



L'editoriale
di Alessandro Trevisan

Dall'errore della Fornero alle dichiarazioni dell'On. Guechi

Le pensioni dei ferrovieri: il teatrino delle beffe

Forse qualcuno (di scarsa memoria o di voluta smemoratezza) non ricorda che il primo Sindacato a scioperare contro il Governo Monti, tra l'altro premonendo i guasti che ha poi causato la successiva riforma delle pensioni "griffata" Fornero, è stata l'OR.S.A. Trasporti.

Già nel dicembre 2011, appena avuti i dati sulla manovra del Governo, il Sindacato Autonomo aveva immediatamente attivato le procedure di raffreddamento e proclamato il blocco dei trasporti per il successivo 27 gennaio 2012. Un blocco che portò ferrovieri, autoferrotrenvieri e marittimi a fermare i treni, a chiudere le metropolitane, a bloccare i collegamenti da e per le isole maggiori.

Nemmeno 2 mesi più tardi l'INPS mise la pietra tombale sulle pensioni dei ferrovieri con la Circolare n°35 del 14 marzo 2012 ed anche in quell'occasione fu l'OR.S.A. per prima a chiamare a raduno i ferrovieri davanti a Montecitorio il successivo giorno 20, per manifestare lo sdegno e la vergogna per quella "porcheria" previdenziale. Il 20 aprile dello stesso anno fu indetta una seconda iniziativa di sciopero dei trasporti che l'OR.S.A. proclamò sempre in solitaria, nonostante una nota unitaria inviata al Governo ed un avviso comune delle parti datoriali e sindacali all'Esecutivo ancora guidato dal Prof. Monti. Il leit-motiv sembrava: calmiamo i mercati e la Commissione Europea e poi aggiustiamo le pensioni, ma all'auspicio non fece seguito la determinazione e la volontà necessarie ad incalzare il Governo, nel frattempo passato allo "stai sereno" Gianni Letta. A disturbarlo tornò, ancora una volta, l'OR.S.A. con la raccolta di 3.000 firme a sostegno del Disegno di Legge De Poli che testualmente recitava:

"1. In ragione della particolare usura, delle specifiche aspettative di vita, dell'obbligo del mantenimento di speciali requisiti psico-fisici, nonché per garantire la sicurezza del trasporto ferroviario, il personale operante nelle imprese ferroviarie e nelle imprese dei gestori delle infrastrutture ferroviarie con

segue a pag. 2

Consiglio Nazionale S.A.P.S. 2016

Gli obiettivi del Personale di Stazione

Il 13, 14 e 15 aprile si è tenuto a Rimini il Consiglio Nazionale S.A.P.S. OR.S.A. Ferrovie: le nuove regole sul lavoro, i rinnovi contrattuali, il mercato ferroviario, la sfida delle merci, le privatizzazioni, e le gare sul trasporto ferroviario regionale sono stati gli argomenti al centro del dibattito.

Una full-immersion di 3 giorni sui temi

caldi delle ferrovie che ha consentito di costruire – assieme ai rappresentanti dei ferrovieri del Gruppo FSI, ai nostri RSU / RSA in Trenord, ANM (ex Metronapoli), Terminali Italia, Serfer e delle Imprese Merci private – i mandati necessari alla Segreteria Nazionale per affrontare le difficili sfide che il Sindacato dovrà affrontare in questo 2016.



a pagg. 3 e 4

Societarizzazione Gruppo FS

I pezzi del puzzle

La via libera alla riforma del sistema ferroviario che liberalizza il mercato a livello nazionale ed introduce l'obbligo di gare è una accelerazione che il Parlamento Europeo ha preso senza attendere, come previsto, il via libera dei 28 Paesi sul pilastro politico che deve sostenere l'apertura del mercato e la concorrenza.

L'accordo di Bruxelles, che fonti bene informate dicono implementato, anche, da una indicazione netta sulla necessità della separazione tra Società di Infrastruttura e Trasporto ripro-



pone, dunque, il ruolo di RFI dentro (o fuori) il Gruppo FSI, la proprietà pubblica della rete e gli investimenti sulle infrastrutture. Ma che Gruppo avremo alla fine del percorso di quotazione in borsa della più importante Azienda di Trasporto italiana?

a pag. 6

Serfer:

inquadramento e salario firmato l'accordo

Un importante passo avanti per la manovra di Serfer. Il 29 febbraio 2016 si è, infatti, conclusa positivamente la trattativa riguardante l'inquadramento del personale in maniera coerente con quelle che sono le norme previste dal CCNL AF.



Dal 1 settembre 2016 sarà attribuito a tutti gli Operatori Specializzati utilizzati in manovra (livello D) il salario professionale corrispondente all'Operatore Specializzato Circolazione.

Dal 1 dicembre 2016, sarà riconosciuto agli Operatori di livello E il livello professionale D - Operatori Specializzati posizione retributiva D3 e i relativi salari professionali.

In seguito saranno riviste altre eventuali posizioni da allineare in coerenza con quanto previsto dal CCNL AF e l'importo relativo ai buoni pasto.

È stato, inoltre, firmato il Protocollo di Relazioni Industriali che finalmente disciplina i ruoli e le materie di competenza nazionale e regionale, con la partecipazione ai tavoli di tutte le OO.SS. firmatarie del CCNL AF.

a pag. 5

NTV: Premialità e Premio di Risultato

Doppia beffa per il Personale

Dopo l'infuato accordo del 21 gennaio che ha confermato una "finta" premialità per il Personale di Stazione (il primo trimestre 2016 ha visto ben 4 impianti su 10 non raggiungere gli obiettivi di budget concordati tra NTV e Filt - Fit - Uilt - Ugl e Fast) e l'assenza di qualsiasi riconoscimento agli Operatori d'Impianto ecco l'ennesima beffa del Premio di Risultato 2015. NTV, venendo meno all'obbligo di contrattazione dei criteri previsto per Con-

tratto, ha strutturato il PdR 2015 in modo che "se non sei sano e ruffiano il Premio ti scappa di mano" per dirla in rima. Infatti, se il tuo superiore non ti dà una valutazione almeno pari a 39 (su 50) e per caso ti sei ammattato per più di 12 volte (anche solo uno o due giorni alla volta) addio Premio. Come ORSA abbiamo scioperato contro l'accordo di gennaio e ci siamo resi disponibili a sostenere i lavoratori di NTV che intendessero impugnare le modalità di erogazione del PdR 2015. Gli altri Sindacati?

a pag. 5

Nuova iniziativa dell'O.R.S.A. Sicilia

a supporto della vertenza

Stretto di Messina



Lo stretto tra Scilla e Cariddi ha registrato un'altra giornata di mobilitazione e di sensibilizzazione sul tema della continuità territoriale con il Continente.

I responsabili dell'OR.S.A. Sicilia hanno incontrato il Vice Presidente

della Camera dei Deputati, On. Luigi Di Maio al quale hanno evidenziato il gap infrastrutturale in cui versano gli attuali collegamenti ferroviari sullo Stretto ed in Sicilia.

Un servizio non più al passo con i tempi, ma che per questo non deve e non può essere abbandonato

ma ristrutturato e potenziato.

L'On. Di Maio ha assicurato l'impegno a sollevare la questione, sia nelle sedi istituzionali che in quella imprenditoriale, dichiarando la volontà di trovare un tavolo di confronto con il Gruppo FSI.

a pag. 4

La formazione del SAPS:

IN PIENO SVOLGIMENTO I CORSI RSU / RLS

Milano 5 maggio – Palermo 12 maggio – Napoli 18 maggio e Bologna 26 maggio: sono

Sicurezza la giornata di formazione nazionale si terrà a Roma il 19 maggio.

"Un Sindacato Autonomo e di base come il



nostro – dice Alessandro Trevisan Segretario Nazionale SAPS – ha il dovere di mettere a disposizione dei propri delegati sul territorio tutti gli strumenti utili a rappresentare al meglio i lavoratori e questa è la ragione per la quale riteniamo la formazione, il confronto e soprattutto l'incontro con i nostri RSU/RLS un elemento fondamentale della nostra azione sindacale".

queste le "tappe" della formazione per i RSU eletti nelle liste dell'ORSA in Trenord e nel Gruppo FSI. Ai corsi partecipano anche gli RSA delle altre Imprese Ferroviarie (Serfer – Terminali Italia – NTV – Rail Cargo Carrier – ANM), mentre per i Rappresentanti alla

Nel prossimo numero de "La Nostra Stazione" dedicheremo ampio spazio ai corsi ed alle opinioni dei nostri rappresentanti.

segue da pag. 1

mansioni di: addetto alla condotta dei treni, addetto alla scorta dei treni, addetto alla manovra/traghetamento/formazione treni ed il personale imbarcato a bordo delle navi traghetto, consegue il diritto alla pensione al raggiungimento del requisito anagrafico di cinquantotto anni di età e del requisito contributivo di trentotto anni, di cui almeno venti anni effettivamente svolti nelle mansioni sopra citate. Anche questo tentativo andò a vuoto, stoppato dai "niet!" della Ragioneria di Stato che ribadì – peraltro senza portare dati reali a sostegno – l'insostenibilità finanziaria del ripristino dei precedenti requisiti. Da quella data ad oggi solo eteree promesse, rinvii alla successiva Legge di Stabilità, alle Milleproroghe post Legge di Stabilità, ai provvedimenti "ad hoc" che non passano nemmeno la valutazione in Commissione.

