiettivi è stato stilato un do-

cumento comune nel quale sono riportate le tappe di avvicinamento al Congresso Nazionale:

- la Consulta di Novembre nella quale i delegati dei settori appartenenti ad OR.S.A. Trasporti sanciranno le regole ed i termini di avvio della fase organizzativa pregressuale e provvederanno ad eleggere la Segreteria Nazionale "pro-tempore" che accompagnerà il Comparto al Congresso.

- La conclusione, entro il 2018, di tutte le scadenze congressuali, territoriali e nazionali dei settori appartenenti. Da tali assisi usciranno i delegati ai Congressi Regionali e Nazionale di OR.S.A. Trasporti.

Da Albano riparte, quindi, un percorso che ha già visto OR.S.A. Trasporti collocarsi nell'alveo delle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative nel settore e riconosciute dalle più importanti Associazioni Datoriali del Paese (basti ricordare i protocolli di relazioni industriali sottoscritti in campo marittimo e autoferro con Blufferies ed Asstra) e dalle Istituzioni con le audizioni in Parlamento sul TPL, gli incontri a livello Ministeriale sullo stesso argomento, fino agli accordi Regionali sulle Clausole di Salvaguardia per le gare su ferro e gomma in Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia e Veneto. Oggi tocca al Piemonte confrontarsi anche con l'OR.S.A. sulle gare delle linee ferroviarie regionali a dimostrazione della centralità di un Sindacato capace di proporre e di aggregare.

Il futuro non può dimenticare il passato e da questo dobbiamo tutti trarre spunto per nuove battaglie, sempre a tutela del lavoro, del salario e dell'equità contrattuale per tutti i lavoratori dei trasporti. ■

Toscana e Friuli V.G.

Rinnovate le Segreterie Regionali S.A.P.S.

Aria di cambiamento in Toscana e Friuli Venezia Giulia. Lasciano il toscano Giuseppe Baldi per l'avvenuta (e da lui auspicata...) quiescenza ed il friulano Vincenzo Cardone per sopravvenuti impegni di lavoro.

La Segreteria Nazionale vuole esprimere ai due colleghi il più vivo ringraziamento per l'impegno profuso, restando sempre in prima linea negli Impianti e dedicando al Sindacato tanto tempo libero e tanta disponibilità.

Salutiamo i nuovi eletti augurando che possano contribuire, assieme ai componenti dei rispettivi Direttivi, alla crescita ed allo sviluppo del S.A.P.S. nel Gruppo FSI e nelle Imprese Viaggiatori e Mercè i cui lavoratori abbisognano, forse ancor più dei ferrovieri "classici", del sostegno e del supporto di un Sindacato veramente Autonomo, Indipendente e Professionale qual'è l'OR.S.A. ed il Settore Stazioni.

In bocca al Lupo e buon lavoro!



VERBALE DIRETTIVO S.A.P.S. TOSCANA

Oggi 25 maggio 2017, presso la sede della Segreteria Regionale Or.S.A. Toscana, si è svolto il direttivo del S.A.P.S. TOSCANA, viene nominato presidente il socio Conoscente Francesco.

Il direttivo è stato convocato per la sostituzione dell'attuale segretario in seguito a pensionamento.

Viene eletto all'unanimità Walter MAGNANI come nuovo Segretario Regionale Saps Toscana, vengono altresì eletti all'unanimità Roberto VALENTINI vice segretario aggiunto e Francesco CONOSCENTE vice segretario regionale.

Pertanto la nuova Segreteria S.A.P.S. OR.S.A. TOSCANA è così composta:

- Segretario Regionale **MAGNANI Walter**
- Vice Segretario Aggiunto **VALENTINI Roberto**
- Vice Segretario Regionale **CONOSCENTE Francesco.**



VERBALE DIRETTIVO S.A.P.S. FRIULI V.G.

Il giorno 7 marzo 2017 alle ore 16.00, presso la sede della Segreteria Regionale OR.S.A. F.V.G., si è tenuto il Direttivo Regionale S.A.P.S. - OR.S.A. Ferrovie del Friuli V.G. con il seguente ordine del giorno:

- 1) **Relazione del Commissario sulla situazione sindacale;**
- 2) **Sostituzioni nella Segreteria Regionale per dimissioni e decadenza;**
- 3) **Varie ed eventuali.**

Presidente del Direttivo Alessandro Imbriani e Segretario Verbalizzante Sergio Paoletti.

