



Indiscreto - l'APE punge...

Mentre a fine anno diremo addio alla tanto contestata "Quota100", parte la rincorsa al riconoscimento dell'anticipo pensionistico per le attività cosiddette usuranti. Dai bidelli ai forestali, dai macellai ai cassieri fino alle lamentele dei potenziali esclusi. Ma sarà davvero un affare andare prima in pensione con l'APE Sociale?

pag. 3

Merci su ferro Fa freddo al Polo...

Dal forum sui trasporti di Pietrarsa la conferma: nel merci servono aziende multimodali, sinergiche e snelle per affrontare un mercato con poche regole e troppa concorrenza. L'esatto opposto di ciò che è oggi il Polo Mercitalia dove vige la frammentazione societaria e scarseggia la sinergia. Cambiare è l'imperativo per recuperare la leadership persa... prima che il Polo ghiacci!

pag. 4

Sindacato Pensionati a Consiglio

Pensionato non vuol dire "estraneo" alle problematiche del lavoro. Anzi, nell'ORSA i colleghi in quiescenza rappresentano un valore aggiunto per esperienza, disponibilità e partecipazione alla vita sindacale. Il SAPENS - ORSA ha celebrato a Salerno il proprio Consiglio Generale: progetti futuri e conferma del sostegno e supporto ai colleghi in servizio.

pag. 3

Linea Diretta e ... Indiretta Le ferie

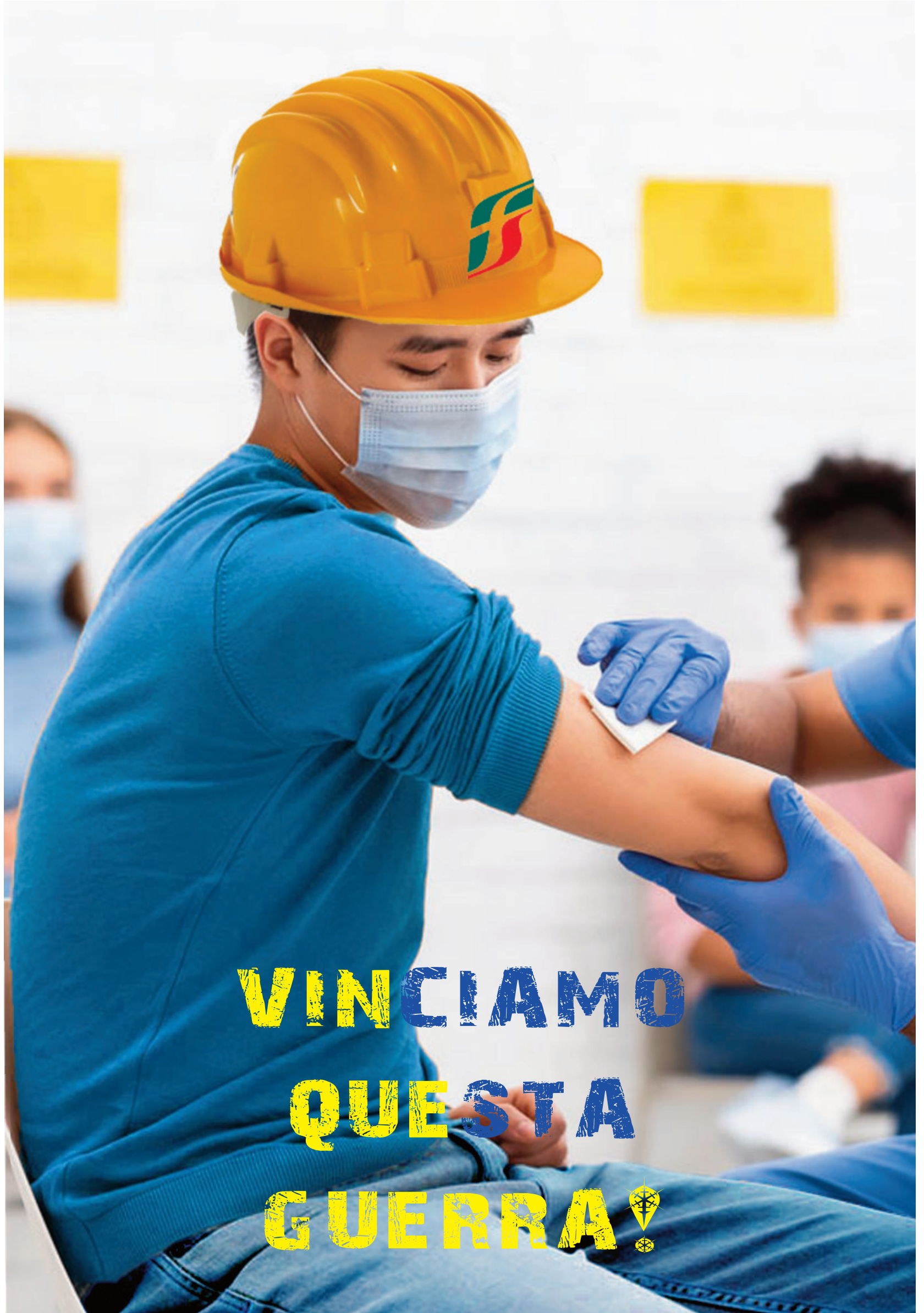
Ci occupiamo di uno dei diritti fondamentali per il lavoratore: quello al riposo. Come si maturano e come si usufruisce delle ferie. Le norme generali, il Contratto ed i diritti / doveri di lavoratore e datore. In questa prima parte analizzeremo gli aspetti contrattuali partendo dal CCNL della Mobilità - Area Attività Ferroviarie.

pag. 5

OR.S.A. Ferrovie tra Contratto e Congresso

Dopo 2 anni di incontri virtuali, finalmente un Consiglio Generale ORSA Ferrovie in presenza. Tanti i temi, dal rinnovo contrattuale dei ferrovieri al Congresso di fine 2022. La necessità di ripensare il Sindacato in termini di strutture e di articolazione territoriale per essere più vicini ai ferrovieri di tutte le Imprese del settore

pag. 6



VINCIAMO

QUESTA

GUERRA!

l'editoriale
di Alessandro Trevisan

C'è un'etica nel confronto sindacale?

Relazioni e regole

Ci dice la Treccani che l'“etica” è la dottrina filosofica che indaga il comportamento pratico dell'uomo giudicandone la moralità delle azioni “verso se stesso e verso gli altri”.

Al di là del dibattito filosofico sul termine, nella vita di tutti i giorni si dà un giudizio etico dell'operato altrui (ed anche del proprio per coloro che hanno il pregio di una oggettiva autoanalisi ...) partendo dai comportamenti interpersonali e dalla correttezza con cui ci si approssimano i rapporti relazionali con gli altri.

Questo vale per il singolo individuo come per i rappresentanti di interessi collettivi quali sono i Sindacati dei lavoratori e le Associazioni datoriali. Seguendo questo ragionamento, dunque, anche il confronto sindacale non può sfuggire al giudizio di eticità nei rapporti tra le parti che dovrebbero sottostare entrambe (il condizionale è d'obbligo) alle norme contrattuali e relazionali pattiziate stabilite e messe nero su bianco in un Contratto di Lavoro. Per il Gruppo FSI e per i Sindacati del settore ferrovie le relazioni industriali sono regolate dalla parte prima del Contratto della Mobilità - Area attività Ferroviarie - e ulteriormente declinate agli articoli 1 e 2 del Contratto di II° livello.

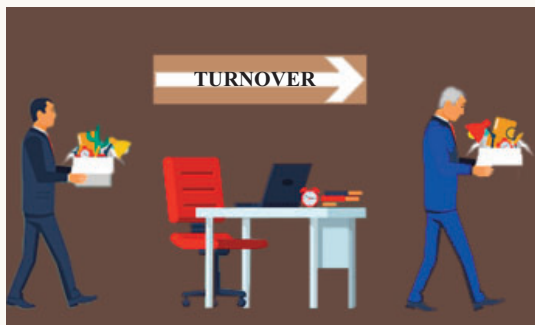
Premesso ciò, potremmo dire che il confronto sindacale può ritenersi eticamente svolto quando entrambi gli attori rispettano, nei tempi e nei modi, le norme condivise. Per onestà va riconosciuto che la coesistenza tra la puntuale applicazione delle regole relazionali (spesso sedimentate dalle lentezze dei rinnovi contrattuali) ed il mutare degli obiettivi aziendali è risultata a volte difficile e frutto di forti contrasti.

