



84,9% di "SI" al referendum,
eppure c'è chi ancora contesta....

Ma di che Contratto parliamo?

Lo avevamo auspicato nel precedente editoriale ed alla fine la buona notizia del 2016 è arrivata: il CCNL della Mobilità / Area Contrattuale delle Attività Ferroviarie e l'Aziendale di Gruppo FSI sono stati siglati da Agens - Azienda e Sindacati. Poi, a metà gennaio 2017, la consultazione referendaria in Categoria ha visto il plebiscitario consenso dei lavoratori sui contenuti dei 2 accordi ed ha dato il via alla loro completa applicazione.

Come ampiamente previsto il fronte del "NO! sempre e comunque" ha inscenato la sua battaglia mediatica costruita sui soliti slogan: Sindacati inaffidabili, perdita di posti di lavoro, spaccettamento societario, incrementi economici insufficienti e peggioramenti normativi.

Per carità, nulla di nuovo: è il solito refrain che fa di ogni erba un fascio, che mette insieme la contrapposizione "a prescindere" con cose che nulla c'entrano coi contenuti contrattuali e che nascondono, sostanzialmente, l'assenza di proposte rispetto ad uno scenario di liberalizzazione del mercato che, invece, noi intendiamo combattere proprio attraverso i Contratti.

Così, mentre i detrattori del CCNL non guardano oltre Piazza della Croce Rossa e non si curano delle 39 imprese merci che da anni erodono mercato al monopolista (fare battaglie lì evidente non fa audience...), lo strisciante dumping salariale e normativo sta trasformando il trasporto merci su ferro in una giungla sempre più simile a quella dell'auto-transporto (vedi "L'Indiscreto" a pag. 5). Ed è davanti a questo scenario che si è aperto il negoziato contrattuale con il Gruppo FSI, partito dalla presa d'atto di un trasporto merci su ferro ancora debole, del venir meno del sussidio pubblico (addio ai 120 milioni del contratto di servizio), del continuo e preoccupante esodo di clienti da Cargo verso le Imprese private. Tutto questo mentre le perdite della Divisione Merci di Trenitalia oscillavano tra gli 80 ed i 100 milioni di € all'anno!

Per i vertici societari la riorganizzazione è diventata, a questo punto, l'unica alternativa alla dismissione ed alla messa in esubero di oltre 3000 posti di lavoro (Ilva di Taranto e Alitalia docet...).

La strada scelta è stata quella della

continua a pagina 2

SOSTEGNO AL REDDITO E RICAMBIO GENERAZIONALE

Iniziano a prendere corpo i 2 fondi a suo tempo definiti tra il Gruppo FSI e le Organizzazioni Sindacali: quello per il sostegno al reddito e per il ricambio generazionale. Per quest'ultimo, definito il Regolamento e l'accordo di Procedura, sono già attive le manifestazioni di interesse rivolte specificatamente ai settori dell'esercizio, per la sostituzione delle "vecchie" professionalità con personale in possesso di competenze specialistiche coerenti con le nuove tecnologie. Prima del ricambio (l'ac-



cordo abbisogna del placet dei Ministeri del Lavoro e dell'Economia) partirà il "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società FSP", lo strumento già utilizzato anche ante Fornero che, in presenza di esuberanti accertati, si concentrerà sul personale inidoneo, di staff e addetto alle attività amministrative. Sono già in cantiere, dopo il passaggio nazionale, le trattative a livello territoriale che definiranno i numeri di dettaglio per ciascuna attività.

pag. 2

Indiscreto:

LA CONCORRENZA SLEALE TRA TIR E LE SENTENZE DI PENDOLARIA

Il 18 marzo a Venezia il TIR l'hanno portato in Piazza S. Marco. In Lombardia, Friuli, Emilia, Liguria, Lazio, Marche e Campania migliaia di mezzi hanno lentamente sfilato nelle grandi città per denunciare l'assenza di una norma che tuteli le imprese italiane di autotrasporto rispetto alla concorrenza sleale di altri Paesi (il riferimento è soprattutto alle imprese dell'Est Europa) ed il montante abusivismo. "Indiscreto", dopo il numero 3 del 2016



torna a parlarne per avvertire che l'Europa senza regole cresce e che le ferrovie ne sono tutt'altro che immuni.

Le sentenze di Pendolaria, poi, certificano un Paese ancora a due velocità ferroviarie, quella dei ricchi sulle frecce che cresce (in 10 anni +267% l'offerta sulla Milano - Roma) e quella dei pendolari che ha nel sud la sua maglia nera: si tagliano i servizi e crollano i passeggeri. Un viaggio sulle 10 linee più disastrose d'Italia.

pag. 5

TENSIONE E CONFLITTUALITÀ NELLA MANOVRA

L'IMPEGNO DELL'OR.S.A. A VILLA S. GIOVANNI



Calabria

Il detto: "tra il dire ed il fare c'è di mezzo il mare" qui calza a pennello, perché è proprio a ridosso di quello Stretto di Messina che divide il Continente dalla Sicilia che da oltre un anno è in atto a Villa San Giovanni una vertenza che ha aspetti del tutto anomali: nessuna rivendicazione salariale, niente uomini in più per fare servizio, niente richieste di livelli superiori, ma ambienti di lavoro più decenti, più illuminazione nello scalo, maggiore attenzione agli interbinari ed allo sfalcio erba. Parliamo di qualità e più sicurezza sul lavoro e ci meraviglia che temi come questi non siano stati ancora affrontati e risolti dalla dirigenza di RFI. Ma come? Siamo i primi al mondo per tecnologia applicata alle infra-

strutture ferroviarie, esportiamo i migliori sistemi di sicurezza della marcia treno e non tagliamo l'erba alta, non resistiamo i sentieri, non mettiamo una torre faro in più? Abbiamo la forte sensazione che qualcuno questi temi li stia prendendo sotto gamba con il risultato di aumentare la conflittualità con i lavoratori e con la RSU e porre le basi per una prossima azione di sciopero. Quando i treni non si imbarcheranno più per Messina ed i viaggiatori saranno informati dell'agitazione non si dica poi che i manovratori di Villa San Giovanni stanno facendo una lotta corporativa.....

pag. 4

Linea Diretta e ... Indiretta

ANTICIPAZIONE DEL T.F.R. E SUA EVENTUALE RESTITUZIONE VISITE DI CONTROLLO SUL PERSONALE DIPENDENTE

In questo numero, nella consueta rubrica dedicata agli aspetti normativi, esaminiamo due argomenti: il primo è legato all'anticipazione del TFR ed in particolare affrontiamo l'aspetto legato alla sua eventuale restituzione (parziale o totale) e le "conseguenze" di carattere fiscale. Infatti, l'importo dell'anticipazione ottenuto sconta il pagamento dell'IRPEF dovuta, effettuato dal sostituto di imposta (il datore di lavoro per conto del dipendente). Poiché al momento della restituzione la somma deve essere resa al lordo dell'IRPEF, ci è stato chiesto quali sono le modalità per rientrare in possesso avendola già versata all'erario.



Il secondo argomento prende spunto da due pronunciamenti entrambi datati 8 novembre 2016 e riguardanti la possibilità da parte del datore di lavoro di sottoporre i propri dipendenti a visite di controllo per verificare eventuali asportazioni di beni dell'impresa, sia verificando le loro borse che ispezionando gli armadietti loro assegnati.

pag. 7



L'OR.S.A. VA DI CORSA!

La Roma - Ostia è la mezzamaratona (21,097 km) "top" come la chiamano gli addetti ai lavori, più partecipata d'Italia con presenze qualificate provenienti da tutto il mondo che ogni anno parte dal quartiere EUR e termina sul litorale di Ostia.

Nella 43^a edizione svoltasi il 12 marzo 2017 al via c'erano anche quattro atleti "griffati" S.A.P.S. - OR.S.A. che hanno fatto onore alla gara ed al Sindacato.

Una iniziativa partita da Venezia e dall'amore per la corsa che provano Adriano Tiepolo, il Segretario S.A.P.S. e Marco Temporin Professional in sala CCC a Mestre e RSU della Circolazione accompagnati dai colleghi Sandro Salviato e Dario Scaturin.

La competizione è stata, come da pronostico, dominata dagli atleti africani ma anche i nostri "orsacchiotti" non si sono risparmiati: tutti e 4 sono scesi sotto l'ora e trenta di gara.