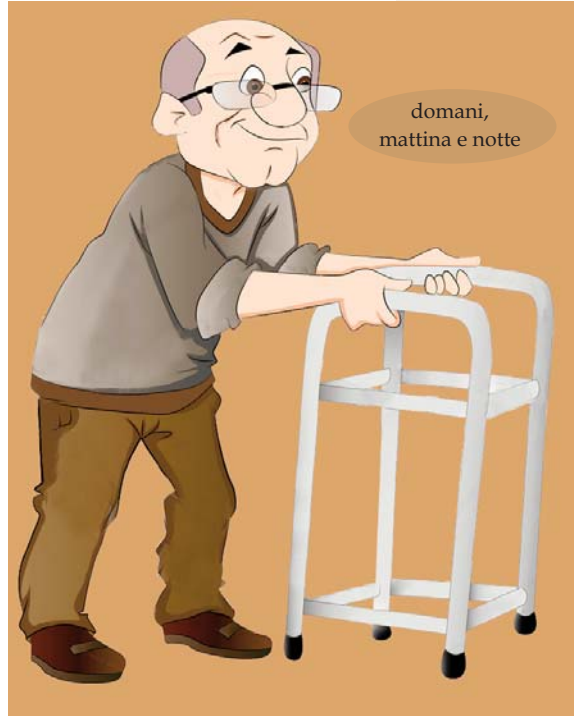
Eppure è ormai acclarato che si trattò di un errore: infatti, la legge 22 dicembre 2011 n. 214 (per i più "Legge Fornero") all'articolo 24 - comma 18, secondo periodo – ha sostituito le parole: "al presente comma" con "al presente articolo". Insomma, è bastato un utilizzo improprio della lingua italiana per spostare di 9 anni, dai 58 ai 67, l'età pensionabile dei macchinisti, dei

capi treno, del personale di manovra e navigante delle Ferrovie dello Stato.

Sorgessero dubbi, ha provveduto a fugarli la Componente PD nella XI Commissione (lavoro pubblico e privato) della Camera, On. Maria Luisa Gnecci, la quale non più tardi di 4 mesi orsono ha dichiarato che: "Tale situazione è, infatti, derivata da un errore materiale, che non ha permesso di ricomprendere anche i macchinisti tra le categorie i cui requisiti pensionistici sarebbero stati oggetto di armonizzazione..." omissis "...Dal momento che, nel 2015, non vi sono ancora macchinisti sessantasettenni alla guida di un treno, c'è tempo per approvare le necessarie correzioni e procedere all'armonizzazione di tale categoria, così come avvenuto, per esempio, per i lavoratori dello spettacolo..... omissis".

Al di là della sconcertante dichiarazione sull'attuale età dei macchinisti, ciò che balza subito all'occhio è che i "conti" del duo Monti-Fornero non prevedevano il taglio alle pensioni dei ferrovieri e dunque per quale ragione oggi si persegue nell'errore? Forse per far pagare ai Ferrovieri qualche concessione ad altri lavoratori, prima ricompresi e poi.....?

Domande che sorgono spontanee, al pari di altre riflessioni sui com-



portamenti tenuti da chi questi ferrovieri doveva difendere: per esempio noi ci chiediamo se non sia stata, per caso, la frammentazione dell'azione sindacale uno dei limiti che – unito alla palese indifferenza dell'attuale classe politica più avvezza ai proclami che ai fatti – non hanno consentito di concentrare i ferrovieri su questa sacrosanta battaglia, al di là del profilo rivestito. Proviamo a spiegarci meglio: sin dal 2012 l'OR.S.A. Ferrovie ha strenuamente sostenuto la necessità che la correzione della Legge non

fosse oggetto di mediazioni o "affinamenti", magari con l'esclusione di qualche profilo oppure con la differenziazione nei limiti di età anche tra coloro che già beneficiavano del diritto. Abbiamo con forza sostenuto l'attività faticosa ed usurante del Manovratore, come del Marinaio, del Macchinista e del Capo Treno. Denunciato le ini-

doneità alle quali sono soggetti questi profili (senza evidenziare il picco del 18% medio di inidoneità definitiva al quale è soggetto il Personale di Manovra) ed il costo per le Imprese portate, quindi, a non garantire più la continuità lavorativa.

Ne eravamo e ne siamo tuttora convinti, mentre altri hanno invece privilegiato percorsi solitari, stilato graduatorie di maggiore usura, proposto armonizzazioni solo per qualcuno al fine di abbassare il costo per lo Stato e dunque schivare la

mannaia della Ragioneria di Stato. Questo ha reso difficile l'interlocuzione con la politica e facilitato i fautori del mantenimento dello status-quo, cioè di quell'errore che porta ai ferrovieri dell'esercizio il triste primato di essere i più anziani d'Europa ancora in servizio "attivo"(!?).

Ecco perché l'ignaro deputato, od il giornalista in cerca di scoop si limita a parlare di Macchinisti o, alle bell'è meglio, di Personale Mobile forse perché più facilmente identificabili di altri.

Ma che questi distinguo vengano da chi il lavoro in ferrovia lo conosce molto bene diviene una diminuzione per tutto il fronte sindacale, ancor più debole se le petizioni si fanno per categoria, se non si fa massa critica e se si guarda solo dentro il proprio profilo.

Le ultime esternazioni di Padoan non aiutano certo alla soluzione e nemmeno le promesse "a seguire" di Poletti o della Gnecci.

Serve il coraggio di unirsi sulle stesse posizioni, di continuare la battaglia senza pensare che il lavoratore "A" abbia più ragioni del "B" per vedersi ripristinato il diritto. Altrimenti il risultato resterà quello attuale e cioè che "A" e "B" continueranno ad iniziare sempre per:

"F" come Fornero... ■

PER RICORDARE

2012 - COMUNICATO STAMPA IN OCCASIONE DELLO SCIOPERO DEL 27 GENNAIO

Grande risposta dei Ferrovieri alle liberalizzazioni senza regole di Monti

ALTA ADESIONE DEL SETTORE TRASPORTI ALLO SCIOPERO GENERALE

Treni fermi e autobus a singhiozzo nella giornata di sciopero generale proclamato dall'OR.S.A. contro la politica economica del Governo Monti e contro il recente Decreto sulle liberalizzazioni che sarà in discussione in Parlamento nei prossimi giorni.

"E' inaccettabile che si voglia aprire alla concorrenza il settore dei trasporti pubblici negando ai ferrovieri il diritto ad avere un Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro – afferma il Segretario Generale dell'OR.S.A. Trasporti Alessandro Trevisan –. Un grande favore fatto alle Imprese ed un attacco al lavoro ed ai diritti. Si distruggono così 4 anni di lotte per la definizione di un Contratto di riferimento per il settore della Mobilità (autoferrotranvieri e ferrovieri) sostenuto da tutte le sigle sindacali. Con un comma di Decreto Legge si cancellano gli impegni in tal senso assunti da ben 5 Governi".

La circolazione dei treni è sostanzialmente bloccata con una adesione che, da stime sindacali, supera il 70% con punte anche superiori nel settore della Commerciale (biglietterie chiuse a Roma Termini, Bologna ed in altre importanti stazioni della rete) e nel personale mobile con la soppressione di quasi tutti i convogli regionali e di molti treni ad alta velocità nelle relazioni nord – centro e centro – sud.

Nel trasporto pubblico locale autobus e

tram viaggiano a scartamento ridotto con una significativa partecipazione dei lavoratori in quasi tutte le grandi città. "Ci scusiamo per i disagi dei viaggiatori, ma chiediamo il massimo sostegno e la comprensione dell'opinione pubblica per una battaglia che è prima civile e poi sindacale – sottolinea la nota dell'OR.S.A. Noi respingiamo con forza l'ipotesi di un ritorno ai contratti di lavoro "pirata" degli anni '60, chiediamo regole per un mercato dei trasporti che non può essere unicamente basato su una concorrenza dettata dal minor costo del lavoro, da una esasperata produttività, da un abbassamento dei livelli di sicurezza del servizio".

L'OR.S.A. ha partecipato a tutte le forze politiche presenti in Parlamento un documento che racchiude le richieste dei lavoratori ed analizza l'apertura del mercato dei trasporti in Italia, evidenziando come il nostro Paese abbia già superato ampiamente le disposizioni previste dalle direttive europee in materia di liberalizzazione, mentre sul fronte delle risorse per il settore l'Italia risulta essere agli ultimi posti nel panorama europeo ed è tra i pochi Paesi ancora privi di un serio Piano Nazionale dei Trasporti.

Lo sciopero terminerà alle ore 21. ■

La Segreteria Generale
OR.S.A. - Trasporti

L'ULTIMA BEFFA

Pensioni, il Governo chiude al ripristino dell'uscita anticipata dei ferrovieri

Venerdì, 19 Febbraio 2016

Il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali chiude all'ipotesi di una revisione dell'età pensionabile degli addetti alla condotta dei treni.

