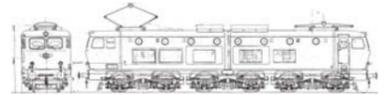




SPECIALE CONSIGLIO NAZIONALE

S.A.P.S. - O.R.S.A. FERROVIE



L'editoriale

di Alessandro Trevisan

La crisi



Un alibi chiamato costo del lavoro

C'è una slide che, da sola, sintetizza i tempi del declino di Alitalia. L'ha prodotta a margine di un interessantissimo convegno sul IV pacchetto ferroviario UE (di cui parliamo in altra parte del giornale) il Direttore dell'Area Economia dei Trasporti della Bocconi, il Prof. Roberto Zucchetti. Sono le scadenze europee legate alla liberalizzazione del trasporto aereo: I pacchetto UE 1987 / II pacchetto 1990 / III pacchetto 1992 ed il Regolamento CE del 2008 che alla fine ha disciplinato il rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari ed il diritto degli stessi a prestare servizi aerei all'interno di ogni Paese della Comunità.

Qualcuno si chiederà perché mai parlare d'aria ad un convegno sul "ferro"? Per evidenziare che, un processo di liberalizzazione del mercato come quello ferroviario dei passeggeri al 2019 dovrà essere accompagnato, anche e soprattutto in Italia, da un processo di riforma e di riorganizzazione antitetico rispetto all'immobilismo manageriale ed all'insipienza politica che ha scandito la triste vicenda della nostra compagnia di bandiera, costellata da 30 anni di colpevole cecità davanti allo tsunami che si avvicinava. È di questi giorni, dopo il fragoroso NO! degli 11.000 lavoratori Alitalia (10 anni fa erano oltre 21.000) all'ennesimo piano industriale che tagliava occupazione e salari, la notizia che il costo del lavoro dei dipendenti di Alitalia risulta molto più basso di quello delle grandi compagnie concorrenti come Air France - Lufthansa e British. Ce lo dice non un cronista qualsiasi, ma il docente di gestione delle compagnie aeree della Luiss, il Prof. Antonio Bordoni, che su "La Stampa" snocciola numeri sino a ieri coperti dai soliti slogan di lavoratori super protetti e super pagati: 49.000 € il costo medio di un dipendente Alitalia - rispetto ai 70 - 81.000 € delle grandi

continua a pag. 2

Un servizio ferroviario in continua mutazione, uno scenario occupazionale, normativo e salariale che sconta la mancanza di regole sul lavoro che omogeneizzino diritti e tutele, la necessità di un serio rilancio della battaglia per una Clausola di Salvaguardia che garantisca lavoro e occupazione nella prospettiva delle gare sul trasporto regionale, la forte opposizione ai rischi di spezzatino del Gruppo FSI che si annidano dietro lo spin-off delle Frece (leggi messa a mercato del settore più remunerativo di Trenitalia). Sono stati tre intensi giorni di lavoro al Consiglio Nazionale S.A.P.S., caratterizzati da interventi di spessore che non hanno trascurato neanche gli aspetti legati al futuro delle Società satelliti del Gruppo (Serfer e Terminali Italia) o la difficoltà dei rinnovi dei Contratti Aziendali nelle Imprese Merce come RTC o Rail Cargo Carrier.



Un occhio alle aziende ed uno all'OR.S.A. che ha bisogno di strutturarsi per le sfide che attendono il Sindacato di domani. Tante scommesse e tante speranze per un settore più che mai convinto che il rilancio dell'attività e del ruolo del Sindacato Autonomo debba passare, anche, attraverso il rinnovamento dell'Organizzazione.

pagg. 3 e 4

Indiscreto: UN PACCHETTO PER CHI?

Essere un Sindacato di settore ma multi categoriale, presente nella maggioranza delle aziende ferroviarie del Paese, vuol dire porre particolare attenzione alle dinamiche politiche, industriali e finanziarie che accompagnano lo sviluppo del trasporto ferroviario nel suo complesso e come la politica ed i Governi indirizzano la mobilità dei cittadini. Per questo partecipare ad un Convegno come quello tenutosi a Milano sugli scenari che si aprono a fine 2019 con l'apertura del mercato ferroviario europeo è stata un'occasione da non perdere, soprattutto per il "parterre de roi" dei relatori. Si è parlato delle opportunità dell'industria ferroviaria europea, di legittimi interessi nazionali e di reciprocità, di

contratti di servizio e gare. Poco o nulla sul "rispetto degli obblighi di diritto sociale e del lavoro che derivano dalle leggi e dai contratti collettivi applicabili in ciascun Stato membro" come lo chiama il Prof. Roberto Zucchetti, Coordinatore Area Economia dei Trasporti dell'Università Bocconi. Se serviva, l'ennesimo segnale di un approccio troppo timido del IV Pacchetto Ferroviario UE alle problematiche del lavoro. Dunque, se vogliamo evitare che il "pacchetto" alla fine lo facciano ai ferrovieri ed ai lavoratori del TPL viene essenziale ed urgente rilanciare con forza l'azione di

tutto il fronte sindacale, a livello nazionale e regionale, per ottenere una legislazione chiara che garantisca i diritti e le tutele del lavoro. Quella che il IV Pacchetto UE ha solo sfiorato.



pag. 4

L'ITALIA CHE NON VA

Si dice che in Italia ci siano 50 milioni di Commissari Tecnici tutti con la propria formazione in testa. Un coacervo di opinioni tutte empiriche e soprattutto del tutto innocue. Non c'è nulla di innocuo, invece, nel promulgare Leggi e provvedimenti che - se sbagliati o iniqui - possono incidere pesantemente nella vita dei cittadini. Le norme elettorali, la prescrizione su reati odiosi come la violenza sessuale su minori, il diritto al fine vita e la querelle sui conti pubblici: una carrellata di attendismo, pressapochismo ed indifferenza della politica che pesa sulle scelte

del Paese e mina la credibilità delle Istituzioni. Non vogliamo affermare che in Italia tutto vada male, ma abbiamo voluto porre l'attenzione sulla "incapacità" dei nostri politici a legiferare. Probabilmente, molto spesso, politici ci si improvvisa e molti soggetti non vengono fuori da strutture specializzate che sono in grado anche di formarli. L'Ultimo esempio: la nomina dei direttori dei musei. Una legge scritta male o incapacità dei giudici del TAR? Sicuramente l'incapacità, in questo caso, è di dominio mondiale.

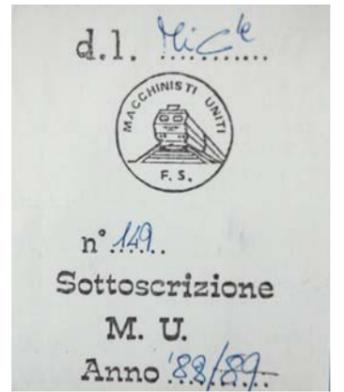


pag. 6

I FERROVIERI DELL'IMPIANTO ACCANTO 30 ANNI DI CO.M.U.

8 maggio 1987: il 97% dei macchinisti del Compartimento di Venezia aderisce ad una protesta collettiva e unitaria al di sopra delle sigle sindacali. Una riunione in Stazione a Mestre ed un corteo fino al Cinema Dante per una assemblea spontanea. Nasce nel cuore del Veneto il Coordinamento Macchinisti Uniti che si espande in tutti i 15 Compartimenti FS e dopo poco si affermerà anche nelle Ferrovie concesse. 30 anni dopo molti treni sono passati sulla rete, il CO.M.U. ha costruito - assieme alla FISAFS - l'OR.S.A. Ferrovie ma, come diceva lo scrittore Michael Crichton "se non sai la storia, non sai nulla. Sei una foglia che non sa di essere parte di un albero."

Allora festeggiare vuol dire soprattutto ricordare, anche davanti ad una tavolata di 7 metri con tutte le specialità venete, oppure in una affollata assemblea dove tutti i fondatori e gli attuali Coordinatori di OR.S.A. Macchinisti Uniti hanno ricordato il passato per programmare il futuro. Sempre partendo da Mestre...



pag. 4

PREMIO DI RISULTATO 2016

Con il ruolo paga del prossimo mese di giugno i ferrovieri del Gruppo FSI riceveranno il Premio di Risultato 2016, maggiorato di un 10% rispetto al quantum economico definito nel Contratto Aziendale di Gruppo FSI avendo raggiunto gli obiettivi dell'aumento di produttività del lavoro e di un EBITDA (l'indicatore di produttività di un'azienda) superiore a quello dell'anno precedente. Nell'articolo sono riportati gli importi lordi del premio per livello professionale, il riconoscimento pro-quota in ragione dei mesi di servizio e le modalità per destinare volontariamente una quota il 40% del proprio premio al welfare aziendale attraverso tre opzioni: Fondo Eurofer (pensione) - ampliamento dell'Assistenza Integrativa (sanitaria) - Agevolazioni per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro (punto 1 art. 22 del Contratto Aziendale FSI).

La condizione per destinare la quota citata è che l'interessato abbia optato, entro il 31 maggio 2017, tramite il Portale FSI "Linea Diretta", per una delle scelte sopra descritte attraverso una formale richiesta. In caso di mancata scelta, il Premio entrerà a far parte della busta paga nella sua interezza.

Questa possibilità è stata prevista nella Legge di Stabilità 2016, si è concretizzata a seguito dell'emanazione del decreto attuativo in materia di detassazione pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 14 maggio 2016 ed è stata concordata fra Società FSI e le OO.SS. Nazionali in occasione della sottoscrizione del Contratto Aziendale di Gruppo del 16 dicembre 2016.



pag. 7

continua da pag. 1

compagnie, un "Rpk per dipendente" (l'indice complessivo di produttività) che specifica come Alitalia sia superiore ai 3 competitor nel rapporto passeggeri per dipendente e superi comunque Air France nel

terreno competitivo sul quale primeggiano i vettori aerei low-cost, non certo le grandi compagnie che saggiamente si sono votate al lungo raggio.

