

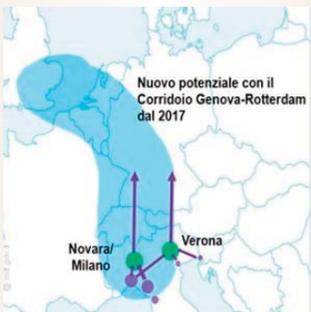


L'editoriale  
 di Alessandro Trevisan

## La grande porta d'Europa

### Il traforo del Gottardo e le contraddizioni di FS

Niente "NO TAV" al di là delle alpi svizzere, anche perchè la costruzione del traforo ferroviario più lungo del mondo non l'ha decisa il Governo o il parlamento cantonale. Il progetto, chiamato "Alp Transit", l'hanno approvato i cittadini svizzeri in un apposito referendum che ha ottenuto il 64% dei consensi.



Chiari gli obiettivi (velocizzare il trasporto su rotaia su cui trasferire il traffico merci del Corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi tra Rotterdam e Genova) ed altrettanto trasparenti i finanziamenti (un fondo pubblico alimentato per il 64% dalla tassa sul traffico pesante, per il 13% dall'imposta sugli oli minerali e per il restante 23% da quella sul valore aggiunto). Il risultato è stato la piena condivisione su un'opera colossale d'ingegneria civile finanziata interamente con risorse pubbliche tramite un processo decisionale in cui la popolazione ha giocato un ruolo attivo e, per di più, completata con un anno di anticipo! Un traguardo, ammettiamolo, fuori dagli standard del Bel Paese sia sotto l'aspetto ingegneristico che quello socio-politico. Infatti, ciò che contraddistingue "l'italica specie" è la contrapposizione, unico vero elemento anticipatore non solo delle opere, ma persino delle ipotesi di un progetto d'opera. Per fortuna il traforo se lo sono pensato, progettato, costruito i nostri dirimpettai elvetic ed oggi attraverso 57 km di galleria di base (il tunnel della Manica ne ha 4 in meno) potranno transitare da 220 a 260 convogli merci, rispetto ai 140-160 attuali, aumentando la capacità annuale di trasporto da 20 milioni a circa 50 milioni di tonnellate e portando la velocità massima a 160 km/h. I treni passeggeri passeranno da 50 a 80 al giorno e potranno toccare i 250 km all'ora.

continua a pag. 2

## Parte da Roma l'ultimo assalto al diritto di sciopero

L'ATAC ed i suoi atavici problemi. La mobilità della Capitale falciata dagli scioperi, martoriata da scandali, agitazioni, fermi dei mezzi, forme epidemiche di malattia tra il personale spesso coincidenti tra loro.

In questo scenario, invece che intervenire sulle ragioni di fondo del dissesto che sta divorando un'Azienda di 12.000 dipendenti si sceglie la strada più facile: evitare che si scioperi. Come? Per esempio nel modo proposto dalla Commissione di Garanzia che, con deliberazione n. 16/177 del 26 aprile 2016, ha predisposto – in assenza di accordo tra le parti – una "Regolamentazione provvisoria sulle prestazioni indispensabili e sulle altre misure da garantire in occasione di sciopero (articolo 13, comma 1, lettera a, della

legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni), per assicurare la piena funzionalità del servizio gomma/ferro e la pronta riattivazione dello stesso al termine delle azioni di sciopero, riguardante il personale dipendente dell'Azienda ATAC S.p.A. di Roma".



a pag. 2

## Circolazione

### la Sala CCC di Venezia

Prosegue il "viaggio" dei nostri rappresentanti nelle varie realtà della rete. Le Sale CCC, il ganglio vitale del traffico ferroviario del Paese, il luogo dove il governo della circolazione treni e la regolarità del servizio sono il compito primario di lavoratori altamente professionalizzati.

Impianti pieni di tecnologia, ma altrettanto ricchi di problematiche, di differenze e soggetti ad una sottovalutazione (voluta) del lavoro e delle giuste rivendicazioni di chi vi opera.

Il 17 giugno il Gruppo Tecnico "Sale CCC" ha toccato con mano i problemi (ed anche gli aspetti positivi) della Sala CCC di Venezia e non solo: dal Veneto



anche i ferrovieri delle SOR hanno apprezzato il lavoro tecnico e rivendicativo portato avanti dal SAPS ed il Sindacato è pronto ad aprire anche con loro un percorso comune.

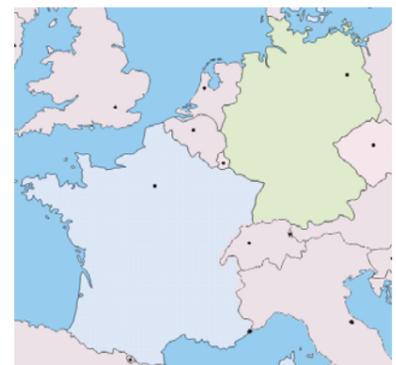
a pag. 5

## Irdiscreto:

### L'Europa che non c'è

Ferro v/s Gomma: la battaglia infinita per il primato del trasporto in Italia ed in Europa. Una battaglia

impari, ed altrettanto drogata anche tra gli stessi autotrasportatori che si fanno la concorrenza con le differenze retributive tra autisti di diversa nazionalità. Su questo aspetto un "altolà" è arrivato da Francia e Germania che hanno istituito l'obbligo del salario minimo nell'autotrasporto per gli autisti stranieri che caricano e scaricano nei due Paesi (mentre i contributi e la tassazione sul lavoro restano quelli



dove il camion è immatricolato). Non l'avessero mai fatto! La stessa Europa che con i comunicati e le conferenze

stampa parla di riequilibrio modale e di regole, invece che ritenere il provvedimento una disposizione necessaria ad arginare una concorrenza senza limiti al ribasso, che fa? Apre una procedura d'infrazione nei confronti di Francia e Germania espressamente chiesta dai Paesi dell'Est (Ungheria, Polonia, Romania)!

a pag. 4

## I lavoratori dell'Impianto accanto

### la Navigazione



Palermo 12 maggio 2016 – siglato un importante accordo per la stabilizzazione di 86 lavoratori precari marittimi nello stretto impiegati nella società Blufferries del gruppo FSI ed il loro contratto trasformato a tempo indeterminato. Un risultato che parte da lontano, da quel 2011 dove la costola marittima delle FS si è trasformata in una Società a tutti gli effetti e qualcuno ha cercato di mettere

l'OR.S.A. fuori dai tavoli di trattativa (perché non firmataria del Contratto Nazionale dei Marittimi...) con il risultato di farla divenire il Sinda-

cato con più iscritti in Blufferries. Due anni di battaglie ed un protocollo di relazioni industriali riportano a pieno titolo l'OR.S.A. nel processo negoziale che, dopo un lungo percorso, è sfociato in una intesa importantissima sul fronte occupazionale che da certezze al lavoro, rafforza il salario e indica la via per un potenziamento della flotta ed un aumento della produzione e della produttività.

a pag. 4

## Disastro ferroviario in Puglia le 25 vittime di Corato

Nella tragedia ferroviaria di Corato le vittime – che piangiamo assieme alle loro famiglie – non sono 23, bensì 25 e le ultime due rimarranno tali per il resto della loro esistenza, accompagnate dal rimorso e dal dolore: parliamo dei 2 Capi Stazione indagati per omicidio colposo plurimo e disastro ferroviario perché operavano in una linea dove passano 198 treni/giorno con blocco telefonico! Lavoratori da tutti i colleghi ritenuti bravi ferrovieri, appassionati al loro lavoro al punto che uno di loro ha

volutamente essere raffigurato nel profilo di w/a con la divisa e la paletta in mano.

Oggi per quei colleghi la vita è distrutta e non lo è (e non lo sarà) per colpa di quel disgraziato via libera, ma di chi avrebbe dovuto impedire che una linea "pseudo" metropolitana possa veder garantita la sicurezza da una telefonata....

a pag. 3



continua da pag. 1

Per capirci, il nuovo tunnel che si estende da Erstfeld (Cantone di Uri) fino a Bodio (Canton Ticino) permetterà di raggiungere Zurigo da Milano in meno di tre ore, rispetto alle 3 ore e 41 minuti di oggi. Insomma una nuova porta si è aperta dall'Italia verso l'Europa con l'obiettivo primario di spostare su rotaia gran parte del traffico merci che oggi percorre nei due sensi la dorsale tra il Sud della Germania e il Nord dell'Italia. E come si sta attrezzando l'Italia in vista di questa epocale inversione di tendenza nel trasporto delle merci per il continente europeo, sino ad oggi monopolizzato dal gommato? A sentire le dichiarazioni di intenti del Ministro Delrio gli obiettivi sono ambiziosi: "... Vogliamo arrivare, per il 2021, a raddoppiare i valori del 2015 della merce che viaggia su ferro in Italia..." e ancora "... Il nostro Paese ha bisogno di cura del ferro e cura dell'acqua. Per questo stiamo investendo molto per la rete italiana e le connessioni con i quattro Corridoi europei, perché l'Italia può essere il porto a Sud dell'Europa, nel Mediterraneo..." Sugli investimenti le dichiarazioni del Ministro trovano il conforto dei progetti e dello stadio avanzato di alcune opere infrastrutturali, quali:

- il traforo di base del Brennero (Corridoio Scandinavia-Mediterraneo);
  - l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico delle tratte Tarvisio - Udine - Cervignano e Venezia - Trieste per il completamento del Corridoio Baltico - Adriatico;
  - gli interventi che interessano l'intera trasversale Nord del Paese per la realizzazione del Corridoio Mediterraneo e che non si limitano alla Torino - Lione, ma si allungano alla Milano - Padova ed alla velocizzazione della linea Venezia - Trieste sino al confine sloveno.
- Queste le volontà ed i proclami, misti a speranze che però iniziano a traballare se guardiamo con un po' di oggettività i dati del trasporto ferroviario merci in Italia: -✓ nello Stivale si movimentano su rotaia poco più del 6% delle merci



(il 40% in meno rispetto a 10 anni fa) e di queste oltre il 70% le trasporta la Divisione Cargo di Trenitalia. Il Governo le vuole raddoppiare al 2021, ma arrivare al 30% nel 2030 sembra oggettivamente un traguardo non alla portata dell'Italia; ✓ la concorrenza nel settore non ha prodotto aumenti significativi a scapito delle altre modalità di trasporto, anzi tutto si è giocato "in casa" con Trenitalia che ha visto erodersi il portafoglio clienti a favore delle Imprese Private, che hanno lucrato sulle debolezze dell'incumbent; ✓ nelle altre Nazioni Europee si disincentiva la gomma, in Italia invece la si incentiva (vedi accise...).