Ripristinare la disciplina antecedente l'intervento riformatore operato tramite l'articolo 24 del decreto legge n. 201 del 2011, altererebbe in modo sostanziale lo spirito e i contenuti della riforma pensionistica determinando un'asistematicità consistente, appunto, nell'esclusione dell'innalzamento dell'età pensionabile per una specifica categoria di lavoratori, senza, peraltro, considerare l'insorgere di maggiori oneri finanziari. Lo ha precisato ieri il sottosegretario al Ministero del Lavoro Massimo Casano in Commissione Lavoro alla Camera dei Deputati in risposta ad una interrogazione sollevata dal Movimento 5 Stelle (Tripiedi, Cominardi) che chiedeva il ripristino delle specificità pensionistiche dei macchinisti e del personale di bordo perse nel 2012 con l'entrata in vigore della legge Fornero. L'articolo 24 del decreto «Salva Italia» ha modificato i requisiti minimi di accesso al trattamento pensionistico di vecchiaia, estendendo, al comma 18 del suddetto articolo 24, le nuove disposizioni ai lavoratori iscritti al Fondo Speciale F.S. Pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2012, i predetti limiti di età sono stati sostituiti dal requisito anagrafico unico di 66 anni per gli uomini e 62 anni per le donne (che diventeranno 66 dal 1° gennaio 2018). Tali requisiti sono ulteriormente adeguati in relazione agli incrementi della speranza di vita previsti dal 2013 per la generalità dei lavoratori.

Il Sottosegretario ha ricordato che il personale di «macchina» e «viaggiante» che svolge attività lavorativa in orario notturno può usufruire dei benefici di cui al decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, che disciplina l'accesso anticipato al pensionamento per gli addetti le lavorazioni particolarmente faticose e pesanti. Tale provvedimento, trova applicazione nei confronti dei seguenti lavoratori: 1) lavoratori a turni, che prestano la loro attività nel periodo notturno per almeno sei ore, comprendenti l'intervallo tra la mezzanotte e le cinque del mattino per un numero minimo di giorni lavorativi all'anno non inferiore a 64 giorni per coloro che maturano i requisiti per l'accesso anticipato dal 1° luglio 2009; 2) al di fuori dei casi indicati, i lavoratori che prestano la loro attività per almeno tre ore nell'intervallo tra la mezzanotte e le cinque del mattino per periodi di lavoro di durata pari all'intero anno lavorativo.

La concessione del suddetto beneficio è, comunque, subordinata alla dimostrazione di un periodo minimo di permanenza lavorativa all'interno dell'attività usurante, pari a: 1) almeno sette anni negli ultimi dieci anni di attività lavorativa, per le pensioni aventi decorrenza entro il 31 dicembre 2017; 2) almeno la metà della vita lavorativa complessiva, per le pensioni aventi decorrenza dal 1° gennaio 2018. Deludente la risposta secondo gli onorevoli interroganti che sottolineano come la normativa in materia di lavori usuranti sia assolutamente incoerente in quanto consente ad un autista che trasporta anche solo sei passeggeri di accedere al pensionamento sei anni prima rispetto a quanto è concesso ad un macchinista, che conduce centinaia di persone sui treni ad alta velocità. ■

fonte: pensionioggi.it

13 - 14 e 15 aprile 2016

CONSIGLIO NAZIONALE

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

UN SERRATO DIBATTITO SU PRIVATIZZAZIONE, CONTRATTO, NEWCO MERCI, GARE SUL FERRO



Il tavolo della Presidenza
da destra: G. Maltese (Presidente), G. Zelli (Vice Presidente) e M. Coccia (Segretario)

Per una volta tanto abbiamo provato a superare la "liturgia" della relazione di Segreteria Nazionale e degli interventi incentrati su di essa, cercando di porre al centro del Consiglio il dibattito interno e per questo sollecitando (ed ottenendo) il contributo di tutte le Regioni.

Una full-immersion di 3 giorni sui temi caldi delle ferrovie che ha consentito di costruire - assieme ai rappresentanti dei ferrovieri del Gruppo FSI, ai nostri RSU / RSA in Trenord, ANM (ex Metronapoli), Terminali Italia, Serfer e nelle Imprese Merci private - i mandati necessari alla Segreteria Nazionale per affrontare le difficili sfide che il Sindacato dovrà affrontare in questo 2016.

Questi gli obiettivi che si è dato il Consiglio e per raggiungerli ha provato a mettere in fila le questioni che interessano la Categoria, senza steccati aziendali (vedi articolo a pagina successiva sulle altre Imprese Ferroviarie) cercando, invece, di valorizzare temi che coinvolgono tutti i ferrovieri delle stazioni: le nuove regole sul lavoro, i rinnovi contrattuali, il mercato ferroviario e le privatizzazioni, la sfida delle merci e le gare sul trasporto ferroviario regionale.

Il Jobs Act - Dal demansionamento al controllo a distanza; dalle funzioni superiori ai licenziamenti "facili" sino alla nuova Cassa Integrazione (NASpI). Dal Consiglio Nazionale sono emerse tutte le critiche per l'ar-

retramento dei diritti e delle conquiste dei lavoratori perpetrate da un Governo che si dice "progressista", ma che ha fatto della precarietà l'aspetto centrale dei nuovi rapporti di lavoro. Ciò rende più difficile l'approccio al rinnovo dei Contratti, più complesso garantire tutele nelle riorganizzazioni aziendali, più incerto il percorso lavorativo e le garanzie occupazionali e salariali. Su questi aspetti una mobilità geografica e professionale caratterizzata dalla volontarietà, il riconoscimento del livello retributivo legato alla professionalità, il rifiuto al generale demansionamento di ruoli e profili (senza regole negoziali chiare ed esigibili) sono state le richieste più pres-

tramento dei diritti e delle conquiste dei lavoratori perpetrate da un Governo che si dice "progressista", ma che ha fatto della precarietà l'aspetto centrale dei nuovi rapporti di lavoro. Ciò rende più difficile l'approccio al rinnovo dei Contratti, più complesso garantire tutele nelle riorganizzazioni aziendali, più incerto il percorso lavorativo e le garanzie occupazionali e salariali. Su questi aspetti una mobilità geografica e professionale caratterizzata dalla volontarietà, il riconoscimento del livello retributivo legato alla professionalità, il rifiuto al generale demansionamento di ruoli e profili (senza regole negoziali chiare ed esigibili) sono state le richieste più pres-

Gli ammortizzatori - Anche il tema della Naspi nei progetti di fondo per il sostegno al reddito (oltre alle ipotizzate procedure di inserimento obbligatorio) è stato oggetto di un approfondito confronto che ha ribadito come sia necessario privilegiare l'ac-

cesso volontario, impedire che si creino le condizioni per l'utilizzo indiscriminato degli ammortizzatori sociali e si eviti qualsiasi ipotesi di penalizzazione pensionistica.

Gare TPL - Sulle scelte delle Regioni di mettere a gara i servizi di trasporto pubblico, il Consiglio ha con fermezza ribadito, nei casi di cambio appalto, il diritto dei lavoratori al trasferimento d'Azienda con i livelli salariali e le tutele occupazionali vigenti al momento del passaggio di Società.

Ha espresso - in tal senso - insoddisfazione per le scarse garanzie previste dall'art. 17 del D.L. "Madia", che si limita a prevedere la sola applicazione del Contratto Nazionale di Settore senza citare il rispetto anche del Contratto Aziendale. Un passo indietro rispetto allo stesso Codice Civile ed alla precedente Legge 422 del 1997. Per il S.A.P.S. resta, comunque, centrale la definitiva affermazione del Contratto della Mobilità e la definizione con le Regioni delle Clausole di Salvaguardia del reddito e dell'occupazione, seguendo il solco tracciato dall'accordo in Emilia Romagna del gennaio 2014.

Mercitalia - Sul progetto NewCo Merci il Consiglio ha ribadito la necessità che il servizio Cargo resti una componente importante della filiera industriale del Gruppo FSI e per questo ha valutato come "irricevibili" le proposte aziendali sin qui presentate, tutte incentrate sul risanamento pagato dai lavoratori a suon di esuberi e di ulteriori sacrifici in tema di orario e utilizzazione. Il tutto dilazionando le prospettive di sviluppo e gli impegni sugli investimenti a fine progetto. C'è, invece, bisogno di impegni esigibili che accompagnino il risanamento e di un piano industriale caratterizzato dallo sviluppo e dalla presenza sul mercato.

Questo senza scordare che ad oggi non è stata fatta ancora luce sul futuro del settore manovra dell'intero Gruppo FSI, con voci che si ricorrono e si smentiscono sul possibile passaggio in toto del servizio a Serfer. È chiaro che, in assenza di un serio confronto di merito e di metodo, il Sindacato è indisponibile a qualsiasi ipotesi di accordo che preveda l'"esodo" delle risorse da una Società all'altra.

Sull'utilizzazione del personale e sul costo del lavoro, poi, rincorrere le regole altrui (come traspare dalle slide aziendali) non fa altro che ridurre un ambizioso progetto industriale ad una mera competizione basata sullo sfrut-

tamento della produttività pro-capite che il S.A.P.S. non può, in alcun modo, condividere. Sempre parlando della Divisione Cargo e degli attuali profili professionali, il Consiglio ha voluto confermare l'impegno del Sindacato per il riconoscimento del ruolo del Tecnico Polifunzionale Treno, ponendo le condizioni per superare i limiti e le carenze di un accordo "vecchio" ormai di 6 anni e che OR.S.A. a suo tempo non firmò, proprio per l'indeterminatezza dei compiti e delle regole sul lavoro. Ancor oggi tutte le criticità sono sul tappeto ed è giunta l'ora che il Contratto faccia giustizia di questa importante figura professionale.

