



L'editoriale

di Alessandro Trevisan

Rappresentatività: gli accordi e la Legge

Attenti al lupo!

Tutto ha inizio a Siena. Siena la repubblicana, la ghibellina in contrapposizione alla guelfa Firenze: città di mercanti, banchieri e Papi.

Siena, una delle più belle ed attraenti città della Toscana e del Paese.

Qui è stato Assessore ai Trasporti e per lunghi anni alla guida dell'Azienda cittadina di trasporto pubblico Massimo Roncucci, il nuovo Presidente di Asstra - la più importante Associazione delle società ed enti del trasporto pubblico locale che raggruppa oltre 200 Imprese - e non poteva che essere Siena la città che, in onore del neo Presidente, ha ospitato nello scorso novembre l'XI Convegno Nazionale dell'Associazione.

Un appuntamento importante per discutere del futuro, delle politiche di trasporto in Italia e del montante malessere che ancor oggi pervade gli oltre 100.000 lavoratori del TPL per un Contratto che non si rinnova da 7 anni e per una accresciuta precarietà, frutto dei continui tagli ai finanziamenti pubblici alle Aziende. Per questo i mesi che hanno preceduto l'appuntamento hanno visto un susseguirsi di azioni di sciopero, con vere e proprie serrate come accaduto nelle "5 giornate" di Genova.

Non si poteva, dunque, bypassare il tema delle regole nella contrattazione, dei rapporti tra Aziende e Sindacati, della misurazione della rappresentatività nei luoghi di lavoro, anche tenendo conto della sottoscrizione del Testo Unico del 10 gennaio 2014.

Un argomento invitante che il Responsabile Nazionale Filt Cgil, Alessandro Rocchi, non si è lasciato scappare: anzi, nel suo intervento è andato addirittura oltre proponendo di vincolare la possibilità di dichiarare uno sciopero alla (udite! udite!) reale consistenza numerica delle Organizzazioni Sindacali.

Sembrava una dichiarazione solitaria, frutto forse della necessità di arginare la montante crescita del Sindacalismo Autonomo e di Base nel settore, ed invece da questo "auspicio" - all'apparenza estemporaneo - è partito un progressivo tam-tam di dichiarazioni e di prese di posizione che ci fanno temere che la Legge sulla Rappresentanza Sindacale in Italia, se e quando si farà, potrebbe risultare addirittura peggiore del Testo Unico!

Eccesso di pessimismo? Assolutamente NO se proviamo a mettere in fila ciò che è accaduto da quel convegno ad oggi.

continua a pag. 3

SPECIALE CONSIGLIO NAZIONALE S.A.P.S.



I temi del lavoro nelle Aziende ferroviarie del Paese, le iniziative di Legge sul riordino del trasporto locale, la riorganizzazione e la privatizzazione del Gruppo FSI, le rivendicazioni dei profili professionali delle Stazioni sono state tra i temi trattati nel Consiglio Nazionale di Rimini. Gli aspetti salienti della relazione di Segreteria Nazionale, gli interventi dei Consiglieri e la Mozione Finale.

a pag. 2

FIRENZE - CONVEGNO SUL T.P.L.

Non solo del ruolo del Sindacato e della difesa degli interessi dei lavoratori del Trasporto Pubblico Locale si è parlato a Firenze nel riuscito convegno curato da ORSA Trasporti Toscana. Si è posto il tema della promozione di un trasporto pubblico (locale e non) efficace, efficiente, a tutela degli interessi dei pendolari e dei cittadini ed in coerenza con un'idea di politica dei trasporti nazionale coordinata, ad oggi del tutto assente.

Altro aspetto affrontato, quello dell'evoluzione del sistema delle gare che mette in crisi radicale il modello tradizionale di tutela del lavoro nel momento dell'eventuale passaggio dei lavoratori dalle vecchie aziende monopolistiche a nuovi operatori

a pag. 4



È SCONTRO TRA ORSA E COMMISSIONE DI GARANZIA

La Delibera sullo sciopero NTV del 10 aprile 2015 e l'imminente emanazione di una regolamentazione provvisoria per i servizi da garantire nel settore merci del trasporto ferroviario sono i motivi del "dissidio" che contrappone il Sindacato e la Commissione di Garanzia sull'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. Il 22 maggio scorso lo studio legale dell'ORSA ha inoltrato ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento della nota del 1° aprile con la quale la CdG ha disposto l'effettuazione di servizi minimi "a discrezione della



Società NTV" in occasione dello sciopero del 10 aprile scorso. Nell'audizione del 9 maggio l'ORSA ha ribadito alla Commissione l'inutilità di una regolamentazione provvisoria che interessa un bacino di 37

aziende private merci che insieme assicurano solo l'1,8% delle tonnellate Km/Tr trasportate nell'intero Paese.

Una percentuale di merci assolutamente residuale che non può essere motivo di regolamentazione, poiché i servizi ai cittadini sono assicurati dalle restanti modalità che trasportano il restante 99,95% di merci.

Ma la Commissione è determinata ad andare avanti.



Palazzo Cenci Bolognetti, sede della Commissione di Garanzia

a pag. 5

UNO SCIOPERO CONTRO LA BARBARIE



Ci sono fatti di una tale gravità che non possono non ricevere una immediata risposta di mobilitazione. L'aggressione gravissima alla Stazione di Villapizzone nei confronti del collega Carlo Di Napoli è uno di questi fatti ed ha avuto la risposta che si meritava.

Una risposta civile, compatta dei ferrovieri italiani che il 16 giugno hanno incrociato le braccia per pretendere che la legalità viaggi sui treni e sia realmente percepita nelle stazioni.

Basta ragionamenti socio-politici, improbabili formazioni teoriche, monitoraggi dei treni a rischio senza iniziative serie.

Se veramente si vuole contrastare il fenomeno della violenza sui treni ed in stazione (come poi accaduto a Firenze con la collega dell'Assistenza alla Clientela aggredita senza motivo) bisogna spendere in sicurezza, perché la sicurezza ha un costo e questo costo lo devono sostenere in primis le Istituzioni con scelte chiare e ferme, poi le Aziende dotando i dipendenti del sostegno necessario a lavorare in serenità.

Le adesioni massicce del personale di front-line dicono a chiare lettere, in primis a Governo e Istituzioni, poi anche alle Aziende che i ferrovieri non sono più disposti ad essere le vittime del degrado, della giungla del trasporto pubblico dove chiunque delinque e chi evade resta impunito.

Uno sciopero contro la barbarie e per la legalità non solo a tutela dei lavoratori, ma anche e soprattutto a garanzia della sicurezza del trasporto pubblico per i cittadini di questo Paese.

Ora tocca allo Stato battere un colpo, senza attendere che un tentato omicidio la prossima volta ... riesca!

RAIL CARGO CARRIER

Il giorno 8 giugno 2015 è un'altra data da ricordare per l'OR.S.A. e per il SAPS, un'altra azienda ferroviaria nella quale la presenza del Sindacato Autonomo e di base diventa importante e decisiva per il futuro dei lavoratori.

È stata infatti sottoscritta l'intesa per l'avvio delle relazioni sindacali in Azienda con la nomina degli RSA di estrazione TPT e PdM e la richiesta sindacale di programmare alcuni incontri per la verifica dei turni di lavoro, l'utilizzazione del personale e gli aspetti accessori della parte economica.

La Società ha condiviso la necessità di affrontare questi temi e le parti hanno fissato entro il 15 luglio il termine del negoziato.

Ma chi è Rail Cargo Carrier nel panorama delle Imprese Merci operanti in Italia?

a pag. 7



19, 20 e 21 maggio 2015

SPECIALE: IL CONSIGLIO NAZIONALE S.A.P.S. - O.R.S.A. FERROVIE

I CONCETTI ESPRESSI DALLA SEGRETERIA NAZIONALE

I temi generali

Innanzitutto un saluto ai Consiglieri ed agli ospiti ed in particolare all'amico Roberto Curcelli, da poco in quiescenza, che abbiamo voluto qui per testimoniargli in nostro più sentito ringraziamento per il contributo che sempre ha dato, con grande disponibilità ed abnegazione, alla crescita del nostro Sindacato.

Non avrete - forse per la prima volta - una relazione scritta, innanzitutto perché le Ferrovie cambiano ad una velocità decuplicata rispetto a prima e quello che oggi metti in un documento, domani lo potresti vedere superato dagli eventi. Poi, perché crediamo che un Consiglio Nazionale debba innanzitutto essere un luogo di dialogo e di confronto sulle varie tematiche che interessano il mondo del trasporto su ferro. Badate bene, parliamo di un mondo non più confinato dentro il Gruppo FSI, ma ormai abitato da tante imprese ferroviarie e da tanti lavoratori - come quelli che oggi sono qui con noi - con i quali dovremo scambiare le rispettive esperienze ed intercettarne i loro bisogni e le loro richieste. Dunque parliamone e poi concentriamoci sulla stesura del nostro documento programmatico, rappresentato dalla Mozione Finale.

La Privatizzazione ed il concetto di Socialità dei servizi

Proprio perché la liberalizzazione del mercato ferroviario ha toccato in Italia il suo apice (siamo il Paese europeo ad aver aperto le porte, per primo, alla concorrenza sul servizio passeggeri), non possiamo che prendere atto di come questa nostra Italia abbia la propensione a farsi colonizzare ed a mettere a mercato tutto ciò che produce profitto, per "distribuire" le perdite tra la collettività.

Le vicende legate alla dismissione degli asset ferroviari da parte di Finmeccanica (compreso il gioiello STS), la messa a mercato delle Poste (che con Bancoposta oggi producono profitti) e del Gruppo FSI, finalmente risanato e pronto a competere in ambito transnazionale, sono gli esempi più evidenti di come le cosiddette Aziende di Stato siano state prima risanate con i soldi pubblici e poi messe in vendita per soddisfare gli appetiti privati. A parere del Sindacato un vero e proprio suicidio.

