

# Trenitalia la battaglia dei ferrovieri di Vendita e Assistenza



**Indiscreto  
OLTRE IVU**

3 V

**Comitato Pari Opportunità  
UN'INIZIATIVA PREZIOSA**

di G. Moruzzi

**Merci ad alta velocità  
MA È DAVVERO FAST?**

di F. Battaglia



## TRENITALIA: non si ferma la protesta del Personale della Commerciale di Trenitalia 8 FEBBRAIO: SECONDO SCIOPERO NAZIONALE

24 ore senza Biglietterie e Assistenza.  
Niente Pool Antievasione su treni e binari

Lo scorso 16 dicembre, nonostante le intimidazioni dell'Azienda ed i diktat della Commissione di Garanzia, i ferrovieri di Vendita e Assistenza di Trenitalia hanno risposto alla chiamata dell'OR.S.A. a difesa della dignità del loro lavoro, contro la progressiva spoliatura del servizio a favore degli altri canali di vendita e contro la precarizzazione del lavoro fatta di personale in somministrazione al posto dei Contratti stabili.

Non sono state solo 8 ore di sciopero, sono state un segnale: la vertenza è solo agli inizi!

"Nessuno pensi che lo sciopero del 16 dicembre sia una iniziativa isolata" dice il Segretario Nazionale S.A.P.S. Alessandro Trevisan. "I gravi problemi di Vendita e Assistenza non si risolvono girando lo sguardo da un'altra parte o provando a chiudere qua e là una biglietteria, a togliere sportelli, ad inventare una assistenza fatta di ragazzi precari. Una Società con le idee chiare si confronta con il Sindacato e tratta cercando di condividere le migliori soluzioni per un servizio di vendita e assistenza qualitativo e realmente al servizio del cliente. Questo confronto sino ad ora non solo è mancato, ma abbiamo chiaramente percepito la volontà aziendale di andare avanti a colpi di riorganizzazioni e ristrutturazioni sulle spalle di lavoratori e Sindacato. Davanti a questa arroganza il Sindacato non poteva restare in silenzio".

C'è voluto lo sciopero per sbloccare la situazione e nell'incontro del 10 gennaio sul Piano Industriale di Trenitalia l'OR.S.A., in maniera forte e chiara, ha ribadito all'Amministratore Delegato che i ferrovieri della Commerciale:

- ❖ **VOGLIONO un vero ricambio generazionale, non 40 miseri turn-over.**
- ❖ **CHIEDONO la stabilizzazione del personale in somministrazione per coprire le carenze di personale ed un piano di assunzioni per garantire biglietterie aperte ed una assistenza realmente in grado di servire il cliente delle Freccie come quello dei Regionali.**
- ❖ **INTENDONO DIRE BASTA! allo stillicidio delle economie fatto di sportelli chiusi, di code chilometriche per un biglietto, di tensioni con la clientela degenerate più volte in aggressioni verbali e fisiche a causa di un servizio costruito male e gestito peggio.**
- ❖ **PRETENDONO sicurezza e salute sui luoghi di lavoro con dei desk degni di tale nome ed in grado di evitare al Personale il congelamento invernale e la sauna estiva. Un vestiario dignitoso, non fatto di tessuti "simil plastica" come quelli dei gilet rossi dell'Assistenza.**

Ci siamo sentiti rispondere che stanno ripensando l'attività di Vendita e Assistenza, che la strada è quella del web e dei social per l'acquisto dei biglietti e per tenere costantemente informati i clienti, che le somministrazioni di personale sono provvedimenti "gestionali" senza spiegare cosa ciò significhi. Insomma, un giro di valzer che ha aumentato, anziché ridurre, le ragioni di preoccupazione per il futuro. E allora

**PRIMA CHE NELLA VENDITA E ASSISTENZA IL PRECARIATO DIVENTI IL LAVORO DI DOMANI  
PRIMA CHE SIANO GLI ESUBERI IL PROBLEMA DA DOVER AFFRONTARE**

**L'OR.S.A. HA DECISO DI CHIAMARE I LAVORATORI AD UNA  
SECONDA GIORNATA DI LOTTA STAVOLTA DI 24 ORE!**

dalle ore 03.00 del 08 febbraio alle ore 02.00 del 09 febbraio 2019

Con queste norme tecniche:

- ▶ intera prestazione lavorativa dei turni mattina – pomeriggio e giornaliero del 8 febbraio per il Personale di Vendita, Assistenza e Antievasione
- ▶ i comandi potranno essere disposti da Trenitalia per il solo personale di Assistenza alla Clientela
- ▶ i comandati ad inizio turno si dichiareranno scioperanti e garantiranno solo l'informazione al pubblico.



### RFI: Ritardi e omissioni nell'applicazione dell'accordo nazionale

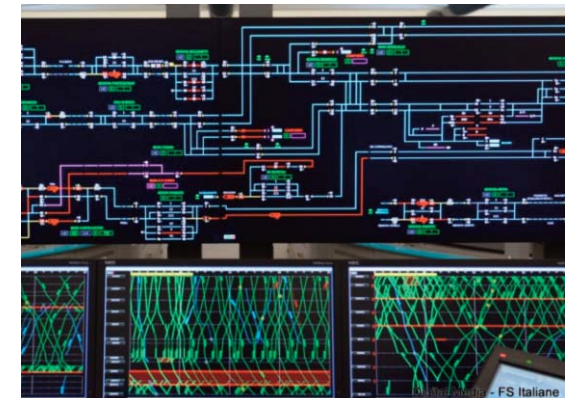
## OR.S.A. CHIEDE IL RISPETTO DELLE INTESSE SULLA CIRCOLAZIONE

Due mesi dall'ultimo incontro la situazione nel settore Circolazione di RFI non sembra migliorare e l'accordo nazionale del 20.11.2017 risulta, ancora oggi, non integralmente applicato.

Tutto parte dalla grave carenza di organico che nemmeno le assunzioni di fine anno sono riuscite a colmare e, quindi, gli accordi territoriali sugli organici vengono nei fatti aggirati con economie diffuse nelle stazioni ed in sala (soprattutto nelle figure di sussidio), l'utilizzo sistematico dello straordinario ed il ricorso a utilizzazioni "promiscue" del personale, anche in deroga ai mansionari previsti contrattualmente. In alcune aree territoriali, poi, assistiamo al paradosso di fabbisogni che prevedono la figura dell'Operatore/Tecnico di Circolazione, senza che questo profilo sia in organico e nemmeno ne sia prevista l'assunzione dall'esterno, sinora unicamente riservata al profilo di Capo Stazione!

A questa situazione di emergenza si aggiunge il rischio, concreto, di un esodo biblico verso la pensione per le modifiche alla Legge Fornero appena approvate dal Governo.

Sui contenuti dell'accordo nazionale, poi, in al-



cune sale non vengono ancora graficate nei turni le pause ai videoterminali e lo stesso dicasi per i 15' dopo le 6 ore di lavoro nelle Stazioni.



Restano irrisolti i modi ed i tempi per l'utilizzo delle Freccie per servizio: come S.A.P.S. ribadiamo con forza che questa "coda" del Contratto Aziendale 2016 dovrà essere definita prima dell'avvio delle trattative per il rinnovo del CCNL.

Su questi temi e sull'aggravarsi delle criticità gestionali il Sindacato ha diffidato RFI dal continuare nella politica del rinvio delle riunioni e nella giornata odierna è stata inviata una dettagliata nota che ha affrontato anche le questioni legate:

- alle manovre di confine e della continuità territoriale dove le gravi carenze organiche mettono a serio rischio lo svolgimento del servizio, anche dal punto di vista della sicurezza;

- agli impegni aziendali per l'aggiornamento/modifica della D.O. 34 /2000 sugli "errati itinerari" e sui temi della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro.

Nel caso RFI non riaprisse con urgenza il confronto su questi temi l'OR.S.A. non potrà che attivare tutte le più opportune iniziative di mobilitazione del Personale di Stazione.



**SEGRETERIA GENERALE** 00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/4452937  
Sito internet: [www.orsaferrovie.it](http://www.orsaferrovie.it) E-mail: [sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it)  
Roma, 16 Gennaio 2019  
Prot 10/SG/OR.S.A. Ferrovie

**Società R.F.I. S.p.A.**  
Ing. Maurizio **Gentile**  
Amministratore Delegato  
Ing. Daniele **Moretti**  
Direzione circolazione  
Ing. Pietro **Guarino**  
Responsabile Pers. Org.  
Dr. Giovanni **De Micco**  
Responsabile Rel. Ind.