Lo abbiamo appurato per esempio in RFI, allorché si è passati dalla stagnazione poliennale delle assunzioni all'improvviso sblocco del turn-over con una prepotente (e galoppante) immissione di forze fresche nel settore della Circolazione. Il venir meno del know how delle precedenti generazioni di Capi Stazione e l'evidente frattura che si è creata resta tutt'ora un handicap nella formazione e nella valorizzazione dei nuovi assunti.

Detto ciò non è però possibile che dietro alle assunzioni restino invariati (o in qualche caso addirittura violati) i precetti contrattuali nei tempi e nei modi dei passaggi di area, si applichino solo parzialmente gli accordi nazionali (vedi sussidi e pause videoterminali nelle sale CCC), restino al palo per mesi gli incontri nazionali differiti “a data da destinarsi”.

Lo stesso potremmo dire del silenzio che regna sull'organizzazione del lavoro di Vendita e Assistenza del Regionale di Trenitalia (vedi la nota a margine inviata nei giorni scorsi sull'argomento) con il Sindacato che attende da oltre 3 mesi la presentazione del nuovo progetto. Nella Commerciale DPLH, poi, la fase “sperimentale” delle nuove attività da remoto (che devono sottostare ad una intesa nazionale) è pienamente operativa da oltre un anno senza l'accordo con il Sindacato.

Mentre a Roma le trattative languono, in attesa di un Piano Industriale del Gruppo FSI che sta diventando una pantomima, sui territori i confronti continuano, i Dirigenti di Linea presentano modifiche all'organizzazione del lavoro e spacciano slide aziendali per accordi nazionali, ben guardandosi dal concedere



nuove assunzioni “che devono essere decise al centro” dicono in coro i Responsabili aziendali.

Quanto detto sinora basterebbe a far riflettere sul progressivo degrado delle relazioni industriali del Gruppo FSI che il Sindacato non può e non deve sottovalutare, ma arriviamo ora all'apice delle violazioni di regole, impegni e scadenze: ce lo racconta la vertenza in atto tra i lavoratori di Mercitalia Shunting & Terminal e la Società dove, dopo:

- 13 anni di Contratto senza rinnovo, senza welfare, senza un percorso credibile di confluenza nell'Aziendale di Gruppo FSI;
 - 12 mesi di incontri inutili, di finti passi avanti e di precipitose marce indietro, di sistematici rinvii della trattativa;
 - 2 scioperi nazionali ancora senza riscontro ed il chiaro tentativo della Società di trascinare la trattativa a fine anno, magari puntando a sfiancare Sindacato e lavoratori,
- al mancato rispetto delle regole su cui si fonda il negoziato, si aggiunge purtroppo la messa in discussione della credibilità delle controparti al tavolo.

Tutto questo per rappresentare come il tema della “eticità del confronto” non può essere sottomesso agli interessi delle parti, pena lo svilimento del negoziato stesso e delle intese eventualmente intervenute.

Al tavolo di trattativa una controparte

forte, determinata, che affronta il confronto senza infingimenti e senza meline è quello che serve ad un Sindacato che deve, altrettanto, essere cosciente degli obiettivi e della loro percorribilità. Così il negoziato diventa credibile e consente di trovare la giusta mediazione, ma soprattutto viene capito da coloro ai quali quell'accordo si applicherà.

Da questo reciproco riconoscimento del ruolo parte il lavoro di stesura di relazioni sindacali che non possono essere aggirabili, interpretabili, violate.

Dev'essere interesse comune rafforzare la parte prima del Contratto della Mobilità con l'obiettivo di rendere le intese comprensibili ai lavoratori ed esigibili per entrambe le parti.

Quando, invece, si aggirano le norme, si sfugge al confronto e si dilatano le decisioni i comportamenti dei responsabili, non solo non si possono definire “etiche”, ma portano allo svilimento del ruolo delle parti e alla credibilità del loro operato.



OR.S.A. TRASPORTI

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA GENERALE SETTORE FERROVIE Via Magenta, 13 00185 Roma - Tel. 06.4456789 Fax 06.4452937 - Sito: www.orsaferrovie.it Email: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it PEC: sg.orsaferrovie@pec.sindacatoorsa.it

Roma, 4 Ottobre 2021
Prot. 102/SG/OR.S.A. Ferrovie

Trenitalia S.p.A.
Dr. **Stefano Conti**
Direttore R.U. e Organizzazione

Dr.ssa **Anna Maria Morrone**
Responsabile Relazioni Industriali

Oggetto: Settore Commerciale - ripresa del confronto nazionale.

Ancora una volta la Scrivente deve denunciare il mancato rispetto delle relazioni industriali e degli impegni assunti dalla Società sui tempi ed i modi del negoziato per il settore in oggetto.

Infatti, da oltre 3 mesi il confronto sull'organizzazione del lavoro langue, sia per gli Impianti CSVD AV che per quelli della Direzione Business Regionale, e ciò nonostante:

- a) siano intervenute modifiche importanti nel perimetro degli Impianti;
- b) da oltre un anno siano in fase sperimentale nuove attività che necessitano di accordo nazionale e non dell'attuale gestione unilaterale dell'Azienda sui territori;
- c) le ultime disposizioni governative hanno aumentato la capienza dell'occupazione treni in AV ed è imminente il ritorno al lavoro di un considerevole numero di dipendenti pubblici che impatterà sul trasporto regionale e sulla domanda, con ricadute anche sugli Impianti di Vendita e Assistenza. Su quest'ultimo aspetto si segnala, inoltre, il mancato rispetto dell'impegno assunto dalla DTR nell'ultimo incontro per una celere presentazione di un progetto organizzativo che il Sindacato attende inutilmente dal giugno scorso.

Per quanto sopra ed in mancanza di una celere ripresa del confronto nazionale la scrivente si vedrà costretta a riattivare le procedure di raffreddamento per tutta la Commerciale di Trenitalia.

Si resta in attesa di riscontro alla presente.
Distinti saluti.

Il Segretario Generale
Andrea Pelle

Andrea Pelle



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

Polizze assicurative ad alto valore sociale per i lavoratori dei trasporti e i loro familiari.

LA SCELTA MIGLIORE PER VOI E PER LA VOSTRA FAMIGLIA

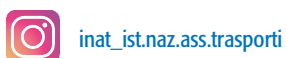
SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18
00142 Roma
Tel. 06.515741 F.S. 970/65130 F.S. 970/65104

ASSISTENZA CLIENTI:
Tel. 06.515741 selezione 1 -
Fax 06.513784

ASSISTENZA SEDE MILANO:
STAZIONE FS MILANO PORTA GARIBALDI
P.ZZA FREUD - BINARIO 1 - MARCIAPIEDE 2
20154 MILANO
Tel. 02.63716248 - milano@inat.it

ASSISTENZA SEDE NAPOLI:
STAZIONE FS GARIBALDI NAPOLI CENTRALE
(ingresso stazione corso meridionale)
80143 NAPOLI
Tel. 081.28485 - napoli@inat.it

Seguici anche sui social



Messaggio pubblicitario, prima della sottoscrizione leggere attentamente il set informativo

Polizza Ricoveri

UNA GARANZIA COMPLETA CHE TI ACCOMPAGNA IN UN MOMENTO DIFFICILE

WWW.INAT.IT con la NUOVA Home Insurance Area Clienti MyInat

RICOVERI dipendente	RICOVERI dipendente light	INTERVENTI chirurgici dipendente	RICOVERI familiare	RICOVERI familiare light
INTERVENTI chirurgici familiare	RICOVERI pensionato	RICOVERI pensionato light	RICOVERI familiare pensionato	OVER 65



Indiscreto

Aumenta la platea dei possibili beneficiari

ATTIVITÀ GRAVOSE, L'APE PUNGE ...