A questi dati, non proprio confortanti, dobbiamo aggiungere la rivoluzione in atto in Trenitalia, con lo scorporo della Divisione Cargo e la nascita di una nuova Società di Logistica dal nome non proprio innovativo: Mercitalia. Del Piano Industriale, con il quale Mercitalia intende riaffermare ed incrementare il ruolo di leader italiano del trasporto merci su ferro (con ambizioni protese verso tutto il vecchio Continente), abbiamo compiutamente parlato nel numero 01/2016 del nostro giornale, ribadendo le perplessità su un processo



industriale che colloca gli investimenti a fine piano. Resta la questione della riorganizzazione, del reticolo produttivo, soprattutto delle tutele occupazionali, salariali e contrattuali dei lavoratori che andranno ad operare in Mercitalia. Per parte nostra, al di là degli aspetti tecnico-operativi e delle procedure costitutive della newCo, restano imprescindibili:

- l'unitarietà del Gruppo FSI e la piena allocazione di Mercitalia al suo interno
- la tutela occupazionale da concretizzare con la clausola di salvaguardia
- l'applicazione integrale del Contratto di Lavoro delle Attività Ferroviarie e Aziendale di Gruppo

Questi i 3 capisaldi dai quali partire per un confronto serio sulla produzione e sul lavoro, ponendo le condizioni per il superamento di una gestione schizofrenica del personale - a partire dagli aspetti dell'orario e del salario dei TPT - e per la ripresa del traffico tamponando una emorragia delle commesse che parte, anche, dall'incertezza sul futuro di questa nuova gamba del Gruppo, una incertezza che va al più presto superata. ■

## L'Alta Velocità ... arriva a Matera

Forse, qualcuno ricorderà lo spot di Trenitalia del 2005 nel quale dichiarava che sarebbe stato possibile andare in treno "a trovare lo zio Pietro a Matera". Ebbene, le FS avevano ed hanno rinunciato all'idea di fare arrivare la linea ferroviaria a Matera (a dire il vero hanno iniziato i lavori e costruito una stazione per poi abbandonare il progetto) lasciandola come unico capoluogo di Provincia in Italia a non essere collegato alla rete FS. Nel 2019 Matera sarà "Capitale Europea per la Cultura" e allora vai con l'Alta Velocità o quasi. Trenitalia collegherà con autobus i treni Frecciarossa con fermata Salerno. Il servizio Freccialink (questo è il nome del servizio) sarà fornito attraverso quattro corse giornaliere in autobus a 16 posti con connessione internet ed un servizio dedicato di assistenza nelle due località. Nel 2019 Trenitalia consentirà di andare a far visita allo zio Pietro su un comodo ... autobus. ■



Rimarrà sempre un sogno la stazione di Matera Lamartella?

## DIRITTI E SCENARI

### L'OBLIO DEL DIRITTO DI SCIOPERO

Come per l'infrazione UE a Francia e Germania sul salario minimo degli autisti (vedi l'Indiscreto a pag. 4) un altro fatto è passato sostanzialmente sotto silenzio nel settore del trasporto. Parliamo dell'intervento della Commissione di Garanzia che, con deliberazione n. 16/177 del 26 aprile 2016, ha predisposto - in assenza di accordo tra le parti - una "Regolamentazione provvisoria sulle prestazioni indispensabili e sulle altre misure da garantire in occasione di sciopero (articolo 13, comma 1, lettera a, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni), per assicurare la piena funzionalità del servizio gomma/ferro e la pronta riattivazione dello stesso al termine delle azioni di sciopero, riguardante il personale dipendente dell'Azienda

ATAC S.p.A. di Roma". Potrebbe apparire, ai più, un intervento locale finalizzato a garantire una normativa chiara degli scioperi in un'Azienda ultimamente martoriata da scandali, agitazioni, fermi dei mezzi, forme epidemiche di malattia tra il personale spesso coincidenti tra loro. Invece a noi sembra tutto fuorché un intervento da derubricare e circoscrivere: intanto perché stiamo parlando dell'Azienda di Trasporto Pubblico della Capitale, 12.000 dipendenti (qualcuno in più di Alitalia...) ed oltre 2.300 mezzi per i servizi su gomma-metro e ferro. Poi perché, viste nella prospettiva di questo Paese aduso a erodere progressivamente i diritti, non ci appaiono per niente "localistiche" le norme che, alla fine di tante audizioni naufragate in un nulla di fatto, la Commissione di Garanzia ha de-



ciso di proporre con l'obiettivo di "... assicurare agli utenti del trasporto pubblico locale di Roma certezza delle regole poste a garanzia delle prestazioni indispensabili in occasione di sciopero". La ragione di una tale preoccupazione sta tutta nei contenuti della delibera e nelle reazioni che sono seguite a tale unilaterale (ancorché provvisoria) iniziativa del Garante. Entriamo nel merito sollevando 2 questioni che a noi appaiono nodali: 1) Il Personale escluso dallo sciopero: la delibera dispone che ad alcune figure professionali (dei servizi di superficie, del settore metro tranviario, guardiana, vigilanza e annunci) sia inibito il diritto di sciopero 2) L'effettuazione corse: per quelle programmate fuori dalla collocazione oraria dello sciopero ma concomitanti con la conclusione dello stesso e/o della fascia oraria di garanzia, il personale dovrà essere presente in servizio secondo modalità determinate in base alle differenti peculiarità del servizio di

trasporto pubblico locale. In poche parole un autista deve presentarsi con 30 minuti di anticipo in servizio, i macchinisti della metro tra i 30 ed i 120' prima ed i ferrovieri tra i 30 ed i 90 minuti.

Non crediamo di scoprire l'acqua calda se diciamo che, dopo le compressioni allo sciopero partorite dalla Legge 146/90 e via via cresciute sino all'Expo ed al Giubileo, questa ennesima delibera - che non possiamo non definire coercitiva - potrà forse garantire un autobus od una corsa della metro più puntuale nel pre e/o post sciopero, ma certamente non tutela il diritto costituzionale dei lavoratori (od almeno di molti di essi) che, anzi, viene secondo noi minato nelle sue fondamenta. E non appare per nulla mitigatorio il passaggio nel quale la CdG precisa che: "Nell'individuazione dei lavoratori da comandare in servizio per la garanzia delle prestazioni indispensabili l'Azienda adotterà, ove possibile, criteri di rotazione al fine di poter garantire a tutti i lavoratori la pos-

sibilità di esercitare il diritto di sciopero."

Ma di quale diritto parliamo se un Agente di Linea o un Capo Tecnico viene addirittura privato dello sciopero, oppure se un macchinista deve rientrare al lavoro (da scioperante) 2 ore prima della fine dell'agitazione che - magari - è articolata sulle 4 ore?

Questi i fatti capitolini, ma il rischio maggiore è che il seme lasciato produca la pianta carnivora, quella che si divorerà l'art.40 della Costituzione sul solco doloroso lasciato dal Jobs Act.

Forse questa Delibera non è stata ben veicolata e soprattutto compresa da cittadini e lavoratori, ma certo ai fautori dello sciopero virtuale e delle moratorie sui diritti il fatto non è passato per niente sotto silenzio.

Ah, a proposito: nemmeno il tempo di partire con la campagna politica per le elezioni amministrative a Roma e la co-fondatrice di WikiRoma - Stefania Gliubich - ha provato a fare di meglio. Altro che comandi ed esenzioni, ha proposto una bella moratoria triennale dello sciopero nei servizi pubblici a Roma! Per fortuna la lista civica che l'ha candidata all'assemblea Capitolina le elezioni le ha perse..... ■

la redazione



# La tragedia di Corato

## LE VITTIME SONO 25 NON 23

Adesso si parla di: **“un’alterazione evidente sui registri di almeno una stazione sull’orario di transito di uno dei tre treni in viaggio sulla tratta Corato-Andria nel giorno del disastro ferroviario. Gli inquirenti tranesi stanno cercando di capire se si sia trattato di un tentativo di almeno un ferroviere di coprire l’errore”** (il Quotidiano.net ndr).

Non sappiamo se ciò corrisponde a verità e se vi saranno i necessari riscontri, ma la ferita – profonda e insanabile – torna a riaprirsi per le 2 vittime alle quali non si farà il funerale, perché lo porteranno dentro nel resto dei loro giorni cercando di capire le ragioni di quel fatale errore che un Capo Stazione mai vorrebbe commettere, ma che è insito nella specie umana: errare. Ebbene nel 2017 all’errore umano nella tratta ferroviaria Andria - Corato non c’è rimedio, il sistema di sicurezza unico (come quel maledetto binario) è basato sull’infallibilità umana, su una telefonata di via libera che quel tragico 12 luglio non doveva partire assieme ai treni che i colleghi Vito Piccarreta e Alessio Porcelli hanno licenziato.