Si è passati al punto 2 dell'ordine del giorno provvedendo alle sostituzioni nella Segreteria Regionale S.A.P.S. - OR.S.A. così come previsto dall'art.29 dello Statuto S.A.P.S.. L'elezione per alzata di mano e con voto unanime ha così definito gli incarichi di Segreteria:

- Sergio Paoletti** Segretario Regionale S.A.P.S. Friuli V.G.
- Saverio Messina** Segretario Regionale Aggiunto
- Arzillo Antonio** Vice Segretario Regionale



Settore Circolazione

L'OR.S.A. SCRIVE A RETE FERROVIARIA ITALIANA

✓ L'esponentiale aumento dei presenziamenti degli impianti di Linea per il ripristino della Circolazione e la necessità di porre massima attenzione agli aspetti di formazione e aggiornamento professionale dei Capi Stazione.

✓ La rivisitazione della D.O. 34/2000, una Disposizione Operativa che secondo il Sindacato non è più al passo con i tempi e con lo sviluppo tecnologico della rete, oltre a penalizzare eccessivamente il personale DC/DCO, sono i temi al centro di due distinte note che la Federazione, su sollecitazione del S.A.P.S., ha inviato alla Direzione Produzione di RFI e (la seconda) anche all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Restiamo in attesa di riscontro convinti che questi due argomenti dovranno trovare un momento di confronto con la Società.

Prot. n° 84/SG/OR.S.A. Ferrovie

Roma, 21.06.2017

Prot. n° 85/SG/OR.S.A. Ferrovie

Roma, 21.06.2017

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

alla c.a. del Direttore Produzione **Ing. Umberto Lebruto**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

alla c.a. del Direttore Produzione Ing. Umberto Lebruto
p.c. **Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie**
alla c.a. **Ing. Giovanni Caruso** Ispettorato e Controllo

Oggetto: **Presenziamenti impianti di linea.**

Con il sempre più massiccio intervento della tecnologia sulla rete FS prosegue inarrestabile la desertificazione delle linee ed il relativo impresenziamento Impianti. Questo porta, con sempre maggiore frequenza, alla necessità che il personale di Circolazione - in particolare con la qualifica di C.S./Professional - intervenga per abilitare i ricordati Impianti a causa di guasti o interruzioni.

Purtroppo capita, non saltuariamente, che i colleghi tornino in queste Stazioni a distanza di molto tempo, magari senza conoscere le modifiche impiantistiche intervenute. Oltre a ciò si aggiunge una formazione eccessivamente accelerata, con un sommario tirocinio che non consente di conoscere nel dettaglio gli apparati su cui si va ad operare e nemmeno - con poche ore di formazione in aula (D.O.P/07) - di rinfrescare come si dovrebbe abilitazioni ormai datate.

È una problematica, quella della formazione, che andrebbe a parere della scrivente maggiormente attenzionata e potenziata con l'utilizzo periodico, per esempio, di simulatori atti a riprodurre anomalie e guasti agli apparati.

Invece, l'attuale metodo di aggiornamento formativo mette in condizioni di forte disagio/stress gli operatori che intervengono in un contesto operativo con condizioni di degrado della circolazione, spesso dovendo operare con guasti già in atto ed all'oscuro di quanto è stato fatto dall'operatore Dco nella primissima fase dell'anormalità.

Per superare questa percepita mancanza di un pieno possesso delle abilitazioni (come detto scarsamente utilizzate) riteniamo necessario rivedere la fase formativa del personale rendendo periodici gli interventi di aggiornamento sugli Impianti, anche con cadenza bimestrale ed utilizzando delle simulazioni.

Certi dell'attenzione alla presente restiamo in attesa di riscontro.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale
Andrea Pelle

Oggetto: **Rete Ferroviaria Italiana - D.O. 34/2000**

Con riferimento alla disposizione in oggetto, la scrivente O.S. intende porre all'attenzione di codesta Società alcuni aspetti regolamentari e comportamentali che si ritengono ampiamente superati dallo sviluppo tecnologico della rete ferroviaria e ingiustificatamente penalizzanti nei confronti del personale DCO/DM.

Si fa riferimento agli inconvenienti di esercizio che incidono sulla regolarità dell'esercizio senza - in alcun modo - mettere a repentaglio la sicurezza: uno su tutti il caso di un "errato itinerario".

La disposizione in oggetto impone, sia nei casi di un evento potenziale o consolidato che - individuato il responsabile del fatto - si provveda a sollevarlo dal servizio, ad inviarlo a visita sanitaria ed a seguire un aggiornamento professionale con tanto di formazione in aula, per concludere la "riabilitazione" con un esame davanti ad una Commissione Tecnica. I tempi in cui il collega è impossibilitato a riprendere servizio superano ampiamente il mese.