In questo scenario (dove i colpevoli non pagheranno, ma i cittadini ed i lavoratori del settore SI!) resta la situa-

Salvaguardia che deve caratterizzare l'operato sindacale in tutte le Imprese di trasporto ferroviario presenti in Italia;

2) L'unitarietà dell'Azienda: una battaglia storica del Sindacato Autonomo (ma non solo) che non può e non deve essere accantonata. L'esperienza Alitalia sull'esternalizzazione di attività core (vedi la manutenzione) insegnano che mettere sul mercato le parti buone di un'azienda non è mai indizio di futura solidità industriale ed imprenditoriale. Attenzione a come e a che cosa si va a mettere sul mercato del Gruppo FSI;

3) Una seria prospettiva industriale e scelte oculate in tema di acquisizione di aziende: gli investimenti per strutturare sempre più l'Impresa e per metterla in condizioni di competere nei vari segmenti del mercato (sia regionale, a lunga percorrenza o merci) debbono essere monitorati e verificati per non restare lettera morta sulle slide degli incontri sindacali. Al pari delle acquisizioni societarie, perché la storia insegna che troppe volte i grandi Gruppi del Paese hanno fatto scelte dettate più dalla politica che dall'imprenditoria. Una grande Azienda dev'essere volano di sviluppo non collettore di fallimenti.

Tra queste priorità non deve mancare una forte opera di pressione nei confronti dei committenti pubblici dei servizi di trasporto affinché - nello spirito della Direttiva 2001 - inseriscano nei bandi di gara clausole sociali su occupazione e salario che si basino sulla contrattualistica nazionale del settore, senza le storture alle quali purtroppo assistiamo anche oggi con lavoratori del comparto ferroviario tutelati da contratti diversi e concorrenziali tra loro. La lotta al dumping sociale e contrattuale non può e non deve essere appannaggio dei soli Sindacati, ma deve essere fatta propria dalle istituzioni non solo a

zione di una Azienda sull'orlo del fallimento o dello spezzatino, una situazione di debolezza che potrebbe far ingolosire qualche "pesce grosso".

Per comprarsi "cosa?" è l'enigma che accompagnerà i lavoratori in questi 6 mesi di commissariamento e di prestito ponte.

Tornando al nostro mondo fatto di binari, dopo aver espresso tutta la solidarietà ed il sostegno dei ferrovieri nei confronti dei lavoratori di Alitalia, l'insegnamento che ci viene da questa dolorosa vicenda può essere racchiuso in tre obiettivi che il Sindacato si deve porre per affrontare, nei treni, una liberalizzazione che dal 2019 diverrà globale in Europa:

1) La battaglia per il Contratto Unico di settore: chi leggerà il riassunto del Convegno di Milano (indiscreto a pag. 4) toccherà con mano

complesso dei dati legati al numero dei passeggeri, ai chilometri volati ed ai lavoratori dipendenti.

Come sempre queste evidenze escono "a posteriori", quando il tentativo di "infocchettare" i lavoratori è maldestramente fallito. Altrimenti ancora esuberanti e tagli a occupazione e stipendi. Ora è invece evidente che ad affossare l'italico vettore non sono stati i dipendenti, dimezzati in un decennio, ma altri fattori e soprattutto altri soggetti.

Magari quelli che si sono succeduti nel ruolo di AD e sono atterrati perfettamente su una montagna di buoniscite milionarie, nonostante l'ultimo bilancio in utile risalga al 2002. O coloro che, più recentemente, hanno pensato bene di assicurarsi sugli aumenti del carburante o sulla fluttuazione delle valute con il risultato, per esempio, che il contratto sul kerosene

garantiva alla compagnia aerea di non pagare più di 68 dollari al barile.

Peccato che il prezzo è andato più in basso di 20 dollari con un extra costo stimato per Alitalia di circa 128 milioni. Oppure, chi ha esternalizzato la manutenzione da tutti riconosciuta come il fiore all'occhiello dell'Azienda per poi - come dice il professor Gaetano Intriери dell'università di Tor Vergata - pagarla il 40 per cento in più della media del settore. O ancora di chi ha strategicamente (!?) puntato sulle tratte interne e sulle destinazioni UE, nonostante l'attuazione completa della liberalizzazione dei cieli avesse già emesso la sua sentenza: quello è un



che, nonostante una sostanziale debolezza del IV pacchetto sui temi del lavoro, i riferimenti ad un "adeguato livello di protezione sociale" ed ai "diritti (contrattuali ndr) ai sensi della Direttiva 2001/23/CE" consentono una battaglia per la Clausola Sociale di

protezione del lavoro, ma per la sicurezza e la qualità del servizio offerto ai cittadini. In Emilia, in Lombardia ed in Veneto ci siamo riusciti.

Partiamo da qui

Referendum Alitalia Sai										
Seggio	N. Aveni Diritto	N. Votanti	SI	NO	Nulle	Bianche	% SI	% NO	% Votanti	
1	AAVV e Piloti	4004	3532	304	3166	60	2	8,61	89,64	88,21
2	Mensa FCO	1360	1234	777	443	4	10	62,97	35,90	90,74
3	Magliana	241	233	39	193	1	0	16,74	82,83	96,68
4	Manutenzioni	1257	1136	749	373	9	5	65,93	32,83	90,37
5	Scalo FCO	1245	1079	407	648	21	3	37,72	60,06	86,67
6	Pista FCO	1915	1567	577	957	33	0	36,82	61,07	81,83
7	Malpensa	394	321	39	278	2	2	12,15	86,60	81,47
8	Linate	1019	858	153	698	3	4	17,83	81,35	84,20
9	Scali periferici	238	224	161	60	0	3	71,88	26,79	94,12
Totale		11673	10184	3206	6816	133	29	31,48	66,93	87,24

SPECIALE CONSIGLIO

Un dibattito serrato con lo sguardo al futuro...

Un Sindacato in movimento

I detrattori del Sindacato Autonomo e Professionale lo definiscono "corporativo", cioè arroccato su posizioni di privilegio monocategoriale ed incapace di guardare oltre il proprio lavoro. In genere, affondano i sostenitori del Sindacalismo generalista e confederale, le organizzazioni autonome proliferano nei servizi pubblici perché il lavoratore è più tutelato che in altri ambiti, basta una minoranza per bloccare il servizio e dunque si alza la forza contrattuale anche di un solo profilo professionale, a scapito magari di

prese Merci che si contendono con Mercitalia un mercato asfittico, ancora sotto lo stress della crisi economica del 2010.

Quindi non solo Contratto Unico per i ferrovieri di tutte le Imprese, ma il rilancio della Clausola di Salvaguardia del lavoro per le gare del regionale e la forte opposizione ai rischi di spezzatino del Gruppo FSI che si annidano dietro lo spin-off delle Freccie (leggi messa a mercato del settore più remunerativo di Trenitalia). Il tutto senza tralasciare un approfondito dibattito sui



altre categorie che operano nella stessa filiera produttiva, ma esprimono minor peso negoziale.

Ne sono talmente convinti da non essersi mai seriamente opposti alle regole anti-sciopero che hanno colpito i trasporti trasformando un diritto costituzionale in una corsa ad ostacoli che sfianca prima il Sindacato che la indice e poi i potenziali aderenti.

Oggi quello strumento di espressione del disagio e del malessere dei lavoratori, legittimo e democratico, viene nei fatti soffocato e ridotto quasi all'impotenza. Per fortuna il diritto di opinione e di contestazione non è stato del tutto inibito e succede che sia il referendum la nuova arma di dissenso come dimostra il lacerante caso Alitalia.

Lavoratori che respingono quella "scialuppa di salvataggio" della loro azienda perché capiscono che, come le precedenti, era talmente piena di falle (e di balle) da servire solo a ritardare il definitivo affondamento ed a mortificare - ancora una volta - il lavoro dei dipendenti di un'azienda travolta dall'incapacità dei manager.

L'antidoto all'anti-Sindacato è, dunque, quello di tornare a parlare di lavoro tra i lavoratori per riappropriarsi di quel ruolo di rappresentanza messo in discussione dalle decisioni di vertice, assunte senza l'assenso e spesso senza nemmeno il confronto con chi quelle decisioni deve poi subirle.

Il S.A.P.S. è un Sindacato Autonomo, Professionale, Indipendente e nel contempo pluricategoriale che difende i ferrovieri delle Stazioni senza per questo rinunciare a guardarsi attorno, ad affrontare le sfide di un servizio ferroviario in continua mutazione e di uno scenario occupazionale, normativo e salariale che sconta la mancanza di regole sul lavoro che omogeneizzino diritti e tutele. Insomma, l'assenza di un Contratto di riferimento per il settore che - alla lunga - rischia di far esplodere il dumping contrattuale ben oltre quanto, già oggi, non avvenga nelle Imprese Private del settore.

Di questo e di tanto altro si è discusso nei tre giorni di Consiglio Nazionale S.A.P.S., caratterizzato da interventi di spessore che hanno posto l'accento sui tanti problemi dei profili professionali del personale di terra, in RFI come in Trenitalia, in Serfer come in Terminali Italia, o in Trenord e nelle tante Im-

temi in discussione dentro le Imprese: dalla riorganizzazione del settore Circolazione di RFI al futuro della Commerciale in Trenitalia, ai piani industriali delle Società satelliti del Gruppo (Serfer e Terminali Italia) sino ai rinnovi dei Contratti Aziendali nelle Imprese Merci come RTC o Rail Cargo Carrier.