I lettori de "La Nostra Stazione" sanno che ne abbiamo parlato in tempi non sospetti, invocando il superamento dello snervante e sterile dibattito sulla vaccinazione (noi la nostra opinione l'abbiamo formulata il giorno in cui abbiamo chiesto la priorità vaccinale per i lavoratori dei trasporti ...) e chiedendo l'attenzione del Sindacato sull'imminente fine di Quota100, un provvedimento sempre controverso e destinato all'oblio a fine anno. Al di là delle polemiche politiche tra i sostenitori della proroga quale ancora di salvataggio dalla Legge Fornero ed i detrattori che ne contestano l'equità, il de profundis sembra arrivato, prima dagli esperti dell'OCSE (l'Organizzazione internazionale per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) e poi dalla nostra

Corte dei Conti. I primi hanno espresso un giudizio fortemente critico di Quota100 per l'ampia platea dei beneficiari e per l'eccessivo costo economico, nonostante al 31 gennaio 2021 ne abbiano usufruito un numero inferiore di persone rispetto alle previsioni (278mila) ed in tutto il 2020 siano stati spesi solamente 5,2 mld. di euro su uno stanziamento previsto di 7,6 miliardi. La Corte dei Conti, in qualità di organo di controllo dell'azione amministrativa e dell'equilibrio della finanza pubblica, nel rapporto del 2021 ha espressamente chiesto il superamento di Quota100 e la costruzione di "un sistema di uscita anticipata che converga su un'età uniforme per lavoratori in regime retributivo e la-

voratori in regime contributivo puro". Nel bel mezzo delle ipotesi future (41 anni di lavoro indipendentemente dall'età - 64 anni e 39 di lavoro - in pensione a 62 o 63 anni con la sola quota contributiva e a 67 l'integrazione della parte retributiva o mista) i lavoratori di molti settori sperano in un ampliamento delle attività lavorative considerate pesanti e gravose per poter andare prima in quiescenza. In questi giorni i media stanno ventilando la possibilità che la Commissione istituzionale sui lavori usuranti istituita dal Governo e presieduta dall'ex ministro del lavoro Cesare Damiano aggiunga delle tipologie lavorative ritenute pesanti e gravose: nell'elenco figurerebbero i bidelli ed i tassisti, i macellai e i panettieri, i commessi ed i cassieri. In tutto sarebbero 11 le nuove attività che andrebbero ad incrementare quelle già presenti nell'APE sociale.

Sul web e sui canali social è subito partita la polemica da parte delle categorie escluse che invocano parità di trattamento. Ad esempio i lavoratori del front-line nel settore dei trasporti si chiedono: perché la cassiera di un supermercato si e gli addetti allo sportello di biglietteria no? Il commesso di un negozio di abbigliamento si e il personale di assistenza / antievasione no? Dubbi e rivendicazioni legittime, ma siamo certi di sapere che tipo di anticipo pensionistico offrirebbe l'APE Sociale? Diamo un po' di dati:

- L'APE sociale, istituita con la Legge di Stabilità 2017, è stata pro-

rogata anche per il 2021 con finanziamenti già disposti sino al 2026. E' configurabile come un trattamento a sostegno del reddito che consente l'accompagnamento alla pensione di vecchiaia a carico dello Stato;

- il valore della rata è pari a quello della pensione mensile calcolata al momento della domanda di accesso all'anticipo, con un tetto massimo di 1.500 euro lordi mensili. Il sussidio viene versato per 12 mensilità all'anno e non è rivalutabile;
- per accedervi il lavoratore "usurato" deve avere 63 anni, 36 di contributi e dimostrare di aver svolto una delle attività lavorative considerate gravose e pesanti per almeno 6 anni negli ultimi 7, oppure per almeno 7 anni negli ultimi 10 antecedenti la domanda.

Sembra dunque evidente che per modalità, tempi ed assegno finire nell'APE sociale non sembra una grande idea con buona pace dei tanti che ancora credono si possa tornare ai vecchi anticipi pensionistici a 58 anni di età e con una pensione proporzionale agli anni di servizio svolti. E se qualche ottimista pensasse ad all'APE come ad un provvedimento "ponte", sappia che i rumors del Parlamento ipotizzano che con la riforma delle pensioni l'APE sociale diventerà una misura strutturale senza scadenza.

Tornando agli ipotetici ampliamenti delle attività gravose ci ha lasciato alquanto perplessi (per non dire preoccupati) il possibile inserimento nell'APE dei



3V

"conduttori di autobus e tranvieri", a suo tempo graziati dalla Legge Fornero con la conferma della pensione di vecchiaia a 60 anni. Oggi il limite è passato a 62 in forza del chiarimento INPS secondo il quale per questi lavoratori vige l'anticipo pensionistico di 5 anni rispetto al requisito per la pensione di vecchiaia previsto per la generalità dei lavoratori (oggi fissato a 67 anni).

Dunque, per quale ragione inserirli nell'APE social se si trovano in una condizione di miglior favore? Cos'è un anticipo di soppressione del diritto come capitò ai ferrovieri con la "Fornero"?

Per queste ragioni torniamo con forza a sollecitare il Sindacato affinché si faccia carico di un problema di fondamentale importanza per il presente ed il futuro dei ferrovieri e dei lavoratori dei trasporti pubblici.

È ora di rilanciare la proposta che ORSA Trasporti fece ancora nel lontano 2012 con le lotte e gli scioperi contro lo "scippo" pensionistico perpetrato ai danni dei ferrovieri dal Governo Monti: equiparare a 62 anni il limite di pensionamento per vecchiaia per tutti i lavoratori dei trasporti pubblici che operano all'esercizio ed al front-line, garantendo un assegno pensionistico dignitoso e proporzionale allo stipendio percepito in servizio.

Solo così si renderà effettivamente esigibile il diritto di questi lavoratori a vedersi riconosciuto il servizio svolto in condizioni gravose e pesanti e così da sempre considerato tale.... almeno sino all'arrivo del duo Monti-Fornero....



TRASPORTO MERCI

Il coraggio di cambiare strategia

Fa freddo al Polo

Va bene che nel trasporto merci le variabili sono molte e non tutte legate alla giungla dei prezzi, dei costi e dei Contratti di Lavoro (i più svariati applicati dalle Imprese senza alcun vincolo legislativo). Passi che siano i tanti colli di bottiglia della rete a penalizzare il trasporto via ferro (iniziando dai nodi delle grandi città, passando per i valichi e finendo con la mancanza di collegamenti di ultimo miglio tra binari e banchine portuali).

Ammettiamo pure che la filiera logistica delle merci non abbia ancora prodotto una vera integrazione modale onde garantire al cliente finale un reale servizio "door to door" che solo la gomma oggi garantisce.

Mettiamoci sopra anche la sostanziale subalternità dei treni merci, non solo al trasporto su gomma, ma allo stesso trasporto passeggeri su ferro che fagocita le tracce orarie migliori e si tiene ben stretta l'Alta Velocità ferroviaria. La "metropolitana d'Italia", come la chiamava Mauro Moretti, nei fatti ideata unicamente per avvicinare le città, non certo gli interporti.

Sono tutti fardelli che penalizzano il trasporto delle merci su ferro dove la concorrenza si fonda spesso sul minor costo del lavoro data l'assenza di un unico Contratto Nazionale di settore. Chi maggiormente sconta questa assenza è l'ormai ex player nazionale (Mercitalia), accerchiato da una miriade di micro Imprese

merci o di filiali delle Imprese nazionali estere (DB-OBB-SBB-SCNF). Si pensi che ad oggi Rete Ferroviaria prima e Agens poi hanno concesso complessivamente circa 60 licenze di trasporto ferroviario merci nel nostro Paese delle quali 21 sono state revocate (principalmente nell'ultimo biennio) e 7 risultano inattive. Restano dunque 32 imprese ferroviarie merci che operano sulla rete italiana senza regole sul costo della manodopera e sul Contratto da applicare. Per fortuna il nostro Paese è una Repubblica fondata sul lavoro....

Al netto di queste oggettive difficoltà, da superare per prime se veramente vogliamo affrontare il tema di un trasporto compatibile con l'am-

biente e meno inquinante, resta il preoccupante declino della più importante Impresa ferroviaria Merci d'Italia: il Polo del Gruppo FSI che gli ultimi dati danno al di sotto del 50% del trasportato con le Imprese Private ormai lanciate nell'acquisire la maggioranza delle commesse.

L'avevamo detto più di un anno fa, in piena pandemia, ed il forum di Pietrarsa lo ha indirettamente confermato: la sinergia tra vettori è fondamentale se vogliamo raggiungere la soglia del 30% della movimentazione totale delle merci entro il 2030, come ci impone l'Unione europea.

C'è bisogno, dunque, di Società ferroviarie snelle capaci di essere intermodali a tutto tondo e dialogare ad

una sola voce con il mercato. L'esatto opposto di ciò che oggi è il Polo Merci di FSI con 7 diverse Società (addirittura 2 che fanno trazione e si "pestanò i piedi"), 7 Amministratori Delegati e 7 Consigli di Amministrazione! Una scelta industriale sballata sin da quando è stata concepita nel 2017 e accolta con grande diffidenza da tutto il fronte sindacale.

Ora i nodi vengono al pettine a conferma delle forti preoccupazioni espresse dal Sindacato e rilanciate anche da questa testata. Serve dare ad un'unica Società le leve necessarie ad aggredire il mercato come un vero incumbent può e deve fare, riprendendosi fette di mercato in forza della sua capacità di offerta e di penetrazione.

Va posto fine ai doppiopioni, non solo nella trazione ma anche nella manovra e terminalizzazione, sciogliendo i nodi legati al lavoro (uno su tutti quella dell'applicazione di un unico Contratto Aziendale), rilanciando un serio confronto con il Sindacato su un Piano Industriale con meno annunci e più costruito.

