



Trasporti

Non permettiamo sciacallaggio sulla pelle dei lavoratori autoferro con la scusa di contagio da Covid 19

vademecum procedure in caso di richiesta di accesso alle prestazioni del “fondo bilaterale di solidarietà autoferrotranvieri”



Nazionale, 11/03/2020

Siamo di fronte ad una situazione di enorme emergenza nazionale, lo dimostra la decisione assunta dal Governo di estendere a tutto il paese le misure fino a due giorni fa, limitate alle zone rosse.

In questo momento molto particolare stiamo assistendo in tutta Italia al susseguirsi di richieste, da parte delle aziende che svolgono servizi di TPL, di accesso alle prestazioni del Fondo di Solidarietà Autoferrotranvieri giustificandone il ricorso con la contrazione dei servizi dovuti alla chiusura di tutte le scuole di ogni ordine e grado e del ricorso allo smartworking o telelavoro.

Come O.S. respingiamo questa impostazione per alcuni ordini di motivi:

1.

Tutti i servizi di TPL vengono finanziati dallo Stato tramite il “Fondo nazionale trasporti” con finanziamenti ripartiti con appositi decreti, in base alla quantità dei servizi che ogni singola regione eroga ai propri cittadini;

2.

Tali finanziamenti sono, quindi, dati “a priori”; nel senso che gli stessi formano il quantitativo delle risorse che ogni singola regione ha per garantire la mobilità dei propri cittadini all’interno della stessa garantendo una quantità di servizio definito dallo stato “minimo”;

3.

Lo stato ha demandato alle regioni il compito di aumentare tali servizi, aggiuntivi del “servizio minimo” tramite destinazione di fondi regionali aggiuntivi a quelli che lo stato destina ad ogni singola regione;

4.

Tali corrispettivi formano, dunque, la base su cui vengono quantificati ed assegnati i servizi; ovvero la base su cui vengono bandite le gare per l’assegnazione degli stessi;

5.

Le gare o gli affidamenti possono essere effettuati in due modalità:

-

GROSS COST: il costo viene stabilito a priori in cifra fissa; gli introiti della vendita dei titoli di viaggio sono incassati dall’ente concedente;

-

NET COST: il costo dei servizi viene erogato al 65% del loro valore e il restante 35% sta all’affidatario introitarlo tramite la vendita dei titoli di viaggio

Da quanto sopra ne scaturisce una sola conclusione:

i servizi sono finanziati “a prescindere” e quindi ci sembra alquanto sconcertante che in un simile frangente, quale è quello che stiamo vivendo ora, ci sia qualcuno che “speculi” sul fatto che siccome le scuole sono chiuse e non vengono effettuati i servizi scolastici, riducano proporzionalmente i finanziamenti al TPL!!!!

QUESTO SI CHIAMA SCIACALLAGGIO!!!!

Rivendichiamo il fatto che le singole regioni continuino ad erogare la totalità dei finanziamenti spettanti al TPL in modo che vengano garantiti sia i livelli salariali che occupazionali della categoria!

Nelle aziende in cui il servizio è affidato in modalità “net cost” le regioni devono integrare il finanziamento con la media degli incassi rilevata nei 12 mesi precedenti questa situazione emergenziale.

Chiediamo altresì che ai lavoratori coinvolti nelle attività produttive ritenute essenziali e nei servizi pubblici essenziali siano tutelati garantendo:

1.

L'adozione di tutte le misure necessarie ordinarie e straordinarie corrispondenti ai livelli di rischio, dettati dalle norme che regolamentano la materia, nonché dagli ultimi provvedimenti governativi. In via esplicativa e non esaustiva:

2.

La sanificazione degli ambienti di lavoro; 3. La distribuzione di tutti i dispositivi di sicurezza individuali di livello adeguato alle specifiche situazioni lavorative;

Modalità operative “emergenza coronavirus”

Qui di seguito forniamo le indicazioni su quali passi e procedure dobbiamo mettere in campo immediatamente per fronteggiare lo scenario descritto in premessa.

1.

Richiesta di incontro.

Al fine di cercare di contrastare il modello operativo descritto in premessa occorre immediatamente chiedere un incontro agli Enti Affidatari (regioni, province autonome, province, comuni, agenzie territoriali della mobilità) contenente i seguenti punti:

-

Conferma dei finanziamenti così come individuati dai contratti di servizio per lo svolgimento dei servizi ordinari per la durata della riduzione dei servizi;

-

Richiesta di integrazione del corrispettivo, in caso di affidamento in modalità “net cost”, tramite corresponsione del “pro quota” relativo alla vendita media dei titoli di viaggio relativa ai 12 mesi precedenti il blocco dei servizi e rapportata alla durata della sospensione;

-

Nessun ricorso al “fondo di solidarietà autoferrotranvieri” in quanto non ne ricorrono i presupposti;

-

Eventuale smaltimento delle ferie, permessi retribuiti, festività soppresse pregresse al personale risultante in possesso di tale “monte ore”;

1.