Di loro si parla come de **“l’errore umano”** che ha causato la tragedia, ma chi ha posto le pre - condizioni perché questa tragedia si consumasse? La palette alzata da Vito e Alessio oppure il tenere in vita un sistema di controllo della circolazione ferroviaria vecchio di 70 anni per di più su una tratta, la Bari - Barletta, non molto dissimile da

una metropolitana di superficie con i suoi 198 treni (avete letto bene: centonovantotto) circolanti nelle 24 ore (e la notte la linea è chiusa...)?.

Speriamo che gli inquirenti sappiano scavare a fondo dentro questa immane tragedia, sappiano guardare oltre i registri di stazione, più in là della voglia di liquidare il dramma scaricandolo su 2 Capi Stazione, con la passione del loro lavoro, amato a tal punto da apparire nelle foto dei loro profili con la divisa. Evitino di portarlo all’oblio del tempo, quello stesso tempo che hanno perso coloro che avevano i finanziamenti europei per raddoppiare la linea e non li hanno utilizzati, di chi non ha dato corso al Decreto Legislativo 112 del luglio 2015 che entro i successivi 6 mesi doveva portare in capo a ANSF il compito di controllo sulle **“... regole relative all’utilizzo ed alla gestione dell’infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e inter-**

**nazionali ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia...”**.

Avremmo voluto vedere se l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, avrebbe autorizzato la circolazione dei treni su una tratta ferroviaria con un sistema tanto obsoleto e rischioso, soprattutto sprovvisto di un sottosistema di sicurezza (in Portogallo, per esempio, un posto di regolazione sorveglia il movimento del treno di competenza delle stazioni ed in caso di disaccordo interviene istruendo su come organizzare il traffico). Purtroppo, la mancata attuazione del Dlgs. 112 – in ottemperanza alla direttiva 2012/34/UE del Parlamento e del Consiglio Europeo in tema di spazio ferroviario unico – fa sì che l’ANSF oggi non abbia alcuna competenza sulle linee che sono prive di collegamento con il resto della rete ferroviaria nazionale. Su queste la competenza è in capo all’Ufficio Speciale Trasporti a Impianti Fissi – USTIF - , organo periferico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il SAPS – il Sindacato Autonomo del Personale di Stazione dell’OR.S.A. - nel piangere assieme ai famigliari i 23 cari che hanno lasciato la loro vita nelle campagne di Corato e nell’augurare una pronta e completa guarigione ai tanti feriti, si stringe a Vito e Alessio e li seguirà nella lunga e dolorosa stagione giudiziaria che li attende perché si affermi il loro diritto a considerarsi la 24esima e la 25esima vittima di un tragico incidente i cui veri colpevoli crediamo vadano cercati altrove, oltre e sopra le stazioni di Andria e Corato.



### L’incidente ferroviario del 12 luglio ed i suoi responsabili

A distanza di pochi giorni la Puglia è assurta alle cronache italiane ed anche estere per motivi diametralmente opposti :

Il 27 giugno 2016 il National Geographic le ha assegnato il prestigioso riconoscimento **“Best value travel destination in the world”** definendola la Regione più bella del mondo **“Per gli oltre 800 chilometri di costa divisi tra mar Adriatico e mar Ionio, sabbia finissima e acque cristalline. Inoltre paesaggi naturali affascinanti, borghi antichi ricchi di cultura e, naturalmente, la ricca tradizione gastronomica”**.

Il 12 luglio, dopo aver incassato con orgoglio tale riconoscimento ho dovuto parlare della Puglia per un aspetto che mai avrei voluto affrontare: rispondere a giornalisti locali e nazionali sul tragico incidente ferroviario occorso fra la stazioni di Corato e Andria.

Prima di affrontare tale doloroso aspetto, vorrei comunque rendere giustizia ad una Società che quasi nessuno conosceva (tranne noi pugliesi). Si chiama Ferrotramviaria ed affermo, senza possibilità di smentita, che questa Società rappresenta un’eccellenza all’interno dell’intero panorama delle ferrovie locali italiane. Ha un programma di Gestione di Qualità in conformità con la norma internazionale UNI EN ISO 9001, valida per l’erogazione del servizio di Trasporto Pubblico, nel settembre 2014 ha ottenuto la Certificazione di Sicurezza parte A e non ha mai avuto comitati di viaggiatori costretti a protestare per i servizi forniti.

Dalle indagini, tutt’ora in corso, sembrerebbe che la **“responsabilità”** possa essere addebitata ad uno dei Capi Stazione indagati. Questo almeno secondo le disposizioni regolamentari, ma che cosa c’è **“dietro”** ed **“oltre”** un sistema unicamente basato sul blocco telefonico?

Per esempio, c’è che se quella tratta fosse stata di RFI i treni, per disposizioni ANSF, non avrebbero potuto circolare. Invece la tratta è sotto la giurisdizione dell’USTIF (organo periferico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, dipendente dal Dipartimento per i Trasporti) e la normativa vigente sulle linee secondarie è molto meno stringente.

Evidentemente, la sicurezza in ferrovia non è una sola, ma ne esistono due. Quella per le linee **“ricche”** e quella per le linee **“povere”**.

Anche in altre Nazioni esistono ancora delle tratte nelle quali la regolazione del distanziamento dei treni avviene con il regime del blocco telefonico (che affida la sicurezza della circolazione ad uno scambio di dispacci fra i capi stazione di due stazioni limitrofe) ma a questo si sovrappongono ulteriori livelli di sicurezza come ad esempio un posto di regolazione con poteri di controllo su tutte le stazioni della linea o altri strumenti tecnologici a supporto. Invece, da noi è bastata la disattenzione di uno sfortunato capo stazione che **“avendo visto la scena di tutti i giorni e cioè la contemporanea presenza dei due treni nella propria stazione”** li ha **“licenziati”** non ricordando che sulla

linea circolava un treno in ritardo a causa di lavori. Basta parlare di fatalità o c’è dell’altro...molto altro?

C’è che il disastro è successo su 12 km di linea che avrebbero dovuto essere raddoppiati con lavori programmati a partire dal 1 gennaio 2013 e che dovevano terminare il 30 giugno 2015: come al solito mancavano i soldi? La risposta è no. L’importo di 33 milioni di euro (dei totali 180 previsti) necessari ad effettuare la prima parte dei lavori erano già stati stanziati dalla Comunità Europea che, non essendo mai iniziati i lavori non ha provveduto a coprire la rimanente parte della spesa. Passiamo adesso al valzer delle responsabilità.

Dopo il disastro, il ministro Delrio ha detto che **“la responsabilità era del Presidente della Regione Puglia Emiliano”** che ovviamente, ha dichiarato che era dei Comuni. Esiste effettivamente una delibera regionale nella quale è scritto che **“... è risultato che l’acquisizione dei pareri richiesti dalle norme vigenti, ivi compresi gli adempimenti a cura delle amministrazioni locali interessate, ha determinato un allungamento imprevisto della fase istruttoria propeedeutica all’avvio delle attività di realizzazione dell’intervento”** e dopo aver certificato l’esistenza di tale ritardo ha **“terminato”** i compiti e le responsabi-



**L’OR.S.A. in prima linea sulla sicurezza**

Comunicato stampa delle Segreterie Generali

**OR.S.A. Ferrovie e OR.S.A. Autoferro TPL**

#### INCONTRO CON IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO

Nella giornata odierna - al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti- si è tenuto l’incontro sul tema della sicurezza ferroviaria convocato dal Ministero stesso, in riscontro positivo alla richiesta di OR.S.A.

In avvio di riunione la nostra delegazione ha espresso apprezzamento per l’azione del Sottosegretario On. Umberto Del Basso De Caro, che ha dimostrato un’alta attenzione sul tema posto con competenza dalla nostra Organizzazione sindacale. Abbiamo dunque esposto le principali criticità legate alla sicurezza del trasporto ferroviario, in particolare per le linee concesse e governative, riassumendole in tre tematiche:

- uniformità delle regole sulla sicurezza ed unificazione del controllo delle linee ferroviarie sotto un’unica Agenzia;
- la richiesta d’incremento dei relativi fondi economici, al fine di implementare i sistemi di sicurezza e la necessaria manutenzione, su tutte le reti ferroviarie del Paese, siano esse di competenza Nazionale che Regionale;
- uno snellimento delle procedure burocratiche per l’accesso ai fondi già stanziati al fine di realizzare -in tempi rapidi- i progetti di sicurezza programmati, ma non realizzati.

Inoltre abbiamo evidenziato che l’intero settore del TPL richiede certezze in termini di risorse economiche, in modo da assicurare livelli adeguati di offerta, sicurezza e rinnovamento del materiale rotabile.

Il Sottosegretario ha dichiarato di condividere le nostre richieste, affermando che attualmente lo Stato ripartisce - per assicurare il Trasporto Pubblico Locale - 5 miliardi alle Regioni a Statuto Ordinario e 2 miliardi alle Regioni a Statuto Speciale; quando il sistema per essere funzionale ai cittadini ne richiederebbe complessivamente almeno 10.