Tre giorni pieni di impegno e di lavoro che hanno toccato anche i temi della riorganizzazione del nostro Sindacato, del futuro assetto di O.R.S.A. Ferrovie, dei Trasporti e della Confederazione in prospettiva dei congressi 2018.

L'imperativo è quello di dotare il Sindacato autonomo più importante dei trasporti degli strumenti organizzativi idonei a rappresentare e di una struttura che sappia intercettare i tanti lavoratori delle imprese ferroviarie, valorizzando le professionalità e presidiando il territorio.

Essere un Sindacato "dei mestieri" non significa necessariamente essere un Sindacato "per mestiere" e dunque bisogna avere il coraggio di adeguare la nostra Organizzazione alle sfide del CCNL della Mobilità, alle gare per i Contratti di Servizio del TPL che vedono come interlocutori del Sindacato i governi regionali, committenti del servizio, ai quali chiediamo venga inserito nei bandi di gara l'obbligo di applicazione del CCNL di riferimento e dei Contratti di 2° livello. Invece, un messaggio chiaro al Governo è arrivato dal Consiglio: la ferma volontà di difendere l'unitarietà del Gruppo FSI mentre si rincorrono le voci più disparate sui tempi ed i modi della privatizzazione (parziale?) del servizio ad Alta Velocità.

Per queste sfide, difficili e complicate, c'è bisogno di un Sindacato Autonomo coeso, conscio della sua intrinseca forza di rappresentare, capace di mobilitare i lavoratori su proposte non verticistiche, ma frutto di un dibattito come quello che il SAPS ha messo in campo a Rimini il 19-20 e 21 marzo.

E dal Consiglio di Rimini è uscita con forza anche la richiesta di rinnovamento e rilancio dell'Organizzazione ed a questa sollecitazione, che guarda al futuro e supera i conservatorismi, un Sindacato moderno e veramente rappresentativo come l'O.R.S.A. deve saper rispondere.

Anche questa è una sfida tra le sfide.

S.A.P.S. - OR.S.A. / Rimini - 19, 20 e 21 marzo 2017

Gli interventi dei Consiglieri



Battaglia (S.A.P.S. Nazionale): le difficoltà della trattativa sulla Circolazione e le contraddizioni anche sul fronte sindacale. La logistica, le sale e gli RTM i nostri capisaldi e una declassificazione degli Impianti di linea che riconosca la complessità della Stazione ed i carichi di lavoro.

Maltese (OR.S.A. Ferrovie): il saluto dell'Esecutivo OR.S.A. Ferrovie ed una completa panoramica sulle trattative in atto con Mercitalia, la nuova Società merci del Gruppo FSI. La tutela dei TPT su orario di lavoro, turni di servizio e logistica.



Ruscillo (Piemonte): dati aziendali sulle stazioni rette da "Q" non esenti da errori al pari di quelli sul PIR. In Trenitalia la battaglia in atto tra Regione e Trenitalia sul trasporto regionale e la necessità di una più puntuale presenza OR.S.A. nelle Province. In un Sindacato rinnovato vanno coinvolti i giovani, potenziare i servizi agli iscritti razionalizzando i costi di struttura. Meglio una videoconferenza di una Direzione.

Barbaro (Sicilia): la difficile situazione delle stazioni in Sicilia e le iniziative unilaterali di RFI sui turni. Grande sostegno del Sindacato alla continuità territoriale con il continente che passa anche per treni migliori e servizi più puntuali.

Evangelisti (Lazio): Anche nel Settore Circolazione l'accordo sulla compressione del riposo come nell'Infrastruttura; l'utilizzo delle Freccie per servizio ed una declassificazione Impianti non penalizzante per i quadri come per i CS. In Mercitalia lo sviluppo professionale dei TPT verso il Macchina. Fare sinergia tra Sindacati dei Trasporti senza inutili primogeniture.

Coccia (Lombardia): la presenza dell'OR.S.A. e del S.A.P.S. in Trenord cresce assieme al consenso per le iniziative del Sindacato Autonomo. Le differenze nel commerciale e nell'antievazione con il personale di Trenitalia.

Catone (Lazio): i problemi dell'Assistenza di Roma e le violazioni contrattuali che subiscono i lavoratori in tema di reperibilità (utilizzo auto, esenzione di colleghi etc.), di utilizzazione all'esterno (disabili, controllo imbarchi NTV), di ergonomia dei desk.

Morabito (Sicilia): i temi della Navigazione e della manovra sullo Stretto. La messa a rischio della continuità territoriale per il taglio dei treni, le economie delle squadre di manovra e lo stato di abbandono nel quale versano stazioni e scali.

De Filippi (Sicilia): Denuncia le anomalie nell'utilizzo del personale di Terminali e Servizi mandato a la-



vorare anche a 250 - 300 km dalla sede di lavoro. Sulle Sale CCC positivo l'impegno per la logistica e le indennità. Per la Circolazione garantire il ricambio generazionale. Anacronistica la struttura OR.S.A. Ferrovie e più contatto con i lavoratori sui luoghi di lavoro.

Morchio (Liguria): le gare sul Regionale e le prospettive del settore vendita che in Liguria sarà a breve oggetto di una significativa trasformazione. I dati reali sugli incassi ed il perimetro delle biglietterie rispetto al bacino di utenza ed alle necessità della clientela. L'importanza di rapportarsi con la Regione e con le Istituzioni locali per tenere aperti e presenziati gli Impianti.



Tiepolo (Veneto): sulla Vendita pesano i nuovi canali di acquisto e le app che penalizzano le biglietterie. Si punta alla progressiva riduzione degli sportelli a favore dell'Assistenza dove permane, è vero, il problema della reperibilità e della collocazione dei desk. Ritornare con forza agli aspetti ergonomici delle postazioni esterne.

Barbato (Lombardia): non è chiara la strategia di RFI sulle sale SCC e va posto un freno alla formazione "on the job". Declassificazione o riclassificazione Impianti: il peso degli interventi tecnologici. L'importanza del lavoro degli RSU oggi penalizzati per una incomprensibile norma sui permessi. Il problema delle assunzioni da contemperare con i trasferimenti.

Marciano (Liguria): torna sulla declassificazione delle stazioni evidenziando come sia prioritario il mantenimento del posto di lavoro per i colleghi Quadri perdenti posto, lasciando alla volontarietà l'eventuale spostamento verso Impianti o sale nelle quali è prevista la qualifica.

Umbertelli (Liguria): condivide le problematiche delle sale CCC sollevate da Marciano e segnala la diversità salariale tra i colleghi (vedi IUP e APA). Chiede una omologazione delle competenze.

Panizza (Liguria): come RLS si sofferma sugli aspetti della sicurezza e della necessità di sensibilizzare i lavoratori affinché denuncino le criticità in forma ufficiale.

Ancora (Lombardia): riassume quanto fatto in Lombardia come S.A.P.S., una Regione dalle molte Imprese ferroviarie e dai buoni risultati ottenuti dal Sindacato purin presenza di lavoratori di tante Imprese con molteplici problemi occupazionali, contrattuali e salariali. Nell'Assistenza occorre porre limiti all'utilizzazione e rendere trasparenti le norme di impiego del personale.

Occhiuto (Calabria): nelle sale CCC esiste il problema della rotazione delle postazioni che non è ben vista dal personale. Gli investimenti sbagliati una delle cause dell'abbandono e dell'incuria negli Impianti. Sulla continuità territo-

riale il Sindacato deve battere un colpo. Un'OR.S.A. da rinnovare, oltre gli ostacoli interni e i conservatorismi.

Cesario (Liguria): valorizza il lavoro del Consiglio ed il livello del dibattito interno.

Un'OR.S.A. da adeguare per renderla in grado di affrontare le sfide del futuro Contratto della Mobilità aggiornandone la struttura e rilanciandone l'azione.

Valentini (Toscana): distinguere compiti e responsabilità della struttura nazionale con quella delle Regioni. Materie di contrattazione chiare e ben disgiunte. Su Mercitalia auspica una azione interregionale per le problematiche specifiche dei TPT della Tirrenica Sud.

Sebastiani (Lazio): rivendica obiettivi chiari e condivisi sulla riorganizzazione della Circolazione, sulla logistica (che va oltre la trattativa di RFI), sulla commerciale ed i desk. In OR.S.A. vanno superati gli steccati di settore costruendo dal basso il Comparto Trasporti e rivitalizzando la Confederazione quale volano per intercettare lavoratori di altri settori.

..... e la replica della Segreteria Nazionale



Trevisan: a nome della Segreteria Nazionale ringrazia tutti i partecipanti per lo spessore degli interventi e l'alto livello del dibattito che ne è scaturito. Sottolinea come questo Consiglio abbia evidenziato la complessità dei temi in discussione e quanta sia "la carne al fuoco", sul fronte negoziale come su quello interno. È chiaro il mandato per questa Segreteria e cioè quello di un impegno forte nel confronto sulla riorganizzazione della Circolazione e sulle prospettive industriali e occupazionali.