Grandi!

pag. 3

creazione di una nuova Società in sinergia con le altre del Gruppo che, a vario titolo, svolgono servizio merci e terminalizzazione. Il percorso verso Mercitalia, dunque, è passato attraverso la cessione di ramo d'Azienda che la Legge prevede e che non sottostà ad alcun obbligo negoziale. Ripetiamo per chi confonde i ruoli e dimentica le regole: niente trattativa, solo l'informativa alle RSU!

Invece, noi abbiamo preteso ed ottenuto di trattare e lo abbiamo fatto anche duramente: alla fine, se i ferrovieri di Mercitalia Rail hanno portato a casa la tutela dell'occupazione e del salario lo devono alla firma del 16 dicembre ed alla collocazione della Clausola di Salvaguardia "dentro" un Contratto di Lavoro.

Non c'è salario che tenga quand'è a rischio il posto di lavoro, non c'è garanzia dello stipendio quando manca il Contratto: erano due mine sulla strada di Mercitalia che il Sindacato ha prima disinnescato e poi definitivamente scongiurato.

Certo, non tutti i problemi sono risolti e la liberalizzazione del trasposto ferroviario ha da Bruxelles una fenomenale spinta che un Sindacato serio, impegnato e non "pilatesco" ha il dovere di affrontare cercando, attraverso la battaglia legislativa e la contrattazione nelle aziende, quegli strumenti regolatori e di equità sociale che possono arrivare solo da scelte di politica dei trasporti e dai Contratti di riferimento.

Noi abbiamo l'ardire di provare ad utilizzare quello sottoscritto il 16 dicembre come una sorta di perimetro dentro il quale costringere tutte le 39 Imprese Merci che operano in Italia: l'obiettivo? Quello di applicare a tutti i ferrovieri pari diritti, stessi doveri ed una sola normativa di lavoro. Ci riusciremo? Guardando all'Europa ed al IV pacchetto ferroviario "sarà una bella lotta", ma rinunciare a sensibilizzare Governo e forze politiche, a negoziare nelle aziende non è il viatico migliore per dare certezze e lavoro.

Noi crediamo che i lavoratori questo l'abbiamo capito ed il Sindacato tutto deve trarre insegnamento da quell'84,9% di "SI" ai contenuti del Contratto che sono venuti, non dal voto di "4 gatti", ma dalla partecipazione di oltre 50.000 ferrovieri.

Non era facile portare Agens ed il Gruppo FSI al rinnovo contrattuale ad un anno dalla naturale scadenza e men che meno costringere le controparti datoriali a ragionare di appalti, di tutele (vedi la conferma della normativa sui licenziamenti illegittimi prevista dall'art. 18 della legge 20 maggio 1970, n. 300), di assunzioni (altro che perdita di posti di lavoro...) e di ricambio generazionale. Tutti argomenti "figli" di questo Contratto, che stanno gradatamente "prendendo gambe" attraverso gli accordi attuativi.

Senza Contratto questi risultati li avremmo portati a casa? Senza Contratto avremmo sbloccato i Premi di Risultato ed aumentato il welfare in azienda? Al "fronte del NO!" l'ardua sentenza.

Ora è tempo di concentrarsi sulla messa a mercato di parte del Gruppo FSI, di impedire il rischio spezzatino per fare cassa, di prepararsi alla nuova stagione delle gare e dell'integrazione dei vettori che porterà alla piena applicazione del Contratto della Mobilità, sul ferro e sulla gomma.

Sfide difficili e rischiose che segneranno i prossimi anni e che vanno affrontate avendo, innanzitutto, il coraggio di negoziare. ■

AL VIA I FONDI DI GRUPPO FSI SOSTEGNO AL REDDITO E RICAMBIO GENERAZIONALE

Iniziano a prendere corpo, con le intese su Regolamento e Procedura, i fondi di sostegno al reddito e di ricambio generazionale definiti dagli accordi del 28 luglio 2016 e del 6 febbraio 2017.

Innanzitutto vanno chiarite le differenze (molti infatti confondono finalità e tempistica dei 2 procedimenti) tra il "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" che potremmo definire "classico" nel senso che è quello già usato in precedenti occasioni, ancorché implementato e modificato dal D. Lgs. n.148/2015 (che, tra le altre lo ha portato da 48 a 60 mesi), ed il fondo per le "prestazioni solidaristiche straordinarie" più comunemente chiamato "ricambio generazionale".

Fondo "classico"

Innanzitutto dobbiamo ricordare che le risorse economiche vengono in toto dalle disponibilità delle Aziende ed i fondi previsti per il 2017 consentono l'accesso di 675 lavoratori (peraltro in aumento rispetto agli ipotizzati 420 del luglio 2016). Le Società interessate sono: Trenitalia (180 esodi) - RFI (350) - Ferservizi (92) - FSItaliane (53). Possono presentare domanda i dipendenti che raggiungono i requisiti previsti per il pensionamento di vecchiaia o anticipato entro i 60 mesi ed utilizzati a staff, attività di supporto e inidonei.

Va detto con estrema chiarezza che, nonostante la possibilità di fare domanda, non accederanno all'esodo colleghi che si trovano a 4 o 5 anni dalla pensione, ma si può ragionevolmente pensare che il bacino dei "papabili" riguarderà coloro che si trovano più vicini al raggiungimento del primo requisito pensionistico.

L'aver definito i numeri con l'ac-

cordo nazionale del 28.02.2017 consente di dare il via ai confronti territoriali tra Aziende, Segreterie Regionali delle OO.SS. e le competenti RSU con un possibile termine della procedura entro la primavera del 2017.

Contestualmente OO.SS. e Gruppo FSI, tenuto conto delle esigenze connesse alla realizzazione del Piano Industriale, hanno concordato un programma mirato di assunzioni nei settori maggiormente carenti, da perfezionarsi entro il primo quadrimestre del 2018: in Trenitalia per bordo e rotabili (rispettivamente 120 e 60 unità) - in RFI per esigenze specialistiche (90 laureati/diplomati) e per la Manutenzione Infrastrutture (220) - in Ferservizi e in FSItaliane per altre 110 risorse tra laureati e diplomati.

Fondo per il ricambio generazionale

Qui il quantum economico è stato già definito con l'accordo istitutivo del 24 giugno 2013 ed è pari a 124.419.590 €. Questo ha consentito, con l'accordo del 17.02.2017 di perimetrare, sia numericamente che qualitativamente, i profili che potranno usufruire di questo specifico fondo al quale potrà essere dato avvio solo dopo la firma del relativo Decreto Interministeriale (che speriamo arrivi entro questo semestre).

L'obiettivo dichiarato è quello, da un lato di sostituire "vecchie" professionalità inserendo in ferrovia personale in possesso di competenze specialistiche coerenti con quanto richiesto da tecnologie innovative già introdotte. Dall'altro di rispondere alla Legge 22 dicem-



bre 2011, n. 214, c.d. "legge Fornero", che ha elevato i requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia per il personale dell'esercizio (macchinisti, capi treno, manovratori e formatori treno).

Per questo il fondo è rivolto esclusivamente al personale dell'esercizio della manutenzione infrastrutture e dei rotabili, della circolazione, al personale mobile (macchinisti, capi treno, tecnici polifunzionali), al personale di vendita e assistenza, di manovra e formazione treno di RFI, Trenitalia e Mercitalia Rail. Nel dettaglio sono stimate: - 330 uscite da RFI (230 manutenzione infr. e 100 in circolazione); - 590 da Trenitalia (70 officina/manovra e form. treno, 40 vendita e assistenza, 280 macchina e 200 bordo); - 80 da Mercitalia Rail (60 macchina/Tpt, 20 officina/manovra e formazione treno).

Sempre tenendo conto delle risorse economiche disponibili e del numero di possibili esodi, la manifestazione di interesse è rivolta a coloro che raggiungono il primo dei requisiti pensionistici (di vecchiaia o anticipata) entro e non oltre il 31 dicembre 2020. Ciò significa che l'interessato dovrà esserne in possesso già alla data del 31 dicembre 2017.

Trattandosi di ricambio e non di esubero a 1000 uscite corrisponderà, come cita l'accordo del 6 febbraio, "... un numero di accessi di almeno 1.000 unità dal mercato del lavoro nelle figure professionali dell'esercizio, secondo la distribuzione che verrà definita con specifica intesa con le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni sindacali stipulanti il presente accordo, su proposta delle Società interessate".

