



EDITO-RAIL: Le lacrime dell' ipocrita coccodrillo

Care colleghe e cari colleghi, Una leggenda popolare vuole che i coccodrilli mangino i loro cuccioli e, per il dolore, piangono molte lacrime.

Si tratta di un inganno dovuto al fatto che questi rettili trasportano i piccoli tenendoli in bocca e mentre compiono quest'azione lacrimano per mantenere gli occhi idratati, dato che devono tenere la testa fuori dall'acqua per molto tempo. Da questo errore però è nato il famoso detto "lacrime di coccodrillo" per denunciare chi prima compie delle malefatte e poi se ne mostra dispiaciuto. Ma di chi sono le lacrime di coccodrillo che vorremmo additare in questo editoriale?

Sarebbe fin troppo facile in questo momento scagliarci contro la dirigenza Si.Gi.Fer, o gli uomini di RFI che supervisionavano i lavori a Brandizzo nella notte tra il 30 e il 31 agosto ma, così facendo, non ci renderemmo conto di come in questo Paese ci sia un'emergenza grave riguardo la sicurezza sul lavoro.

Dall'inizio dell'anno nel nostro paese ci sono stati, in 7 mesi, 559 vittime sul lavoro certificate. Stiamo parlando di circa 80 morti al mese, quasi 3 morti al giorno.

Questi numeri non possono essere "tragiche fatalità" ma sono il portato di un'esigenza tipica della nostra economia: in un periodo storico dove si cerca di mantenere alta la produttività per stare al passo con gli altri paesi europei e sopravvivere allo spaventoso debito pubblico in quale modo si può ancora fare profitto?

Da un lato non crescono gli stipendi: siamo l'unico paese dell'area euro che negli ultimi trent'anni non ha aumentato gli stipendi, erodendo quindi il potere d'acquisto dei lavoratori. Una sorta di svalutazione umana, di economia nell'economia.

E cosa ci permette in maniera migliore di risparmiare se non contrarre alcuni costi considerati "freno produttivo" come quelli relativi alla sicurezza?

I lavoratori, seppur formati (magari in qualche corso "full immersion") sono esortati a lavo-

rare il più velocemente possibile, onde evitare costosissime multe per i ritardi; gli aggiornamenti di sicurezza dei macchinari vengono rimandati il più possibile e se, malauguratamente, un sistema di sicurezza riduce la produttività, beh... basta toglierlo senza avvisare il lavoratore. Risultato?



Luana D'orazio è morta proprio perché uno strumento che le avrebbe impedito di venir inghiottita dall'orditoio su cui lavorava era stato disinserito per guadagnare l'8% di produttività.

Il "piccolo Eitan" è rimasto orfano di tutta la sua famiglia perché chi gestiva la funivia del Mottarone non ha considerato tassativo fermare la cabina su cui viaggiava per riparare il freno di emergenza.

Gli operai che lavoravano a Brandizzo sapevano di star facendo un'operazione non consentita? Da un video recuperato dal fratello di una delle vittime sembrerebbe di sì. E allora perché hanno proseguito lo stesso?

A questa domanda potremmo rispondere come stanno facendo un po' tutti i media: sono stati esortati dal capocantiere, avevano fretta di finire perché volevano tornare prima a casa, non si erano resi conto che il treno doveva ancora passare...

La risposta vera, a nostro avviso è invece un'altra.

Queste persone sono morte perché manca una vera cultura finalizzata al diritto/dovere della sicurezza, cioè non si ottempera a quell' art.20 del TUSL. Nella società moderna dell'apparenza l'importante è curare la parte burocratica, il MOG, il DVR, l' SGS integrato, con due/tre professionisti della sicurezza si pongono le aziende, proprietari e dirigenti al

sicuro da azioni penali in caso di infortuni o morti sul lavoro. Ma la salute e sicurezza in azienda e sul lavoro sono un'altra cosa e richiedono una cultura, un'etica e un rispetto che latitano. Gli operai di Brandizzo sono morti perché nella nostra italiana visione del mondo il lavoratore è un soggetto stipendiato che deve compiere il lavoro assegnatogli nel minore tempo possibile e con il massimo risparmio di risorse per il datore di lavoro.