Che dire poi della vicenda legata alla "tassa sull'alta velocità". Tutti ricorderete che fu proprio l'ORSA, nella fase di sviluppo della rete superveloce, a chiedere con forza che il profitto legato ai servizi sull'AV fosse, almeno in parte, utilizzato per garantire il trasporto pubblico locale ed il servizio universale. Una richiesta recepita nel 2011 dal Dlgs 188 con un sovrapprezzo del costo-traccia che però non fu mai applicato. Ora in Parlamento è all'esame il recepimento della direttiva UE sullo spazio ferroviario unico europeo che prevede, per l'appunto, la

possibilità di un sovrapprezzo per l'utilizzo delle linee AV al fine di assicurare la copertura degli oneri per il servizio universale di trasporto ferroviario. Non abbiamo timore a definirla una tassa giusta, diremmo di "rango costituzionale" per le implicazioni legate al diritto alla mobilità dei cittadini. Un provvedimento che andrebbe difeso per sviluppare non solo il TPL, ma tutto il servizio universale, sempre più a rischio per i tagli che anche questo Governo ha riservato al trasporto pubblico. Peccato che solo in Italia si assista ai niet ed agli altolà di chi del trasporto pubblico nulla interessa se non a fare profitto e per questo crediamo che il Sindacato tutto, i lavoratori, i cittadini di que-

privilegiano le logiche di libero mercato a quelle del riequilibrio modale, della tutela ambientale e sociale del trasporto pubblico un Sindacato come il nostro deve trovare le condizioni per una forte e determinata azione di contrasto. Questo l'Esecutivo Renzi lo sa bene e dunque spinge per la riforma (in pejus) del settore, calca mediaticamente la mano sulla moratoria degli scioperi con il pretesto dell'Expo - oggi - e del Giubileo domani, prepara una nuova Legge che riscriva (meglio dire: comprima) il diritto di sciopero. È in atto un attacco al lavoro, come mai altro Governo aveva provato a sferrare, ed il Sindacato - oltre (e forse al di là) delle iniziative di lotta - deve pre-

tana) per la gomma. La clausola sociale sul passaggio dei lavoratori e quella contrattuale da inserire come obblighi in sede di bando, per evitare il dumping sullo sfruttamento del personale e tutelare i Contratti di riferimento, nazionale ed aziendale.

Le sfide che ci attendono

In primis il rinnovo delle RSU, con un accordo che stenta a definirsi soprattutto per l'ampiezza dei collegi che respingiamo con fermezza. Va garantita la presenza delle professionalità e vanno definiti ambiti geografici accettabili. Non va dimenticata l'importanza che riveste questa tornata elettorale, perché i risultati che otterremo nelle RSU/RLS incideranno non poco sulla nostra forza contrattuale anche in vista del rinnovo del CCNL.

La riorganizzazione di Cargo, dove dovranno arrivare risposte sul ruolo, le responsabilità, l'orario di lavoro del TPT in linea con i contenuti del CCNL (modulo D e patente) e pretendendo che questo profilo esca dall'indeterminatezza che oggi caratterizza la sua prestazione. Noi abbiamo idee e vogliamo condividerle con i TPT. Per questo proseguiranno i confronti e le disamine comuni.

La Logistica, che per il SAPS rappresenta l'obiettivo prioritario. Noi rivendichiamo il diritto all'utilizzo di tutti i treni per gli spostamenti casalingo, a strutture atte al riposo tra un turno ed un altro, ad un diritto al pasto che sia realmente esigibile, ad un posto-auto nel caso i turni di lavoro siano incompatibili

toriale con la Sicilia. Senza dimenticare la partita ancora aperta sulla riorganizzazione del settore Circolazione e sulle ipotesi di declassificazione degli Impianti. Partite ancora aperte e difficili sulle quali il SAPS è pienamente sul pezzo e se RFI e Trenitalia sfuggiranno al confronto non avremo remore a chiedere alla Federazione di alzare il livello dello scontro.

Il SAPS tra i lavoratori

Dicevamo che sono con noi i colleghi delle altre Imprese Ferroviarie: da NTV a Trenord, da Terminali Italia a Serfer, dalla ex-Metronapoli ai nuovi iscritti di Rail Cargo. Questo a dimostrazione di come il SAPS sappia coagulare intorno a se anche i "nuovi" ferrovieri e, nel contempo, di come il nostro Sindacato debba interrogarsi sulla contemporaneità della sua struttura. Le cose che abbiamo detto in premessa, dallo scenario marco-economico alle gare, ci rappresentano un futuro fatto di integrazione modale, di aziende polivalenti nel mondo dei trasporti. Intercettare questi lavoratori, nelle loro diverse attività e professionalità, significa evolvere l'Organizzazione, strutturarla per rispondere ad una nuova fase relazionale con le Imprese e le Istituzioni. Non cogliere l'attimo, non sfruttare il lavoro fatto in precedenza, rischia di marginalizzare il più importante Sindacato Autonomo nei Trasporti che, non dimentichiamolo, rimane ancora l'ORSA! Chi, come noi, ha contribuito alla nascita della FISAFS, prima, e dell'ORSA poi non può esimersi dal dare un forte contributo al cambiamento, spronando anche chi è ancora rivolto al passato a guardare, invece, a come sarà il mondo dei trasporti domani.



sto Paese dovrebbero levarsi a difesa di questo provvedimento legislativo.

Ed a proposito di Sindacato, come SAPS non possiamo non ribadire che la privatizzazione del Gruppo FSI dovrà assicurare l'unicità dell'Azienda, i livelli occupazionali e salariali garantiti dal Contratto. Ciò significa preservare il lavoro di risanamento lungo più di un ventennio e difendere la logica di un'Azienda di trasporto che solo se strutturata come Gruppo può competere sul mercato europeo al pari degli incumbent tedesco / francese / austriaco (che tutto sono fuorché Imprese private) e sostenere, così, le fasi altalenanti del mercato. Non sarà una battaglia semplice, anche perché significherà la ripresa su larga scala della vertenza sulle Clausole "Sociale" e "Contrattuale", oggi più che mai di attualità, mentre all'orizzonte arrivano le gare per il TPL e le fusioni delle Imprese, con il Gruppo FSI sempre più interessato all'integrazione modale.

Diritto di sciopero

Quanto andiamo dicendo e quanto approfondiremo in seguito ci fa comprendere come l'azione del Sindacato debba rivolgersi non tanto alle vertenze con le Aziende, ma piuttosto al confronto con Governo e Istituzioni, perché lì si stanno preordinando scelte di politica di trasporti che non possono vederci d'accordo. Quando si

parare le contromisure e saper fare controproposte. Noi, per esempio, siamo perché lo sciopero trovi il consenso - anche certificato - dei lavoratori, non certo del 50%+1 di Sindacati che si dimostrano sempre meno rappresentativi!

Le gare nel TPL

Il dado è tratto. In quasi tutte le Regioni si parla di gare per il trasporto pubblico locale, di servizi integrati, di aziende multimodali. Si passa dall'esperienza di Emilia, Toscana e Friuli (bandi unici regionali per gomma e ferro), alle ipotesi di Veneto e Piemonte (spezzettare la gestione dei treni a lotti), sino alla costituzione di Aziende uniche di trasporto ferro-gomma già avvenuta in Umbria, Abruzzo, Marche e Basilicata.

Quale motivo in più per rivendicare il Contratto della Mobilità? Peccato che il Governo sembra andare da tutt'altra parte con l'ipotesi "Nencini" di un Disegno di Legge che diminuisce le tutele (una scarna ed insufficiente citazione al CCNL di settore) ed eroga meno fondi (in aggiunta al taglio strutturale di 1,5 miliardi di € regalatoci dal Governo Monti).

Anche in questo caso il Sindacato non può tralasciare: nelle Regioni come con il Governo dobbiamo confermare la richiesta che i bandi di gara prevedano bacini unici regionali per il ferro ed interprovinciali (o di città metropoli-



con l'utilizzo dei mezzi pubblici. È una battaglia che combattiamo sin dalla stesura dell'ultimo Contratto e non intendiamo certo abbandonarla.

Gli Operatori di Sala SCC con le rivendicazioni economiche e di ambiente di lavoro, i colleghi della Vendita e dell'Assistenza alle prese con la "tortura" PICO e con i desk inadeguati, la manovra ed in particolare i colleghi dello Stretto che meritano il nostro pieno sostegno per la difesa della continuità terri-

Abbiamo, dunque, tanti elementi di dibattito e discussione partendo dalle capacità di proposta che questo "pezzo" di Sindacato ha sempre dimostrato, dentro l'Organizzazione e tra i lavoratori. Dobbiamo continuare a lavorare come una squadra, a restare connessi tra centro e periferia come abbiamo dimostrato di saper fare nei nostri incontri avuti sui territori e dei quali ringraziamo tutti coloro che hanno saputo cogliere il senso del confronto tra struttura nazionale e territorio: quello di evidenziare i problemi, le istanze e le aspirazioni comuni tra i ferrovieri delle stazioni per trasformarle nelle rivendicazioni che il SAPS dovrà portare nel futuro contratto e nelle trattative nazionali per le tematiche che ci riguardano.

Mettiamoci al lavoro.
Rimini, 19.05.2015

La Segreteria Nazionale S.A.P.S.



CONSIGLIO NAZIONALE S.A.P.S. MOZIONE FINALE

Rimini 19, 20 e 21 maggio 2015

Nei giorni 19, 20 e 21 maggio 2015 si è svolto a Rimini il Consiglio Nazionale del S.A.P.S. che sentita la relazione introduttiva del Segretario Nazionale Trevisan, ha avviato un ampio e costruttivo dibattito politico sindacale.

Preso atto della decisione di aderire al Testo Unico sulla Rappresentanza, il C.N. esprime forte dissenso sulle decisioni assunte da CGIL, CISL, UIL e Confindustria circa la volontà di soffocare la voce sindacale delle minoranze; tuttavia ritiene opportuno "obtorto collo" essere presente sui tavoli di trattativa riservandosi la facoltà di tutelare nelle opportune sedi dettati che contrastino leggi e norme costituzionali.

Forte critica viene poi mossa alle Istituzioni che dovessero rendersi responsabili dell'ennesimo attacco al diritto dello sciopero costituzionalmente garantito e già fortemente depotenziato dalle norme istituite dalla legge 146/90.

In tema di riforma del mercato del lavoro gli effetti del Jobs Act risultano essere sbilanciati a favore dell'imprenditoria che usufruisce di pesanti sgravi fiscali a danno dei lavoratori che vedono contestualmente una precarizzazione dei loro contratti e una diminuzione delle tutele in tema di facilitazione dei licenziamenti.

In questo scenario il C.N. esprime forte preoccupazione sullo "Spezzatino Gruppo FSI" e sull'avvento delle gare della TPL che in assenza di una clausola sociale vincolante difficilmente impediranno un dumping salariale e un mantenimento dei diritti acquisiti attraverso il mancato riconoscimento di contratti aziendali integrativi.