Altro aspetto importante è quello legato al concetto di personale di esercizio, nel senso che il personale dell'Area Quadri sarà preso in considerazione solo nel caso in cui dai 124 milioni di € restino residue disponibilità economiche.

ATTENZIONE! questo non riguarda i Quadri operativi della Circolazione che potranno da subito essere inseriti nelle graduatorie di accesso come specificato nella nota di holding che trovate in calce al presente articolo.

La formulazione delle graduatorie, nel caso di un numero superiore di richie-

ste rispetto alle disponibilità, seguirà i seguenti criteri:

- a) a parità di raggiungimento del requisito a pensione si privilegerà la vecchiaia alla pensione anticipata;
- b) in caso di parità per la pensione di vecchiaia: la maggiore anzianità contributiva;
- c) in caso di parità per la pensione anticipata: maggiore età anagrafica;
- d) se la parità permane interverranno i carichi di famiglia

Come ORSA riteniamo necessario dare sistematicità all'utilizzo del Fondo per ricambio generazionale, anche adeguando all'evoluzione del quadro normativo in materia e per questo l'accordo del 6 febbraio apre a questa opportunità.

Riassumendo, quindi, sono in itinere due fondi che consentono di gestire sia gli esuberi che il rinnovamento generazionale dei ferrovieri.

Quest'ultimo è una oggettiva priorità, soprattutto dopo che il blocco del turnover degli anni scorsi ha interrotto - soprattutto nei profili della Circolazione - quel passaggio di esperienze e conoscenze che sono sempre state il patrimonio di professionalità che il "vecchio" ferroviere consegnava al "nuovo". Professionalità e capacità che nessuna tecnologia potrà mai rendere superflue. ■

La Redazione



Vice Direzione Risorse Umane per le Relazioni Industriali
Il Responsabile

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 28/2/2017
FS-DCRUO-VDRURIVA00111P
2017.0000033

Al personale di esercizio delle Società
RFI S.p.A.
Trenitalia S.p.A.
Mercitalia Rail S.r.l.

Oggetto: Fondo di sostegno al reddito - Prestazioni solidaristiche straordinarie - Manifestazioni di Interesse - Precisazioni.

Si comunica che, come convenuto nell'Accordo del 6.2.2017, le Società RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A. e Mercitalia Rail S.r.l. hanno emanato le Manifestazioni di Interesse finalizzate ad individuare il personale di esercizio (personale della manutenzione delle infrastrutture, personale della circolazione, personale mobile, personale di vendita e assistenza alla clientela, personale della manutenzione dei rotabili, personale di manovra) potenzialmente destinatario delle prestazioni solidaristiche straordinarie di cui al citato Accordo.

Il personale interessato dovrà far pervenire la domanda di adesione entro e non oltre il 31 marzo 2017 con le modalità e secondo i criteri individuati nelle singole Manifestazioni di Interesse.

Si comunica, altresì, che le figure professionali dei livelli Q1 e Q2 indicate nelle Manifestazioni di Interesse emanate da Trenitalia, Mercitalia Rail e RFI potranno essere destinatarie delle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo di sostegno al reddito solo ai sensi di quanto previsto al punto 7 dell'Accordo del 6.2.2017, ad eccezione delle figure professionali Professional e Professional Senior del settore circolazione di RFI che potranno essere destinatarie delle suddette prestazioni.

Distinti saluti.

Stefano Savino



Oltre confine - Germania

Il treno con il crowdfunding

Diciamo subito che il "crowdfunding" non è un accessorio innovativo del Freccia1000 e nemmeno l'ennesimo inglesismo "da fighi" con il quale dare un nome ad una nuova locomotiva. L'inglesismo c'è, ma altro non è che un sostantivo british utile a rappresentare con una sola parola un'opera pia: la raccolta fondi, per lo più tramite Internet, attraverso piccoli contributi di gruppi molto numerosi che condividono un medesimo interesse o un progetto comune, oppure intendono sostenere un'idea innovativa. E quale sarebbe questa idea?

Per capirlo bisogna andare in Germania e rivolgersi a Derek Ladewig, che ha fondato una compagnia ferroviaria (della quale è anche il direttore) proprio con il "crowdfunding" riuscendo a mettere sui binari della Stoccarda-Berlino un treno in concorrenza (udite! udite!) con la Deutsche Bahn, il colosso tedesco delle ferrovie che su quella sola tratta offre più di 700 a/r quotidiane.

Pazzo? Diciamo piuttosto un visionario o un audace imprenditore (come alcuni lo dipingono) al quale in tanti hanno dato credito se è riuscito a raggranellare, in meno di un anno, oltre 600mila Euro interamente arrivati via web: molti dei contribuenti hanno acquistato voucher oggi commerciabili come biglietti, altri hanno acquistato gadget, magliette, boccali di birra, colorati di arancio, quello delle car-

rozze vintage della nascente compagnia, che al momento conta non più di 25 dipendenti.

Così è nata Locomore, una start up tedesca con un solo treno in dotazione, carrozze anni '70 che viaggiano "solo" sino a 200 all'ora, prezzi bassi e opzioni inusuali, come la scelta dei posti in base a interessi a tema: dal wi-fi performante agli scompartimenti "privati" (al contrario di quanto accade nei treni di ultima generazione dove vige l'ortodossia dell'open space) nei quali si ritrovano uomini d'affari, famiglie o giovani viaggiatori zaino in spalla predisposti a lunghe chiacchierate.

Per non parlare dell'ecologia che trasuda Locomore con una motrice ad alto rendimento ecologico, spazi per le biciclette ed il tutto rivolto ad una clientela di nicchia, attenta alle tematiche ambientali e con una mentalità da viaggio "slow". I prezzi sono decisamente più bassi della media: nella tratta Stoccarda-Berlino, via Francoforte - Hannover, le tariffe standard indicano che per i viaggi brevi il costo è di 7 euro, si sale a 13 per le tratte intermedie, sino ai 22 euro per la tratta completa (contro i 115 della compagnia ferroviaria tradizionale), mentre gli under 14 accompagnati da un adulto viaggiano gratis. Le penali per eventuali cancellazioni sono quasi nulle.

Derek Ladewig sa perfettamente che con il suo Locomore non farà nem-

meno il solletico al colosso DB, ma questo in verità non è il suo scopo: "Stiamo offrendo un nuovo servizio, che andrà a competere con l'auto privata, l'aereo ma anche i bus di linea per lunga distanza, al pari di DB", spiega il fondatore. Una sfida difficile, visti gli esiti dei precedenti tentativi di aggredire il mercato ferroviario tedesco da parte dei privati.

Liberalizzato nel 1994, il mercato ferroviario in Germania è tuttora dominato da DB. La compagnia federale trasporta oltre 5,5 milioni di passeggeri al giorno, con un'offerta che tocca il 99 per cento dei viaggi a lunga distanza circolanti nel Paese. Un minimo di spazio per i competitor sembra si possa trovare nei servizi regionali, dove la Deutsche Bahn riduce la sua presenza sul mercato al "solo" 72%.

Qualcuno prima di Locomore ha provato a ritagliarsi una fetta di mercato, ma con scarso successo. È il caso ad esempio di Veolia Verkehr, filiale della Transdev Francese, il cui servizio Interconnex, che copriva tre tratte, è stato abbandonato - sommerso dalle perdite - lasciando solo una linea, la Amburgo-Colonia.

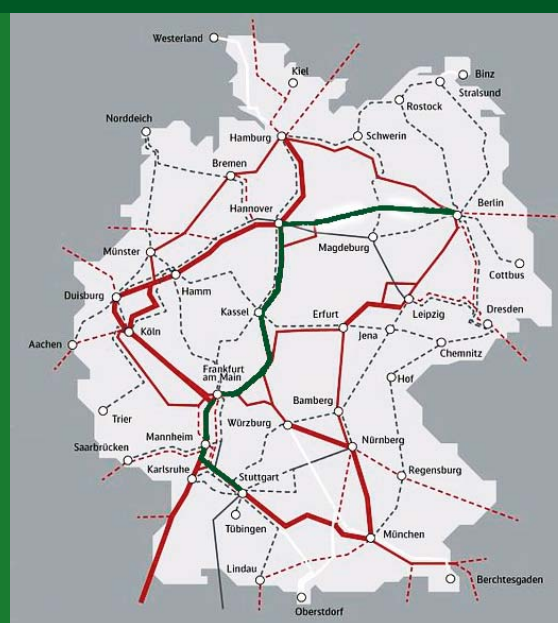
Anche gli esperti del settore come Mathias Lahrmann, dell'agenzia di consulenze nel settore dei trasporti BSL, ritengono che l'innovazione portata da Locomore possa tradursi unicamente in un servizio di nicchia

ed a scarsa redditività, soprattutto nel settore della lunga distanza dove i margini per fare profitto sono ridotti: "Non gli sarà facile riuscire a fare utili, ma è possibile", dice Lahrmann.

