



L'editoriale

di Alessandro Trevisan

diritto e rispetto

"Il diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle Leggi che lo regolano": Costituzione Italiana art.40.

"Allo scopo di contemperare l'esercizio del diritto di sciopero con il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati, di cui al comma 1, la presente legge dispone le regole da rispettare e le procedure da seguire in caso di conflitto collettivo ...": Legge 146/1990, modificata dalla Legge 83/2000 - art.1 comma 2.

Solo declinando i dettami della Costituzione e quelli della Legge capiamo come i lavoratori italiani abbiano il precipuo diritto ad incrociare le braccia per difendere e tutelare i propri interessi, purché non ledano i diritti altrui altrettanto costituzionalmente garantiti. È l'idea di giustizia sociale che i latini chiamavano "iustus" e che identificavano in una virtù "... che consiste nella volontà di riconoscere e rispettare i diritti altrui attribuendo a ciascuno ciò che gli è dovuto secondo la ragione e la legge".

Peccato che in questo equilibrio tra diritti e doveri si incuneino sovente le interpretazioni delle norme, le strumentali e cavillose prese di posizione create spesso ad arte per confondere idee e volontà con l'obiettivo, neppure tanto velato, di vanificare i possibili effetti della manifestazione di un diritto.

Un esempio illuminante lo troviamo nella paradossale vicenda dello sciopero nazionale del settore Commerciale di Trenitalia proclamato dall'OR.S.A. lo scorso 16 dicembre. Come da prassi e da precedenti proclamazioni, nelle norme tecniche per la Vendita il Sindacato aveva previsto l'astensione dal lavoro nel turno pomeridiano in aderenza, tra l'altro, alle indicazioni della Commissione di Garanzia sul limite delle 8 ore nella prima azione di sciopero senza l'obbligo di rispetto della fascia oraria 09-17 (fascia invece prevista per l'Assistenza, settore collegato alla circolazione treni).

A 4 giorni dallo sciopero la Commissione di Garanzia, per la prima volta e con la motivazione di possibili "...effetti ultrattivi rispetto alla durata predeterminata..." chiede al Sindacato di riformulare l'astensione di tutti i turni della Vendita (giornalieri ed in seconda) entro la fascia 09-17. È come se, in uno sciopero nazionale dei ferrovieri, si chiedesse al personale degli Impianti fissi non di sciopere nella loro prestazione lavorativa, ma nella stessa fascia oraria del personale addetto alla circolazione!

OR.S.A. risponde confermando le norme tecniche e ribadendo la piena aderenza ai dettami legislativi ed alla delibera della C.d.G., mentre da parte di Trenitalia parte la campagna di dissuasione nei confronti del Personale delle Biglietterie con tanto di mail che ribadivano le posizioni della C.d.G. e non quelle del Sindacato, per di più ipotizzando possibili provvedimenti disciplinari nei confronti di coloro che si sarebbero astenuti dalla prestazione lavorativa con le modalità comunicate dall'OR.S.A. Per fortuna i lavoratori hanno saputo rispondere nel migliore dei modi scioperando compatti e nel rispetto delle norme tecniche previste.

continua a pagina 6

Indiscreto:

A chi conviene far volare i treni ?

Mai un'offerta vincolante è stata così "svincolata" dall'effetto tempo. Ancora un rinvio per la chiusura della trattativa di acquisto di Alitalia, il terzo in questo 2019: il closing sembrava a portata di mano il 31 marzo, poi una pausa di riflessione per una "vera soluzione di mercato" come tutt'ora auspica l'A.D. di FS Battisti ed infine l'ennesimo slittamento al 15 giugno, quindi ben oltre la faticosa data delle elezioni europee. Nonostante l'ottimismo ostentato dal Vice-Premier, Luigi Di Maio, la verità di queste continue proroghe sta tutta in un dato industriale: ad oggi la compagnia che ha, più o meno "spintaneamente", accettato la sfida del Governo giallo - verde sul rilancio della nostra decotta compagnia di bandiera è tutt'altro che completata. Ed ancor meno definita è l'idea su come reperire quel miliardo di Euro che serve per rimettere il vettore sul mercato, in grado di competere e non di perdere, come continua a fare da oltre un decennio.

Infatti, anche il 2018 mette il segno rosso sui conti Alitalia (- 154 milioni / fonte Wall Street Italia), nonostante il +7% dei ricavi, lo 0,9 in positivo nel numero di passeggeri saliti a bordo ed un +9,3% di merci trasportate. Anche la puntualità e la regolarità dei voli ha avuto un'impennata verso l'alto collocando la compagnia al secondo posto in Europa.

Bene direte voi? Neanche tanto se compariamo i dati degli altri vettori: lo 0,9% di passeggeri in più rispetto al 6% medio di crescita del settore dice invece che Alitalia, come sottolinea Andrea Giuricin professore di economia dei trasporti, ha perso quote di mercato scendendo in Italia dal 15,1% del 2017 al 14% del 2018. Lo stesso professore, in un approfondito esame sullo stato di salute della nostra (ancora per quanto?) Compagnia di bandiera, ha elencato gli altri fattori di rischio, quale l'insufficiente percentuale di riempimento degli aerei: intorno al 79 per cento rispetto al 90 per cento di Ryanair ed Easyjet. "In un settore nella quale la produttività degli aeromobili è un elemento fondamentale, non riempire gli aerei è un problema non di poco conto, benché qualche passo in avanti sia stato fatto anche in questo ambito" spiega Giuricin.



continua a pag. 3

Direzione e Consiglio Nazionale S.A.P.S.

Sono stati 3 giorni di full-immersion nei problemi del Personale di Stazione quelli svolti il 14 - 15 e 16 maggio presso la sala Congressi Sporting di Rimini, che ha visto i lavori congiunti di Direzione e Consiglio Nazionale S.A.P.S. - OR.S.A..

La Mozione Finale che trovate all'interno del giornale

racchiude un dibattito di grande spessore con gli interventi di quasi tutti i Segretari Regionali e dei Consiglieri che hanno portato esperienze, proposte, ma anche le difficoltà relazionali in periferia per la separazione dei tavoli con le altre Organizzazioni Sindacali. Un problema, questo, che penalizza soprattutto chi rappresenta i ferrovieri a partire dalle RSU, nei fatti "ostaggio" di 2 trattative parallele e troppe volte inconcludenti. È miope da parte di chi sostiene questa struttura relazionale non vedere quanto ci guadagnino le Aziende e ci perdano i lavoratori. Il Personale di Stazione ha ribadito la necessità di tornare a confrontarsi con RFI e con Trenitalia sulla piena e corretta applicazione degli accordi del novembre 2017 e del marzo 2019, di accelerare la ripresa del dialogo con Mercitalia e la sua controllata Shunting & Terminal, di aumentare la presenza del S.A.P.S. e dell'OR.S.A. nelle Imprese Private.

Sui rinnovi contrattuali va celermente aperta la trattativa con il Gruppo FSI ma non prima di aver chiuso la più importante pendenza contrattuale 2016: quella dell'utilizzo dei treni AV per servizio che il S.A.P.S. ritiene uno degli aspetti più importanti per governare al meglio la progressiva chiusura degli Impianti di linea e la concentrazione delle attività nelle sale e nei capoluoghi di provincia.

Sugli appuntamenti interni piena condivisione sulla riorganizzazione, sull'importanza del Comparto Trasporti e sull'affermazione della Confederazione Autonoma quale alternativa ai Sindacati tradizionali, sempre meno capaci di rappresentare l'indipendenza da partiti e politica, le diverse professionalità lavorative e la voglia di recuperare i diritti progressivamente persi negli ultimi anni.



pag. 5

C'è sempre l'incognita Alitalia nel Piano Industriale che lo scorso 7 maggio l'Amministratore Delegato del Gruppo FSI - Ing. Gianfranco Battisti - ha esposto ai sindacati. Nessun dubbio, invece, sul mantenimento nel perimetro di ANAS pronta ad affrontare, assieme a RFI, la grande sfida infrastrutturale del Paese. 5 anni di durata (2019-2023) con 15.000 assunzioni previste, investimenti per 58 miliardi con l'obiettivo di raggiungere i 17 miliardi di ricavi a fine piano rispetto ai poco più di 12 incassati nel 2018.

Non c'è che dire, la conferenza stampa dell'Amministratore Delegato di Gruppo non poteva essere più roboante e ricca di positivi sviluppi per il sistema Paese. Lo scenario illustrato davanti ai Ministri di Economia e Trasporti ed al Presidente del Consiglio, presenta un Gruppo Industriale in grado di contribuire all'aumento del PIL nell'ordine dello 0,7 - 0,9%, a far ripartire le commesse con l'apertura di 6.600 cantieri su tutta la rete infrastrutturale del Paese, a ridare slancio all'occupazione con oltre 120.000 posti di lavoro

tra nuovi ferrovieri e lavoratori dell'indotto (5000 assunzioni nel Gruppo solo quest'anno).

Sfide performanti che il Sindacato chiede sin da ora siano accompagnate da una particolare attenzione al fattore lavoro che sarebbe riduttivo liquidare solo sul fronte delle nuove assunzioni e del ricambio generazionale. Il tema del rinnovo contrattuale è per l'OR.S.A. un aspetto prioritario per capire come questo management intenda coniugare sviluppo e fattore lavoro ed in che modo garantirà che l'ulteriore incremento di tecnologia non ricada sulle condizioni di lavoro. L'aspetto del crescente pendolarismo nei settori dell'esercizio non può essere sottaciuto e va affrontato, in primis, dando gambe all'impegno contrattuale sull'utilizzo dei treni AV per servizio senza diritto al posto. Forse il nostro attuale Amministratore Delegato non era ancora nei ranghi FS quando esisteva il biglietto di servizio denominato "Serie AO" e permetteva già allora a chi risiedeva lontano dal proprio Impianto di utilizzare tutti i treni per re-

carsi e tornare dal posto di lavoro, senza esclusione. E' ora di valutarne il ripristino. Noi lo riteniamo non un benefit, ma un modo per ridurre in primis quello che noi chiamiamo "il pendolarismo senza ritorno", cioè senza la possibilità di rientro tra un turno e l'altro. Poi, non va sottovalutato il minor impatto sulla logistica del personale che rappresenta comunque un costo anche per le Società costrette a strutturare sale riposo se non si vuole - come purtroppo accade ancor oggi - che il lavoratore turnista si veda costretto ad utilizzare una panca come giaciglio tra un turno e l'altro.

