SMA
LA VOCE
del personale di macchina
e del personale delle attività ferroviarie

VACMA-DAY

Novembre
ANNO LVIII - N. 11/2005 - PROPRIETÀ FAST CONFSAL - VIA DEL CASTRO PRETORIO N. 42 - 00185 ROMA
POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - D.L. 353/2003 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) ART. 1, COMMA 1 - DCB ROMA

mensile dello FAST-Ferrovie/Confsal
CONF.S.A.L.

www.sindacatosma.it

N. 11

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

SEDE	TEL. SIP	INDIRIZZO	SEDE	TEL. SIP	INDIRIZZO
ANCONA	071-43962/5923294	Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA	PALERMO	091-6176044	Via Roma, 28 - 90123 PALERMO
BOLOGNA	051-6303232	Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA	PESCARA	085-293354/4282364	Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA
CAGLIARI	070-6794718	Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI	PISA	050-917692	(presso Staz. FS Pisa C.le) Via F. Corridoni - 56100 PISA
CALTANISSETTA	0934-531435	(presso Dep. Loc.) Piazza Roma - 92100 CALTANISSETTA	REGGIO C.	0965-56658/863200	Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA
FIRENZE	055-2353870/486515	Piazza Baldinucci, 2/R - 50136 FIRENZE	ROMA	06-4871946/47307768	Via Marsala, 75 - 00185 ROMA
FOGGIA	0881-703725/722160	P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA	SIRACUSA	0931-406427	(presso Dep. Loc.) Via Brenta - 96100 SIRACUSA
FOLIGNO	0742-333236	Staz. FS Piazza Unità d'Italia - 06034 FOLIGNO	TORINO	011-5097310/5098483	Via Sacchi, 45 - 10125 TORINO
GENOVA	010-2742531	Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA	TRIESTE	040-3794267	Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE
LECCO	912-821-339	Via Ferriera, 1 - 22053 Lecco	UDINE	0432-581517/592356	Via Giulia, 5 (presso Dep. Locomotive) - 33100 UDINE
MILANO	02-66988408/63712006	Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO	VENEZIA	041-932558/784547	Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)
NAPOLI	081-5672317	Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI	VERONA	045-8014050	Stazione FS Piazzale XXV Aprile - 37100 VERONA

LA VOCE
del Personale di Macchina e delle Attività Ferroviarie

Mensile del Sindacato Macchinisti e Attività Ferroviarie

PROPRIETA' FAST Ferrovie
Redazione, Direzione e Amministrazione
Via del Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma
Tel. (06) 64829000-64829001 - Tel. FS (970) 67666
Fax (06) 47307556 (sussidiario) 4454697 - Fax F.S. (970) 67556
EMAIL: sn@fastferrovie.it
Registrazione del Tribunale di Roma N. 299 del 20 maggio 1987
Sped. in abb. post. - Art. 1 - Comma 1 - Legge 27/02/2004 n. 46

Direttore Editoriale: **Pietro Serbassi**

Direttore Responsabile: **Danilo Rizzi**

Hanno collaborato a questo numero:
C. Nevi, B. De Filippo, F. Anguilla, L. Lo Campo, A. Apadula, R. Santi

Impaginazione e grafica:
P. Serbassi

Archivio fotografico SMA curato da:
A. Di Iorio, S. Ciminiello, S. Patelli, M. Beltramello

Copia € 2,00 - Abbonamento € 18,00
Abbonamento sostenitore € 250,00

Tutti i versamenti devono essere effettuati sul C/C Bancario, n. 13 intestato a:
FAST Ferrovie
presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini

Si prega indicare chiaramente il proprio nome e indirizzo, nonché la causale del versamento.