Anche per questo la neonata Compagnia ha deciso di noleggiare treni e conduttori da altre Imprese ferroviarie: soltanto gli addetti ai servizi nel treno e quelli delle biglietterie sono personale dipendente.

Così facendo il fondatore Ladewig è convinto che basterà riempire mediamente almeno la metà dei posti del primo treno, per riuscire a coprire i costi e a pensare di aprire altre linee in futuro.

Il viaggio inaugurale (30' minuti di ritardo in partenza, ma 5' di anticipo a Berlino) è stato effettuato a metà dicembre e gli oltre 10mila biglietti venduti nel primo week-end fanno ben sperare che anche questa esperienza germanica non finisca per essere l'ennesima meteora di un mercato ferroviario sinora appannaggio unicamente degli incumbent nazionali.



Ci resta, da sindacalisti, una sola domanda: ma che contratto applica Ladewig ai propri dipendenti? Quello di tutti gli altri ferrovieri tedeschi? Così fosse (e probabilmente lo è, mica siamo in Italia...) un mercato aperto, ma regolato - a partire dal lavoro - è sempre stato quello che l'OR.S.A. auspica, senza pregiudizi e prevenzioni verso alcuno: chi porta il lavoro è benvenuto, basta che a pagare la logica del mercato globale non siano - come troppo spesso accade - i lavoratori. Viel Glück Mister Ladewig

AT

Il Sindacato alla Roma - Ostia

I RAGAZZI DELLE STAZIONI CHE CORRONO PER L'OR.S.A.

WWW.ROMAOSTIA.IT

toriale...) con l'ambizione di voler portare e rappresentare il nostro Sindacato ad una delle più importanti mezze-maratone d'Italia, 21 Km e 97 metri in uno scenario splendido qual'è quello della Città Eterna che guarda al mare.

Ma c'era un altro obiettivo: tutti gli atleti che vestivano la casacca OR.S.A. ed il logo SAPS, che ha sostenuto con convinzione l'idea, dovevano andare sotto l'ora e 30'. L'impresa è riuscita!

Adriano, ancora ansimante, ci racconta come è nata questa avventura "sindacale-lettrica", mentre non nasconde l'emozione e la soddisfazione per il risultato di tutti e 4 i nostri maratonei:

"Abbiamo scelto la Roma - Ostia perché è un appuntamento molto importante nel mondo della corsa, come lo è la nostra Organizzazione tra i ferrovieri e nei trasporti. La Segreteria Nazionale del S.A.P.S. ha accolto con entusiasmo la nostra proposta e così 4 atleti delle Stazioni con l'orso sul petto, il logo S.A.P.S. e la scritta OR.S.A. a caratteri cubitali sulle spalle hanno preso il via in questa che è una gara fra le più belle d'Italia, come confermano i numeri: circa 12.000 partenti!

Per chi non conoscesse il nostro sport, la mezza è una gara in cui si soffre più di altre gare, più della stessa maratona intera, perché devi partire di buona lena da subito, aumentare per portarti al ritmo studiato in allenamento, mantenerlo per i due terzi di gara e poi nel finale aumentare (se ancora ne hai). La Roma - Ostia, poi, ha la particolarità di vedere presenti molti atleti veloci che impongono da subito un ritmo alto alla gara su un percorso che sembra piano, ma non lo è perché ci sono due salite molto importanti che devono essere gestite nei consumi altrimenti dal 16° km lei ti chiede il conto. Nel finale una leggera ma costante brezza di vento contro

si fa sentire e ti fiacca la mente, tanto che molte volte ti assale il pensiero di camminare un po' per recuperare. In una competizione di questo livello le sensazioni provate da un atleta sono particolarmente forti, al punto che lo aiutano a non sentire la fatica, a guardare sempre in avanti ed a non mollare mai.

La marcia, credetemi, è anche una lezione di vita: il risultato che ottieni in gara è sempre il frutto di quello che hai preparato, come nelle lotte sindacali dove il consenso lo devi prima cercare e poi motivare. La estemporaneità nel risultato non esiste. Se nel finale fai il tempo che ti sei prefissato, subito dopo la Finish Line scatta l'algoritmo metabolico che, incredibilmente, ti raddoppia le energie. Al contrario, un risultato deludente aumenta la tua spossatezza e ti fa sentire più stanco di quello che realmente sei.

Ecco, noi abbiamo voluto rappresentare un Sindacato in corsa, dinamico, veloce e che punta sempre al risultato migliore per i lavoratori. Speriamo che la grande scritta OR.S.A. che con orgoglio abbiamo portato sulle spalle sia rimasta



impressa al tanto pubblico che ha affollato i 21 chilometri e che i ferrovieri abbiano apprezzato la nostra iniziativa" Certamente Adriano! È stato bellissimo vedervi a centro gruppo con quella maglia su cui spiccava l'arancione, il nostro colore identificativo. Poi il risultato, per la categoria Senior Master, è di tutto rilievo:

- Marco Temporin 1:21**
- 290° assoluto 64° in categoria SM35;
- Sandro Salviato 1:23**
- 406° assoluto 99° in categoria SM40;
- Adriano Tiepolo 1:27**
- 683° assoluto 15° in categoria SM55;
- Dario Scaturin 1:30**
- 1152° assoluto 133° in categoria SM50.

Che dirvi, ragazzi? Un abbraccio forte e "Viva l'OR.S.A."

la Redazione

TENSIONE E CONFLITTUALITÀ NELLA MANOVRA L'IMPEGNO DELL'OR.S.A. A VILLA S.GIOVANNI PER UNA MAGGIOR SICUREZZA



Calabria

Diciamo che vi sono occasioni per le quali il detto "tra il dire ed il fare c'è di mezzo il mare" calza decisamente a pennello. Partiamo dal "dire": sui contratti di lavoro cosa certificano, Aziende e Sindacati, in tema di ambiente, salute e sicurezza sul lavoro?

e sicurezza del lavoro e per raggiungere gli obiettivi fondamentali di tutela ambientale e di salute e sicurezza del lavoro, le aziende, nell'ambito delle soluzioni strutturali adottate, continueranno a mantenere attivi, monitorare e sviluppare ove non presenti, i sistemi di gestione per la tutela ambientale

lavoro, nonché della tutela ambientale, all'interno dei processi produttivi, le parti ribadiscono il comune obiettivo del miglioramento continuo del livello di sicurezza e di salute sui luoghi di lavoro e di tutela dell'ambiente, impegnandosi a promuovere ogni utile coordinamento nel dare attuazione, per quanto di rispettiva competenza, alle disposizioni normative in vigore ed a quelle che saranno emanate in materia di salute e sicurezza sul lavoro e di tutela ambientale.

Non c'è niente da eccepire: si tratta di un articolo puntuale, preciso esaustivo.

Passiamo ora al "fare" ed in questo caso il mare è quello che bagna Villa S. Giovanni, lo stretto tra Scilla e Cariddi dove le battaglie per garantire la continuità territoriale tra Continente e Sicilia e per porre fine all'emorragia dei collegamenti ferroviari hanno visto i cittadini delle due sponde manifestare assieme e sollecitare politica ed istituzioni ad assumersi l'onere di dare un futuro al servizio pubblico nel sud. Un servizio oggi non più al passo con i tempi, con gli sposta-

menti veloci e l'Alta Velocità Ferroviaria, un'era tecnologica del trasporto su rotaia che Calabria e Sicilia non hanno ancora visto. Altro che Freccia Rossa 1000, qui si fa ancora i conti con gli Intercity "revampizzati", con gli spostamenti di materiale per l'imbarco e lo sbarco dei convogli ferroviari e con i tempi che queste operazioni impongono. Qui la manovra non è un servizio che sembra in via di estinzione, come altrove, è il cardine sul quale si basano qualità e puntualità del traffico ferroviario sullo Stretto.