Restano aperte anche le questioni legate alle Clausole Sociale e Contrattuale per tutti i lavoratori del Gruppo FSI. Non è accettabile oltre che vi siano Società del Gruppo con contratti scaduti da un decennio, con rapporti individuali di lavoro, con differenze normative, re-

tributive e di welfare. È ora che Mercitalia Shunting & Terminal, al pari di Terminali Italia, rinnovino il Contratto Aziendale, che i lavoratori di TX Logistik si vedano applicato il Contratto Collettivo di Gruppo ponendo fine ad un dumping interno non più prorogabile.

Mentre si strizza l'occhio agli aerei, mentre si rivendica la leadership degli investimenti in Italia ed il peso del PIL prodotto da FSI i lavoratori del Gruppo attendono....senza più molta pazienza. ■

La Redazione



L'OR.S.A. denuncia le criticità di RFI.....

Roma, 29 aprile 2019

Spett.le
Società R.F.I. S.p.A.

Oggetto: **Relazioni Industriali settore Circolazione.**

Ancora una volta la scrivente O.S. si vede costretta a denunciare i ritardi e le omissioni di codesta Società rispetto agli impegni che assume con il Sindacato. Da quasi un anno, infatti, questa Organizzazione - in via informale e con note ufficiali - continua a chiedere:

- la verifica dell'accordo nazionale del 20.11.2017 che doveva tenersi nel mese di giugno 2018;
- che si completino gli interventi sulla logistica, si grafichino le pause video terminali in tutte le sale CCC ed i 15' nei turni di stazione, si consenta l'utilizzo dei treni AV per servizio così come contrattualmente previsto;
- l'assunzione di personale con profilo di Tecnico della Circolazione nelle Direzioni Territoriali dove tale figura è prevista nei turni e dagli accordi in essere;
- il superamento delle criticità del settore Manovra nello Stretto e negli Impianti di confine;
- la modifica della D.O. n.34/2000 è l'installazione dei defibrillatori automatici (DAE) nelle sale e nelle stazioni.

A tali richieste, ribadite anche nell'ultimo incontro del 4 marzo, la Società aveva risposto con le ennesime assicurazioni sulla convocazione di appositi tavoli nazionali, su interventi "mirati" rispetto alle criticità evidenziate e risposte definitive in tema di sicurezza e salute. A 2 mesi di distanza nessuno degli impegni assunti è stato onorato.

Infine, a seguito dei macronumeri presentati nell'incontro citato, siamo ancora in attesa di ricevere l'evoluzione della composizione occupazionale ed i dati analitici sulla consistenza del personale - articolati per livello e figura professionale - così come previsto dall'art. 2.3.1.2 del Contratto Aziendale di Gruppo.

Il mancato riscontro alla presente costringerà questa O.S. ad attivare le iniziative sindacali di mobilitazione del settore.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale
Andrea Pelle

... ed RFI risponde

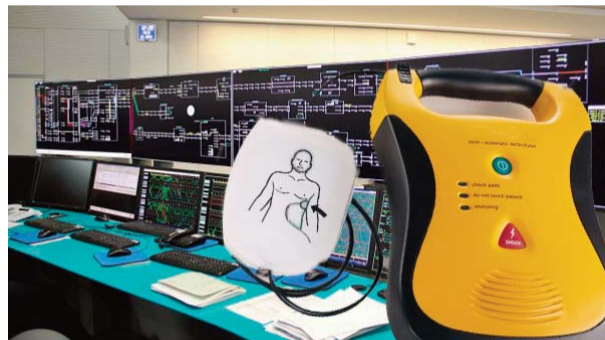
Da: DE MICCO GIOVANNI
Inviato: venerdì 3 maggio 2019 11:34
Oggetto: Evoluzione consistenze circolazione

Buongiorno,

in considerazione di quanto da voi evidenziato durante l'incontro del 4 marzo u.s. in materia di uscite di risorse dal settore Circolazione e alla luce di una valutazione effettuata dalla scrivente Società riguardo al possibile andamento delle uscite che si potrebbero verificare per effetto delle nuove misure introdotte nella normativa pensionistica, si comunica quanto segue:

- ad integrazione delle 300 assunzioni già comunicate a Marzo scorso (vedi all. consistenze 2018), sarà avviato un ulteriore piano di ingressi che porterà, entro Settembre 2019, ad altre 300 assunzioni di Capi Stazione, le cui prime 100 interesseranno i territori riportati in allegato cs.pdf a decorrere dal prossimo mese di giugno;
- con specifico riferimento ai territori di Bologna, Roma e Cagliari siamo in procinto di pubblicare il bando per la ricerca di Capi Stazione, che si riporta in allegato (vedi all. bando cs...).

Inoltre, al fine di proseguire il percorso relazionale già avviato con il suddetto incontro del 4 marzo 2019, si coglie l'occasione per convocare codesta Segreteria Nazionale per il giorno 6 giugno 2019, alle ore 09:30 presso la sede aziendale di Villa Patrizi (piano 4, pad. II, sala riunioni n. 28).



Trenitalia: la formazione professionale non si fa a sportello aperto...

Roma, 29 aprile 2019

Spett.le
TRENITALIA S.p.A.

Oggetto: **Contratto della Mobilità/ Area Attività Ferroviarie - Articolo 34: Formazione Professionale nel settore Commerciale.**

Nell'articolo in oggetto "Le parti concordano sul valore strategico della formazione professionale per la valorizzazione del lavoro e delle sue trasformazioni..." con l'obiettivo del "... raggiungimento di sempre più elevati standard di qualità del servizio e di gradimento della clientela...". A tale scopo le parti hanno contrattualmente individuato per il dipendente personale "... un fabbisogno formativo medio annuo da realizzare pari a 5 giornate...".

Premesso che dalla data di sottoscrizione del CCNL A.F. e del relativo Contratto Aziendale di Gruppo FSI codesta rispettabile Società non ha mai comunicato al Sindacato il monte giornate annuo di formazione professionale svolto dal personale, ci giungono dai territori ripetute segnalazioni di iniziative dell'Azienda finalizzate a costringere i lavoratori di Vendita / Assistenza a svolgere corsi e-learning durante il normale orario di servizio, a sportello aperto al pubblico. Ciò, oltre ad essere impossibile per le ovvie ripercussioni nei confronti della clientela ed i rischi connessi all'impreziosamento dello sportello, è palesemente contrario agli obblighi formativi in capo all'Azienda ed espressamente previsti dal ricordato Contratto di Lavoro.

Pertanto, nel chiedere l'immediato ritiro delle iniziative poste in essere dai Dirigenti di Linea siamo a ribadire l'obbligo aziendale alla formazione professionale all'interno dell'orario di lavoro e non in sovrapposizione alle attività di servizio, nonché il diritto della scrivente O.S. a venire formalmente a conoscenza delle ore di formazione alla quale è stato sottoposto il personale del settore Commerciale nel corso dell'anno 2018, suddivise per territorio e profilo professionale.

Si resta in attesa di riscontro alla presente.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale
Andrea Pelle

Pensioni - Welfare - Fondo: il meeting di Palermo

COMUNICAZIONE E FORMAZIONE: L'IMPEGNO DEL S.A.P.S. SICILIANO

di Giuseppe De Filippi*



avessero bisogno di capire, conoscere, chiedere.

Il collega e amico Rocco Vece, da sempre particolarmente informato su questi temi, ha dato ampia disponibilità e da una semplice chiacchierata è nata una iniziativa che è stata subito apprezzata da tutto il Sindacato ed ha avuto il plauso ed il sostegno della Segreteria Nazionale S.A.P.S..

Così il giorno 26 marzo, al Dopolaro Ferroviario di Palermo Notarbartolo, il S.A.P.S. - OR.S.A. della Sicilia ha organizzato un "incontro - aperto" al quale hanno partecipato i ferrovieri delle stazioni con al centro i temi pensionistici (leggasi "Quota100"), i fondi di sostegno al reddito come quello del ricambio generazionale e le opportunità del welfare previste dal Contratto Aziendale di Gruppo FSI. Senza dimenticare la lettura del cedolino - paga che per i ferrovieri è molto spesso limitata ad un solo riquadro: quello in fondo a destra... .

8 ore di corso formativo ed informativo molto partecipate - dalle 11 di mattina alle 5 del pomeriggio - inter-



rotte soltanto da una piccola pausa pranzo. I lavori sono stati aperti dalla breve introduzione del padrone di casa, il Segretario Regionale S.A.P.S. - OR.S.A. Sicilia Giuseppe De Filippi, alla quale è seguito il gradito saluto di Maurizio Ferrara, Responsabile dell'Associazione di volontariato donatori di sangue. L'Associazione, nata poco più di un anno fa, conta già più di mille donatori molti dei quali ferrovieri nostri iscritti ed il S.A.P.S. siciliano è in prima linea nel condividere e promuovere questa nobile iniziativa, invitando all'adesione di altri colleghi per continuare a crescere e ad aiutare tante persone bisognose di sostegno medico.

Il corso è proseguito con l'approfondimento dei temi posti sui quali l'amico Rocco ha dimostrato competenza e conoscenza soddisfacendo i dubbi che venivano posti e ri-

*Segretario Regionale S.A.P.S. - ORSA Sicilia



spondendo a domande spesso complesse e difficili. Per esempio, molte lamentele sono emerse parlando di EUROFER e di Assistenza Sanitaria Integrativa. Alla fine la sensazione è stata quella di aver soddisfatto e chiarito tanti quesiti e di aver posto le basi per una esperienza utile a tutta l'Organizzazione. L'augurio è che possa venir replicata in altri territori al fine di accrescere il consenso dei ferrovieri verso il Sindacato, attraverso nuove idee e nuove iniziative come quella sperimentata il 26 marzo al DLF del capoluogo siciliano. Un modo diverso e più coinvolgente di fare attività sindacale che, ancora una volta, parte da Palermo e dal S.A.P.S. della Sicilia.