La Mozione Finale

CONSIGLIO NAZIONALE S.A.P.S. - ORSA

Rimini 19-21 giugno 2017

Il Consiglio Nazionale S.A.P.S. - OR.S.A., riunitosi a Rimini nei giorni 19-20 e 21 aprile 2017, sentita la relazione introduttiva del Segretario Nazionale ne condivide i temi che ha ampiamente approfondito nei tre giorni di dibattito interno. In merito all'attuale fase di confronto con le Società del Gruppo FSI il Consiglio Nazionale:

- sul processo Circolazione di R.F.I. ritiene percorribile la linea negoziale sin qui seguita, sottolineando la necessità che l'accordo riguardi tutte le strutture di Circolazione (Sale CCC, RTM e Impianti di Linea) e dia risposte alle problematiche tutt'ora pendenti: logistica, utilizzo delle frecce per servizio, volontarietà del lavoratore in caso di mobilità territoriale;

- in Trenitalia ed in particolare per le attività svolte dagli addetti di vendita/assistenza il dibattito ha evidenziato come sia in atto una mutazione delle attività nel settore della Commerciale, ma ha denunciato anche la mancanza di una politica di marketing atta a supportare e sviluppare le attività di vendita e assistenza alla clientela. In particolare:

- nella DPLH permangono le criticità già segnalate per le postazioni dei DESK mobili che necessitano di una più adeguata ergonomia e per i tempi di utilizzo dei lavoratori all'esterno degli uffici assistenza ai quali vanno assegnate mansioni e deputati compiti rispettosi delle declaratorie professionali previste dal Contratto;

- nella Divisione Trasporto Regionale va evidenziato un diverso scenario legato al rinnovo dei Contratti di Servizio con le Regioni ed alle mutate abitudini di acquisto dei titoli di viaggio da parte degli utenti che stanno portando anche ad un significativo sviluppo di nuovi canali di vendita. Su questo aspetto va comunque ribadito il ruolo della vendita allo sportello, che resta comunque il primo canale di acquisto dei biglietti ferroviari. Per questo, la logica di mantenimento o meno dell'apertura di una biglietteria non può essere legata al mero dato relativo agli introiti, ma devono essere individuati nuovi criteri per gli impianti, ad esempio facendo riferimento ai dati relativi alle movimentazioni dei viaggiatori ed al bacino di utenza;

- sempre in tema di Assistenza si rende necessario e non più rinviabile un accordo nazionale sulla reperibilità / disponibilità, omogeneo per tutti i territori e rispettoso del dettato contrattuale;

- infine, per entrambe le strutture permane la necessità di puntare l'attenzione alla gestione dei cosiddetti "secondi contatti" (modifiche a titoli già emessi).

- per la neonata società Mercitalia corre l'obbligo di sollecitare l'avvio di confronti territoriali per stabilire orario di lavoro, vestiario e logistica dei TPT. Si ribadisce la necessità di prevedere una prospettiva di crescita professionale dei TPT per riequilibrare le carenze nel Personale di Macchina a tutt'oggi esistenti.

Nel complesso il Consiglio ha posto l'accento sul rispetto delle norme a salvaguardia della sicurezza e della salute dei lavoratori, tenendo anche conto del fatto che molte attività, nella loro evoluzione, portano a nuove tipologie di lavoro per le quali vengono impiegati, ad esempio, anche lavoratori del settore uffici.

Sul fronte legislativo e sulla progressiva liberalizzazione del mercato ferroviario con la messa a gara dei servizi il Consiglio Nazionale S.A.P.S. sollecita tutto il Sindacato ad assumere un ruolo attivo nella stesura dei contratti di servizio, con particolare riferimento alle Clausole di Salvaguardia del lavoro, del salario e dei Contratti, norme queste che devono essere inserite nei bandi di gara. È dunque necessario creare rapporti diretti con le Istituzioni committenti del servizio, con gli Enti Locali e le associazioni dei consumatori.

Il Consiglio ha anche denunciato lo stato di disagio in cui versano i lavoratori di altre imprese ferroviarie, soggetti ai più disparati Contratti di Lavoro, con regimi di orario e normative che non garantiscono pari dignità agli operatori interessati. L'organizzazione rigetta il dumping lavorativo, quale elemento concorrenziale del mercato (vedasi i diversi contratti esistenti, per esempio, nelle Imprese Merci associate a FerCargo) e persegue l'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie come unico contratto di riferimento per l'intero settore.

Il Consiglio Nazionale chiede un'accelerazione dei processi di riforma dentro l'OR.S.A., creando i presupposti per la nascita di una confederazione che sia elemento coagulante di tutte le realtà autonome oggi presenti nell'organizzazione, a cominciare dall'OR.S.A. Trasporti, avviando un percorso di transizione fondato su regole condivise e rispettose delle autonomie demandando ai vari CCNL di riferimento la titolarità della rappresentanza.

Rimini, 21.04.2017

La Commissione Mozione Finale

Il Consiglio Nazionale approva





Indiscreto



3V

Un pacchetto per chi? 8 maggio 2017: appuntamento importante a Milano promosso da Ferrovie Nord Milano e Asstra.

Argomento: IV pacchetto ferroviario – mercato TPL e governance dell’infrastruttura.

Parterre di grande spessore: il Vice-Presidente del Parlamento Europeo Sassoli, il prof. Zucchetti dell’Università Bocconi, il Presidente ART Camanzi ed i Presidenti di FNM e ASSTRA Gibelli e Roncucci.

Platea ricca di esponenti delle Aziende e delle amministrazioni regionali. Un’occasione ghiotta per “un’incursione” sindacale (noi c’eravamo) in un convegno dove le ragioni dell’intervento UE sulle regole di liberalizzazione del mercato ferroviario in Europa sono state declinate non solo con l’occhio del regolatore, ma anche con quello dell’investitore. È stato, per esempio, sorprendente apprendere che – dati CIA (si, proprio la Central Intelligence Agency statunitense!) – nel mondo i km di rete ferroviaria sono 1.374.091 di cui il 76% non è elettrificata ed il 36% non è nemmeno a standard. I Paesi leader mondiali dell’industria ferroviaria, per lo più tecnologicamente arretrata e carente nell’organizzazione, sono Italia, Francia e Germania. Basta fare 1+1 per comprendere le opportunità di sviluppo industriale delle imprese europee in un mondo che ha bisogno di reti veloci e sicure: cioè il know-how dell’alta velocità (che, ad esempio, gli Stati Uniti ancora non hanno). Non per

nulla il Vice-Presidente UE e deputato Dem – David Sassoli – ha sollecitato le imprese italiane a seguire gli atti applicativi del IV pacchetto che si stanno stilando a Bruxelles “Dobbiamo far sentire che ci sono interessi (legittimi) da parte delle nostre imprese e che questi interessi valgono quanto gli altri”.



Vi è poi l’ormai annosa questione della reciprocità (qualcuno ricorda la querelle Italia - Francia dopo l’apertura del mercato passeggeri in Italia?) che a fine 2019 sarà definitivamente superata da regole di liberalizzazione del mercato ferroviario dei passeggeri uguali per tutti i Paesi UE. Una sorta di “campo di gioco” omogeneo – come lo chiama il Presidente ART, Andrea Camanzi – tra gli operatori dei Paesi europei. Dunque tanta carne al fuoco per Imprese e committenti, regolatori e Istituzioni. Anche se qualche frizione (velata da “preoccupazione” come si conviene nella correttezza del dibattito) è pur emersa, come quella sul rischio di un passaggio in modo quasi automatico (ed impositivo) delle linee ferroviarie regionali a

RFI “...senza che nessuno possa opporsi...”, come dice Gibelli.

Oppure la sottile polemica sul piano strategico FS che – dietro la legittima aspirazione del Gruppo di Piazza della Croce Rossa per una gestione integrata ferro/gomma – possa nascondersi il “... tentativo di creare problemi ai concorrenti, usando la grandissima forza del gruppo pubblico per occupare aree di mercato” (Roncucci).

Sin qui opportunità e pericoli per investitori e aziende. E per i lavoratori? Qui, al solito, il tema si fa delicato e gli interventi di Sassoli e del prof. Zucchetti delineano un quadro non proprio rassicurante, così riassunto dal docente della Bocconi: innanzitutto la scelta del IV pacchetto si ispira al principio di evitare una “una corsa al ribasso” nella protezione sociale del lavoro attraverso un “approccio flessibile”. Pertanto:

- a) nell’esecuzione dei contratti di servizio pubblico, si devono rispettare gli obblighi del diritto sociale e del lavoro che si applicano nello Stato membro in cui il contratto di servizio pubblico è aggiudicato e che derivano dalle leggi e dai contratti collettivi applicabili;
- b) qualora le autorità impongano all’operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni parametri qualitativi e sociali, tali parametri e criteri sono indicati (nei bandi di gara ndr).

Per il docente, dunque, il Regolamento UE

2016/2338 (comunemente chiamato IV pacchetto ferroviario) colloca la “clausola sociale” al giusto livello in quanto l’autorità che affida il servizio, e ne sostiene l’onere, sceglie quale livello di protezione sociale garantire. Su questo le Imprese non possono competere, ma lo devono conoscere e assumere come un dato di scenario. Semplice no? Mica tanto diciamo noi e lo spieghiamo subito:

1) dire che il rispetto all’obbligo del “diritto sociale” passa da leggi e contratti collettivi applicabili significa, per il nostro Paese, dire sostanzialmente nulla. Non vi è Legge che impone l’applicazione del contratto del settore ferroviario (l’aveva inserita Berlusconi e Monti l’ha subito cassata) e già oggi ai ferrovieri delle oltre 40 imprese presenti sono applicati i contratti più disparati. Certo “contratti collettivi applicati”, ma distanti anni luce dalle specificità professionali di chi lavora per e sui treni. In questo caso il IV pacchetto non ci è di nessuna utilità;

2) nelle Regioni, committenti del trasporto pubblico, il Sindacato combatte – in alcuni casi inutilmente – per la definizione di una clausola di salvaguardia occupazionale e salariale che imponga nei bandi di gara l’applicazione del contratto di riferimento (per ferro e gomma). Quanto ottenuto in Emilia, dove vige una clausola sociale forte e strutturata figlia di quasi un anno di incontri tra Regione e Sindacati, viene con sempre più difficoltà replicato e le gare – come i bandi – avanzano velocemente e

con meno tutele.