Il CN ritiene necessario per ciò mettere in campo azioni che tendano alla salvaguardia della socialità del servizio ferroviario per le fasce meno abbienti, attraverso la difesa dell'unicità del Gruppo FSI e la tutela dei principi Costituzionali messi in discussione dal Jobs Act circa il diverso trattamento subito da lavoratori che svolgono uguali mansioni.

Sul versante pensionistico si richiede il massimo impegno per il ripristino delle tutele per tutti i lavoratori interessati dall'espletamento di attività usuranti.

Il lento ma inevitabile processo di diminuzione del corpo associato in ambito FS e la prossima riorganizzazione del TPL, unite ai paletti imposti dal Testo Unico sulla Rappresentanza, ci impongono il necessario allargamento della presenza del Sindacato in altre aziende di trasporto come già sta avvenendo in alcune importanti realtà territoriali.

In ambito Cargo si rimane in attesa di incontri nazionali che definiscano confini entro i quali produrre azioni sindacali a tutela di tutto il personale interessato al processo di societizzazione.

Il continuo avvento della tecnologia in ambito circolazione, produce chiusure di impianti e accentramento di attività movimentistiche in c.d. Sale CCC creando mobilità di personale e conseguenti problematiche in tema di logistica (sale riposo, parcheggi, accesso treni AV ecc.) e salubrità ambientale (rischio VDT, climatizzazione, insonorizzazioni postazioni, adeguata valutazione stress da lavoro correlato). Queste specifiche tematiche dovranno rappresentare priorità rispetto al proseguo della discussione inerente il processo sulla riorganizzazione della circolazione.

Per ciò che attiene i processi di vendita e assistenza sia in FS che in Trenord, permangono forti criticità sulla nuova piattaforma di vendita denominata PICO e sull'ergonomia dei Desk. Per le problematiche delle biglietterie della Divisione Regionale si rimane in attesa, da parte aziendale, di criteri oggettivi (introiti) che unitamente ai contenuti dei Contratti di Servizio delle varie Regioni possano rappresentare validi parametri per il mantenimento in esercizio di un adeguato numero di biglietterie.

È giunto il momento per la figura del Tecnico Polifunzionale Treno di una risoluzione definitiva dei problemi legati alla logistica, durante gli spostamenti dalla sede di lavoro per l'espletamento delle mansioni di accompagnamento treno, sulla definizione dei turni di lavoro e sulle relative normative contrattuali in relazione alle mansioni svolte. Altrettanto dicasi per la problematica del lavaggio DPI per i lavoratori che espletano attività insudicianti.

Sull'accordo inerente le tematiche RSU/RLS l'indirizzo del CN mira ad evitare la costituzione di collegi macroscopici composti da una molteplicità di figure professionali che non si vedrebbero rappresentate.

Per quanto attiene alla formazione – che il CN ritiene centrale nella crescita sindacale dei nuovi Rappresentanti dei Lavoratori – si sollecita la Segreteria ad interessare la Federazione per l'istituzione di specifici corsi formativi per i nostri rappresentanti eletti. Comunque, il CN nella ratifica del bilancio preventivo SAPS, ha previsto una specifica voce di spesa a tal fine.

Sull'assetto futuro della nostra Organizzazione il CN auspica una convergenza di intenti che possa proiettarci verso la realizzazione del Congresso dell'Orsa Trasporti che dovrà mettere insieme tutte le maestranze legate al mondo trasporti, stimolando la crescita dell'Organizzazione e la rappresentanza nelle varie aziende di trasporto accreditandoci come soggetto titolato e riconosciuto a partecipare alle discussioni che si svolgeranno nei vari tavoli istituzionali.

Rimini, 21 maggio 2015

I Componenti la Commissione Mozione Finale
Ancora, Coccia, Evangelisti, Lentini, Ruscillo

Approvata all'unanimità

continua da pag. 1

Febbraio 2015: la stampa pubblica le indiscrezioni secondo le quali Yoram Gudgeled – consigliere economico del Premier Renzi – sta lavorando ad un disegno di legge per fissare i requisiti di chi negozia i contratti ed il testo sembra ricalcare quanto preparato da un gruppo di giuristi, esperti della materia, che ne presentano i contenuti il 9 del mese al Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università di Roma Tre.

I capisaldi del provvedimento, oltre a richiamare il Testo Unico per quanto riguarda il peso dei Sindacati (media ponderata tra numero degli iscritti e voti presi alle elezioni delle RSU – CCNL di riferimento per il calcolo del 5% che dà titolo a partecipare alla trattativa per il Contratto Nazionale), affrontano il tema di cosa significhi essere « maggiormente rappresentativi »: non basta superare la soglia bi-



sogna – come scrive il Corriere della Sera – "... aderire a Confederazioni che sul piano nazionale, singolarmente o congiuntamente, abbiano una rappresentanza superiore al 33%. In sostanza la rosa si riduce a Cgil, Cisl e Uil."

Aprile 2015: sull'onda dei fatti di Milano e Roma, dove una sigla sindacale definita "minoritaria" ha paralizzato le città, il Ministro Del Rio interviene per ribadire la volontà del Governo (dopo le elezioni regionali ndr) di revisionare la legge sugli scioperi "Non si vuole comprimere un diritto sacrosanto dei lavoratori – dice il Ministro - ma credo sia un dovere sociale e di affetto verso il Paese entrare nel merito. Decisioni così gravi, come lo sciopero dei trasporti in una città, debbono riscuotere il consenso della maggioranza dei lavoratori. Un po' come da tempo capita in Germania".

A dire il vero il Sig. Ministro si tiene più basso nella percentuale necessaria a poter indire uno sciopero (75% di consensi, attraverso il referendum, per i tedeschi) e parla del 51% dei lavoratori favorevoli all'agitazione. Attenti al lupo...però: quali lavoratori? In Germania ci si riferisce a coloro che sono interessati alla vertenza (come dimostrato dal 91 per cento dei macchinisti DB, aderenti alla sigla sindacale GDL, che hanno detto "sì" allo sciopero per la riduzione dell'orario di lavoro e l'aumento del salario), non alla totalità delle maestranze dell'azienda. Dunque, quel Sindacato - forte in un settore specifico - che gli esperti giuristi vorrebbero "sterilizzare" per evitare il diritto di veto, nonostante la scarsa rappresentanza a livello generale, in Germania e negli altri Paesi Europei esiste e non è solo tollerato, ma garantito legislativamente.

Maggio 2015: la questione torna di attualità all'assemblea nazionale della Federazione dei Trasporti della Cgil il cui tema è quanto mai pertinente:

"Verso la Conferenza di Organizzazione: Rappresentanza e Contrattazione". Nel suo intervento il Segretario Generale della Filt – Franco Nasso – torna ad esprimere "l'auspicio" che il Testo Unico della Rappresentanza possa "...favorire anche la ricerca di una soluzione all'esercizio dello sciopero sulla base della dimensione della rappresentatività della singola sigla o dell'insieme delle sigle sindacali che proclamano lo sciopero".

Cioè non sulla base del consenso espresso dai lavoratori, bensì dalla dimensione dell'O.S. proclamante. Una bella differenza con il referendum tedesco!

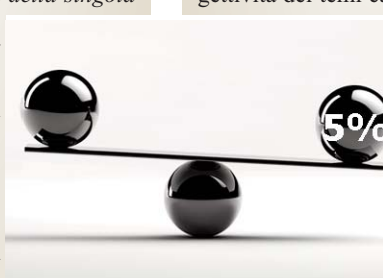
Giugno 2015: il cerchio sembra chiudersi, mentre gli auspici aumentano. "Mi piacerebbe arrivare un giorno al sindacato unico, ad una legge sulla rappresentanza sindacale e non più a sigle su sigle su sigle." dice il premier Matteo Renzi a Bersaglio Mobile su

La7. "Credo che in un settore come quello dell'auto un sindacato unico sia da farsi." rincara Marchionne all'Ansa. Ovviamente non si fa attendere la levata di scudi di Camusso – Furlan e Barbagallo, con la leader Cgil che parla di "Sindacato Unitario non unico, buono questo per i regimi totalitari".

Proviamo a mettere insieme il puzzle della rappresentanza: comunque la si veda prevale la logica dell'apparato sul reale consenso della base, si antepone la forza dell'Organizzazione alla volontà dei lavoratori, l'esatto opposto di quanto professa un Sindacato Autonomo e di Base.

Nel contempo, però, il Sindacato Autonomo e di Base non deve commettere l'errore di rifiutare a priori il confronto sulla reale certificazione del proprio consenso e del proprio seguito. Non deve e non può temere il giudizio dei lavoratori sulla propria linea sindacale e nemmeno sulla proclamazione di uno sciopero. Anzi, la sfida – come quella della GDL tedesca – di raccogliere la maggioranza dei consensi su una vertenza, anche attraverso un trasparente referendum, è in perfetta linea con la ragione stessa di voler rappresentare bisogni reali e condivisi.

All'opposto, un Sindacato come l'OR.S.A. deve contrastare con forza la logica del consenso chiesto alla generalità dei lavoratori anche su esigenze specifiche di alcune professionalità, il diritto a proclamare lo sciopero legato al "peso" dei soggetti proclamanti piuttosto che all'oggettività dei temi causa del conflitto.



Una deriva della democrazia sindacale che va combattuta ben sapendo che l'obiettivo è uno solo: far sparire i Sindacati profes-

sionali o che esprimono i valori delle varie categorie di lavoratori e ridurre al silenzio i Sindacati Autonomi, Indipendenti e di base.

Il Testo Unico non è arrivato a tanto, ci riuscirà l'agognata Legge?

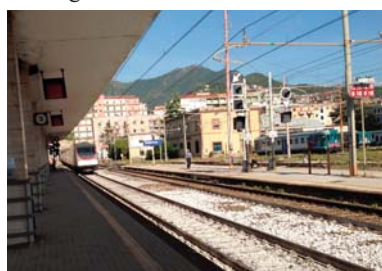
Attenti al lupo...■

Nuova sede OR.S.A. Ferrovie a Salerno

Un deposito locomotive del sud-Italia, una stanza in disuso che ricorda riunioni sindacali ormai lontane nel tempo, la voglia di tornare a parlare dei problemi dei ferrovieri della Campania e di Salerno, l'impegno di colleghi che credono ancora nel Sindacato fatto di dialogo, di richieste che partono dalla base, di comprensione e condivisione delle lotte.