"E che c'entra la sicurezza?" Direbbe il nostro lettore. C'entra eccome visto lo scontro in atto tra i lavoratori e la dirigenza territoriale di RFI proprio sui temi degli ambienti di lavoro, sull'abbandono dei piazzali e sulle carenze dell'illuminazione allo scalo.

Una denuncia dettagliata, che ha visto la Rappresentanza dei Lavoratori ed il Sindacato chiedere a RFI, ancora a settembre dello scorso anno, i necessari interventi di ripristino delle condizioni ambientali e strutturali utili a garantire un più adeguato livello di sicurezza per gli operatori.

Al silenzio aziendale è seguita la richiesta di un "sopralluogo" del Servizio Prevenzione, Igiene e Sicurezza dell'ASP di Reggio Calabria, ma purtroppo - oltre ad una fugace apparizione del medico

competente - si attende ancora un intervento risolutivo.

Ora siamo alla vigilia di uno sciopero che ha aspetti paradossali: bisogna incrociare le braccia e fermare i treni per chiedere più sicurezza sul posto di lavoro? Noi crediamo fermamente di NO!, ma altrettanto fermamente come S.A.P.S. - OR.S.A. siamo vicini ai manovratori di Villa S. Giovanni e li sosteniamo in questa battaglia che non ha nulla di economico o corporativo.



È solo una legittima e sacrosanta richiesta di tutela che una grande Società come RFI non può liquidare, né sottovalutare. Abbiamo realizzato l'Semt e costruito il più sicuro sistema ferroviario del mondo; un taglio erba o una torre faro in più non dovrebbero rappresentare un problema. O no?

La Redazione



Nel CCNL della Mobilità - Area Attività Ferroviarie troviamo che:

Art. 35

Ambiente, salute e sicurezza del lavoro

1. Con riferimento alla legislazione e regolamentazione in materia di tutela ambientale e di salute

e per la salute e sicurezza sul lavoro, al fine di proseguire nell'azione di continuo miglioramento ed adeguamento delle attuali prestazioni in tema di ambiente e di salute e sicurezza sul lavoro.

2. Nel riconoscere la priorità della tutela della salute e della sicurezza sul lavoro delle lavoratrici e dei lavoratori, dell'igiene e sicurezza del

TUTELA GLOBALE
Per tutti i lavoratori
TUTELA GLOBALE EXTRA
Dedicata ai lavoratori delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane

EURO AL MESE
19

LA GARANZIA PER UN PRESENTE SICURO PENSATA PER CHI VUOLE:

- › Un insieme articolato di protezioni sanitarie.
- › Garantire la copertura a tutta la propria famiglia senza costi aggiuntivi.
- › Alleggerire il peso economico delle prestazioni sanitarie con contributi modesti.
- › Ottenere un sostegno economico in caso di malattia, infortunio, inabilità.

I VANTAGGI

- Sussidi per ricoveri ospedalieri.
- Sussidi per cure oncologiche, talassemia ed emodialisi cronica.
- Sussidi per interventi chirurgici.
- Assistenza domiciliare sanitaria e riabilitazioni.
- Sussidi per esami di diagnostica strumentale ed esami di laboratorio.
- Sussidi per maternità, adozioni e gravidanze a rischio.
- Sussidi per malattia, infortunio sul lavoro ed extra lavoro, inabilità e decesso.
- Una vasta gamma di convenzioni con centri sanitari in tutta Italia.
- Possibilità d'integrazione con le prestazioni aggiuntive Partner, Salute Più o Salute Single.

E in più il socio gode gratuitamente delle garanzie legate alla forma di assistenza

PROFESSIONALE

I VANTAGGI

- Sussidi in caso di sospensione dal servizio con privazione dello stipendio.
- Tutela legale: Civile, Penale e Amministrativa.
- Sussidi per revisione e sospensione della patente, corsi di recupero punti.
- Sussidio giornaliero in caso di arresto, arresto domiciliare o detenzione per fatti inerenti l'attività lavorativa e in assenza di dolo.
- Sussidio integrale all'ammenda se la pena detentiva è tramutata in pena pecuniaria.

La presente sintesi ha finalità puramente divulgative. Prima della sottoscrizione leggere attentamente il Regolamento della forma di assistenza ed i relativi allegati.

Le quote associative sono fiscalmente detraibili nella misura del 19% (D.Lgs. 460/97)

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
- ✓ CONTRIBUTO ASSOCIATIVO DETRAIBILE FISCALMENTE

Informati su: www.mutuacesarepozzo.org

SEDE NAZIONALE: Via S. Gregorio, 48 • 20124 Milano • Tel. 02.66726.1
Fax 02.66726313 • C.F. 80074030158 • infocenter@mutuacesarepozzo.it

SEGUICI SU:

info center
02.667261
infocenter@mutuacesarepozzo.it

CHIAMA, SCRIVI, PARTECIPA.



Indiscreto



L'Europa che non c'è – atto II... nel numero 3/2016 de "La Nostra Stazione" Indiscreto si era occupato delle differenze retributive (in alcuni casi macroscopiche) degli autisti all'interno della Comunità Europea. Avevamo sollevato il paradosso di una procedura d'infrazione UE nei confronti di Francia e Germania che avevano istituito l'obbligo del salario

zioni dell'est e più precisamente da Ungheria, Polonia, Romania. Non abbiamo notizie di come si è posto il nostro Paese rispetto ad un problema che lo coinvolge al pari – se non più – di Francia e Germania, ma sappiamo che cosa ne pensano in merito gli addetti del settore.

Thomas Baumgartner, Presidente di Anita (l'associazione delle imprese di

sporto che hanno chiuso o hanno delocalizzato le attività." E lo può ben dire se dallo studio del francese Comité Nationale Routier (CNR) sulla "Comparazione delle condizioni di occupazione e retribuzione degli autisti internazionali in Europa" si scopre che il costo del lavoro annuo di un trasportatore bulgaro è di 16.000 € rispetto ai 56.000 di un trasportatore belga. La ricerca, poi, va oltre e porta alla luce le stridenti condizioni contrattuali e d'impiego degli autotrasportatori nei vari Paesi Europei: un'ora di condotta sullo stesso mezzo, sulla stessa rotta e con la stessa merce costa 8 euro oppure 33 euro, a seconda se alla guida del veicolo c'è un autotrasportatore bulgaro o belga. Le tasse e più in generale la contribuzione sociale oscilla tra il 12,7 ed il 51,6% ed il salario di un autista di TIR può variare da 300 a 3.600 € al mese. Dati shockanti e differenze abissali che alla "silente" Italia costano particolarmente care: il 75% delle merci che transitano al valico del Brennero sono appannaggio dei trasportatori dell'est Europa e, mentre Bulgaria e Polonia hanno aumentato le attività di trasporto delle merci rispettivamente del 164 e del 124%, Italia e Francia hanno ceduto il 51 per cento, arrivando a gestire quote assolutamente residuali del trasporto internazionale di merci (rispettivamente, 9% e 13%). Questo è l'allarmante dato che emerge a 27 anni dall'apertura del mercato merci su gomma (1990), soprattutto dopo l'ingresso nell'UE dei Paesi appartenenti all'Europa dell'Est e che fa dire a

Baumgartner: "Noi siamo a favore della concorrenza e del libero mercato, purché la battaglia si conduca ad armi pari: invece le nostre imprese non riescono ad essere competitive perché la concorrenza avviene solo al ribasso nelle condizioni contrattuali e di lavoro, che sono enormemente più favorevoli in altri Paesi europei, soprattutto dell'Est."

Credo che l'OR.S.A. dovrebbe dare al Presidente di Anita la tessera onoraria del Sindacato!

Scherzi a parte (infatti non vi è nulla su cui scherzare...) il rischio serio è che queste distorsioni che tanto male fanno all'occupazione dei Paesi fondatori dell'Unione (e che forse, troppo frettolosamente, hanno aperto le porte al mercato europeo senza saperlo, o volerlo regolare) si possano estendere a macchia d'olio negli altri settori portanti del trasporto collettivo di cose e persone: già nel nostro Paese non esiste alcuna regolamentazione che impone Contratti omogenei per attività omogenee, per di più in Europa il vento iper liberista soffia forte e le grida d'aiuto che vengono da Anita e da tanti altri segmenti produttivi vengono bellamente ignorate.