**Oggetto: Stato delle relazioni industriali in R.F.I. – settore Circolazione.**

Nell'incontro del 7.11.2018 la scrivente O.S. aveva ribadito la necessità di:

- giungere celermente ad una verifica dell'accordo nazionale sul settore Circolazione che doveva tenersi entro lo scorso mese di giugno. Una priorità, stante anche le criticità tutt'ora presenti sul territorio per la sua corretta applicazione;
- riavviare il confronto sulle assunzioni di personale, stante la grave carenza di personale nei profili del settore, verificando la possibilità – almeno per alcune aree territoriali – di procedere alla selezione da mercato anche per Operatore/Tecnico della Circolazione;
- dar corso agli impegni aziendali per l'aggiornamento/modifica della D.O. 34 /2000 sugli "errati itinerari" e sui temi della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro.
- affrontare celermente il tema delle manovre di confine e della continuità territoriale dove le gravi carenze organiche mettono a serio rischio lo svolgimento del servizio, anche dal punto di vista della sicurezza.

La Società, per bocca dello stesso Direttore, si era resa disponibile ad un primo incontro sulle questioni sollevate da tenersi ai primi di dicembre.

Invece, ad oltre 2 mesi da quell'ultimo incontro, la Società non ha dato corso agli impegni assunti, mentre nelle DTP si aggravano i problemi organici, non si dà corso agli accordi sottoscritti e aumentano le preoccupazioni per il potenziale esodo di lavoratori verso la quiescenza in forza delle imminenti modifiche legislative in tema di pensioni

Per quanto sopra la scrivente O.S., nel tornare a sollecitare una urgente ripresa del confronto, resta in attesa della convocazione da tempo richiesta. Diversamente, permanesse l'attuale stallo negoziale, non potrà che dar corso alle inevitabili iniziative sindacali di mobilitazione della Categoria.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale

**Andrea Pelle**



la Redazione





# Indiscreto

## Come superare il problema dei turni del Personale Mobile OLTRE IVU



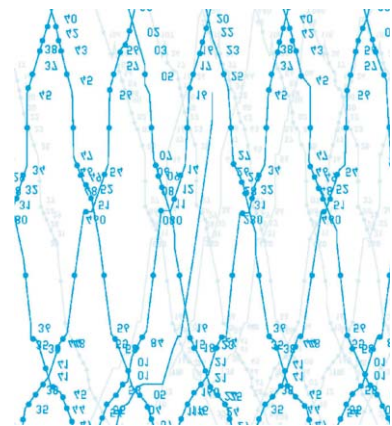
3V

**P**iù cerchi e più scoprirai che IVU non è l'acronimo di un metodo (per altro molto controverso) di gestire i turni del personale mobile. È solo una parte di nome dell'industria che produce i software di sistema: la Società si chiama "IVU Traffic Technologies AG" e schiera oltre 500 ingegneri, sparsi nelle 15 sedi in giro per il mondo, il cui impegno principe è quello di costruire gli strumenti informatici utili alle aziende nella gestione di mezzi e personale. Vuoi per la pianificazione del traffico per tratta o per l'ottimizzazione (!?) dei turni di Macchina e Viaggiante, oppure per l'assegnazione del personale e la pianificazione delle ferie o per il monitoraggio dei veicoli. Persino per far compagnia al personale in servizio con l'uso di IVU.pad "l'app mobile che li tiene sempre aggiornati, in qualsiasi momento..." come scrive la brochure aziendale.

Per i turni di Macchinisti e Capi Treno IVU non è utilizzato solo da Trenitalia, ma anche dall'ungherese MAV, la canadese VIARAIL, la tedesca DBREGIO, la svedese SJAB e la svizzera SBB CARGO. Cioè oltre 40 mila ferrovieri del Mobile vedono il loro turno gestito da IVU e non sappiamo la "soddisfazione" che tira nel PdM e nel PdB di questi Paesi, ma come è stato accolto IVU dal Personale Mobile di Trenitalia lo sappiamo benissimo!

Un immediato rifiuto alla logica del turno individuale in sostituzione del turno collettivo, una sequela di scioperi regionali con il sostegno di OR.S.A. alle giuste rivendicazioni dei lavoratori, l'impegno

contrattuale di superamento dell'attuale sistema di gestione accusato, soprattutto, della disomogenea distribuzione dei carichi di lavoro.



Si va verso la soluzione di una problematica che si trascina da quasi un decennio? Noi lo speriamo vivamente, ma all'orizzonte c'è chi si prepara ad andare oltre IVU, anzi oltre il Personale Mobile!

Lo scorso 4 ottobre si è tenuta una manifestazione europea a sostegno del mantenimento sui convogli della figura del Capo Treno che numerose aziende ferroviarie di Austria, Germania, Svizzera hanno soppresso lasciando ad operare un solo macchinista. Questo progetto mette a rischio migliaia di posti di lavoro privando i viaggiatori di una figura centrale nell'equipaggio treno, sia per gli aspetti legati al movimento che per quelli di assistenza, senza dimenticare il tema della sicurezza a bordo treno. Ciò porterà, a detta dei sindacati, ad un peggioramento del servizio ed all'aggravio dei carichi di

lavoro e di responsabilità per il Macchinista.

Ma anche quest'ultimo, in prospettiva, se la passa tutt'altro che bene.

Entro il 2023 SNCF sperimenta due prototipi di treni autonomi nel trasporto merci e viaggiatori, frutto delle sinergie già presenti tra le ferrovie francesi e l'istituto di ricerca tecnologica IRT – un consorzio dove sono presenti leader mondiali nelle costruzioni di locomotori come Alstom, Ansaldo, Bombardier (solo per citarne alcuni) – che collaboreranno a questo progetto nei prossimi 5 anni. E non si pensi che l'idea non trovi interessate le stesse istituzioni francesi: sui 57 milioni di €. stanziati il 30% è finanziato da SNCF, il 40% dai partner, ma un buon 30% arriva dalle casse dello Stato Transalpino che intravede molti vantaggi riassunti da Guillaume Pepy, Presidente di SNCF:

- la possibilità di trasportare più persone e più merci offrendo un servizio migliore;
- più efficienza e minori consumi frutto della circolazione coordinata dei convogli ferroviari;
- un significativo aumento della regolarità del servizio e una maggiore puntualità dei treni.

L'obiettivo, conferma Pepy, è quello di avviare treni merci semi-autonomi entro il 2020 e treni completamente automatizzati entro il 2023 anche per il trasporto passeggeri, una sfida sulla quale le ferrovie francesi ripongono molta fiducia e che potrebbero portare ad un ulteriore aumento dei treni e dei passeggeri trasportati,

che già oggi superano i 4 milioni/giorno con 17.000 treni in servizio su tutta la rete.

Per le imprese costruttrici, invece, la sfida digitale ".....consentirà di sviluppare tecnologie adatte a rilevare gli ostacoli, leggere i segnali, attivare la geolocalizzazione e il monitoraggio ambientale, gestendo al meglio il treno in caso di pericolo" affermano in coro i Presidenti di Alstom e Ansaldo France.

Noi ci permettiamo di aggiungere, non senza una vena polemica, che molti dei citati soggetti si augurano anche una decisa contrazione della conflittualità nelle ferrovie (anche se nessuno lo ammetterebbe mai pubblicamente).

In Italia di linee ferroviarie percorse da treni senza uomini alla guida o senza ferrovieri "capo convoglio" nemmeno si parla, ma anche nel Bel Paese qualcosa si muove: il 18 dicembre scorso, con "...una emozione indescrivibile" scrive sui social l'assessore regionale ai trasporti Raffaele Donini, è partita la corsa inaugurale del Marconi Express il people mover che si muove su monorotaia ed è totalmente automatico, ossia senza conducente.

Prima di lui la linea 5 della metropolitana di Milano, inaugurata ancora 6 anni fa, trasporta oltre 15 mila passeggeri/ora da Bignami allo stadio di San Siro, su un tracciato di 12,6 km con 19 stazioni, senza alcun

conducente alla guida.