Questa la voglia che ha animato Aniello, la coppia "dei" Pasquale, Mario, Gerardo, Alfonso guardando quella ex sede all'ingresso del D.L. di Salerno,

proprio davanti ai binari di partenza e arrivo della stazione. Sei ferrovieri, sei amici che hanno tirato su le maniche della camicia, hanno preso scalpello e pennello ed hanno ristrutturato quella vecchia stanza trasformandola nella sede della Segreteria Provinciale OR.S.A. Fer-



rovie di Salerno.

Mentre il Sindacato, nel suo complesso, è in difficoltà nei rapporti con la base e vive una stagione di critiche per la distanza che si dice lo separi dai luoghi di lavoro, l'OR.S.A. torna ad aprire sedi ed a confrontarsi con i ferrovieri negli impianti. Il segnale che questo è e rimane un Sindacato di base e di professioni che vuole essere un punto di riferimento visibile e fruibile nelle stazioni, nelle officine, nei depositi.

All'inaugurazione del 11 giugno c'era la Segreteria Generale guidata da Andrea Pelle, ma soprattutto erano pre-

senti tanti ferrovieri e tra questi i "magnifici 6" ai quali va il ringraziamento del Sindacato tutto per le ore dedicate al Sindacato, tra un turno di servizio e l'altro (e tra qualche mugugno di mogli, figlie e compagne...).

Campeggia un orso sulla parete arancione della sede a ricordare la forza e la determinazione di un Sindacato che in tanti volevano "braccare", ma che ancor oggi rappresenta un punto di riferimento per i ferrovieri di ieri e per quelli di domani.

Grazie ragazzi !!!!!!!

I magnifici 6 sono: Aniello Prisco, Pasquale Barone, Mario Basile, Gerardo Amarante, Alfonso Memoli, e Pasquale Pellino ■

Convegno OR.S.A. Trasporti a Firenze

TPL: l'assenza della politica ed i rischi delle gare.

a cura dell'OR.S.A. Trasporti - Toscana

Sabato 23 Maggio 2015 si è svolto a Firenze il convegno-studio: "Le politiche del trasporto pubblico locale: evoluzione, criticità e prospettive per cittadini, utenti e lavoratori" promosso dall'ORSA Trasporti Toscana con gli interventi dei relatori Pasquale Felice, Stefano Costantini e Lorenzo Dorato esperti, con diverse competenze specifiche, del mondo del trasporto pubblico.

I lavori sono stati aperti dai saluti del Segretario Regionale Fabrizio Picchi che ha voluto sottolineare l'interesse del sindacato a recepire i pareri di ricercatori e studiosi sul tema del Tpl per meglio comprendere la realtà attuale ed agire più efficacemente nelle dinamiche delle relazioni industriali, in un momento storico segnato da grandi trasformazioni del settore.

Vi è poi stata una breve relazione introduttiva del Convegno di Alessandro Trevisan, a nome della Segreteria Generale dell'ORSA Ferrovie, che ha ribadito il ruolo del sindacato non soltanto nella difesa degli interessi dei lavoratori del settore, ma anche nella promozione di un trasporto pubblico (locale e non) efficace, efficiente, a tutela degli interessi dei pendolari e dei cittadini e in coerenza con un'idea di politica dei trasporti nazionale coordinata, ad oggi del tutto assente.

A seguire si sono succeduti gli interventi dei tre relatori ad iniziare da Pasquale Felice, ex-ferroviere impegnato da anni in uno studio approfondito del mondo dei trasporti. L'intervento di Felice ha proposto un'analisi storica dell'evoluzione del settore del trasporto pubblico locale ponendo un'enfasi particolare sulle vicende più attuali contrassegnate dal delicato passaggio verso la liberalizzazione del settore - in presenza di una normativa incerta - e di iniziative contraddittorie da parte delle diverse regioni. In particolare sono state sottolineate le criticità del processo di apertura del settore alla logica delle gare e della privatizzazione, analizzando i casi emblematici della città di Genova e della regione Toscana e facendo emergere come, dietro la liberalizzazione del Tpl, si giochi una partita di egemonia commerciale su un settore strategico da parte dei grandi gruppi industriali europei, in una logica competitiva in cui l'apparente azione privata vede in realtà una forte partecipazione degli attori pubblici delle Nazioni più influenti.

Vi è stato poi l'intervento di Stefano Costantini, ricercatore presso l'Università di Genova, esperto di diritto del lavoro ed in particolare nel settore dei trasporti. Attraverso un chiaro e puntuale riferimento all'evoluzione della normativa giuslavoristica nel settore, Costantini ha mostrato come l'evoluzione verso il sistema delle gare metta in crisi radicale il modello tradizionale di tutela del lavoro nel momento del passaggio dei lavoratori dalle vecchie aziende monopolistiche ai nuovi operatori vincitori della gara. In questo delicato passaggio, per via del rischio di violazione della normativa europea sulla concorrenza (confermata da sentenze della Corte di Giustizia Europea) le cosiddette "clausole sociali" o, ancor più criticamente, la disciplina del trasferimento d'azienda, rischierebbero di non trovare applicazione, né formale,

né sostanziale. Le considerazioni svolte nella loro indiscutibile oggettività descrittiva obbligano ad una riflessione a 360° sul significato profondo delle gare e sugli esiti che potrebbero avere sul mondo del lavoro.

L'ultimo intervento è stato quello di Lorenzo Dorato, docente di economia presso l'Università di Siena e collaboratore presso l'Università di Roma Tre, che ha esposto un'analisi economica del trasporto pubblico locale, ricordando quali sono le caratteristiche strutturali del settore e le sue specificità. È stato sottolineato il ruolo decisivo dell'intervento pubblico per lo sviluppo del settore, mettendo in guardia dal considerare la struttura di mercato quale fattore realmente esplicativo delle diverse possibili prestazioni di un servizio di trasporto locale. Ha inoltre posto l'accento sui rischi connessi alla liberalizzazione del mercato, alla luce dei costi economici causati dall'introduzione di principi competitivi in un settore come quello dei trasporti pubblici, riaffermando l'importanza di una politica dei trasporti nazionale di ampio respiro, capace di tenere conto dei costi esterni del trasporto nell'interesse della collettività, in un'ottica di investimento di lungo periodo.

A seguito degli interventi dei relatori si è sviluppato un interessante e costruttivo dibattito.

Al termine dei lavori i rappresentanti dell'ORSA, nel ringraziare i relatori hanno espresso l'interesse a riproporre a Roma, in un prossimo convegno nazionale del Sindacato, le interessanti relazioni di ricerca sul Tpl (al momento ancora in corso d'opera) che verranno redatte in forma estesa, anche ai fini di un'auspicata pubblicazione, quale studio scientifico sul tema dei trasporti pubblici.



Indiscreto

3V



"gli iscritti che vorrei"....

A proposito di rappresentanza, illuminanti appaiono i contenuti dell'articolo di "Corriere Economia" uscito in edicola ancora il 13 aprile scorso, ma poi velocemente passato nel dimenticatoio.

Se tutto il Sindacato - a parole - sostiene che i lavoratori devono essere rappresentati da coloro ai quali hanno realmente dato mandato, per i pensionati questo evidentemente non vale. Basta l'autocertificazione degli iscritti per assurgere a tutore e difensore dei diritti della terza età.

Si, perché i dati snocciolati dall'INPS nell'operazione trasparenza avviata dal nuovo Presidente Boeri (con esiti alterni come sulle "pensioni d'oro" dei ferrovieri) offrono uno spaccato sulla reale rappresentatività delle varie Organizzazioni Sindacali che associano i pensionati.

Se coloro che hanno sottoscritto una delega al Sindacato sono 7.135.858 su 15.778.000 pensionati (oltre il 45% del totale) i dati dell'Istituto di Previdenza sulla forza associativa di ogni O.S. smentiscono - alle volte in maniera clamorosa - quelli dichiarati autonomamente dai Sindacati. Con una doverosa precisazione: il raffronto è sulle trattenute presenti nel cedolino della pensione e non sui pensionati, in quanto almeno il 10% di questi ultimi gode di più di un trattamento pensionistico. Dunque, dati alla mano, le autocertificazioni prodotte negli anni addietro dai vari Sindacati rischiano di produrre una forbice ancora più alta di quella che l'INPS certifica sulle pensioni erogate a marzo 2014. La riprova? Eccola:

fonte Corriere Economia

Sindacato	Iscritti per INPS	Autodichiarazione Sindacato	dati
SPI - CGIL	2.486.820	2.988.198	2013
FIP - CISL	1.614.359	2.006.515	2013
UIL - PENS.	493.303	572.95	2014
UGL - PENS.	45.442	458.002	2012
FIP - CISAL	82.576	720.000	2012
CONFSAL-FED.	15.806	416.700	2012

Non c'è che dire: una bella voragine tra le cifre che, in alcuni casi eclatanti, non è nemmeno motivata dalla giustificazione che sulle pensioni sociali la trattenuta della delega non si può effettuare anche se si risulta iscritti. Oppure che vi sono le deleghe "brevi manu" ed i pensionati all'estero liquidano la quota d'iscrizione direttamente al Sindacato.

Se poi l'INPS segnala che sono oltre 148 le sigle sindacali dei pensionati (come risulta dalle 8 milioni di pensioni alle quali viene mensilmente effettuata la trattenuta sindacale) e che metà di queste non superano i 1.000 iscritti, la domanda che ci si pone diviene quasi spontanea: ma l'invocata Legge sulla rappresentanza sindacale che spazzi via gli accordi pattizi fatti sempre e solo tra associazioni datoriali e Triplice Sindacale garantirà ancora questa "pluralità molecolare", come la definisce il Corriere, oppure inizierà a sfolire le fila?

CesarePozzo

DOVE GLI ALTRI NON ARRIVANO

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 o scrivi a 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. 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. 02.66726.11 - infocenter@mutuacesarepozzo.it



SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO
CESAREPOZZO
servizi d'integrazione sanitaria



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. Comprendendo anche i familiari dei soci, CesarePozzo assiste oltre 380.000 cittadini: una rete di persone, donne, uomini e ragazzi che scelgono un modo concreto, solidale e di aiuto reciproco per affrontare le spese sanitarie e socioassistenziali sempre più spesso a carico delle famiglie, per evitare soluzioni individualistiche e per non rinunciare a fare prevenzione sanitaria primaria e utilizzare i servizi di assistenza necessari.