Sono morti perché è più importante garantire un (dis)servizio ricorrendo alla manutenzione straordinaria in brevissime fasce orarie invece di accettare i costi di una manutenzione ordinaria delle infrastrutture.

Sono morti perché la gestione della sicurezza viene sempre di più demandata ai singoli lavoratori e, per finire, sono morti perché la formazione dei singoli lavoratori riguardo la sicurezza è sempre più striminzita, per risparmiare tempo e denaro, sperando che i sistemi automatizzati possano sopperire a tali mancanze.

L'Italia è tra i dieci Paesi più a rischio nell'Unione europea per quanto riguarda gli incidenti mortali sul lavoro. Secondo i dati Eurostat per il 2021, gli ultimi disponibili, l'Italia è ottava con **2,66 morti per centomila occupati**, mentre Olanda (0,33), Finlandia (0,75), Svezia (0,77) e Germania (0,84) hanno numeri nettamente inferiori. Emerge quindi una **strategia istituzionale di lungo periodo promossa già nel 2008** in Germania a tutela della SSL. È palese come la correlazione stipendi (150%) e morti sul lavoro (31%) indichino l'attenzione della politica e del popolo tedesco per le persone, la qualità del lavoro e il rispetto per la vita umana.

Discorso opposto, ci sembra evidente, rispetto al contesto italiano.

Di chi sono allora le lacrime? Cari colleghi e colleghe le lacrime sono anche le nostre, rassegnati ad accettare punti di caduta sempre più bassi per evitare faticosi e scomodi conflitti ma sono soprattutto dell'ipocrita classe politica e dirigente che di fatto in termini salariali e di salute e sicurezza hanno svalutato persone e lavoro. Pronti, buon viaggio ...

Sommario:

Edito-Rail: Le lacrime dell'ipocrita coccodrillo	1
Il notiziario FAST Confisal sulla strage di Brandizzo	2
Un contentino per addolcire una strage	2
Il check-in della discordia	3
Lo strano caso di Avezzano	3
Giornate della Previdenza 2023	4
Andamento fondo Eurofer agosto 2023	4

In memoria delle vittime di Brandizzo:

- Kevin Laganà (22 anni)
- Michael Zanera (34)
- Giuseppe Sorvillo (43)
- Giuseppe Aversa (49)
- Giuseppe Saverio Lombardo (53)

Per qualsiasi segnalazione, dubbio o informazione



Scrivi a

pronti@sindacatofast.it

Il notiziario FAST Confisal sulla strage di Brandizzo

Lo scorso 20 settembre è stato pubblicato il notiziario sindacale di FAST Confisal relativo all'incidente di Brandizzo, di seguito il testo.

A seguito dell'ennesimo infortunio mortale sul lavoro, che questa volta è costato la vita a ben 5 operai di una ditta in subappalto, siamo qui come sindacato e come lavoratori a parlare ancora una volta della tematica ormai non più trascurabile e non più rinviabile della sicurezza sul lavoro e degli infortuni. Premesso che faremo uso, auspicando nell'impegno comune, di tutte le nostre capacità affinché questo terribile evento sia promotore di un cambiamento VERO!

Siamo certi del fatto che le azioni del sindacato devono mirare a responsabilizzare tutte le parti coinvolte quali: istituzioni, aziende, sindacato, organi di controllo, affinché adottino azioni concrete e si attivino a sostegno della sicurezza del lavoro al più presto. A nostro avviso è anzitutto necessario ripensare dall'inizio tutta l'organizzazione della sicurezza del lavoro rafforzandola, riqualificandola, rendendola autonoma dagli attori in campo, coordinando i vari enti preposti all'applicazione delle leggi. Va effettuata una verifica globale e radicale dell'efficacia dei meccanismi di funzionamento, dell'efficienza, della consistenza, della capacità di essere efficaci sulla sicurezza sul lavoro. Riteniamo infatti che non occorra inventare nuove regole e attori di cui ne abbiamo già in abbondanza, ma bensì renderli più efficaci. Quali sono le criticità?