In caso di ricezione di apertura del confronto previsto per la fruizione delle erogazioni previste dal “fondo di solidarietà autoferro”

In questo caso è bene sapere che, rientrando la riduzione dei servizi svolti nella casistica di “eventi non imputabili alla volontà aziendale”, rientranti quindi nelle previsioni di cui all’art. 5 c.1 DM 05 02 2019 di istituzione del Fondo di Solidarietà Autoferrotranvieri, pubblicato in GU – serie generale- n° 81 del 05 04 2019 (che in seguito alla sottoscrizione dell’A.N.04 07 18, che ha modificato il precedente A.N. istitutivo del 2013 recependo i contenuti del D.lgs 148/15 “**JOBS ACT**”, ha sostituito il precedente D.M. istitutivo), bisogna procedere con le seguenti modalità [previste dall’A.N. 24 05 16 art 2 lettera a); art. 3 lettera a)]:

-

Art. 2

Ai fini del presente accordo, le prestazioni erogabili dal Fondo si definiscono come segue:

1.

assegno ordinario: il trattamento di sostegno al reddito di cui all’articolo 5, comma 1, lett.a) del decreto istitutivo del Fondo;

- art 3.

L'accesso alle prestazioni ordinarie di cui al precedente comma 2, lett. a), è subordinato alla sussistenza delle causali previste dagli articoli 11 e 21 del D. Lgs. 14 settembre 2015, n. 148 ed è regolato dalle procedure che seguono:

a) Eventi oggettivamente non evitabili che rendono non differibile la contrazione o la sospensione temporanee delle attività produttive.

L'azienda fornisce tempestivamente alle RSU/RSA e alle Segreterie territorialmente competenti delle Organizzazioni Sindacali stipulanti il presente CCNL, specifica comunicazione scritta contenente le cause e la durata prevedibile della contrazione o sospensione dell'attività produttiva ed il numero dei lavoratori interessati. Le parti sindacali destinatarie di detta comunicazione possono richiedere, entro 5 giorni dal ricevimento della medesima, un esame congiunto in ordine alla ripresa della normale attività produttiva ed ai criteri di distribuzione dell'orario di lavoro. La procedura dell'esame congiunto dovrà esaurirsi entro i 5 giorni successivi a quello in cui è stata avanzata la richiesta.

- In questa fase è necessario attivarsi perché in primis, visto che sicuramente addebiteranno la riduzione del personale ai tagli ai corrispettivi che gli enti concedenti/affidatari erogano, vengano inserite nelle premesse degli eventuali verbali di attivazione, le motivazioni espresse in premessa a questo documento.

Entità dell'importo erogato dal fondo

Con l'emanazione del D.M. 05 02 19 sono state recepite, per gli autoferro, le modifiche inserite nel Jobs Act alle norme sulle prestazioni a sostegno del reddito.

Quindi. Siccome sono state equiparate tutte le norme esistenti a quelle dettate appunto dal Jobs Act, risulta che l'importo massimo erogabile è pari a:

€ 1.129,66 euro per retribuzioni superiori a 2.159,48 euro,

€ 939,89 euro per retribuzioni inferiori a 2.159,48 euro

Contribuzione al fondo Per poter accedere alle prestazioni del fondo bisogna che l'azienda e i lavoratori abbiano versato l'apposita contribuzione al fondo, che per il fondo di solidarietà autoferrotranvieri è pari al 0,50% dell'imponibile previdenziale mensile di cui 2/3 a carico dell'azienda e 1/3 a carico del lavoratore.

Le aziende che ricorrono alle prestazioni del fondo sono assoggettate all'ulteriore contributo dell'1,5% sull'ammontare delle retribuzioni "perse", cioè della differenza tra quanto eroga il fondo e quanto avrebbero percepito i lavoratori se avessero svolto normalmente la propria attività lavorativa.

Quindi prima di intavolare qualsiasi trattativa di merito è necessario verificare se azienda e lavoratori siano assoggettati al contributo aggiuntivo previsto.

Accesso alle prestazioni

Ai sensi dell'art.6 punto 4 A.N. 40 07 18, l'importo massimo erogabile dal Fondo per le prestazioni di cui al D.M. istitutivo dello stesso non può superare di 4 volte l'importo del contributo ordinario annuo dovuto dall'azienda nell'anno precedente, al netto delle prestazioni già deliberate a qualunque titolo nello stesso periodo, calcolato retrocedendo di 3 mesi il mese di presentazione della domanda.

Ai fini del calcolo, previsto nel comma precedente, il costo delle prestazioni si ottiene deducendo dall'onere complessivo i contributi addizionali e quelli integrativi.

Quindi si dovrà prestare la massima attenzione a valutare l'importo complessivamente versato dall'azienda per non trovarsi "scoperti" sull'erogazione della prestazione.

Altra attenzione, in questo frangente dovrà essere prestata al fatto che, avendo i vari DPCM emanati, attivato la CIGO in deroga ed eventualmente delibere regionali in estensione alla possibilità di applicazione della deroga, questa venga applicata anche al Fondo autoferro.

USB Lavoro Privato, *Trasporto Pubblico Locale*