Da sempre CesarePozzo è accanto ai lavoratori del settore delle ferrovie: oggi oltre 18 mila lavoratori nel settore delle Ferrovie con i rispettivi nuclei famigliari dimostrano con la loro adesione a CesarePozzo una scelta di campo lungimirante e di attenzione al nucleo familiare.

Dal 01 Gennaio 2013 CesarePozzo è anche il gestore del Piano sanitario per i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane, con una serie di coperture sanitarie previste per il solo dipendente. Questo positivo evento ha portato CesarePozzo a presentare nuove forme di assistenza per estendere le coperture ai familiari del lavoratore e anche per aumentare quelle previste per il ferroviere stesso.

Tutela Globale Extra, Prima Tutela Extra, Salute Più Extra, Salute Single Extra, Tutela Figli Extra (questi i nomi delle forme di assistenza dedicate per i ferrovieri) prevedono ulteriori coperture sanitarie non presenti nel Piano sanitario, ad esempio il ricovero ospedaliero (con o senza intervento chirurgico), l'assistenza per ricovero pediatrico, il sussidio in caso di nascita o adozione e per spese legate alla prima infanzia, sussidi in caso di infortunio sul lavoro o extra lavoro, in caso di riduzione di stipendio o di inabilità al lavoro. In sostanza, il lavoratore continua ad avere le prestazioni garantite dal Piano sanitario, mentre per sé e per i familiari aumentano le tipologie di sussidio.

In particolare, la forma di assistenza **Tutela Globale Extra**, con una quota di € 19 al mese versata tramite trattenuta in busta paga, prevede per il dipendente sussidi in caso di esami di alta diagnostica strumentale e alta specializzazione non previsti dal Piano sanitario (es. risonanza magnetica, ecografia, ecc.), sussidi per ricovero ospedaliero, malattia e infortunio, maternità/paternità e molto altro.

Senza alcuna quota aggiuntiva per i famigliari sono previsti sussidi per ticket per esami diagnostici e di laboratorio effettuati anche a scopo preventivo, alta diagnostica e alta specializzazione (es. mammografia, risonanza magnetica, tac, ecc...), interventi chirurgici sussidiabili, ricovero ospedaliero, ecc...

Il socio iscritto in **Tutela Globale Extra** riceve gratuitamente anche 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.

Il ferroviere con meno di 40 anni può scegliere **Tutela Globale Uno!** con una quota di € 10 al mese per aumentare le proprie tutele sia durante l'attività lavorativa sia nel tempo libero: tra gli altri, infatti, è previsto un rimborso per visita medico-sportiva.

La forma di assistenza aggiuntiva **Salute Più Extra**, inoltre permette di richiedere i rimborsi per il dipendente e per i suoi familiari per visite specialistiche ed esami di diagnostica e di laboratorio effettuati anche privatamente, nonché rimborsi per lenti per occhiali e protesi e presidi sanitari.

Tutte le quote versate sono fiscalmente **detraibili**, il socio ed i suoi familiari possono concorrere ai sussidi allo studio.

Su www.mutuacesarepozzo.org è possibile visualizzare tutti i dettagli di queste forme di assistenza.

Per maggiori informazioni è a disposizione il numero **0266726234** per ogni informazione, la mail infocenter@mutuacesarepozzo.it per farsi inviare i materiali di approfondimento, come anche rivolgersi ad una delle sedi territoriali di CesarePozzo.



Pillole di aziende

Serfer

Una Società in espansione con un contratto Aziendale scaduto dal 2009.

di Clemente Bellantone



©2000.01SE a Monfalcone (GO) - 090609 - © Marco Messina

Serfer (Servizi Ferroviari) questo l'anagramma coniato per una Azienda che ogni anno che passa si impone sempre di più nel mercato di chi offre servizi al mercato del trasporto ferroviario.

Serfer, Società controllata al 100% dal Gruppo FSI, effettua movimentazione ferroviaria utilizzando mezzi di proprietà e personale dotato di opportune abilitazioni. Movimenta ogni tipologia di merce collegando il cliente, attraverso il raccordo ferroviario, con l'infrastruttura RFI. Svolge prevalentemente attività di manovra ampliando il suo core business anche alle attività di condotta e manutenzione. È un'Azienda che prevalentemente fornisce servizi alle Società Commerciali (Trenitalia, Trenord e altre Imprese che effettuano sia servizio Merci che Passeggeri) appaltando anche forniture di servizi per Aziende. Citiamo probabilmente la più grande - l'ENI - ma molte altre, altrettanto importanti, si servono di Serfer:

- o Fiat Group
- o Dalmine
- o Duferdofin
- o Solvay
- o Burgo Group
- o Michelin
- o Basell Poliolefine

Tutte Imprese che hanno basi di movimentazione e spedizione carri all'interno di raccordi terminalizzati.

Serfer conta circa 900 dipendenti distribuiti su tutto il territorio nazionale con circa 50 cantieri attivi. Dispone di un proprio centro di formazione con un team di Istruttori accreditati ANSF, che opera per l'acquisizione

ed il mantenimento nel tempo delle competenze dei propri dipendenti ai fini della sicurezza e qualità del servizio prestato ai clienti. La Società offre inoltre i propri servizi differenziandoli in funzione delle caratteristiche dei clienti, rispetto alle condizioni dei luoghi e degli impianti in cui vengono svolti. Serfer è in possesso

delle Certificazioni ISO 9001, OHSAS 18001 per tutte le suddette attività.

Dal punto di vista industriale l'Azienda dispone di mezzi e condizioni per sostenere le richieste del mercato in una logica di concorrenzialità, ma vista dalla parte del Sindacato e dei Lavoratori non possiamo non far presente che il contratto di lavoro è scaduto già nel 2009 e vi sono forti resistenze per il rinnovo. Come ORSA ribadiamo quanto già detto in sede di incontro nazionale: il Contratto Aziendale va sicuramente rinnovato in quanto non risponde più alle esigenze che i lavoratori hanno. I pochi miglioramenti percepiti dai dipendenti Serfer in questi anni sono unicamente da ricondurre al rinnovo del CCNL di 1 livello (quello di riferimento, cioè della Mobilità - area Attività Ferroviarie), ma sono stati solo adeguamenti di natura economica che sicuramente non sono sufficientemente coerenti con le attività che nel frattempo sono state totalmente modificate dalle mutate esigenze Aziendali, partendo dalla tipologia stessa e dall'evoluzione dei profili professionali. L'espansione dei cantieri acquisiti in questi anni dimostra che le professionalità espresse dai dipendenti soddisfano pienamente le richieste dei cosiddetti "clienti" e per questo non possono essere trascurate le aspettative dei lavoratori che sono state da troppo tempo inascoltate.

L'OR.S.A. chiederà con forza il rinnovo del contratto Aziendale affrontando, in primis, il tema dell'adeguamento delle indennità che contribuiscono non poco alla crescita salariale. Necessita adeguare il contratto alle nuove norme sul lavoro, eliminando di fatto un sistema di precarietà che oggi contraddistingue il rapporto di lavoro di tanti dipendenti di Serfer. Il rinnovo del Contratto non è più rinviabile, il rapporto con l'Azienda va sicuramente ricondotto all'interno di un sistema di relazioni industriali che legittimi il confronto, dia ruolo e dignità alle richieste che giungono dalle maestranze e consenta, per esempio, di arrivare celermente alla elezione della rappresentanza di base (RSU) e dei Rappresentanti dei Lavoratori alla Sicurezza. ■

La delibera sui servizi minimi in NTV e sul trasporto merci

COMMISSIONE DI GARANZIA - OR.S.A.: SI ALZA IL LIVELLO DELLO SCONTRO

Il caso NTV

Lo avevamo preannunciato e coerentemente vi abbiamo dato corso: con atto di notifica del 22 maggio 2015 lo studio legale Ghibellini, in nome e per conto dell'OR.S.A. Ferrovie, ha comunicato alla Commissione di Garanzia sullo sciopero nei servizi pubblici ed a Nuovo Trasporto Viaggiatori di aver provveduto ad inoltrare ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento della nota del 1° aprile con la quale la CdG ha disposto l'effettuazione di servizi minimi "a discrezione della Società NTV" in occasione dello sciopero del 10 aprile scorso. I contenuti del ricorso al Tribunale Amministrativo riaffermano la posizione da subito espressa dall'OR.S.A., che riteneva la Delibera un atto forzato e difforme dalle disposizioni di Legge.

Forzato, perché la mobilità dei cittadini non poteva certo essere compromessa da una azione di protesta che avrebbe fermato - a fronte di una adesione del 100% dei lavoratori di NTV - non più di 50 treni ad alta velocità sulle centinaia di convogli circolanti sulle stesse direttrici e garantiti da Trenitalia.

Difforme, perché come evidenziato dallo studio legale di OR.S.A. nel ricorso ".....la Commissione di garanzia, sollecitando le parti ad adottare ogni iniziativa utile a favorire il raggiungimento di un'intesa sui servizi minimi ha illegittimamente attribuito a NTV il diritto di predisporre unilateralmente un piano dei servizi con l'individuazione di un contingente minimo di personale addetto così da assicurare le prestazioni indispensabili....". Tale decisione ha, quindi, consentito a NTV di prevedere 18 treni garantiti ".....pari al 48,6 % di quelli normalmente effettuati nella fascia interessata dallo sciopero con equipaggio composto da un solo macchinista, ampiamente superando il limite, così come fissato dalla legge 146/90, del terzo dei macchinisti che sono normalmente impiegati nel tempo interessato dallo sciopero. La violazione di tale indicazione è, poi, ancora più evidente

avuto riguardo alla sola categoria dei macchinisti....".

Riassumendo, dunque, per il Sindacato "..... la Commissione non ha in alcun modo tenuto conto dell'utilizzabilità di servizi alternativi forniti da imprese concorrenti tali da poter soddisfare, essi stessi, il godimento dei diritti della persona di cui al comma 1 dell' art. 1.



Infine, la Commissione anziché invitare le parti a pronunciarsi su una proposta di regolamentazione delle prestazioni indispensabili, intervenendo ove le parti non vi avessero provveduto, ha attribuito a

NTV il potere di provvedere unilateralmente a imporre, ancorché provvisoriamente, la regolamentazione delle prestazioni indispensabili....". Per tali ragioni l'OR.S.A. ha chiesto al Tribunale l'annullamento degli atti impugnati in quanto illegittimi.