Qual è il filo sottile che unisce la Francia a Milano, passando da Bologna? La progettazione e la costruzione di queste opere nelle quali c'è il know-how di Ansaldo e Alstom, fortemente impegnate in questo campo.

Qualcuno in Piazza della Croce Rossa si è già "fatto la bocca": niente più estenuanti negoziazioni tra turni individuali e collettivi, niente più aggressioni e preoccupazioni sul soccorso, meno DEIF, rapporti rarefatti con ANSF e addio agli interventi delle ASL. Problematiche estinte, da lasciare ai posteri come argomenti storici, roba da paleolitico ferroviario!

Altri invece avrebbero buone ragioni per preoccuparsi: posti di lavoro a rischio non solo per i Macchinisti ed i Capi Treno di domani, ma per gli stessi ingegneri di IVU Technologies, i creatori di quei turni tanto controversi.

Un "Indiscreto" futurista? Ai posteri l'ardua sentenza.....



## Il futuro delle merci via treno...

# ... si riparte ad Alta Velocità!

di Ferdinando Battaglia

**L**a data è lunedì 29 ottobre 2018. Lo scalo ferroviario è campano, la provincia è Caserta.

Qui a Maddaloni-Marcianise si riunisce il gotha della politica e del management ferroviario italiano per inaugurare la nuova era del trasporto merci ferroviario .... quella dell'Alta Velocità!!

Alla presenza del Vice-Presidente del Consiglio (nonché Ministro del Lavoro), dei Sindaci di Maddaloni e di Marcianise, degli Amministratori Delegati del Gruppo FSI e della controllata Mercitalia si è dato il via ufficiale alla stagione dei treni merci veloci, partendo da Bologna

e andando verso sud, di fatto capovolgendo - una volta tanto - le dinamiche industriali che tendenzialmente hanno sempre visto i flussi migratori andare al contrario...

Ne è passato di tempo da quando lo stesso scalo di Maddaloni-Marcianise veniva inaugurato: erano gli inizi degli anni '90 ed all'epoca si presentava come un impianto all'avanguardia, con una "sella di lancio" con frenatura automatica e centinaia di carri manovrati al giorno.

Poi qualcuno pensò di far sparire le c.d. "piccole partite", i treni raccoglitori e le spedizioni a carro singolo, che tanto im-

pegno davano alle stazioni di linea, per indirizzare il trasporto delle merci verso i treni completi, sia in partenza che in arrivo.

Fini, così, l'epopea delle grandi manovre di carri negli scali ed assieme a questa il traffico da e per il sud Italia che pagò pesantemente quella scelta.

Oggi invece si riparte proprio da qui, dal Sud Italia per una nuova avventura, per nuovi orizzonti del trasporto merci su ferro che, per la prima volta nel mondo, è votato all'Alta Velocità come hanno entusiasticamente affermato l'A.D. del Gruppo FSI – Battisti – ed il Responsa-

bile di Mercitalia Group Gosso

Al Ministro del Lavoro, Onorevole Di Maio, è toccato il compito di "benedire" politicamente l'evento, dando lustro ad una iniziativa che ha portato in questo pezzo di Campania centinaia di ospiti e troupe televisive per una scelta trasportistica che anche ai più scettici non è parsa come il solito show-pubblicitario, piuttosto come l'avvio di un progetto serio ed illuminato che ha l'ambizione di spostare quote significative di traffico pesante dalla strada alla rotaia.

Per cinque giorni (...o meglio notti...) a settimana gli ETR500, ex treni passeggeri rimodulati all'interno con un restyling che li fa assomigliare agli aerei-cargo e con un sistema, il "roll container", che permetterà di rendere efficienti e sicure le operazioni di carico e scarico (da sottolineare come il lavoro sia stato fatto presso le officine Trenitalia di Vicenza), viaggeranno sulla linea ad alta velocità da Maddaloni-Marcianise a Bologna Interporto in sole 3 ore e 30 minuti, trasportando merci di qualità con tempistiche impensabili fino ad oggi.

Ovviamente una organizzazione simile aggraverà ulteriore impegno all'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità e si dovranno conciliare le tracce notturne con le esigenze tecniche e manutentive di RFI che si svolgono principalmente di notte. Da quanto emerso sembra che questi aspetti siano stati sufficientemente vagliati ed infine risolti se, come è stato detto in sede di inaugurazione, le società comandatarie del treno hanno già predisposto all'arrivo del "FrecciaCargo" i camion per smistare le merci e farle percorrere il cosiddetto "ultimo miglio".



A chi, come noi, ha ascoltato le previsioni dell'A.D. di Mercitalia – puntuale nel segnalare come ogni treno abbia una capacità di carico di 18 Tir e in un anno questo sistema toglierà dalle autostrade 90 mila camion, con il contestuale calo dell'inquinamento – l'impressione è stata quella di stare in Svizzera e non nel pieno della "Terra dei Fuochi" raccontata da Saviano !!!

Per non parlare, poi, degli aspetti occupazionali che questa nuova modalità di trasporto "fast" delle merci porterà in quest'area del Paese: già in partenza si sono creati circa 70 nuovi posti di lavoro, ma le prospettive sono quelle della presenza di altri "player" del trasporto merci con un significativo sviluppo dell'indotto.

Come Sindacato valuteremo i fatti, più che le parole, ma non v'è dubbio che le prospettive sembrano essere positive, sia sul fronte del lavoro – in una terra dove trovarlo resta un'impresa – sia come sviluppo industriale e produttivo di un settore, il merci ferroviario, che solo con scelte coraggiose potrà affrancarsi dal predominio del trasporto su gomma. Quella lanciata il 29 ottobre da Marcianise è una di queste.





# Una iniziativa preziosa ed importante IL COMITATO PARI OPPORTUNITÀ

(a cura di Giusi Moruzzi)\*

25 NOVEMBRE 2018

GIORNATA INTERNAZIONALE PER L'ELIMINAZIONE  
DELLA VIOLENZA CONTRO LE DONNE

La violenza sulle donne non è virilità,  
...è insicurezza, è viltà!!!

Rompi il buio del silenzio con la luce del tuo coraggio:  
opponiti alla violenza!  
Non rimanere sola.

CHIAMA IL 1522

Numero anti violenza e stalking

Chiama. Parla. Opponiti.



EMILIA ROMAGNA

cpo.emiliaromagna@fistaliane.it



In occasione della "Giornata Internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne" un appuntamento annuale per sensibilizzare l'opinione pubblica su un tema tanto delicato quanto diffuso, quello della violenza rivolta alle donne sia in ambito di relazioni affettive che non, il CPO Emilia Romagna ha inviato a tutte le dipendenti che lavorano in Regione una mail allo scopo di sensibilizzarle rispetto a tali problematiche.

Il messaggio semplice, ma incisivo, invita tutte le donne che sono vittime di violenza o che siano a conoscenza di casi di violenza a non avere paura, a non isolarsi ma a farsi aiutare, l'acronimo CPO per fissare le parole chiave che ci devono guidare e aiutarci a vincere il silenzio e la vergogna.

I dati ISTAT sul fenomeno sono veramente preoccupanti il 31,5% delle donne tra i 16 ed i 70anni, pari a 6 milioni e 788 mila, ha subito nel corso della propria vita una qualche forma di violenza fisica o sessuale. Il 20,2% (4

milioni 353 mila) ha subito violenza fisica, il 21% (4 milioni 520 mila) violenza sessuale, il 5,4% (1 milione 157 mila) le forme più gravi della violenza sessuale come lo stupro (652 mila) e il tentato stupro (746 mila).

In molti casi le violenze sono state perpetrate da partner o ex partner, mentre il 24,7% delle donne ha subito violenza da parte di uomini che erano soltanto conoscenti, oppure estranei.

Ma vediamo che forme di violenza possono essere riconosciute:

- **fisica** (prendere a schiaffi o pugni, strozzare, stratonare, danneggiare oggetti personali),
- **sessuale** (costringere a rapporti non desiderati),
- **psicologica** (umiliare, insultare, criticare, sminuire. Isolamento sociale da amici e familiari. Negare l'accesso all'auto o al telefono. Aggressività, alzare la voce e controllare i movimenti),
- **economica** (controllo totale sul

reddito familiare in modo che la vittima non possa usare denaro per spese personali).

Oltre a questi, sono comprese le minacce di compiere tali atti, la coercizione o la privazione arbitraria della libertà, sia nella vita pubblica che privata.