Per rispondere a questa domanda occorre un'analisi a tutto campo, senza preclusioni. Abbiamo scelto di sottoporci tale domanda per primi, e dopo averlo fatto, abbiamo individuato alcuni punti critici:

- 1) Modalità di assegnazione di gare (Appalto e subappalto);
 - 2) Enti Certificatori (Certezza documentata e visionata);
 - 3) Struttura organizzativa delle aziende sulla formazione;
 - 4) Tipologia di coordinamento della sicurezza (Istituzioni, aziende, imprese, enti certificatori) in coerenza con il Polo Unico della Sicurezza e Salute sul lavoro proposto da Confisal;
 - 5) Applicazione contratto di lavoro: tipologia del contratto applicato, il quale ad oggi per le ditte in subappalto non tiene conto della tipicità del lavoro ferroviario;
 - 6) Assenza di omogeneità dei regimi di orario (andrebbe a tale scopo definito un sistema unico di rilevamento delle reali prestazioni lavorative);
 - 7) Modalità di applicazioni legislative sul lavoro notturno ed effetti, recupero psicofisico e previdenziale e sanitario, con la distinzione tra lavoro di nuova costruzione, ed attività lavorativa con circolazione attiva di treni e lavori in ambito ferroviario;
 - 8) Assenza di regole comuni sul lavoro notturno per ogni attività lavorativa con caratteristiche ferroviarie. (formazione ecc...);
 - 9) Assenza ad oggi di un'unica struttura di coordinamento dei soggetti impegnati - circolazione - manutenzione - settore commerciale del trasporto ferroviario - ANSFISA - Sindacati - Enti di sorveglianza - medicina del lavoro - ispettorato - figure professionali presenti per l'esecuzione dei cantieri del lavoro.
- Possiamo dunque appuntare di seguito alcune riflessioni che emergono nella fase operativa di analisi, rintracciando ulteriori criticità in merito alle seguenti macro aree:

- 1) *Tracce orarie - modalità d'intervento nelle infrastrutture ferroviarie - tempi di realizzazione delle attività - orari d'inizio e fine delle interruzioni.*
- 2) *Organizzazione dei cantieri di lavoro ferroviario (ad oggi gli interventi vengono disposti principalmente per poter garantirne alla commerciale la possibilità di vendere nuove tracce orarie)*
- 3) *La reale disponibilità della rete per impostare il lavoro risponde principalmente a questa logica soprattutto di servizio alla mobilità delle persone e delle merci, quindi la capacità di programmazione è determinante.*
- 4) *Il motivo principale che porta l'esecuzione del lavoro ad essere eseguito di notte è che si tratta di uno spazio meno pregiato e nono-stante questo comunque si opta sempre di più per limitarlo ulteriormente.*
- 5) *Le dinamiche di cui sopra vanno così ad determinare le seguenti condizioni quali: compressioni delle attività per effetto di spazi non sufficienti, variazione di percorso del treno, riduzione di tempi di esecuzione delle interruzioni programmate con avvio delle interruzioni delle linee nelle fasce orarie dopo la mezzanotte e le ore due, mentre contrattualmente devono essere previste entro le ore ventitré. L'impatto di tali dinamiche produce effetti sulle persone, sulla capacità di recupero, e anche se dovrebbe essere ovvio, è bene ribadire che: lavorare di notte non è come lavorare di giorno! Inoltre, va presa in esame anche la quantità di lavoro notturno effettivamente svolto, cioè il numero totale di notti e anche la differenza fra il numero di notti svolte dall'impresa appaltatrice rispetto a quelle RFI, poiché tale delta costituisce una penalizzazione notevole dei primi rispetto a quest'ultimi. E' infatti prassi comune che gli operai della ditta in subappalto superino il numero di notti ammesse e l'ora-rio giornaliero e il riposo.*
- 6) *Le distanze per raggiungere il cantiere di lavoro, che spesso è molto distante dal proprio domicilio.*
- 7) *La durata delle interruzioni, le quali non sono calcolate sul tempo necessario occorrente, che varia rispetto alla tipologia di lavoro utile per effettuare a re-gola d'arte il lavoro. Le interruzioni infatti ad oggi sono costantemente decurtate e condizionate dalla circolazione dei treni. Negli ultimi anni, con l'incremento dei treni, si è ridotta la disponibilità di accesso alla re-te, riducendo i tempi di esecuzione aumentando così di conseguenza i rischi reali delle maestranze. Si abbassano gli standard di qualità dei lavori eseguiti, si dilatano i tempi di esecuzione, aumento costi, costante turbativa alla circolazione, aumento dei guasti all'infrastruttura.*
- 8) *ANSFISA ha disposto che per migliorare la sicurezza i lavori vanno eseguiti in interruzione di linea, quindi di fatto di notte, ma non ha minimamente considerato i fattori precedentemente illustrati, mentre RFI ha utilizzato questa indicazione per spostare il lavoro solo di notte emanando diverse disposizioni operative (sullo spostamento dei convogli di lavoro area di cantiere, briefing, ecc.)*
- 9) *Effetto rete snella: questa scelta ha portato inevitabilmente a distanziare i posti di ricovero di cantiere che determinano ulteriori problemi di collocazione di mezzi e materiali necessari alla cantieristica e dei tempi necessari all'esecuzione dei lavori.*