Quanto sopra, se poteva avere un fondamento 17 anni orsono (alla data di emanazione della D.O.), oggi risulta a nostro parere desueto con le condizioni tecniche che attualmente esistono, in particolar modo con l'introduzione del Scomt che ha elevato di molto il livello di sicurezza del servizio. Ciò assume ancor più evidenza quando il fatto non si è consumato perché il treno, pur in presenza di un "itinerario formato" e quindi con segnali disposti regolarmente a V.L. non ha lasciato la stazione e non ha, quindi, compromesso la circolazione e la sicurezza dell'esercizio. A maggior ragione allorché il treno è supportato da SCMT funzionante, caso in cui decade anche il vincolo della mancata "conoscenza/consegna" delle prescrizioni che potevano indurre a un pericolato incidente.

Non vi è dubbio che l'operatore coinvolto è responsabile di un "errore", ma quando il fatto è rimasto potenziale, senza consolidarsi, il percorso "riabilitativo" sopra ricordato ci pare assolutamente sproporzionato, sia nei confronti delle capacità professionali e lavorative del singolo, sia nei confronti dell'organizzazione del lavoro penalizzata da una assenza così lunga per un fatto che, lo ripetiamo, non ha i connotati che poteva avere ai primi anni 2000 senza le attuali tecnologie.

Per quanto sopra la scrivente è a chiedere che la Disposizione Operativa in oggetto possa essere rivista e ricalibrata con gli attuali livelli di sicurezza degli Impianti, in particolare per quanto attiene alle modalità ed alla tempistica di cui all'art. 11.

Si conferma la disponibilità ad un eventuale incontro che chiarisca ulteriormente (e se necessario) la presente.

In attesa di riscontro si porgono distinti saluti.

Il Segretario Generale
Andrea Pelle

Il S.A.P.S. al Convegno di FerCargo

“La cura del ferro”...

opportunità da non perdere!!

di Ferdinando Battaglia

S eppur con (colpevole) ritardo la politica nazionale e l'imprenditoria italiana sembra si siano accorte che si può fare business anche sul trasporto delle merci via ferro.

Di questo e anche d'altro si è dibattuto al Convegno svoltosi nella Sala Regina della Camera dei Deputati a Roma lo scorso 27 giugno, organizzato dalla più importante Associazione Datoriale delle Imprese Private Merci - FerCargo - e dal titolo quanto mai esplicito: **I primi effetti della “Cura del ferro” - Inizio di una**

carico e scarico, del peso assiale e della sagoma limite.

Potremmo dire che non è stato altrettanto esaustivo, a nostro parere, l'intervento dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie che non si è espressa sulle questioni tecniche tra la Rete ed il Trasporto limitandosi ad attendere le determinazioni di queste ultime per la successiva valutazione dell'Agenzia.

Nel mezzo molti interventi, in qualche caso molto diversi rispetto alle ricette da adottare per sviluppare il trasporto merci su ferrovia e recuperare il gap (che oggi resta sostanzialmente tale) con la gomma.

Come Sindacato riteniamo, nel suo complesso, la “cura del ferro” un'occasione da cogliere per le potenzialità di sviluppo e gli investimenti che si stanno mettendo in campo e che avranno positive ripercussioni sul fattore lavoro e sull'occupazione nel settore.

Un solo, indicativo esempio: I.S.C., l'Interporto Cargo di Nola che effettua trasporto ferroviario è stata autorizzata - dal 2019 - a circolare con i suoi treni merci sulle linee ad Alta Velocità e questo ha portato la Società ad avanzare, per il prossimo triennio, una richiesta di assunzione per 120 macchinisti e questo basta a far capire quali importanti ricadute vi potranno essere per le opportunità di lavoro delle nuove generazioni.

Nel Convegno, ad interventi bloccati, è mancato il contraddittorio delle parti sociali soprattutto per quanto riguarda le tutele contrattuali, salariali e occupazionali che restano per il Sindacato l'obiettivo da raggiungere rispetto all'attuale deregulation.

Sugli equipaggi la posizione del S.A.P.S. è nota: per noi l'equipaggio polifunzionale resta l'ipotesi più percorribile, dal punto di vista della sicurezza e del processo treno che non può non tenere conto anche della progressiva desertificazione di stazioni, scali e raccordi.

Ha chiuso il convegno una breve relazione del Ministro Delrio, che si è soffermato in particolare sulle opere infrastrutturali che il Governo ha completato, o sta per ultimare, come l'Alta Velocità sulla Napoli - Bari, sottolineando l'importanza strategica per l'economia nazionale della “cura del ferro” che ha come obiettivo ultimo ottenere importanti vantaggi dal punto di vista ecologico e sociale per il Paese.

Come Sindacato ci auguriamo che alle parole seguano i fatti altrimenti - ancora una volta - ci troveremo davanti alle solite promesse da marinaio... pardon: da politico!



svolta.

