



L'editoriale

di Alessandro Trevisan

In tanti pronti a premere il grilletto...

L'ARMA DELLO SCIOPERO PUNTATA CONTRO IL SINDACATO

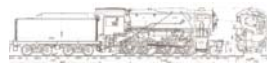
Negli anni '80 quando gli scioperi che oggi chiamano "selvaggi" nei trasporti erano all'ordine del giorno, al pari delle assemblee autoconvocate, l'opinione pubblica era informata dai mass-media sulle ragioni dello sciopero, senza per questo evitare la cronaca dei disagi subiti dai cittadini. Chi scrive più volte è stato chiamato dalla stampa a rendere conto delle motivazioni di uno sciopero, anche in contraddittorio con coloro che lo subivano. Era una informazione corretta e spesso gli stessi utenti solidarizzavano con gli scioperanti avendone comprese le motivazioni. Solidarietà che ha visto casi eclatanti come quello accaduto in Francia dove, nei primi anni '90, gli automobilisti in coda a 30 km da Parigi dividevano ed appoggiavano le lotte dei ferrovieri a difesa del loro fondo pensionistico!

Poi, piano piano, alle ragioni della protesta gli organi di stampa hanno preferito "santificare" i disagi patiti da viaggiatori, l'irresponsabilità dei Sindacati, l'irragionevolezza dei lavoratori. Sino ai giorni nostri dove l'attacco alle Organizzazioni Sindacali, la criminalizzazione dello sciopero e di tutte le forme di espressione sindacale (vedi l'assemblea dei lavoratori al Colosseo o a Pompei) ha raggiunto il suo apice. È evidente che questa pressione mediatica finisce con il sortire i suoi effetti: il Sindacato, come certifica una impietosa indagine de "La Stampa", vede calare la fiducia nel suo ruolo e - nel migliore dei casi - viene visto dagli italiani come uno strumento del tutto ininfluenza rispetto alle dinamiche economiche del Paese ed addirittura un cittadino su 4 pensa che senza il Sindacato le cose andrebbero meglio! Non ne risolveva le sorti nemmeno l'indagine tra i lavoratori dipendenti dove meno del 20% ritiene che il Sindacato tuteli veramente gli interessi dei lavoratori.

Insomma, da qualsiasi angolazione la si veda il consenso attorno al Sindacato, in primis quello Triconfederale, sta pericolosamente scemando ed il terreno per limitarne il ruolo diviene fertile. L'attuale Capo del Governo ha, per l'appunto, iniziato la sua battaglia per dare la spallata decisiva ad un Sindacato che vede come un freno alla crescita del Paese, in questo certamente aiutato

continua a pag. 3

I FERROVIERI DELL'IMPIANTO ACCANTO: INTERVISTA AD ANGELO CICCONE



Dopo la campagna degli anni '90 per privatizzare le ferrovie (con in prima fila Cgil - Cisl e Uil) e la successiva divisionalizzazione è oggi imminente la quotazione in borsa del Gruppo FS. Uno degli obiettivi era dividere una categoria di lavoratori in cui erano particolarmente forti il senso di appartenenza e la capacità contrattuale. Dopo 25 anni possiamo dire che lo spirito di corpo che animava i ferrovieri è progressivamente venuto meno assieme all'interesse verso i problemi del collega di un altro settore, oppure di un'altra Società che pure è parte di uno stesso Gruppo. Al "divide et impera" noi vogliamo opporre una ritrovata voglia di tornare a ragionare come lavoratori della stessa Impresa che assieme vivono i momenti di difficoltà, condividono lotte ed obiettivi, soprattutto sono parte di un comune destino. Iniziamo in questo numero un giro di orizzonte sui problemi dei ferrovieri dell'Impianto accanto, parlando del personale delle officine con il Segretario Nazionale SAT - OR.S.A. Angelo Ciccone.

a pag. 2



Proseguono i momenti di confronto con i ferrovieri dei vari settori lavorativi

Convegno del Personale addetto alla Vendita e all'Assistenza

Dopo le sale CCC, il lavoro della "Commerciale": le sue problematiche tra software che zoppicano, clienti stanchi delle code e tensioni che si scaricano sugli addetti di front-line.

Di tutto questo e di molto altro parleremo all'Auditorium Salesiani in Roma il 3 dicembre 2015 a partire dalle 13.30 alla presenza di colleghi di Trenitalia, NTV e Trenord provenienti da tutt'Italia.

Il Convegno è aperto al contributo di tutti. Partecipate numerosi!

la locandina del Convegno a pag.7

Elezioni RSU / RLS Gruppo FS

24, 25, 26 e 27 novembre 2015



Le elezioni di fine novembre tra i lavoratori del Gruppo FS rappresentano uno spartiacque tra il dire e l'avere, tra il presumere e l'essere: dire o presumere di rappresentare le istanze dei lavoratori, oppure avere il mandato certificato dei lavoratori attraverso il voto ed essere realmente portatori delle loro istanze.

L'OR.S.A. Ferrovie partecipa a queste elezioni impegnando i propri candidati ad essere portavoce dei lavoratori, attenti al rispetto degli accordi e degli impegni assunti al tavolo di trattativa ed in stretto rapporto con il Sindacato che - d'altro canto - dovrà rappresentare e sostenere al meglio l'attività dei vari colleghi RSU e di quella dei Rappresentanti dei Lavoratori alla Sicurezza.

Un impegno reciproco che impegna l'Organizzazione Sindacale a tutti i livelli.

leggi il manifesto elettorale a pagina 8

NUOVA APP OR.S.A. FERROVIE



Da oggi è disponibile per tutti gli utenti l'App Ufficiale "ORSA Ferrovie" che potrà essere gratuitamente scaricata ed installata sul proprio telefonino dal Play Store (al momento è possibile farlo solo per smartphone e tablet dotati di sistema operativo Android).

La nostra App, una volta installata, permetterà con facilità di ricevere in maniera completamente automatica tutte le ultime notizie OR.S.A. Ferrovie e di rimanere, così, sempre aggiornati.

Comitato Pari Opportunità:
una iniziativa che va lodata

Progetto
"Prevenzione...si parte!"



Mentre il Governo Italiano, prima mette «sotto stretta osservazione» 208 prestazioni ed esami (dall'odontoiatria alle risonanze magnetiche, dall'esame del colesterolo alle tomografie che pesano sul servizio sanitario per oltre 13 miliardi di Euro), poi - tanto per prendersi avanti - con la Legge di Stabilità 2016 provvede all'ennesimo taglio "lineare" di quasi 2 miliardi alla Sanità, in Italia c'è ancora qualche politico che parla a sproposito di prevenzione e di informazione.

Per fortuna nella cosiddetta "società civile" c'è chi, invece di parlare, fa: il Comitato Pari Opportunità del Gruppo FS Italiane è tra questi organismi che è giusto - di questi tempi - definire benemeriti. Lo scorso 17 giugno, infatti, si è tenuto a Milano, il primo di 10 seminari sulla informazione e prevenzione dei tumori al seno, partendo dalle attività di sensibilizzazione e di promozione di stili di vita sani.

Il progetto, riservato alle dipendenti del Gruppo FS, è sviluppato in partnership con Europa Donna Italia, una organizzazione internazionale sorta da un'idea del professor Umberto Veronesi e che include ad oggi ben 46 Paesi.



La Rappresentante Nazionale OR.S.A. Ferrovie del Comitato Pari Opportunità Ilda Golfieri

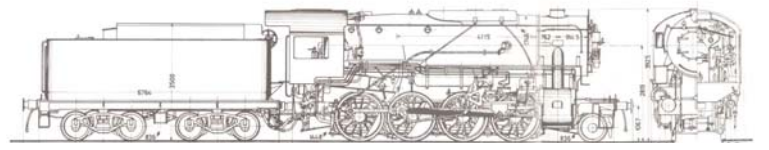
Il Movimento rappresenta il diritto delle donne alla prevenzione e cura del tumore al seno e si interfaccia con le Istituzioni pubbliche affinché si attuino una politica sanitaria che punti a completare la copertura in ambito nazionale dei programmi di screening mammografico, promuovere l'organizzazione dei cen-

continua a pag. 4

I ferrovieri dell'impianto accanto

La Manutenzione Rotabili

Ne parliamo con Angelo Ciccone – Segretario Nazionale S.A.T. – OR.S.A.Ferrovie



Con questo numero apriamo una finestra sui problemi che riguardano i ferrovieri degli altri settori del Gruppo FSI con l'intento di tornare a ragionare come lavoratori della stessa Impresa che assieme vivono i momenti di difficoltà, condividono lotte ed obiettivi, soprattutto sono parte di un comune destino.