I Contratti - Entrando nel merito dei contenuti contrattuali per il rinnovo del CCNL Area Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FSI, dal dibattito, introdotto dalla Segreteria Nazionale che ha aggiornato il Consiglio sullo stato delle trattative, sono emerse con chiarezza le problematiche ancora irrisolte o non affrontate, quali:

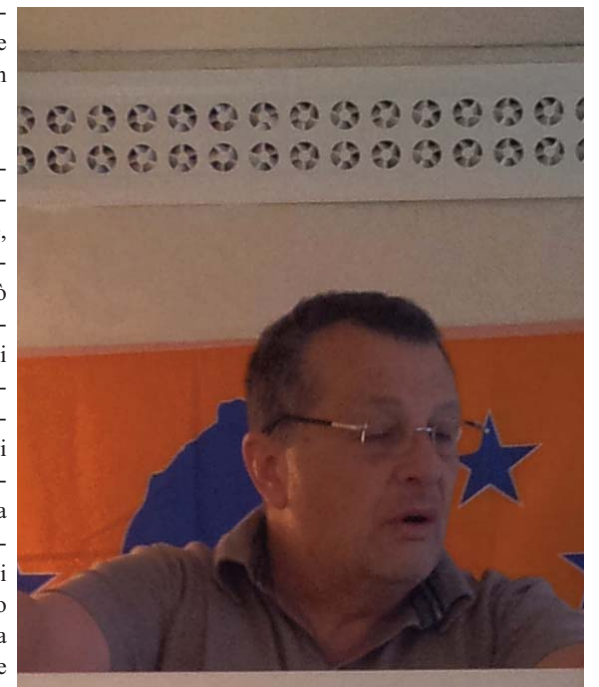
- **la Logistica:** un processo di riorganizzazione di un settore, come quello della Circolazione, non può non essere accompagnato da iniziative di sostegno al pendolarismo e non deve produrre spostamenti forzati di personale peraltro già causati dalla tecnologia e dall'impresenziamento degli Impianti. Per questo il S.A.P.S. conferma l'impegno a ricercare nel negoziato le necessarie convergenze per addivenire a soluzioni percorribili e rispettose della dignità del lavoratore. Gli aspetti della sicurezza nella Vendita/Assistenza, l'ergonomia delle postazioni, le carenze di PICO sono stati altri argomenti approfonditi e sui quali si chiedono i necessari interventi che consentano di superare le criticità denunciate;

- **le questioni economiche:** a parità di lavoro vi deve essere parità di salario, ivi compreso quello accessorio. Sono molte le strutture dove oggi i colleghi lavorano fianco a fianco, ma in condizioni economiche disomogenee ed in alcuni casi penalizzanti;

- **le pendenze 2012:** i Premi di Risultato 2013 - 2014, i percorsi formativi dei TPT (modulo D - patente A4), le tutele economiche dell'inidoneità sono parti ancora non risolte rispetto agli impegni assunti con il Contratto 2012

ed è ora che vi si dia corso, anche per dare credibilità agli accordi che si sottoscrivono.

La struttura OR.S.A.: Il mondo dei Trasporti cambia e per il S.A.P.S. anche OR.S.A. Ferrovie deve mettere in cantiere la stagione del rinnovamento, senza venir meno al suo DNA autonomo, indipendente, professionale. Un passaggio obbligato per i mutamenti datoriali e per gli indirizzi del Governo che punta ad una mobilità garantita da Aziende "multi-vettoriali", capaci cioè di offrire un sistema di trasporto più che un mezzo di trasporto. In questo scenario l'OR.S.A. non può non trarre l'obiettivo di rappresentare a tutto tondo questo mondo, certificando quello che già oggi è: il più importante Sindacato Autonomo dei Trasporti in Italia. Lavorare, quindi, per il rafforzamento di OR.S.A. Trasporti attraverso i percorsi congressuali già tracciati rivisitando, nel contempo, i Sindacati del Com-



La relazione del Segretario Nazionale

parto in una logica di efficienza, di capacità di penetrazione nei territori e nelle aziende.

L'obiettivo dovrà essere quello di rappresentare, nel Paese, un polo sindacale veramente alternativo per i ferrovieri, gli autoferrotranvieri, i marittimi e per tutti i lavoratori del mondo dei trasporti in Italia.

Alla Segreteria Nazionale, pur nelle difficoltà del contesto negoziale già ricordate, il compito di portare a sintesi le richieste - ben riassunte dalla Mozione Finale (a pag. 4) - valorizzando il lavoro delle Stazioni, la molteplicità delle professionalità e l'importanza del lavoro di questo settore nella produzione del treno, sotto l'aspetto della regolazione della circolazione, della preparazione del treno e del supporto alla clientela. ■

La Segreteria Nazionale

Al Consiglio Nazionale S.A.P.S. – OR.S.A. Ferrovie discusse ed affrontate le tante problematiche del Personale di Stazione di tutte le Imprese ferroviarie

LA MOZIONE FINALE DEL CONSIGLIO

Il Consiglio Nazionale S.A.P.S. – OR.S.A., sentita la relazione introduttiva del Segretario, ne condivide i contenuti ed avvia un ampio dibattito finalizzato a tracciare le linee politiche del Sindacato utili ad affrontare gli scenari e le problematiche pregresse ed in divenire.

In relazione alla recente presentazione delle bozze del CCNL, il Consiglio Nazionale esprime forte preoccupazione per le proposte datoriali riguardanti i procedimenti disciplinari, le declaratorie professionali ed i conflitti privacy-trasparenza.

Le ipotesi di modifica degli aspetti disciplinari risultano essere particolarmente punitive, mentre per ciò che attiene alle declaratorie professionali vi è l'obbligo di inquadrare con certezza le mansioni delle singole figure professionali, impedendo distorte utilizzazioni dei lavoratori. In ogni caso, il Consiglio considera inaccettabile qualsiasi dinamica negoziale tesa a barattare diritti con riconoscimenti economici.

In tema di riforma del mercato del lavoro, gli effetti del Jobs Act continuano ad essere sbilanciati a favore dell'imprenditoria che usufruisce di rilevanti sgravi fiscali a danno dei lavoratori che, invece, vedono crescere la precarizzazione dei loro contratti. La diminuzione delle tutele consentono alle Imprese i licenziamenti "facili", il demansionamento, il controllo a distanza dei lavoratori. Inoltre, si evidenzia come l'utilizzo improprio della Naspi abbia ricadute negative sull'attivazione del Fondo di sostegno al reddito dei ferrovieri.

Il processo di privatizzazione del Gruppo FSI ed i progetti di un nuovo assetto societario nel trasporto merci, impongono al Sindacato di difendere, con fermezza, l'importanza strategica dell'attività svolta dalla Divisione Cargo.

Sulla riorganizzazione del settore Circolazione della Società RFI, il Consiglio dà mandato alla Segreteria Nazionale di valutare, nel confronto con l'Azienda, ogni iniziativa sindacale che consenta di risolvere tutte le annose questioni rimaste inerte (sale di riposo, pause

per videotermini e per recupero psicofisico, accesso alle Frecce su linee dedicate per gli spostamenti casa - lavoro, omogeneità economica di tutte le Sale CCC). Sull'ipotesi del declassamento degli Impianti – ferma restando la netta contrarietà al demansionamento – l'eventuale mobilità geografica che potrebbe scaturire da questo processo dovrà necessariamente dipendere dall'espressa volontà del lavoratore. Inoltre, il Consiglio Nazionale considera imprescindibile un atteggiamento chiaro e più ambizioso teso a preparare i lavoratori ad una eventuale e decisa azione di lotta per il raggiungimento degli obiettivi sopra citati.

Si chiede inoltre di vigilare sul processo di riorganizzazione del settore manovra che l'Azienda intenderebbe incorporare dalle attuali Società del Gruppo per passarlo, poi, alla controllata SERFER. Per ciò che attiene i processi di Vendita e Assistenza, in tutte le Imprese ferroviarie permangono forti criticità sulla nuova piattaforma di Vendita denominata PI.CO., sull'ergonomia delle postazioni (Desk), sui tempi di esposizione a condizioni climatiche / ambientali che possono influenzare negativamente la salute dei lavoratori e sui rischi legati alle sempre più frequenti aggressioni. Altrettante criticità vengono dalle nuove attività richieste al personale (podio, controllo self-service, attività di vendita itinerante, monitoraggio flussi altri vettori) e dal mancato equilibrio tra attività di vendita pura e secondi contatti.

Il Consiglio Nazionale, in piena sintonia con quanto emerso dal Convegno di Bologna, sostiene la richiesta del giusto riconoscimento della professionalità del Tecnico Polifunzionale Treno attraverso un diverso inquadramento (liv.B) o un adeguato riconoscimento economico (indennità), nonché la definizione di specifici e distinti turni di lavoro (bordo e terra) e la soluzione delle criticità legate alla logistica, che in alcuni casi arrivano a ledere la dignità del lavoratore.

Per le riorganizzazioni aziendali, si ribadisce la necessità di garantire anche

a tutti i profili professionali ricadenti nel settore SAPS l'opportunità di una riallocazione all'interno delle varie società del Gruppo FSI.

A seguito del crescente livello di informatizzazione delle attività dei Nuclei Prescrizioni, UMRP, UMRR, SOR/SOP e back office Cargo si rivendica un adeguato ed omogeneo inquadramento professionale degli Operatori vista la specificità delle attività svolte, nonché una idonea formazione didattica.