* Questi e altri punti costituiscono a nostro avviso una buona base di riflessione per avviare il miglioramento di cui evidentemente il sistema ha bisogno. Affianco alla disanima degli aspetti di cui sopra, riteniamo che ci siano delle azioni imprescindibili da compiere, quali:

* Rivedere completamente gli spazi manutentivi e

- le modalità di esecuzione dei lavori;
- Ripensare gli spazi manutentivi includendo la presa in considerazione anche degli spazi diurni (Ipo Diurne); Redigere una pianificazione chiara per il rientro delle attività esternalizzate, supportata da investimenti nei mezzi e nel comparto tecnologico con attrezzature adeguate;
- Avendo ben chiara l'importanza fondamentale della formazione: rivedere e semplificare il campo abilitativo con la riformulazione di un nuovo SAMAC più snello ed efficace che sia impostato soprattutto sulle vere necessità lavorative ad oggi presenti e che sia integrato alla base da un substrato che miri all'informazione sui rischi derivanti da queste lavorazioni, dal mancato rispetto delle regole e protocolli vigenti. Rispetto a quello attuale non è nostra intenzione mettere in discussione la quantità delle giornate di formazione, ma a nostro avviso andrebbe bensì migliorata la qualità della formazione e soprattutto quella erogata agli agenti delle ditte subappaltatrici. Non da ultimo, la revisione del SAMAC vigente sarebbe auspicabile poiché quest'ultimo non sostiene in modo concreto il passo con il ricambio generazionale e con le nuove figure professionali legate ai nuovi processi lavorativi.
- Rivedere tutti i sistemi e le modalità di protezione dei cantieri prevedendo un aggiornamento che modifichi l'attuale IPC.
- Creare un albo dei formatori attualmente abilitati e che contenga, non solo le loro abilitazioni e certificazioni in possesso ma anche i loro compiti e le loro mansioni.
- Potenziare il ruolo di protezione tecnica al fine di fornire una migliore autorità negli interventi per migliorare i processi e metodi.
- Investire soprattutto nella formazione e nella tutela delle figure centrali del cantiere al fine di metterle in condizione di operare al meglio.
- Potenziare gli apparati tecnologici deputati ad assicurare la sicurezza degli agenti sul binario nel momento dell'interruzione.
- Controllare e soprattutto sanzionare le economie ingiustificate degli agenti del movimento che sono deputati alla concessione e gestione di un'interruzione. Quest'ultimi ad oggi infatti si trovano sempre più spesso a gestire un numero di interruzioni eccessivo per un solo operatore, il che comporta, non solo un aggravio di stress per il regolatore della circolazione che si trova a svolgere da solo il lavoro di due persone, ma costituisce anche un fattore di rischio maggiore per l'errore umano in quanto intacca notevolmente l'attenzione e la concentrazione dell'operatore.
- Controllare allo stesso modo che siano in numero sufficiente anche gli operatori DOTE. Se l'operatore DOTE si trova da solo a sovraintendere a troppe lavorazioni simultanee si de-termina un accodamento dei cantieri i quali ad oggi rimangono fermi in attesa del compimento del processo e ciò porta ad inutili e gravose perdite di tempo, difficoltà operative ed oneri economici maggiori, con la necessità di un maggior numero di spazi lavorativi e quindi un aumento dei rischi di infortunio.