Per quanto attiene la problematica della sicurezza ferroviaria il Sottosegretario ha espresso l’esigenza di uniformare le regole di sicurezza e di unificare il controllo di tali regole, così per scongiurare l’attuale evidente diversità degli standard di sicurezza delle linee ferroviarie nazionali, che pongono gli utenti su diversi livelli di qualità del servizio offerto. Sempre in tema di risorse, il Sottosegretario ha comunicato che il Ministro ha garantito per il settore ferroviario ulteriori 1 miliardo e 800 milioni, che la nostra delegazione ha chiesto siano assegnati all’adeguamento/ammodernamento dei sistemi di sicurezza.

Per quanto concerne lo snellimento delle procedure è del tutto evidente che bisogna superare gli aspetti di competenza Nazionale e Regionale puntando ad una sinergia delle Istituzioni per scongiurare lo spreco di risorse già stanziata.

In conclusione dell’incontro, OR.S.A. ha chiesto al Sottosegretario l’impegno che la prossima riunione della Conferenza Stato Regioni affronti il problema della sicurezza nelle ferrovie affinché sull’intero territorio Nazionale siano assicurati gli stessi livelli di sicurezza, indipendentemente dalla linea percorsa dal treno.

Il Sottosegretario ha evidenziato che la nostra richiesta coinvolge l’intero Ministero, il Governo e le Regioni. In ogni caso ha garantito il suo impegno affinché le osservazioni da noi sollevate possano trovare riscontro.

Roma, 19 luglio 2016



lità assegnati.

Il Presidente del Consiglio ha affermato che **“L’Italia ha diritto di conoscere la verità: vogliamo che sia fatta chiarezza, su tutto”** ed il Capo dello Stato gli ha fatto eco ribadendo che **“Bisogna fare piena luce su questa inammissibile tragedia: occorre accertare subito e con precisione responsabilità ed eventuali carenze”**.

Prendiamo sempre atto di quanto è accaduto, spesso perché le infrastrutture che garantiscono la sicurezza non sono state previste e quando lo sono state,

non vengono completate entro i dovuti termini. Tutto viene considerato solo sotto l’aspetto burocratico.

In un Paese civile non possano continuare a succedere queste cose.

I nostri politici sono quelli che rimangono addolorati dopo che accadono ferimenti o morti a seguito di alluvioni, esondazioni, inondazioni, frane, incidenti. Si scopre sempre poi che quelle strade erano da tempo catalogate ad alta pericolosità, le scuole a rischio crolli, gli edifici incapaci di sopportare anche piccoli eventi tellurici.

In Italia tutti si svegliano quando ormai è troppo tardi e, solo dopo aver dato

abbracci e strette di mano ai parenti delle vittime, dicono che certe cose non dovrebbero succedere e che saranno accertate le responsabilità.

La prevenzione non è a costo zero. Ma per quanto si è speso a seguito di tante **“tragedie annunciate”**, non credo che i costi sarebbero stati più alti anzi, forse il contrario. Se si ponesse la dovuta attenzione nell’evitare che le cose accadano e non nell’accertare il perché siano accadute, si salverebbero molte vite umane e si eviterebbe a molte persone di vivere esperienze traumatizzanti.

Come è scritto nella pagina a fianco, oltre alle 23 vittime ce ne sono altre due: i capi stazione che tutti catalogheranno come i **“veri responsabili”**, mentre i politici nostrani persevereranno nel loro stantio refrain: quello di dichiarare per **molte altre volte** che **“Certe cose non devono accadere”**

Provando a gettare dietro alle spalle il dolore e lo sconforto, vorrei concludere ponendo l’attenzione sull’aspetto solidale di questa tragedia: le lunghe file della gente pugliese per donare il sangue che ha **“costretto”** i centri trasfusionali di Bari, Andria ed altri ad invitare le persone a presentarsi il giorno successivo a **“causa”** dell’elevata affluenza di donatori.

Certamente, non è perfetta né priva di limiti ma anche questa è la Puglia, vista dalla sua parte migliore.

Roberto Spadino  
Segretario OR.S.A. Ferrovie Puglia



# Indiscreto



3V

**L'Europa che non c'è...** In altra pagina abbiamo espresso l'apprezzamento de "La Nostra Stazione" per gli obiettivi del Governo sul riequilibrio modale nel trasporto



delle merci in Italia. Un riequilibrio già difficile di per se, perché intercetta tutte le contraddizioni di un Paese a vocazione stradale: i dati ISTAT ci dicono che in Italia vi sono oltre 6.500 Km di autostrada che rappresentano il 9,2 per cento della rete europea, mentre disponiamo di una rete ferroviaria tra le più basse d'Europa per estensione (27,5 km ogni 100 mila abitanti). Non bastasse, nel confronto europeo l'Italia è di gran lunga uno dei paesi più motorizzati, prece-

duta solo dal Lussemburgo. In Austria e Svizzera (solo per citare due esempi) la propensione al trasporto ferroviario passa per il disincentivo all'uso dei camion per le merci, mentre in Italia tra accise e Leggi di Stabilità le Imprese di trasporto su gomma godono di una normativa fiscale decisamente favorevole.

Visto nel contesto europeo il percorso italiano per spostare dalla gomma ai binari le merci non sarà un'impresa facile, mentre Bruxelles spinge per completare la rete ferroviaria europea ad alta velocità, triplicarne la lunghezza e mantenere una fitta rete ferroviaria in tutti gli Stati membri. Obiettivi ventennali che puntano a rendere più vivibile e meno inquinato il nostro Continente e magari – diciamo noi – a renderlo anche meno spequato e deregolamentato sul fronte del lavoro, spesso unico ele-

mento di una concorrenza sleale sul prezzo del trasporto. Una guerra che non si combatte solo tra vettori, ma tra Imprese di uno stesso settore ed il trasporto su gomma ne è tutt'altro che immune. Nella gomma l'oggetto dello scontro riguarda soprattutto le differenze retributive (in alcuni casi macroscopiche) degli autisti tra Nazione e Nazione: su questo aspetto uno "squillo" è arrivato da Francia e Germania che hanno istituito l'obbligo del salario minimo nell'autotrasporto per gli autisti stranieri che caricano e scaricano nei due Paesi (mentre i contributi e la tassazione sul lavoro restano quelli dove il camion è immatricolato). Non l'avessero mai fatto! La stessa Europa che con i comunicati e le conferenze stampa parla di riequilibrio modale e di regole, invece che ritenere il provvedimento una disposizione necessaria ad arginare una concorrenza senza limiti al ribasso, che fa? Apre una procedura d'infrazione nei confronti di Francia e Germania espressamente chiesta dai Paesi dell'Est (Ungheria, Polonia, Romania)! Ovviamente la notizia non è lontanamente apparsa sui social media ed appena pubblicata sulla stampa specializzata. Invece, dovrebbe es-

sere la cartina tornasole di un'Europa che non c'è, che sull'altare del principio di libera circolazione e di libertà economica sacrifica i proclami sul mercato unico, sull'armonizzazione dei criteri di sostenibilità economica dei trasporti in tutti i Paesi UE, sul rilancio vero dell'unità europea.

In questo senso, non possiamo che condividere l'amaro commento del Presidente CNA - FITA che punta il dito contro la palese inefficienza

potentemente all'ordine del giorno." Ne ha anche per l'Italia, Cinzia Franchini, quando chiede chiarezza e determinazione al nostro Governo che "... a parole sembra condividere quanto noi stiamo dicendo da tempo e che è in linea con l'extrema ratio di Francia e Germania. Alle parole però dovrebbero seguire i fatti e oggi, ai fatti di Francia e Germania, seguono quelli preoccupanti di Bruxelles che auspichiamo possano



di un'Europa "... che perde di vista il tema centrale dell'armonizzazione dei costi di un'unione economica. È un sintomo di ottusità e semplicioneria, mali tipici di una burocrazia inutile e sganciata da una visione politica che torna pre-

trovare il nostro Governo fermo a contrastare l'aggressione che l'est Europa sta portando all'economia dei Paesi fondatori approfittandosi del principio unitario".

C'è altro da aggiungere? ■

## I lavoratori dell'impianto accanto - La Navigazione QUANDO UNITI SI VINCE!

La Società Blufferries è nata da una costola di RFI e la presenza del Sindacato Autonomo è sempre stata molto forte e sentita dai "ferrovieri di mare". Non stupisce, dunque, il tentativo che all'epoca (2011) fecero le Ferrovie dello Stato di escludere l'OR.S.A. dal processo relazionale con la nuova So-

assunto, vuoi per la progressiva affermazione di OR.S.A. Trasporti nel ferro, nell'autoferro e nella navigazione in tutte le Regioni d'Italia. Il 14 novembre 2013 il tabù cadde e con la firma del Protocollo di Relazioni Industriali tra il Gruppo FSI – rappresentato dall'A.D. di Blufferries

sima intesa sul fronte occupazionale che da certezze al lavoro, rafforza il salario e indica la via per un potenziamento della flotta ed un aumento della produzione e della produttività. Anche "La Nostra Stazione" si unisce alle espressioni di soddisfazione e di ringraziamento per l'egregio lavoro portato a termine dai rappresentanti OR.S.A. della Sicilia, ma soprattutto dai lavoratori di Blufferries che hanno dato fiducia alla nostra Organizzazione, l'hanno sostenuta nei momenti difficili ed oggi vedono premiata la loro convinta adesione al Sindacato Autonomo. Se qualcuno pensa che il Sindacato abbia iniziato la sua parabola discendente tra i lavoratori di questo Paese dovrebbe prendere esempio dai marittimi dello Stretto e dalla loro ferrea fiducia nel lavoro dei loro sindacalisti. Sono rimasti uniti ed hanno vinto!