Una percentuale non trascurabile di donne ha subito anche atti persecutori (stalking). Si stima che il 21,5% delle donne fra i 16 e i 70 anni (pari a 2 milioni 151 mila) abbia subito comportamenti persecutori da parte di un ex partner nell'arco della propria vita. Il 15,3% di queste sono state vittime più volte di tali abusi.

La violenza contro le donne è considerata una violazione dei diritti umani e una forma di discriminazione nei loro confronti, "che si annida nello squilibrio relazionale tra i sessi e nel desiderio di controllo e di possesso da parte del genere maschile sul femminile." (definizione ONU e UE).

Cosa possiamo fare in caso di violenza?

Oltre a cercare sostegno nella rete affettiva e familiare si può chiamare il **Numero Verde Nazionale 1522**

Si tratta di un servizio pubblico, attivo 24 ore su 24 tutti i giorni dell'anno, gratuito sia da rete fissa che da rete mobile. Le operatrici offrono informazioni utili sui centri anti violenza e sui servizi socio sanitari pubblici e privati presenti sul territorio, con l'assoluta garanzia dell'anonimato.

Sul territorio ci possiamo rivolgere direttamente ai Centri Antiviolenza che offrono gratuitamente un percorso di uscita dalla violenza attraverso una fase di ascolto prima, un supporto psicologico, legale e il sostegno per la ricerca di un lavoro e un luogo sicuro dove vivere successivamente.

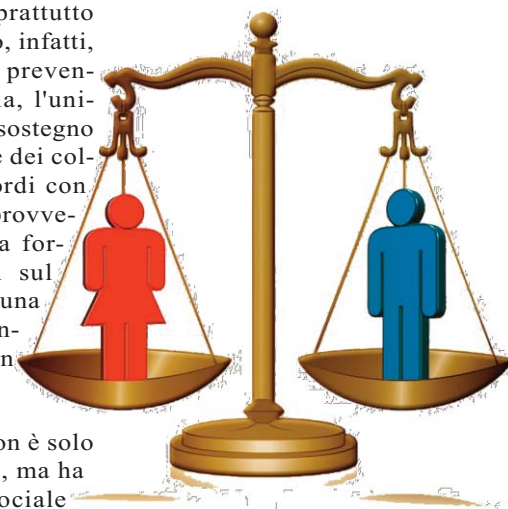
L'importanza dei centri antiviolenza nella lotta al fenomeno è sottolineata anche nel nuovo piano strategico del governo per il 2017-2020. Un piano messo a punto dopo una lunga concertazione con tutti gli attori coinvolti. La nuova strategia si basa sul presupposto, contenuto nella Convenzione di Istanbul ratificata dall'Italia, che la violenza sia un fenomeno radicato nella società patriarcale, un fenomeno che si può e si deve combattere a livello strutturale e culturale, partendo soprattutto dalla prevenzione. Il piano, infatti, si basa su tre pilastri: la prevenzione, attraverso la scuola, l'università e la formazione, il sostegno alle vittime, e la punizione dei colpevoli. Grazie a due accordi con Istat e Cnr, i due istituti provvederanno rispettivamente a fornire rilevazioni puntuali sul fenomeno, e a realizzare una mappatura ufficiale dei centri antiviolenza, oltre a un monitoraggio del piano.

La violenza sulle donne non è solo un crimine tra i più odiosi, ma ha anche un elevato costo sociale

che, solo nel nostro Paese, è pari a 26 miliardi di euro l'anno. A dirlo è l'Eige - Istituto europeo per l'Uguaglianza - di Genere che il giorno 8 ottobre 2018 nella sala polifunzionale del Dipartimento Pari Opportunità della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha presentato l'Indice 2017 sull'uguaglianza di genere in Italia. Il motivo? A livello sociale, il costo è considerevole poiché legato alla perdita di produzione economica, dell'utilizzo dei servizi e dei costi personali. Nell'indice sull'uguaglianza di genere 2017, l'Italia ha ottenuto un punteggio di 62,1 su 100, registrando un aumento di 12,9 punti. Tale punteggio è inferiore alla media dell'Unione Europea, pari a 66,2.

Nonostante il dato possa sembrare confortante, si stima un costo complessivo europeo che supera i 225 miliardi, ma costi a parte ci vuole veramente poco a capire che bisogna ancora lavorare per l'unico obiettivo condivisibile: radicare il fenomeno della violenza sulle donne. ■

\*Componente ORSA. nel Comitato Pari Opportunità Emilia Romagna e nel C.P.O. Nazionale



## Una collega impegnata

### Sara Morchio: il tempo delle prime volte

Per una volta tanto dedichiamo una rubrica ad un evento che, a prima vista, di ferroviario non ha nulla: la recensione di un libro. Ma solo a prima vista perché un legame con "i binari" c'è: è l'autrice che in un 2018 particolarmente benigno ha vissuto ben due esordi. Quello di entrare nel mondo della saggistica con la sua prima opera e allo stesso tempo essere chiamata (prima donna) ad occupare un incarico nazionale, quello di Vice-Segretario, nel suo Sindacato: il S.A.P.S..

Ma in queste colonne non vogliamo celebrare l'apprezzato lavoro di rappresentante sindacale, piuttosto ripercorrere con Lei il "sentiero" che l'ha portata sino a Santiago di Compostela ed ha maturato in Lei la voglia di socializzare sensazioni, riflessioni e percezioni del vivere.

Un altro collega ed amico, Antonio Vivaldi, qui di seguito fa del libro una recensione molto appassionata, ma al contempo puntuale sui messaggi che Sara vuole lanciare dalle pagine de "La fine del primo cerchio".

E come ogni recensione che si rispetti trasmette curiosità e, dunque, invoglia alla lettura.

La Redazione

La fine del primo cerchio è molto più di ciò che propone 'ufficialmente', ovvero il resoconto di un itinerario che la protagonista del libro, Lisa, percorre a piedi, in 32 giorni, da Saint-Jean-Pied-de-Port a Compostela. E' questo il classico Cammino di Santiago, affrontato già nel Medioevo dai pellegrini desiderosi di raggiungere il santuario di Santiago di Compostela (dove, secondo la tradizione cristiana, si trova la sepoltura dell'Apostolo Giacomo il Maggiore).

Nella testimonianza di questo viaggio tra Francia e Spagna si percepisce in primo luogo una notevole dimestichezza con la spontaneità della scrittura diaristica: vividezza nelle descrizioni, abilità nella distribuzione delle informazioni, sapienza nell'individuare il dettaglio divertente o emozionante e nel tratteggiare le figure dei tanti compagni di strada. Risulta quindi facile mettersi in cammino con Lisa e condividere con lei alloggi più o meno comodi, momenti di gioia e scoramento (tendinite inclusa), temi sacri e profani, ma anche possibili amori "on the road". Altrettanto interessante è poi il rapporto con l'idea stessa di pellegrinaggio: "Abbiamo voglia di arrivare, ma anche di rallentare". Come a dire che la meta finale non è forse la cosa più importante.

Questo serve a introdurre un nuovo, e non meno significativo, elemento all'interno del testo.



"Ci si vede e ci si perde, nel Cammino, mentre la mente si dilata." Proprio questa dilatazione dei pensieri fa sì che i passi scandiscano una lunga autoanalisi in cui Lisa riasamina la propria vita, in particolare il rapporto con i genitori e le relazioni sentimentali. Vi sono momenti lievi e altri di grande intensità, per quanto sempre veicolati con compostezza. Ciò vale soprattutto per la parte conclusiva del testo, quella del post-pellegrinaggio e di un difficilissimo ritorno a casa, narrato in modo esemplare a dispetto della drammaticità degli eventi.

Si potrebbe dunque descrivere La fine del primo cerchio come un Bildungsroman, un romanzo di formazione. Di solito si tratta di testi legati all'adolescenza, mentre qui ci troviamo di fronte, insolitamente, a un romanzo di formazione associato all'età adulta. E perché no, visto che il momento in cui si fanno i conti con se stessi, in cui si chiude il primo cerchio della propria vita (da cui il titolo del volume, viene da pensare) può arrivare a qualunque età. "Sono partita per questo viaggio ma non sto scappando", dice la protagonista e la frase è molto meno privata di quel che potrebbe apparire.

Forse tutti noi dovremmo, a un certo punto, partire anziché scappare. Una lezione di vita.