Dal passaggio ad Ente Pubblico Economico dei primi anni novanta (il primo passo di quella privatizzazione, allora tanto desiderata dalla stessa Triplice che raccoglieva le firme di sostegno tra lavoratori e cittadini) alla divisionalizzazione del 1999, sino all'attuale forma di Società per Azioni a totale controllo pubblico, uno degli obiettivi che il management ferroviario ha perseguito è stato quello di dividere i ferrovieri per ridurre la forza contrattuale della Categoria e minarne il senso di appartenenza.

Oggi, con la privatizzazione alle porte, il tentativo è sostanzialmente riuscito: l'interesse verso il collega dell'Impianto accanto è venuto meno, al pari dell'attenzione verso i suoi problemi. Anche quelli di carattere generale che dovrebbero coinvolgere la Categoria (dall'unitarietà del Gruppo al rinnovo contrattuale, dal Premio di Risultato che non arriva al diritto al pasto) vengono spesso "pesati" secondo l'interesse di profilo, cioè a seconda di quanto ciò incida sul proprio posto di lavoro e sulla propria condizione professionale.

Questa separazione dei lavoratori dai problemi comuni è pesantemente costata al momento delle ristrutturazioni aziendali e delle crisi occupazionali che hanno coinvolto altre grandi aziende di trasporto del Paese (una su tutte: Alitalia).

I ferrovieri lo spezzatino del Gruppo FSI non se lo possono proprio permettere e per questo c'è bisogno di sentirsi nuovamente tutti dentro la stessa Azienda, ugualmente importanti nella filiera treno, ognuno parte integrante di un servizio di trasporto fondamentale per il Paese. Soprattutto consci che il futuro che si dipinge per il Gruppo FSI mette a rischio non qualche posto di lavoro, non qualche attività, ma la struttura stessa della nostra Azienda, il suo core-business ed il concetto stesso di servizio integrato, pubblico e sociale.

È dunque tempo di tornare a parlare tra noi, valorizzando il lavoro di ogni ferroviere e confrontandosi giornalmente con i problemi di ciascuno. Il SAPS è pienamente dentro questa logica intersettoriale ed intersocietaria. Infatti, associando e rappresentando molti profili in RFI ed in Trenitalia - i Capi Stazione come i TPT, la Commerciale come la Manovra o gli addetti alla Circolazione - ha nel suo DNA il valore dell'appartenenza alla categoria dei ferrovieri tout-court ed il continuo confronto con i colleghi degli altri settori è parte integrante del nostro quotidiano lavoro.

Partiamo in questo numero dai Col-

leggi della Manutenzione Rotabili, da quell'Impianto accanto che spesso ci vede presenti assieme ai Capi tecnici e agli Operai nei capannoni delle Officine a condividere le problematiche del servizio, ma anche a confrontarsi sulla condi-



zione lavorativa, sui turni e gli ambienti di lavoro, sulla logistica e sulla sicurezza. Angelo Ciccone è dal 2011 il Segretario Nazionale S.A.T.-ORSA (Sindacato Autonomo Trazione) e nella sua lunga militanza sindacale si è trovato spesso ad incrociare anche le problematiche delle Stazioni.

Non è vero, Angelo?

"conosco bene il "vostro" mondo, soprattutto il settore della Commerciale. In Campania l'impegno per contrastare la chiusura delle biglietterie ha sempre caratterizzato l'opera dell'ORSA ed ancor oggi siamo impegnati, senza distinzione di settore, ad impedire la desertificazione degli impianti. La Vendita e l'Assistenza, che qualcuno ritiene no-core nella filiera treno, invece secondo me è un servizio che oserei definire essenziale per la clientela"

Passiamo a parlare di RSU e RLS: noi dell'OR.S.A. gli ambiti dei Collegi non li abbiamo sottoscritti perché, anche e non solo nel settore delle Officine, si è fatto un po' di "tutt'un'erba un fascio" mettendo un coacervo di professionalità dentro uno stesso Collegio. Comunque il dado è tratto ed il SAT come si sta preparando a questa importantissima tornata elettorale?

"Va detto con chiarezza: la geografia dei collegi - così come l'ha delineata l'allegato A all'accordo del 31 luglio - non poteva essere accettata. Dobbiamo, però, prendere atto che non è bastata la nostra dura opposizione al tavolo di confronto con il Gruppo e le altre OO.SS. ed a nulla sono valse le nostre proposte di modifiche che potessero dare più valore alla presenza di ciascun profilo professionale. Restiamo convinti che le problematiche di un determinato profilo le debba discutere un collega di quel

profilo e per questo come SAT siamo pronti a ragionare per la costruzione di liste che vedano la partecipazione di tutti. Un grande sforzo che impegnerà tutta l'Organizzazione"

Se provassimo a fare un manifesto elettorale del SAT credo che la ferma opposizione alle esternalizzazioni dovrebbe essere il tema centrale, magari assieme alla necessità di ridare centralità al lavoro della Manutenzione Rotabili come abbiamo cercato di fare nel 2012 in sede di rinnovo del Contratto. Il valore di esserci di resti tu....

"Siamo davanti ad un'Azienda che fa il "gioco delle tre carte" e che giustifica le mancate internalizzazioni con la carenza di personale. Un bluff perché altrimenti avrebbe accettato la nostra proposta di assumere nuove leve con le specializzazioni che servono nelle officine di oggi dove la tecnologia è sempre più presente. Abbiamo il dovere di investire di più sulla formazione ricordando che, con il nostro grande contributo, il CCNL del 2012 ha messo al centro della politica industriale del Gruppo FSI - soprattutto nei settori della Manutenzione Infrastrutture e Rotabili - la reinternalizzazione delle lavorazioni, in particolare quelle afferenti alla sicurezza. Come SAT continueremo a mettere pressione alla Società perché dia gambe agli impegni assunti, soprattutto per le lavorazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio che devono tornare ad essere affidate ai ferrovieri"

Partecipiamo a queste RSU dopo che l'ORSA ha aderito al Testo Unico sulla Rappresentanza Sindacale. Molti hanno espresso malumore e contrarietà. Tu ed il tuo settore avete convintamente sostenuto e difeso la scelta. Vuoi spiegare il perché?

"quell'accordo interconfederale è tutto fuorché un buon accordo, il malumore è palese come le contrarietà, ma abbiamo il dovere di non fare un favore alla Triplice Sindacale, cioè lasciarle campo libero, disfarsi dei Sindacati Autonomi e di Base per dire - magari - che sono stati questi a rifiutare la verifica del consenso tra i lavoratori. Noi invece accettiamo la sfida consci che i ferrovieri ci vedono come l'unico argine al progressivo arretramento delle conquiste salariali e normative e come baluardo di una politica sindacale mai remissiva o concertativa. Per questo l'ORSA, nelle prossime elezioni RSU/RLS, è impegnata a presentare candidature che godono del reale consenso della base con l'obiettivo di ottenere un alto numero di consensi."

Parliamo adesso delle proposte di Trenitalia per la Manutenzione Ro-

tabili. Tu hai partecipato a tutti gli incontri che si sono svolti sinora. Qual è lo stato dell'arte?:

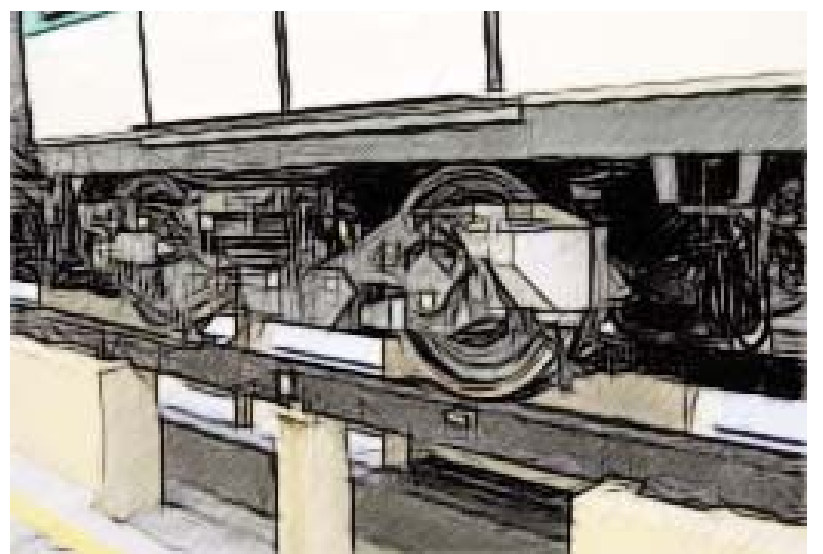
"in Trenitalia è forte la fazione che vuole dare all'esterno la manutenzione, partendo da una valutazione - che noi abbiamo già confutato - secondo la quale i ferrovieri costano molto e dare l'attività all'esterno abbatterebbe i costi, garantendo comunque un adeguato standard manutentivo.