La regolamentazione del servizio merci su ferro

Lo scorso 9 giugno la Commissione di Garanzia ha provveduto all'audizione dell'OR.S.A. e delle altre OO.SS. nell'ambito della procedura prevista dall'art. 13 della Legge 146/90 al fine di predisporre una regolamentazione provvisoria per le imprese ferroviarie merci private. Tale incontro, chiesto dal Sindacato, era conseguente alle note inviate singolarmente dalle varie OO.SS. con l'unica eccezione dell'UGL, rispetto all'originaria bozza di regolamentazione predisposta dalla Commissione. Quest'ultima, in apertura di incontro, ha evidenziato l'ulteriore necessità che si debba regolamentare anche lo sciopero dello straordinario ed in questo senso ha chiesto alle OO.SS. di produrre una posizione, possibilmente unitaria.

L'OR.S.A. ha ribadito che la nuova regolamentazione dovrebbe interessare tutto il comparto e non solo quello svolto da imprese private, evidenziando che la bozza di regolamentazione trasmessa smentisce le precedenti posizioni assunte della stessa Commissione di Garanzia. Inoltre, la regolamentazione provvisoria interessa un bacino di 37

aziende private che insieme assicurano solo l'1,8% delle tonnellate Km/Tr trasportate nell'intero Paese. Quindi, essendo la percentuale di merci trasportate assolutamente residuale, la stessa non può essere motivo di regolamentazione, poiché i servizi ai cittadini sono assicurati dalle restanti modalità (su gomma o su ferro da parte di altre imprese) che, va sottolineato, trasportano il restante 99,95% di merci.

Per queste ragioni l'OR.S.A. ritiene che la regolamentazione provvisoria proposta dalla Commissione di Garanzia, si porrebbe in contraddizione con la Legge 146/90 nella parte in cui deve essere temperato il diritto allo sciopero con quello dei servizi ai cittadini.

Peralto, l'art. 13 della Legge 146/90 prevede che la formulazione dei servizi minimi deve tenere in considerazione la possibilità di utilizzare mezzi alternativi. Nel caso in esame, parliamo dello 0,05% del trasportato.

Tornando al problema della coerenza, rispetto alle iniziative messe in campo, abbiamo evidenziato che nello stesso settore non possono esistere due regolamentazioni (una è già in vigore per il Gruppo FSI) e nemmeno si può immotivatamente ridurre la durata dell'astensione dal lavoro ad un solo giorno per il ferro, mentre nella gomma lo sciopero può durare sino ad un massimo di 5 giorni.

In sintesi la Commissione di Garanzia ha assunto, per definire la regolamentazione provvisoria del servizio merci ferroviario, le parti più stringenti del diritto di sciopero delle due regolamentazioni attualmente vigenti (quella del servizio su gomma e l'accordo per il Gruppo FSI del 23.11.1999). Cioè, rispetto alla prima è stata ridotta la durata massima dello sciopero e introdotte limitazioni / franchigie rispetto alla prima azione, mentre della seconda i servizi minimi da garantire.

È di tutta evidenza l'attacco frontale al diritto di sciopero e lo sbilanciamento a favore delle Imprese nelle cosiddette "regole di ingaggio". Tutte manovre preliminari ad una nuova Legge che comprime ulteriormente il diritto costituzionale? A detta dell'attuale Premier di Governo non dovremo attendere molto per ricevere risposta....

a cura della Redazione

Attenti a facebook

La Corte di Cassazione conferma il licenziamento di un lavoratore

Il Responsabile del Personale di un'azienda, supponendo il non corretto operato di un dipendente, ha creato un falso profilo di donna su Facebook al fine di assumere delle prove da utilizzare contro il dipendente stesso.

Dopo aver chiesto l'amicizia a quel lavoratore, che era stato già in precedenza colto a fare lunghe telefonate non di servizio, ha potuto verificare che il dipendente ha continuato a chattare durante l'orario di lavoro e che un giorno, allontanatosi dalla propria postazione per una telefonata di circa 15 minuti, non era potuto intervenire tempestivamente su una pressa bloccata da una lamiera che era rimasta incastrata nei meccanismi.

L'utilizzo di Facebook era continuato anche durante i giorni successivi e nell'armadietto aziendale che la so-

cietà aveva messo a disposizione del dipendente era stato rinvenuto un Ipad acceso e collegato con la rete elettrica.

A seguito di tale comportamento, il lavoratore è stato licenziato per giusta causa. La Suprema Corte di Cassazione, contrariamente a quanto sostenuto dal ricorrente, non ha ritenuto che l'accertamento svolto nei suoi confronti integrasse alcuna violazione dell'art. 4 dello Statuto dei lavoratori in quanto ha stabilito che "laddove il controllo sia diretto non già a verificare l'esatto adempimento delle obbligazioni dirette scaturite dal rapporto di lavoro, ma a tutelare beni del patrimonio aziendale, ovvero ad impedire la perpetrazione di comportamenti illeciti, si è fuori dallo schema normativo dell'art. 4 n. 300/70" e che il controllo messo in

atto dall'azienda era di carattere "difensivo", in quanto teso soltanto a sanzionare una condotta idonea "a ledere il patrimonio aziendale, sotto il profilo del regolare funzionamento e della sicurezza degli impianti".

Non è il primo licenziamento dovuto all'utilizzo di Facebook, ma è il primo pronunciamento della Corte di Cassazione.

Questo è accaduto senza che sia in vigore il Decreto attuativo sul Jobs Act, temporaneamente stoppato dal Garante per la Privacy, ove è previsto che: "L'accordo sindacale o l'autorizzazione ministeriale non sono necessari per l'assegnazione ai dipendenti degli strumenti utilizzati dagli stessi per effettuare la prestazione lavorativa, pur se dagli stessi derivi anche la possibilità di un controllo a distanza del lavoratore". ■

Linea Diretta ... e inDiretta

La previdenza complementare con particolare riferimento all'ambito del Gruppo FS (II parte)

Riprendiamo la trattazione sulla Previdenza Integrativa. In questa seconda parte, andremo ad affrontare gli aspetti riguardanti i Fondi complementari chiusi (o negoziali), d'ora in poi detti anche solo Fondi, il cui approfondimento è l'aspetto principale di questo articolo. Precisiamo che gran parte di quanto riportato è valido anche per le altre due modalità di iscrizione alla previdenza complementare descritte nel precedente numero.

DEDUZIONE

Le somme versate nei fondi sono completamente deducibili (cioè il reddito imponibile viene ridotto di importo pari a quanto versato) entro il limite complessivo di 5.164,57 € annui (conteggiando, entro tale limite, anche l'ammontare di altre eventuali forme assicurative possedute). I lavoratori che si avvalgono di fondi chiusi possono dedurre, sempre entro il limite sopra specificato, anche la quota versata dal proprio datore di lavoro.

Inoltre, tali versamenti non entrano nel computo dei tetti di reddito per la detassazione delle voci stipendiali legate alla produttività e nemmeno per il riconoscimento del cosiddetto bonus di 80,00 €, dell'Assegno per Nucleo Familiare e per il calcolo dell'ISEE.

L'agevolazione vale anche nel caso in cui i versamenti per la previdenza complementare siano effettuati a favore di familiari fiscalmente a carico per la quota da questi non dedotta. Non rientra nel computo l'eventuale somma versata a titolo di TFR.

Proseguendo dopo diritto a pensione e lavoratori di prima occupazione Anche dopo il raggiungimento del diritto a pensione, viene data la possibilità di continuare a versare la propria contribuzione nel Fondo mantenendo il beneficio della deducibilità fiscale (a condizione che l'iscrizione risalgia a non meno di un anno prima dell'andata in quiescenza).

I lavoratori assunti a partire dal 1° gennaio 2007 possono dedurre, a partire dal 6° e fino al 25° anno di permanenza in una forma di previdenza complementare, importi pari alla differenza fra l'importo di € 25.822,85 (5.164,57 € x 5) e i contributi versati nei primi 5 anni di adesione comunque entro il limite complessivo di 7.746,86 € l'anno aumentando quindi il normale tetto deducibile.

PORTABILITÀ

È possibile cambiare fondo da una forma di previdenza complementare ad un'altra dopo che siano trascorsi almeno due anni dall'iscrizione. Fa eccezione Fondinps, nel quale la portabilità può essere esercitata dopo un anno di iscrizione. Viene meno il vincolo dei due anni nel caso in cui si cambi settore lavorativo e quindi fondo di categoria. In tal caso la posizione maturata può essere immediatamente trasferita al nuovo fondo proseguendo l'accantonamento senza penalizzazioni.

Il trasferimento da un Fondo Negoziale ad un Fondo Aperto fa venir meno l'obbligo del datore di lavoro al

versamento della contribuzione a suo carico.

RENDITA

Per aver titolo alla rendita (vitalizio) è necessario che si verifichino contemporaneamente due situazioni:

1. aver maturato i requisiti che danno titolo alla pensione obbligatoria;
2. essere iscritti alla previdenza complementare da almeno cinque anni.



RISCATTO PARZIALE E RISCATTO TOTALE

Il riscatto parziale fino ad un massimo del 50% per cento della posizione individuale maturata è possibile in tre casi:

1. cessazione dell'attività lavorativa che comporti l'inoccupazione per un periodo di tempo non inferiore a 12 mesi e non superiore a 48 mesi;
2. ricorso da parte del datore di lavoro a procedure di mobilità, cassa integrazione guadagni (ordinaria o straordinaria);
3. richiesta della liquidazione della posizione individuale in un'unica soluzione del montante accumulato, a seguito della cessazione dell'attività lavorativa e del pagamento della restante parte fruita come rendita.

Il riscatto totale della posizione individuale maturata (con chiusura della

biliti dalle fonti che dispongono l'adesione collettiva;

5. quando convertendo in rendita il 70% del montante finale accantonato l'importo risulta essere inferiore al 50% dell'assegno sociale che per il 2015, è pari a € 5.830,76 annui (quindi a € 2.915,38). La conversione in rendita si calcola in base all'età anagrafica posseduta al momento del pensionamento e rappresenta "la speranza di vita" dell'assicurato;

6. decesso dell'aderente prima dell'esercizio del diritto alla prestazione pensionistica. La posizione individuale è riscattata dagli eredi ovvero dai diversi beneficiari desi-

gnati dallo stesso. In mancanza di tali soggetti la posizione rimane acquisita al Fondo.

Il riscatto non è ammesso nei cinque anni precedenti la maturazione dei requisiti di accesso alla pensione.