Diviene, allora, essenziale ed urgente rilanciare con forza l’azione di tutto il fronte sindacale, a livello nazionale e regionale, per ottenere quello che l’Unione Europea – pur timidamente – ha messo sul piatto del lavoro: una legislazione chiara che garantisca i diritti e le tutele del lavoro che solo un Contratto Nazionale omogeneamente applicato permette. Questo consente a chi affida il servizio la possibilità di imporlo ed ai competitor di assumerlo come elemento indisponibile alla stipula concorrenziale dell’offerta.

Soprattutto, diciamo noi, questo evita che il “pacchetto” lo facciano ai ferrovieri ed ai lavoratori del TPL.



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



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)

Informati su: **www.mutuacesarepozzo.org**

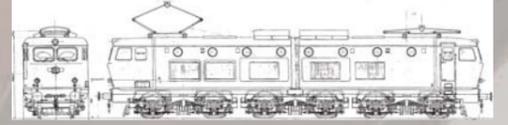
SEDE NAZIONALE: Via S. Gregorio, 48 • 20124 Milano • Tel. 02.66726.1
Fax 02.66726313 • C.F. 80074030158 • infocenter@mutuacesarepozzo.it

SEGUICI SU:



info center
02.667261
infocenter@mutuacesarepozzo.it
CHIAMA, SCRIVI, PARTECIPA.

I ferrovieri dell'impianto accanto Il Personale di Macchina



TRENTENNALE CO.M.U. - OR.S.A. MACCHINISTI UNITI - 8 MAGGIO 1987 / 2017

TRENTENNALE CO.M.U.

8 MAGGIO 1987/2017

Da "CO.M.U." a "OR.S.A. MACCHINISTI UNITI"

Comunicato per la Stampa

L'8 maggio del 1987 a Mestre nasce il Coordinamento Macchinisti Uniti, oggi a trent'anni dal quel giorno i Macchinisti FesteGGiano quell'importante momento che ha rappresentato una vera rivoluzione pacifica nel sindacalismo italiano. Una categoria di lavoratori che autodeterminandosi ha saputo cogliere l'essenza della costituzione italiana sulla rappresentanza e sui diritti costituzionali dei lavoratori.

Il CO.M.U., oggi OR.S.A. Macchinisti Uniti, è un sindacato non solo di mestiere, ma un interlocutore sindacale importante, riconosciuto in tutte le più importanti imprese ferroviarie e dagli organi istituzionali, a questo sindacato va riconosciuto il merito di essere sempre stato in prima linea nel richiede maggiore sicurezza, le sue battaglie sindacali hanno determinato l'adozione dei più avanzati sistemi di controllo oggi installati su tutti i treni italiani contribuendo a migliorare la sicurezza ferroviaria.

Questo sindacato da sempre è impegnato nel rivendicare l'adozione di norme uniche sull'orario di lavoro in tutte le imprese ferroviarie per tutti i macchinisti, al fine di limitare dumping sociale.

Ezio Ordigoni uno degli storici fondatori del COMU attuale segretario regionale di OR.S.A. dichiara:

"Il COMU, è nato per ridare dignità ai Macchinisti e garantire alla Categoria migliori condizioni di vita, di lavoro ed economiche. Si evidenzia che fin dalle sue origini il COMU ha sempre avuto una visione ampia dei problemi, interloquendo con le Istituzioni Nazionali e Territoriali interessate."

Bocchi Stefano attuale Coordinatore Nazionale di OR.S.A. Macchinisti Uniti sottolinea:

"I temi della Nostra azione sindacale sono stati riaffermati nell'ultimo congresso Nazionale di ORSA Macchinisti Uniti: difesa della salute, della sicurezza, dignità del lavoro e dell'essere umano, equa retribuzione, un'unica norma contrattuale. Queste tematiche vengono rappresentate su tutti i tavoli aziendali."

Non ultima vi è la questione dell'accesso alla pensione del personale di Macchinista, che con altre categorie di ferrovieri ci ha visti penalizzati dalle ultime riforme pensionistiche, anche in questo caso siamo stati all'avanguardia nel proporre soluzioni e studi, su questo delicato aspetto, che non riguarda solo coloro che da qui a qualche anno andranno in pensione, ma soprattutto le nuove generazioni di macchinisti e di ferrovieri, vi è la necessità di recuperare uno strappo generazionale e riuscire a conseguire nell'immediato soluzioni che permettano alla categoria di accedere in tempi ragionevoli alla pensione con un adeguato assegno pensionistico."

Una grande festa che vede oggi a Mestre riunite molte generazioni di Macchinisti provenienti da tutto il paese e da quasi tutte le imprese ferroviarie italiane, molta apprensione serpeggia tra i partecipanti per il futuro professionale di questa categoria, sottoposta ad un inasprimento dei carichi di lavoro.

Ma oggi oltre ricordare il passato questo sindacato è proiettato verso il futuro della categoria, in una professione sempre più liberalizzata, dove cominciano a mancare i fondamenti di esperienza nella formazione resa sempre più breve, per soddisfare la richiesta delle Imprese Ferroviarie, non caso è in atto una vera e propria guerra tra il Gruppo Fsi e FerCargo, sull'acquisizione di macchinisti già formati, uno scontro dove ORSA Macchinisti Uniti ha più volte ribadito la necessità dell'apertura di un tavolo di confronto.

Fine Comunicato.

TRENTENNALE CO.M.U. - 8 MAGGIO 1987/2017
Da "CO.M.U." a "OR.S.A. MACCHINISTI UNITI"

"La Festa del Macchinista"

Una solida stretta di mano tra anziani e giovani ferrovieri

- Saluto di apertura lavori -

In veste di Segretario OR.S.A. Confederale del Veneto e Trentino A.A. e come Macchinista, ringrazio quanti oggi sono qui a portarci il loro saluto. Vivi saluti alle glorie storiche del COMU, un sentito pensiero ai colleghi che non sono più tra noi. Ringrazio l'ORSA Nazionale "Macchinisti Uniti" per l'impegno organizzativo di questa festa, il Segretario Nazionale Settore Macchina Stefano BOCCHI e Antonino MALARA, il Segretario Nazionale OR.S.A. Andrea PELLE. Ringrazio gli ospiti presenti: il Presidente del Consiglio Regionale Roberto CIAMBETTI, l'ex Direttore Generale FF.SS. Cesare VACIAGO, il Sottosegretario Economia e Finanze On. Pier Paolo BARETTA, il Presidente Sistemi Territoriali Gian Michele GAMBATO, il Sen. Ugo BERGAMO, il Sen. Mario DALLA TOR, il Presidente ACTV Luca SCALABRIN, lo storico Avv. del CO.M.U. Gianni LANZINGER e tutti gli amici presenti.

Celebrare il 30ennale della nascita del Coordinamento Nazionale Macchinisti Uniti nella sua sede natale a Mestre, è per i Macchinisti Pozzo e Ordigoni e per tanti altri colleghi motivo di grande commozone nel ricordare lo storico sciopero dell'8 maggio 1987.

Un evento straordinario nella storia del movimento sindacale italiano che registrò la partecipazione del 97 % dei Macchinisti del Compartimento di Venezia, riuniti in stazione a Mestre per poi procedere in corteo sino al Cinema Dante. Una protesta collettiva e unitaria al di sopra delle sigle sindacali da cui prese vita il CO.M.U. che rapidamente si estese in ambito nazionale, in ognuno dei 15 Compartimenti FS con i suoi Coordinatori e le loro lotte. Successivamente il CO.M.U. rappresentò anche i Macchinisti delle Ferrovie Concesse in tutta Italia.

Dalla nostra esperienza i macchinisti hanno capito che non è facile farsi riconoscere la propria atipicità lavorativa e che nulla sarebbe stato possibile se non avessimo potuto contare sul diritto di sciopero garantito dalla costituzione, ma messo inspiegabilmente e continuamente in discussione da parecchie forze politiche del passato e del presente.

Da sempre i Macchinisti delle Ferrovie hanno organizzato grandi lotte, dall'Unità d'Italia ad oggi: Macchinisti, che lottano e fondano "La Mutua" dei Ferrovieri per Solidarietà ai colleghi caduti in "disgrazia" nel maggio del 1877; 110 anni dopo, Macchinisti che lottano in modo unanime e solido per il riscatto della categoria nel maggio 1987. Che dire? "110 e Lode" alle lotte dei Macchinisti!

L'evento odierno del 30ennale è suggestivo: perché inquadra nei diversi punti di riferimento la possibile correzione di linee-guida per orientarci e per orientare particolarmente i giovani Macchinisti. Spesso si concentra tutto nell'immediato, non approfondendo la storia e non guardando al futuro in modo approfondito. Riflessioni di rilievo che la categoria si trova ad affrontare in considerazione delle continue perdite delle conquiste a suo tempo raggiunte. Ai giovani è richiesto il giusto entusiasmo per fare cose nuove con cuore e passione.

Il COMU, è nato per ridare dignità ai Macchinisti e garantire alla Categoria migliori condizioni di vita, di lavoro ed economiche. Si evidenzia che fin dalle sue origini il CO.M.U. ha sempre avuto una visione ampia dei problemi, interloquendo con le Istituzioni Nazionali e Territoriali interessate. In questi giorni, mercoledì 19 aprile u.s., abbiamo incontrato l'Assessore Regionale ai Trasporti del Veneto. Numerose le questioni sollevate, tra cui: Sicurezza a bordo treno e nelle stazioni; Sistema portuale di Venezia; Problema Patente Macchinisti; Problematice Personale Mobile; Difficoltà a salvaguardare i livelli occupazionali nel settore degli appalti; Biglietto unico multimodale. Abbiamo proposto e ottenuto l'attivazione immediata di un tavolo regionale sulla Sicurezza per il personale mobile sui treni e nelle stazioni con tutte le OO.SS.