Ne va del futuro industriale e strategico dello stesso Gruppo FSI, mentre politica e istituzioni tornano prepotentemente a ragionare sulla cura del ferro come ha chiaramente dimostrato il forum di Pietrarsa 2021.

E' questa una delle sfide che mettono alla prova il nuovo management di Gruppo, al quale chiediamo il coraggio di osare... e di cambiare.



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
Sito Internet: <http://www.sapsorsa.it/>

Chiuso il 10 ottobre 2021

Direttore: Alessandro Trevisan
hanno collaborato: R. Spadino, SAPENS / OR.S.A., Conf. OR.S.A.



S.A.PENS. - OR.S.A.

SINDACATO AUTONOMO PENSIONATI
Segreteria Generale

CONSIGLIO GENERALE SAPENS/ORSA

SALERNO 13,14,15 OTTOBRE 2021

DOCUMENTO FINALE

Il Consiglio Generale SAPENS/ORSA, riunito a Salerno dal 13 al 15 ottobre 2021, udita la relazione della Segreteria Generale, la approva ed esprime, dopo approfondito dibattito, le seguenti considerazioni ed indirizzi.

SITUAZIONE GENERALE

A oltre due anni dal precedente Consiglio Generale che ci ha visti riuniti in presenza, fa piacere rivedersi di persona dopo il lungo e doloroso periodo pandemico che ancora oggi segna gravemente le nostre esistenze, in primo luogo ricordiamo con affetto gli amici che ci hanno lasciato, consapevoli che essi continuano ad esistere in quello che hanno lasciato e hanno fatto.

La crisi pandemica/sanitaria ha evidenziato sulla nostra pelle le gravi inadeguatezze del sistema sanitario italiano, più volte denunciate dal SAPENS, riferite a decenni di privatizzazioni e tagli del servizio sanitario nazionale, dei posti letto, in particolare quelli specialistici delle terapie intensive, nonché del personale sanitario ospedaliero. Politiche che, come è stato denunciato, hanno contribuito alle gravi conseguenze pandemiche che si sono scatenate in particolare sulle persone anziane e fragili.

Di pari passo, denunciando che la crisi economica globale, iniziata nel 2008, tutt'ora perdurante continua a colpire in particolare i pensionati e i ceti popolari e medi, ne è la riprova la Nota di aggiornamento di economia e finanza (NADEF), approvata il 29 settembre 2021 dal Governo Draghi. Infatti, dalla presentazione della Nadef si capisce che il Governo ha varato una Nota che persegue ancora l'austerità economica basata su nuove tasse, ovvero maggiori entrate, e su minori spese, ovvero nuovi tagli. Allo scopo di arrivare al famoso rapporto deficit/Pil al 3% Draghi sta facendo il contrario di quel che dice: i soldi li prende e non li dà! O meglio li prende ai soliti che pagano le tasse. La revisione del catasto per allineare i valori immobiliari a quelli di mercato è l'esempio di una patrimoniale occulta sulla casa che si prepara sia sull'Irpef che sull'Imu, in particolare per gli immobili sfitti o destinati a seconda abitazione.

Il PNRR mostra chiaramente i vincoli e le condizioni capestro, non ultima la riduzione della spesa pensionistica. Su quest'ultimo punto, infatti, si prospetta l'allargamento dell'APE sociale, un anticipo pensionistico autofinanziato dagli stessi lavoratori pensionandi, limitato alla categoria dei lavori gravosi, all'uopo allargata. Una ennesima misura che si inquadra, come quota 100, in una deroga su deroghe che sostanzialmente ripropone nuove salvaguardie e non l'auspicata riforma della Legge Fornero.

Senza niente fare per risolvere i veri nodi del sistema previdenziale italiano, che consistono nella drammatica inadeguatezza del livello delle pensioni in un mondo del lavoro fatto di bassi salari, flessibilità e precarietà delle carriere. La regola generale aumenta il numero degli anni di lavoro e diminuisce l'importo economico delle pensioni.

Il SAPENS propone una riforma del sistema previdenziale basata sulla garanzia di un livello dignitoso della pensione attesa per tutti i lavoratori, con un'ampia flessibilità in uscita senza alcuna penalizzazione, ripensando la logica del sistema contributivo contestualmente a una battaglia per la piena e buona occupazione.

Un altro caposaldo della riforma deve essere il ripristino e il rispetto del criterio di perequazione automatica delle pensioni in pagamento, introdotto con la L.388/2000, con il quale l'incremento interviene (ed in misura decrescente) sulla base dell'intero importo della pensione goduta, vale a dire 100% sugli importi fino a tre volte il minimo INPS, 90% sugli importi tra 3 e 5 volte il minimo INPS ed il 75% sugli importi eccedenti 5 volte il minimo. Occorre farla finita con il decennale prelievo sulle pensioni in essere (con la mancata o ridotta indicizzazione nonché con i cosiddetti contributi di solidarietà), che continuano a togliere diritti previdenziali acquisiti e consolidati, pagati con i contributi degli stessi pensionati.



Segreteria Generale



Così come – per il SAPENS - è arrivato il momento di far cessare il perseverare di un accanimento di così lunga durata nei confronti delle pensioni di reversibilità alle famiglie vedove. Le pensioni di reversibilità – ribadiamo – derivano dal pagamento di una specifica contribuzione del lavoratore per tutelare nell'evento morte i superstiti. Non è assistenzialistica! Non è una regalata!

Un altro tassello di una equa riforma previdenziale che propone il SAPENS è l'eliminazione delle differenze contributive tra lavoratori dipendenti e lavoratori autonomi, oggi al 33% per cento per gli uni contro circa il 24% degli altri (commercianti, artigiani, agricoltura, ecc...), situazione che, come noto, poi determina notevoli differenze nella rendita pensionistica, determinando poi l'allargamento di quelle forme assistenziali quali l'integrazione al minimo delle pensioni, la quattordicesima, e così via.

In tal senso, ricordiamo che a tutt'oggi i bilanci INPS non rispettano l'art.37 della legge n.88/1989 che prevede la separazione dei bilanci della previdenza dai bilanci dell'assistenza.

Questo argomento ci porta a precisare – quello che il SAPENS ha altresì sempre denunciato - ovvero la incredibile differenza nei pagamenti dei contributi pensionistici tra lavoratori europei. Una differenza che non è di poco conto, ad esempio i contributi che i lavoratori tedeschi pagano in Germania assommano al 19,6%, ben il 13% in meno di quelli che paghiamo in Italia (come detto il 33% su tutta la retribuzione lorda). Un dato che dovrebbe fare riflettere chi contrappone la spesa pensionistica italiana a quella cosiddetta europea. Tra questi il recente rapporto economico OSCE sull'Italia che, ancora una volta, interviene ideologicamente sulla previdenza italiana sollecitando il ritorno alla Legge Fornero proponendo di non rendere disponibile la pensione di reversibilità a quei superstiti che sono troppo giovani al di sotto dell'età pensionabile, ignorando tutte le considerazioni sopra evidenziate.

PIATTAFORMA AGE

Nel sostenere le considerazioni espresse nella relazione dalla Segreteria Generale, alla luce dei resoconti e delle considerazioni negli interventi e nel lavoro effettuato in AGE, nonché dal dibattito scaturito nel presente Consiglio Generale, si invita la Segreteria Generale ad attivarsi affinché il SAPENS prosegua la sua azione nel ricercare un più incisivo intervento sia in riferimento ad AGE Platform Europe a Bruxelles che ad AGE Italia a Roma.

In tal senso, vista l'eterogeneità in AGE di un associazionismo di diversa estrazione e provenienza, il Consiglio Generale sostiene le considerazioni espresse dalla Segreteria Generale nei documenti politico-sindacali prodotti invitandola ad attivarsi per ricercare l'unità d'intenti delle diverse realtà associative e sindacali del lavoro e del volontariato nel mondo dei pensionati, allo scopo della tutela dei pensionati di oggi e di quelli futuri.

CONFEDERAZIONE ORSA

Coscienti che una Confederazione sindacale senza la componente dei pensionati non può esistere, il Consiglio Generale SAPENS è altrettanto cosciente che il Sindacato dei pensionati al di fuori di una Confederazione di sindacati di lavoratori attivi è come un pesce fuor d'acqua, che non potrebbe sopravvivere.

Occorre abbandonare i corporativismi perseguendo l'unità, concretizzando e rafforzando il progetto Confederativo ORSA, necessario per il riconoscimento politico e rappresentativo di ORSA nei confronti del Governo e delle Istituzioni, ovviamente collegato ai numeri e ai rapporti di forza, in particolare nei luoghi di lavoro.