Leggi

e

divulga

la Nostra Stazione



la Nostra Stazione
Organo Periodico del S.A.P.S. - OR.S.A. Ferrovie

Direzione Redazione Amministrazione
Via Magenta, 13 - 00185 Roma
Tel. 064456789 - fax 064452937

Autorizzazione:
Trib. Civile di Roma N. 1/2017 del 12/1/2017

E-mail: lanostrastazione@sindacatoorsa.it
Site Internet: <http://www.sapsorsa.it/>

Chiuso il 17 maggio 2019

Direttore: Alessandro Trevisan
hanno collaborato: R. Spadino, G. De Filippi, G. Moruzzi, F. Giorgianni.

La storia ci insegna che spesso dalle piccole iniziative, magari nate per caso, nascono grandi cose.

Tutto parte da uno scambio di vedute tra partecipanti ad un Direttivo Nazionale S.A.P.S. - OR.S.A. che si è svolto a Rimini nello scorso anno. Parlando di welfare, Eurofer, Assistenza Sanitaria è nata l'idea di un Convegno sul territorio siciliano che coinvolgesse iscritti, simpatizzanti e ferrovieri che



Indiscreto



3V

Battisti e l'enigma delle due "A" A chi conviene far volare i treni?

continua da pagina 1

Anche il tanto sbandierato aspetto strategico di Alitalia nell'intercettare i flussi turistici sembra non avere il conforto dei numeri: infatti il nostro vettore aereo nel 2017 è stato solo il quinto operatore per numero di passeggeri da e per l'Italia verso destinazioni internazionali (il mercato di gran lunga più grande) e quasi il 92 per cento dei passeggeri sceglie vettori diversi da Alitalia per venire o partire dall'Italia. Un dato che mostra in modo evidente che il ruolo di Alitalia non è così strategico, ormai da molti anni, e risalire la china non sarà certo una operazione facile.

Se poi guardiamo a Bruxelles il tempo "butta al brutto": il prestito - ponte di 900 milioni è sempre sotto la lente di ingrandimento della Commissione Europea, ancor più ora che con la scadenza del 30 giugno si arriverà ad una durata complessiva di 26 mesi, ben oltre il limite dei 6 mesi stabilito appunto dalla Commissione stessa per gli aiuti di stato. Poi c'è il limite nella partecipazione azionaria per i soci extra - UE di un vettore comunitario che non può superare il 49 per cento. Rischio che Alitalia non correrà dato che Delta Airlines - la compagnia americana in prima battuta accreditata di un 30-40% di partecipazione - alla fine non sborserà più di 100 - 150 milioni, cioè un misero 15%

di quota azionaria.

Quindi a poco più di 24 ore dalla scadenza del 30 aprile (che probabilmente slitterà di qualche settimana) i "capitani coraggiosi 2" sono nell'ordine: il Gruppo FSI che dovrebbe sborsare 300 milioni pari al 30% del miliardo che serve per "salire a bordo", Delta con il 10 - 15% e il Mef con un eguale apporto frutto della trasformazione in quota capitale degli interessi sui 900 milioni di prestito. Non serve saper far di conto per accorgersi che di milioni ne mancano ancora 400 e che sinora le altre imprese pubbliche - da Poste a Cassa Depositi e Prestiti, da Eni a Leonardo/Finmeccanica - si sono defilate al pari di EasyJet. Ora i rumors di stampa parlano di un pressing del Governo su Atlantia del Gruppo Benetton perché investa in Alitalia i milioni mancanti. Siamo all'enigma della doppia "A": come far decollare una compagnia con i conti (sotto) terra e come coinvolgere uno dei pochi grandi gruppi industriali del Paese al quale il Governo, Toninelli in testa, vorrebbe revocare le concessioni autostradali dopo avergli stoppato la revisione delle tariffe e bloccato la Gronda di Genova.

Da parte sua FSI dopo aver rinviato per 3 volte la presentazione del Piano Industriale di Gruppo, anche il 7 maggio



scorso (vedi articolo di pag.1) ha dovuto glissare sul tema.

Ma FSI come azienda e come vettore trasportistico che ha saputo risanarsi e rilanciarsi cos'ha da guadagnare mettendosi a volare? Quali economie di scala o prospettive industriali accompagnano il progetto? Al di là delle dichiarazioni d'intenti sulla volontà di sviluppo del turismo in Italia attraverso la sinergia treni (FSI) - aerei (Alitalia), per altro messe in dubbio da molti analisti del settore, non si sa molto altro. Anche in questo caso i primi a parlare sono i numeri che ci dicono come il 60% del risultato netto del Gruppo ferroviario per il 2018 (559 milioni) andrebbero spesi per la partecipazione azionaria in Alitalia, a seguire andrebbero rinnovati i contratti di lea-

ing, quelli sui carburanti e si dovrebbe intervenire pesantemente sull'ammodernamento della flotta (fonti giornalistiche parlano di un rinnovamento addirittura dell'80% degli attuali aeromobili).

Nel frattempo, sul fronte ferroviario, gli impegni assunti con le Regioni attraverso i Contratti di Servizio vanno onorati assieme agli investimenti programmati per i nuovi treni. In tema di occupazione, poi, il futuro dei 900 dipendenti in proroga della CIG ed i rinnovi contrattuali (quello dei ferrovieri è scaduto da 16 mesi) sono appuntamenti che non possono essere elusi ed il cui costo va messo sin da ora in preventivo.

Dunque il matrimonio farà da volano alla ripresa di Alitalia e darà nuovo slancio al Gruppo FSI o rischia di essere la zavorra

che affonderà ambedue le aziende?

Quello che pensiamo come OR.S.A. l'abbiamo pubblicamente detto ancora a fine 2018: noi riteniamo che far gravare sul Gruppo FSI il peso dell'operazione Alitalia metta a rischio anche il trasporto ferroviario nazionale oltre a quello aereo, il tutto senza risolvere la situazione di crisi della Compagnia Aerea che abbisognerebbe di un Piano Poliennale di investimenti e di recupero di quote di mercato. Obiettivi raggiungibili, a nostro parere, solo in presenza di un reale (e fortemente coinvolto) partner industriale del settore di cui sinora non v'è traccia.

E sempre a proposito di aerei all'orizzonte si affaccia un'altra italiana crisi: quella di Air Italy, la compagnia nata dalla fusione tra Meridiana e Eurofly e partecipata al 49% da Qatar Airways. 550 lavoratori a rischio ed il paradosso è che la causa è proprio Alitalia che ha strappato alla concorrente le rotte per la Sardegna, in particolare su Olbia, da sempre base storica dell'ex Meridiana. Insomma il comparto aereo soffre e s'azzanna, il Governo pensa ad Alitalia e non ad Air Italy (Ubi mayor...), le FSI si stanno per imbarcare in un volo che si preannuncia quantomeno turbolento. Resta la domanda di fondo: a chi conviene far volare i treni? ■

Italo: dopo il referendum che ha bocciato l'intesa di Filt-Fit e Fast Un Contratto voluto, non subito

"Apprendiamo con piacere che anche gli amici dell'Orsa hanno finalmente deciso di sottoscrivere un accordo che le altre organizzazioni sindacali hanno dovuto lavorare e combattere per quasi dieci mesi, per apportare chiarimenti e intese interpretative finalizzate a superare scontri, spaccature e diffidenze tra i lavoratori e conducendo una serrata e proficua trattativa con l'azienda".

"Pur apprezzando il fatto che anche l'Orsa alla fine abbia riconosciuto la bontà della nostra azione e i contenuti positivi del contratto siglato il 13 luglio 2018 e implementato il 20 febbraio 2019,....."

Ci sono momenti nel confronto sindacale e nel rapporto con i lavoratori che la strenua difesa delle ragioni "di parte" arriva persino a negare lo svolgimento dei fatti. Non v'è dubbio che senza la clamorosa bocciatura dell'ipotesi di rinnovo del Contratto Aziendale di Italo - NTV sottoscritto il 13 luglio 2018 da Filt - Fit e Fast i successivi "...dieci mesi, per apportare chiarimenti e intese interpretative" non ci sarebbero stati.

Ancor meno, che i ferrovieri di Italo con il loro NO al voto referendario abbiamo - men che meno - certificato "...la bontà della nostra azione (di Filt - Fit - Fast ndr) e i contenuti positivi del contratto siglato il 13 luglio 2018".

Eppure questo leggiamo nei commenti alla sottoscrizione del rinnovo del Contratto Aziendale di Italo.

A questa nemmeno tanto sottile polemica noi preferiamo evidenziare il lavoro fatto assieme agli RSA di OR.S.A. Ferrovie a cui va riconosciuta convinzione, "coccia" ricerca di un Contratto che facesse un passo avanti rispetto alla start-up del 2011, coerenza con gli impegni assunti con i lavoratori di Italo, assieme a tutta OR.S.A. Ferrovie.

E senza tema di smentita possiamo dire che, assieme a loro ed ai ferrovieri di Italo, nella vicenda del rinnovo contrattuale della seconda Azienda ferroviaria passeggeri del Paese è stata scritta una bella pagina di Sindacato....

La Redazione



OR.S.A. IN ITALO

L'accordo del 13 Luglio 2018 prevedeva:

- 1) 11 ore di lavoro 8 volte al mese;
- 2) 12 ore di lavoro 5 volte al mese;
- 3) 2 anni di congelamento dei passaggi retributivi;
- 4) Nessuna pausa refezione per i colleghi del personale mobile;
- 5) La possibilità del demansionamento fino a due livelli per le lavoratrici in allattamento;
- 6) La possibilità di rientro immediato dalle ferie in caso di necessità aziendali;
- 7) La possibilità di non ricollocare un lavoratore divenuto inidoneo alla propria mansione;
- 8) La prevalenza (sic et simpliciter) del Contratto aziendale di Italo, rispetto a quanto regolato dal contratto delle Attività Ferroviarie, anche su materie non derogabili;
- 9) Una pessima definizione del calcolo quadrimestrale del lavoro straordinario;
- 10) La totale assenza di confluenza del testo nel CCNL AF.