E nelle ferrovie? di merci su rotaia abbiamo contezza (vedi l'editoriale di questo numero), ma il dumping salariale e contrattuale è dietro l'angolo anche nel trasporto dei passeggeri che sarà completamente liberalizzato al dicembre del 2020. Il Parlamento Europeo ha infatti approvato norme che



apriranno a tutti gli operatori ferroviari UE l'opportunità di andare a gara per aggiudicarsi i servizi passeggeri coperti da contratti di servizio (che rappresentano i 2/3 dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in Europa) con l'obiettivo dichiarato di aumentare l'attenzione per il cliente e ridurre i costi per il contribuente.

Delle garanzie salariali, occupazionali e contrattuali dei dipendenti non lo straccio di un comma o di una raccomandazione. A questo punto si impone una grande e coesa azione del Sindacato, in ambito nazionale e internazionale, per costringere i committenti del servizio (le Regioni, i Governi) ad inserire nei bandi di gara gli obblighi di applicazione del CCNL di riferimento e le tutele occupazionali nei casi di cambio appalto. Restano aperti i segmenti a "mercato puro" come l'Alta Velocità, i servizi internazionali e – per l'appunto – il settore merci: qui la battaglia che il Sindacato dovrà porre in essere sarà nelle Aziende per estendere il Contratto di 1° livello e contenere le spinte centrifughe nei contratti aziendali



minimo nell'autotrasporto per gli autisti stranieri che caricano e scaricano nei due Paesi. Da chi era venuta la levata di scudi in sede UE e la richiesta di "punire" i protezionisti? Dalle Na-

trasporto automobilistico aderente a Confindustria): "La liberalizzazione dei trasporti internazionali in Europa è stata un disastro per l'Italia: sono quasi 80mila le aziende di autotra-



Le sentenze di Pendolaria... c'è una "bibbia" del Trasporto Pubblico Locale in Italia questa si chiama Pendolaria, il rapporto di Legambiente che ogni anno monitora lo stato di salute della mobilità nel nostro Paese e, spesso, ne smaschera i disservizi, i guasti e le carenze strutturali figlie – troppo spesso – di scelte di politica dei trasporti che in Italia latitano.

Anche stavolta, nell'edizione 2016, Pendolaria ha fotografato il viaggio giornaliero di 5,5 milioni di persone che salgono su metropolitane e treni regionali per ragioni di studio o lavoro ed i risultati indicano innanzitutto che – a fronte dei proclami del Governo e del Ministro delle Infrastrutture di turno – i fondi destinati ai trasporti continuano la loro discesa con un taglio, dal 2010, dei trasferimenti da Stato del 6,5% nel servizio ferroviario regionale e del 19,7% nel servizio universale (leggi Intercity). Non bastasse, è aumentato il gap tra l'offerta per l'alta velocità (+ 267% in 10 anni sulla Milano-Roma) e quella per il servizio regionale con meno treni e più costi, un gap che si riverbera nelle Regioni con il nord che investe su nuovi treni e tiene sul fronte dei passeggeri

(+1,3% di pendolari in Lombardia, + 3% in Emilia) ed il sud dove, invece, si tagliano i servizi e di riflesso crollano i passeggeri (Calabria: 26,4% di treni in meno e -31% di passeggeri / Campania: rispettivamente -15% e -40%). In tutto il meridione circolano meno treni che in Lombardia: in Sicilia, per esempio, le corse giornaliere sono 429, una quinquina rispetto alle 2.300 della Regione lombarda, mentre il materiale rotabile supera i 20 anni di servizio rispetto ai 15 del nord ed ai 17 della media nazionale.

A corollario, Pendolaria ci ricorda che senza binari è difficile aumentare treni e viaggiatori, infatti l'altra faccia della cura del ferro è la chiusura in questi anni di oltre 1.120 chilometri di linee ferroviarie, cui vanno aggiunti 412 km di rete ordinaria "sospesa" per inagibilità dell'infrastruttura. Per non parlare poi delle reti urbane nelle grandi città dove il confronto è impietoso: in Italia il totale di km di metropolitane è di 234,2, la metà dei km di strada ferrata che circondano Londra (464,2) e comunque distanti dalle reti metropolitane di capitali europee come Madrid (291,5 km). La sola Parigi ne conta 219,5 e Berlino - con i suoi non trascurabili 147,5 km - ha già in cantiere opere per il raddoppio in pochi anni. Nel frattempo, in tutto il 2016 Roma non ha visto realizzare alcun tratto di metro o di linea di tram.

Tornando nel Bel Paese sono 10 le linee che Pendolaria definisce le peggiori d'Italia, scelte in base ai ritardi ed ai tagli ai servizi, alla vetustà dei treni circolanti, all'abbandono delle stazioni di linea ed alle carenze di informazione e supporto alla clientela.

La non invidiabile palma della "mi-

gliore" in questa graduatoria alla rovescia spetta alla Roma - Ostia Lido, 28 km di una lentezza esasperante su treni vecchi, sovraffollati senza riscaldamento o aria condizionata, mentre a terra le stazioni sono desolatamente vuote con i tabelloni elettronici degli orari guasti.

Ad una incollatura la Circumvesuviana di Napoli, 2 milioni di abitanti da servire, 142 Km su 6 linee e 96 stazioni: i ritardi sono la norma e fanno meno male delle corse cancellate, dei guasti in linea o dei principi di incendio. Negli ultimi 13 anni le corse (oltre 500 nel 2003) sono dimezzate e circolano 1/3 in meno dei treni che servirebbero, una debacle che coinvolge tutta l'area trasportistica della città sotto il Vesuvio con la holding EAV (Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Metrocampania NordEst) che dal 2010 ha perso oltre 13 milioni di utenti sui 40 trasportati.

Sul gradino più basso del podio la Reggio Calabria - Taranto, durata minima del viaggio 6 ore e 15' - 3 cambi e un tratto in pullman (!). Eppure la linea dovrebbe collegare centri e porti turistici d'élite nel sud Italia, invece è un nuovo ramo secco con un taglio drastico al servizio Intercity le cui cancellazioni si sono susseguite ininterrottamente negli ultimi anni.

Sempre il sud a pagare il prezzo più alto: è la volta della Messina - Siracusa - Catania, 3 grandi città siciliane mal servite e con i treni che si sono ridotti del 41 per cento (e viaggiano sempre meno veloci) e le stazioni in grave stato di degrado. Bisogna arrivare al 5° posto per trovare una linea "nordista": la Cremona - Brescia che ha l'inviabile primato di aver quasi raddoppiato i tempi di percorrenza

in meno di 15 anni (dai 34 minuti del 2002 ai 58 di oggi), causati da treni vetusti, sovraffollati e da un servizio ancora parzialmente effettuato con automotrici diesel.

A seguire la Pescara - Roma, una linea dove ormai quasi nessuno prende più il treno perché è surclassata dai bus con una offerta tre volte superiore su mezzi comodi e veloci. Solo 15 Km su 240 sono a doppio binario.

Torniamo al nord per una scandalosa chiusura dei collegamenti ferroviari su Casale Monferrato via Vercelli o Mortara: 18 e 15 minuti di percorrenza prima, 2 ore oggi con cambi obbligati o con il bus.

Ancora sud con la Bari - Martina Franca - Taranto, una linea per gran parte a binario unico che invece di servire al meglio un bacino potenziale di oltre 700 mila persone si caratterizza per i continui guasti, il sovraffollamento delle carrozze e una informazione inadeguata, causa di ripetute ed esasperate reazioni dei pendolari.

Anche il Veneto e la Liguria entrano nella "hall of fame" delle tratte ferroviarie da dimenticare: la Treviso - Portogruaro, 52 km di binario su treni sempre meno frequenti e sempre più datati, e la Genova - Acqui Terme, altra linea a binario unico i cui ritardi cronici fanno infuriare l'utenza (motivo: i lavori di potenziamento della stazione di Rossiglione e a Genova quelli tra le stazioni di Brignole e Principe). Un vero peccato perché la tratta servirebbe al meglio l'area genovese e data la congestione automobilistica potrebbe rappresentare una valida alternativa all'utilizzo del mezzo privato.

Legambiente mette l'indice sui diversi standard di sicurezza tra le linee gestite da RFI e quelle Regionali sotto il controllo delle varie Ustif sino a qualche mese fa. Poi il tragico incidente tra Andria e Corato ha indotto il Governo a destinare ad una unica Agenzia per la Sicurezza il compito di omogeneizzare norme e livelli di sicurezza ed efficienza su tutte le tratte ferroviarie. Atto urgente e necessario al quale, secondo l'Associazione, dovrebbe far seguito la messa a gara dei servizi per garantire pari diritti tra chi viaggia in Alto Adige (linee riqualficate e treni nuovi = viaggiatori triplicati, da 11.000 nel 2011 a quasi 32.000) e chi sale sui treni della Roma - Ostia Lido o dell'EAV in Campania (300.000 utenti in giornaliera guerra con ritardi - soppressioni - guasti e disservizi).