Antonio Vivaldi



## I Congressi altrui

### Il 2° Congresso Nazionale di OR.S.A. Trasporti Autoferro TPL

# UNA NUOVA SQUADRA ALLA GUIDA DEGLI AUTOFERROTRANVIERI DI OR.S.A. \* di Stefano Dominici



Il 27-28-29 Novembre 2018 presso la sala convegni del LITORANEO Suite Hotel di Rimini si è svolto il 2° Congresso Nazionale OR.S.A. TRASPORTI Autoferro-TPL, presenti oltre 40 delegati provenienti da tutte le Segreterie Provinciali e Regionali d'Italia. I lavori sono iniziati con lettura da parte del Segretario uscente, Fanelli Vincenzo, della relazione di Segreteria Nazionale inizialmente incentrata sulla storia del TPL, prima come costola del CO.M.U e poi come Autoferro-TPL in OR.S.A. Trasporti, con la convinzione che la professionalità nel trasporto pubblico locale è un valore da preservare e da rivendicare. Un argine al generalismo della Triplice che tanto male ha fatto, ed ancora fa, al personale dell'esercizio. Sono state ripercorse le difficoltà riscontrate con l'associazione datoriale ASSTRA per il riconoscimento integrale del nostro Sindacato, difficoltà poi superate dall'intesa del 12 febbraio 2013. Con quell'accordo, ottenuto dopo un difficile negoziato, ad OR.S.A. Trasporti Autoferro TPL viene riconosciuto, il ruolo di "....soggetto sindacale rappresentativo delle istanze del personale dipendente dalle aziende

Un caloroso saluto è stato rivolto dai Congressisti al Segretario Nazionale uscente, Vincenzo Fanelli, per l'opera svolta che ha portato, dal 2012 ad oggi, OR.S.A. Autoferro ad essere il Sindacato Autonomo più importante del settore, in continua e significativa crescita di consensi e di adesioni.

\* Componente Segreteria Nazionale OR.S.A. Trasporti - Autoferro T.P.L.



autoferrotranviarie con il quale verranno intrattenute Relazioni Industriali...".

Dunque, dopo i firmatari del CCNL l'unico soggetto sindacale nazionale ad essere riconosciuto da ASSTRA è OR.S.A. Autoferro, un Sindacato Autonomo ed indipendente che vuole misurarsi, vuole che i lavoratori siano a decidere da chi farsi rappresentare, che il consenso sia reale e non fittizio, che al tavolo negoziale si sieda chi ha delega a trattare e non chi mette una firma su qualsiasi cosa pur di essere riconosciuto. È una delle battaglie che più hanno caratterizzato politicamente la Segreteria uscente e che viene lasciata in eredità alla nuova Segreteria Nazionale come spunto di ulteriore dibattito e confronto in categoria.

La relazione ha messo in risalto le sfide che attendono la nostra Organizzazione, a partire dalla scadenza del Congresso Confederale OR.S.A. e soprattutto la definitiva affermazione del Comparto dei Trasporti. Appuntamenti decisivi per il futuro di tutto il Sindacato Autonomo, ed è giusto che chi sarà eletto ai vertici di OR.S.A. Autoferro TPL abbia un mandato chiaro e forte anche su questi aspetti.

Da qui è partito il dibattito e l'intervento dei vari Segretari che hanno, in maniera quasi unanime, evidenziato la necessità di mettere in campo una forte iniziativa sindacale per fronteggiare la continua riduzione delle tutele e delle compressioni salariali e per porre fine alla piaga delle aggressioni che vedono sempre più spesso coinvolti i lavoratori del settore. Anche la formazione dei quadri sindacali e degli attivisti è stato uno degli argomenti più trattati, ma senza dubbio la maggior parte degli interventi hanno toccato il tema del pieno riconoscimento di OR.S.A. Autoferro sui tavoli negoziali, a partire da quello del rinnovo del CCNL che permetterebbe, oltre a superamento di molte criticità relazionali presenti in alcune Imprese, anche una accelerazione di crescita nei consensi attraverso le deleghe. In tal senso anche una firma postuma ad un Contratto in vigore da anni, ormai metabolizzato dai lavoratori e magari prossimo alla scadenza può rappresentare l'occasione per accedere alle dinamiche negoziali con il fine di partire dal vecchio per cambiare in meglio il nuovo.

Nella Mozione Finale che ha chiuso la "tre giorni" del Congresso ampio spazio ha trovato anche la questione dello sviluppo di OR.S.A. Trasporti, una struttura necessaria nell'evolversi del mercato dei trasporti in Italia. Gli interventi legislativi per garantire servizi migliori con aziende meno frammentate e più strutturate, la ricerca della miglior intermodalità tra i servizi di trasporto pubblico sono segnali di un cambiamento che un Sindacato come OR.S.A. deve saper affrontare da attore e non da spettatore. C'è bisogno di saper rappresentare i lavoratori dei trasporti in maniera trasversale senza per questo far venir meno l'Autonomia organizzativa, economica e negoziale di ogni Sindacato che farà parte del Comparto OR.S.A. Trasporti. È la caratteristica di professionalità che da sempre caratterizza il nostro Sindacato e che dovrà essere garantita e tutelata nell'evolversi interna dell'Organizzazione.

Al termine dei lavori, con una partecipata acclamazione, è stata eletta la nuova Segreteria Nazionale che per il prossimo quadriennio sarà così composta:

Segretario Nazionale	<b>Taormina</b>	<b>Giuseppe</b>
Vice Segretario	<b>Conte</b>	<b>Gennaro</b>
Segretario Amministrativo	<b>Dominici</b>	<b>Stefano</b>
Componenti di Segreteria	<b>Spelonca</b>	<b>Fulvio</b>
Componenti di Segreteria	<b>Rinaldi</b>	<b>Daniel</b>
Componenti di Segreteria	<b>Giuliani</b>	<b>Michele</b>
Componenti di Segreteria	<b>Rarità</b>	<b>Benedetto</b>

## II CONGRESSO NAZIONALE OR.S.A. TRASPORTI – AUTOFERRO TPL

### DOCUMENTO FINALE

Il Congresso Nazionale OR.S.A. Trasporti – Autoferro TPL, riunitosi a Rimini nei giorni 27-28 e 29 novembre 2018,

#### ascoltata

la relazione di Segreteria Nazionale ne apprezza i contenuti e la puntuale disamina della situazione sindacale, con particolare riferimento alle sfide future che attendono il settore del trasporto pubblico locale.

#### Il dibattito congressuale

si è incentrato sulla strategia da mettere in campo per fronteggiare la continua riduzione delle tutele e la compressione dei salari, l'aumento dei rischi connessi allo svolgimento del proprio lavoro (a partire dalla piaga delle aggressioni), il permanere di un difficile rapporto con le parti datoriali che continuano nei tentativi di discriminare ed emarginare l'OR.S.A. Autoferro, in questo ben spalleggiate dal Sindacalismo Triconfederale.

Si sono affrontati i temi delle relazioni industriali a livello nazionale, gli aspetti legati all'attuale protocollo con Asstra e l'applicazione, spesso distorta, dello stesso sui territori e nelle Aziende

Inoltre, il Congresso ha approfondito:

La materia di formazione sindacale attraverso corsi specifici riservati agli iscritti al Sindacato OR.S.A.TPL dando un termine temporale (marzo 2019) alle Segreterie Provinciali/Regionali, RSA per indicare i nominativi dei partecipanti.

Sarà obiettivo della nuova Segreteria Nazionale attivare tutte quelle istanze, che possano essere utili per risolvere le questioni ancora aperte relative al diritto di rappresentanza nei luoghi di lavoro, che investono quelle strutture dove le aziende ancora continuano a rifiutare il confronto sindacale, anche attraverso la stesura di protocolli d'intesa con le associazioni datoriali (Agens-Anav) così come avvenuto con ASSTRA. Viene dato mandato alla Segreteria Nazionale di supportare le strutture territoriali che si trovano in difficoltà, in detto percorso.