L'accordo del 20 Febbraio prevede:

- 1) Modifica dichiaratoria capotreno e protezione asset;
- 2) Pagamento Pab dalla prima ora per la permanenza a bordo che superi le 6 ore;
- 3) Scongellamento dei passaggi retributivi;
- 4) Aumento indennità di Trasferta per RFD;
- 5) Indennità di efficienza per Operatori di impianto;
- 6) Eliminazione delle 12 ore e delle 11 ore dalle Flex esigibili per il personale mobile;
- 7) Inserimento pausa refezione fascia 11-15 e 18-22;
- 8) L'eliminazione dei punti 5) 6) e 7) sopra citati (accordo del 13 Luglio);
- 9) La modifica, non pienamente esaustiva, rispetto alla confluenza del contratto aziendale di Italo nel CCNL AF.

Manca, oggi poco meno di ieri, la Confluenza piena nel CCNL AF 2016 ed è in linea con la nostra natura di Sindacato di Base verificare con i lavoratori il gradimento dell'accordo sindacale e, coerentemente con lo Statuto di ORSA, raccogliere il mandato degli associati.

Di tutte le iniziative compiute da OR.S.A. in ITALO confidiamo nei fatti, nella memoria dei lavoratori, nelle bacheche online di questo sindacato, nell'archivio del Tribunale del Lavoro di Roma e, a proposito del diritto di sciopero, negli archivi del TAR del Lazio e del Tribunale del Lavoro di Milano.

Roma, 12/04/2019



Roma, 03 Maggio 2019
Prot. 90/SG/OR.S.A. Ferrovie

Italo S.p.A.

Dr. Alberto Valenza
Direzione Risorse Umane

D.ssa Valentina Ercolani
Relazioni Industriali

Oggetto: calcolo anzianità per riconoscimento "Una Tantum".

Vengono segnalati alla Scrivente diversi casi di anomalo calcolo dell'anzianità di servizio per la corretta attribuzione dell'importo di "Una Tantum" prevista a seguito del rinnovo contrattuale siglato il 20/02/2019. A tal riguardo evidenziamo che la decorrenza del nuovo Contratto Aziendale di Italo Spa ha inizio il 1 aprile 2019 e che il conteggio dell'anzianità, secondo l'accordo che regola l'erogazione dell' "Una tantum", va computato dal 1 gennaio 2015 e riconosce anzianità a tutto il personale dipendente in forza fino alla data del 30 aprile 2019 per un periodo complessivo di 52 mesi, coerentemente con la tabella presente nell'accordo stesso.

L'anzianità dei dipendenti deve quindi necessariamente essere rilevata al momento dell'entrata in vigore del contratto poiché l' "Una Tantum" sana il periodo economico di vacanza contrattuale. Ciò posto, le segnalazioni evidenziano che l'anzianità di servizio, invece, verrebbe rilevata al momento della stipula dell'accordo non tenendo conto del periodo di vacanza contrattuale che va dalla stipula alla decorrenza del CA di Italo Spa.

Per le ragioni fin qui esposte vi chiediamo di regolarizzare l'importo dell' Una Tantum già erogata rilevando l'anzianità dei dipendenti alla decorrenza del CA di Italo e quindi alla data del 1 aprile 2019.

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

Andrea Pelle





L'attività delle Pari Opportunità

Una iniziativa del C.P.O. Emilia Romagna supportato dalla disponibilità di RFI
LA STAZIONE DI BOLOGNA SI TINGE DI ROSA:

di Giusi Moruzzi *

Il lavoro del turnista è, già di per sé, un lavoro disagiato. Se ci aggiungiamo le difficoltà per raggiungere il luogo di lavoro e magari la necessità di dover lasciare la propria auto a centinaia di metri dall'Impianto in ore notturne ed in zone poco frequentate, al disagio si somma il rischio. Se sei donna questo rischio aumenta esponenzialmente.

A Bologna questo disagio e questo potenziale rischio il personale femminile delle Ferrovie lo viveva ogni giorno dell'anno, fosse dipendente del Gruppo FSI, di TPER o di Italo-NTV. Infatti, soprattutto a tarda sera o in piena notte, dover percorrere gli 800 metri che separano il parcheggio auto principale dalla Stazione di Bologna Centrale - dieci minuti a piedi da percorrere principalmente da sole - era un problema che sembrava di difficile soluzione. Invece, dopo un anno di lavoro, il 9 aprile 2019 a Bologna è stato inaugurato il "Parcheggio Rosa" all'interno di un'area ferroviaria, primo esempio su tutto il territorio italiano.

All'inaugurazione erano presenti Linda Guzzinati, Presidente Comitato Pari Opportunità Emilia Romagna del Gruppo FSI, Vincenzo Cefaliello Direttore Produzione Bologna di Rete Ferroviaria Italiana, Francesca Ciuffini Presidente del Comitato Pari Opportunità Nazionale del Gruppo FS e Sonia Alvisi Consi-

gliera di Parità della Regione Emilia-Romagna.

I parcheggi rosa nascono da un progetto del Comitato Pari Opportunità dell'Emilia Romagna del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che fin dalla sua nuova costituzione ha cominciato la sua attività confrontandosi con le necessità del personale femminile della Regione, a partire da coloro che per lavoro gravitano attorno alla stazione di Bologna Centrale. Ed infatti il tema della sicurezza e della fruibilità di spazi per superare le criticità di andare e tornare dal posto di lavoro in orari notturni, dove i mezzi pubblici mancano, è stato una delle prime priorità che come C.P.O. abbiamo dovuto e voluto affrontare.

È stato grazie alla sensibilità e alla disponibilità di RFI, proprietaria dell'area, che abbiamo così potuto individuare uno spazio interno alla Stazione sul quale realizzare, ex novo, 9 posti auto ad uso esclusivo delle dipendenti turniste che iniziano e/o terminano il loro servizio nella fascia oraria 22:00 -05:00. Il parcheggio si trova a circa 30 metri dal binario 1 del Piazzale Ovest in una zona ferroviaria ben illuminata e frequentata 24 ore su 24. È, altresì, assicurata la rimozione forzata per i trasgressori.

Potranno, così, parcheggiare nell'area dedicata le lavoratrici delle Imprese Ferroviarie che gravitano sulla Stazione di Bologna ed a tal scopo sono stati distribuiti oltre 130 permessi:



- 24 per le lavoratrici di TPER;
- 71 rispettivamente per le dipendenti di TRENITALIA Bordo Regionale (36) e Passeggeri (35);
- 26 per le colleghe dell'Assistenza;
- 5 per il personale femminile di MERCITALIA Rail ed altrettanti per le dipendenti Italo - NTV.

L'Ing. Cefaliello, presente all'inaugurazione, ha voluto ricordare la piena condivisione di RFI alla richiesta avanzata dal CPO Emiliano: "Ovviamente non potevamo non accogliere l'istanza. La percentuale femminile nel nostro Gruppo è in crescita e si prevede che aumenterà. In tale contesto è importante porre attenzione alle necessità di tutti coloro che vi lavorano. Incrementare la percezione della sicurezza e prevenire episodi che possano influire sulla serenità delle lavoratrici è un preciso obbligo del datore di lavoro."

Soddisfazione è stata espressa anche dalla Consigliera Regionale di Parità Sonia Alvisi: "Questa buona pratica - ha commentato - è il risultato di un percorso di ascolto e condivisione che ha visto soggetti diversi lavorare insieme per un obiettivo importante. Un esempio di sensibilità

partito dall'Emilia-Romagna, e come tale motivo di ancora maggiore soddisfazione, ma che ci auguriamo possa presto estendersi ad altre regioni."

A conclusione dell'evento la Presidente Nazionale del C.P.O. Francesca Ciuffini ha ribadito come "Il tema della mobilità, in una prospettiva di genere, ci sta molto a cuore. Come Comitato Nazionale siamo molto soddisfatti di questo risultato: per il ruolo propositivo del Comitato dell'Emilia Romagna e per la brillante soluzione da parte dell'azienda. Si tratta di un'azione concreta a favore delle lavoratrici turniste che si recano al lavoro o tornano a casa durante le ore notturne, in cui è oggettivamente più difficile andare con i mezzi pubblici e l'auto diventa una necessità. La possibilità di parcheggiarla a pochi passi dalla stazione è in questi casi un'importante azione di supporto alle lavoratrici, che possono così sentirsi più sicure. Un importante esempio che ci impegneremo, insieme all'azienda, ad estendere anche ad altre realtà."

L'impegno del C.P.O. Emilia Romagna su questo aspetto non si ferma qui: è già in cantiere un'attività di indagine verso le lavoratrici a cui è rivolta l'iniziativa al fine valutare se il numero di parcheggi messi a disposizione siano sufficienti. In caso contrario, in accordo con RFI, si valuteranno le possibili

opportunità di un incremento dei posti dedicati.

L'augurio è che questo progetto, primo in tutt'Italia, possa diventare un progetto pilota anche per altre Regioni ed in altre Stazioni, al fine di tutelare maggiormente il personale femminile che lavora in fasce orarie dove vi è una maggior possibilità di subire aggressioni.

*Componente OR.S.A. nel Comitato Pari Opportunità Emilia Romagna e nel C.P.O. Nazionale.

Stazione di Bologna Centrale:

Regolamento per l'assegnazione e la gestione dei "Parcheggi Rosa"

Art. 1

Oggetto. Sono oggetto di assegnazione n° parcheggi delimitati da strisce rosa e localizzati...

Art. 2

Aventi diritto. I parcheggi di cui all'art.1 saranno riservati alle lavoratrici **turniste** delle Società del Gruppo FS con **inizio o fine turno compresi tra le ore 22.00 e le ore 5.00**

Art. 3

Norme per l'utilizzo. La lavoratrice che occuperà lo stallò dovrà esporre in maniera visibile il tagliando allegato al presente regolamento, completato con il proprio numero di matricola

Art. 4

Controlli. Per il corretto utilizzo dei permessi e per la buona realizzazione di questa iniziativa, mirante a rafforzare il senso di sicurezza delle donne nello svolgimento del loro lavoro, si confida nel senso di **responsabilità e di collaborazione di tutte le lavoratrici.** Ogni abuso sarà comunque segnalato alla struttura competente.