Come SAT abbiamo, invece, portato una miriade di casi nei quali Trenitalia ha dato all'esterno lavorazioni, anche strettamente connesse alla sicurezza dell'esercizio, per fare poi una precipitosa marcia indietro stante la scarsa professionalità delle ditte a cui era stato affidato il lavoro.

Molte volte i ferrovieri hanno dovuto riparare i danni commessi dalle imprese di appalto. Un esempio su tutti: le mancate bonifiche dell'amianto sui rotabili. Un vero e proprio scandalo con i ferrovieri che intervenivano su mezzi "bonificati" con tanto di certificazione esterna e si accorgevano che, invece, la bonifica era ancora da fare!

Per fortuna grazie alla nostre battaglie in sede di rinnovo del Contratto 2012 i ferrovieri non hanno più nulla a che fare con questo minerale "killer" che tanti lutti ha causato nel mondo del lavoro. Confermo l'impegno del SAT-ORSA per garantire un futuro occupazionale e produttivo nella Manutenzione Rotabili, per una formazione al passo con l'evoluzione tecnologica dei mezzi, per i necessari investimenti strutturali."

Allarghiamo lo sguardo ai trasporti: l'OR.S.A. si prepara a celebrare il congresso di comparto ed il tuo settore ha da sempre sostenuto che l'evoluzione del Sindacato Autonomo e di Base non può che passare da una presenza strutturata nei Trasporti. Come vedresti il ruolo del nostro Sindacato soprattutto nei rapporti istituzionali e con



le associazioni datoriali?

"OR.S.A. Trasporti è il futuro della nostra Organizzazione ed un valore aggiunto per i settori del Comparto. Le gare sono alle porte, l'intermodalità ne sarà il liet-motiv assieme ai tentativi di separare i lotti appetibili da quelli a scarso traffico, sia nella gomma che nel ferro. L'OR.S.A. Trasporti dovrà rappresentare il Sindacato che fa da argine

alla dismissione del valore pubblico e sociale del TPL e che rivendica il diritto alla mobilità per tutti i cittadini, alla tenuta occupazionale del settore e che pretende le clausole di salvaguardia del lavoro e del salario. Di fatto quello che chiediamo con forza da oltre un decennio, come Ferrovieri, come Autoferro e come Marittimi. Presto andremo al Congresso dove rinoveremo la volontà di superare i dissensi e costruire il progetto di un grande Sindacato Autonomo di tutti i Trasporti"

Si pensa alla liberalizzazione del settore, alla messa a mercato delle aziende di trasporto e nel contempo a ridurre ulteriormente lo spazio al diritto di sciopero. Che ne pensi?

"la classe politica di questo Paese sta illudendo i cittadini che con i privati i servizi miglioreranno, che saranno di più ed a minor costo. Nel frattempo, politica e media gettano fango sul servizio pubblico reo di tutte le peggiori diseconomie del sistema. L'obiettivo? la collettività deve vedere il privato come la panacea dei suoi mali e non vedere come ci si arriva alla liberalizzazione dei servizi pubblici, cioè attraverso una competizione senza regole che si scarica unicamente sul costo del lavoro, da abbattere oltre ogni ragionevole limite. La storia insegna che un mercato sregolato consente alla concorrenza di insediarsi nella parte più redditizia, mentre l'onere della sostenibilità del servizio non remunerato resta alla collettività. Ecco come si socializzano i costi e si privatizzano i guadagni!"

Nel ringraziare tutti gli amici de "La Nostra Stazione" per questa opportunità, voglio lanciare un appello ai Ferrovieri, non solo a quelli delle Stazioni: oggi è importante dare il proprio consenso all'ORSA Ferrovie per dimostrare che su temi quali la Clausola Sociale, la recentissima battaglia (civile, prima an-

cora che sindacale) contro le aggressioni al personale ferroviario, l'impegno ad assicurare a cittadini e lavoratori un trasporto che resti pubblico e sociale, i ferrovieri sono con l'OR.S.A.! Noi continueremo a porre la massima attenzione alla dignità di tutti i ferrovieri ed alla loro sicurezza nei luoghi di lavoro.

Se vuoi contare vota OR.S.A! ■

continua da pag. 1

da iniziative di lotta che sono sembrate fatte apposta per sollecitare il Governo ad imporre ulteriori limitazioni al diritto di sciopero. Vuoi uno sciopero bianco, una serrata il giorno di apertura delle scuole od una assemblea sindacale in uno dei siti più famosi al mondo ed il nostro Presidente del Consiglio può lasciarsi andare ad uno dei suoi tweet più famosi: "Non lasceremo la cultura ostaggio di quei sindacalisti contro l'Italia. Oggi decreto legge #colosseo #lavoltabuona" (illuminanti i passaggi sui sindacalisti anti-italiani ndr). Il decreto è infine arrivato, per altro con una velocità così sospetta da far pensare che il testo fosse già pronto da tempo

A questo punto, però, una domanda sorge spontanea: quando si può definire legittimo uno sciopero? O me-

Dunque, un Paese civile ed in primis la sua classe dirigente dovrebbe porsi il problema di come evitare il sorgere del conflitto, non come curarlo (ammazzando il diritto) ed il Sindacato dovrebbe provare a fare – in questo senso – alcune proposte. La Cisl ci ha provato con la proposta di legge di iniziativa popolare chiamata "sciopero intelligente", ma anche in questo caso viene meno l'elemento che disinnesci la protesta, spostandone solo gli effetti sulle aziende.

Si dovrebbe, invece, creare un meccanismo che aiuti la composizione delle vertenze attraverso la nomina di un soggetto terzo che possa valutare le ragioni degli uni e degli altri e sia in possesso di una reale capacità di intervento. Per esempio, nel caso di oggettive motivazioni a favore dei proclamanti, erogando una sanzione pecuniaria alle aziende, obbligandole ad adempiere agli accordi inevasi

Le rivendicazioni del ramo Commerciale portate avanti solo dall'OR.S.A. - Ferrovie

TRENORD: UNO SCIOPERO SIGNIFICATIVO

Quando una Azienda non riconosce le anzianità retributive dei propri dipendenti, non rispetta i criteri contrattuali per i passaggi di area, non assegna funzioni superiori e trasferite a chi ne ha titolo, finge che i problemi legati alle condizioni di lavoro del personale non siano reali, cosa fa un Sindacato che si rispetti?

Proclama sciopero!

E sciopero fu: a Trenord il 1° ottobre 2015 le biglietterie sono rimaste chiuse, i varchi impresenziati e le adesioni degli addetti al Settore Commerciale hanno toccato punte del 100%.

Una vertenza partita dal basso, dalle nostre RSA che – di concerto con il S.A.P.S. OR.S.A. Lombardia – hanno saputo raccogliere:

- le istanze che venivano dai colleghi delle biglietterie provenienti dal contratto dell'ex ramo autoferro, penalizzati per il mancato riconoscimento della

loro anzianità retributiva;
- le proteste per il mancato accordo sui criteri di crescita professionale del personale, mentre Trenord emanava, contemporaneamente e unilateralmente, manifestazioni di interesse a Capo Balcino;

- la richiesta delle funzioni superiori per i Tecnici Commerciali Terra/Bordo di livello C che espletano l'attività del profilo superiore di Specialista Tecnico Commerciale presso la Biglietteria di Rho Fiera in occasione dell'Expo;

- le necessità, rivendicate a gran voce dai lavoratori, di una maggiore tutela rispetto alle difficili situazioni, ambientali e logistiche nelle quali operano i colleghi della Commer-

ciale: aggressioni, vessazioni verbali e stress da lavoro correlato.

Un mix di richieste che il management di Trenord ha sottostimato, assieme alla convinzione che OR.S.A. non riuscisse a coagulare attorno alla sua battaglia i

ferrovieri della Commerciale, magari presupponendo che OR.S.A. Ferrovie sappia solo rappresentare il personale mobile. Errore colossale, al quale ora Trenord dovrà rimediare cercando di dare risposte ai problemi – più che seri – posti dal Sindacato.

Magari evitando le manfrine delle ultime trattative e cercando di entrare nel merito delle problematiche che investono un settore fondamentale nella

filiera treno, al pari di chi il treno lo conduce o lo scorta.

Clemente Bellantone



glio: quando le ragioni sono tali da giustificare uno sciopero? I dipendenti del Colosseo (che l'assemblea l'avevano proclamata ed annunciata con largo anticipo) dal novembre 2014 subivano un taglio del proprio stipendio superiore al

entro un termine perentorio. Nel caso opposto impedire al Sindacato l'effettuazione dello sciopero. Così facendo si ridurrebbero drasticamente le fonti del conflitto, si rafforzerebbe il principio del rispetto degli accordi sottoscritti dalle parti e si responsa-



30% per il mancato pagamento del salario accessorio e, guarda caso, il giorno dopo l'assemblea – assieme al decreto che equipara la cultura ai servizi essenziali in caso di sciopero – i fondi sono stati sbloccati dal Ministero dei Beni Culturali. Qualche giorno dopo una manifestazione sindacale all'Interporto di Bologna ha scatenato le ire del Presidente – Pietro Spirito – che l'ha bollata come una presa di ostaggio per 120 aziende e 3000 lavoratori da parte di una sparuta minoranza....che però scioperava contro licenziamenti illegittimi!