Il Consiglio Generale – sentito anche l'intervento del Segretario Confederativo Massaro Mariano - sensibilizza la Segreteria Generale del SAPENS e la Confederazione ORSA ad attivarsi presso il Governo e i Ministri interessati, per ribadire i punti sopra elencati in tema di pensioni, di oggi e future; di assistenza sanitaria, perseguendo il carattere nazionale e universale del Servizio Sanitario; tutelando nella riforma più complessiva del fisco anche i redditi da pensione così come quelli da lavoro.

Il Consiglio Generale, preoccupato dai riflessi derivanti dall'implementazione delle nuove tecnologie e della robotica nei luoghi di lavoro, che vanno ad aggiungersi alle delocalizzazioni delle produzioni, in riferimento alla riduzione dei posti di lavoro e dunque della salvaguardia della cassa di previdenza, concorda con quanto rivendicato dalla Confederazione ORSA nell'obiettivo della riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario.

Il Consiglio Generale, in riferimento all'obbligatorietà dello SPID, l'identità digitale, con particolare riferimento agli accessi INPS e Agenzie delle Entrate, alla luce delle problematiche tecniche e burocratiche per ottenerla e gestirla (utilizzo del cellulare per accedere ai siti, sms o app, ecc...), invita la Segreteria Generale e la Confederazione ORSA ad attivarsi per riportare all'attenzione delle Istituzioni e delle Autorità competenti la necessità di rivedere il Sistema Pubblico di Identità digitale (SPID). Infatti, poiché non è pensabile escludere ed emarginare dalla società milioni di cittadini che volontariamente o involontariamente rifuggono da tali supporti tecnologici, appare giusto portare all'attenzione del Governo e delle Autorità, la necessità di proporre alternative adeguate, quali la distribuzione della carta d'identità elettronica (CIE).

CONCLUSIONI

Il Consiglio Generale, nell'evidenziare che la grave crisi pandemica è stata strumentalizzata da molti governi per sopperire alle debolezze e incapacità dei gruppi dirigenti nell'affrontare la grave crisi economica, iniziata nel 2008, constata che il nostro Paese viene dagli stessi depotenziato e indebolito, distruggendo quel poco che è rimasto del tessuto economico e della capacità di ripresa e crescita. In un mondo in tumultuosa transizione, per non venire travolti dagli eventi che già si manifestano, il SAPENS deve continuare la lotta per una forte opposizione sociale, sindacale e politica, per difendere e migliorare le condizioni e il potere di acquisto delle pensioni, che favorisca altresì la costruzione di una vera alternativa per il Paese che non può prescindere dalla ricerca di autorevolezza, prestigio, peso in tutti i campi, nelle loro implicazioni strategiche ed economiche.

LA COMMISSIONE DOCUMENTO FINALE: CAPRILE, FELICE, NAPOLETANO



Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base - A difesa dei pensionati e dei lavoratori



Linea Diretta ... e inDiretta

(a cura di Roberto Spadino)

Sappiamo tutto sulle ferie?

L'Art. 4. della Costituzione recita: "La Repubblica riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro e promuove le condizioni che rendano effettivo questo diritto. Ogni cittadino ha il dovere di svolgere, secondo le proprie possibilità e la propria scelta, un'attività o una funzione che concorra al progresso materiale o spirituale della società".

In realtà, tutti noi sappiamo che non è così in quanto questo articolo viene "tradotto" in maniera diversa in quanto è richiesto al Parlamento e al Governo di adottare interventi idonei per realizzare le condizioni della piena o della maggiore occupazione. Oltretutto, al diritto deve contestualmente esistere, un dovere. Cioè, se un soggetto avesse il diritto di lavorare dovrebbe contestualmente esistere qualcuno con l'obbligo di assumerlo. Non esistendo possiamo, dunque, sostenere che possedere un lavoro è un diritto non equiparabile ad altri di valore costituzionale quali l'istruzione e la salute.

Un altro articolo della Costituzione che afferma dei diritti è il 36 che recita:

"Il lavoratore (subordinato ndr) ha diritto ad una retribuzione proporzionata alla quantità e qualità del suo lavoro e in ogni caso sufficiente ad assicurare a sé e alla famiglia un'esistenza libera e dignitosa.

La durata massima della giornata lavorativa è stabilita dalla legge.

Il lavoratore ha diritto al riposo settimanale e a ferie annuali retribuite, e non può rinunziarvi".

Altro richiamo normativo è rappresentato dall'art. 2109 del Codice Civile:

Il prestatore di lavoro ha diritto ad un giorno di riposo ogni settimana, di regola in coincidenza con la domenica.

Ha anche diritto, dopo un anno d'ininterrotto servizio (1), ad un periodo annuale di ferie retribuite, possibilmente continuative, nel tempo che l'imprenditore stabilisce, tenuto conto delle esigenze dell'impresa e degli interessi del prestatore di lavoro. La durata di tale periodo è stabilita dalla legge, dalle norme corporative, dagli usi o secondo equità. (2)

L'imprenditore deve preventivamente comunicare al prestatore di lavoro il periodo stabilito per il godimento delle ferie.

Non può essere computato nelle ferie il periodo di preavviso indicato nell'art. 2118. (3)

(I punti 1 -2 e 3 sono stati dichiarati in parte, illegittimi dalla Corte Costituzionale)

Dalla lettura di questo articolo si denota come:

le modalità di fruizione delle ferie sono stabilite dall'imprenditore, tenuto conto delle esigenze dell'impresa e degli interessi del prestatore di lavoro;

la durata delle ferie è stabilita dai contratti collettivi;

l'imprenditore deve preventivamente comunicare al prestatore di lavoro il periodo stabilito per il godimento delle ferie;

il periodo di preavviso non può essere computato nelle ferie.

La norma più recente che delinea ulteriormente l'argomento ferie è il Decreto Legislativo n. 66 del 14 aprile 2003:

Fermo restando quanto previsto dall'articolo 2109 del codice civile, il prestatore di lavoro ha diritto ad un periodo annuale di ferie retribuite non inferiore a quattro settimane. Tale periodo, salvo quanto previsto dalla contrattazione collettiva o dalla specifica disciplina riferita alle categorie di cui all'articolo 2, comma 2, va goduto per almeno due settimane, consecutive in caso di richiesta del lavoratore, nel corso dell'anno di maturazione e, per le restanti due settimane, nei 18 mesi successivi al termine dell'anno di maturazione. (testo aggiornato dal D. Lgs.213 del 19 luglio 2004)

2. Il predetto periodo minimo di quattro settimane non può essere sostituito dalla relativa indennità per ferie non godute, salvo il caso di risoluzione del rapporto di lavoro.

3. Nel caso di orario espresso come media ai sensi dell'articolo 3, comma 2, i contratti collettivi stabiliscono criteri e modalità di regolazione.

Quanto sopra riportato fissa il periodo minimo di ferie da attribuire al dipendente. I C.C.N.L. possono invece stabilire ulteriori giornate in aggiunta ai periodi sopra riportati che solitamente prevedono l'attribuzione di un numero variabile di giorni in relazione all'anzianità di servizio dei dipendenti.

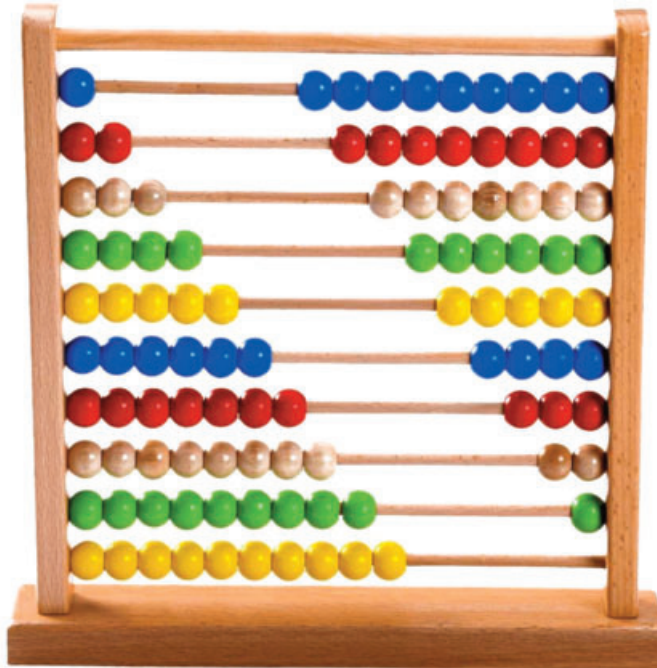
Dopo aver riportato i contenuti delle norme esistenti, riteniamo opportuno affrontare in maniera alquanto dettagliata aspetti che probabilmente, non sono conosciuti da tutti partendo dal presupposto che le ferie servono per reintegrarne le energie psicofisiche spese durante la prestazione lavorativa.