L. CONSIGLIERE
DIRETTORE DELL'UFFICIO DI SEGRETERIA
DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Roma, 5 maggio 2017

Gentile Commendator Ordigoni,

il Presidente della Repubblica ha ricevuto le Sue lettere e mi incarica di ringraziarLa vivamente per le cortesi espressioni di stima indirizzategli, come pure per la medaglia commemorativa dei "Macchinisti Uniti d'Italia" e per il bel volume Il Ponte Ferroviario in Laguna - al quale Lei ha partecipato curando la ricerca storica - che ha voluto gentilmente fargli pervenire in dono.

L'occasione mi è gradita per inviare a Lei e a tutti i macchinisti e ferrovieri che in questi anni hanno reso migliore l'Italia i saluti più cordiali e gli auguri più fervidi per il trentennale della nascita dell' "OR.S.A." da parte del Presidente Mattarella, ai quali aggiungo con piacere i miei personali.

Simone Guerrini

Comm. Ezio Ordigoni
Segretario "OR.S.A." Confederale del Veneto
e del Trentino A.A.
Piazzale Favretti, 5-Stazione FS
30171 Mestre (VE)



L'OR.S.A., visto che "Mercitalia" non considera strategica l'area veneziana, è invece fortemente impegnata per lo sviluppo ferroviario nella portualità e sta premendo per la realizzazione di nuovi accessi ferroviari, in ingresso ed uscita del Porto, che colleghino le principali direttrici ferroviarie senza interferire con il nodo di Mestre. Sosteniamo gli investimenti nelle infrastrutture per il trasporto merci su rotaia, per calmarne i costi e offrire qualità agli operatori. L'istituzione a Porto Marghera di una Zes (zona economica speciale) con la defiscalizzazione delle attività di servizio e di insediamento nelle aree produttive, favorendo la creazione di condizioni logistiche in modo da attrarre investimenti, creando nuovi posti di lavoro e sviluppo. Nel merito, abbiamo convenuto con la Regione di dare vita ad un Tavolo tecnico triangolare, "ORSA - Regione - Porto" che partirà da domani 9 maggio.

Cari amici, questo di oggi non solo è un momento di festa, ma anche l'occasione per guardare avanti assieme ed impegnarci a costruire il nostro futuro. Una sfida difficile in un mondo del lavoro che è cambiato rispetto agli anni '80, che sul libero mercato ha costruito il dumping salariale e professionale al quale solo un Sindacato veramente autonomo può realmente opporsi. Riteniamo indispensabile superare le divisioni che hanno caratterizzato la nostra storia recente con umiltà e buona volontà da parte di tutti, per essere più incisivi nelle difficili battaglie sindacali che ci aspettano. OR.S.A. Macchinisti Uniti, non ce lo scordiamo, è stata e continua ad essere una realtà sindacale antagonista a quell'idea di sindacato generalista unicamente votato al mantenimento di un potere oggi messo in discussione dagli stessi lavoratori. I casi Almagiva e Alitalia ci dicono che le scelte del "comprato e perduto", senza un vero futuro industriale e occupazionale, vengono sonoramente e platealmente bocciate dai lavoratori. Nel contempo, OR.S.A. Macchinisti Uniti è concettualmente distante da sindacati e/o movimenti di protesta ed opinione strumentalmente arroccati su preconcetti e restii a sottoscrivere qualsiasi accordo.

OR.S.A. Macchinisti Uniti si pone, invece, come un vero interlocutore attento al lavoro, alla sicurezza e alla qualità della vita dei macchinisti, caratterizzandosi per la sua collocazione unica e alternativa rispetto a tutte le compagini sindacali presenti nel mondo dei trasporti. La battaglia, vinta, sul Vacma è l'emblema della nostra capacità di essere non solo conflittuali, come molti mass-media ci hanno da subito genericamente dipinto, ma in grado sempre di accompagnare la protesta alla proposta. Certo, in altre occasioni non siamo riusciti ad ottenere i risultati sperati, ma è solo grazie a noi se ancora oggi si parla di questioni importanti come l'eliminazione dei turni individuali del personale mobile, delle procedure del soccorso al macchinista e dei sistemi tecnologici da adottare per superare i tentativi di un ritorno al pedale per la vigilanza. Sono tutte questioni che, va detto con chiarezza, non possono essere risolte individualmente come molti credono, ma abbisognano di un fronte compatto ed unito anche al di là della Categoria, perché dobbiamo - come Macchinisti e come Ferrovieri - opporci alle striscianti e pericolose iniziative aziendali improntate a creare divisioni tra lavoratori, con il fine di superare la contrattazione collettiva a favore di quella individuale.

Se nell'ultimo secolo di vita ferroviaria grandi ingegneri hanno dato impulso e prestigio alle Ferrovie, essenziale è sempre stato il ruolo dei ferrovieri, dall'Unità d'Italia ad oggi, ruolo che costantemente esercitiamo, con dedizione e professionalità.

Nello spirito che sempre ha animato il CO.M.U., per l'evento del 30ennale abbiamo realizzato un attestato di partecipazione, la medaglia commemorativa "Macchinisti Uniti d'Italia", prodotto un album fotografico con le foto dello sciopero dell'8 maggio 1987, dei Coordinatori Nazionali, Compartimentali e dei colleghi. Un segno onorifico per i colleghi di ieri e ad evidenziare "l'orgoglio di essere Macchinista" per i giovani di oggi.

Dopo la lettera di "saluto e l'augurio di pieno successo all'evento" del Presidente della Regione del Veneto Luca ZAIA, che ringraziamo, ci onoriamo di aver ricevuto il gradito augurio del Presidente della Repubblica On. Sergio MATTARELLA che oltre ad aver espresso apprezzamento per la medaglia commemorativa "Macchinisti Uniti d'Italia", ha inviato un saluto a "... tutti i macchinisti e ferrovieri che in questi anni hanno reso migliore l'Italia ... e gli auguri più fervidi per il trentennale della nascita dell'OR.S.A."

Termino, ringraziando l'ORSA Settore "Macchinisti Uniti" che con questo incontro intende aprire un dialogo anche con chi la pensa diversamente da noi, per procedere uniti nell'affrontare i tanti problemi della categoria - per avvicinare il sindacato ai lavoratori - ai cittadini - alle Istituzioni - per essere sempre più parte attiva nello sviluppo.

Viva i Macchinisti Uniti!
Che Viva la Ferrovia!

Segretario Confederale OR.S.A. Veneto - Trentino A. A.
(Ezio Ordigoni)

Mestre, 8 maggio 2017.



REGIONE DEL VENETO
giunta regionale
Il Presidente

Venezia, 10/4/2017

Pregiatissimo Segretario,
ho ricevuto il gradito invito all'evento celebrativo del 30° anniversario del Sindacato Macchinisti Uniti che si terrà lunedì 8 maggio 2017 a Mestre.

Purtroppo concomitanti impegni istituzionali non mi consentono di essere presente a questo rilevante appuntamento.

Sicuro della Sua comprensione, auguro pieno successo all'evento e colgo l'occasione per porgere cordiali saluti.

dott. Luca Zaia

Preg.mo Signor
Ezio Ordigoni
Segretario Comm.
OR.S.A Confederale
del Veneto e Trentino A.A
Mestre
Dott. Luca Zaia



L'ITALIA CHE NON VA

(di Roberto Spadino)



elezioni degli anni 2006, 2008 e 2013 ed impugnate, poi, davanti alla Corte perché ne verificasse gli aspetti di incostituzionalità.

SENATO - La Sentenza del 25 gennaio 2017 ha eliminato il concetto di ballottaggio tra le due liste più votate, confermando però la possibilità di poter candidare in più collegi i capilista. Per questi ultimi ha eliminato la discrezionalità di poter scegliere in quale collegio farsi eleggere ed introdotto

lo strumento del sorteggio. La Corte ha, così, voluto impedire ai partiti la possibilità di spostare i capilista a piacere con il fine di eleggere o escludere questo o quel candidato.

REATO PRESCRITTO DI VIOLENZA SU MINORE

Le norme di legge sul reato di violenza sessuale prevedono che lo stesso sia prescritto dopo 20 anni. È del mese scorso la notizia che un processo che vedeva interessata una donna che oggi ha 27 anni e che all'età di 7 anni ha subito ripetute violenze da parte del convivente della madre ha visto concretizzarsi la prescrizione del



reato per la lungaggine dei processi: 10 anni per lo svolgimento del 1° grado e altri 9 per assegnare il fascicolo per il 2° grado, col risultato che l'udienza è stata fissata dopo lo scadere del 20° anno facendo prescrivere il reato. Sicuramente ci sarà stato qualche "ir-responsabile" poco solerte, ma il nostro sistema giudiziario non può basarsi su una "organizzazione" che fa acqua da tutte le parti. Basti pensare al fatto che i giudici celebrano i processi non in base al momento in cui è stato instaurato il procedimento, ma dando priorità ai casi in cui c'è un imputato in carcere, oppure quando si è in presenza di una imminente prescrizione del reato (cosa evidentemente non accaduta nell'esempio sopra riportato).