Allora, i fautori della "sterilizzazione sindacale" del Paese dovrebbero analizzare le ragioni che stanno alla base degli scioperi e che tutti si guardano bene dal rendere pubbliche: cioè che la stragrande maggioranza dei conflitti di lavoro sono il frutto del mancato rispetto degli accordi sottoscritti o del mancato rinnovo dei contratti di lavoro (se gli autisti dei bus, per esempio, tornassero a scioperare qualcuno potrebbe dargli torto? Sono 7 anni che aspettano...).

bilizzerebbero di più i tavoli negoziali.

Purtroppo, in Italia, trovare parti veramente "terze" spesso risulta particolarmente disagiata.

Nel frattempo il Governo si appresta a varare l'ennesima legge anti-sciopero (dopo quella anti-art.18) con il referendum preventivo oppure con la proclamazione valida solo se sottoscritta da Sindacati che rappresentino in Azienda il 50%+1 dei lavoratori, ovvero da nessuno.....

A meno che i lavoratori di questo Paese non decidano di dare finalmente la reale rappresentanza alle forze sindacali autonome, indipendenti, espressione delle professioni e del lavoro.

Questa potrebbe essere la vera rivoluzione sindacale del terzo millennio e le opportunità per dare un primo segnale non mancano: a cominciare dalle elezioni RSU/RLS nel Gruppo FSI il prossimo novembre, un'occasione per i ferrovieri di votare e far votare:

OR.S.A. naturalmente! ■

Rail Cargo Carrier:

accordo sulle attività di Trieste

Anche il nuovo Responsabile Risorse Umane di Rail Cargo Carrier ci ha provato: ha chiesto ad ORSA Ferrovie di sottoscrivere, dopo il Contratto Aziendale, anche l'accordo di produttività del 3 agosto 2012, un accordo scaduto da quasi 2 anni, ma che un'altra O.S. ha accettato di prorogare sino al 31.10.2015.

In coerenza con quanto avevamo già verbalizzato in sede di avvio delle relazioni industriali con RCC, abbiamo ribadito che si tratta di norme ampiamente superate e non più idonee a rispondere alle esigenze di produttività aziendale, garantendo le giuste condizioni lavorative e retributive per il personale. Su questo aspetto si impone un celere avvio del negoziato che veda allo stesso tavolo le OO.SS. maggiormente rappresentative in Azienda e le R.S.A.. Per le questioni di carattere produttivo RCC, confermando il piano industriale ed i volumi di traffico, ha dovuto prendere atto della disomogenea ripartizione dei servizi tra gli Impianti, cosa che determina la sottoutilizzazione dei lavoratori di Trieste ed un significativo disequilibrio economico per questi ultimi. In tal senso la Società ha accettato e condiviso la proposta di ORSA per il riconoscimento di una specifica indennità economica al Personale di Trieste in attesa che una rivisitazione dei servizi renda più omogenei i carichi di lavoro ed i servizi tra gli Impianti di Trieste, Tarvisio e Verona.

Un risultato importante, dopo mesi di inascoltate richieste e di inutili incontri con le altre OO.SS. presenzi in Azienda che fa dire al nostro RSA: "Finalmente un primo traguardo in RCCI l'abbiamo raggiunto. C'è ancora tanto lavoro da fare, ma quello che siamo riusciti a ottenere era impensabile fino prima dell'entrata dell' ORSA in

azienda. Finalmente un sindacato dalla parte dei lavoratori, che fa le cose alla luce del sole e senza accordi sotto banco. Ringrazio la Segreteria Generale, la Segreteria Regionale Friuli Venezia Giulia, i



Segretari Nazionali e Regionali di settore per l'impegno e la serietà che hanno dimostrato nei confronti degli RSA e dei lavoratori."

Ecco il testo dell'accordo:

Le parti si sono incontrate a seguito della richiesta di incontro del 08 giugno u.s. e di successive segnalazioni da parte delle RSA.

La Società, in apertura di riunione, ha presentato il nuovo HR Manager di tutte le Società Rail Cargo in Italia (Responsabile della Gestione delle Risorse Umane e delle Relazioni Sindacali con le OS/RSA)

La Società, in merito al piano industriale e le prospettive di sviluppo, conferma che il traffico odierno è sostanzialmente stabilizzato e dovrebbe essere implementato nei prossimi mesi.

La Società nel ribadire la richiesta di sottoscrizione dell'accordo di produttività, conferma la necessità di utilizzo del personale con orari flessibili, tali da garantire lo svolgimento dei servizi richiesti.

Rail Cargo Carrier

Le OS/RSA prendono atto della proroga al 31/10/2015 del citato accordo e, nel confermare il dissenso rispetto a clausole sperimentali/temporanee che ritengono ampiamente superate, ribadiscono la richiesta di una nuova fase negoziale che impegni tutte le parti ad affrontare le esigenze di produttività aziendale con le condizioni la-

vative e retributive del personale. Fase negoziale che si chiede venga attivata a tavolo unitario già nel prossimo mese di ottobre.

Le OS/RSA hanno posto il problema della distribuzione non equa dei servizi tra le

Unità Produttive, sottolineando il sotto utilizzo del personale di Trieste quasi esclusivamente impiegato in attività di manovra. Cosa che comporta un disequilibrio economico tra il personale degli Impianti.

La Società intende affrontare tale problema all'interno di un tavolo tecnico che preveda la presenza degli RSA di entrambi gli impianti di Trieste e Tarvisio, oltre al Responsabile della Produzione e della Pianificazione, con l'obiettivo di trovare le possibili combinazioni di treni da assegnare al Personale di Trieste.

Tale incontro si terrà non oltre il 1° ottobre p.v. e sarà preceduto da un'ipotesi di lavoro proposta dall'Azienda. Le Parti, preso atto dell'attuale fase contingente dell'impianto di Trieste, concordano nella necessità di gestire tale periodo di revisione produttiva con il riconoscimento di un'indennità di produttività per le attività svolte esclusivamente a terra nell'Impianto di Trieste (compreso Ferneti e saltuariamente Monfalcone) che le parti concordano in Euro 15,00 (quindici /00) lordi per ogni giornata di presenza che rispetti le condizioni sopra riportate. Tale indennità non spetterà ad eventuali nuovi assunti inquadri per mansioni che prevedano esclusivamente attività da svolgere a terra. Le parti concordano di verificare i contenuti del presente accordo entro il 17/01/2016.

Le parti si incontreranno nel mese di Ottobre per una verifica degli esiti del tavolo tecnico, per le prospettive di traffico 2016 e relativa organizzazione del lavoro. Trieste, 16 settembre 2015

La Redazione

Governo "attento" nei confronti dei lavoratori

Il Governo, con il Jobs Act ha introdotto diverse novità normative nel mondo del lavoro che riteniamo non siano state opportunamente pubblicizzate, pur se fanno ormai parte delle regole che devono essere rispettate dai lavoratori.

Premettiamo che tutte queste nuove regole sono state apprezzate da Confindustria e leggendole, capiremo anche il perché.

Dopo aver scardinato l'articolo 18 dello Statuto dei Lavoratori, il 15 giugno 2015 il Governo ha emanato, il D. Lgs. n. 81, al cui interno ha inserito anche modifiche alla disciplina delle mansioni (di cui all'art. 2103 del codice civile) ed il D. Lgs. 14 settembre 2015, n. 151 con il quale ha notevolmente mutato la normativa sui controlli a distanza.

In questo numero riteniamo opportuno affrontare questi ultimi aspetti.

DEMANSIONAMENTO

La normativa previgente, in relazione all'utilizzazione del lavoratore, stabiliva che:

il lavoratore deve essere adibito:

- alle mansioni per le quali è stato assunto;
- o a quelle corrispondenti all'inquadramento superiore che abbia successivamente acquisito;
- ovvero a mansioni riconducibili allo stesso livello e categoria legale di inquadramento (dirigenti, quadri, impiegati e operai) delle ultime effettivamente svolte.

La nuova normativa ha ampliato tali previsioni prevedendo la possibilità di assegnare al dipendente anche mansioni appartenenti al livello di inquadramento inferiore - purché rientranti nella medesima categoria legale (operaio, impiegato, quadro o dirigente) e precisamente nelle seguenti ipotesi:

- modifica degli assetti organizzativi aziendali che incide sulla posizione del lavoratore;
 - nelle ulteriori ipotesi previste dai contratti collettivi nazionali, territoriali o aziendali stipulati da associazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale o dai contratti collettivi aziendali stipulati dalle loro rappresentanze sindacali aziendali (RSA) ovvero dalla rappresentanza sindacale unitaria (RSU).
- Il mutamento di mansioni deve essere comunicato per iscritto, a pena di nullità al lavoratore che ha diritto alla conservazione del livello di inquadramento e del trattamento retributivo in



godimento, fatta eccezione per gli elementi retributivi collegati a particolari modalità di svolgimento della precedente prestazione lavorativa.