MATURAZIONE DELLE FERIE

Le ferie maturano durante l'anno nel quale si effettua la prestazione la-

vorativa in proporzione all'effettivo e concreto svolgimento dell'attività lavorativa da parte del Dipendente nel rispetto del contratto di lavoro di riferimento.

È possibile maturare le ferie anche durante determinate assenze: malattia e infortunio sul lavoro (entro il periodo di comporto), maternità obbligatoria, congedo matrimoniale, permessi legge 104, funzioni presso i seggi elettorali, le stesse ferie, ulteriori assenze retribuite ed altre che potrebbero essere previste dai singoli CCNL. Al contrario, ci sono assenze durante le quali le ferie non maturano come ad esempio l'astensione facoltativa per maternità, congedi parentali, permessi e assenze non tribuite, malattia dei figli, aspettativa, permessi non retribuiti, cassa integrazione a zero ore, richiamo alle armi, periodi di distacco per svolgere funzioni pubbliche.



Riguardo al numero di giornate annuali di ferie spettanti, il CCNL delle Attività Ferroviarie prevede:

1. *Ai lavoratori spetta per ogni anno di servizio, nei termini di seguito riportati, un periodo di ferie retribuite pari a:*

a) *per i lavoratori fino a 8 anni di anzianità di servizio:*

20 giorni lavorativi, se l'articolazione dell'orario settimanale è su 5 gg.;

24 giorni lavorativi, se l'articolazione dell'orario settimanale è su 6 gg.;

b) *per i lavoratori con più di 8 anni di servizio:*

25 giorni lavorativi, se l'articolazione dell'orario settimanale è su 5 gg.;

29 giorni lavorativi, se l'articolazione dell'orario settimanale è su 6 gg.

Per l'anno di assunzione ai dipendenti spetta un periodo di ferie, con riferimento alle quantità annue sopra individuate, in proporzione ai mesi da lavorare, considerando mese intero le frazioni superiori a 15 giorni.

Per effettuare il calcolo del numero di giornate di ferie mensili (anche in caso di part time orizzontale) si divide il numero di giorni di ferie annuali spettanti per 12. Nel caso di prestazione di lavoro a part-time verticale, i giorni di ferie non si calcolano considerando i giorni di lavoro ma la base oraria (es.: ore di ferie spettanti in presenza di orario contrattuale mensile di 165 ore: $165/100 \times$ percentuale part-time). Per il part time misto occorrerà suddividere i vari periodi applicando le regole illustrate.

Nell'ottavo anno la maggiorazione delle ulteriori giornate viene attribuita in 12imi rispetto al compimento di tale anzianità.

MODALITÀ DI FRUIZIONE DELLE FERIE

Come tutti sanno, le ferie sono un diritto del lavoratore, ma questo non è incondizionato in quanto, leggendo le norme riportate in precedenza si nota che l'art. 2109 c.c. attribuisce al datore di lavoro il potere di stabilire che le ferie siano fruiti "nel tempo che l'imprenditore stabilisce tenuto conto delle esigenze dell'impresa e degli interessi del prestatore di lavoro" ed inoltre, deve darne preventiva comunicazione al dipendente. In pratica la "concessione" delle ferie deve essere confermata (anche con la semplice esposizione del turno) e pertanto, non è possibile andare in ferie senza l'autorizzazione del datore di lavoro.

Questo, non accade per l'intero periodo di ferie annuali al quale il lavoratore ha diritto.

Facciamo un breve sunto di quanto è riportato all'inizio dell'articolo 30 del CCNL AF (contratto che si applica a gran parte del personale delle imprese ferroviarie):

Le ferie hanno normalmente carattere continuativo per almeno

15 giornate di calendario, che sarà stabilito dall'azienda, di norma nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre, garantendo annualmente la rotazione dei lavoratori nei periodi di fruizione, compatibilmente con le esigenze di servizio e tenuto conto, ove possibile, delle domande dei lavoratori e sarà comunicato dalle aziende alle RSU entro il 31 marzo di ciascun anno.

Per le attività di esercizio legate alla circolazione dei treni, con contrattazione a livello aziendale di unità produttiva potranno essere definiti periodi di ferie collettive obbligatorie fino ad un massimo di 4 giornate continuative di calendario, anche frazionabili in due distinti periodi nell'anno.

Negli impianti non correlati alla circolazione dei treni in determinati periodi dell'anno, le aziende potranno disporre ferie collettive obbligatorie di norma per un massimo di 6 giornate continuative di calendario, anche frazionabili in due distinti periodi nell'anno.

In questo caso le aziende dovranno dare apposita informativa alle RSU almeno 2 mesi prima.

Al di fuori dei periodi di cui ai precedenti paragrafi le ferie, su richiesta del lavoratore, possono essere frazionate fino a mezza giornata e godute compatibilmente con le esigenze di servizio.

Le ferie devono essere godute normalmente nel corso dell'anno di maturazione. Nel caso in cui particolari esigenze di servizio non ne abbiano reso possibile il godimento, le ferie potranno essere fruiti entro il 30 settembre dell'anno successivo.

Le norme di carattere generale prevedono un:

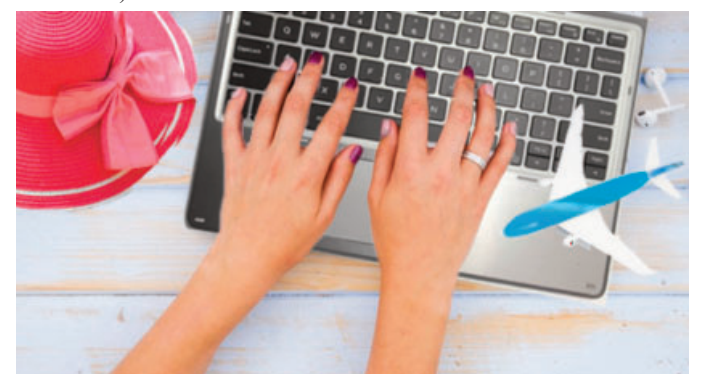
- primo periodo pari a 2 settimane da prendere, su richiesta del lavoratore, in modo ininterrotto nel corso dell'anno di maturazione;

- secondo periodo, anch'esso di 2 settimane (che sommato al precedente completa quello di quattro settimane previsto dalle norme), da fruiti - anche in maniera frazionata - entro diciotto mesi dal termine dell'anno di maturazione anche se molti CCNL prevedono una scadenza più ampia.

Può essere contemplato anche un terzo periodo che comprende le giornate di ferie che eccedono le 4 settimane e che possono essere fruiti anche in modo frazionato - entro il termine stabilito da quanto previsto dal CCNL di riferimento o dalla contrattazione individuale oppure gli usi aziendali.

Il CCNL può anche derogare dall'obbligo di legge per esempio riducendo le due settimane di ferie richieste dal lavoratore motivate da esigenze di servizio che hanno carattere di eccezionalità o comunque altre serie motivazioni in particolare, previste per talune categorie di lavoratori. Comunque, se nel corso dell'anno di maturazione il lavoratore non avrà goduto del periodo feriale di due settimane, il datore sarà sottoposto a sanzione. È da tener presente che non è consentito al datore di lavoro frazionare le ferie in maniera eccessiva in quanto tale procedura renderebbe inefficace il recupero delle energie psicofisiche e le relazioni affettive come stabilite dall'art. 36 Cost. (Nota n. 4908/2006 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali).

Nell'ipotesi in cui le quattro settimane non vengano fruiti entro il termine legale di 18 mesi o entro quello più ampio fissato dalla contrattazione collettiva e il mancato godimento non sia imputabile alla volontà del lavoratore, quest'ultimo ha diritto a richiedere il risarcimento del danno (Nota Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali n. 5221/2006).



Spetterà al lavoratore dimostrare di volta in volta l'entità del danno subito che, si ritiene, non possa essere quantificabile se non in base al danno psicofisico derivante dalla mancata fruizione delle ferie.

Il periodo di fruizione delle ferie è stabilito dal datore di lavoro in modo non arbitrario, ma tenendo conto delle esigenze dell'impresa e degli interessi del lavoratore. Alcuni contratti collettivi prevedono, tra l'altro, che la determinazione del periodo di ferie debba avvenire d'intesa con le RSU, a pena di illegittimità. In ogni caso il datore di lavoro deve comunicare preventivamente al prestatore di lavoro il periodo stabilito per il godimento delle ferie. ■

continua nel prossimo numero

Un 2022 pieno di sfide

Si è svolto a Rimini, dal 15 al 17 settembre, il Consiglio Generale di OR.S.A. Ferrovie tenutosi finalmente in presenza dopo quasi 2 anni.