### Segue il Comunicato Stampa sulla firma dell'accordo

Stabilizzati 86 lavoratori precari marittimi nello stretto impiegati nella società Blufferries del gruppo FS, il loro contratto trasformato a tempo indeterminato a seguito di un importante accordo sindacale sottoscritto in queste ore tra Blufferries e le segreterie sindacali di OR.S.A., UIL e Uslac di Messina. Blufferries si dice pronta ad incrementare la flotta sullo stretto e investire per l'acquisto di una nuova nave bidirezionale.



Al termine dell'incontro Mariano Massaro, Michele Barresi, Nino Morabito Segretari di OR.S.A. e la RSA Nunzio Tarlato dichiarano: "Siglato un accordo che rappresenta un passaggio storico per il precariato nello stretto. Oggi arriva non solo per tutti i lavoratori la firma di un integrativo economico aziendale valevole per il triennio 2016/2018, ma l'impegno condiviso con la società Blufferries di salvaguardare i livelli occupazionali di tutta la forza lavoro procedendo da subito alla stabilizzazione dei lavoratori precari marittimi per anni impiegati a tempo determinato."

"In un contesto di complessiva incertezza del mercato marittimo, specie nello stretto - continua l'OR.S.A. - gli sforzi del sindacato sono stati premiati con la salvaguardia del diritto al lavoro e il superamento del precariato, obiettivo che, dobbiamo riconoscere, è stato pienamente condiviso dall'Armatore e a fronte del quale lo stesso si è impegnato per nuovi futuri investimenti."

14 maggio - Un accordo importantissimo per l'area dello stretto, la società Blufferries scommette sul mercato marittimo e nonostante le incertezze che caratterizzano il comparto e sottoscrive con le segreterie sindacali di OR.S.A., Uil e Uslac Messina il contratto di secondo livello valido per il triennio 2016/18 per tutta la forza lavoro. Su comunicazione della stessa società Blufferries il ramo del traghettamento veloce (ex Metromare) potrebbe essere ceduto entro l'anno tornando sotto la gestione diretta di Rete Ferroviaria Italiana, ma al tempo stesso l'azienda

si impegna a nuovi investimenti nello stretto al fine di mantenere i livelli occupazionali esistenti. Investimenti che dovrebbero tradursi nell'acquisto di una nuova nave, che si andrebbe ad aggiungere alle attuali tre bidirezionali della flotta Blufferries, con l'obiettivo di incrementare la quota di mercato nello stretto del traghettamento gommato del vettore pubblico che oggi si attesta a circa il 30%.

Un accordo innovativo che ha come caposaldo condiviso di sindacato e azienda la salvaguardia dei livelli occupazionali e la trasformazione per circa 86 lavoratori degli attuali contratti da tempo determinato a tempo indeterminato, ma anche una scommessa di produttività per il prossimo triennio. Il sindacato accetta la sfida dell'azienda legando l'aspetto economico concordato nel premio risultato da riconoscere ai lavoratori nei prossimi tre anni agli obiettivi di produzione e crescita della società e a criteri oggettivi di maggiore presenza e impegno della forza lavoro "Ci piacerebbe, concludono Massaro e Barresi, che le linee guida di questo accordo divenissero nelle future relazioni industriali un riferimento per l'intero comparto marittimo dell'area dello stretto in cui troppo spesso la concorrenza tra i vettori si basa sull'abbattimento dei diritti e dei salari dei marittimi e che la stabilizzazione dei precari di Blufferries fosse lo spunto per un analogo percorso anche nel segmento ferroviario di Rfi dove la bidirezionale storica piaga del precariato marittimo è una ferita ancora aperta"

FINE COMUNICATO



cietà, motivando strumentalmente la mancata sottoscrizione del contratto dei Marittimi da parte del Sindacato Autonomo.

Seguirono 2 anni nei quali la presenza dell'OR.S.A. in Blufferries, invece che calare, cresceva a dismisura sino a rappresentare il primo Sindacato in Azienda. Una presenza che non poteva rimanere ai margini del confronto, vuoi per il peso negoziale che aveva

Sciumè - e la Segreteria Nazionale di ORSA Trasporti - coadiuvata dal settore Nazionale dei Marittimi e dai responsabili siciliani dei Trasporti - ripartirono i confronti e la negoziazione sui tanti problemi ancora aperti nel settore marittimo delle Ferrovie. Sino ad arrivare al 12 maggio scorso dove ORSA, UIL e USLAC (ai quali si è unita successivamente anche la CISL) hanno siglato una importantis-

## TAVOLO TECNICO NAZIONALE SALE CCC E SOR

VENEZIA 17 GIUGNO 2016

# PROSEGUE IL "VIAGGIO" DEI NOSTRI RAPPRESENTANTI NELLE VARIE REALTÀ DELLA RETE



Le Sale CCC, il ganglio vitale del traffico ferroviario del Paese, il luogo dove il governo della circolazione treni e la regolarità del servizio sono il compito primario di lavoratori altamente professionalizzati.

Impianti pieni di tecnologia, ma altrettanto ricchi di problematiche, di differenze e soggetti ad una sottovalutazione (voluta) del lavoro e delle giuste rivendicazioni di chi vi opera. Il compito del Sindacato, ancor di più ora che ci apprestiamo a ridiscutere il Contratto di Lavoro, è quello di rivendicare per questi colleghi l'equità economica, le giuste risposte alle criticità logistiche e ambientali, la copertura delle carenze. La costruzione, cioè, di una proposta complessiva per le Sale CCC (come per le altre Sale Operative di Trenitalia) sulla quale il SAPS - OR.S.A. si sta impegnando con il contributo di chi nelle sale ci lavora. Una strada aperta dal Convegno Nazionale di Roma del 2014, che ha messo in fila i problemi, e proseguita a Roma, Milano, Genova.

Il 17 giugno abbiamo toccato con mano i problemi (ed anche gli aspetti positivi) delle Sale CCC e SOR di Venezia. Ecco cosa abbiamo trovato e di cosa si è discusso:

Il gruppo tecnico sale CCC di RFI promosso dal SAPS - OR.S.A. si è riunito per la visita alla sala di Mestre. Presenti all'incontro: Ruscillo Antonio (TO), Evangelisti Fabrizio (RM), Barbato Mario (MI), De Filippi Giuseppe (PA), Ubertelli Andrea (GE), Morlino Roberto (TO), Temporin Marco (VE).

Con l'occasione la visita è stata estesa anche alla Sala Operativa Regionale Veneto. E' opinione del gruppo di lavoro di estendere le analisi anche alle sale SOR di Trenitalia. Erano presenti: Pecoraro Emanuela (PA), Paolo Iacarella (RM), Murruzzi Giusi (BO), Pettenò Tatiana (VE), Stroilli Silvano (SOP VE), Vizzari Giuseppe (GE).

### SALA CCC MESTRE

La sala CCC di Mestre nell'ultimo quinquennio ha subito profondi cambiamenti, in particolare con l'implementazione di tratti di linea esercitati a Dirigenza Centrale, ora gestiti da DCO oltre che da rinnovi tecnologici nelle linee già in gestione. La sala governa la circolazione treni, e le relative Informazioni al pubblico, nel territorio di Veneto e Friuli V.G. per un totale di:

- ✓ 955tr/g;
  - ✓ 1055 Km linea gestite con sistemi di esercizio diversi;
  - ✓ 157 Impianti sotto la propria giurisdizione tra impresenziati e presenziati;
  - ✓ 17 I.F. operanti nel territorio indicato
- Il gruppo ha avuto modo di visitare,

in successione, tutte le postazioni:

- DCCM-Regolatore-RIF-RIC-CEI;
  - Gestione informazioni al pubblico stazione di Mestre e linee SCC/CTC (con 2 operatori);
  - Le 4 postazioni DCO linee SCC doppio binario con marcia parallela e tratti autorizzati con doppia destra e la postazione DCO linea SCC a semplice binario;
  - DCO CTC evoluto tecnologia Alstom per la gestione delle linee a semplice binario in CTC classico (2 postazioni);
  - DC con giurisdizione nodo Trieste e Udine;
  - Postazione cabina ACC di Venezia Mestre e Posto Centrale DOTE.
- Successivamente il gruppo si è riu-



nito per una breve disamina sulla situazione attuale. L'impressione condivisa dal gruppo è di una sala ben organizzata. Notevole interesse ha riscosso l'organizzazione delle pause VDT gestite direttamente con un turno dedicato mattina e pomeriggio, con funzioni anche di sussidio per la postazione DC; il tutto regolamentato come da M149. Anche la presenza di una sala fumatori dedicata ha suscitato attenzione; un gesto sicuramente apprezzato, risultato della richiesta protratta più volte dalle RSU precedenti per il rispetto di tutti i lavoratori. Analizzando invece le problematiche, sono emerse situazioni che purtroppo sono verificate anche in altre realtà locali e che pertanto hanno una valenza nazionale. In particolare:

**1. Eliminazione indennità di sala (assegno ad personam)** a tutto il personale che a dicembre 2013 non era già abilitato a tutte le postazioni, come da nota DPO; tale decisione non sembra coerente con il notevole carico di lavoro che le sale hanno subito negli ultimi anni; anche lo stesso accordo del 2003 non sembra più in grado di rispecchiare la reale situazione organizzativa e lavorativa delle sale a livello nazionale. Inoltre, le differenze presenti tra una sala e l'altra in Italia, devono essere ripianate ed aggiornate;

**2. Condizioni climatiche all'interno della sala:** l'aumentare delle postazioni, l'innalzamento delle temperature provocate dagli innumerevoli apparati tecnologici crea disagi importanti per i lavoratori. A tale proposito va ricordato che a breve, tra circa un anno, la sala di Venezia sarà interessata da un profondo cambiamento strutturale e tecnologico poiché ritenuta anche dall'azienda non più adeguata all'attuale organizzazione del lavoro;

**3. Tecnologie SCC:** le progressive migliorie impiantistiche che comportano aggiornamenti del sistema SCC sono spesso tardive perché molto costose. Le discrepanze tra quanto rappresentato nei Q.L in te-

lecomando dal reale possono essere un elemento di difficoltà;

**4. Trasferimenti collettivi per chiusura impianti:** come descritto sopra, anche la sala di Venezia è stata interessata dall'accorpamento di alcune postazioni (DC Udine e DCO Belluno) da altre sedi. È parere del gruppo tecnico che tali provvedimenti dettati da esigenze aziendali, sempre più frequenti, siano regolati da nuove norme più complete e rispondenti alle reali difficoltà logistiche, morali ed economiche a carico dei lavoratori. Tali norme devono essere inglobate nella redazione del nuovo contratto aziendale.