TASSAZIONE

La parte più tecnica (e più complessa) dell'argomento che stiamo affrontando è quella relativa alla tassazione sia del TFR che delle prestazioni derivanti dalla Previdenza Complementare. Preliminarmente possiamo affermare che le quote presenti nei Fondi sono complessivamente tassate in maniera più favorevole rispetto a quella prevista per il TFR lasciato in azienda.

TFR

Le quote maturate sino al 31.12.2000 (comprese quelle relative alla rivalutazione) sono interamente tassate dal datore di lavoro al momento dell'erogazione. A partire dal 1° gennaio 2001, la rivalutazione del TFR maturato ciascun anno, viene già tassato, solo nel medesimo anno di maturazione (al 31 dicembre), con un'imposta sostitutiva. Tale imposta, fino al 2014 era pari all'11% mentre dal 2015 è stata elevata al 17%. Dal TFR annuo si sottrae l'importo dell'imposta così calcolata ed il netto si va a sommare al TFR maturato al 31 dicembre dell'anno precedente e così per ogni anno fino all'interruzione definitiva del rapporto lavorativo.

Il primo e l'ultimo mese vengono considerati per intero se rispettivamente superano i 15 giorni.

Il trattamento di fine rapporto è soggetto a tassazione separata (minimo 23%) e pertanto, il suo ammontare non va a sommarsi ad altri importi percepiti nel corso dell'anno di erogazione (o detenuti ad altro titolo). Il datore di lavoro ha l'obbligo di effettuare la ritenuta ai fini fiscali al mo-

mento in cui il TFR viene erogato al lavoratore.

Per i rapporti di lavoro con durata inferiore ai due anni e per i TFR che hanno un reddito di riferimento non superiore ai 30 mila euro, con diritto che sorge a partire dal 1° aprile 2008, sono previste ulteriori particolari detrazioni.

All'atto pratico, il datore di lavoro tassa l'importo del TFR maturato al 23% (anche nel caso di erogazione di anticipo).

Successivamente, l'amministrazione

Reddito di riferimento (in euro)	Detrazione spettante (in euro)
fino a 7.500	70
oltre 7.500 e fino a 28.000:	$50 + 20 \times 28.000 - \text{reddito riferimento}$
	20.500
oltre 28.000 e fino a 30.000:	$50 \times 30.000 - \text{reddito riferimento}$
	2.000

finanziaria effettua il calcolo definitivo applicando l'imposta del 23% fino alla data del 31/12/2000.

Sull'importo maturato dal 1/1/2001 in poi, applicherà la tassazione pari all'aliquota media del reddito del quinquennio precedente l'erogazione (ovviamente sulla sola quota capitale in quanto, come detto, la rivalutazione viene tassata annualmente). Su tale imposta lorda verrà applicata una riduzione secondo lo schema sottostante:

Infine, calcolerà la differenza fra quanto pagato in fase di erogazione del TFR e quanto risulta dall'operazione sopra riportata. Se la differenza di imposta pagata supera i 100 euro emetterà un avviso di pagamento al diretto interessato. Tale avviso potrebbe anche essere di rimborso nel caso in cui il datore di lavoro avesse effettuato una trattenuta maggiore del dovuto altrimenti non emetterà alcun avviso.

FONDI (compreso TFR versato nel fondo)

Senza entrare nel merito delle fasi che compongono la costruzione delle prestazioni della previdenza complementare (contribuzione, accumulo ed erogazione) ci limitiamo a dire che la tassazione sui rendimenti prodotti nella previdenza complementare, fino a dicembre 2013 era pari all'11%.

Il D.L. 662/2014 l'ha portata all'11,5% per il solo anno 2014 ma la legge di stabilità 2015 con un "anomalo" effetto retroattivo l'ha aumentata dal 1 gennaio 2014 (e non più per il solo 2014) al 20%.

La quota investita in titoli del debito pubblico e degli altri titoli ad essi equiparati, mantiene l'aliquota agevolata del 12,50 per cento.

Forse è opportuno ribadire che la parte appena descritta, si riferisce alla tassazione dei rendimenti.

Quando si percepisce la rendita (generalmente dopo la quiescenza), la parte derivante dai versamenti già detti e pertanto non tassati in fase di contribuzione, è tassata al massimo al 15 per cento. Tale aliquota si riduce, dopo il 15° anno, di 0,3 punti per ogni anno di adesione fino ad un massimo di 6 punti quindi, con almeno 35 anni di partecipazione, l'aliquota scende al 9%. La rendita derivante dai versamenti non dedotti, già tassati durante la fase di accumulo, è esente da tassazione.

Come detto in precedenza, il TFR

versato alla previdenza complementare concorre a formare l'importo del vitalizio. Ciò sta a significare che tale quota viene tassata con le stesse aliquote sopra riportate e quindi, migliorative rispetto a quelle del TFR lasciato in azienda.

ANTICIPAZIONI

Azienda

Chi decide di lasciare il proprio TFR in azienda può chiederne dopo 8 anni di attività lavorativa presso lo stesso datore di lavoro l'anticipazione fino

al 70% di quanto accumulato per spese mediche straordinarie e per acquistare la prima casa per sé o per i figli entro i limiti del 10 per cento degli aventi titolo e comunque del 4 per cento del numero totale dei dipendenti.

Tale possibilità è data una sola volta, ma, spesso, nel caso in cui non sia stata richiesta la percentuale massima (70%), è possibile chiederla nuovamente fino al raggiungimento di tale percentuale.

Le aziende possono estendere la possibilità di erogare l'anticipo anche per altre motivazioni come ad esempio: la ristrutturazione della prima casa o la costruzione della prima casa o dell'abitazione principale del coniuge (ipotesi non previste da Codice Civile).

Fondi

Una volta decorsi otto anni di iscrizione alla forma di previdenza complementare, si potrà ottenere l'anticipazione fino al 75% della posizione maturata per l'acquisto della prima casa per sé o per i propri figli, o per interventi di ristrutturazione per la prima casa. La legge 457/78 consente altresì di chiedere l'anticipo del TFR anche per interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia alla prima casa di abitazione, che siano documentati come previsto dalla normativa stabilita dall'art. 1, comma 3, Legge 27.12.1997 n. 449.

Altra possibilità data, sempre dopo otto anni, è quella di richiedere fino al 30% della posizione maturata senza specificarne le motivazioni.

La tassazione applicata è quella separata (23%). In aggiunta vengono trattate anche le addizionali regionali e comunali.

L'iscritto, stavolta senza limiti legati al periodo di iscrizione al fondo, può chiedere una anticipazione sino al 75% delle quote versate (TFR ed eventuali contributi volontari) aumentate dei rendimenti realizzati per affrontare spese sanitarie per terapie e interventi straordinari riconosciuti dalle competenti strutture pubbliche per sé stesso, per il coniuge e per i figli.

In tal caso la richiesta di anticipazione al fondo sono tassate con un massimo del 15% ed un minimo del 9% in base all'anzianità di iscrizione nel Fondo. Le condizioni e le motivazioni di un'anticipazione "da Fondo" risulta chiaramente più favorevole rispetto a quelle richieste per l'anticipazione da TFR lasciato in azienda.

l'ultima parte sarà pubblicata nel prossimo

Cresce la presenza S.A.P.S. tra i ferrovieri di nuova generazione

RAIL CARGO CARRIER:

I LAVORATORI CHIAMANO L'OR.S.A.

8 giugno 2015: un'altra data da ricordare per l'ORSA e per il SAPS, un'altra azienda ferroviaria nella quale la presenza del Sindacato Autonomo e di base diventa importante e decisiva per il futuro dei lavoratori.

È stata infatti sottoscritta l'intesa per l'avvio delle relazioni sindacali in Azienda con la nomina degli RSA di estrazione TPT e PdM e la definizione di un calendario di incontri su tematiche importanti quali i turni di lavoro, l'utilizzazione del personale e gli aspetti accessori della parte economica.

Ma chi è Rail Cargo Carrier nel panorama delle Imprese Merci operanti in Italia?

Rail Cargo Carrier (RCC) è il braccio italiano di Rail Cargo Group, società di proprietà OBB la cui direzione operativa è affidata a Rail Cargo Austria. È leader nel mercato ferroviario merci nell'Est Europa e - con circa 2,3 miliardi di euro di fatturato annuo e più di 9.600 dipendenti - è una delle maggiori aziende di logistica ferroviaria in Europa. Nel 2013 ha trasportato merci per oltre 109 mln di tonnellate.

In Italia la Società conta un centinaio di addetti, il 70% di esercizio (mac-

gatio essendo scaduto il 31.12.2014 ed ha espresso indisponibilità a sottoscrivere un allegato al Contratto (l'accordo di Produttività) non solo anch'esso scaduto, ma decisamente peggiorativo, in molte sue parti, del Contratto Aziendale.

Su questo aspetto il Responsabile Risorse Umane ha anticipato la volontà aziendale di addivenire in tempi brevi ad un rinnovo del Contratto Aziendale, per la necessità di adeguare alcuni capitoli all'evolversi dell'Azienda ed ai nuovi obiettivi di produzione e produttività.

L'ORSA, nel ribadire che il C.A. non può che essere ancorato al Contratto delle Attività Ferroviarie e coerente con i suoi contenuti, ha chiesto un confronto su alcuni temi specifici che riguardano il Macchina ed i Polifunzionali. La Società ha condiviso la necessità di affrontare questi temi e le parti hanno fissato entro il 15 luglio il termine del negoziato.

Sugli obiettivi 2015, a specifica richiesta del Sindacato, RCC ha comunicato l'impegno ad accrescere i volumi di traffico (attualmente intorno agli 800.000 km/tr. anno) con l'acquisizione di nuovi servizi sull'asse del Brennero e nel Triveneto che porterebbero la produzione a sfiorare il milione di km/tr.



china e polifunzionali) ed il restante 30% dell'area operativa e amministrativa. Ha sedi a Trieste, Tarvisio, Verona QE (Treviso è in fase di chiusura).

Tornando all'incontro, hanno partecipato per l'Impresa i Responsabili Risorse Umane e Produzione - oltre al dirigente di Sala Operativa - mentre l'ORSA era presente sia a livello Nazionale che come strutture regionali di Friuli VG e Veneto.