Era quanto mai necessario il confronto "de visu" alla vigilia di scadenze congressuali e contrattuali di grande importanza per il futuro dell'Organizzazione e per quello dei lavoratori del settore ferroviario.

Il rinnovo del Contratto della Mobilità - Area Attività Ferroviarie - pur in ritardo rispetto agli impegni assunti con gli accordi del febbraio scorso, inizia ad affrontare i temi caldi delle relazioni sindacali, del rapporto di lavoro e degli aspetti normativi ed economici, mentre la pandemia che si sperava superata stenta a regredire. Indubbiamente i danni causati dal Covid-19 peseranno sul negoziato, ma è altrettanto vero che i ferrovieri di tutte le Imprese, passeggeri e merci, hanno svolto in questi 20 lunghi mesi un servizio essenziale esponendosi in prima persona per garantire il diritto alla mobilità e per approvvigionare il Paese delle merci primarie. Se le Imprese hanno tenuto, molto lo si deve all'abnegazione ed al sacrificio dei ferrovieri che ora chiedono si arrivi ad un rinnovo contrattuale finalmente esigibile per tutte le Imprese superando il dumping che alberga anche all'interno del Gruppo FSI. Basta contratti a "cottimo", basta contratti fermi da 15 anni, basta concorrenza sul costo del lavoro!

E mentre OR.S.A. Ferrovie ed i settori che la compongono si apprestano a presentare le proposte

contrattuali all'interno dell'Organizzazione parte la fase congressuale che porterà nell'ottobre 2022 alla celebrazione del 7° Congresso Generale del più importante Sindacato Autonomo del settore trasporti.

Il S.A.P.S. per rappresentare al meglio i ferrovieri delle Stazioni in queste 2 importanti sfide ha già in calendario la celebrazione del proprio Consiglio Nazionale (vedi locandina in ultima pagina) che dovrà indicare i temi più importanti da sollevare al tavolo del negoziato con le Imprese (dal futuro del settore Commerciale di Vendita e Assistenza allo sviluppo tecnologico degli Impianti di Circolazione ed alle ricadute su Sale e Stazioni. Dai carichi di lavoro ai turni nel Mercoledì, al ruolo della Manovra e della terminalizzazione).

Anche sulla auspicata riorganizzazione del Sindacato il S.A.P.S. continuerà a sostenere il valore delle professionalità ferroviarie, il ruolo di un Sindacato che rappresenta come nessun altro le peculiarità dei diversi profili lavorativi, evitando derive generaliste che non sono nel DNA di OR.S.A. Ferrovie.

Rendere più snello ed efficiente il Sindacato, spostare il peso della rappresentatività dal centro alla periferia sono obiettivi che OR.S.A. deve perseguire nello spirito costituente che si fonda sull'autonomia, l'indipendenza e la rappresentanza della base dei ferrovieri.

Un 2022 che si preannuncia foriero di novità e di cambiamenti. Il Sindacato è pronto alla sfida. ■



Mozione Finale

Consiglio Generale OR.S.A. Ferrovie

Rimini 15-16-17/09/2021

Dopo circa due anni si è riunito il Consiglio Generale di OR.S.A. Ferrovie, la relazione introduttiva del Segretario Generale ha riassunto le difficoltà affrontate durante il periodo pandemico e le numerose iniziative intraprese dall'organizzazione a tutela dei lavoratori.

Sono stati affrontati i punti all'ordine del giorno con approfondimenti relativi a temi di attualità, comprese le ultime iniziative governative. Particolare attenzione è stata posta sugli effetti della pandemia relativamente ai bilanci delle imprese di trasporto e, più in generale, sul mondo del lavoro.

In questo scenario è stata posta l'attenzione sul tema delle esternalizzazioni delle attività che, anche attraverso la parcellizzazione delle responsabilità, rischiano di compromettere sempre di più la sicurezza sui luoghi di lavoro; in ragione di ciò la necessità di una costante elevazione degli standard per la sicurezza ferroviaria vede la nostra organizzazione permanentemente e da sempre in prima linea.

Questa volontà si manifesta quotidianamente nelle azioni intraprese da parte delle nostre strutture e da tutti i nostri attivisti. Dobbiamo perciò lavorare affinché questo modus operandi, così profondamente radicato nella storia della nostra Organizzazione, si possa mantenere ed evolvere nel futuro.

Il quadro complessivo di grande difficoltà porta il sindacato a dover riflettere sulle prossime iniziative da intraprendere, anche in previsione dei futuri tavoli negoziali nelle varie imprese di trasporto.

Riuscire ad interpretare questi nuovi scenari è fondamentale affinché il nostro sindacato possa svolgere un ruolo da protagonista nelle sfide future. In quest'ottica il Consiglio Generale prende atto della necessità di rendere OR.S.A. Ferrovie capace di dare forza alle azioni rivendicative di tutti i lavoratori.

Uno degli obiettivi che OR.S.A. Ferrovie deve continuare a perseguire è la ricerca di un costante miglioramento delle condizioni di lavoro, a tutela di tutti i operatori delle imprese che esercitano nel mondo dei trasporti, per garantire pari dignità e trattamento.

La ripartenza delle attività dopo la pandemia ci impone una riflessione su quelle che saranno le prossime sfide da affrontare e oggi più che mai...

...UNITI SI VINCE

Con i ferrovieri dal 1877

Prossima fermata: **SALUTE**

Le nostre proposte completano e integrano il tuo piano sanitario aziendale:

PER TE
più tutele

PER LA TUA
FAMIGLIA
protezione senza
costi aggiuntivi

**VISITE, ESAMI, RICOVERI,
MALATTIE E INFORTUNI, RIDUZIONE DI
STIPENDIO, MATERNITÀ, TUTELA
LEGALE E... TANTO ALTRO!**

Contattaci per
ulteriori informazioni!

SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO
CESAREPOZZO
servizi d'integrazione sanitaria
dal 1877

MUTUACESAREPOZZO.ORG
INFOCENTER@MUTUACESAREPOZZO.IT



OR.S.A. Confederale

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base
Segreteria Regionale del VENETO
Piazzale Favretti 5, Stazione FS - 30171 Mestre (Ve) - tel. 041.784144 - 335.204840

Sicurezza nei luoghi di lavoro "BASTA MORTI BIANCHE"

In un connubio "Lavoro e Sicurezza" l'assenza di una mano responsabile in modo diretto per i caduti del lavoro a causa di incidenti successi durante e per causa del lavoro svolto determina in continuazione "Morti bianche" che vanno combattute con Vigilanza e Prevenzione.

"non si deve morire per lavorare ... a casa i bambini, la famiglia, ... attendono ..."

L'ORSA dice Sì alla cultura della Sicurezza. Sì al diritto della Salute sul Lavoro. Sì all'impegno per la sicurezza nei luoghi di lavoro nell'affrontare le criticità delle morti bianche che, in particolare, colpiscono lo stato sociale più debole nel Paese, i lavoratori. Infortuni che sono una vera ecatombe di incidenti.

Il lavoro è il sale della vita, elemento fondante di ogni società, creativo per il cittadino nella sua dignità e decisivo anche in termini di autostima. Il posto di lavoro è prioritario, ma non si deve morire per lavorare ... a casa i bambini, la famiglia attendono ...

Sulla sicurezza nei posti di lavoro come sindacato promoviamo un costante impegno ai Lavoratori e un pressante appello per i datori di lavoro affinché si utilizzino tutti gli strumenti in essere per evitare le morti sul lavoro.

L'Italia è un Paese che non cresce da un'intera generazione, dove molte famiglie soffrono per la perdita di un lavoro e in particolare i giovani, per i quali la precarietà occupazionale è una piaga sociale. In questo contesto si registrano crescenti disattenzioni alla sicurezza nel mondo del lavoro e una scarsità di risorse investite nella "prevenzione" per cui va ricordato che la sicurezza del lavoro è un fondamentale lavoro.

Come sindacato dei lavoratori, si evidenzia la necessità di promuovere costantemente comportamenti virtuosi atti a formare una cultura della sicurezza nei luoghi di lavoro. La sacralità della vita merita un momento alto di riflessione sul vuoto che lascia una morte sul lavoro: una vita strappata ad una mamma, a una sposa, ai figli e che pone alla famiglia dolorose prospettive per il futuro.

Lavoriamo uniti per una viva cultura della sicurezza a tutela della vita, della serenità nelle nostre famiglie, dell'amore coeso per i nostri figli.

Fondo speciale di sostegno da istituire per i minori orfani di caduti sul lavoro.