Insomma, uno scenario ancora ampiamente insufficiente a garantire un reale servizio pubblico ai cittadini che, condividendo la posizione di Legambiente, anche noi riteniamo vada disciplinato e normato dalle Alpi alle Piramidi, dalla Milano - Salerno alla Andria - Corato. Quello che non ci trova d'accordo è questa deificazione della gara e della concorrenza nei servizi pubblici essenziali come panacea dei mali di questo Paese. Lo dimostra l'Alto Adige citato proprio da Pendolaria: lì il trasporto pubblico locale lo fanno le aziende cosiddette "pubbliche" con manager che sanno coniugare la socialità del servizio con il fatturato ed i ricavi e cittadini che pagano il biglietto ricevendo in cambio più servizi e più qualità.

Un connubio quasi miracoloso in Italia? Forse, ma l'Alto Adige sta al di qua del Brennero.....



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

È tempo di **Isee**



**STAI
TRANQUILLO
CI SIAMO NOI**

Assegno di maternità, assegno al nucleo familiare, riduzione del canone telefonico, borse di studio o riduzione delle tasse universitarie, agevolazioni per l'asilo nido o la mensa, esenzione ticket, Carta acquisti SIA... In questi ed altri casi serve il modello ISEE. **Vieni al CAF CNA: ti assisteremo nella sua compilazione e potrai richiedere prestazioni o servizi sociali agevolati in tutta tranquillità.**

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



Centro
Assistenza
Fiscale

Per conoscere la sede più vicina
Numero Verde
800-008899

Nel tuo interesse. Sicuro

www.caf.cna.it

Linea Diretta ... e inDiretta

ANTICIPAZIONE DEL T.F.R. E SUA EVENTUALE RESTITUZIONE

Ci è stato più volte posto il quesito riguardante la regolarizzazione dell'IRPEF pagata a seguito di richiesta di anticipo di TFR non più utilizzato e, ovviamente, restituito.



“Il lavoratore, con almeno otto anni di servizio presso lo stesso datore di lavoro, può chiedere, in costanza di rapporto di lavoro, una anticipazione non superiore al 70% sul trattamento cui avrebbe diritto nel caso di cessazione del rapporto alla data della richiesta. Le richieste sono soddisfatte annualmente entro i limiti del 10% degli aventi titolo, di cui al precedente comma, e comunque del 4% del numero totale dei dipendenti. La richiesta deve inoltre essere giustificata dalla necessità di: - a) spese sanitarie per terapie e interventi straordinari riconosciuti dalle competenti strutture pubbliche; - b) acquisto della prima casa di abitazione per sé o per i figli, documentato da con atto notarile di compravendita o comprovato con mezzi idonei a dimostrarne l'effettività nel caso di paga-

mento in itinere. L'anticipazione può essere ottenuta una sola volta nel corso del rapporto di lavoro e viene detratta, a tutti gli effetti dal trattamento di fine rapporto. ...omissis ...”

Condizioni di miglior favore possono essere previste dai contratti collettivi, da patti individuali e nel caso di conferimento del TFR alla previdenza complementare.

Il Decreto Legislativo 151 del 26 marzo 2001 (Testo Unico della maternità e paternità) ha allargato la possibilità di ottenere l'anticipazione del TFR anche nel caso in cui si debbano sostenere delle spese durante i periodi di fruizione dei congedi parentali o dei congedi per la formazione extra lavorativa o per la formazione continua. In questo caso l'anticipazione richiesta deve essere commisurata alla funzione di integrazione o sostituzione della retribuzione, oppure al versamento degli oneri contributivi per copertura previdenziale del periodo di assenza non retribuita (eventualmente fornendo la domanda di riscatto presentata dal lavoratore all'istituto previdenziale).

Altra possibilità per ottenere tale anticipazione è stata stabilita dalla circolare n. 65/2000, del Ministero del Lavoro e Previdenza Sociale che pre-

vede possa essere richiesta anche nel caso di assenza per malattia del bambino.

Può accadere che l'anticipazione del TFR venga poi utilizzata solo parzialmente, resti del tutto inutilizzata oppure che la somma sia effettivamente servita per ciò per la quale è stata richiesta, ma la documentazione presentata sia carente o non rispettosa dei requisiti richiesti facendo decadere il diritto all'anticipazione.

In tali condizioni l'importo non utilizzato deve essere integralmente restituito (al lordo dell'IRPEF che, normalmente, è al 23%), nonostante il collega l'abbia già versata con trattenuta alla fonte da parte del datore di lavoro.

Ovviamente, ha titolo alla restituzione. Di norma, l'IRPEF non dovuta può essere recuperata in fase di dichiarazione dei redditi oppure, se è scaduto il termine entro il quale poterla richiedere in tale modalità, è possibile fare domanda direttamente all'Agenzia delle Entrate.

Ricordiamo che il termine temporale entro il quale il datore di lavoro può effettuare il conguaglio fiscale di fine anno (massimo entro il mese di febbraio dell'anno successivo) si riferisce ai redditi soggetti a tassazione ordinaria. In questo caso, poiché l'anticipazione del TFR viene sottoposta a tassazione separata, la regolarizzazione non segue i canoni precedentemente descritti.

Vediamo che cosa avviene in questo caso seguendo la tempistica prevista per i dipendenti del Gruppo FSI e, salvo una tempistica diversa, le moda-

lità di restituzione sono le stesse anche per gli altri lavoratori (potrebbe anche variare l'aspetto degli interessi legali che potrebbero avere applicazioni differenti rispetto a quelli che ci accingiamo a descrivere).

La richiesta di anticipazione deve essere presentata entro il 31 marzo dell'anno in corso e la somma viene normalmente erogata entro il 30 giugno successivo. Entro il periodo di dodici mesi dalla data dell'erogazione dell'anticipazione del TFR, il dipendente è tenuto a fornire la documentazione definitiva atta a dimostrare la necessità e la regolarità dei requisiti richiesti per ottenere l'anticipazione. Se l'interessato non dovesse esibire i documenti previsti o non dovesse aver sostenuto le spese che hanno dato titolo all'anticipazione, la stessa viene revocata ed il lavoratore deve restituire, entro il successivo 30 settembre, l'intero importo (oppure, se utilizzata parzialmente, la parte non utilizzata) senza l'applicazione di rivalutazione e di interessi legali (se la restituzione dovesse avvenire dopo tale termine da quel momento vengono applicati gli interessi legali).

La restituzione dell'IRPEF avverrà nel mese di dicembre e influirà sull'imponibile mensile e sull'imposta lorda mensile (che potrebbero avere anche un importo con il segno negativo) e, probabilmente, anche sul Contributo Aggiuntivo INPS sia nella voce "Imponibile" che nel relativo importo. Il segno negativo comparirà se l'importo restituito risulti essere più o meno rilevante.

• Semplice, no? ■

Nel numero 2/2015 del nostro giornale abbiamo già illustrato la normativa riguardante il TFR, oggi invece affrontiamo l'aspetto relativo alla richiesta di anticipazione del TFR ed i casi in cui l'importo non sia stato poi utilizzato o utilizzato solo parzialmente.

In premessa va ricordato che il TFR è un elemento differito della retribuzione che viene corrisposto dall'impresa al personale dipendente nel caso di cessazione del rapporto di lavoro.

A partire dal 1 gennaio 2007 può essere destinato anche ai fini della previdenza complementare.