Nella sala di Venezia è stata riscontrata la presenza di molti colleghi Capi Stazione utilizzati per la sostituzione - assenti che, come per altri impianti, non hanno certezze per l'utilizzo futuro in sala e garanzie per l'inquadramento al livello superiore. Il gruppo si è soffermato nel valutare un ulteriore aspetto riguardante l'utilizzazione del personale:

• **il Referente Imprese Ferroviarie (traccista):** Si tratta del referente per la commercializzazione delle tracce orarie in gestione operativa. A Venezia viene individuato con specifico incarico e ruolo come da accordo del 2003, in un ex Capo

Settore Stazioni parametro 275 (Professional Senior). Dopo la chiusura dell'ufficio a Trieste e il trasferimento a Mestre vi è stato l'inserimento di 4 nuovi operatori con profilo Professional ) per sopperire alle quiescenze, ai quali però non sono mai state corrisposte le differenze stipendiali. Per l'azienda, tale ruolo può essere inquadrato in una posizione da Professional secondo una valutazione tecnica del carico di lavoro vecchia del 2011, assolutamente non vera e per giunta in netto contrasto con le stesse politiche aziendali per la commercializzazione delle tracce. Inoltre non esiste alcun accordo che deroghi dal ricordato accordo del 2003.

### SOR MESTRE

La Sala Operativa Regionale Veneto nell'ultimo periodo ha avuto un notevole aumento di personale per l'accorpamento di molte funzioni prima decentrate in altri uffici. L'impressione generale tra i colleghi è di poca omogeneità tra le varie realtà regionali. In tale contesto si possono trovare situazioni non chiare anche come inquadramento professionale nei vari ruoli.

Come primo passo importante per una disamina più precisa, si è creato un gruppo di lavoro anche per le SOR, a cui si spera di aggiungere altri componenti. Obiettivo del gruppo sarà quello di esaminare nello specifico le varie strutture locali, individuare le differenze tra l'una e l'altra e partire da una piattaforma uguale per tutte.

Tra le varie problematiche spiccano quelle riguardanti i carichi di lavoro, le pause ai videoterminali, le condizioni climatiche e logistiche. Ad esempio, in molte sale lo spazio è sottodimensionato rispetto al numero di agenti e i computer, l'areazione è insufficiente con il conseguente innalzamento della temperatura; questo crea problemi respiratori e lacrimazione accentuata. Si ritiene opportuno professionalizzare tutti gli agenti per poter essere utilizzati in qualunque postazione e le singole postazioni devono avere compiti ben specificati. Si richiede l'istituzione di un'indennità di sala.

In conclusione il Gruppo di Lavoro SAPS-OR.S.A. ribadisce la necessità che il Sindacato rivendichi con forza la professionalità e la qualità del lavoro degli Operatori delle Sale. Il progressivo aumento della tecnologia e delle procedure codificate hanno reso più efficiente il lavoro di questi ferrovieri - altamente specializzati - ma di converso sono sempre più frequenti le criticità e le carenze, in molti casi strumentalmente create dall'Azienda per un mero risparmio economico ■

Venezia 17 giugno 2016  
S.A.P.S.-OR.S.A.  
Gruppo Tecnico Sale CCC-SOR

### Chi è Mauro Ghilardi

Il nuovo Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione del Gruppo FSI



L'ha voluto il nuovo A.D. Mazzonecchini e questa scelta, se vista dai nostalgici dei manager cresciuti "dentro l'Azienda", pone fine ad una lunga presenza di ferrovieri nelle stanze del 2° piano di Piazza della Croce Rossa.

Arriva un manager di esperienza internazionale, Mauro Ghilardi, esperto globale di risorse umane con una più che ventennale esperienza nei settori farmaceutico prima, ed assicurativo - bancario poi. Il suo ultimo incarico in Brasile quale Responsabile Human Resource di BTG Pactual, una delle banche brasiliane più dinamiche ed imprenditoriali, con una presenza in costante crescita anche oltre i confini dello Stato verde-oro (nel versante sud del vecchio Continente ha acquistato, dal gruppo assicurativo Generali, la banca ticinese BSI ed ha partecipato negli istituti bancari italiani Mps e Carige).

Oggi "plana" a Roma in un'Azienda completamente diversa per settore industriale, per vocazione sociale e di servizio, impegnata nel processo di privatizzazione del Gruppo e di riorganizzazione del settore delle Merci e della Logistica (dentro il quale si colloca la difficile gestione del passaggio da Cargo a Mercitalia). Il tutto mentre si affronta anche lo scoglio del rinnovo contrattuale. Nel suo prestigioso curriculum si legge che il manager è sempre stato attivamente impegnato nella gestione delle crisi aziendali e di ristrutturazione organizzativa, compresi spin-off e vendite di attività.

Noi gli auguriamo un proficuo lavoro nel nuovo incarico e crediamo che la sua esperienza sarà sicuramente utile al confronto in atto. Nel frangente ricordiamo al neo-Direttore che per il Sindacato l'unitarietà dell'Azienda, l'importanza del fattore umano, la tenuta occupazionale e contrattuale della Categoria sono valori indisponibili al confronto e che non intendiamo in alcun modo mettere in discussione. Valori con i quali i ferrovieri italiani hanno portato un'Azienda che l'On. Andreotti definiva "risanabile solo da un pazzo" in un Gruppo che inanella bilanci in utile e fatturato in crescita, che si affaccia in Europa e nel mondo con la credibilità del suo lavoro e della sua capacità imprenditoriale. Una Società rinata che porta indelebile il marchio del lavoro dei ferrovieri italiani.

**Good job** Direttore ed a proposito: si ricordi (sempre parlando di bilanci in utile) che i Ferrovieri del Gruppo avanzano 3 Premi di Risultato..... ■

R.S.U. – i corsi curati dal S.A.P.S.

**FORMAZIONE E INFORMAZIONE PER DARE VALORE AL RUOLO DELLE R.S.U.** di Roberto Fregara e Sara Morchio



A valle delle elezioni per il rinnovo delle Rappresentanze Sindacali Unitarie nel Gruppo F.S.I. e nella Società Trenord, che hanno portato ad una significativa affermazione delle liste O.R.S.A., il S.A.P.S. ha istituito durante il mese di maggio quattro diverse sessioni di un corso di formazione e aggiornamento sindacale per gli eletti provenienti dal settore delle Stazioni e per gli attivisti che partecipano, in supporto alle Segreterie Regionali, ai tavoli di trattativa territoriale.

La Segreteria Nazionale S.A.P.S., che ha curato e sponsorizzato questi corsi, è stata da subito consapevole dello sforzo che avrebbe dovuto sostenere sotto l'aspetto organizzativo, in termini di risorse, di struttura logistica e di impegno personale dei formatori. Per questo la scelta delle date e delle località sede dei corsi è stata attentamente vagliata con l'obiettivo, in parte riuscito, di ottimizzare i costi degli spostamenti, sia dei relatori che dei partecipanti.

La prima edizione si è svolta il 5 maggio a Milano, dove si sono incontrati gli R.S.U. e gli attivisti di

Lombardia, Piemonte e Liguria. Si è proseguito (con lo stesso criterio di accorpate più Regioni) il 12 a Palermo, il 18 a Napoli ed infine il 26 a Bologna. Gli aspetti tecnico-organizzativi sono stati curati dalla Liguria ed in particolare da Roberto Fregara con la preziosa collaborazione del Segretario Regionale SAPS Sara Morchio.

Numerosi e coinvolgenti i temi che sono stati approfonditi nelle varie giornate di corso che hanno anche dato la possibilità agli attivisti, provenienti da varie parti d'Italia, di conoscersi e confrontarsi su problematiche comuni.

**Il Segretario Nazionale Alessandro Trevisan** ha aperto i lavori esponendo le tematiche di carattere generale: autopromozione e visibilità delle RSU, introduzione al CCNL delle Attività Ferroviarie con il collegato Contratto Aziendale di Gruppo FS e il Testo



Unico sulla rappresentanza firmato dalle OO.SS. Confederali e Confindustria nel gennaio del 2014.

I relatori hanno poi approfondito al-

cuni importanti argomenti.

**Roberto Fregara** ha esposto la nuova regolamentazione per il rinnovo delle RSU/RLS, siglata nel luglio del 2015 e l'importanza del ruolo assegnato ai rappresentanti dei lavoratori. È passato poi ad una disamina delle tecniche di comunicazione e negoziazione, specificando alcune modalità di svolgimento delle trattative, evidenziando come il tavolo negoziale rappresenti per i neo-eletti un'arena sconosciuta e fitta di insidie sulla quale ci si trova spesso a dover prendere atto che tra i propri avversari non vi è solo l'Azienda, ma paradossalmente anche qualche Organizzazione Sindacale. Per finire, un excursus sulla legge 146/90 sui servizi essenziali in caso di sciopero e sui compiti della Commissione di Garanzia.