Il parterre a Montecitorio era di alto spessore, la sala gremita da oltre cento intervenuti tra imprenditori, manager e tecnici del settore. Il tutto impreziosito dall'intervento finale del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Il S.A.P.S. - OR.S.A., invitato all'evento, ha partecipato con la propria Segreteria Nazionale nel solco delle iniziative messe in campo per la tutela del settore manovra che ha portato il Sindacato ad investire l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) sui temi della sicurezza e delle regole per il lavoro e l'occupazione (vedi “La Nostra Stazione” n.04/2016).

Ed infatti la questione “Manovra” ha fatto più volte capolino negli interventi, soprattutto quando si è discusso di sinergia tra le varie componenti del settore merci nella prospettiva di una maggiore integrazione tra porti, interporti e piattaforme logistiche.

In apertura la relazione del Presidente di FerCargo, Laguzzi, ha toccato tutti i temi sul tappeto dispensando approvazione al Governo per gli incentivi a sostegno delle attività di trasporto merci su ferro ed un chiaro sostegno agli imprenditori del settore che stanno, a rischio di Impresa, rinnovando il materiale rotabile per adeguarlo agli standard Europei.

Non ha usato gli stessi guanti di velluto quando ha, invece, toccato il punto “dolente” del costo del lavoro: l'obbligo al doppio macchinista in cabina di guida (si è ironicamente chiesto se la differenza la fanno le Alpi visto che, al di là del Brennero, sui merci guida un Macchinista “solo”), le rotture di carico ed i tempi lunghi per il passaggio da una piattaforma ad altra (dal Porto alla Stazione, all'Interporto) causa, spesso, dei cambi di squadre di manovra di diverse Imprese tra i binari di presa e consegna.

L'Ing. Strisciuglio, per conto di Rete Ferroviaria Italiana, ha elencato gli interventi infrastrutturali che la Società intende mettere in campo nei prossimi anni per adeguarsi ai livelli di capacità trasportistica di altri Paesi Europei in tema di lunghezza dei binari di



Riunione al Porto di Trieste

L'INCONTRO CON I LAVORATORI DI RAIL CARGO CARRIER

S i è tenuto al Porto di Trieste, presenti il Segretario Nazionale S.A.P.S./OR.S.A. e la RSA, l'incontro con il personale di terra / TPT della Società Rail Cargo Carrier per un confronto sulle tematiche che interessano questo personale, anche nella prospettiva della ripresa del negoziato contrattuale in Azienda.

Dal dibattito sono emerse alcune problematiche che per i lavoratori assumono carattere di priorità:

- la necessità di fare chiarezza sui turni e sui limiti massimi giornalieri e mensili dell'orario di lavoro, in particolare per quanto attiene al riconoscimento dello straordinario ed alle giornate di disponibilità in turno;

- gli aspetti economici per quanto riguarda la trasferta, le indennità (vedi la necessità di rivalutare il compenso per manovra/riserva/verifica/formazione), il riconoscimento dei carichi di lavoro e delle connesse responsabilità (si svolgono operazioni di controllo e verifica anche di 4 treni a turno);

- la progressione di carriera e la formazione: i TPT rivendicano il diritto allo sviluppo professionale ed al passaggio al macchinista in via prioritaria rispetto alle

assunzioni dall'esterno. In questo senso contestano la logica delle diverse opportunità tra il personale dei vari Impianti chiedendo graduatorie di trasferimento ed interpellanze mirate per il passaggio di qualifica aperto a tutto il dipendente personale con profilo di Tecnico Polifunzionale Treno;

- il personale di terra, preso atto del programmato aumento della produzione nel porto di Trieste, chiedono l'impegno del Sindacato per un riequilibrio della produzione tra gli impianti di Verona / Tarvisio ed appunto Trieste;

- sugli aspetti normativi, nel rivendicare il possesso di un bagaglio professionale già ampio, i TPT hanno espresso indisponibilità alla proposta aziendale di assegnare a tale profilo anche il giro - documenti doganali.

Per quanto riguarda gli aspetti legati agli ambienti di lavoro ed alla logistica il personale di Trieste ha evidenziato l'inadeguatezza dello spogliatoio in porto (soprattutto in prospettiva dell'aumento degli organici) e la mancanza di cellulari aziendali per tutti gli agenti.

Il Sindacato, nel recepire le richieste e registrare le criticità, ha confermato ai lavoratori l'impegno per la stesura di un

Contratto Aziendale che, nel solco del Contratto di 1° livello delle Attività Ferroviarie, chiarisca e disciplini le questioni poste in particolare sugli aspetti formativi e dell'orario/turni di lavoro.

La Redazione



Manovra:

focus su economicità ed efficienza

sottostima degli aspetti sulla sicurezza...