In apertura di riunione RCC ha chiesto al Sindacato la disponibilità a sottoscrivere il Contratto Aziendale e l'Accordo di Produttività quale viatico per l'avvio di corrette relazioni industriali. ORSA ha ribadito il suo pieno diritto alla costituzione della Rappresentanza Sindacale in Azienda in qualità di Sindacato firmatario del CCNL di 1° livello applicato in azienda (Attività Ferroviarie), ha precisato che il CCA è di fatto in proro-

gatio essendo scaduto il 31.12.2014 ed ha espresso indisponibilità a sottoscrivere un allegato al Contratto (l'accordo di Produttività) non solo anch'esso scaduto, ma decisamente peggiorativo, in molte sue parti, del Contratto Aziendale. Su questo aspetto il Responsabile Risorse Umane ha anticipato la volontà aziendale di addivenire in tempi brevi ad un rinnovo del Contratto Aziendale, per la necessità di adeguare alcuni capitoli all'evolversi dell'Azienda ed ai nuovi obiettivi di produzione e produttività. L'ORSA, nel ribadire che il C.A. non può che essere ancorato al Contratto delle Attività Ferroviarie e coerente con i suoi contenuti, ha chiesto un confronto su alcuni temi specifici che riguardano il Macchina ed i Polifunzionali. La Società ha condiviso la necessità di affrontare questi temi e le parti hanno fissato entro il 15 luglio il termine del negoziato. Sugli obiettivi 2015, a specifica richiesta del Sindacato, RCC ha comunicato l'impegno ad accrescere i volumi di traffico (attualmente intorno agli 800.000 km/tr. anno) con l'acquisizione di nuovi servizi sull'asse del Brennero e nel Triveneto che porterebbero la produzione a sfiorare il milione di km/tr. Con la sottoscrizione del Contratto Aziendale e la formalizzazione delle RSA il percorso di riconoscimento di ORSA Ferrovie quale controparte negoziale è concluso. Ora, anche in RCC, i lavoratori hanno l'opportunità di dare forza e sostegno ad un Sindacato che fa della tutela delle professionalità e dei diritti dei ferrovieri la propria ragione di rappresentare. In verità lo stanno già facendo, visto il flusso continuo di adesioni che sta portando OR.S.A. Ferrovie ad essere il sindacato più rappresentativo in Azienda.

Un bell'inizio, non c'è che dire, ma anche una responsabilità alla quale dovremo saper rispondere con l'impegno dei nostri RSA e delle nostre strutture territoriali.

Ben arrivati e buon lavoro, colleghi di Rail Cargo !

a cura della Redazione

VENTIMIGLIA

Emergenza in stazione

Incuriositi dalle foto postate in internet dai mass media e che vedono una stazione trasformata in un bivacco per profughi, al momento abbiamo pensato ad un impianto impresenziato. Uno tra le centinaia che la tecnologia ha portato via al lavoro umano. Ma poi, guardando meglio, si vedeva l'atrio nuovissimo, i corridoi con i muri lucidi, il tabellone delle partenze illuminato e ci siamo chiesti: ma che stazione sarà? Non c'è voluto molto per scoprirlo. Si trattava di Ventimiglia, la stazione più vicina a quel confine "presidiato" dalle forze dell'ordine ed interdetto ai migranti, impediti a lasciare l'Italia ed a passare in Francia.

Allora abbiamo subito pensato ai nostri colleghi di Trenitalia e di RFI che prendevano servizio quella mattina... ed abbiamo preso coscienza del disagio, anche della tensione di chi ha aperto lo sportello 1 della biglietteria, quello dove sul bancone dormiva una persona in jeans e maglia bianca. Ed altri dormienti sostavano alla porta della biglietteria stessa, dove occorre fare attenzione nello scavalcare i corpi per non calpestare braccia o gambe.

Arrivati alla porta l'odissea non ter-

minava, perché occorreva svegliare quanti dormivano usando come guardiana la soglia d'entrata, sperando non fossero poi di cattivo umore e non si ripetesse ciò che è capitato al titolare dell'agenzia nell'atrio di stazione che è dovuto ricorrere alle cure del locale pronto soccorso!

Ma la Polfer, viene da chiedersi, dov'era? Si dice non abbia sufficienti agenti per coprire i turni di notte, vuoi per organico ridotto, vuoi per inidonei al servizio notturno: quindi inutile ricorrere al loro aiuto.

Eppure in biglietteria a Ventimiglia si deve passare il badge alle 05.40 e chi è di turno è di fatto inesorabilmente solo. Dunque, fatta salva la solidarietà e l'accoglienza, la comprensione verso chi fugge da una guerra con la disperazione nel cuore, la sicurezza di chi deve lavorare in mezzo a disperati che non hanno nulla da perdere, o che come a Milano hanno un machete a portata di mano, deve rappresen-

tare la priorità per coloro che operano in stazione e per quelli che vi transitano per andare ai treni. Proprio per rivendicare il diritto alla legalità e la sicurezza nei treni e nelle stazioni - anche quella di chi lavora a Ventimiglia - l'ORSA ha proclamato sciopero lo scorso 16 giugno e l'ha fatto da sola non tanto perché voleva "mettere il cappello" sulla rabbia e la solitudine dei ferrovieri dell'esercizio, ma solo perché altri hanno ritenuto non vi fossero le condizioni per una comune azione di lotta.

Meglio un verbalino con il Gruppo FSI per sopprimere 4 treni..... ■



CONTINUITÀ TERRITORIALE

Del Rio che ne pensa.....

Per dirla come "il venerdì" di Repubblica la pazzia idea l'ebbe il suo predecessore: Maurizio Lupi ipotizzò la fine della continuità territoriale per "via" ferroviaria tra Calabria e Sicilia. Treni al capolinea davanti a Scilla, tapis roulant che spostano i viaggiatori dal treno all'imbarco di Villa San Giovanni, navi superveloci ed accoglienti (!?) che solcano lo Stretto e adagiano i turisti sulla sponda siciliana dove li attendono treni (superlenti) per la destinazione finale nell'isola.

Per fortuna così non la pensano i siciliani ed i calabresi, i lavoratori dello stretto ed i Sindacati come il nostro che ha mobilitato i cittadini, le forze politiche e le parti sociali costringendo ad un - purtroppo temporaneo - passo indietro. Almeno così sembra a leggere l'esito dell'incontro con i vertici del Gruppo FSI guidati dall'A.D. Mario Elia e che ha portato solo l'OR.S.A. Ferrovie a confermare lo sciopero (per altro pienamente riuscito) del 25 marzo scorso:

"Nonostante le rassicurazioni giunte dall'Azienda lo scorso 18 marzo circa il mantenimento per il 2015 degli attuali collegamenti sullo stretto e del volume dei treni a lunga percorrenza ad oggi nell'isola" - scrive l'ORSA nel comunicato ai lavoratori ed ai cittadini siciliani - è chiaro ormai che le dinamiche di dismissione, che hanno scaturito la protesta di lavoratori e cittadini, hanno un preciso destinatario: la politica siciliana e nazionale.

Fin dallo scorso 23 dicembre, l'input del Ministero delle Infrastrutture, con la consapevolezza degli Enti Locali siciliani e calabresi, è stato quello di

riversare i costi del traghettamento veloce da Messina a Villa San Giovanni nel contratto di servizio destinato alla continuità territoriale con il treno, incaricando dunque R.F.I. a portare avanti una nuova organizzazione del sistema di traghettamento ferroviario che prevedeva e prevede tutt'ora la "rottura di carico". Infatti, nonostante i 30 milioni di euro stanziati nella legge di stabilità 2015, è



stato emesso il bando per il servizio ex Metromare, unicamente per la tratta Messina - Reggio, per un totale di soli 21 milioni di euro e nessun finanziamento, neanche la quota residua già stanziata di 9 milioni di euro, per la rotta Messina - Villa San Giovanni - che prosegue a carico di RFI. Eppure i dati riportano che su quest'ultima linea viaggiano 2 milioni di persone l'anno.

La mobilitazione di lavoratori e movimenti cittadini, la grande manifestazione a Messina del 14 febbraio, hanno certamente rallentato una macchina organizzativa posta in essere dal Ministero. "Taglio" di Stato che avrebbe comportato, a giugno 2015, l'ennesimo scippo alla popolazione siciliana con la pressoché chiusura del

servizio di continuità territoriale con il treno; oltretutto con gravi ricadute occupazionali nel settore.

Il diritto alla continuità territoriale è garanzia costituzionale. Il Sindacato e i cittadini siciliani non sono più disposti ad abbozzare dinanzi all'ennesimo arretramento sociale dell'Isola. Occorre procedere ad una fase di rilancio di tutto il servizio ferroviario, sia regionale che a lunga percorrenza, ammodernando la rete ferroviaria e la flotta dei treni, così da recuperare il gap sociale che ci penalizza dinanzi alla restante popolazione del Paese.

La politica locale e nazionale deve rispondere ai cittadini rispetto alla prosecuzione o meno del progetto della "rottura di carico"; progetto tutt'altro che abbandonato, ma solamente rimandato a dicembre.

Per tali motivi OR.S.A. Ferrovie ritiene indispensabile proseguire l'azione di tutela del servizio pubblico siciliano, da tempo intrapresa con il supporto anche di movimenti cittadini e comitati di pendolari...

La proposta dei siciliani e dei calabresi - che l'OR.S.A. condivide e sostiene - non è quella di mantenere l'esistente per una sorta di pregiudiziale rifiuto a discutere su un servizio alternativo, anzi. È in gioco non solo la continuità territoriale (come recita il comunicato), ma la stessa filosofia trasportistica sull'isola.

Perché rifiutare la proposta di garantire il traghettamento veloce del treno e non dei passeggeri con un Freccia Bianca che in soli 55' minuti attraversa lo stretto?

In proposito, il neo-Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che ne pensa?..... ■





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

CON **CAF
CNA**



**UN SERVIZIO IN PIÙ,
UN PROBLEMA IN MENO**

Come sai, quest'anno arriva il 730 precompilato, ma non lo riceverai a casa. Scegli la sede più vicina di CAF CNA: potrai modificarlo, integrarlo e completarlo in tutta tranquillità, insieme ai nostri consulenti. Con il vantaggio che CAF CNA verificherà la correttezza dei dati presentando la tua dichiarazione in modo certo e sicuro.

E questo vale anche per Ise, Red, IMU, TASI, ICRIC.

CAF CNA, tutte le risposte che cerchi non sono mai state così vicine.

Per conoscere la sede più vicina
Numero Verde
800-008899



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



Centro
Assistenza
Fiscale

Nel tuo interesse. Sicuro

www.caf.cna.it