Lavoro usurante o un contentino per addolcire una strage ?

Il 13 settembre in Senato è stata approvata una mozione riguardante la sicurezza sul lavoro (n.71) che si propone innanzitutto di aumentare la sicurezza sul lavoro a fronte dei dati spaventosi con cui abbiamo aperto l'editoriale (559 morti in 7 mesi) attraverso una maggiore formazione sia degli ispettori del lavoro che dei lavoratori. Oltre a ciò è stato proposto quello di aumentare i controlli di sicurezza nelle aziende, aumentando il numero degli ispettori stessi. Un altro mezzo per

aumentare la sicurezza è secondo l'emendamento quello di introdurre dei premi per le aziende più virtuose su questo argomento. Sempre secondo l'emendamento un aumento dell'utilizzo dei supporti informatici garantirebbe un maggiore controllo della sicurezza dei lavoratori grazie a un'analisi capillare della loro formazione e del loro storico su questo tema, implementando i corsi di sicurezza che già oggi vengono sommini-

strati a tutti i dipendenti. Un punto dell'emendamento ci ha però molto colpiti: obiettivo introdurre il lavoro manutentivo ferroviario tra i mestieri considerati usuranti. Pur apprezzando la bontà dell'iniziativa ci chiediamo: non sembra essere una sorta di "contentino" per addolcire l'opinione pubblica? **Non avrebbe più senso inserire**

tra i lavoratori usuranti tutte quelle categorie sottoposte obbligatoriamente a vigilanza sanitaria rispetto al TUSL? Lavoratori che rischiano l'inedoneità per motivi di salute, lavori che se svolti in condizioni psicofisiche non perfette potrebbero compromettere la sicurezza propria e degli altri (collegati e utenti).

Il check-in della discordia

Come un fulmine a ciel sereno lo scorso 5 agosto Trenitalia (e tutte le consorelle) hanno introdotto il nuovo biglietto elettronico regionale.

Fin qui niente di incredibile: non è la prima volta che una novità commerciale diventa di dominio pubblico ben prima che gli stessi ferrovieri lo sappiano e spesso è il viaggiatore pendolare ad avvisarli.

La vera domanda è: chi stabilisce queste nuove norme è qualcuno che ha mai davvero lavorato in ferrovia, in particolare modo in biglietteria o come capotreno/CST? Il primo grande problema del nuovo biglietto è la sua somiglianza con il caro vecchio BER: il cliente acquista il titolo di viaggio e nella mail di risposta viene inviato il PDF relativo al biglietto acquistato. Non è un mistero che nessuno legga davvero la mail ricevuta, tanto più che l'oggetto della mail è sempre "Il tuo biglietto Trenitalia", quindi chi la riceve pensa automaticamente di essere a posto con il suo acquisto.

In realtà nella mail viene specificato che bisogna effettuare il check-in e anche aprendo il PDF allegato si trova la dicitura "non valido come titolo di viaggio".

Ma anche qui, se chi ha creato questo nuovo biglietto fosse davvero un ferroviere a contatto con il pubblico saprebbe che la maggior parte dei viaggiatori non scaricano il PDF se non quando gli viene richiesto durante il controllo del biglietto.

Del resto i nostri smartphone sono sempre più intasati da immagini, video, documenti, quindi anche pochi Kilobyte di risparmio fanno comodo.

Come se non bastasse la procedura di check-in è fattibile in maniera rapida e semplice solo se si è in possesso dell'app di Trenitalia e se si è registrati; in alternativa è necessario avere il numero del biglietto (che compare sul PDF anche se non valido) e della mail con la quale si è fatto l'acquisto.

E qui parte l'odissea: chiunque ha sviluppato questa nuova tipologia di titolo di viaggio non ha la minima idea del fatto che

- 1) il biglietto potrebbe essere stato acquistato non dal diretto interessato ma da un parente o da un'agenzia di viaggi;
- 2) Molti viaggiatori non usano l'app di Trenitalia ma altre simili;
- 3) Non sapendo di dover fare il check-in spesso ci si ritrova a dover gestire il fatto che un viaggiatore ha comprato il biglietto ma non lo ha "validato" entro l'orario previsto.