**Roberto Spadino** ha illustrato la normativa sui turni e l'orario di lavoro, il riposo, le ferie e i permessi. Sono stati toccati anche altri punti, come le trasferte ed il diritto al pasto. Ha anche preparato un utile vademecum di pronta consultazione con collegamenti alle più recenti novità legislative e giurisprudenziali.

**Rocco Vecce**, in chiusura dei lavori, ha

illustrato ai colleghi la corretta lettura della "famigerata" busta paga, spiegandone le varie voci che la compongono. È stato per tutti noi un contributo importante, perché addentarsi nelle strane diciture e nelle alchimie del nostro "ruolino" è, per molti, un esercizio al quale si rinuncia a prescindere, preferendo la lettura del netto a pagare in basso a destra.

Questa serie di incontri, seppur concentrati in una sola giornata di lavoro, sono stati certamente impegnativi per i partecipanti e per gli stessi relatori, ma è stato apprezzato lo sforzo di fornire una preparazione di base ai nuovi Rappresentanti dei Lavoratori, di dare loro la capacità di reperire fonti e riferimenti da cui attingere informazioni per l'attività sindacale e negoziale che li aspetta.

Sono stati 4 giorni di duro e proficuo lavoro, soprattutto è stato centrato l'obiettivo di dare valore all'incontro, alla conoscenza, all'importanza dello scambio di idee e di notizie ed anche al confronto diretto con il Segretario Nazionale - presente in ogni appuntamento - e con i suoi collaboratori.

Per il Sindacato è un punto di forza conoscere realtà diverse ed è un obbligo tentare di metterle a confronto con l'obiettivo di uniformare l'azione sin-

dacale, a volte gestita in modi diversi, in posti diversi per affrontare problematiche che invece sono le medesime. Alla fine, ciò crea un indebolimento della compagine sindacale sui tavoli negoziali,



soprattutto a livello territoriale.

Per queste ragioni consideriamo fondamentali la formazione e l'informazione, non solo per l'impegno che le nostre RSU e gli attivisti produrranno in ambito sindacale, ma quale perno dello sviluppo di una società civile, in cui la conoscenza e la partecipazione appaiono elementi sempre più pregnanti.

Pertanto, visti i risultati ed i risvolti certamente positivi di questa esperienza, auspichiamo e ci impegneremo affinché questo momento sia stato solo il primo passo di un processo che porti ad una crescita culturale continua per sindacalisti e cittadini, che prendano coscienza e siano preparati ad affrontare una realtà sociale che sempre più spesso è contro la collettività ed il bene comune ■

**CesarePozzo**  
DOVE GLI ALTRI NON ARRIVANO



SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO  
**CESAREPOZZO**  
servizi d'integrazione sanitaria

**CesarePozzo** ti propone **Tutela Globale Uno**, **Tutela Globale Extra** e **Salute Più Extra**, tre opzioni che moltiplicano le tutele previste dal Piano Sanitario per i ferrovieri.

Scegli tra **Tutela Globale Uno**, **Tutela Globale Extra** e **Salute Più Extra**: ti bastano pochi euro al mese per incrementare notevolmente le prestazioni del piano sanitario per i ferrovieri ed estenderle anche ai tuoi familiari. **Informati su [www.mutuacesarepozzo.org](http://www.mutuacesarepozzo.org) o scrivi a [infocenter@mutuacesarepozzo.it](mailto:infocenter@mutuacesarepozzo.it)**

L'elenco completo di tutte le prestazioni e le indicazioni operative sono a disposizione presso le sedi regionali ed anche su [www.mutuacesarepozzo.org](http://www.mutuacesarepozzo.org). Messaggio con finalità divulgative. Prima della sottoscrizione leggere attentamente i Regolamenti delle forme di assistenza ed i relativi allegati. Sede Nazionale: via San Gregorio, 48 - 20124 Milano - Codice Fiscale: 80074030158 - Tel. 02.66726.1 - [infocenter@mutuacesarepozzo.it](mailto:infocenter@mutuacesarepozzo.it)

**CesarePozzo, la mutua sanitaria per i ferrovieri**

La Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo, con i suoi **167.976** soci e con l'esperienza accumulata in oltre 137 anni di storia, è la più grande tra le realtà italiane che operano nel campo della mutualità integrativa sanitaria. Da sempre **CesarePozzo** è accanto ai lavoratori del settore delle ferrovie, con 18 mila lavoratori Soci.

Dal 01 Gennaio 2013 **CesarePozzo** è anche il gestore del Piano sanitario per i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato italiano. Questo positivo evento ha portato **CesarePozzo** a presentare nuove forme di assistenza pensate proprio per implementare la copertura del piano sanitario aziendale.

**Tutela Globale Extra** e **Salute Più Extra** sono le forme di assistenza che insieme permettono al ferroviere già titolare del piano sanitario aziendale di garantire una tutela completa ai propri familiari e aumentare le coperture per sé stesso.

**Ma quali sono i sussidi che il ferroviere può chiedere in più per sé stesso sottoscrivendo queste forme di assistenza?**

Rimborsi per visite specialistiche effettuate privatamente, esami diagnostici e di laboratorio svolti in libera professione, diaria di ricovero anche se non si è stati sottoposti a intervento chirurgico, cicli di terapie, rimborso per lenti per occhiali e molto altro.

Oltre ai rimborsi sanitari, sono previste anche una serie di coperture legate allo svolgimento della propria attività lavorativa come sussidi per malattia o infortunio sul lavoro ed extra lavoro, o un aiuto in caso di riduzione stipendio o inabilità totale alla mansione.

Da ricordare inoltre il sussidio erogato in caso di nascita di un figlio: è l'occasione per congratularci con voi del lieto evento e aiutarvi ad affrontare le spese sanitarie della prima infanzia.

**E per i familiari?**

Il coniuge o convivente e i figli fino ai 25 anni sono già inclusi in copertura senza alcuna quota aggiuntiva. Beninteso, tutti i figli non importa quanto la famiglia sia numerosa.

Analisi di prevenzione, visite specialistiche, esami di alta diagnostica e alta specializzazione eseguiti privatamente o tramite Servizio Sanitario Nazionale sono i principali rimborsi che vengono richiesti dai familiari dei soci iscritti a Tutela Globale Extra e Salute Più Extra.

Ma non dimentichiamo che per i familiari vengono erogati anche sussidi in caso di grande intervento chirurgico, ricovero o day surgery, lenti per occhiali e molto altro.

L'iscrizione a queste forme di assistenza inoltre permette al socio e ai suoi familiari di partecipare al bando annuale istituito da **CesarePozzo** per l'assegnazione del sussidio allo studio: uno speciale sussidio erogato in occasione della conclusione di un ciclo di studi.

**Quali altri vantaggi?**

Innanzitutto il vantaggio fiscale: le quote di adesione sono infatti detraibili fiscalmente, ma anche la comodità di poter pagare il contributo associativo mensilmente tramite trattenuta in busta paga.

Inoltre il socio iscritto in Tutela Globale Extra riceve gratuitamente la **Tutela Professionale**, una speciale assistenza per tutelare i lavoratori in caso di fatti accidentali conseguenti allo svolgimento della propria attività professionale e indipendenti dalla propria volontà.

Infine, ma non meno importante, la vicinanza ai soci: 16 sedi regionali in tutta Italia nelle quali è possibile entrare in contatto con gli oltre 70 operatori, un numero di telefono e un indirizzo email a disposizione per qualsiasi informazione, un sito internet sempre aggiornato con le ultime novità per i soci e un'area web dedicata dalla quale inoltrare le richieste di rimborso comodamente dal pc di casa.

**Cosa aspetti? Informati su [www.mutuacesarepozzo.org](http://www.mutuacesarepozzo.org), presso una delle nostre sedi regionali o contattando il nostro servizio Infocenter al numero 02667261 o all'email [infocenter@mutuacesarepozzo.it](mailto:infocenter@mutuacesarepozzo.it).**

**Metti la tua salute nelle mani di chi si prende cura di te!**

# Linea Diretta ... e inDiretta (a cura di Roberto Spadino)

## Reperibilità durante le assenze per malattia

In data 6 giugno 2016, l'INPS ha emanato la Circolare N. 95 "Esclusioni dall'obbligo di reperibilità per i lavoratori dipendenti del settore privato" ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 151.

In precedenza è stato il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, l'11 gennaio 2016 ad emanare un Decreto ad integrazione e modificazione del decreto del 15 luglio 1986 relativo alle visite mediche di controllo dei lavoratori del settore privato da parte dell'INPS.

Nonostante il Jobs Act sia entrato nel merito di tale normativa, esistono ancora differenze tra dipendenti pubblici e privati riguardo agli orari da rispettare e alle patologie che esonerano il dipendente dall'obbligo della reperibilità.



### ORARI DI REPERIBILITÀ:

#### Lavoratori statali e personale degli enti locali:

l'intera settimana, festività comprese, dalle 9:00 alle 13:00 e dalle 15:00 alle 18:00;

#### Lavoratori del settore privato

intera settimana compresi week-end e festivi, dalle 10:00 alle 12:00 e dalle 17:00 alle 19:00.