Marina Profilo: dal 1990 un incessante impegno sui problemi di genere. In Sicilia all'OR.S.A. la Presidenza del Comitato Pari Opportunità

Prima di lei soltanto Sabrina Vannini, attualmente componente OR.S.A. Ferrovie nel C.P.O. Lombardia, ha avuto l'onore e l'onere di assumere la Presidenza di un CPO, un incarico che ai più può apparire onorifico ma che in verità nasconde un compito tutt'altro che semplice: presiedere un organismo che ha come obiettivo quello di mettere lavoratori e lavoratrici sullo stesso piano, nelle stesse condizioni di sviluppo professionale e nelle medesime opportunità di crescita.

Che sia un compito improbo lo dicono i numeri: secondo il "Global Gender Report", creato dal World Economic Forum nel 2006 con il fine di verificare, in ogni Nazione, il livello del divario di genere basandosi sugli aspetti economici, politici, di educazione culturale e di salute,

l'Italia nel 2018 si colloca al 70esimo posto su 144 Paesi. Il rapporto evidenzia il permanere di un significativo gap tra uomini e donne in tema di retribuzioni, opportunità lavorative, presenza femminile in politica e in economia. Solo prendendo a riferimento il "Wage equality for similar work" (l'eguaglianza salariale per lavori simili) il divario tra uomini e donne nel nostro Paese è ancor più marcato: una disparità che secondo l'Osservatorio vale quasi 3.000 euro lordi annui. "È come se una donna rispetto a un uomo cominciasse ogni anno a guadagnare per il suo lavoro dalla 2ª metà di febbraio"

Dentro un contesto come questo un organismo paritetico aziendale, com'è il C.P.O., dev'essere in grado di offrire soluzioni a problemi reali,

non solo nello stretto ambito lavorativo, ma anche nella gestione del rapporto famiglia-turni di servizio, soprattutto per le lavoratrici dell'esercizio, stimolando la parità di genere nei diritti come nei doveri. Marina del raggiungimento di questi obiettivi ne ha fatto una sorta di "missione" e già a pochi anni dall'assunzione ha voluto essere parte del neonato CPO siciliano, all'interno del quale ha contribuito allo sviluppo di importanti progetti di azioni positive e di formazione sindacale, tutti incentrati sulle problematiche del mondo lavorativo al femminile.

Nel 2006 le componenti del Comitato l'hanno eletta, con voto unanime, alla Vice-Presidenza del CPO Siciliano. Dalla sicurezza ai rischi di mobbing

sui luoghi di lavoro, dalla violenza sulle donne alle problematiche oncologiche. Molti progetti, molte partecipazioni ad eventi e corsi di formazione.

Oggi il salto di qualità e possiamo dire, in piena coscienza, che l'incarico alla quale è stata dunque chiamata sia il giusto corollario di un trentennale impegno ed il riconoscimento della qualità del lavoro svolto.

Come S.A.P.S., assieme a tutta l'Organizzazione, rivolgiamo a Marina Profilo i migliori auguri di buon lavoro certi che la costanza e la determinazione che l'hanno sempre contraddistinta saranno ancora una volta il suo "carburante" per produrre altre idee e costruire altri progetti di pari opportunità. In bocca al lupo Marina!



Speciale Consiglio



S.A.P.S. - OR.S.A. Ferrovie
 Organizzazione Sindacati Autonomi e di base
 SEGRETERIA NAZIONALE DEL PERSONALE DI STAZIONE
 Via Magenta, 13 00185 ROMA
 FS 970 66894 - Fax FS 970 24333 Urbano 064456789 - Fax Urbano Fax 06 4452937
 E-mail: saps.orsasferrovie@sindacatoorsa.it Sito Internet: http://www.sapsorsa.it/

Consiglio Nazionale S.A.P.S./OR.S.A. - Ferrovie Mozione finale

Il Consiglio Nazionale S.A.P.S. - OR.S.A., riunitosi a Rimini nei giorni 15 e 16 maggio 2019, sentita la relazione di Segreteria Nazionale ne approva i contenuti e gli indirizzi di politica sindacale. Nel dibattito sono emerse le criticità relazionali con le Imprese ed in particolare con il Gruppo FSI, certamente influenzate dalla separazione dei tavoli con le altre OO.SS. Confronti così frammentati, oltre che mettere in difficoltà il Sindacato, risultano penalizzanti per i lavoratori data l'estrema difficoltà a sottoscrivere accordi che migliorino gli aspetti legati al lavoro e all'utilizzazione del personale negli Impianti. Questo facilita le iniziative unilaterali delle Società che sfruttano le debolezze del fronte sindacale. Laddove, invece, l'OR.S.A. partecipa attivamente ad un confronto unitario i vantaggi per i lavoratori risultano evidenti, come ha dimostrato anche l'ultima vertenza contrattuale in Italo - NTV. Il Consiglio, sotto questo aspetto, plaude all'opera svolta e alla sottoscrizione di un Contratto che va nel senso voluto dai lavoratori: quello di migliorare le condizioni economiche e normative puntando ad un percorso di progressivo avvicinamento al Contratto delle Attività Ferroviarie. L'affermazione delle Clausole Sociale e Contrattuale resta l'obiettivo principale dell'OR.S.A. e del S.A.P.S. che vanno raggiunte per via legislativa, in primis, e poi ottenute attraverso la negoziazione con le Imprese. È un percorso a tappe che non può mai far venir meno il ruolo del Sindacato Autonomo per una riduzione del dumping contrattuale, salariale e normativo tra i ferrovieri delle varie Imprese di trasporto. Grande attenzione è stata posta dal C.N. al tema della presenza S.A.P.S. nelle **IMPRESE PRIVATE**. La diversità dei Contratti applicati, le disomogenee regole sul lavoro, la forte richiesta di tutela che viene dai lavoratori di queste Aziende impone al Sindacato tutto un grande sforzo per entrare nelle dinamiche relazionali ed essere attori del cambiamento e del miglioramento delle condizioni di lavoro. Molti interventi hanno evidenziato lo stato di malcontento dei lavoratori di Mercitalia Shunting & Terminal (MIST) per le precarie condizioni di lavoro, le carenze logistiche e le palesi sperequazioni nei confronti degli altri dipendenti del Gruppo FSI, dal mancato rinnovo del Contratto alla totale assenza di welfare aziendale (leggasi tutele previdenziale e sanitaria). L'assenza di un serio confronto sul futuro di questa Società e di stabili relazioni industriali al centro come in periferia, impongono - permanesse lo stallo negoziale - la mobilitazione dei lavoratori. Resta sullo sfondo la progressiva spoliatura della **MANOVRA** da parte delle Società di Gruppo e la cessione delle attività a MIST, un passaggio che non può essere gestito unilateralmente dalle Società, ma deve vedere la presenza attiva del Sindacato per la tutela dei lavoratori da ricollocare e per definire le regole di utilizzo dei nuovi manovratori. Vanno prioritariamente garantite la salute e la sicurezza sul lavoro, i livelli occupazionali e contrattati i carichi di lavoro ed i turni. È stata segnalata, per questi lavoratori, la necessità di poter usufruire di titoli di viaggio quantomeno per gli spostamenti casa-lavoro. **Prendendo spunto da quest'ultima richiesta il Consiglio Nazionale ha ribadito con forza la necessità che si dia corso agli impegni contrattuali ancora inevasi dal rinnovo del 2016: in particolare l'utilizzo dei treni AV per servizio, una esigenza sempre più pressante stante il significativo aumento del pendolarismo nel Personale di Stazione.** Il dibattito si è poi incentrato sulle 3 più grandi Società del Gruppo FSI:



MERCITALIA RAIL: la posizione assunta dall'S.A.P.S. sull'equipaggio composto da 2 macchinisti pienamente polifunzionali è condivisa dal S.A.P.S., a condizione che sia la professionalizzazione al Macchina dei TPT il precipuo bacino dal quale attingere le nuove risorse. Diversamente il corretto utilizzo del MEC3 va portato a compimento con la piena acquisizione della patente A4 da parte dei TPT, utile ad intervenire nello spostamento del treno in caso di criticità. Altrettanto impellente è definire compiutamente ed omogeneamente su tutta la rete le regole di turno dei TPT terra-bordo onde evitare gli abusi e le eccessive sovra utilizzazioni del personale alle quali stiamo assistendo.

TRENITALIA: si è preso atto che, a valle dell'incontro nazionale del 18 marzo, le trattative decentrate non si sono ancora concluse e che permangono resistenze da parte delle DTR a presentare i piani di efficientamento delle biglietterie. Il C.N. ha confermato la linea del Sindacato che parte dalla tutela del reticolo di vendita per le biglietterie che hanno un sostenibile rapporto costi / ricavi nell'ordine del 20-25%, la volontarietà degli spostamenti e la garanzia della residenza lavorativa per le attività di Customer Care. Si sollecita la ripresa del confronto a valle di tali incontri, anche per le tematiche dell'Assistenza Regionale. In DPLH vanno affrontati i temi della corretta applicazione delle regole sulla reperibilità, della formazione **non "on the job"**, la copertura delle carenze agli sportelli. Per il futuro delle biglietterie DPLH in Lombardia, in particolare per gli Impianti in possibile transito a Trenord, il Consiglio ha pienamente sostenuto la posizione del S.A.P.S. Lombardia sulla volontarietà dei lavoratori nel passaggio interaziendale, stante la cessione del ramo di azienda e la modifica del Contratto di Lavoro.