Sul fronte interno il Congresso, rispetto alle attuali difficoltà per far decollare ORSA Trasporti,

#### ribadisce

come i principi costitutivi dell'ORSA siano l'autonomia dei settori nell'ambito negoziale e contrattuale, nell'organizzazione e nell'articolazione delle strutture centrali e periferiche di ciascun Sindacato. Dare corpo a ORSA Trasporti significa strutturare un livello di rappresentanza dell'Organizzazione che non limita la libertà di azione e di decisione per le materie specifiche dei Sindacati espressione di ciascun ambito contrattuale e

#### riafferma

la necessità che gli attuali assetti organizzativi e gestionali di ORSA Trasporti – Autoferro-TPL, costituiti da un Sindacato unico dei lavoratori ramificato sul territorio per affrontare al meglio relazioni industriali e contrattuali di II° livello, siano preservati e continuino a rappresentare il nostro modo di essere un Sindacato Autonomo e di base vicino ai lavoratori ed alle loro istanze.

Tutto ciò premesso, il Congresso

#### conferma

la volontà di arrivare nel più breve tempo possibile al rilancio dell'azione sindacale di tutto il Comparto dei Trasporti di ORSA nel solco degli impegni assunti in sede di Consulta, riassunti nel protocollo del luglio 2017

#### ritiene

tale protocollo un atto interno dei Sindacati costituenti il Comparto che deve essere coerente con le norme che regolano la vita interna dell'Organizzazione, così come previsto dall'art.3 dello Statuto Confederale. In tal senso anche l'opera della Confederazione va sostenuta e rilanciata, lavorando sui territori per costruire dal basso e con il più ampio consenso dei Sindacati aderenti al Congresso Confederale del 2019.

In conclusione, il Congresso

#### esprime

il suo ringraziamento per la meritoria opera svolta dalla Segreteria uscente ed in particolare dal Segretario Vincenzo Fanelli che ha saputo rappresentare al meglio le istanze di tutta l'ORSA Autoferro-TPL

#### impegna

la nuova squadra chiamata a condurre il Sindacato nel prossimo quadriennio a proseguire nell'opera di affermazione di ORSA Trasporti – Autoferro TPL in tutte le aziende, lavorando per una sempre maggiore forza negoziale e contrattuale del Sindacato Autonomo a livello nazionale e territoriale.

Letto e approvato all'unanimità



# E ADESSO PARLIAMO DI MANOVRA

(a cura di Roberto Spadino)



versa, del Presidente INPS riguarda la riduzione dell'occupazione che "si avrà" con l'introduzione di Quota 100 e Quota 41 (che dovrebbe entrare in vigore dal 2022 al termine del periodo sperimentale di Quota 100). Nella sua relazione alla Commissione Finanza e Lavoro della Camera ha affermato: "Sappiamo che ogni abbassamento dell'età pensionabile comporta anche riduzione dell'occupazione perché il prelievo contributivo aumenta e il lavoro costa di più", ed in tal caso esiste

una relazione con l'occupazione "molto sensibile a variazioni del cuneo fiscale e contributivo". "Avremo dunque non solo più pensionati, ma anche meno lavoratori, ciascuno dei quali con un fardello ben più pesante sulle proprie spalle che andrebbe a ridurre il reddito netto dei lavoratori". Se quanto da lui asserito corrispondesse al vero, avremmo dovuto avere dall'entrata in vigore della Legge Fornero ad oggi l'effetto opposto e quindi una maggior occupazione ed un maggior reddito netto dei lavoratori, cosa che ci pare tutt'altro che avvenuta! Detto questo, nessuno può negare che la legge Fornero abbia creato più di un'ingiustizia ed è quindi sacrosanto dare l'opportunità a chi vuole di lasciare la vita lavorativa avendo raggiunto dei requisiti più bassi di quelli attualmente richiesti per andare in pensione. Passando ai contenuti di "Quota 100", un aspetto non ancora chiarito è quello riguardante i contributi figurativi in quanto, al momento, non è dato sapere se saranno considerati al fine del computo del diritto (riteniamo di sì), anche se è già chiaro che non saranno utili ai fini del calcolo dell'assegno. Affrontiamo ora l'aspetto tecnico legato all'introduzione del nuovo meccanismo che, come detto, consente di anticipare il momento della pensione rispetto ai dettami della Legge Fornero (che per il resto rimane pressoché invariata). Innanzitutto il provvedimento adottato relativo a "Quota 100" porterà la spesa previdenziale da 96,4 a 100,2 miliardi tra il '19 e il '21. La spesa pensionistica vera e propria aumenterà di 3,8 miliardi di euro (da 84,9 a 88,7). Vediamo quali sono i riflessi sull'im-

porto dell'assegno in relazione all'anticipo della pensione rispetto ai requisiti previsti dalla "Legge Fornero". In basso, riportiamo una tabella redatta dall'Ufficio Parlamentare di Bilancio, authority indipendente che svolge analisi e verifiche sulle previsioni economiche del governo, (Tabella 1) che mostra le percentuali di riduzione dell'assegno pensionistico che, nel caso si scelga di non restare al lavoro sino a 67 anni, può superare il 30% per un mancato versamento contributivo di 5 anni

Oltre a quanto descritto nella tabella e alla quantificazione della "perdita" dell'importo pensionistico stimata da Boeri, il sottosegretario al Ministero del Lavoro Claudio Durigon ha invece detto che "la diminuzione dell'assegno pensionistico con quota 100 è al massimo del 16%, fino al 2% iniziale di un anno".

La Tabella 2 invece è uno stralcio di quella pubblicata dal Sole 24Ore (elaborata dalla Società Aon) che riporta ulteriori dati. Mettendo a confronto le varie notizie, possiamo dire che per chi è orientato ad usufruire dei benefici di Quota 100 diventa difficile prendere una decisione dovendosi regolare su basi fornite da fonti sicuramente autorevoli ma piuttosto diverse tra loro.



Per completezza di informazione dobbiamo dire che è comunque innegabile che la riduzione dell'assegno (vedi tabella 2) è legata anche all'età del pensionamento: più si è giovani più l'aspettativa di vita si allunga riducendo l'importo della pensione. Va segnalato per chi non lo sapesse che tale meccanismo non si applica a coloro che hanno maturato il diritto basato esclusivamente con il sistema retributivo e che pertanto, al 31/12/ 2018 possiedono un'anzianità contributiva di almeno 41 anni).

Comunque, consigliamo di porre molta attenzione nella scelta di anticipare il momento della pensione a coloro che hanno una retribuzione piuttosto bassa in quanto, usufruendo di "Quota 100" rispetto ai 67 anni, potrebbero percepire un assegno previdenziale insufficiente ad affrontare con dignità il rimanente periodo della loro vita.

Si precisa che il diritto, una volta maturato, potrà essere utilizzato anche entro il 2022.

Uno sguardo al tanto pubblicizzato turn-over: per favorirlo il decreto ha anche stabilito la possibilità da parte dei fondi di solidarietà bilaterali di erogare un assegno straordinario per il sostegno al reddito ai lavoratori che raggiungano i requisiti previsti per l'accesso alla pensione quota 100 nei successivi tre anni (quindi con 59 anni di età e 35 di contributi). Tale possibilità potrà essere realizzata a seguito di accordi collettivi di livello aziendale o territoriale sottoscritti con le organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale nei quali dovrà essere anche stabilito il numero di lavoratori da assumere in sostituzione di coloro che accedono a tale prestazione. L'azienda dovrà versare ai predetti Fondi la contribuzione correlata e potrà dedurre dal reddito di impresa gli oneri sostenuti.

La pensione percepita in base al c.d. Quota 100 non consente di cumulare, fino alla maturazione dei requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia (67 anni), redditi da lavoro ad eccezione di quelli derivanti da lavoro autonomo occasionale, nel limite previsto dalle disposizioni vigenti (attualmente pari a 5.000 euro lordi annui).

È stata prevista un'ulteriore opportunità (rivolta a chi non ha superato i 45 anni di età e, pertanto, non utilizzabile con Quota 100) per far avvicinare la data della pensione e riguarda la possibilità di riscattare la laurea pagando importi ridotti (anche se riteniamo che, se non sarà cambiata, non sarà mai utilizzata da alcun lavoratore in quanto assolutamente sconveniente).