È stato inoltre previsto che:

nelle sedi di cui all'articolo 2113, co. 4 (sede sindacale o Direzione territoriale del lavoro), o avanti alle commissioni di certificazione, possono essere stipulati accordi individuali di modifica:

- delle mansioni,

- b) della categoria legale,
- c) e del livello di inquadramento e della relativa retribuzione, nell'interesse del lavoratore alla conservazione dell'occupazione, alla acquisizione di una diversa professionalità o al miglioramento delle condizioni di vita. Il lavoratore può farsi assistere da un rappresentante dell'associazione sindacale cui aderisce o conferisce mandato, da un avvocato o da un consulente del lavoro.

Tale D. Lgs. oltre alle norme sul demansionamento delle quali si è sentito parlare, poco, ma almeno qualche notizia è stata scritta, ha modificato, molto più in sordina, la norma relativa alle mansioni superiori in quanto quelle nuove prevedono che:

nel caso di assegnazione a mansioni superiori il lavoratore ha diritto al trattamento corrispondente all'attività svolta e l'assegnazione diviene definitiva, salva diversa volontà del lavoratore, ove la medesima non abbia avuto luogo per ragioni sostitutive di altro lavoratore in servizio, dopo il periodo fissato dai contratti collettivi (anche aziendali) o, in mancanza, dopo 6 mesi continuativi. Tale ultima formulazione (di altro lavoratore in servizio) ci lascia alquanto interdetti in quanto differisce da quella precedente che prevedeva "di lavoratore assente con diritto alla conservazione del posto". Ci chiediamo se un lavoratore che fa la scorta in un turno in terza ed è numericamente necessario allo svolgimento di tale turno viene considerato come un lavoratore che sostituisce un altro lavoratore assente (in quanto in riposo di turno) e pertanto, non entra a far parte del computo del personale necessario a svolgere tale turno?

Oppure se un lavoratore viene utilizzato in un ambito diverso dal proprio e viene sostituito da un collega al quale siano attribuite le funzioni superiori, questo non maturerebbe mai la promozione in quanto sostituirebbe un "lavoratore in servizio".

Altra innovazione prevista è quella riguardante la possibilità che il lavoratore manifesti la volontà di non accettare l'assegnazione definitiva alla mansione superiore. Qualche autorevole esponente addetto ai lavori ha concluso che tale possibilità coincida con la facoltà del lavoratore di rifiutare la mansione superiore. Da una lettura non interpretativa, a noi sembra che possa esclusivamente non accettare la promozione a seguito dell'espletamento, rispetto ai tempi normativamente previsti, delle mansioni superiori.

CONTROLLI A DISTANZA

Il 14 settembre 2015 il Governo ha emanato il D. Lgs. N. 151 che ha apportato alcune modifiche alla Legge n. 300/70 (Statuto dei Lavoratori) ed in particolare, all'articolo 4 riguardante la disciplina dei controlli a distanza. La motivazione è stata quella di tener conto del progresso tecnologico intercorso dal momento dell'emanazione della legge 300/70 (che non poteva prevedere il notevole incremento dell'utilizzo di apparecchiature elettroniche in ogni ambito lavorativo - compreso quello impiegatizio - come avviene al giorno d'oggi) e dell'adeguamento della regolamentazione a sentenze, normative sulla privacy ed indirizzi comunitari.

Se da un lato l'argomento poteva ap-

parire giustificato, il Governo si è spinto ben oltre tale motivazione rendendo i controlli pressoché tutti consentiti anche considerando, in questo caso giustamente, che le apparecchiature informatiche (tablet, PC. Server ecc..) utilizzate in ambito lavorativo non possono essere considerate dispositivi di controllo a distanza.

Pur confermando la necessità di un accordo collettivo aziendale per l'installazione di telecamere e dispositivi tecnologici necessari per l'organizzazione del lavoro o destinati alla sicurezza del lavoro e alla tutela del patrimonio aziendale, è stato previsto che:

"Gli impianti audiovisivi e gli altri strumenti dai quali derivi anche la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori possono essere impiegati esclusivamente per esigenze organizzative e produttive, per la sicurezza del lavoro e per la tutela del patrimonio aziendale e possono essere installati previo accordo collettivo stipulato dalla rappresentanza sindacale unitaria o dalle rappresentanze sindacali aziendali."

Omissis

"In mancanza di accordo gli impianti e gli strumenti di cui al periodo precedente possono essere installati previa autorizzazione della Direzione territoriale del lavoro o, in alternativa, nel caso di imprese con unità produttive dislocate negli ambiti di competenza di più Direzioni territoriali del lavoro, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali".

2. La disposizione di cui al comma 1 (il precedente) non si applica agli strumenti utilizzati dal lavoratore per rendere la prestazione lavorativa e agli strumenti di registrazione degli accessi e delle presenze.

Questo comporta che, in generale, il datore di lavoro è in grado di monitorare gran parte delle attività lavorative del prestatore d'opera (per esempio potrebbe verificare le cosiddette micropause del lavoratore monitorando gli applicativi informatici da questo utilizzati). Unica condizione imposta al datore di lavoro è quella che "informi" i propri prestatori d'opera quali siano le regole di condotta da seguire. Da questo scaturisce la possibilità di tenere sotto controllo l'operato degli addetti allo scopo di verificare se ci siano, o meno, comportamenti difformi rispetto alle regole organizzative dettate e di conseguenza, controllarne l'attività lavorativa.

Possiamo senz'altro affermare che con le nuove regole è consentito l'utilizzo delle informazioni a disposizione per controllare l'operato dei lavoratori "per tutti i fini connessi al rapporto di lavoro". Molti osservatori addetti al mondo del lavoro hanno valutato le nuove norme come un notevole sbilanciamento del nostro diritto del lavoro a favore dei datori di lavoro e a discapito della tutela del lavoratore, ormai minacciato dal possibile uso a fini disciplinari di quanto conosciuto a seguito della pervasività dei moderni strumenti di lavoro.

A questo punto c'è da chiedersi: "e il diritto alla privacy?"

Dopo aver premesso che la Carta dei Diritti Fondamentali Europea ha stabilito che quello alla "privacy" è un diritto fondamentale ma non assoluto e che deve essere tutelato nel rispetto di

obblighi derivanti da altri diritti ed essere temperato ad essi in base alle circostanze concrete, diciamo che sulla formulazione della norma è intervenuto il Presidente del Garante per la protezione dei dati personali. Il presidente Soro ha invitato il Governo a prevedere un maggior equilibrio tra le esigenze datoriali e la tutela del lavoratore rispetto all'effettiva estensione dei controlli (ad esempio escludendo l'utilizzo delle informazioni per controlli procedurali, per provare l'inadempimento contrattuale del lavoratore).

Una forzatura dell'applicazione della norma è stata censurata, dal Garante che ha accolto il ricorso di una lavoratrice che ha contestato l'illecita acquisizione delle conversazioni su Skype da parte del proprio datore di lavoro, utilizzate per motivare il licenziamento disciplinare.

Di contro, la Corte di Cassazione, con



sentenza numero 20440/2015, depositata il 12 ottobre 2015 ha confermato il licenziamento decretato da un datore di lavoro che ha avuto l'opportunità di verificare, tramite il sistema GPS, che un proprio dipendente, la cui principale attività era svolta al di fuori della struttura aziendale, era solito concedersi troppe pause caffè.

A seguito di tale controllo, ha ingaggiato un'agenzia privata di investigazioni che ha confermato l'abitudine del dipendente di fermarsi in bar e tavole calde, al di fuori della zona di lavoro, per intrattenersi a colloquiare e scherzare con altre persone.

La Suprema Corte ha stabilito che tali verifiche, rientranti nei cosiddetti controlli difensivi (quelli atti a verificare comportamenti illeciti, aspetti e mancanze non consone alla corretta attività lavorativa), sono consentite specie se rivolte verso un lavoratore che svolge le proprie mansioni al di fuori dei locali aziendali, dove un non corretto svolgimento della prestazione lavorativa è maggiormente dannosa e tale da ledere anche l'immagine aziendale.

Ha inoltre stabilito che "La determinazione della collocazione e della durata delle pause, infatti, non può essere rimessa al totale arbitrio del lavoratore e non deve essere di certo confusa con i momenti di soddisfazione delle necessità fisiologiche".

Pur non volendo giustificare comportamenti non idonei del dipendente, se tali sono stati, ci chiediamo se il GPS sia stato ideato per questo.