RETE FERROVIARIA: all'accordo del novembre 2017, il primo dopo un decennio, manca la verifica nazionale prevista ancora nel mese di giugno dello scorso anno. In questo lasso di tempo le trattative territoriali non hanno ancora definito le pause ai videoterminali e la graficazione dei 15' di pausa nelle stazioni, mentre sono aumentate le economie soprattutto nei posti di sussidio e nelle posizioni di Operatore Circ. / Tecnico. La logistica è ancora carente in alcune DTP, il programma di assunzioni è tutt'ora insufficiente dato il numero di domande di esodo per "Quota100" e ricambio generazionale. È stata ribadita la necessità di provvedere ad assunzioni anche nei livelli "D" e "C" per fronteggiare le attuali carenze, di valutare l'ampliamento dell'Indennità a tutti gli Operatori di sala, sia RFI che Trenitalia (leggi SOP e SOP) e di rivalutare la figura di IAP. Sulle manovre nello Stretto e sui confini il S.A.P.S. ribadirà alla Società la necessità di copertura degli organici e di rispetto degli accordi territoriali. Su questi temi il prossimo 6 giugno RFI dovrà dare risposte chiare e fornire impegni precisi. Diversamente il Sindacato valuterà le più opportune iniziative sindacali. Il Consiglio sollecita la Federazione a farsi parte attiva affinché parta il confronto per il rinnovo contrattuale, esprime serie perplessità sul ventilato ingresso di Alitalia nel Gruppo, torna con forza a ragionare sulle necessità di riorganizzare e snellire l'Organizzazione interna. Al termine, ringraziati i colleghi Giovanni Auditore e Quintino Tangari - da poco in quiescenza - per il grande apporto dato alla crescita del S.A.P.S., il Consiglio ha rivolto un sentito ricordo a Paolo Costantino il nostro ex Segretario del Piemonte prematuramente scomparso. R.I.P. Paolo.....

Rimini, 16 maggio 2019

La Commissione Mozione Finale

Ancora Fortunato - Battaglia Ferdinando - Moruzzi Giusti
 Ruscillo Antonio - Valentini Roberto



Paolo il traghettatore ...

Ero appena stato nominato Segretario Generale OR.S.A. Ferrovie e Paolo Costantino, dalla "sua" Torino Smistamento, mi aveva subito posto il problema dei Traghettatori: la loro professionalità non pienamente riconosciuta. Poi arrivò il rinnovo contrattuale del 2012 e al danno si aggiunse la beffa di una unilaterale interpretazione di Trenitalia che aveva tagliato i 2/3 della loro Indennità di Utilizzazione Professionale. Ricordo nella sua telefonata un mix di rabbia e delusione per quell'espropriazione indebita. Gli promisi il massimo impegno e un anno dopo riuscimmo come OR.S.A. Ferrovie a porre fine a quell'ingiustizia. Non mi cercò subito ma solo dopo qualche settimana. Lo fece per comunicarmi che 5 suoi colleghi di Torino avevano preso atto del nostro impegno e gli avevano anticipato la volontà di iscriversi al "nostro Sindacato" mi disse. Questo era Paolo, innamorato del suo lavoro e orgoglioso della sua appartenenza sindacale. La pensione è arrivata troppo tardi per poterla apprezzare e quel male che sembrava sconfitto lo ha subdolamente fatto cadere. Mi torna alla mente il ringraziamento che tutto il Consiglio Nazionale S.A.P.S. gli rivolse consegnandogli la targa a riconoscimento del suo impegno. La ricevette con un filo di commozione ma non rinunciò, ancora una volta, a rammentare a tutti noi il valore della rappresentanza sindacale, soprattutto quando militi in un Sindacato Autonomo e Professionale come il "nostro". Sarai sempre con noi Paolo. Riposa in pace.

DINAZZANO PO: LO SCONTRO SUL CONTRATTO

(di Franco Giorgianni)

L'ennesima beffa a danno dei lavoratori. Siglata da Filt-Fit-Uilt-Faisa-Ugl una ipotesi di rinnovo del Contratto Aziendale. L'OR.S.A. chiama i lavoratori allo sciopero.

Il testo del volantino del 14 maggio - l'invito a partecipare

Francamente non sappiamo se i **Sindacati che Dinazzano ha voluto al tavolo del rinnovo contrattuale** sarebbero riusciti a firmare una ipotesi di accordo peggiore di quella sottoscritta lo scorso 10 maggio. Di certo, invece, sappiamo **perché l'Azienda ha trattato con loro e solo con loro:** perché l'OR.S.A. un Contratto così sbilanciato a favore di Dinazzano Po non l'avrebbe nemmeno discusso! Ne abbiamo lette tante di ipotesi contrattuali filo - aziendali, ma un Contratto di II° livello che:

- ✓ non prevede aumenti tabellari
- ✓ non affronta lo scottante tema dei parametri e dei tempi della progressione di carriera
- ✓ non fa alcun passo avanti nelle tutele a partire dagli inidonei
- ✓ aggiunge mansioni in cambio di elemosine
- ✓ conferma le vessatorie clausole di fidelizzazione di PdM e di Sala Operativa
- ✓ istituisce un ridicolo piano di welfare aziendale

non l'avevamo ancora visto!

Un'ipotesi contrattuale che, oltre al danno per i lavoratori, aggiunge la beffa parlando di Contratto della Attività Ferroviarie senza nemmeno "sapere dove sta di casa" tanto è distante da quello che è stato siglato.

Altro che "....verifica in merito alla sussistenza delle condizioni per modificare il CCNL di riferimento sopra citato con l'applicazione di elementi integrativi derivanti dal CCNL della Mobilità area Attività Ferroviarie." i ferrovieri di D.P. il CCNL A.F. non lo vedranno nemmeno con il binocolo se i rinnovi contrattuali sono questi!

Per concludere, poi, con l'ultima presa in giro: la validità dell'intesa "....subordinata alla formale comunicazione - da parte delle OO.SS. che hanno partecipato attivamente alla stipula della presente ipotesi di accordo - dell'avvenuta approvazione da parte dei lavoratori". Approvato come? Vedremo se avranno il coraggio di metterlo a Referendum come prevede il Testo Unico sulla rappresentanza, oppure se lo aggireranno con qualche finta "assemblea approvativa".

Lavoratori di Dinazzano Po, se prima c'era una ragione per scioperare oggi sono diventate almeno 6, tante quante sono le firme su una ipotesi contrattuale che l'OR.S.A. combatterà ed impugnerà in tutti i modi ed in tutte le sedi !

**RISPONDIAMO A QUESTO CONTRATTO IN PERDITA!
 SCIOPERIAMO DALLE 05.00 DEL 17 MAGGIO ALLE 05.00 DEL 18 MAGGIO 2019**

Il Comunicato Stampa di fine sciopero - la risposta dei lavoratori

DINAZZANO PO CHIUSA PER SCIOPERO!

Alta l'adesione alla protesta indetta da OR.S.A.

E questo il risultato di una trattativa contrattuale partita male e finita peggio - afferma Franco Giorgianni Segretario Regionale OR.S.A. - con una Società che ha escluso dalle trattative un Sindacato ampiamente presente per numero iscritti in Dinazzano Po ed ha preferito scegliersi controparti sindacali non rappresentative e del tutto appiattite sulle posizioni aziendali."

Risultato: impianti chiusi e treni soppressi per lo sciopero proclamato dall'OR.S.A. Trasporti dell'Emilia Romagna e che si protrarrà sino alle 5 di sabato. È andato così questo venerdì 17 di passione per la Dinazzano Po, l'impresa di trasporto merci regionale che serve gli scali di Reggio Emilia, Rubiera, Ravenna e Ferrara. Già nel turno di mattina le adesioni sono state massicce, a detta del Sindacato anche da parte di lavoratori iscritti ad altre Organizzazioni. Sta di fatto che hanno lavorato solo i pochi agenti comandati per garantire i servizi indispensabili per il trasporto locale che Dinazzano Po svolge in service per la Capogruppo TPer. Anche per il pomeriggio la partecipazione resta particolarmente alta. Con queste adesioni i lavoratori confermano la volontà di essere attori e non spettatori del loro rinnovo contrattuale.

"Ora le Organizzazioni Sindacali che hanno sottoscritto questa ipotesi di Contratto a perdere - continua il Sindacato - si apprestano a svolgere il referendum tra i lavoratori. Vedremo se saranno in grado di dare trasparenza alla consultazione garantendo la correttezza di voto e spoglio. Diversamente saremmo seriamente preoccupati sull'esito che rischia di essere pilotato".

Di certo l'OR.S.A., che aveva consegnato la sua proposta di rinnovo contrattuale dopo averla discussa con i lavoratori e che l'Azienda ha ritenuto di non dover neppure prendere in considerazione, non ha alcuna intenzione di fermarsi qui: "Se non ci saranno cambiamenti sostanziali nell'ipotesi di Contratto, se non si convocherà l'OR.S.A. per la ripresa del confronto partendo da basi diverse e più aderenti alle richieste dei lavoratori di Dinazzano Po, l'OR.S.A. continuerà la lotta per un Contratto dignitoso che riconosca ai lavoratori quello che hanno prodotto con un'Azienda in utile ed in pieno sviluppo. Nonostante ciò ai ferrovieri di DP niente aumenti contrattuali, aggravio dei carichi di lavoro e delle mansioni, nessun elemento di welfare. Basta e avanza - conclude Giorgianni - per aprire una lunga e dura vertenza".