Come se non bastasse, la nuova formula del biglietto regionale impedisce quella che è sempre stata una caratteristica molto importante: il viaggiatore non può più interrompere il suo viaggio e ripartire entro la scadenza delle 4 ore, cosa sfruttata da molte persone specie in regioni dove vi sono molti collegamenti ferroviari.

Il risultato di questo bizantinismo è che ci si ritrova spesso a dover discutere con dei viaggiatori che si sentono presi in giro due volte: non solo hanno acquistato il titolo

di viaggio, devono pagare un nuovo biglietto a bordo del treno, con la maggioranza, perché non lo hanno "validato" prima di salire. Fortunatamente per ora si sono imposte delle "regole di ingaggio" più blande, ma quando finirà il periodo di tolleranza quanti scontri ulteriori dovremo sostenere, specie con i viaggiatori occasionali?

A nostro avviso ci sembra che gli eventuali vantaggi di questo nuovo sistema (controllo preciso degli accessi al treno, gestione dei rimborsi) vengano totalmente eclissati dalla mancanza di un sistema univoco di validazione.

Per risolvere la situazione basterebbe utilizzare le nuove obliteratrici (quelle verdi per intenderci) anche per validare questi biglietti e permettere al personale di spuntare i QR code dei viaggiatori durante l'attività di controlleria, magari a fronte della vecchia sovrattassa di 5 euro per "mancata timbratura".

Chi scrive resta profondamente contrario a queste maggiorazioni che non fanno altro che esacerbare gli animi sul treno, però è sempre meglio comminare una sovrattassa di 5 euro piuttosto che pretendere da gente che già ha effettuato l'acquisto di un biglietto che ne comprino un nuovo maggiorato di 5 o addirittura 75 euro.

Altrimenti un'altra opzione sarebbe quella di dotare i treni, come gli autobus, di un sistema di timbratura a bordo (magari sfruttando gli schermi presenti sul treno) per effettuarla ma, comprendiamo perfettamente, si tratterebbe di una spesa proibitiva per le IF. Ci sembra pertanto evidente che i benefici di questo sistema farraginoso siano pari a zero.

A questo punto però ci sovrviene un dubbio: e se questo sistema fosse il tentativo di eliminare l'attività di controlleria dei capotreno, affidando alle sole squadre di anti-evazione o protezione aziendale il compito di effettuare i controlli a spot?

A pensarci bene potrebbe essere un'ulteriore mossa per rendere il mestiere del capotreno un'attività non più utile a bordo del treno: dopo averlo esautorato dal movimento, eliminando anche l'attività di controlleria cosa resterebbe da fare per il personale di scorta? Un attacco indiretto era già stato sferrato lo scorso anno eliminando la figura del CT tra quelle essenziali per l'effettuazione di un treno da parte di ANSFISA, allarme poi rientrato dopo le proteste dei sindacati, ma se davvero non restasse quasi più niente da fare ai capotreno sui mezzi leggeri perché non ipotizzare la loro scomparsa? Alla luce di questa considerazione l'ambiguità del sistema di gestione dei nuovi biglietti regionali sembra quasi una mano tesa per nascondere il coltello nell'altra: per ora non possiamo garantire una gestione coerente dei biglietti e ci affidiamo al "senno e ponderatezza" dei capotreno ma, un domani, quando magari grazie anche alle AI si potrà gestire una grande messe di dati senza l'intervento umano...

Speriamo che queste considerazioni siano solo frutto dello scoramento per l'ennesimo tentativo di gestire in "maniera fantasiosa" i biglietti e non una triste profezia.

TRENITALIA TPER in movimento verso Avezzano

Si agitano i colleghi di Trenitalia Tper scarl. La nuova società (ormai non più tanto nuova dati i 4 anni di esistenza) in teoria sarebbe controllata di Trenitalia ma anche di Tper quindi i trasferimenti verso le altre società del Gruppo FSI sotto forma di cessione di contratto dovrebbero essere eccezionali e previo manifestazione di interesse pubblica. Eppure già lo scorso anno una neoassunta ha potuto usufruire di un trasferimento anomalo in Trenitalia DBR Abruzzo, presso il deposito di Avezzano.