### ESONERO DALL'OBBLIGO DI REPERIBILITÀ

Per i lavoratori statali e personale degli enti locali:

- 1) il ricovero ospedaliero comprese le giornate in day hospital, per eseguire la terapia (in questo caso non serve il certificato medico);
- 2) la malattia in cui a rischio è la vita stessa del dipendente;
- 3) l'infortunio sul lavoro;
- 4) le patologie per cause di servizio;
- 5) la gravidanza a rischio;
- 6) gli eventi morbosi connessi all'invalidità attestata.

Per i lavoratori del settore privato:

- a) le patologie gravi che richiedono terapie salvavita, comprovate da idonea documentazione della Struttura sanitaria;
- b) gli stati patologici sottesi o connessi a situazioni di invalidità riconosciuta, in misura pari o superiore al 67%.

Per quanto riguarda le casistiche del settore privato, l'INPS nell'Allegato 2 alla Circolare 95 ha cercato di far

chiarezza alla norma inserita nel Decreto del Ministero.

Il motivo per cui diciamo che "ha cercato di far chiarezza" è legato al fatto che, attraverso un complesso vademecum è entrato negli aspetti tecnici attraverso i quali i medici saranno in grado di stabilire (almeno così ci auguriamo) quali saranno i casi di esonero dall'obbligo di reperibilità del lavoratore privato.

Pur venendo meno, nei casi previsti, l'onere della reperibilità alla visita medica di controllo, rimane confermata la possibilità per l'Inps di effettuare comunque controlli sulla correttezza formale e sostanziale della certificazione e sulla sua congruità prognostica per cui il lavoratore potrà comunque essere invitato per verificare che quanto sia scritto sul certificato medico coincida con lo stato patologico del lavoratore. Qualora ve ne sia la necessità, il medico avrà facoltà di prolungare la diagnosi di 48 ore (2 giorni). Successivamente all'accertamento della diagnosi, sarà possibile effettuare variazioni oppure sollecitare il dipendente a sottoporsi a un controllo specialistico.

Tornando alla circolare INPS, in soccorso ai non addetti ai lavori sono stati inseriti due elenchi (presenti nel nostro sito insieme alla circolare) che potranno essere utili. Non crediamo che sia il caso di addentrarci in altre spiegazioni che difficilmente potrebbero tornare utili.

Come al solito in Italia si parla di semplificazione ma all'atto pratico si fa di tutto per complicare la vita ai cittadini con norme poco chiare ed inoltre non si comprende la differenza fra obblighi legati ai lavoratori pubblici e quelli privati rispetto alla malattia.

Forse, perché Totò diceva che "a livella" rende tutti uguali davanti alla morte (e non alla malattia). ■

## L'angolo



## Part time agevolato per i lavoratori prossimi alla pensione

Il 18 maggio 2016 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il Decreto Ministeriale 7 aprile 2016 che consente ai lavoratori con contratto a tempo indeterminato prossimi alla pensione di vecchiaia, di trasformare il proprio contratto di lavoro (previo accordo con il datore di lavoro) da tempo pieno a tempo parziale (orizzontale, verticale o misto) con una riduzione dell'orario di lavoro dal 40 al 60%.

Al lavoratore a cui viene riconosciuto il beneficio viene corrisposto lo stipendio relativo alla prestazione fornita ed, in aggiunta, una quota non imponibile ai fini IRPEF, pari alla mancata contribuzione pensionistica (non versata all'INPS) che è normalmente pari al 23,81% dell'imponibile pensionabile. Il medesimo importo non è sottoposto ad alcuna contribuzione ai fini dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali.

Ai fini previdenziali, per la parte di lavoro non prestato viene versata la contribuzione figurativa.

I fondi stanziati per questa operazione sono pari a 60 milioni di euro per gli anni 2016 e 2018 e a 120 milioni di euro per l'anno 2017.

I requisiti da possedere al momento di presentazione della domanda sono due:

- avere almeno 20 anni di contribuzione (in pratica il requisito contributivo minimo per avere il diritto al trattamento pensionistico di vecchiaia).
- maturare entro il 31 dicembre 2018 il requisito anagrafico per accedere alla pensione di vecchiaia secondo quanto riportato nella seguente tabella

Anno	Donne	Uomini
2016	65 aa e 7mm	66 aa e 7 mm
2017	65 aa e 7mm	66 aa e 7 mm
2018	66 aa e 7mm	66 aa e 7 mm

Tale vantaggio cessa una volta maturato il raggiungimento dell'età pensionabile o nel caso in cui vengano modificati i termini dell'accordo.

Vediamo adesso quali sono gli aspetti pratici per arrivare ad ottenere tale beneficio:

- ✓ il lavoratore acquisisce il certificato contributivo INPS attestante il possesso del requisito contributivo e la maturazione di quello anagrafico entro il 31 dicembre 2018 e lo consegna al proprio datore di lavoro;
- ✓ sottoscrive l'accordo con il datore di lavoro contenente i termini relativi alla riduzione dell'orario di lavoro (tra il 40 ed il 60%) e la data di maturazione del requisito della pensione di vecchiaia
- ✓ il datore di lavoro lo trasmette alla Direzione Territoriale del Lavoro territorialmente competente che entro cinque giorni lavorativi dal ricevimento verifica

la documentazione e rilascia il provvedimento di autorizzazione per accedere al beneficio. L'autorizzazione si intende rilasciata anche nel caso in cui entro i termini precedentemente indicati, non venga rilasciato.

- ✓ il datore di lavoro, una volta acquisito il provvedimento di autorizzazione della DTL (o trascorso il termine di cinque giorni come sopra descritti) tra-



smette istanza telematica contenente il dato identificativo della certificazione al diritto nonché le informazioni relative al contratto di lavoro e quelle indispensabili ad operare la stima dell'onere del beneficio necessarie per il riconoscimento della contribuzione figurativa;

- ✓ l'INPS, entro cinque giorni lavorativi decorrenti dalla ricezione dell'istanza telematica ne comunica l'accoglimento o il rigetto. L'accoglimento dell'istanza presuppone la sussistenza dei requisiti del lavoratore e la disponibilità (rispetto ai fondi stanziati per ciascun anno dal Governo), per ciascuna delle annualità in cui si estende la durata del rapporto di lavoro a tempo parziale agevolato.

Il diritto al trattamento agevolato comincia dal giorno 1 del mese successivo rispetto a quello nel quale l'INPS accetta la domanda.

Una volta cessato il beneficio, il datore di lavoro trasmette all'INPS e alla DTL la cessazione del rapporto di lavoro. ■

## Altri provvedimenti allo studio

Dopo aver previsto, ma non ancora tradotto in norme, la possibilità di andare in pensione anticipata pagando una penalizzazione (APE), oppure di cambiare il proprio contratto da tempo pieno a tempo parziale fino al raggiungimento

del requisito della pensione di vecchiaia (vedi articolo a fianco), alcuni giorni fa è comparsa una notizia che interessa i lavoratori precoci ed i lavoratori usuranti.

I lavoratori precoci "erano" coloro che avevano iniziato a lavorare fra i 14 ed i 18 anni e che sono oggi in possesso di un'anzianità contributiva elevata che la Fornero ha cancellato.

Per questi si ipotizza la possibilità di un bonus pari a 4 / 6 mesi per ciascun anno di lavoro "precoce" con un ritiro con 41 anni di contribuzione.

Invece, per i lavoratori usuranti (addetti alle cave, palombari, lavoratori che svolgono lavori a turni che prestano la loro attività di notte per almeno 6 ore, comprendenti l'intervallo tra la mezzanotte e le cinque del mattino, per un numero minimo di giorni lavorativi annui non inferiore a 64, lavoratori che prestano la loro attività per almeno 3 ore nell'intervallo tra la mezzanotte e le cinque del mattino, per periodi di lavoro di durata pari all'intero anno lavorativo, conducenti di veicoli pesanti ecc...) "si parla" di una possibile riduzione di 4 anni rispetto ai requisiti utili ad ottenere la pensione di vecchiaia.

Altro gossip governativo è quello di consentire le ricongiunzioni contributive, a titolo gratuito, a prescindere dalle gestioni presso le quali sono state versate, eliminando la iniqua norma che, in alcuni casi, non consente di accorpate i contributi pagati.

Quanto detto, risulta senz'altro positivo, ma guardando in faccia alla realtà riteniamo che si dovranno, come al solito, fare i conti con le risorse disponibili (ipotizzate in 1,5 Mld di €). Prevedendo una spesa pari a 600 milioni di € per la sole APE, l'estensione della platea dei pensionati ai quali attribuire la quattordicesima mensilità, l'aumento, sempre ai pensionati, della no tax area equiparandola a quella dei lavoratori dipendenti e la copertura per pagare un'altro contingente di esodati rimasti, riteniamo che stiamo ancora nel libro dei sogni.

Vedremo in seguito quale sarà la realtà. ■

Leggi

e

divulga

la Nostra Stazione



la Nostra Stazione

Direzione Redazione Amministrazione  
Via Magenta, 13 - 00185 Roma  
Tel. 064456789 - fax FS 970 24333

Autorizzazione:  
Trib. Civile di Roma N. 534/2002 del 18/7/2002  
E-mail: lanostrastazione@sindacatoorsa.it  
Sito Internet: http://www.sapsorsa.it/  
Chiuso il 27 luglio 2016

Direttore: Alessandro Trevisan  
hanno collaborato: Spadino Roberto, Battaglia Ferdinando, Morchio Sara, Fregara Roberto, Mariano Massaro, Michele Barresi.





**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



# 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. Scoprilì su [www.cnacittadinicard.it](http://www.cnacittadinicard.it)



Per conoscere la sede più vicina  
Numero Verde  
**800-008899**

**Nel tuo interesse. Sicuro**

[www.caf.cna.it](http://www.caf.cna.it)