OR.S.A. TRASPORTI - Emilia Romagna



continua da pagina 1

Uno schiaffo per Trenitalia che pensava ad uno sciopero poco partecipato. La Società si è, quindi, affrettata a comunicare alla Commissione le supposte "violazioni" e la conseguenza è stata l'apertura di un procedimento istruttorio da parte della Commissione. A distanza di 4 mesi, dopo le memorie di Azienda e Sindacato passate al vaglio del Commissario Delegato per il settore - Prof. Carreri -, la Commissione ha dovuto prendere atto della correttezza dei comportamenti sindacali, la loro aderenza alle norme di Legge ed agli orientamenti interpretativi della stessa che confermano come, a differenza dell'Assistenza alla Clientela, "... i servizi di vendita sono riconosciuti non direttamente strumentali alla circolazione dei treni...". Il procedimento si è dunque concluso con una Delibera che conferma come non sussistano i presupposti per irrogare sanzioni a carico di O.R.S.A. Ferrovie. Cosa dovrebbero dire ora i colleghi che - impauriti dalle pressioni aziendali e timorosi su possibili sanzioni personali - hanno evitato di partecipare oppure hanno abbandonato il lavoro a metà turno di mattina o sono rientrati a completare quello pomeridiano? Chi valuterà ora i comportamenti di quei Dirigenti o di quei Quadri che hanno instillato il dubbio e persino ipotizzato ritorsioni ben sapendo che, comunque sarebbe andato il procedimento intentato dalla Commissione di Garanzia, l'eventuale sanzione avrebbe colpito il Sindacato e non il singolo lavoratore? Domande che non avranno risposte, ma che dimostrano come non solo la Legge italiana sul diritto di sciopero sia la più stringente in Europa (ed anche oltre...), ma come i cavilli, le interpretazioni, le strumentalizzazioni della stessa rendono quasi impossibile l'utilizzo di uno dei principi fondamentali dei rapporti socio-economici che la nostra Costituzione tutela: quello di esprimere il dissenso attraverso lo sciopero. Quando il (falso) rispetto soffoca il (vero) diritto.

sciopero del 16 dicembre 2018: Delibera della Commissione di Garanzia



Commissione Garanzia Sciopero
Prot: 0004819/TF del 15/03/2019

Segreteria Nazionale ORSA Ferrovie
Trenitalia S.p.A.
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Comunico che la Commissione, nella seduta del 14 marzo 2019, su proposta del Commissario delegato per il settore, Prof. Domenico Carreri, ha adottato la seguente delibera:

Delibera n. 196

LA COMMISSIONE

con riguardo al mancato rispetto della regola della rarefazione soggettiva (articolo 3.3.4. dell'Accordo nazionale del settore ferroviario, del 23 novembre 1999, modificato e integrato in data 18 aprile 2001 e in data 29 ottobre 2001, pubblicato in G.U. del 12 aprile 2002, n. 86) ed alla conseguente estensione della durata delle astensioni, derivante dalle norme tecniche di attuazione dei seguenti scioperi:

- sciopero proclamato a livello nazionale dalla Segreteria Generale dell'Organizzazione sindacale ORSA Ferrovie, in data 5 dicembre 2018 (atto pervenuto in pari data), per il 16 dicembre 2018 (ore 9.01-16.59), riguardante il personale di Trenitalia S.p.A. operante nei settori vendita/assistenza delle Divisioni Passeggeri LH e delle Divisioni Trasporto Regionale ...omissis...

PREMESSO

- che, in data 5 dicembre 2018, la Segreteria generale dell'Organizzazione sindacale ORSA Ferrovie proclamava uno sciopero nazionale per il 16 dicembre 2018 (ore 9.01- 16.59), riguardante tutto il personale addetto ai settori vendita/assistenza della Società Trenitalia (Divisioni Passeggeri LH e Divisioni Trasporto Regionale);

- che, in data 11 dicembre 2018, la medesima Segreteria generale di ORSA Ferrovie comunicava le norme tecniche di attuazione dello sciopero, precisando che il personale addetto agli impianti non collegati da nesso di strumentalità con la circolazione dei treni, "impegnato in turno mattina/pomeriggio" ... "sciopera nel turno pomeridiano del giorno 16.12.2018";

- che, in data 12 dicembre 2018, il Commissario delegato, con riferimento a ciascuno dei due scioperi, trasmetteva, in via d'urgenza, ai soggetti proclamanti un'indicazione immediata di violazione, ...omissis.....;

- che la Società Trenitalia, con nota del 21 dicembre 2018, comunicava alla Commis-

sione che dipendenti del settore commerciale di Trenitalia con orario giornaliero articolato in turni avvicendati su due periodi (c.d. "turni in seconda" mattina/pomeriggio) e con prestazione programmata nel turno pomeridiano avevano aderito all'astensione del 16 dicembre 2018 per l'intera durata del proprio turno di lavoro,omissis.....;

- che, nella seduta del 31 gennaio 2019, la Commissione adottava la delibera n. 19/28 di apertura del procedimento, ai fini della valutazione del comportamento per il mancato rispetto della regola della rarefazione soggettiva...omissis.....;

- che, con memoria difensiva del 12 febbraio 2019, le Organizzazioni sindacali ...omissis..... formulavano le proprie osservazioni; in particolare, richiamavano precedenti atti di proclamazione di scioperi, con analoghe modalità attuative, effettuati senza contestazioni; ...omissis.....;

- che, con nota del 28 febbraio 2019, il Commissario delegato chiedeva all'Azienda di fornire le proprie osservazioni in merito alla memoria sindacale ...omissis.....;

- che la Società Trenitalia forniva risposta alla nota della Commissione in data 1° marzo 2019 rilevando quanto segue: 1) i precedenti citati nella nota sindacale si riferiscono a scioperi riguardanti il personale di altro operatore ferroviario (la Società Trenord) o a servizi non collegati da nesso di strumentalità con la circolazione ferroviaria (vendita); 2) "le attività di vendita e assistenza - benché ricomprese nella stessa struttura organizzativa e svolte dalla medesime figure professionali come previsto dal CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie - sono da considerarsi distinte in termini di finalità e di strumentalità rispetto alla circolazione dei treni. Difatti mentre l'attività di vendita può essere garantita attraverso i molteplici canali a disposizione della clientela, quelle di assistenza e informazione, per loro specifica natura, devono essere garantite da personale in servizio"; pertanto, i servizi di informazione e assistenza alla clientela hanno un'evidente connessione con la circolazione dei treni che rende necessaria la garanzia delle prestazioni indispensabiliomissis.....;

CONSIDERATO

che l'articolo 1, comma 1, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, individua quale servizio pubblico essenziale quello diretto a garantire il diritto della persona, costituzionalmente garantito, alla libertà di circolazione e che l'articolo 1, comma 2, lettera b), della medesima legge individua espressamente quale servizio essenziale il trasporto ferroviario; ...omissis.....

che, per consolidato orientamento interpretativo, i servizi di vendita sono riconosciuti non direttamente strumentali alla circolazione dei treni, mentre l'attività di assistenza alla clientela rientra espressamente nell'ambito di applicazione dell'art. 2 lett. b) dell'Accordo ...omissis.....

RITENUTO

che, per i servizi non collegati da nesso di strumentalità con la circolazione ferroviaria, il differente trattamento normativo dell'istituto della rarefazione, nell'ambito dell'Accordo, potrà essere oggetto di revisione in sede negoziale, superato il vaglio della Commissione, ma non legittima eventuali prassi applicative in senso difforme; ...omissis.....;

che, in relazione a quanto sopra rappresentato, avuto riguardo alle circostanze del caso concreto, sussistono i presupposti per definire il procedimento senza l'irrogazione di sanzioni.

L'offerta assicurativa Inat

dove la persona è sempre al centro.

PER DIPENDENTI IN SERVIZIO:

- INFORTUNI E INFORTUNI LIGHT
- TUTELA LEGALE
- INIDONEITÀ TEMPORANEA O DEFINITIVA AL SERVIZIO PER MALATTIA O INFORTUNIO
- RC DANNI CAUSATI DAL CONDUCENTE AD AUTOMEZZI DEL DATORE DI LAVORO
- INDENNITÀ PER INTERVENTI CHIRURGICI E DIARIA DA CONVALESCENZA
- RICOVERI E RICOVERI LIGHT
- RC AUTO
- PREVIDENZA
- RC / FURTO / INCENDIO CASA

PER FAMILIARI / PENSIONATI:

- INFORTUNI
- RICOVERI E RICOVERI LIGHT
- INDENNITÀ PER INTERVENTI CHIRURGICI E DIARIA DA CONVALESCENZA (SOLO PER I FAMILIARI)
- RC AUTO
- PREVIDENZA

www.inat.it

Da oggi anche dal tuo smartphone
iOS o Android. Scarica le app
per essere sempre collegato!

Largo C. Salinari, 18 - 00142 Roma
info@inat.it • www.inat.it

Ufficio Sinistri:
Tel. 06.515741 selezione 3/4/5
F.S. 970.65130 - Fax F.S. 970.65104
sinistri_inat@agenziasespecialeff.it

Assistenza clienti:
Tel. 06.515741 selezione 2
Fax 06.5137841 • info@inat.it

Linea Diretta ... e inDiretta

(a cura di Roberto Spadino)

IL CEDOLINO DI STIPENDIO

2ª parte

Presenze	Riposi	Ferie	26mi PTV	Malattie	Infortunati	Assenze Retribuite	Assenze non retribuite	Ferie anno prec.	Ferie anno corrente
23,00	5,00		0,00			00,00	0 0 0	8,00	23,00
Minimo Contrattuale 1918,00	A.P.A. 235,34	Art. 69 P.5-6	Salario Professionale 166,20	E.R.I. 40,38	Indennità di Funzione	Ass. ex Art. 38	EDR 98 78,24	Patto di stabilità	
Assorbimento EDR 98 78,24	EDR 95 98,13	Assorbimento EDR 95 98,13	Ass. Pers. Rias.	Ass. Pers. Non Rias.	Compenso agg.	Superminimo Indiv. 2,61	Salario Prof. A.P.	RETRIBUZIONE MENSILE 2.362,53	

Nel numero precedente, abbiamo inserito il fac simile di un cedolino di stipendio risalente all'anno 2012. Ci sono state alcune richieste di colleghi di aggiornare il cedolino di stipendio da illustrare per conoscere le correnti norme con particolare attenzione a quelle fiscali ed i dettagli riportati in questo numero si riferiscono ad un ipotetica busta paga riferita a marzo 2019.

Convenzionalmente, nella spiegazione della striscia paga, la stessa viene ripartita in 3 o 4 sezioni. Noi utilizzeremo la suddivisione in 3 sezioni, delle quali la prima è stata illustrata nel precedente numero. In questa seconda parte iniziamo a descrivere quanto inserito nella Sezione 2. Per i contenuti di ovvia interpretazione riporteremo la semplice intestazione, mentre ci soffermeremo su quelli dal contenuto meno immediato. La prima riga del riquadro racchiude i dati che rappresentano le quantità numeriche relative alle prestazioni effettuate nel mese precedente a quelle alle quali si riferisce il cedolino di stipendio (nel precedente numero abbiamo spiegato il perché).

PRESENZE, RIPOSI, FERIE. MALATTIE E INFORTUNI.