Tale facoltà è destinata in via sperimentale, per il triennio 2019-2021 a lavoratori privi di anzianità contributiva al 31 dicembre 1995 (quindi assoggettato al calcolo della pensione con il sistema contributivo) non già titolari di pensione di riscattare in tutto o in parte periodi non soggetti a obbligo contributivo nella misura massima di cinque anni, anche non continuativi, ad esempio periodi di aspettativa, di lavoro part-time orizzontale, verticale o ciclico (settimane o mesi alterni) per i periodi non coperti, o per il riscatto del periodo del corso legale di laurea. In pratica, è previsto (con la possibilità di rateizzare l'onere con 60 mensilità mai inferiori a 30 euro). un pagamento pari a 5.185 euro per ogni anno di laurea (con le stesse regole di chi è inoccupato) e non il costo normalmente previsto per tale operazione (all'incirca il 33% del reddito degli ultimi 12 mesi per ciascun

Oggi parliamo di manovra, non quella dei nostri colleghi ferroviari ma, quella economica del Governo Gialloverde che ha visto contrapposte, anche con toni aspri, la Commissione Europea ed il nostro Governo. Approfondiremo il Decreto attuativo riguardante la parte relativa alle pensioni, alcuni aspetti legati al lavoro ed un breve cenno di carattere ferroviario assieme ad altri riferimenti previsti dal provvedimento e dalla Manovra di bilancio 2019.

Questa manovra, annunciata come quella del cambiamento prim'ancora d'essere dettagliata, ha creato una situazione di "particolare disagio" per la nostra economia che ci è costata l'inutile esborso di 4 miliardi di euro. Senza voler in alcun modo dare voti al Di Maio od al Salvini di turno, forse un atteggiamento più prudente e tempi più brevi di discussione interna all'Esecutivo ci avrebbero evitato una pesante "tassa" aggiuntiva comminata dai mercati.

Detto ciò inoltriamoci nell'analisi di alcuni aspetti del provvedimento cercando di farlo nella maniera più asettica possibile.

In campagna elettorale le due forze attualmente al Governo avevano in agenda, da una parte lo smantellamento della legge Fornero e dall'altra la creazione del reddito di cittadinanza. Impegni forti che, arrivati a condividere le sorti alla guida del Paese, si sono scontrati con i limiti di bilancio ed i vincoli di Bruxelles. Improvvisamente il conto da pagare è apparso sin troppo oneroso e questo non a causa dei pregiudizi o delle critiche dell'opposizione in Parlamento, ma semplicemente "facendo di

calcolo".

Alle difficoltà interne si sono aggiunti i veti e le critiche della Commissione Europea, sostenuta da molti Governi (alcuni dei quali improvvidamente considerati "amici"), probabilmente basate su due considerazioni: la prima per i rischi di contagio verso altri Paesi dove le forze cosiddette antisistema stanno prepotentemente rimontando nei sondaggi elettorali in vista delle elezioni europee del prossimo maggio, la seconda per una non tanto velata antipatia verso questa nuova compagine governativa ipercritica nei confronti della Commissione UE.

In casa nostra, alle critiche dell'opposizione da sempre schierata contro chi governa (a prescindere) si è aggiunta quella del Presidente dell'Inps Tito Boeri che però, per il suo ruolo di tecnico, avrebbe dovuto almeno argomentarla con analisi meno fondate da pregiudizi sul provvedimento. Ha infatti detto: "Un lavoratore che decidesse di andare in pensione con quota 100 a 62 anni e 38 di contributi in anticipo di cinque anni rispetto all'età di vecchiaia, potrebbe dover rinunciare a circa il 21% rispetto all'assegno che avrebbe preso a 67 anni."

Cioè una ovvietà dato che è risaputo che il sistema contributivo (ed il misto che lo comprende) comporta che con minori versamenti effettuati corrisponda un importo di pensione più basso (percepito comunque per un maggior periodo di tempo) ma questo non è "colpa" del provvedimento realizzato ma della Riforma Dini del 1995 che ha introdotto il concetto di pensione contributiva.

Un'altra affermazione, almeno contro-

una relazione con l'occupazione "molto sensibile a variazioni del cuneo fiscale e contributivo". "Avremo dunque non solo più pensionati, ma anche meno lavoratori, ciascuno dei quali con un fardello ben più pesante sulle proprie spalle che andrebbe a ridurre il reddito netto dei lavoratori".

Se quanto da lui asserito corrispondesse al vero, avremmo dovuto avere dall'entrata in vigore della Legge Fornero ad oggi l'effetto opposto e quindi una maggior occupazione ed un maggior reddito netto dei lavoratori, cosa che ci pare tutt'altro che avvenuta!

Detto questo, nessuno può negare che la legge Fornero abbia creato più di un'ingiustizia ed è quindi sacrosanto dare l'opportunità a chi vuole di lasciare la vita lavorativa avendo raggiunto dei requisiti più bassi di quelli attualmente richiesti per andare in pensione.

Passando ai contenuti di "Quota 100", un aspetto non ancora chiarito è quello riguardante i contributi figurativi in quanto, al momento, non è dato sapere se saranno considerati al fine del computo del diritto (riteniamo di sì), anche se è già chiaro che non saranno utili ai fini del calcolo dell'assegno.

Affrontiamo ora l'aspetto tecnico legato all'introduzione del nuovo meccanismo che, come detto, consente di anticipare il momento della pensione rispetto ai dettami della Legge Fornero (che per il resto rimane pressoché invariata).

Innanzitutto il provvedimento adottato relativo a "Quota 100" porterà la spesa previdenziale da 96,4 a 100,2 miliardi tra il '19 e il '21. La spesa pensionistica vera e propria aumenterà di 3,8 miliardi di euro (da 84,9 a 88,7).

Vediamo quali sono i riflessi sull'im-

**Tabella 1** Effetto dell'anticipo del pensionamento sull'assegno pensionistico: differenza % tra pensione quota 100 e pensione Fornero

		Anno di raggiungimento dei requisiti con la Legge Fornero					
		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Anno di raggiungimento con Quota 100	2019	-5,06%	-10,79%	-17,20%	-24,15%	-29,53%	-34,17%
	2020	-	-5,68%	-12,05%	-19,03%	-24,78%	-29,82%
	2021	-	-	-6,33%	-13,33%	-19,50%	-24,99%
	2022	-	-	-	-7,02%	-13,64%	-19,64%
	2023	-	-	-	-	-7,14%	-13,68%
	2024	-	-	-	-	-	-7,16%
	2025	-	-	-	-	-	0%

**Tabella 2** Come cambia l'importo

Esempi di pensione incassata in base all'età del pensionamento: a 62 anni o 64 anni utilizzando "quota 100" o a 67 anni (vecchiaia). Importi lordi in euro. Età di prima iscrizione all'Inps, 24 anni; prima retribuzione annua lorda di 15.000 euro; valori in euro in termini reali, cioè al netto dell'inflazione

RETRIBUZIONE LORDA A 62 ANNI			RETRIBUZIONE LORDA A 62 ANNI				
30.000			40.000				
ETÀ DI PENSIONAMENTO	62 ANNI	64 ANNI	67 ANNI	ETÀ DI PENSIONAMENTO	62 ANNI	64 ANNI	67 ANNI
PENSIONE LORDA MENSILE	1.372	1.541	1.764	PENSIONE LORDA MENSILE	1.728	1.955	2.249
TASSO DI SOSTITUZIONE RISPETTO ULTIMO STIPENDIO	59,5	65,5	72,7	TASSO DI SOSTITUZIONE RISPETTO ULTIMO STIPENDIO	56,2	62,3	69,6
DIFFERENZA % RISPETTO PENSIONE A 67 ANNI	-22,2	-12,6	-	DIFFERENZA % RISPETTO PENSIONE A 67 ANNI	-23,2	-13,1	-
RETRIBUZIONE LORDA A 62 ANNI			RETRIBUZIONE LORDA A 62 ANNI				
50.000			75.000				
ETÀ DI PENSIONAMENTO	62 ANNI	64 ANNI	67 ANNI	ETÀ DI PENSIONAMENTO	62 ANNI	64 ANNI	67 ANNI
PENSIONE LORDA MENSILE	2.070	2.343	2.700	PENSIONE LORDA MENSILE	2.771	3.168	3.685
TASSO DI SOSTITUZIONE RISPETTO ULTIMO STIPENDIO	53,8	59,7	66,8	TASSO DI SOSTITUZIONE RISPETTO ULTIMO STIPENDIO	48,0	53,8	60,8
DIFFERENZA % RISPETTO PENSIONE A 67 ANNI	-23,3	-13,2	-	DIFFERENZA % RISPETTO PENSIONE A 67 ANNI	-24,8	-14,0	-



anno di riscatto).