Il S.A.P.S. ha partecipato, lo scorso 19 maggio presso la Sala Viscontea di Milano, al seminario sulla regolazione dei servizi di manovra promosso da Mercintreno, CIFI e Aldai - Federmanager.

L'obiettivo era quello di verificare le ricadute sul servizio dell'allegato A) alla Delibera ART n.18/2017.

All'evento hanno partecipato oltre 50 Ingegneri e tecnici esperti del processo manovra, in rappresentanza delle imprese ferroviarie del settore.

Gli interventi, moderati dall'Ing. Paolo Genovese hanno visto la partecipazione di Roberto Piazza (Direttore Ufficio Accesso alle Infrastrutture dell'ART) che nell'illustrare la Delibera l'ha definita una “sfida” rispetto ai vecchi canoni delle attività di manovra che oggi devono confrontarsi con l'obiettivo di garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra. Non con dati empirici, ma con criteri oggettivamente misurabili (vedasi il quantitativo di carri manovrati nell'anno). Altrettanto chiaro è stato l'ambito di applicabilità che va oltre gli asset di proprietà RFI e l'obbligo di conoscenza e firma del prospetto M53 per tutti i soggetti operanti nell'Impianto. A seguire il Dr. Spirito (Autorità Portuale) ha evidenziato la necessità di interventi infrastrutturali sulla lun-

gezza dei binari e di abbattere i costi di traslazione/manovra, non più sostenibili in un regime di concorrenza. L'Ing. Strisciuglio (RFI) si è soffermato sul ruolo del

Gestore Unico e sulla programmazione dei servizi di manovra. Fondamentale per un servizio di qualità la gestione delle locomotive di manovra qualunque sia l'Impresa Ferroviaria che ne assicuri l'utilizzo.

Per RFI la Delibera n.18/2017 è valutata positivamente ed è in continuità rispetto al lavoro fatto fino ad ora. Per ANSF, l'Ing. Marzoni ha posto l'attenzione sugli aspetti della sicurezza e sulla necessità di integrazione

dacato presente all'evento) abbiamo preso atto che gli interventi hanno toccato solo marginalmente gli aspetti riguardanti la sicurezza e l'organizzazione del lavoro, soprattutto nei raccordi/scali laddove solo saltuariamente si opera e dove vi è una reale carenza strutturale che, spesso, complica le normali attività di lavoro. Per queste ragioni, nei prossimi giorni, come Sindacato prenderemo posizione ufficiale nei confronti di ART affinché la conoscenza del M53 sia elemento centrale - per aziende, lavoratori e RLS - di valutazione degli aspetti infrastrutturali degli Impianti e delle carenze presenti, soprattutto dove queste possano incidere sui livelli di sicurezza del lavoro e dei lavoratori.

Ferdinando Battaglia



e cooperazione con le IF. Sempre in tema di sicurezza e qualità del servizio, ritiene necessario un piano di adeguamento delle locomotive esistenti.

Si è passati, poi, al dibattito dal quale è emersa la difficoltà economica delle I.F. obbligate ad accollarsi l'adeguamento dei mezzi di manovra alle direttive ANSF (molte loc. oggi sono ancora diesel e non elettriche) ed altrettanto dicasi per l'eccessivo costo dell'attività di manovra, sia in termini di risorse che di organizzazione senza, però, offrire uno scenario produttivo alternativo all'attuale organizzazione del lavoro.

Come S.A.P.S.- OR.S.A. (unico Sin-

Leggi e divulga
la Nostra Stazione



la Nostra Stazione

Direzione Redazione Amministrazione

Via Magenta, 13 - 00185 Roma

Tel. 064456789 - fax 064452937

Autorizzazione:

Trib. Civile di Roma N. 1/2017 del 12/1/2017

E-mail: lanostrastazione@sindacatoorsa.it

Sito Internet: http://www.sapsorsa.it/

Chiuso il 22 luglio 2017

Direttore: Alessandro Trevisan

hanno collaborato: Roberto Spadino, Ferdinando Battaglia

MERCINTRENO

Linea Diretta ... e inDiretta

(a cura di Roberto Spadino)

Migranti.

Presentato dall'INPS uno studio riguardante l'aspetto previdenziale

Lo scorso 4 luglio, il Presidente dell'INPS Tito Boeri ha detto che è sbagliato per l'Italia pensare di non accogliere i migranti in quanto è necessaria la loro presenza per mantenere in equilibrio il nostro sistema previdenziale.

Il pensiero esposto è frutto di un'analisi corretta in quanto venendo meno gli apporti di tali soggetti è stato stimato che l'INPS nei prossimi 22 anni non incasserebbe 73 miliardi di € continuando a pagare per gli attuali pensionati l'esborso pari a circa 35 miliardi di € necessari per il pagamento delle pensioni destinate a quelli che già risiedono in Italia (con un

versato un certo numero di anni di contributi rientrano nei Paesi di origine per cui non maturano diritto a pensione, lasciando quanto versato nelle casse dell'INPS.