Un altro motivo che comporta l'aumento delle sedute risiede nel fatto che, spesso, devono essere ripresi i fascicoli per valutare se un condannato abbia diritto, o meno, a riduzioni di pena per buona condotta. Sotto questo aspetto possiamo anche comprendere coloro che spingono per una riduzione delle pene, ma una volta decise queste devono essere espilate fino all'ultimo giorno indipendentemente dal comportamento del detenuto (cioè la tanto decantata "certezza della pena"). Quello riferito è ovviamente un caso limite, ma tutti sappiamo che gli organici dei Magistrati come quelli del personale amministrativo sono ampiamente deficitari ma evidentemente

questo ... poco importa ai politici. L'aggravante è che questi sono consapevoli che la macchina della "Giustizia" è colpevolmente troppo lenta, ma ciò non serve a smuoverli da un sostanziale e colpevole immobilismo, frutto evidentemente di interessi contrapposti che mal si sposano con un processo equo e veloce.

FINE VITA - ADOZIONI

Sono argomenti delicatissimi e non è nostra volontà entrare in merito a ciò che è giusto, o meno, ma troviamo inaccettabile che l'attuale ordinamento - come affermato da insigni giuristi - sia pieno di buchi e falle normative che costringono, in molti casi, i giudici ad assumere decisioni che di fatto colmano, spesso in maniera controversa, leggi colpevolmente assenti.

CONTI PUBBLICI

Sappiamo che l'italiano è una lingua che a causa delle sue mille sfumature dà la possibilità di definire uno stesso concetto con parole diverse. Non sappiamo però, per quale motivo la legge che affronta annualmente i paletti per i conti pubblici cambi periodicamente il suo termine: finanziaria, di bilancio, bilancio di previsione e adesso di stabilità. Quando ci spiegheranno questa necessità lo capiremo anche noi, pur temendo che nemmeno gli estensori saranno compiutamente in grado di chiarirne la ragione.

La Legge di stabilità 2017 n. 232 approvata l'11 dicembre 2016 è stata contestata nei contenuti dalla Commissione Europea che controlla i "bilanci di previsione" degli Stati aderenti in base a determinati parametri. All'Italia è stata contestata la manovra approvata che deve essere rimodulata per ridurre il deficit (cioè quanto il governo spende più di quanto guadagna) di 3,4 miliardi di euro, cioè lo 0,2 per cento del PIL. Questa non è una notizia che ci fa piacere, poiché richiede l'attuazione di ulteriori provvedimenti restrittivi a carico di tutti noi contribuenti, ma il problema al quale ci riferiamo è quello che, prima che pervenisse la lettera da parte

dei conti erano in ordine, salvo poi fare un dietro front ed effettuare una correzione dei conti.

Si può non essere d'accordo con i criteri non sempre equanimi dell'Europa, ma i conti o sono in ordine oppure non lo sono. Diversamente, parlare prima di regole rispettate e poi - a 4 mesi di distanza - ammettere la necessità di una correzione dei conti non è da persone "capaci".

RIFIUTI, ACQUE REFLUE, QUALITÀ DELL'ARIA E INQUINAMENTO

Potrebbero arrivare da Bruxelles nuove sanzioni per gli scarsi risultati ottenuti dall'Italia in materia ambientale. In particolare, ci soffermiamo sulla qualità dell'aria e l'inquinamento atmosferico, un aspetto che ci interessa da vicino vista la natura del nostro giornale.



Spesso abbiamo sentito parlare di "cura del ferro", cioè la necessità di spostare su ferrovia parte del trasporto su gomma. Ma dalle parole non si è mai passati ai fatti in quanto i comportamenti sono stati di segno opposto. Spesso, assistiamo a spostamenti di traffico ferroviario su mezzi gommati (specie nel trasporto regionale) semplicemente perché meno costosi. Ovviamente la scelta avviene soltanto raffrontando la convenienza costi/ricavi, senza tener presente i maggiori costi sociali. Senza voler affrontare il discorso della perdita di vite umane dovute agli incidenti automobilistici, esiste il costo legato alla perdita di giornate di lavoro a seguito degli infortuni per incidenti e le malattie da curare dovute alla scarsa qualità dell'aria. Per ogni inquinante esistono limiti che non devono essere superati nel corso di un anno. Quelli maggiormente legati al traffico automobilistico sono il bios-

Torino (86), Frosinone (85) Milano (73) e così via per piccole e grandi città, da nord a sud.

Nei primi 25 giorni di gennaio 2017 ben nove città hanno già superato 15 volte il limite giornaliero di 50 microgrammi per metro cubo. Decisamente un pessimo inizio.

Al di là delle estemporanee soluzioni tampone messe in campo dai Sindaci, solo lo Stato può attuare politiche radicali che superino queste anomalie. Invece, riducendo continuamente i contributi per il trasporto su ferrovia la via obbligata per gli Enti locali è quella dell'affidamento su gomma per un minor costo immediato.

Come detto questa situazione è stata attenzionata da Bruxelles che potrebbe, tanto per cambiare, continuare a sanzionarci. Non una novità per gli italiani, anzi:

- tra il 1952 e il 2014 siamo

arrivati alla fase giurisdizionale per 641 volte pari al 17% di tutti i rilevati fatti dalla Corte Europea;

- tra il 2003 ed il 2016 le procedure di infrazione sono costate al nostro Paese circa

185 milioni di euro e questa cifra non ha estinto il debito in quanto le sanzioni si continuano a pagare fino a quando non viene sanata la situazione che l'ha prodotta.

L'ultimo esempio: la nomina dei direttori dei musei. Il Ministro Franceschini afferma che sono stati rispettate tutte le norme, comprese le indicazioni fornite a livello europeo. Il TAR del Lazio, a seguito di un ricorso, ha annullato il provvedimento per diversi motivi fra i quali che "Il bando della selezione non poteva ammettere la partecipazione al concorso di cittadini non italiani". Una norma scritta male o incapacità dei giudici del TAR?

Sicuramente l'incapacità, in questo caso, è di dominio mondiale.

Se è vero che ogni popolo ha i governanti che si merita (come detto 2500 anni fa da Aristotele e ribadito a metà del secolo scorso da Winston Churchill) significa che siamo un popolo mediocre.

In questo caso esprimo un concetto soggettivo sperando che i due non avessero tutte le ragioni a pensarla in quel modo.

Leggi e divulga

la Nostra Stazione



la Nostra Stazione
 Direzione Redazione Amministrazione
 Via Magenta, 13 - 00185 Roma
 Tel. 064456789 - fax 064452937
 Autorizzazione:
 Trib. Civile di Roma N. 1/2017 del 12/1/2017
 E-mail: lanostrastazione@sindacatoorsa.it
 Sito Internet: http://www.sapsorsa.it/
 Chiuso il 24 maggio 2017
 Direttore: Alessandro Trevisan
 hanno collaborato: Roberto Spadino, Antonio Boncordo



della Commissione, la notizia che la manovra fosse da correggere era stata anticipata già in fase di presentazione della bozza il 19 ottobre 2016 e in quell'occasione fu detto che: La "Manovra Italia rispetta ogni regola" (La Stampa 20 ottobre 2016) Il 25 ottobre 2016 è arrivata la lettera ufficiale da parte della Commissione Europea alla quale è stato risposto che

sido di azoto (NO₂) che non deve superare i 200 µg/m³ per non più di 18 volte all'anno ed il PM10 che non deve superare i 50 µg/m³ per non più di 35 volte all'anno. Soffermandoci sul solo PM10, nel corso del 2016 sono state 32 le città che hanno superato la soglia consentita per un numero maggiore di giornate rispetto alle 35 "consentite per legge".

Linea Diretta ... e inDiretta

Rimborso IVA sulla tassa dei rifiuti

(a cura di Roberto Spadino)

La globalizzazione, con tutti i suoi effetti positivi e negativi, ormai scandisce la nostra esistenza. E non sempre gli effetti sono quelli sperati: nella comunicazione, poi, le fake-news hanno addirittura la prevalenza sulle notizie reali e sono così ben costruite da indirizzare scelte politiche, economiche ed influenzare la vita di tutti i giorni. Magari con lo scopo di creare allarmismi o, utilizzando il mix di credulità e buona fede della maggioranza delle persone, indirizzare le opinioni in determinate direzioni (ultimo esempio le elezioni presidenziali negli Stati Uniti). Un malware che contagia le persone al punto da farle ritenere, con una disarmante facilità, esperte nei più svariati campi del sapere ed il web è l'ambiente più idoneo per le loro "lezioni". Prima della rete c'era la televisione ed almeno certe lezioni venivano da chi sapeva darle: negli anni '60, in Italia, per esempio, il maestro Alberto Manzi con il patrocinio del Ministero della Pubblica Istruzione ha permesso ad un pubblico principalmente anziano di uscire dall'analfabetismo, un fenomeno dilagante nell'Italia di quegli anni. La rete di comunicazione più forte dell'epoca, la TV (ad un solo canale...) ha consentito ad oltre 35.000 persone di ottenere la licenza della scuola elementare. Il Maestro Manzi, con le sue eccezionali capacità comunicative ed attraverso l'utilizzo di strumenti all'avanguardia per quei tempi (dai filmati agli esperimenti pratici, alle registrazioni audio) è riuscito a

coinvolgere una grande fascia di popolazione, riuscendo ad ottenere un risultato storico: dare il via alla alfabetizzazione del Paese. Oggi il mondo virtuale e senza confini e - come insegnano molti fatti anche luttuosi - senza controlli. Ci si imbatte nelle retoriche terroristiche, nelle bufale sanitarie ed in generale ci capita - non infrequentemente - di imbatterci in notizie tutt'altro che attendibili: le fake-news. Vogliamo parlare di "dieta per iperglicemia", un argomento tutt'altro che leggero per chi soffre di questa malattia? Ebbene in due diversi siti, sulla cui homepage troneggia il Bastone di Esculapio (l'emblema dei medici, giusto per dare un aspetto rassicurante e di estrema competenza) è possibile leggere

- sul primo che è consigliato mangiare sia il riso che le patate;
- sul secondo che queste pietanze sono assolutamente sconsigliate.