Tornando al Governo, staremo a vedere se a seguito dei rilievi mossi dal Garante della Privacy renderà meno "liberali" le norme scritte in proposito. Per quello che abbiamo visto fino ad ora, non abbiamo mai notato alcuna propensione dal recedere dalle proprie idee e oltretutto, Confindustria non apprezzerrebbe.

Roberto Spadino

continua da pag. 1

tri di senologia, collaborare con tutte le Associazioni attive sul territorio nazionale per diffondere l'educazione alla prevenzione e al trattamento del tumore al seno - presso la più ampia fascia di donne italiane.

Il progetto "Prevenzione...si parte!" si articola in 10 seminari che si terranno su altrettante città italiane: dopo Milano - seminario pilota - è stata la volta di Palermo (9 luglio), mentre a settembre è toccato a Messina e Bari, rispettivamente il 22 ed il 29 settembre. Gli altri incontri saranno schedulati nel 2016 e verranno coinvolte le Regioni dove si è certificata una maggiore incidenza del rischio oncologico e la popolazione femminile è stata coinvolta in misura minore da iniziative analoghe.



La struttura del seminario sarà basata sulla formula del «talk show» con la partecipazione di alcuni specialisti (oncologo, radiologo, nutrizionista, medico sportivo).

Nelle 2 ore di incontro si affrontano temi quali:

- ❖ la corretta alimentazione e l'attività fisica, fondamentali per adottare un corretto stile di vita
- ❖ la diagnosi precoce: le azioni da intraprendere. A supporto vengono proiettati brevi video degli argomenti trattati e distribuita una documentazione di approfondimento a tutte le partecipanti.

Quindi, un momento di confronto su un tema delicatissimo per le donne.

Ricordiamo che l'incidenza del tumore al seno, cioè il numero di donne colpite ogni anno, è la più alta di tutti i tipi di tumore nelle donne.

Infatti, circa un tumore maligno su tre - il 29%, per l'esattezza - è al seno ed in base agli ultimi dati dell'Associazione italiana di oncologia medica e dell'Associazione italiana registri tumori, si stima che nel 2014, in Italia il tumore della mammella è stato diagnosticato in circa 48.200 donne e 1.000 uomini.



Il Presidente del CPO Lombardia Sabrina Vannini

Non possiamo che esprimere favore e sostegno a questa importante iniziativa, in un primo momento prevista solo a livello lombardo.

È la dimostrazione dell'importanza del lavoro che svolge il Comitato Pari Opportunità, troppo spesso poco pubblicizzato tra i ferrovieri e non sufficientemente valorizzato dalle stesse Organizzazioni Sindacali che pure ne fanno parte. ■

La Redazione



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

ISE 2015

CON **CAF
CNA**



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

Rivolgiti a CAF CNA per compilare la nuova ISE. Dal 2015 è entrata in vigore la riforma dell'ISE introdotta per riflettere in maniera più veritiera l'effettiva condizione economica del nucleo familiare e, di conseguenza, garantire una maggiore equità nell'accesso alle prestazioni sociali agevolate. La nuova ISE prevede un ridimensionamento delle informazioni che devono essere autocertificate nella Dichiarazione Sostitutiva Unica (DSU). Il CAF CNA è pronto ad assisterti in modo totalmente gratuito per compilare la nuova DSU e darti tutte le informazioni necessarie per richiedere le agevolazioni a cui puoi aver diritto.

**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. Scopriili su www.cnacittadinicard.it



Centro
Assistenza
Fiscale

Nel tuo interesse. Sicuro

www.caf.cna.it

Dall'Azienda ancora nulla. Il Sindacato avvia le pratiche con gli Avvocati

LAVAGGIO D.P.I.: PARTE LA DIFFIDA LEGALE

L'avevamo già anticipato nello scorso numero di aprile: "Come SAPS - permanesse questo ingiustificato stallo nella ricerca di una soluzione condivisa e definitiva - ci attiveremo già a livello territoriale per riprendere i ricorsi davanti al Giudice del Lavoro".

Ne abbiamo ampiamente discusso nel Consiglio Nazionale di metà maggio e la Mozione Finale non lascia dubbi sull'intenzione del Sindacato di trovare una: "Risoluzione definitiva alla problematica del lavaggio DPI per i lavoratori che espletano attività insudicianti". Tra questi i Manovratori di RFI, i Tecnici Polifunzionali ed i Traghettonieri di Trenitalia di attività insudicianti se ne intendono (eccome!), però al Gruppo FSI il lavaggio della cerata, della giacca a vento o degli altri Dispositivi di Protezione Individuale per questi profili sembra un problema che non esiste.



Ci abbiamo provato e riprovato con note formali, atti interruttivi, sollecitazioni informali. Niente, nessun segnale di disponibilità del Gruppo a dar corso alle Sentenze di Tribunali e Cassazione.

Allora, se vogliono lo scontro l'avranno!

Lo scorso 9 settembre la Direzione Nazionale SAPS, preso atto della sostanziale indifferenza del management aziendale, ha dato mandato a tutti i territori per l'avvio delle pratiche finalizzate - in primis - alla diffida legale alla Società in ambito regionale e poi all'attivazione del contenzioso davanti al Giudice del Lavoro.

Per questo tutti i colleghi interessati e che abbiano già inviato l'atto interruttivo (il fac-simile è stato pubblicato nel numero

2/2015 ndr) sono invitati a rivolgersi alle Segreterie Regionali OR.S.A. Ferrovie per sottoscrivere la delega all'Avvocato e dar corso alla vertenza.

Più saranno le diffide, i contenziosi avviati ed i lavoratori che vi parteciperanno, maggiori saranno le possibilità che la pressione sindacale abbia successo e si avvii a soluzione un problema reale, certificato dai giudici e riconosciuto dalle sentenze.

Abbiamo il diritto di rivendicare la pulizia dei nostri indumenti da lavoro, di impedire che un lavaggio non corretto crei inquinamento (su questo si basa il giudizio di legittimità di Tribunali e Cassazione), di poter indossare abiti da lavoro debitamente puliti ed idonei a garantire salubrità e sicurezza ai ferrovieri.

Rivolgetevi alle sedi regionali ORSA ed ai Referenti SAPS utilizzando i contatti che trovate nella casella WWW-INFO del nostro sito: <http://www.sapsorsa.it/>

Il Gruppo FSI inanella bilanci in utile, il Management mostra al Paese i risultati positivi. Per merito di chi?

IL SINDACATO RIVENDICA PER I FERROVIERI IL DIRITTO AL PREMIO DI RISULTATO PER GLI ANNI 2013 E 2014

Dal 2012 ad oggi i ricavi operativi di FSI sono in costante crescita, il risultato netto migliora di anno in anno, mentre il costo del personale diminuisce progressivamente.

Il C.d.A. dell'Azienda, dopo aver approvato il bilancio 2014 con un margine industriale in crescita e ricavi superiori agli 8 miliardi di Euro, il 29 settembre ha certificato l'ennesimo risultato positivo nel semestre 2015 con un incremento del 2,5 per cento (+7 milioni di euro) rispetto al medesimo periodo del 2014.

Dunque un'Azienda sana, che sta sul mercato e che produce utili in particolare modo sul fronte della produzione ferroviaria, dove il contributo delle maestranze è fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi. In questo senso l'art.73 del CCNL delle Attività Ferroviarie e l'art.29 del Contratto Aziendale di Gruppo FSI riconosce ai lavoratori "il Premio di risultato annuale in relazione al raggiungimento degli obiettivi di produzione/efficienza/qualità aziendale, secondo criteri individuati e concordati tra le parti a livello nazionale di Gruppo" e l'ORSA - ancora nel febbraio di quest'anno - aveva chiesto che si avviasse il confronto fermo agli impegni assunti il 30 luglio 2013 per la

comune definizione degli obiettivi e dei montanti utili all'attribuzione dei Premi di Risultato per gli anni 2013 e 2014.

Il 21 settembre la richiesta è stata reiterata, ma ad oggi permane il silenzio dell'Azienda (e non solo....) e allora è bene essere chiari: i ferrovieri hanno ampiamente maturato il diritto a vedersi riconosciuto il Premio e se questa Impresa può essere considerata appetibile sul mercato lo deve soprattutto al sacrificio e all'abnegazione dei lavoratori che - pur in carenza di personale o soggetti a continue modificazioni della struttura aziendale (vedi l'antievazione o la protezione aziendale) - hanno dimostrato la loro professionalità ed una grande affidabilità e disponibilità.

Non lo dice il Sindacato, lo dicono i numeri!

Dunque, il pagamento del Premio di Risultato degli anni 2013 e 2014 è un atto dovuto che si continua strumentalmente a prorogare, anche per il silenzio di chi invece lo dovrebbe rivendicare perché lo ha sottoscritto.