I calcoli, lo ripetiamo, sono esatti ma, come vedremo, partono da una considerazione assolutamente sbagliata.

Secondo l'UNHCR (l'Alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati) dal 1° gennaio al 30 giugno 2017 sono sbarcate in Italia 83.731 persone richiedenti asilo (numero molto vicino a quello che viene prospettato nello studio).

Se tutti rimanessero in Italia, quanti potrebbero essere collocati nell'ambito lavorativo (ovviamente non a "nero") e quindi, versare contributi previdenziali utili a rimpinguare le casse dell'INPS?

Se lui fosse certo di quello che ha detto dovremmo augurarci che raddoppino e staremmo tutti meglio ma, FORSE, non è così.

Arriviamo alla differente valutazione fra la realtà e l'analisi prospettata.

Tutti i partiti con sfumature diverse (anzi assolutamente diverse) hanno detto che l'Italia non può gestire l'attuale situazione "migranti" ma nessuno nel panto-

rama politico, neanche i rappresentanti dei partiti meno disposti nei confronti di tali soggetti, ha pronunciato le parole della canzone del Piave: non passa lo straniero. Non dobbiamo né vogliamo o chiudere tutte

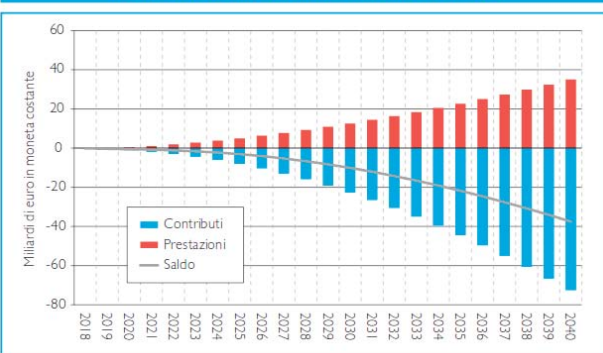
le frontiere ma semplicemente suddividere in Europa l'ondata di stranieri che per questioni geografiche arrivano sul nostro territorio in quanto più vicino ai loro Paesi di provenienza. Sicuramente rimarrebbe in Italia un gran numero di persone che inserendosi nel ciclo produttivo aiuterebbe l'INPS (ed il sistema Italia).

Rispondere con uno studio del genere ad un REALE PROBLEMA vuol dire prospettare una soluzione improponibile. Non è la prima volta che all'INPS si fanno analisi fuorvianti.

Chiediamo al Presidente se crede veramente alle cose che dice. Noi, no. ■



EFFETTI FINANZIARI DERIVANTI DA UNA RIDUZIONE ANNUA DI NUOVI LAVORATORI EXTRA-COMUNITARI, ANNI 2018-2040



saldo netto negativo pari a 38 miliardi per l'istituto previdenziale.

I calcoli sono stati fatti considerando una riduzione annua di contribuenti immigrati di circa 80mila unità, un salario iniziale di 2mila 700 euro annui e quello finale di 9mila 500 euro a fine carriera. Altra considerazione, questa volta esatta, è quella che molti emigrati dopo aver

La cessione delle ferie e dei permessi



L'articolo 30 del CCNL delle Attività Ferroviarie ha previsto al punto 10 la possibilità di cedere parte delle proprie ferie e permessi. L'idea, nata in Francia a seguito di un'iniziativa di alcuni colleghi di un padre che non poteva più assistere il figlio e che avevano messo a disposizione parte delle proprie ferie e riposi, diventò la "Legge Mathys".

Nel vigente CCNL AF è previsto che tale istituto andasse normato a livello aziendale entro il 1° dicembre dello scorso anno. ma l'argomento non è stato ancora affrontato.

Stabilisce, inoltre, che la cessione (a titolo gratuito) è consentita per i quattro permessi per festività soppresse e per le ferie (dell'anno precedente o di quello in corso) che eccedono le 4 settimane (in quanto tale periodo è da fruire obbligatoriamente ai sensi dell'articolo 10 del D. Lgs. 66 del 2003).

A fruirne sarà un altro dipendente con la necessità di assistere figli minori in particolari condizioni di salute, debitamente documentate, che necessitano di cure costanti e che abbia terminato le proprie ferie ed i propri permessi.

Le cessioni dovranno avvenire a giornata intera o a mezza giornata per le ferie e a giornata intera per i permessi per festività soppresse, nel rispetto delle modalità di fruizione previste dal presente CCNL e dall'eventuale contratto aziendale.