Il motivo per cui reputiamo che questa "opportunità" non sarà "colta" è quello che il versamento servirebbe solo ai fini del diritto a pensione e non al calcolo dell'assegno pensionistico. Versare oltre 25mila € senza ottenere alcun riconoscimento economico sull'assegno lo riteniamo assurdo. Ci auguriamo in un ripensamento prima della conversione in legge del decreto (al momento della stampa del giornale sono trapelate possibili aperture in tal senso).

Per ridurre l'impatto economico della manovra (come chiesto dalla Comunità Europea) e mantenere gli impegni assunti in fase di campagna elettorale, il Governo ha deliberato alcuni provvedimenti legati all'applicazione di Quota 100 fra i quali lo spostamento del momento nel quale si perfeziona l'effettivo pensionamento rispetto a quello in cui si matura il diritto:

è stato infatti, reintrodotta il meccanismo delle finestre che è diverso fra lavoratori privati e pubblici. I primi potranno andare in pensione dal 1° aprile 2019 (con diritto maturato entro il 31 dicembre 2018). Dal 1° gennaio 2019 il diritto a pensione viene conseguito decorsi tre mesi dalla data di maturazione dei requisiti stessi.

Per i secondi invece, la data utile per conseguire il diritto a pensione sarà il 1° agosto 2019. Chi maturerà il diritto dal 1° aprile, occorrerà dare un preavviso di sei mesi all'amministrazione di appartenenza e la pensione decorrerà sei mesi dopo aver ottenuto la certificazione INPS.

Per quanto riguarda l'aumento di 5 mesi della speranza di vita, questo è stato eliminato nel caso di diritto a pensione anticipata anche se la finestra dei 3 mesi ricordata in precedenza si applica anche a questi. Pertanto, gli uomini con 42 anni e 10 mesi di contributi

andranno in pensione con 43 anni e 1 mese di lavoro, le donne con 1 anno in meno. Il medesimo provvedimento vale anche per i lavoratori precoci che con 41 anni di contributi lasceranno il lavoro a 41 anni e 3 mesi.

Per "Quota 100" l'aumento legato alla speranza di vita è stato invece mantenuto, mentre il requisito retributivo rimane sempre pari a 38 anni.

Il limite di età per la pensione di vecchiaia, dal 2019 al 2022, è stato fissato a 67 anni con anzianità contributiva minima pari a 20 anni che diventano 15 se tale requisito è stato maturato entro il 31 dicembre 1992.

Prorogata per il 2019 l'APE SOCIAL (per lavoratori in condizioni disagiate) e l'opzione donna per le nate entro il 31 dicembre 1959 e con almeno 35 anni di contributi che optino per il sistema contributivo. Per maggiori dettagli sui predetti provvedimenti, leggere anche gli articoli pubblicati nei numeri 1 e 2 2018 del nostro giornale.

Un altro provvedimento legato al mondo del lavoro è la possibilità data alle partorienti (presentando un certificato medico) di proseguire la propria attività lavorativa fino al momento del parto (per usufruire dei 5 mesi di astensione obbligatoria dopo tale evento), mentre ai neo papà, aumentano da 4 a 5 le giornate di astensione di congedo obbligatorio, che possono essere godute anche in via non continuativa. Ciò vale oltre che per nascita per parto, anche nei casi di adozione o affidamento.

Un provvedimento che speravamo di vedere e che invece non c'è, è quello riguardante l'ampliamento della casistica delle attività da inserire nei lavori usuranti.

Parliamo adesso di altri aspetti derivanti dall'applicazione dell'intera manovra di Bilancio. L'ufficio Parlamentare di Bilancio ha previsto che ci sarà un au-

**150 è il 25% di quale numero?**

calcola il valore del numero del quale 150 è il 25%

$$25\% \cdot x = 0.25x = 150$$

$$\frac{0.25x}{0.25} = \frac{150}{0.25}$$

$$0.25 \overline{) 150.00}$$

IVA 13%?

2,4% : 2,04% = Governo Italiano : Comunità Europea

mento della pressione fiscale che salirà dal 42% del 2018 al 42,4% del 2019 e al 42,8% nel 2020.

Oltre all'imposizione fiscale nazionale ci potrà essere (con molta probabilità) anche l'aumento delle imposte locali. Infatti, è stato eliminato il congelamento di tutte le imposte locali (Imu, Tasi, Irap, addizionali IRPEF regionali e comunali) in atto da tre anni.

Dal conto restano esclusi gli aumenti dell'Iva, le famose clausole di salvaguardia previste per il 2020 e il 2021. Valgono 23 miliardi nel 2020 e 28,8 miliardi nel 2021. Laddove i conti non reggessero rispetto agli impegni assunti in sede europea, l'aliquota agevolata passerebbe dal 10% al 13% nel 2020 mentre quella ordinaria, che incide sulla gran parte dei consumi passerebbe dal 22% al 25,2% nel 2020 e nell'anno successivo al 26,5%. Il Governo ha garantito che non saranno applicate, ma ad oggi sono previste e per evitarle sono necessari 50 miliardi di euro in due anni.

Per concludere un'ultima considerazione ritornando alla querelle con l'Unione Europea. Chi oggi difende le ragioni della Commissione Europea e le esternazioni non sempre "istituzio-

nali" di Juncker o Moscovici sono gli stessi che, governando in passato il Bel Paese, hanno avallato i suggerimenti (eufemismo ndr) di Bruxelles vendendo agli italiani ricette che avrebbero dovuto migliorare le condizioni economiche e creare sviluppo e occupazione. Invece a quasi un decennio dal Governo Monti continuiamo a combattere per uno 0,1 in più od uno 0,1 in meno di deficit. Ciò detto attendiamo i "nuovi" governanti al varco della crescita e dello sviluppo, esprimendo le nostre "candide" perplessità sull'ottimismo dell'Esecutivo anche davanti alle fosche previsioni economiche che indicano per l'Italia una crescita zero o negativa. Ciò non toglie che ci auguriamo vivamente che - alla fine - abbiano ragione loro.

Leggi e divulga

la Nostra Stazione



**la Nostra Stazione**

Direzione Redazione Amministrazione  
Via Magenta, 13 - 00185 Roma  
Tel. 064456789 - fax 064452937  
Autorizzazione:  
Trib. Civile di Roma N. 1/2017 del 12/1/2017

E-mail: [lanostrastazione@sindacatoorsa.it](mailto:lanostrastazione@sindacatoorsa.it)  
Sito Internet: <http://www.sapsorsa.it/>

Chiuso il 18 gennaio 2019

Direttore: Alessandro Trevisan  
hanno collaborato: R. Spadino, S. Morchio, F. Battaglia, G. Moruzzi e S. Dominici (Autoferro-TPL)

Dal prossimo numero riprende la rubrica  
**"Linea Diretta ... e Indiretta"**  
con la spiegazione della lettura della striscia paga

# La Nostra Storia Siamo Sempre Voi

ASSISTENZA SANITARIA PER I FERROVIERI  
E LE LORO FAMIGLIE



INFO SU QUESTI ED ALTRI PIANI SANITARI  
NELLE SEDI REGIONALI.

Esperienza,  
mutualismo e  
solidarietà a  
disposizione delle  
nuove generazioni  
dei Ferrovieri.

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  
C.F. 80074030158 - Tel. 02.66726.1 - Fax 02.66726313  
Albo società cooperative sez. società di mutuo soccorso n° C100040  
[infocenter@mutuacesarepozzo.it](mailto:infocenter@mutuacesarepozzo.it)



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





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

È tempo di **Isee**



**STAI  
TRANQUILLO  
CI SIAMO NOI**

Assegno di maternità, assegno al nucleo familiare, riduzione del canone telefonico, borse di studio o riduzione delle tasse universitarie, agevolazioni per l'asilo nido o la mensa, esenzione ticket, Carta acquisti SIA... In questi ed altri casi serve il modello ISEE. **Vieni al CAF CNA:** ti assisteremo nella sua compilazione e potrai richiedere prestazioni o servizi sociali agevolati in tutta tranquillità.

Possedere la CNA Cittadini Card conviene sempre! Offre tanti sconti e vantaggi. Scoprili su [www.cnacittadinicard.it](http://www.cnacittadinicard.it)



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



Centro  
Assistenza  
Fiscale

**Nel tuo interesse. Sicuro**

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