Il Testo Unico sulla Rappresentanza e la fisiologica diminuzione dei ferrovieri causata dalle tecnologie ci impongono, come organismo di rappresentanza, una decisa accelerata verso la strutturazione del Comparto Trasporti di OR.S.A. con l'avvio delle fasi congressuali dei vari livelli. L'aumento quantitativo delle Imprese di trasporto apre ampi scenari associativi nei quali l'OR.S.A. dovrà impegnarsi, favorendo un'armonizzazione dei Contratti di Lavoro e delle tutele dei lavoratori, anche attraverso decise azioni di lotta, evitando quel dumping salariale che la parte datoriale ha creato con la frammentazione dei vari Contratti esistenti nell'ambito del Comparto.

A proposito di iniziative sindacali, è di questi giorni la proclamazione di un'azione di sciopero che riguarda gli Operatori d'Impianto della società NTV: il Consiglio esprime il proprio sostegno e la propria solidarietà ai lavoratori in lotta.

Nell'ottica della futura integrazione con altre realtà del Comparto, il Consiglio Nazionale propone l'avvio di un processo di riorganizzazione interna (con accorpamento di settori appartenenti alla medesima macroarea di attività) che preveda un reale snellimento della struttura.

Letta ed approvata

Rimini, 15 aprile 2016

La Commissione Mozione Finale

**Morchio Sara - Evangelisti Fabrizio
Ancora Fortunato - Occhiuto Paolo
Battaglia Ferdinando - Ruscillo
Antonio - Cavallo Giuseppe**



LA CRESCITA DEL SINDACATO NELLE ALTRE IMPRESE

Anche quest'anno, la scelta di avere in Consiglio Nazionale la presenza dei lavoratori delle altre Aziende del mondo ferroviario è stata una scelta azzeccata. Il confronto sui tanti temi che coinvolgono coloro che, a vario titolo, operano sui "binari" ha giovato alla dialettica interna e gli interventi dal palco dei colleghi di Trenord, di ANM, di Serfer hanno acceso i riflettori sui problemi dei lavoratori di quelle Imprese, in qualche caso molto vicini a quelli del Gruppo FSI ed in altri quasi precursori di ciò che oggi "balla" sul tavolo del rinnovo contrattuale.

Un peccato che altre possibili presenze siano venute meno, vuoi per l'indisponibilità di permessi sindacali o per il rifiuto di qualche Azienda a concedere persino le ferie, rifiuto motivato dalle "solite" esigenze di servizio.

Questo ci ha impedito, per esempio, di sentire la voce degli Operatori d'Impianto di NTV – la cui vertenza nazionale ha portato allo sciopero del 21 aprile – o quella dei colleghi delle Imprese Merci Private che, con sempre maggiore convinzione, si rivolgono all'OR.S.A. per ottenere quei diritti e quelle tutele che Sindacati troppo "concertativi" non sono più in grado di rivendicare.

Che i lavoratori "oltre FS" guardino con sempre più convinzione all'OR.S.A. Ferrovie lo confermano i successi ottenuti nelle elezioni RSU/RLS di Trenord, oppure le iniziative sulla sicurezza, sulle tutele del front-line e sugli adeguamenti economici che solo il SAPS OR.S.A. Ferrovie ha portato avanti nell'Azienda lombarda di trasporto ferroviario.

Anche per i colleghi della Società Campana di trasporto su ferro (ANM – ex Metronapoli), l'OR.S.A. rappresenta un'alternativa al Sindacato concertativo e generalista e per questo rivendicano con forza la necessità di costruire una vera struttura di ORSA Trasporti che unisca le forze di ferrovieri ed autofer-

tranvieri. In Campania il lavoro dei tanti attivisti di base ha consentito di ottenere, come OR.S.A. Ferrovie e come OR.S.A. Autoferro, consensi molto significativi in termini di iscritti e di adesione alle iniziative del Sindacato Autonomo.

Su Serfer, dopo il primo accordo nazionale finalmente improntato a riconoscere la validità del Contratto di riferimento (adeguando profili e salario al CCNL AF), il percorso di rinnovo di un Contratto Aziendale fermo (udite! udite!) al 2003 è ancora lungo e tortuoso. A questo si aggiungono le voci sempre più insistenti di una diversa "mission" per la Società che sembra proiettata alla gestione complessiva di tutto il servizio di manovra del Gruppo FSI. Le preoccupazioni e le perplessità si sono sprecate in Consiglio Nazionale SAPS, al pari delle richieste di chiarezza che la holding di Gruppo e Trenitalia (di cui Serfer è controllata) devono ai lavoratori di ambedue le Imprese.

L'assenza dei colleghi di RTC o Rail Cargo non ha, comunque, fatto venir meno l'impegno - confermato - ad intensificare i rapporti con questi lavoratori, a continuare nel confronto con le Imprese (è in pieno svolgimento la vertenza su orari e servizi in Rail Cargo Carrier) ed a caratterizzare sempre più la presenza del SAPS e di OR.S.A. Ferrovie nel mondo del cargo ferroviario.

È impegno del Sindacato proseguire i confronti con i lavoratori e le Imprese tutte della "galassia ferro", confermando la volontà di perseguire un Contratto di Sistema che rafforzi i lavoratori ed il lavoro, ancor oggi alle prese con la giungla delle retribuzioni, delle regole su orario e mansioni e della concorrenza basata quasi unicamente sullo sfruttamento della produttività. ■

La Redazione

Regioni



Sicilia

Continua la battaglia sullo Stretto

Lo stretto tra Scilla e Cariddi ha registrato un'altra giornata di mobilitazione e di sensibilizzazione sui temi della continuità territoriale con il Continente, dei servizi pubblici nel sud Italia e della continua emorragia dei collegamenti ferroviari che aumentano la sensazione di isolamento della Sicilia dal resto del Paese.

Anzi, qualcosa di più di una sensazione come ha potuto verificare l'Onorevole Di Maio nella sua visita a Messina, dove - sulla nave traghetto Villa - è stato dettagliatamente relazionato dai Segretari Regionali del Sindacato OR.S.A. Mariano Massaro e Michele Barresi, i fautori di tutte le ultime iniziative sindacali e di coinvolgimento dei cittadini delle due sponde.

L'Onorevole ha assistito, da bordo della nave traghetto Scilla, a tutte le operazioni di imbarco del treno Palermo - Milano condividendo le denunce dell'OR.S.A. sul gap infrastrutturale in cui versano gli attuali collegamenti ferroviari sullo Stretto ed in

sarò e Barresi al Vice-Presidente della Camera - non è utopia e nemmeno fantascienza. Ci vuole la volontà politica e la capacità imprenditoriale di investire sui servizi nello stretto.

Per la parte politica l'On. Di Maio,



Sicilia.

Un servizio non più al passo con i tempi, ma che per questo non deve e non può essere abbandonato, ma ristrutturato e potenziato. Portare le Frecce nell'Isola - come hanno dimostrato con dati alla mano Mas-

accompagnato da deputati del M5S Francesco D'Uva e Valentina Zafarana, ha confermato l'impegno a sollevare la questione in tutte le sedi istituzionali del Paese, mentre per la parte imprenditoriale Di Maio ha ribadito la volontà di tro-

vare al più presto un tavolo di confronto con il Gruppo FSI.

La visita del Vice-Presidente della Camera è stato un momento di proficuo confronto sulle problematiche della navigazione e della mobilità sullo Stretto di Messina, valorizzato dalla disponibilità della politica ad interloquire direttamente con il Sindacato e con i lavoratori, intervenuti numerosi.

"Abbiamo apprezzato la presenza di una delle massime cariche dello Stato e la sua disponibilità a conoscere direttamente le problematiche del comparto ferroviario dello stretto - dichiarano Mariano Massaro e Michele Barresi di OR.S.A. Sicilia - A lui abbiamo consegnato proposte concrete per il rilancio del trasporto ferroviario e la navigazione sullo Stretto con l'auspicio che sappia condividere e supportare nelle sedi istituzionali quella che per il popolo calabrese e siciliano rappresenta, innanzitutto, una battaglia di civiltà". ■

Giuseppe De Filippi

SERFER: UN ACCORDO DI SVOLTA

Qualcuno lo chiamerebbe più opportunamente un accordo di "avvicinamento" al Contratto di Gruppo e ragioni ne avrebbe più d'una: dal prospettato ruolo di Serfer quale Società di manovra dell'intera Trenitalia, sino alla ormai non più rinviabile risposta ai lavoratori sui temi del profilo professionale e del salario.

Comunque, da qualsiasi parte lo si veda, l'accordo sottoscritto il 29 febbraio tra Serfer e le OO.SS. segna un momento di svolta nelle relazioni sindacali con questa parte del Gruppo FSI.

Il Protocollo di Relazioni Industriali finalmente disciplina i ruoli e le materie di competenza nazionale e regionale, con la partecipazione ai tavoli di tutte le OO.SS. firmatarie del CCNL AF. Sembra si parli di un passaggio ovvio, ma così non è: per troppo tempo abbiamo assistito in Serfer a rapporti relazionali e negoziali gestiti in maniera localistica, cantiere per cantiere, che hanno prodotto difformità nell'utilizzazione del personale e nei riconoscimenti economici. Porre un freno a questa errata modalità di relazionarsi con le problematiche del lavoro certamente ci consentirà di rendere omogenei trattamenti e norme, di mettere mano all'Organizzazione del Lavoro definendo micro-strutture omogenee rispetto ai volumi di produzione, di fare chiarezza su fabbisogni e profili. Soprattutto, di porre le basi per un rinnovo contrattuale che i lavoratori di Serfer attendono da oltre un decennio.