La contrattazione aziendale servirà a stabilire i dettagli non previsti nell'articolo contrattuale sopra riportato e che in maniera esemplificativa possono essere i seguenti:

- l'eventuale numero massimo di giornate/anno che possono essere donate;
 - se la cessione può avvenire a favore di un collega dipendente esclusivamente dallo stesso datore di lavoro o anche di un dipendente della stessa struttura, ma con datore di lavoro diverso;
 - se oltre alle ferie e permessi, il richiedente debba aver esaurito tutte le giornate di recupero (ponendolo, ovviamente nelle condizioni di farlo);
 - se esistono tetti massimi a favore dei richiedenti;
 - se la "raccolta" può essere effettuata prescindendo dall'esistenza di richieste (banca delle ferie) o solo a seguito di una esigenza effettiva;
 - le modalità dell'informazione rivolta ai possibili "attori" (il nome del donatore / donatori e del fruitore dovrebbero rimanere anonimi nel rispetto della tutela della riservatezza personale);
 - la documentazione da presentare da parte del richiedente.
- Attendiamo che avvenga la contrattazione per applicare pienamente questo civilissimo istituto. ■

Smart Working Le nuove norme sul telelavoro

Il telelavoro (detto anche lavoro agile o smart working) è stato previsto nel nostro ambito a partire dal CCNL delle Attività Ferroviarie siglato nel 2012 (senza che sia mai stato applicato).

Tali norme sono state riproposte (ed arricchite) in occasione dell'estensione del CCNL delle Attività Ferroviarie sotto-

scritto il 16.12.2016. Il primo contratto aziendale (in ambito ferroviario) che ne ha previsto l'applicazione è quello di NTV sottoscritto il 25 novembre 2011.

Le norme traggono origine dall'accordo quadro europeo del 16 luglio 2002 e sono state previste in Italia dall'Accordo interconfederale del 9 luglio 2004.

Oggi, anche a seguito delle evoluzioni della tecnologia, si nota un maggior interesse nell'applicazione di tale modalità di svolgimento dell'attività lavorativa, sia da parte dei datori di lavoro che dei lavoratori.

In Italia il legislatore ha affrontato l'argomento nel 2015 con la Riforma Madia (valida per il solo pubblico impiego ed alla quale mancano - come di pramma-

tica - i decreti attuativi), dal Decreto Legislativo 15 giugno 2015 n. 80 e nel 2017 dalla Legge n. 81. Il telelavoro consiste in una particolare modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato che si concretizza con la sottoscrizione di un accordo fra datore di lavoro e dipendente. Questo deve prevedere le modalità dello svolgimento dell'attività lavorativa (utilizzo di strumenti tecnologici, obiettivi da raggiungere ecc...) e senza particolari vincoli di orario o di luogo di lavoro.

La prestazione lavorativa può essere svolta, in parte all'interno dei locali aziendali e in parte all'esterno, senza una postazione fissa, entro i soli limiti di durata massima dell'orario di lavoro giornaliero e settimanale derivanti dalla legge e dalla contrattazione collettiva.

Il 2 maggio scorso è stato sottoscritto l'accordo fra Organizzazioni Sindacali e Gruppo FSI nel quale è stato fornito anche lo schema del verbale da sottoscrivere fra azienda e lavoratore. Vediamo quali sono gli ulteriori dettagli previsti da tale accordo.

Viene applicato ad una platea di dipendenti (facenti parte di deter-

minate strutture, in base alle attività svolte e nelle quantità numeriche massime previste) con contratto a tempo indeterminato (la legge, successiva alla data dell'accordo ne estende l'applicazione anche a quelli a tempo determinato) le cui attività sono compatibili con tale tipologia di lavoro.

Per quanto riguarda l'orario di lavoro prevede che l'attività possa essere svolta nell'arco orario che va dalle 6,00 alle ore 22,00 dei giorni feriali. Le lavoratrici/i lavoratori che accederanno allo smart-working potranno lavorare in una sede diversa da quella aziendale per un minimo di 4 giornate al mese non frazionabili e, in accordo con il diretto responsabile, fino ad un massimo di 8 giornate al mese non frazionabili. Le giornate e l'arco lavorativo da rispettare dovranno essere pianificate (settimanalmente o mensilmente) fra dipendente e diretto responsabile.

La lavoratrice/il lavoratore, tramite gli strumenti forniti dall'azienda, sarà tenuto ad essere contattabile da parte dell'azienda durante l'orario di lavoro definito.

Per ulteriori dettagli, si rinvia all'accordo del 2 maggio ed al fac simile allegato. ■



scritto il 16.12.2016.

Il primo contratto aziendale (in ambito ferroviario) che ne ha previsto l'applicazione è quello di NTV sottoscritto il 25 novembre 2011.