Stampa: **Empograph -** 00010 Villa Adriana (Roma)
chiuso in tipografia il 28/11/2005

Sommario

EDITORIALE

Editoriale
di Pietro Serbassi ..... pag. 3

ATTUALITA'

Direzione Operativa ..... pag. 5

Consiglio Generale A.L.E. ..... pag. 7

"Assurdi" fogli disposizioni F.S.
di Faustino Anguilla ..... pag. 10

Protesta VACMA
di Faustino Anguilla ..... pag. 11

Calendario 2006 ..... pag. 12

Le quote rosa
di Lucia Lo Campo ..... pag. 14

RTC ..... pag. 15

Pensione complementare... per fare chiarezza!
a cura di Agostino Apadula ..... pag. 16

VACMA - L'inizio della fine
a cura di Roberto Santi ..... pag. 18

Regione Liguria - Azienda Sanitaria 3 Genovese ..... pag. 21

Problematica Amianto... ...l'incontro con l'INAIL!
a cura di Agostino Apadula ..... pag. 22

Uno dei pilastri fondamentali della politica economica Europea è la liberalizzazione dei servizi pubblici e non, dei vari stati membri. Una politica, questa, improntata sull'idea che una sana iniezione di concorrenza favorisca lo sviluppo, ampliando i servizi offerti e abbassandone il prezzo con un evidente beneficio del cittadino utente.
Una logica questa, ovviamente, condivisibile ma che alla prova dei fatti, per molteplici ragioni, sta rivelando i propri limiti. Non aver tenuto nel giusto conto la complessità economica, sociale e legislativa dei vari stati membri ha, di fatto, creato situazioni variegate che, a volte, hanno ottenuto l'effetto opposto allo spirito del legislatore.
Vediamo, quindi, che se per le telecomunicazioni questa liberalizzazione ha incontrato poche difficoltà , già per il mercato dell'energia e del sistema creditizio, le resistenze dei vari paesi sono evidenti; le note e recenti vicissitudini del nostro sistema creditizio ne sono la conferma.
Ma è nella liberalizzazione dei trasporti che questa politica ha mostrato in maniera evidente i propri limiti. La semplicistica formulazione delle delibere ha permesso ai vari stati membri di legiferare tenendo conto più delle esigenze economiche interne che della direttiva Comunitaria.
L'Italia ha attuato, soprattutto nel settore ferroviario, una politica di liberalizzazione estremamente spinta, andando oltre, credo per la prima volta nella nostra storia di adesione alla CEE, a quanto ci veniva imposto dalla direttiva. Risulta evidente che la "direttiva" ha fatto da pretesto ad una politica di dismissione da parte dello Stato della gestione, soprattutto economica, del trasporto ferroviario; a conferma di ciò vi è la cessione alle regioni, con la Bassanini, del trasporto pubblico locale.
La regionalizzazione delle ferrovie ex concesse ha, poi, creato una sorta di piccoli monopoli Regionali con competenze e regolamenti a se stanti che creano non pochi problemi ad un necessario quadro normativo e contrattuale unico nel settore; per non parlare dell'evidente conflitto d'interessi con le Regioni che da una parte sono impresa di trasporto e dall'altra committenti dei servizi di trasporto.
La nascita di nuove Imprese ferroviarie non solo Nazionali è sicuramente un fatto positivo; il vettore ferroviario in Italia detiene quote di mercato lontane dagli standard Europei, c'è quindi un'enorme possibilità di espansione con evidenti benefici per la collettività. Diverso è il discorso se queste imprese riescono solo a sottrarre mercato alla nostra azienda nazionale, che non può, o non vuole, sviluppare un' adeguata capacità d'impresa.
In questo contesto risulta avvilente l'assenza di un dibattito politico serio e propositivo sulla politica dei trasporti nazionale; pensare che la liberalizzazione del settore sia la panacea di tutti i mali denota una scarsa conoscenza delle problematiche ma anche delle opportunità che il trasporto su ferro porta con se.
La volontà politica di sottrarsi alla possibilità di incidere in maniera profonda, attraverso Trenitalia, sulle politiche dei trasporti è veramente folle. Lo sviluppo turistico e industriale di vaste aree del Paese passa attraverso un mirato sviluppo infrastrutturale che abbia con se un' adeguata offerta commerciale.
Il risultato di questa politica si traduce in un sempre maggiore taglio delle risorse destinate agli investimenti, perpetrato dalle varie leggi finanziarie che si sono succedute negli ultimi anni; tale drastica riduzione ha ritardato gli interventi sulle infrastrutture e, di conseguenza, ha limitato, a poche linee principali, l'usufrutto delle esigue risorse disponibili, ostacolando così le prospettive di sviluppo del trasporto ferroviario.