Sul tema "inquadramento" abbiamo finalmente sanato l'anomala utilizzazione dei manovratori di livello "D" e "E". Ai primi l'adeguamento

del salario di produttività era un atto dovuto, mentre per i livelli "E" era chiaro che il lavoro e la professionalità acquisite imponevano il riconoscimento del livello stipendiale superiore.

Per il pregresso, l'Azienda si è impegnata a riconoscerlo con una proposta di transazione che l'OR.S.A.



ha chiesto venga condivisa da ogni singolo lavoratore attraverso la formalizzazione di verbali individuali. Sull'adeguamento del ticket, che pure ha formato oggetto di approfondimento negli incontri di fine gennaio - inizi febbraio, Serfer ha chiesto una pausa di riflessione anche in funzione dello sviluppo della trattativa sul Polo Logistico di Gruppo. Come OR.S.A. abbiamo ribadito la necessità che si arrivi a breve ad omogeneizzare il valore del ticket a quello applicato agli altri ferrovieri del Gruppo FSI ritenendo, per altro, che la questione sia del tutto avulsa dall'esito del negoziato sulla NewCo di Cargo.

In tal senso Serfer, ribadendo che la questione non è stata accantonata ma solo posticipata, ha espresso disponibilità ad addvenire ad un accordo in tempi ragionevoli assieme agli altri temi che come OR.S.A. abbiamo sollevato e cioè l'organizzazione del lavoro, gli inquadramenti

professionali (dal Capo Cantiere al Capo Turno) ed il lavaggio dei DPI. Questo senza dimenticare, anche, il tema trasferimenti e le regole di trasparenza che devono sottintendere alla formulazione delle graduatorie: tutti argomenti da attenzionare e risolvere (vedi articolo de "L'Indiscreto" sul numero 01/2016).

Il percorso è iniziato e non si conclude certo con questo accordo che pone fine ad un lungo periodo di sostanziale immobilismo negoziale. Ora attendiamo lo sviluppo del difficilissimo confronto con Cargo per comprendere sino in fondo lo sviluppo industriale di questa Impresa. La scelta (se mai verrà) di riorganizzare la struttura societaria di Trenitalia e la nascita del Polo Logistico FSI segneranno anche il futuro di Serfer e la sua collocazione nel Gruppo. Mentre andiamo in stampa resta la sensazione che i giochi non siano ancora fatti e per questo, al di là della conclusione positiva di questo accordo (che riportiamo integralmente al lato), la Società che ambisce ad essere la depositaria delle manovre ferroviarie del Gruppo Ferrovie dello Stato naviga ancora a vista.... ■

La Redazione

Il testo dell'accordo

Il giorno 29 febbraio 2016 la Società Serfer e le Segreterie Nazionali FILT CGIL, FIT CISL, UIL Trasporti, FAST Ferrovie, UGL TAF e ORSA Ferrovie - nell'ambito del processo di consolidamento e sviluppo della Società Serfer ed in coerenza con gli indirizzi di Trenitalia e del Gruppo FSI - si sono incontrate per condividere un protocollo di relazioni industriali che viene sottoscritto dalle parti ed allegato al presente verbale di accordo (All. 1)

Inoltre, a conclusione delle verifiche effettuate sulla adeguatezza dei livelli inquadramentali ad oggi in essere, le Parti concordano di finalizzare nel corso del 2016 alcuni interventi nel rispetto delle previsioni dell'art. 72 del CCNL della Mobilità area contrattuale "Attività Ferroviarie" del 20 luglio 2012 e dell'"Accordo di Confluenza CCNL Attività Ferroviarie - contratto aziendale Serfer Servizi Ferroviari S.r.l.", secondo specifiche priorità organizzative e produttive.

In tal senso, in questa fase le previsioni di intervento inquadramentale riguarderanno il personale di manovra ed il relativo salario professionale secondo le tempistiche di seguito indicate.

Con decorrenza 1 settembre 2016 sarà attribuito a tutti i livelli professionali di livello D - Operatori Specializzati, in sostituzione di quello fino ad allora riconosciuto, il salario professionale corrispondente all'Operatore Specializzato Circolazione nella misura prevista dall'art.72 del CCNL della Mobilità area contrattuale "Attività Ferroviarie" del 20 luglio 2012.

Con decorrenza 1 dicembre 2016, in coerenza con la mansione svolta all'interno delle unità organizzative di appartenenza e in possesso delle abilitazioni previste dalla mansione stessa, sarà riconosciuto ai soli livelli professionali E - Operatori, laddove siano confermate le condizioni sopra richiamate, il livello professionale D - Operatori Specializzati posizione retributiva D3 e i relativi salari professionali.

Il trattamento di cui sopra sarà corrisposto condizionatamente alla sottoscrizione in sede sindacale di un accordo individuale sottoscritto congiuntamente dall'azienda, dal lavoratore interessato e dall'organizzazione sindacale eventualmente indicata dal lavoratore stesso, con il quale, peraltro, sarà riconosciuto altresì un importo una tantum erogato a titolo di transazione generale novativa di ogni questione connessa al rapporto di lavoro alla data di sottoscrizione stessa.

Al fine di assicurare un omogeneo trattamento sui lavoratori interessati dagli interventi di cui ai paragrafi precedenti, si riportano in allegato (All.2) l'importo dell'una tantum di cui sopra in considerazione dell'anzianità nella figura professionale di provenienza.

Nell'ambito degli obiettivi richiamati nel primo paragrafo del presente accordo, le Parti si impegnano a proseguire il confronto per la verifica di eventuali ulteriori interventi di natura inquadramentale sempre in coerenza con le previsioni organizzative e contrattuali. Le parti si impegnano altresì a proseguire l'analisi di fattibilità organizzativa volta a rivisitare il valore nominale dei buoni pasto.

Roma, 29 febbraio 2016

Non si ferma la vertenza degli Operatori d'Impianto su formazione e premialità NTV: IL PREMIO DI RISULTATO 2015? SOLO SE PRENDI BEI VOTI E NON TI AMMALI

Mentre andiamo in stampa la vicenda non si è ancora conclusa e l'OR.S.A. - contestandone completamente i contenuti - ha già chiesto ad NTV un urgente incontro sui criteri di attribuzione del Premio di Risultato 2015, così come sono stati proposti dalla Società (vedi nota NTV del 1 aprile 2016 che pubblichiamo a lato). Intanto qualcuno, che di primo acchito l'aveva definito un "pesce (appunto) d'aprile", una volta scoperto che pesce non era lo ha ribattezzato come "il Premio dei sani e dei ruffiani" ed è francamente difficile dargli torto.

Innanzitutto l'iniziativa di Nuovo Trasporto Viaggiatori, di per se tempestiva ed in linea con il dettato contrattuale (per il primo anno la Società privata di trasporto ferroviario ha chiuso il bilancio in attivo), è caratterizzata dalla totale assenza di confronto con il Sindacato. Eppure l'allegato 3A al vigente Contratto Aziendale prevede di definire preventivamente e con specifico accordo "... gli obiettivi individuali e di gruppo professionale di qualità dei servizi e di



produttività, nonché i parametri e i meccanismi utili e funzionali alla sua erogazione.....". Non solo, ma a fronte del risultato positivo 2015 ci sono gli estremi perché venga erogato anche il Super Premio di cui al punto 3 del ricordato allegato contrattuale. Invece, NTV ha unilateralmente deciso che per percepire il Premio un lavoratore deve prima superare le colonne

d'Ercole del giudizio di un diretto superiore (magari a quello a cui hai negato una giornata di straordinario perché eri di riposo ed avevi l'invito ad un battesimo....) e poi non essersi ammalato per più di 12 volte nel 2015 (anche per eventi di uno o 2 giorni ciascuno, così che alla fine hai lavorato praticamente un mese in meno nel-

l'anno, ma per gli "scienziati del PdR di NTV" è come se avessi contribuito ZERO al raggiungimento dell'obiettivo...).

Un Premio di Risultato così come chiamarlo se non nel modo colorito di cui sopra? Di colorita, oggi, c'è la faccia irata di non pochi dipendenti NTV che ad aprile hanno scoperto di essere stati bocciati all'esame PdR e che, giustamente, temono di veder replicata la stroncatura anche nel 2016, per altro senza conoscere nulla sulla "... scheda di valutazione di n. 5 competenze specifiche e distinta per Impiegati, Quadri e Personale Operativo".

Che ci sia anche l'empatia capo - sottoposto tra le specifiche competenze? Mah....

Intanto, lo sciopero del 21 aprile è dietro le spalle e nei prossimi giorni l'OR.S.A. calendarizzerà nuovi incontri con gli Operatori d'Impianto per decidere come proseguire la vertenza che li vede impegnati a rivendicare il rispetto degli accordi sulla formazione professionale ed il riconoscimento della premialità anche per il loro profilo. ■

A.T.



Spett.le OR.S.A. Ferrovie
Alla cortese attenzione del
Sig. ANDREA PELLE

Oggetto: Criteri di erogazione del Premio di Risultato per l'anno 2015

Con la presente si comunicano i criteri in base ai quali l'Azienda procederà al riconoscimento del Premio di Risultato per l'anno 2015.

A. Valutazione individuale

Il diretto responsabile di ogni lavoratore compila una scheda di valutazione di n. 5 competenze specifiche e distinta per Impiegati, Quadri e Personale Operativo. Tali competenze sono valutate secondo la seguente scala:

da 1 a 5 Insufficiente - da 6 a 7 Sufficiente - da 8 a 9 Buono - 10 Ottimo

Il lavoratore accede al PdR nel caso in cui la valutazione individuale abbia un punteggio pari o maggiore di 39 (Punteggio positivo). In caso di Punteggio positivo, al Premio di Risultato, nell'importo definito nell'art. 2 dell'allegato 3A del CCL NTV, si applicano i criteri di cui ai successivi punti B e C.