Dov'è la notizia "farlocca": si parlasse

di deodoranti o di spazzolini queste paradossali contraddizioni ci farebbero sorridere, ma su argomenti delicati come questo dare informazioni errate è da irresponsabili (per usare un eufemismo....).



Dentro questa giungla della rete ci sono, infine, i lavoratori che - spinti da buoni propositi - cercano di pubblicizzare ai colleghi notizie, veicolate nel web o con il tam - tam dei social network, che alla fine risultano datate o solo parzialmente vere.

In questi giorni siamo stati ripetutamente sollecitati dai ferrovieri a pro-

posito delle modalità per chiedere il rimborso sull'IVA indebitamente pagata sulla tassa sui rifiuti. Purtroppo, dobbiamo rispondere che solo pochi potranno dar corso alla richiesta di rimborso in quanto i Comuni che hanno introdotto, tra il 1999 ed il 2006 la TIA1 (tariffa di igiene ambientale) sono pochissimi rispetto alla stragrande maggioranza delle istituzioni locali che continuano ad applicare ai loro cittadini la TARSU che è una tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani). Questa discriminazione è figlia della mancata emanazione del Decreto attuativo relativo alle nuove disposizioni del Codice ambientale, pur previsto da ben due successive Leggi Finanziarie (2007 e 2008). Una dimenticanza del legislatore? Ne dubitiamo e, come direbbe Andreotti, "a pensar male non si va in paradiso ma spesso ci si azzecca": infatti, la sottile differenza tra "tariffa" e "tassa" è quella che consente ancor oggi a quei Comuni che hanno mantenuto la TARSU (oggi chiamata TARI) di te-

nersi al riparo dei ricorsi in quanto l'IVA su una tassa è dovuta, su una tariffa no! Ecco perché dal 2010 ad oggi si sono succeduti pareri del Dipartimento delle Finanze e sentenze della Corte di Cassazione (anche a sezioni unite come il pronunciamento del 2016), sino ad arrivare ai giorni nostri dove la Suprema Corte - con Ordinanza n. 5627 depositata il 7 marzo 2017 - ed il Tribunale di Firenze, con una sentenza di appello dello scorso 29 marzo 2017, seppur con diverse motivazioni (sulle quali non ci soffermiamo) hanno riaffermato che l'IVA sulla TIA non è applicabile. Se mai ve ne fosse stato bisogno anche stavolta l'italico detto "fatta la Legge trovato l'inganno" ha fatto centro! Così tanti colleghi, del tutto ignari della sottile differenza tra tasse e tariffa e di come si chiamasse l'imposta per lo smaltimento rifiuti, magari avranno già compilato i moduli e spedito le raccomandate. Spesa inutile, se non per il bilancio di Poste Italiane..... Ultima considerazione: se hanno sbagliato i solerti funzionari comunali che per la loro attività dovrebbero conoscere tali differenze, se c'è differenza di interpretazione fra Corte Costituzionale, Corte di Cassazione, Tribunali e Ministero delle Finanze, ce la vogliamo prendere con il nostro collega ferroviere che probabilmente l'unica cosa che non ha specificato è che chi ha continuato a pagare la TARSU (oggi TARI) non può chiedere alcun rimborso? MAI anzi, grazie. ■

PAGAMENTO DEL PREMIO DI RISULTATO 2016

OR.S.A.
Organizzazione Sindacati Autonomi e di base
SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333
Sito internet: www.orsafferrovie.it E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

PREMIO RISULTATO ANNO 2016 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Cerchiamo di fare chiarezza sulla modalità di corresponsione del premio di risultato - riferito all'anno 2016 - riconosciuto ai dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, che sarà erogato nel prossimo mese di giugno.

In premessa occorre evidenziare che gli importi definiti con l'accordo del 16 dicembre 2017 sono stati incrementati del 10%, in quanto raggiunti tutti gli obiettivi previsti. Pertanto gli importi lordi sono così ridefiniti:

Livello	Accordo 16.12.2017	Maggiorazione 10%	Totale
Q1	€ 2.000	€ 200	€ 2.200
Q2	€ 1.750	€ 175	€ 1.925
A	€ 1.700	€ 170	€ 1.870
B	€ 1.550	€ 155	€ 1.705
C	€ 1.500	€ 150	€ 1.650
D	€ 1.400	€ 140	€ 1.540
E	€ 1.300	€ 130	€ 1.430
F	€ 1.150	€ 115	€ 1.265

Gli importi saranno determinati tenendo in considerazione le assenze effettuate nel 2016 ad eccezione da quelle derivanti da ferie, ex festività, congedo di maternità, donazione sangue, infortunio sul lavoro.

Al personale in servizio nell'anno 2016, l'importo complessivo del premio è riconosciuto pro quota in ragione dei mesi di servizio effettivamente prestati, con arrotondamento a mese intero della frazione superiore a 15 giorni ed escludendo pertanto i periodi di assenza diversi da ferie, ex festività, congedo di maternità, donazione sangue, infortunio sul lavoro, permessi sindacali e per gli RLS retribuiti

L'accordo stabilisce inoltre che i lavoratori:

- che non effettueranno nessuna scelta l'importo sarà completamente liquidato con il mese di giugno 2017 e sarà applicata la tassazione agevolata del 10%, - maggiore produttività - con esclusione di coloro che nell'anno 2016 hanno avuto un imponibile superiore a € 80.000,00 così come previsto dalla Legge di Stabilità 2016 a cui si sommano le trattenute previdenziali del 9,19% ;

- accedendo al proprio profilo di linea diretta del Gruppo F.S.I. potranno destinare il 40% del proprio premio di risultato al welfare scegliendo tre opzioni in questi casi non saranno applicate trattenute quindi gli importi versati sono da considerarsi al lordo:

- Fondo Pensioni Eurofer ;
- Ampliare e/o estendere l'Assistenza Integrativa così come sarà definita dalla prossima convenzione con decorrenza 01.07.2017.
- Agevolazioni per la conciliazione dei tempi di vita così come previsto al punto 1 dell'art. 22 del contratto del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

L'accordo prevede nel caso in cui il dipendente non eserciti nessuna scelta che l'importo del premio di risultato venga interamente liquidato a giugno, pertanto coloro che intendono ricevere l'importo in busta paga possono evitare di accedere al portale di Linea Diretta per esercitare una delle opzioni previste.

Fatte queste premesse, tenendo in considerazione che solo il 40% può essere destinato a queste forme di Welfare e solo se tale opzione - da effettuarsi entro il 31 maggio 2017 - viene esercitata dal lavoratore vediamo cosa comporta questa scelta prendendo ad esempio il livello C importo lordo di € 1.650:

- In caso di completa liquidazione in busta paga oltre alle trattenute IRPEF - in questo caso 10% vi sono quelle previdenziali del 9.19%. Occorre evidenziare inoltre che la quota previdenziale va in deduzione all'imponibile per il calcolo dell'Irpef. Quindi l'importo di € 1.650 sarebbe così tassato € 1650 x € 9.19% = € 151,63 quindi Irpef 10% € 1.650 - € 151,63 = € 1.498,37 X 10 % = € 149,84. La tassazione agevolata del 10% comprende anche le varie addizionali ove previste.

Netto al dipendente € 1650 - (€ 151,63 + 149,84) Tot. € . 1348,53

- In caso di versamento al fondo integrativo Eurofer la quota del 40% corrispondente per il livello C a € 660,00 (€ 1650 X40% = € 660) confluisce nella posizione individuale, sarà rivalutata secondo l'andamento del fondo e sarà liquidata alla quiescenza con una percentuale di trattenuta pari al 15% ridotta dopo 15 anni di iscrizione del 0.3% per ogni anno fino al limite del 9% . Quindi la trattenuta dal 15% - dopo 15 anni di iscrizione inizierà a scendere gradualmente dello 0.3% annuo fino ad arrivare al 9%. **Diversamente da quanto accade per i versamenti individuali, il dipendente, in occasione della dichiarazione dei redditi, non potrà portare in deduzione la quota del Premio di Risultato destinata al Fondo Eurofer (la percentuale di deduzione varia secondo il proprio scaglione di reddito massima 38%).**

- Nel caso in cui il 40% del Premio di Risultato destinato a forme di Welfare di cui ai precedenti punti 2 e 3 non venga utilizzato entro il 31 dicembre 2017 la rimanente quota sarà destinata completamente al Fondo Pensione Complementare Eurofer, quindi non sarà liquidata al dipendente.

Tutti i lavoratori possono richiedere chiarimenti e delucidazioni agli attivisti OR.S.A. - Ferrovie o telefonando alle nostre Sedi Sindacali.

Roma, 05 maggio 2017



EPASA
Ente di Patronato



Il Patronato che fa...

PREVIDENZA
INFORTUNI
MALATTIE PROFESSIONALI
MIGRAZIONI
SERVIZI ai CITTADINI
... le cose come devono essere fatte!

INFORMAZIONI, SERVIZI, ASSISTENZA, TUTELA, CONSULENZA



Isee **Tasi** **730** **PRECOMPILATO** **Red** **IMU** **ICRIC**

NESSUN RISCHIO CI SIAMO NOI

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

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



Per conoscere la sede più vicina
Numero Verde
800-008899



CAF CNA Centro Assistenza Fiscale

Nel tuo interesse. Sicuro

www.caf.cna.it