Le illazioni tra i tanti colleghi che speravano in un trasferimento verso altri lidi sono stati ovviamente molte, scandendo anche un po' nei cliché, salvo poi metabolizzare l'accaduto tra scoramento e incazzatura. Questo anche perché dato che vi è stato un trasferimento ritenuto impossibile si è accesa la speranza che anche altri fossero sul procinto di venir accordati.

In realtà, fino a poco tempo fa, sembrava si fosse trattato di un evento unico, una sorta di allineamento magico di tutti i pianeti che ha permesso alla collega di coronare il suo sogno di svolgere l'attività di capotreno nella regione natia.

Ora invece dovremmo chiedere uno studio del CERN sul deposito di Avezzano, per scoprire se siamo di fronte a qualche anomalia gravitazionale.

Infatti pare che almeno altri due colleghi entro dicembre riusciranno a coronare il loro sogno di lavorare nella regione del centro Italia sempre nel deposito che ha accolto l'anabasi della collega l'anno prima.

Il tutto nonostante non ci sia un surplus di personale in TTX, anzi le carenze sono croniche. Nemmeno scambi intersocietari a saldo zero sono stati accordati, però si cedono risorse ad Avezzano.

Questa corrispondenza di amorosi sensi tra Emilia ed Abruzzo ci lascia abbastanza perplessi.

Ci sono tanti colleghi arrivati in Emilia-Romagna con il desiderio di lavorare in ferrovia che volentieri si sposterebbero nella loro regione di origine, perché non accontentarli tutti in coerenza del dettato contrattuale?

Specialmente in una società totalmente controllata da enti pubblici non dovrebbero esistere "figli e figliastri": non dovrebbero essere garantiti trattamenti di favore né sulla base dell'origine geografica, né tantomeno sull'appartenenza a determinate sigle sindacali o partiti politici.

Se le voci avessero fondamento, auspichiamo un riallineamento di tutti i pianeti e che si intraprenda un percorso trasparente ed egualitario.

Caro Maestro, dopo la prova freno all'ETR 421 ricordati di reinserire

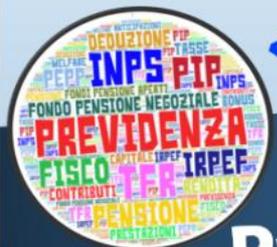
IL FRENO DI TRATTENUTA!!!

GIORNATA DELLA PREVIDENZA 2023

MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE ORE 9,00

Prima sessione autunnale delle ormai consolidate giornate di formazione e informazione in materia fiscale e previdenziale (obbligatoria e integrativa)

«Lo studio è la migliore previdenza»



corso sia in presenza che in modalità webinar

Prenotazioni a: pronti@sindacatofast.it

INVESTIRE NEL FONDO PENSIONE RISPARMIANDO SULLA FISCALITA'

CALCOLA LA MASSIMA CONTRIBUZIONE MENSILE A FONDO PENSIONE

Questo calcolatore (*non ufficiale*) permette di definire al variare dello stipendio base (per passaggi di livello, apa, aumenti contrattuali) ovvero al variare del contributo base (1%) versato a Fondo Eurofer, la **percentuale massima deducibile fiscalmente destinabile mensilmente a fondo pensione da parte del lavoratore**. **Inserendo nella casella verde il contributo base (1%) si ottiene il risultato:**

Contributo base 1% - €	Contributo MAX - %	Contributo €/mese	Contributo €/anno
35	10,06	352,00	4224,00
	10,00	350,00	4200,0



CCNL FS '22 - CALCOLA MASSIMO CONTRIBUTO % FISCALMENTE DEDUCIBILE DAL LAVORATORE

FONDO EUROFER, AGOSTO 2023

RENDIMENTI NETTI ANNUALI COMPARTI FONDO PENSIONE e TFR, al 31-8-2023

- COMPARTO DINAMICO + 6,83 %
- COMPARTO BILANCIATO + 4,14 %
- COMPARTO GARANTITO + 1,98 %
- TFR a INPS o DdL + 1,30 %