B. Tasso di presenza

Dato il numero di giornate lavorabili in un anno pari a 254, il Premio di Risultato viene riproporzionato in base al numero di giornate di assenza dal servizio a qualsiasi titolo effettuate (ivi comprese quelle per malattia, aspettativa non retribuita, sciopero e sospensioni disciplinari) applicando la seguente formula: Premio di Risultato (P6) = PdR * (254 - giornate di assenza) / 254

Non sono conteggiate nelle giornate di assenza quelle derivanti da:

astensione obbligatoria per maternità, incluso allattamento, congedi parentali e visite specialistiche; infortuni sul lavoro; permessi per lutto; legge 104 e congedi straordinari; donazione sangue; permessi studio; congedi matrimoniali; permessi sindacali.

C. Eventi di malattia

Atteso che ciascun periodo continuativo di malattia costituisce un evento, il P8 - di cui al precedente punto B - viene decurtato di una percentuale stabilita in funzione del numero di eventi come di seguito specificato:

4 eventi -10% / Da 5 a 6 eventi -20% / Da 7 a 8 eventi -30% / Da 9 a 10 eventi -50% / 11 eventi -80% / Da 12 eventi -100%

.....

L'erogazione del Premio di Risultato, nell'importo risultante dall'applicazione dei criteri di cui ai precedenti punti B. e C., avverrà con le modalità già rese note con la lettera del 26 novembre 2015 ed ossia:

- 50% in busta paga con le competenze del mese di Aprile 2016;
- 50% destinato al piano welfare aziendale nel mese di Aprile 2016.

Distinti saluti.

Il Direttore per il Personale - G. La Rocca



Indiscreto



3V

I pezzi del puzzle.... sulla liberalizzazione ferroviaria in Europa, la decisione presa il 27 aprile dagli ambasciatori dei 28 Paesi Europei peserà non poco. Il via libera alla riforma del sistema ferroviario che liberalizza il mercato dell'alta velocità anche a livello nazionale ed introduce l'obbligo di gare, ad eccezione di quelle considerate non remunerative, è una accelerazione che il Parlamento Europeo ha preso senza attendere, come preannunciato, il via libera dei 28 Paesi sul pilastro politico: Una accelerazione che pone le basi per un mercato aperto e concorrenziale, nonostante le "notevoli pressioni", come le ha definite il Vice Presidente del Parlamento Europeo e relatore del quarto pacchetto ferroviario - l'italiano David Sassoli (PD). Un pilastro tecnico che fonti bene informate a Bruxelles dicono implementato, anche, da una indicazione netta sulla necessità della separazione tra Società di Infrastrutture e Trasporto.

Più di un Parlamentare ha affermato, con soddisfazione, che anche l'Europa si è finalmente adeguata ad un modello di mercato ferroviario aperto e concorrenziale che in Italia vige ormai da anni, dunque sembrerebbe che nulla cambi per il Bel Paese. Eppure quelle due paroline "netta separazione" non promettono niente di buono.

A chi legge le (quasi quotidiane)

esternazioni dell'Amministratore Delegato di FSI o le settimanali dichiarazioni del Ministro dei Trasporti, la sensazione è che la granitica intenzione di quotare il 40% di tutto il Gruppo possa nascondere, invece, un crescente lavoro che va nella direzione opposta.

sempre meno.

Il primo pezzo sul nostro tavolo è la Mozione approvata in Senato lo scorso 13 aprile (On.li Sonogo - Filippi ed altri) con la quale si impegna il Governo - rispetto all'obiettivo di privatizzare sino al 40% del Gruppo - "... a mantenere



Come un puzzle del quale credi di conoscere il soggetto, ma mentre i pezzi iniziano ad incastrarsi gli uni agli altri ciò che lentamente si svela appare del tutto diverso da ciò che credevi.

E questo puzzle, per come se ne sta componendo la forma, a noi piace

in ogni caso in capo allo Stato la proprietà della rete dell'infrastruttura ferroviaria, assicurando la pubblicità della stessa con l'obiettivo dell'indipendenza del suo gestore, nonché l'auspicabile separazione societaria (di RFI da Trenitalia ndr)".

A questo proviamo ad incastrare il tam tam mediatico sulla possibilità di coinvolgere nel progetto Anas, cioè l'Azienda con unico socio il Ministero dell'Economia e delle Finanze, che gestisce la rete stradale ed autostradale italiana, sotto la vigilanza tecnica e operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Alle prime reazioni, molto caute e indirizzate ad una ipotesi di incorporazione (peraltro poco comprensibile) di Anas nel Gruppo FSI, sono seguite dichiarazioni sempre più interessate per una grande azienda pubblica che sia il polo delle infrastrutture in Italia. Questo consentirebbe, come per esempio afferma CorrierEconomia,

al trio RFI-Anas-Italferr di porsi come big player nelle gare internazionali e di auto-finanziarsi con contratti di servizio a corrispettivo da Stato o con accise (per altro quelle prelevate direttamente dai consumi di carburante già finanziano una parte del servizio ferroviario regio-

nale).

Una ipotesi arida quella della "terza gamba" del Gruppo FSI che cozzerebbe con i vincoli di indipendenza e terzietà del gestore dell'infrastruttura. Dunque, per avere semaforo verde in Europa serve altro, magari quello scorporo di RFI dal Gruppo e la creazione di una Società a totale controllo pubblico che possa, quindi, gestire la proprietà dei binari che - come dice il Senato - deve rimanere allo Stato.

Come si fa? Ecco pronto il modello: in Svezia con la riforma dei trasporti è stata creata una società che ha incorporato il gestore della rete ferroviaria (Banverket) e quello delle autostrade (Vogverket), acquisendo la gestione di entrambe le reti, la loro manutenzione e la pianificazione degli investimenti.

Non ci trovate, per puro caso, assonanze con i desiderata del Governo? Noi sì e siamo seriamente preoccupati, come crediamo dovrebbero esserlo tutti i Sindacati dei Trasporti. Allora, se l'unicità del Gruppo FSI e l'opposizione alle ipotesi di spezzatino ferroviario sono posizioni comuni e condivise dal fronte sindacale, l'unità d'azione va trovata su temi di così alto valore, se necessario anche riprendendo la mobilitazione in Categoria.

Prima che al puzzle si attacchi l'ultimo pezzo.....

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

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 italiane. 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!



SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO
CESAREPOZZO
servizi d'integrazione sanitaria



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

Regolamentazione per legge dei contratti di lavoro

Ci sono materie di valenza costituzionale, di supremo interesse collettivo che non possono essere oggetto di accordi pattizi. Ciò vale, quali esempi, per la libertà d'Impresa o di associazione (sindacale), come per il diritto di sciopero.

Su quest'ultimo si sono succeduti, negli anni e con i più diversi Governi, interventi "limitativi" (alle volte visti quasi come "coercitivi") sull'onda del preminente diritto del cittadino a poter godere, comunque, dei servizi essenziali. Cioè la Legge ha imposto le cosiddette "regole di ingaggio" a tutela degli interessi

Cioè, prima di parlare di nuovo Contratto, i chimici avrebbero dovuto dare indietro alle Imprese 79 € pro capite.

Siamo, dunque, in presenza di una fase negoziale segnata dalla stagnazione e dall'incertezza e l'attuale Governo sembra stia decidendo di intervenire per Legge, definendo salari e tutele minimi. Insomma, una sorta di gran mediatore tra le parti che però, quando si parla di Pubblico Impiego, non si dimostra tale e soprattutto poco attento alle norme ed alle regole che il Parlamento gli ha dato in materia di contratti di lavoro nella pubblica amministrazione (leggasi D. Lgs.

bene, la formalizzazione da parte dei "Comitati di settore" dell'atto di indirizzo all'Aran.

A questo punto le domande sorgono spontanee:

- può, l'Esecutivo di uno Stato che non è nemmeno in grado di rispondere alle giuste rivendicazioni dei suoi dipendenti, ergersi a dispensatore di "buoni consigli" sulle modalità di rinnovare i Contratti degli altri Comparti?

- siamo certi che sul tema del lavoro e dei Contratti il Governo (questo Governo...) sarà d'aiuto alla negoziazione?

Vista da questa parte (quella dei lavoratori) non è che la strada sia lastricata di fiducia ed i fatti sin

qui accaduti non fanno propendere all'ottimismo.

Mai prima d'ora un Governo si è spinto così in là nella "beatificazione" della liberalizzazione del mercato, nella sistematica rivisitazione (in pejus) delle regole sul lavoro e sulla contrattazione, nella palese considerazione del Sindacato

collettivi.

Sulla vicenda del Testo Unico, per esempio, noi come OR.S.A. abbiamo sostenuto (e continuiamo a sostenere) che le regole di rappresentanza sindacale nel nostro Paese devono essere disciplinate da una Legge che - partendo dall'articolo 39 della Costituzione - affermi il diritto sindacale a rappresentare. Per noi, Sindacato Autonomo e di base, la rappresentanza non può venire dalla firma dei contratti, ma dal consenso e dalla forza associativa. Dunque l'accordo del 10 gennaio 2014 tra Confindustria e Cgil-Cisl-Uil, se non ci spaventa lo sbarramento al 5% per il riconoscimento di Sindacato titolato alla contrattazione, deve a nostro parere essere presto (e bene) superato da una regolamentazione erga-omnes che solo la Legge può dare.