26 PVT - serve a calcolare, per i lavoratori che usufruiscono del Part Time Verticale, gli emolumenti in base alla percentuale di lavoro previsto in part time rapportandolo in ventiseiesimi (divisore che consente di stabilire la misura giornaliera di una competenza la cui grandezza è solitamente espressa su base mensile).

ASSENZE RETRIBUITE - sono quelle, oltre la malattia e l'infornuto, che danno titolo al pagamento della prestazione giornaliera (permessi sindacali retribuiti, donazione sangue, assenze per cariche elettive DLF, assenze pre e post partum, il congedo di paternità, permessi per lutto, per legge 104/92 ecc.).



ASSENZE NON RETRIBUITE - in questo campo sono presenti tre valori numerici riferiti rispettivamente a numero di giorni, ore e minuti di assenze durante le quali non è previsto il pagamento della retribuzione quali scioperi, assenze arbitrarie, aspettativa e permessi non retribuiti, ecc...
Passiamo adesso alla seconda riga che contiene la cosiddetta Retribuzione mensile di carattere fisso. Queste informazioni sono presenti nelle strisce paga di quelle del Gruppo FSI. In altre imprese è possibile che alcune voci non trovino riscontro.

Si tratta di informazioni di carattere economico legate all'inquadramento contrattuale del dipendente ed in alcuni casi a situazioni di carattere individuale.



Minimo contrattuale - quello previsto dal CCNL in relazione alla qualifica e al livello nel quale il lavoratore è stato assunto.

APA (Aumenti Periodici di Anzianità / Scatti di anzianità) - parte di retribuzione legata alla permanenza nella stessa categoria professionale maturata con cadenza solitamente biennale.

Art. 69 p. 5 e 6 - il CCNL del 1.8.2003 ha ridotto a 7 il numero massimo degli aumenti periodici di anzianità. In precedenza gli stessi erano attribuiti per ciascun parametro, in 8 classi biennali di stipendio di importo fisso ed in 5 successivi aumenti periodici triennali, sempre di importo fisso. Tale riduzione ha comportato che per alcuni lavoratori il maturato per gli scatti di anzianità abbia superato la somma dei 7 aumenti di anzianità attribuibili con il nuovo sistema per cui tale eccedenza, utile a tutti i fini economici, è quella che compare in tale casella. Poiché tale importo era riassorbibile in caso di successivo passaggio al livello/parametro superiore i casi in cui è riportato sono molto rari.

Salario Professionale - competenza legata alla funzionalità produttiva propria delle differenti figure professionali e, ove previsto, in relazione alle caratteristiche ed al grado di complessità del processo lavorativo. È utile ai fini della determinazione della 13ª e della 14ª mensilità.

ERI (Elemento Retributivo Individuale) - importo derivante dall'applicazione della classificazione del personale prevista dal CCNL del 23 luglio 2003 (AF e FS) tra i minimi contrattuali stabiliti dai predetti contratti e la somma degli importi dello stipendio del precedente CCNL del 6.2.1998, della indennità integrativa speciale e dell'E.D.R. di cui al Protocollo Interconfederale del 31.7.1992 spettanti a ciascun lavoratore appartenente esclusivamente al Gruppo FSI già occupato alla data del 31.7.2003. Tali importi sono stati inglobati, a partire da settembre 2003, nei minimi contrattuali del contratto del predetto anno. Le modalità di calcolo dell'importo sono riportate nell'art. 28 del Contratto di

Confluenza Aziendale FS del 2003. Concorre alla determinazione della 13ª, della 14ª mensilità e del TFR. Non è rivalutabile, né frazionabile né riassorbibile neanche nel caso di cambio di posizione retributiva.

Indennità di Funzione - prevista per il personale appartenente alla categoria Quadri del livello Q remunerata con due misure diverse in base all'appartenenza e alla posizione retributiva Q1 o Q2. È utile ai fini della determinazione della 13ª e della 14ª mensilità.

Assegno ex Art. 38 - importi di competenze accessorie FS assegnate da precedenti norme (dal 1970 al 1998) abolite dal CCNL del 2003 ed attribuite ad personam a coloro che ne avevano titolo (es Operatori Cabina Acei di Milano, residenti in Trenino Alto Adige, Pontebba, Tarvisio, ecc.).



EDR 98 / Assorbimento EDR 98 (previsto dall'Accordo del 11/9/1998) - si tratta di un importo utile ai soli fini previdenziali riveniente dall'accorpamento di alcune competenze accessorie (o loro parti) come già previsto dall'art. 80 p. 2 del CCNL 6/2/1998. È attribuito ai dipendenti del Gruppo FS e viene riconosciuto al personale già occupato alla data del 16.4.2003.

pendenti del Gruppo FS e viene riconosciuto al personale già occupato alla data del 16.4.2003.

EDR 95 / Assorbimento EDR 95 (previsto dall'Accordo del 8/11/1995) - si tratta di un importo utile quasi esclusivamente ai fini previdenziali derivante dall'applicazione del punto 5.3 del C.C.N.L. 1994/95 che prevedeva la trasformazione in E.D.R. del 20% del montante medio per profilo di tutte le competenze accessorie. Il motivo per cui è scritto "quasi esclusivamente ai fini previdenziali" è dovuto al fatto che viene materialmente corrisposto in busta paga in occasione del pagamento della 13ª mensilità. È attribuito ai dipendenti del Gruppo FSI e viene riconosciuto al personale già occupato alla data del 16.4.2003.

Gli E.D.R. del 95 e del 98 non competono o vanno ridotti in tutti i casi di mancata corresponsione o di riduzione della retribuzione pensionabile. Quando passeremo alla spiegazione del riquadro successivo, chiariremo come avviene l'attribuzione degli importi.

Patto di stabilità - importi, solitamente di carattere variabile assegnati, normalmente per 12 mensilità, per rafforzare il rapporto fiduciario fra azienda e dipendente e mantenuti al sussistere di determinate condizioni (es.: Indennità x figure Apicali o attribuiti per il mantenimento in servizio, per un determinato periodo di tempo, a dipendenti che, pur avendo raggiunto i requisiti per il pensionamento, è necessario restino in servizio per un determinato periodo).

Assegno Personale Riassorbibile / Assegno Personale non Riassorbibile - importi assegnati ad personam che, nel primo caso, vengono riassorbiti, totalmente o in parte a fronte di determinate condizioni (es. Indennità di Sala). Nel secondo caso vengono mantenuti ad personam fino al termine del rapporto



lavorativo.

Compenso aggiuntivo - emolumenti discrezionali per prestazioni non diversamente riconoscibili e non contrattualmente previsti.

Superminimo individuale - importo attribuito al personale in servizio al 30.8.2012 quale differenza fra alcune competenze, anche fisse, in vigore alla predetta data ed altre competenze previste dal CCNL del 30.10.2012 (Art. 68 comma 4 p. 2).

Alcune voci non presenti sul cedolino FSI (in quanto inglobate nel Minimo contrattuale), ma sono riscontrabili in altri cedolini quali ad esempio:

ex Indennità Integrativa Speciale / "scala mobile" - Indennità abrogata da un referendum popolare del 1985 che serviva a frenare la riduzione del potere di acquisto dei salari dovuta all'inflazione. Congelata nell'importo fu definitivamente eliminata dai contratti di lavoro dal 1991. Nelle buste paga FS è scomparsa come voce e inglobata nello stipendio base nel settembre 2003.

E.D.R del 1992 - voce già illustrata nel precedente numero del giornale e ancora presente in diverse buste paga.

Nel prossimo numero descriveremo la parte centrale della busta paga (quella che vedete riportata in basso) ed approfondiremo i metodi di calcolo anche di alcune voci non presenti nella predetta busta paga come ad esempio, l'indennità di infortunio o la lordizzazione che risultano ai più, sconosciute).

Cod. Voce	Descrizione	F	P	Fig	Parametro	Aliquota	Trattenute	Competenze
2B30	Assorb.EDR 8.11.95	X	X				98,13	
2B35	Assorb.EDR 11.9.98	X	X				78,24	
3B01	Minimo Contrattuale	X	X					1.918,00
3B03	Superminimo Individuale	X	X					2,61
3B05	ERI	X	X					40,38
3B10	Salario Professionale	X	X					166,20
3B20	Aum.per.anzianita' (APA)	X	X					235,34
3B30	EDR 8.11.95	X	X					98,13
3B35	EDR acc. 11.9.98	X	X					78,24
0136	Premio eccezionale	X	X					36,24
0299	Fp.ticket restaurant elet	X	X	X	21,00	0,30000		6,30
0376	Indennità di turno A	X	X		23,00	2,00000		46,00
0421	Ind.per lav.nott.(CCNL03)	X	X		56,00	2,40000		134,40
0457	Ind. lavoro Domenicale	X	X		3,00	20,00000		60,00
0576	Ind.Orario spez.Inter<=1h	X	X		1,00	1,00000		1,00
0E99	Quota esente Ticket Elet			X	21,00	7,00000		
3B90	Sal.Prod 30.1	X	X					154,66
3B91	Sal.Prod Incr 30.2	X	X					71,25
0430	Fondo sol.CCNL 94/95			X				
0831	INAT - Polizza ricoveri						1,92	
0931	SIND. ORSA						17,04	
0P30	Mutuo soccorso Tutela Globale						12,76	
0PA3	INAT-Polizza infortuni dip.						19,00	
6IDE	Contr.F.Sost.ord.dip						39,60	
/4C1	Rata addiz.regionale AP						1,92	
/4N1	Rata addiz.comunale AP						51,82	
/4N4	Rata addiz.com. 30% AC						17,20	
9RBM	Ass.Sanitaria integr.			X			8,45	
9WLF	Welfare 100,00 euro			X		3,00		8,34
6HEA	CTR Eurofer annuale C.Az			X				24,99
								24,91

È tempo di **Isee**



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



Per conoscere la sede più vicina

Numero Verde
800-008899

**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.**



Centro
Assistenza
Fiscale

Nel tuo interesse. Sicuro

www.caf.cna.it

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

Seguici su



www.mutuacesarepozzo.org

SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO
CESAREPOZZO
servizi d'integrazione sanitaria