Noi il CCNL l'abbiamo sottoscritto ed il diritto lo rivendichiamo!

È ora che FSI paghi il dovuto ai suoi lavoratori!



Indiscreto

3V



Ma guarda un po'..... riportiamo uno stralcio dell'articolo apparso sul tabloid britannico "The Independent" di domenica 20 settembre 2015 dal titolo "Sappiamo che c'è enorme sostegno del popolo britannico per delle Ferrovie pubbliche".

Ecco i passaggi più significativi:

Jeremy Corbyn svela il suo primo atto politico ufficiale da quando è diventato leader del Partito Laburista britannico e lo fa producendo un piano per una "Ferrovia del popolo". Con il Labour Party al Governo, assicura il suo nuovo Leader, il processo di rinazionalizzazione della rete ferroviaria in Inghilterra potrebbe realizzarsi entro il 2025. Infatti, sulle 16 concessioni private 5 scadono tra il 2020 e il 2025, tra cui East Coast del Sud e TransPennine Express.

La politica delle rinazionalizzazioni sarà al centro della sua prima conferenza da leader dei Tory, che inizia a Brighton il prossimo 27 settembre, a sostegno della posizione assunta da Corbyn secondo la quale il governo conservatore rappresenta, con le sue scelte, una minaccia all'economia del Paese.

Parlando di ferrovie la posizione del leader del Partito Laburista godrebbe di un largo consenso tra gli elettori, come dimostra un sondaggio YouGov del 2013 nel quale il 66 per cento delle persone intervistate esprimevano il sostegno ad una proprietà pubblica delle ferrovie, tra queste il 52% erano elettori Tory.

A The Independent Corbyn ha ammesso di sapere che vi è "enorme sostegno da parte del Popolo britannico per una Ferrovia dei cittadini con servizi migliori e più efficienti, una corretta integrazione modale e tariffe più eque. In questo senso ci impegneremo per una ferrovia completamente integrata e di proprietà pubblica".

Il leader Laburista ha chiaro che, per aumentare il consenso verso il partito, le politiche nazionali in fatto di economia devono essere centrali. Il tema della proprietà pubblica delle Ferrovie era stato più volte al centro del dibattito interno al partito, ma questa sembra la volta buona perché il Labour si schiera apertamente per la rinazionalizzazione.

Il nuovo ministro "ombra" dei Trasporti, Lilian Greenwood, sarà a capo di una task force del partito per sviluppare il piano che si avvarrà dei contributi di esperti dei trasporti, di gruppi organizzati, comitati di passeggeri, enti locali, rappresentanti del settore ferroviario e dei Sindacati.

A supportare la posizione dei Tory è l'esperienza della linea principale della East Coast, tornata temporaneamente di proprietà pubblica tra il 2009 e il 2015: i risultati per puntualità e soddisfazione dei passeggeri sono stati i migliori di tutta la Gran Bretagna.

Lilian Greenwood ha dichiarato che Jeremy Corbyn punta ad un nuovo modo di fare politica e sul futuro delle Ferrovie intende coinvolgere tutte le forze politiche e sociali per ottenere una gamma molto ampia di punti di vista su come dovrà essere il modello di proprietà pubblica per le Ferrovie.

Sui costi The Independent valuta, nel caso di un piano che prevedesse una immediata rinazionalizzazione, un esborso per lo Stato di miliardi di sterline, ma i sostenitori del progetto sostengono invece che il costo sarebbe minimo per il contribuente, perché l'operatore privato ha in questi anni ottenuto grandi guadagni dalle tariffe, salite alle stelle ben al di sopra del tasso di inflazione dal 2004 ed oltre il 35% dal 2010 ad oggi. Il tutto senza tenere conto che le Società ferroviarie private sono pesantemente sovvenzionate dal Governo. Argomenti questi che verranno affrontati dalla task force, a partire dalla frammentazione della rete ferroviaria inglese che penalizza l'efficienza e fa calare drasticamente la soddisfazione degli inglesi per il trasporto ferroviario. È prioritario per il Labour Party ripensare la mobilità in Gran Bretagna privilegiando il trasporto pubblico e l'integrazione tra i vari modi di trasporto: treno - autobus - bicicletta.

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. 02.66726.1 - 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. Da sempre CesarePozzo è accanto ai lavoratori del settore delle ferrovie, con 18 mila lavoratori Soci.

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

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

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

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

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

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

E per i familiari?

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

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

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

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

Quali altri vantaggi?

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

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

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

Cosa aspetti? Informati su www.mutuacesarepozzo.org, presso una delle nostre sedi regionali o contattando il nostro servizio Infocenter al numero 02667261 o all'email infocenter@mutuacesarepozzo.it.

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

Conclusa la 3 giorni di Eurofer

Bilancio più che positivo per i tre appuntamenti formativi e informativi del Fondo Eurofer, con i propri associati e con il mondo del lavoro più in generale che fa riferimento ai Contratti Collettivi delle Attività Ferroviarie e dell'Anas.

A Roma, Napoli e Milano (presso l'Expo 2015) si è parlato di previdenza complementare e di tutte le questioni ad essa legate: dagli investimenti, alla gestione finanziaria, dai modelli di partecipazione, alla socialità delle prestazioni.

Sulla tribuna si sono avvicendati esperti e tecnici del settore, mentre in sala si è registrata la partecipazione di oltre 160 persone.

Le giornate, come specificato nei saluti introduttivi del presidente di Eurofer, Stefano Pierini,



L'intervento di Alessandra Viscovi
Direttore Generale di Etica Sgr

e nella relazione "Prospettive ed iniziative di Eurofer" del Direttore Generale Santo Di Santo, hanno avuto come scopo non solo quello di informare sulla gestione generale del fondo, ma soprattutto di puntare a trasmettere interesse tra gli intervenuti in prospettiva di nuovi appuntamenti più mirati alla creazione di pool di formatori che possano efficacemente operare tra i lavoratori, favorendo il percorso associativo alla previdenza complementare. Alle tre giornate ha dato un contributo determinante Mefop, la società per lo sviluppo del Mercato dei Fondi Pensione, con la relazione "Normativa e fiscalità: cosa cambia; vantaggi del Fondo Pensione" tenuta da Luca Di Gialleonardo.

Sulla sostenibilità degli investimenti e sul ruolo degli investitori istituzionali sono intervenuti a Roma Gianluca Manca, Head of Corporate di Eurizon, a Napoli Maurizio Martellosi, responsabile relazioni clienti istituzionali di Amundi sgr e a Milano Alessandra Viscovi, Direttore Generale di Etica Sgr; tutti hanno sottolineato con efficacia il valore delle scelte di investimento socialmente responsabile di Eurofer.

Sui servizi consulenziali in materia di asset allocation strategica, di selezione dei gestori e di analisi e monitoraggio dei portafogli è intervenuto Silvio Bencini di European Investment Consulting con la relazione "Gestione Finanziaria: andamento e view".

Raffaella Pistilli, Responsabile della Funzione Finanza di Eurofer, ha illustrato le ultime novità in materia di strumenti di investimento, soffermandosi particolarmente sul modello life cycle che appena possibile sarà introdotto come opzione per tutti gli associati ad Eurofer.

Un aspetto molto interessante affrontato nelle tre giornate è stato quello relativo alla non grande attenzione prestata dagli iscritti rispetto ai diversi comparti di adesione. È risultato che la stragrande maggioranza non è informata sull'opportunità di variare il comparto (legato al profilo di rischio in relazione al numero degli anni mancanti alla pensione e che quindi, moltissimi aderenti sono posizionati in un comparto che ha caratteristiche diverse rispetto a quello in cui dovrebbero essere).

Per superare tale gap, Eurofer ha pensato di proporre un nuovo modello di investimento che sarà costruito secondo il criterio che prevede, in maniera sistematica con l'avanzare dell'età, la riduzione del profilo di rischio. Obiettivo principale del modello è quello di favorire l'in-

cremento del montante accumulato attraverso il conseguimento di rendimenti superiori nella prima fase di accumulo e un successivo consolidamento all'avvicinarsi del momento del pensionamento. I benefici maggiori potranno essere conseguiti dagli iscritti più giovani, i quali, come noto, avranno una copertura inferiore dalla previdenza obbligatoria.



Santo Di Santo, Stefano Pierini e
Raffaella Pistilli di Eurofer

Un focus specifico sulla convenienza fiscale della contribuzione volontaria e sulla valenza sociale delle anticipazioni in periodi di crisi come quello che il paese sta attraversando, sono stati oggetto della comunicazione di Vincenzo Di Brango, della struttura tecnico-amministrativa di Eurofer.

La positiva esperienza maturata nel corso delle tre giornate formative consente di poterne prevedere altre, a breve termine, calibrate su moduli specifici di approfondimento per poter contare, nel prossimo futuro, su formatori in grado di far fronte efficacemente alla domanda sempre più alta di copertura previdenziale che giunge dal mondo del lavoro.