Diversa è la questione contrattuale: le modalità della contrattazione nel rapporto privato sono, da sempre, frutto di accordi tra le parti sociali sulla base dei rapporti di forza, delle reciproche convenienze, ma in qualche caso anche da obiettivi condivisi. Queste modalità, soprattutto se guardiamo agli aspetti economici, sono andate in crisi con la fase recessiva degli ultimi anni ed oggi è molto difficile ragionare di rinnovi contrattuali che portano denaro fresco nelle tasche dei dipendenti (eclatante è stata la provocatoria richiesta delle industrie chimiche ad avere indietro la parte eccedente dell'inflazione programmata 2013 - 2014 risultata più alta della reale.

165/2001, come modificato dal D. Lgs. 150/2009). È di pubblico dominio, infatti, la decisione dell'allora Governo Monti (anno 2010) di sospendere unilateralmente gli aumenti contrattuali dei suoi dipendenti. Già allora si dubitò che ne avesse motivo e ragione, ma il timbro di illegittimità al blocco lo ha dato la Sentenza della Corte Costituzionale n. 178 del 24 giugno 2015, anche se riferita al periodo successivo alla pubblicazione della sentenza stessa.

Pur non comprendendo perché l'illegittimità sia tale da "domani" e non da "ieri" diciamo che, almeno, l'intervento della massima istituzione giuridica del Paese ha consentito alle parti di aprire il confronto per il rinnovo del Contratto scaduto 7 anni orsono. Un grande risultato, che si è ben presto trasformato in una vittoria di Pirro. Infatti, come anticipato in premessa, lo Stato si è reso disponibile al negoziato, Aran ha presentato le sue proposte e la liquidità disponibile: 300 milioni per gli oltre tre milioni di dipendenti pubblici (2.953.000 + 270.000 a tempo determinato), cioè una miseria di aumento dopo, appunto, sette anni di mancati aumenti!

Non bastasse, l'ipotesi di accordo raggiunto il 5 aprile scorso tra Aran e Sindacati, potrà divenire realtà solo dopo diversi passaggi procedurali, che porteranno via tempi certamente non brevi:

- una verifica da parte del governo sul rispetto del mandato,
- un successivo controllo contabile da parte della Corte dei Conti e, se tutto dovesse andar

quale ostacolo alla modernità ed allo sviluppo del Paese. Ed il Jobs Act è figlio di questa impostazione, come lo sono i suoi decreti attuativi tutti improntati a marginalizzare l'autonomia collettiva ed a ridimensionare molte norme previste dai Contratti Collettivi Nazionali di lavoro. Sono state così superate le perplessità e le resistenze (in molti casi non corporative, ma di merito) che il Sindacato ha sollevato sull'impianto complessivo della riforma, liquidando il dissenso in pochi - formali - incontri con le parti sociali, per altro incentrati sull'informativa rispetto a decisioni già assunte.

È a questo punto ovvio che i lavoratori diffidino della regolamentazione per Legge di ambiti negoziali e contrattuali che, per loro natura, non sono immuni dal conflitto ma garantiscono di contemperare, infine, interessi contrapposti. Provare a mitigare "d'imperio" il conflitto, sterilizzando il negoziato, significherebbe far prevalere il soggetto più forte cioè il datore di lavoro. Ancor più in Comparti come quello dei Trasporti, dove il diritto di sciopero è già gravemente lesa. Insomma se la Legge è il corpo del diritto di uno Stato ed è strumento di convivenza sociale, tocca al legislatore equilibrare i rapporti tra i soggetti garantendo pari dignità.

Oggi, quando si parla di lavoro, il connubio "Legge - equilibrio" stenta ad affermarsi, anzi il paventato rimedio rischia di apparire, infine, come peggiore del male. ■

APE (Assegno Pensionistico)

La domanda che molti colleghi ci stanno ponendo in questi ultimi giorni riguarda il funzionamento della APE.

Cominciamo con il dire che non è stata ancora approvata la disposizione legislativa che darà attuazione a questo nuovo istituto, ma per quelle che sono le informazioni ad oggi possiamo affermare che si tratta della possibilità di riconoscere, ai lavoratori che abbiano superato 63 anni di età (nati dal 1951 al 1953), di andare in pensione anticipatamente rispetto alla scadenza ad oggi prevista. In seguito tale prerogativa potrà interessare

porto che verrebbe percepito partendo dagli importi più bassi e a salire.

È impossibile fornire dettagli precisi (ad esempio, era apparsa la notizia che la penalizzazione avrebbe interessato la sola quota parte calcolata con il sistema retributivo e a distanza di tre giorni è venuto fuori che sarà interessata anche la parte calcolata con il sistema contributivo) e, fino al momento dell'approvazione del testo che dovrebbe avvenire dopo un confronto con le parti sociali - non sappiamo quanto determinante (vedi articolo a fianco) potrebbero ulteriormente variare.

Il finanziamento dell'operazione sarà garantito in gran parte da banche e assicurazioni, che erogheranno tramite l'Inps le quote di pensioni anticipate sotto forma di "prestito".

I pensionati interessati, al momento in cui raggiungeranno il requisito di vecchiaia, restituiranno ratealmente tali importi, mentre gli interessi saranno a carico dello Stato.

Dopo le decisioni che saranno prese occorrerà, come sempre, attendere che la UE dia il benestare all'operazione.

Sarà nostra cura mantenervi informati quando il provvedimento diventerà pienamente operativo. ■



i nati nel triennio successivo. Per usufruire di tale "vantaggio" sono però previste delle penalizzazioni sull'importo dell'assegno pensionistico pari a una percentuale tra l'1 e il 4% per ogni anno di anticipo richiesto. Tale forbice sembra sia legata all'im-

@? Nello scorso numero abbiamo

dato notizia riguardo al licenziamento di un lavoratore che ha utilizzato la mail aziendale per motivi di carattere personale.

Questa volta vogliamo segnalarvi un aspetto diverso riguardante l'utilizzo della mail aziendale e l'accesso abusivo da parte di un superiore (o del datore di lavoro).

Non a caso abbiamo utilizzato il termine "abusivo" in quanto un capo ufficio ha preso dalla mail di un suo dipendente (pubblico) due file legati all'attività lavorativa.

I giudici hanno applicato l'Art. 615-ter del Codice Penale che punisce "chiunque, abusivamente, si introduce in un sistema informatico o telematico protetto da misure di sicurezza o vi si mantiene contro la volontà espressa o tacita di chi ha il diritto di escluderlo"

Il reato sussiste anche in caso di accesso non autorizzato in una casella di posta elettronica altrui, per controllare mail, scaricare file ecc... in quanto la stessa è da considerarsi "uno spazio di memoria, protetto da una password personalizzata, di un sistema informatico destinato alla memorizzazione di messaggi, o di informazioni di altra natura, nell'esclusiva disponibilità del suo titolare, identificato da un account registrato presso il provider del servizio".

Nel caso in oggetto, si trattava di una casella di posta elettronica, protetta da password, attivata in un sistema informatico utilizzato nella Pubblica Amministrazione. Questa, secondo il Giudice, "rappresenta il domicilio informatico dei dipendenti" al quale non è possibile accedere, pena la lesione della privacy del dipendente e ciò anche se i file da prelevare contenevano informazioni legate ad

una pratica che interessava i due soggetti. Tale sentenza sancisce che il datore di lavoro o un superiore che entra abusivamente nella posta elettronica del dipendente, "commette il reato anche e soprattutto grazie alla propria posizione di supremazia che gli consente di conoscere i momenti di assenza del lavoratore e i compiti assegnati".

Questo dimostra che violando una casella di posta elettronica altrui si compie un reato. A questo punto ci chiediamo: come mai nel caso segnalato nello scorso numero del giornale il datore di lavoro non è stato sanzionato? È venuto "involontariamente" a conoscenza che un suo dipendente ha utilizzato ad uso personale l'account aziendale ma ciò non toglie che lo abbia fatto violando quello spazio che è "nell'esclusiva disponibilità del suo titolare"?

Ci sono giustizie diverse? ■

Leggi e divulga

la Nostra Stazione



la Nostra Stazione
 Direzione Redazione Amministrazione
 Via Magenta, 13 - 00185 Roma
 Tel. 064456789 - fax FS 970 24333
 Autorizzazione:
 Trib. Civile di Roma N. 534/2002 del 18/9/2002
 E-mail: lanostrastazione@sindacatoorsa.it
 Sito Internet: <http://www.sapsorsa.it/>
 Chiuso il 6 maggio 2016
 Direttore: Alessandro Trevisan
 hanno collaborato: Roberto Spadino, Giuseppe De Filippi, Ferdinando Battaglia, La Commissione Mozione Finale del C.N. SAPS.



EPASA
Ente di Patronato



Il Patronato che fa...

PREVIDENZA
INFORTUNI
MALATTIE PROFESSIONALI
MIGRAZIONI
SERVIZI ai CITTADINI

... le cose come devono essere fatte!

INFORMAZIONI, SERVIZI, ASSISTENZA, TUTELA, CONSULENZA



NESSUN RISCHIO CI SIAMO NOI

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



Centro
Assistenza
Fiscale

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



Per conoscere la sede più vicina
Numero Verde
800-008899

Nel tuo interesse. Sicuro

www.caf.cna.it