Come è noto è possibile, a determinate condizioni, chiederne l'anticipo in base a norme previste dai commi da 6 a 11 dell'articolo 2120 del codice civile che recitano:

“Il lavoratore, con almeno otto anni di servizio presso lo stesso datore di lavoro, può chiedere, in costanza di rapporto di lavoro, una anticipazione non superiore al 70% sul trattamento cui avrebbe diritto nel caso di cessazione del rapporto alla data della richiesta. Le richieste sono soddisfatte annualmente entro i limiti del 10% degli aventi titolo, di cui al precedente comma, e comunque del 4% del numero totale dei dipendenti. La richiesta deve inoltre essere giustificata dalla necessità di:

- a) spese sanitarie per terapie e interventi straordinari riconosciuti dalle competenti strutture pubbliche;

- b) acquisto della prima casa di abitazione per sé o per i figli, documentato da con atto notarile di compravendita o comprovato con mezzi idonei a dimostrarne l'effettività nel caso di paga-

ESEMPIO DI REGOLARIZZAZIONE IRPEF SU ANTICIPAZIONE TFR RESTITUITA

PREVIDENZA	Fondo Spec. F.I. INPS	Cont. App. INPS	INPS	EUROFER	EUROFER Cont. App.	Totale Contributi
0634	SIND. ORSA					25,28
0766	Recupero anticipo TFR					198,02
0P30	Mutuo Socc. Tutela Globale					26,00
6IDE	Contr. F. Sost. ord. dip.		X			4,37
0P0Z	Ass. Sanitaria Integr.			X		6,25
9564	Rec. Anticipo RFO					1.629,17
9110	Delta Prev. (Fido Spec.)		X	X		1.679,99
Totale						
IRPEF	6.555,00	937,00				593,08
Importo	602,40	9,32				
IRPEF						
	MESE	ANNUALE	DISTINTA	SEPARATA	DETSABATA	DETRAZIONI SPETTANTI
Importo	5044,07	30252,70				Law. Dip. 306,75
Importo Lordo	853,76	5948,23				Fisc. 171,22

VISITE DI CONTROLLO SUL PERSONALE DIPENDENTE

La Legge 300 del 13 maggio 1970 (Statuto dei Lavoratori) contiene alcuni articoli che in maniera diretta o riflessa dettano norme riguardanti i controlli sul personale dipendente. Si tratta:

★ dell'articolo 2: Le guardie giurate "non possono contestare ai lavoratori azioni o fatti diversi da quelli che attengono alla tutela del patrimonio aziendale";

★ dell'articolo 4: Impianti audiovisivi e altri strumenti di controllo, articolo oggi sostituito dal disposto dell'articolo 5 D. Lgs. 185/2016 che prevede che gli stessi "possono essere impiegati esclusivamente per esigenze organizzative e produttive, per la sicurezza del lavoro e per la tutela del patrimonio aziendale e possono essere installati previo accordo collettivo stipulato dalla rappresentanza sindacale unitaria o dalle rappresentanze sindacali aziendali" ed in mancanza di accordo "previa autorizzazione della sede territoriale dell'Ispettorato nazionale del lavoro o, in alternativa, nel caso di imprese con unità produttive dislocate negli ambiti di competenza di più sedi territoriali, della sede centrale dell'Ispettorato nazionale del lavoro."

★ dell'articolo 6: Visite personali di controllo: "Le visite personali di controllo sul lavoratore sono vietate fuorché nei casi in cui siano indispensabili ai fini della tutela del patrimonio aziendale, in relazione alla qualità degli strumenti di lavoro, delle materie prime o dei prodotti. ... omissis ...".

Questo il dettato legislativo, ma vediamo come la Giurisprudenza ha affrontato l'argomento.

Prendiamo un caso per così dire "simbolo": una lavoratrice aveva sottratto una busta contenente denaro dalla cassaforte ed era stata ripresa dalle videocamere, "poste per consentire la tutela dei beni aziendali, nonché tutela della sicurezza dei lavoratori operanti in reception vicino ad un possibile obiettivo di malintenzionati". Le stesse erano state installate senza il preventivo accordo con le rappresentanze sindacali aziendali o con la commissione interna e nemmeno con autorizzazione dell'Ispettorato del lavoro. La somma di queste carenze / negligenze erano state alla base della dichiarazione di illegittimità del licenziamento sentenziata dai giudici del Tribunale di Appello al quale era ricorso la lavoratrice.

Nel terzo grado di giudizio, però, la Corte di Cassazione ha ribaltato la decisione in quanto "la condotta della lavoratrice oggetto della ripresa video non solo non atteneva alla prestazione lavorativa, ma non differiva in alcun modo da quella illecita posta in essere da un qualsiasi soggetto estraneo all'organizzazione del lavoro. Il c.d. controllo difensivo, pertanto, non atteneva all'esatto adempimento delle obbligazioni discendenti dal rapporto di lavoro, ma era destinato ad accertare un comportamento che poneva in pericolo la stessa sicurezza dei lavoratori, oltre al patrimonio aziendale. ... omissis ...".

Con tale sentenza (8.11.2016 n.22662) la Corte di Cassazione ha, dunque, dichiarato legittimi i controlli difensivi previsti dall'articolo 4 della Legge 300/70, ai fini del licenziamento, anche se le videocamere che avevano ripreso l'accaduto erano state installate senza il preventivo accordo con i sindacati. Passiamo ora alla casistica riguardante l'articolo 6 sopra riportato che contempla due interessi, entrambi tutelati dalle leggi, e cioè la necessità del datore di lavoro di effettuare controlli personali a tutela del patrimonio aziendale e l'esigenza di salvaguardare la libertà e la dignità personale del lavoratore. Tali norme, pur non configurando interessi contrapposti vanno a "ledere" i diritti di una delle due parti a seconda del come vengono applicate.

Lo stesso 8 novembre 2016, con Parere n. 20542, il Ministero del Lavoro si è espresso rispondendo ad un'azienda che chiedeva come ottenere l'autorizzazione "per esigenze di tutela del patrimonio aziendale e contro illeciti a:

1- effettuare controlli a campione sul contenuto delle borse di dipendenti e visitatori dei negozi attraverso sistemi di

selezione imparziale che rendano casuale l'individuazione del soggetto da controllare;

2 - dare la possibilità al responsabile del negozio di ispezionare gli armadietti siti negli spogliatoi aziendali che per tale ragione ad ogni fine turno avrebbero dovuto essere lasciati aperti".

Il Ministero del Lavoro ha dichiarato che i controlli sono ammessi alle seguenti condizioni:

Deve essere "dirimente il giudizio sulla indispensabilità" delle misure per le quali si chiede l'autorizzazione a derogare al generale divieto delle visite di controllo "ai fini della tutela del patrimonio aziendale in relazione alla qualità degli strumenti di lavoro o delle materie prime o dei prodotti", in presenza di due imprescindibili condizioni: - la intrinseca qualità (con diverse possibili valenze: segretezza, pericolosità, elevato valore economico e/o agevole asportabilità) degli strumenti di lavoro o delle materie prime o dei prodotti - l'impossibilità di prevenire i furti se non attraverso le perquisizioni personali (laddove, ad esempio, non sia possibile ricorrere ad adeguate registrazioni dei movimenti delle merci ovvero all'adozione di misure atte a disincentivare gli ammanchi stessi e a favorire, invece, la condotta diligente e fedele dei dipendenti)".

In relazione al 2° quesito il Ministero ha ritenuto "... che debba essere invece negata la necessità dell'accordo sindacale o, in alternativa dell'autorizzazione da parte della Direzione territoriale del lavoro, poiché il controllo degli armadietti - spazi che sono di proprietà aziendale (sebbene posti nell'esclusiva disponibilità del lavoratore) - sarebbe fuori dall'ambito regolativo dell'art. 6 per la



difficoltà di ricondurre l'ispezione in parola alla fattispecie della "visita personale", anche accogliendo un'accezione molto ampia della nozione tale da ricomprendere gli effetti personali del lavoratore".

Questo comporta che il lavoratore, su richiesta dell'azienda, è tenuto ad aprire l'armadietto e consentire l'ispezione. Come si vede i Giudici, nell'applicare queste norme, più che attenersi "religiosamente" al disposto di Legge ne interpretano i contenuti in funzione dei fatti e delle condizioni in cui questi si svolgono.

Nel caso di Cassazione è stato prevalente il furto che, sia commesso da estranei o da lavoratori, va perseguito utilizzando tutti gli strumenti leciti, ancorché non formalmente autorizzati. Nel parere ministeriale appare preminente la qualità degli strumenti di lavoro e la prevenzione del reato.

Al di là della discussione su una possibile aderenza allo spirito della norma, come Sindacato non possiamo che prendere atto delle sentenze ("non si giudicano, si appellano" diceva Andreotti) ribadendo però che gli errori di alcuni non debbono essere il pretesto per togliere o limitare i diritti di tutti. ■





Христос воскрес

feliz Páscoa

Frohe Ostern

イースター、おめでとう

复活节快乐

Paște fericit



Happy Easter

Pascua feliz

Joyeuses Pâques

Buona Pasqua