I morti sul lavoro sono un'emergenza sociale che colpisce mogli e figli dei lavoratori vittime d'incidenti mortali. Per persone che in un colpo solo restano senza affetti e senza il necessario per vivere dignitosamente urge istituire un fondo preposto.

OR.S.A. Confederale del Veneto
il Segretario Gr. Uff. Ezio Ordigoni

Venezia, 10. X. 2021

OR.S.A. Confederale del Veneto | il Segretario Gr. Uff. Ezio Ordigoni | 335204840
ezio.ordigoni@icloud.com | sr.veneto.orsa@pec.sindacatoorsa.it



SEGRETERIA GENERALE

Via Magenta 13 - 00185 Roma
www.sindacatoorsa.it
✉ sg.orsa@sindacatoorsa.it
✉ PEC sg.orsa@pec.sindacatoorsa.it
☎ 06 44 567 89
FAX 06 44 529 37

ATTACCO ALLA SEDE DELLA CGIL

COMUNICATO STAMPA del 10 ottobre 2021

La Confederazione OR.S.A. esprime solidarietà alla CGIL per l'attacco squadrista subito ieri in occasione della manifestazione no green pass. Purtroppo, uno Stato ancora troppo tollerante con i nostalgici del ventennio, consente la facile infiltrazione di estremisti nelle legittime manifestazioni dei cittadini che hanno la libertà e il diritto costituzionale di esprimere i loro dissensi in piazza.

L'attacco alla sede della CGIL è un tetro atto simbolico di infiltrati che, a prescindere dalle motivazioni dei manifestanti, hanno come unico obiettivo la destrutturazione delle libertà e della democrazia.

Segreteria Generale

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base



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

Sindacato Autonomo Personale di Stazione

SEGRETERIA NAZIONALE

Via Magenta, 13 00185 ROMA ☎ Urbano 06456789

SOLIDARIETÀ ALLA C.G.I.L.

Anche il Sindacato Autonomo del Personale di Stazione si unisce allo sdegno per la vile aggressione alle sedi nazionali della C.G.I.L. ed alla condanna di atti violenti che nulla hanno a che vedere con il legittimo diritto alla protesta ed al dissenso di lavoratori e cittadini.

Gli assalti alle istituzioni democratiche di questo Paese travalicano le ragioni stesse della manifestazione "NO green pass" di Roma e accendono una luce sulla deriva delinquenziale di gruppi che non professano opinioni politiche o credo partitico, ma riassumono la volontà di minare la convivenza civile.

Nel rinnovare la vicinanza alla CGIL ed alla FILT il S.A.P.S. invita tutti i lavoratori alla vigilanza attiva nei luoghi di lavoro per emarginare queste frange estreme e riportare nel giusto binario del confronto civile il dibattito su questioni importanti come la tutela sanitaria ed il diritto al lavoro.

Noi non ci faremo intimidire!

Roma, 10.10.2021

S.A.P.S. - Segreteria Nazionale

RICORRENZE

La festa del ferroviere

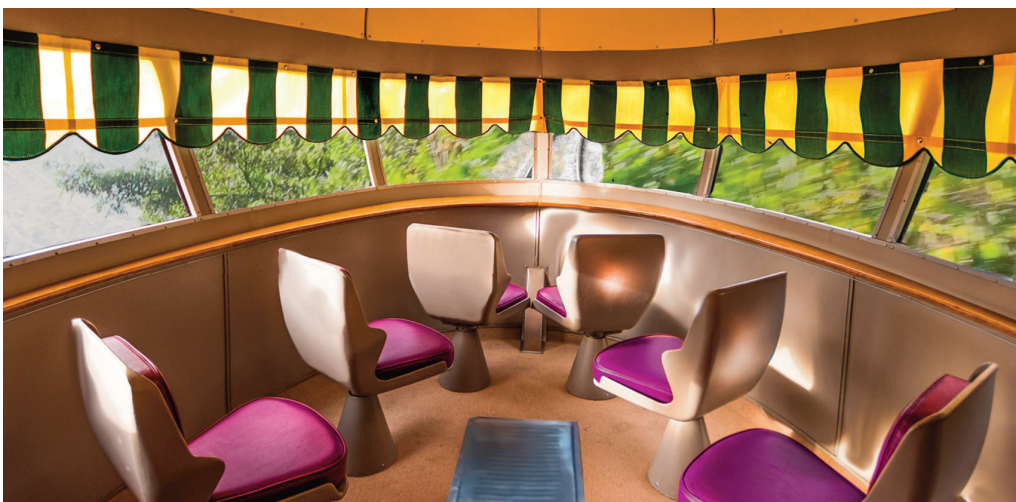
Il 25 luglio del 1955 è stata istituita, in occasione del 50° anniversario della nascita dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato "FS" la "Giornata del Ferroviere" con l'intento di festeggiare le Ferrovie e i suoi dipendenti. La data (non casuale) cade in concomitanza con la ricorrenza della festa di San Cristoforo, patrono dei trasportatori e pertanto, anche dei ferrovieri.

Però fu solo nel 1959 che la ricorrenza prese piede con festeggiamenti in tutti i Compartimenti ferroviari d'Italia.



Nel 1965, in occasione del 60° anniversario delle FS la data fu spostata al 3 ottobre, giornata nella quale nel 1939 fu inaugurata la prima linea ferroviaria italiana tra le stazioni di Napoli e Portici. La celebrazione cambiò denominazione in "Festa del Ferroviere" e nell'occasione (solitamente presso le sedi compartimentale dei Dopolavoro Ferroviari) furono per la prima volta attribuiti alcuni riconoscimenti ai dipendenti che maturavano il 25° ed il 35° anno di anzianità di servizio. Ai primi veniva attribuito il Diploma di "Benemerito della Rotaia" ed una medaglia contenente da un lato una sezione della rotaia e dall'altro, l'effigie di San Cristoforo mentre ai secondi il Diploma di "Anziano della Rotaia" ed un orologio da tasca (solitamente marca "Perseo").

Con l'avvento del nuovo millennio tale ricorrenza, pur continuando ad esistere, ha progressivamente perso "l'importanza" che aveva in precedenza per cui forse, non tutti i ferrovieri di oggi sono a conoscenza dell'esistenza di questa festa.



Quest'anno la data del 3 ottobre è stata utilizzata anche per un grande ritorno: il rientro in circolazione dell'unico ETR 252 rimasto dei quattro realizzati nel 1960 in occasione delle olimpiadi di Roma quale simbolo del boom economico. È stato completamente restaurato dalla Fondazione FS ed è stato equipaggiato con l'SCMT (Sistema di Controllo della Marcia Treno) che lo fa viaggiare con la sicurezza dei più moderni treni in circolazione.

Caratteristica peculiare di questo elettrotreno (come del suo predecessore "Settebello") è la presenza del "Belvedere" uno spazio posto ove solitamente è presente la cabina degli elettrotreni, che consente di vedere il paesaggio come normalmente lo vede il macchinista. La cabina di macchina è messa in posizione leggermente arretrata al di sopra del Belvedere.

I biglietti del viaggio inaugurale sono stati esauriti nell'arco di 48 ore e ci sono state moltissime altre richieste che non è stato possibile evadere. Partito alle ore 8,00 da Bologna Centrale, ha sostato per 15 minuti nella stazione di Firenze Santa Maria Novella per ripartire alla volta di Roma Termini con l'arrivo previsto alle ore 13,00 (ove è arrivato in anticipo).



Si è trattato del primo viaggio al quale ne seguiranno altri di carattere turistico con percorsi sulle principali linee panoramiche del nostro Paese per promuovere la sostenibilità ambientale e incentivare la scelta del treno quale mezzo di trasporto green.

Questa iniziativa va ad aggiungersi ad altri itinerari storici già in circolazione: da Fortezza a Dobbiaco - Val Pusteria, da Sulmona a Castel di Sangro, da Siena a Torrenieri e Abbadia San Salvatore, da Milano a Laveno, da Pistoia, Prato e Firenze per Marradi, da Pistoia a Pracchia, da Sulmona a Rieti, da Napoli Centrale a Caserta, da Gagliano per Tuglie e Lecce ed altri.

Ad ogni viaggio quasi sempre in vetture del tipo Centoporte solitamente a trazione a vapore o diesel è abbinata una interessante sosta tematica (giri naturalistici, visite a musei ecc...) occasione, spesso, di valorizzazione delle località.

Dunque la festa del Ferroviere quale occasione di ricordo per il ruolo fondamentale svolto da questi lavoratori per lo sviluppo del Paese alla quale si accoppia - oggi - la visita delle meraviglie d'Italia esplorate attraverso il finestrino di un treno...

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

Consiglio Nazionale

Rimini, 9 e 10 novembre 2021

Sala Congressi Ambasciatori