Le norme traggono origine dall'accordo quadro europeo del 16 luglio 2002 e sono state previste in Italia dall'Accordo interconfederale del 9 luglio 2004.

Oggi, anche a seguito delle evoluzioni della tecnologia, si nota un maggior interesse nell'applicazione di tale modalità di svolgimento dell'attività lavorativa, sia da parte dei datori di lavoro che dei lavoratori.

In Italia il legislatore ha affrontato l'argomento nel 2015 con la Riforma Madia (valida per il solo pubblico impiego ed alla quale mancano - come di pramma-



Visite Fiscali Che cosa cambia

Abbiamo ricevuto diverse richieste di chiarimento riguardanti la nuova normativa che regola le visite fiscali per i lavoratori in posizione di malattia.

A tal proposito diciamo che la stessa è in vigore dal 22 giugno 2017, ma interessa solo il personale dipendente dalle pubbliche amministrazioni (in pratica prevede lo spostamento delle attività di visita dalle ASL all'INPS).

Variazioni previste per tutti i lavoratori, sia del settore pubblico che di quello privato, interverranno (o meglio, dovrebbero intervenire) a partire dal prossimo 1° settembre, data entro la quale entrerà in funzione presso l'INPS il polo unico per le visite fiscali.



Da tale giorno, dovrebbe essere prevista l'omogeneità degli orari delle visite fiscali (forse anche le cause delle cause di esenzione dall'obbligo di reperibilità che oggi sono diverse fra lavoratori dipendenti pubblici e privati) e la possibilità di effettuare controlli ripetuti nei confronti dei lavoratori in malattia.

Altra importante novità ipotizzata è quella che, nell'ambito della stessa malattia, nel caso di terza assenza (senza giustificato motivo) da parte del lavoratore a visita fiscale presso l'indirizzo indicato durante le fasce di reperibilità, si perderà la retribuzione dovuta per tutto il periodo di malattia.

Ad oggi sono contemplati solo due pe-

riodi: assenza ingiustificata alla prima visita di controllo con perdita dell'indennità per i primi 10 giorni e in caso di seconda assenza con indennità ridotta del 50% per il residuo periodo di malattia.

Le modifiche potrebbero rappresentare un cambiamento "in pejus" dell'attuale normativa ma se paragonata alla Sentenza 64/2017 della Corte di Cassazione ci accorgiamo che non è così.

La Corte ha stabilito la legittimità del licenziamento per giusta causa di un lavoratore dipendente che, nonostante fosse stato riconosciuto effettivamente ammalato da un medico dell'INPS, era risultato assente, nell'arco di due mesi, alle visite fiscali di controllo per tre volte.

Riportiamo, di seguito, un passo della motivazione espressa dalla Suprema Corte: "La permanenza presso il proprio domicilio durante le fasce orarie previste per le visite mediche domiciliari di controllo costituisce non già un onere bensì un obbligo

per il lavoratore ammalato, in quanto l'assenza, rendendo di fatto impossibile il controllo in ordine alla sussistenza della malattia, integra un inadempimento, sia nei confronti dell'istituto previdenziale, sia nei confronti del datore di lavoro, che ha interesse a ricevere regolarmente la prestazione lavorativa e, perciò, a controllare l'effettiva sussistenza della causa che impedisce tale prestazione".

Tre assenze (Cassazione) = Trattenuta dell'intera prestazione economica. Tre assenze (previsione normativa) = Licenziamento.

La conclusione: dobbiamo dire grazie per averci peggiorato la norma. ■



EPASA
Ente di Patronato



Il Patronato che fa...

PREVIDENZA

INFORTUNI

MALATTIE PROFESSIONALI

MIGRAZIONI

SERVIZI ai CITTADINI

... le cose come devono essere fatte!

INFORMAZIONI, SERVIZI, ASSISTENZA, TUTELA, CONSULENZA

Isee

Tasi

PRECOMPILATO

730

Red

IMU

ICRIC

NESSUN RISCHIO CI SIAMO NOI

Quando fai il 730 precompilato, inesattezze ed errori sono dietro l'angolo. Affidati a CAF CNA e sei protetto da ogni rischio. Perché CAF CNA si prende tutta la responsabilità. E poi sei tranquillo anche con la compilazione di **Isee, Red, ICRIC, IMU, Tasi**. CAF CNA è sempre la tuo fianco con esperienza, efficienza e competenza: **tutte le risposte che cerchi non sono mai state così sicure e vicine!**

Centro Assistenza Fiscale

Possedere la CNA Cittadini Card conviene sempre! Offre tanti sconti e vantaggi. Scopri su www.cnacittadinicard.it

Per conoscere la sede più vicina

Numero Verde
800-008899

Nel tuo interesse. Sicuro

www.caf.cna.it