In sintesi.....i vantaggi di aderire ad Eurofer sono:

fiscalità: pagare meno imposte sul risultato finale dell'investimento, usufruendo dei vantaggi fiscali previsti per la previdenza complementare

minori costi di gestione con l'adesione ogni anno si risparmia almeno un punto percentuale rispetto ai costi comunemente applicati

contributo del datore di lavoro: aggiungendo il contributo aziendale il valore futuro del risparmio previdenziale aumenta in maniera considerevole la deducibilità dei versamenti volontari del risparmio previdenziale aumenta consistentemente il suo valore

possibilità di maggiori rendimenti: la composizione diversificata del portafoglio, definita e monitorata da Eurofer, dà l'opportunità di esser presenti in diversi mercati.

Tali benefici negli ultimi cinque anni hanno dato ad un aderente Eurofer, rispetto al non iscritto, un vantaggio quantificabile a circa il 50% del capitale finale per il Comparto Dinamico e Bilanciato e ad un quarto in più per il Comparto Garantito.

Eurofer ha ampliato la possibilità di scelta a favore degli aderenti in termini di scelte d'investimento

Nel corso dell'anno 2015 è stata potenziata la comunicazione WEB ed è stato completamente rinnovato il sito che risulta essere molto più fruibile da parte degli iscritti che contiene notizie sia di carattere generale che rivolte ai singoli associati.

Inoltre, quando sarà realizzato, si potrà beneficiare, senza costi aggiuntivi, del modello Life Cycle di Eurofer, che ottimizza il portafoglio in base all'età durante la vita lavorativa



17 Settembre 2015
Hotel Melià Milano

Il 17 settembre 2015 presso l'Hotel Melià di Milano nell'ambito della manifestazione *Pensioni & Welfare Italia Awards 2015*, che ha come obiettivo quello di

promuovere l'eccellenza nel settore pensionistico, del welfare (organizzata da "Pensioni & Welfare Italia" un sito web leader nel settore dell'informazione relativa al mondo della previdenza e del welfare in Italia) sono stati assegnati 23 prestigiosi premi.

Eurofer è stato premiato in qualità di miglior fondo negoziale anno 2015.

È ovvio, che tale riconoscimento, oltre a premiare l'attività svolta da Eurofer, evidenzia quelli che sono stati gli ottimi risultati ottenuti a favore dei propri iscritti. ■

3 dicembre: a Roma il Convegno Nazionale su Vendita e Assistenza

IL SETTORE DELLA COMMERCIALE: VALORE AGGIUNTO O COSTO PER LE IMPRESE FERROVIARIE?

Si può cambiare un software e mettere in crisi l'intero front-line, si possono chiudere le Case Italo proprio quando partono e arrivano i treni, si possono non riconoscere i diritti contrattuali ai lavoratori della Commerciale, ma soprattutto si può progressivamente ridurre il servizio sino a farlo diventare unicamente un costo.

Non sono ipotesi, stiamo parlando di fatti reali con i quali il Sindacato ha fatto i conti nell'ultimo periodo e che hanno inciso non poco sul lavoro dei colleghi della Vendita e Assistenza del Gruppo FS, di NTV come di Trenord. Allora la domanda, come si dice, viene spontanea: ma i biglietti dei treni basta comprarli in internet o in tabaccheria per soddisfare i bisogni della clientela e garantire quei livelli di qualità del servizio di cui il management si riempie la bocca nelle occasioni pubbliche o nei rapporti con i mass media?

L'OR.S.A. è da tempo impegnata ad affermare l'importanza del settore commerciale, soprattutto in un servizio a rete ed interconnesso com'è il trasporto ferroviario. Questo vale per l'Alta Velocità come per il Trasporto Locale, in quanto l'offerta ferroviaria non può essere equiparata a quella di un servizio automobilistico comunale o provinciale. Ecco quindi che Biglietterie ed

Assistenza rappresentano, per il Sindacato, quel valore aggiunto da preservare e sviluppare garantendo risorse, mezzi e professionalità.

Il ricambio generazionale, i livelli occupazionali in rapporto alla domanda, la formazione professionale sono i presupposti per il rilancio di un settore che invece altri vorrebbero sacrificare sull'altare delle economie di scala e delle risorse disponibili (magari puntando tutto sui canali telematici e - se le Regioni riducono i fondi - optare per un treno in più e 4 o 5 biglietterie in meno). Noi non la pensiamo così ed il Sindacato lo ha detto a chiare lettere alle Aziende come alle Regioni che si apprestano a mettere a gara i servizi. Resta il tema della presa di coscienza dei lavoratori sulle sfide che ci attendono, sfide che il Sindacato potrà affrontare se i colleghi di Vendita e Assistenza sapranno far fronte comune.

Il Convegno Nazionale di Roma del prossimo 3 dicembre partirà da qui, dalla necessità di dialogare e di lavorare per obiettivi comuni che impegnino Sindacato e lavoratori del settore. Il S.A.P.S. - OR.S.A. è pronto ad ascoltare ed a rappresentare.

Ci vediamo a Roma.

Leggi
e
divulga

la Nostra Stazione



la Nostra Stazione

Organo Periodico del S.A.P.S. - OR.S.A. Ferrovie

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

Autorizzazione:
Trib. Civile di Roma N. 534/2002 del 18/9/2002
E-mail: lanostrastazione@sindacatoorsa.it
Sito Internet: http://www.sapsorsa.it/
Chiuso il 20 ottobre 2015

Direttore: Alessandro Trevisan
hanno collaborato: Roberto Spadino, Ferdinando Battaglia, Giuseppe Maltese, Clemente Bellantone, Giovanni Destro.

S.A.P.S. - OR.S.A. Ferrovie

criticità e prospettive:
il futuro della Vendita e dell'Assistenza



Convegno Nazionale

Roma, 3 dicembre 2015 ore 13,30
Auditorium Salesiano - Via Marsala, 48

Elezioni RSU/RLS nel Gruppo FSI: 24-25-26-27 novembre 2015

I NOSTRI IMPEGNI

Le elezioni di fine novembre tra i lavoratori del Gruppo FSI rappresentano uno spartiacque tra il dire e l'avere, tra il presumere e l'essere: dire o presumere di rappresentare le istanze dei lavoratori, oppure avere il mandato certificato dei lavoratori attraverso il voto ed essere realmente portatori delle loro istanze.

Su questo aspetto il Testo Unico sulla Rappresentanza del 1° gennaio 2014, se può essere criticato su molti aspetti, d'altro canto parte dal presupposto condiviso che - ai tavoli di trattativa - si devono sedere le Organizzazioni Sindacali che effettivamente hanno un seguito ed un consenso tra i lavoratori.

Noi alla sfida elettorale non solo non ci sottraiamo, ma intendiamo mettere in campo tutte le nostre peculiarità di Sindacato Autonomo, Indipendente, di Base e Professionale per dare ai lavoratori che vorranno sostenere l'OR.S.A. l'impegno dei nostri candidati ad essere:

- 1 rispettosi del mandato ricevuto, che significa rappresentare le istanze che provengono dai ferrovieri, facendosi portavoce delle loro rivendicazioni e dei loro bisogni
- 2 impegnati a garantire la corretta e completa applicazione

dei contratti e degli accordi nazionali e territoriali

3 attenti a che si rispettino in pieno le norme sulla sicurezza e sugli ambienti di lavoro, dando valore al ruolo dei RLS che non possono essere avulsi dall'attività della RSU, ma complementari ad essa. Le criticità ed i problemi denunciati dai Rappresentanti alla Sicurezza devono divenire oggetto di confronto e trattativa con le Società con valore pari - ed in qualche caso maggiore - delle altre tematiche negoziali

4 riferimento per i colleghi con i quali confrontarsi, discutere ed informare utilizzando le assemblee nei luoghi di lavoro e divulgando i verbali di incontro ed i comunicati

5 promotori di uno stretto legame con le strutture territoriali e regionali del Sindacato per condividere gli obiettivi e definire congiuntamente le posizioni da assumere al tavolo di trattativa con l'Azienda

Questi impegni dovranno caratterizzare l'opera del Sindacato e dei nuovi RSU/RLS, soprattutto nei collegi dove gli eletti saranno chiamati a rappresentare le istanze di più professionalità e di diversi settori lavorativi. Un onere aggiuntivo da affrontare assieme alle strutture territoriali dell'Organizzazione Sindacale che dovranno supportare e sostenere l'attività delle RSU e RLS nel confronto con l'Azienda e gli organi esterni all'Impresa (ASL, Uffici Provinciali del Lavoro, vertenze legali).



**PARTECIPIAMO PER NON DELEGARE AD ALTRI
LE SCELTE SUL FUTURO DEL NOSTRO LAVORO.
INSIEME SI VINCE !**