di Pietro Serbassi

Il quadro globale è davvero sconfortante ma la drammaticità della condizione, sicuramente dovuta anche a scelte politiche opinabili, non può e non deve essere un alibi per il management del Gruppo FS.
Le letture ottimistiche del momento, descritte ed illustrate all'interlocutore di turno, dagli Amministratori Delegati del Gruppo FS e dallo stesso Ing. Elio Catania (Amministratore Delegato e Presidente del Gruppo FS) in qualunque occasione utile venga a presentarsi, sono così distanti dalla quotidiana realtà ferroviaria vissuta dai clienti e dai lavoratori sui treni.
A dire il vero, la situazione appare sempre più fuori controllo; infatti, la Fast Ferrovie, unitariamente con le altre OO. SS., si è vista costretta a richiedere formalmente alle massime autorità responsabili, un piano d'impresa in grado di correggere la deriva negativa che interessa la gran parte delle aree produttive dell'Impresa.
Con profondo rammarico e con crescente preoccupazione, siamo costretti a prendere atto di come le

azioni che giornalmente vediamo mettere in atto dai vertici FS, siano, nella sostanziale realtà, enormemente distanti se non addirittura contrastanti, con quelle iniziative atte a fermare il degrado e a sostenere concretamente quell'ipotesi di sviluppo del Gruppo, che c'è stata più volte annunciata.
Dalla disagevole posizione di testimoni, dove la controparte ci ha relegato con il suo modesto e scorretto coinvolgimento del sindacato tutto, ci sentiamo in dovere di esternare forti dubbi sulla reale capacità e possibilità, da parte di questa dirigenza di Trenitalia, di farsi trovare pronta all'appuntamento con l'aumento di capacità infrastrutturale che farà seguito alla consegna delle opere riguardanti le linee principali e i nodi, nonché all'installazione delle nuove tecnologie.
La Fast Ferrovie, unitamente alle altre OO. SS., ha sempre ricercato il confronto con la controparte aziendale, ritenendolo, forse mai come in questo particolare momento, indispensabile ed ineluttabile. Anche perché la necessità di rivedere profondamente il progetto divisionale di Trenitalia, studiandone le ricadute sui territori, è diventata ormai un'azione tassativa, così com'è ormai imperativo perseguire quelli che sono gli obiettivi dichiarati. Solo così sarà possibile discutere nel merito delle azioni proposte per realizzarli.
Il cambiamento strategico di Trenitalia rispetto agli aggiustamenti organizzativi sia di RFI, sia delle altre società del Gruppo FS, crea notevoli preoccupazioni.
Infatti, tale evoluzione rischia di allargare la disaffezione, già ampiamente diffusa nei ferrovieri, nei riguardi di quella Società creata con la loro divisionalizzazione. Lo stesso sentimento anima anche i dirigenti, che, con ogni nuovo ordine di servizio, si sentono, ogni volta, un po' più alleggeriti delle proprie competenze.
Un tipico esempio in materia sono, loro malgrado, i vecchi Direttori Territoriali della DTR. Nati, nei fatti, come Amministratori Delegati del trasporto Regionale facente capo a Trenitalia, si sono trovati improvvisamente sgravati delle Relazioni Industriali, subendo, contestualmente, una grave contrazione del ruolo e della responsabilità gestionale. Ora vivono nella fondata preoccupazione, che gli sia negata quanto prima anche la gestione della produzione e si compia la loro trasformazione in meri responsabili commerciali del TPL, per conto di Trenitalia stessa.
Identica preoccupazione siamo costretti a nutrire in relazione all'ipotesi di riorganizzazione concernente il Personale di Macchina e di Bordo. Tale eventualità comporterebbe, addirittura, la messa in discussione del contratto collettivo di lavoro, interessando in modo particolare la parte inerente ai contenuti professionali e l'organizzazione del lavoro stesso.
Queste sono solo alcune delle ragioni per cui la Fast Ferrovie, unitamente alle altre OO. SS., continua con insistenza a chiedere, a Trenitalia ed al Gruppo FS, la rivisitazione sia delle scelte sia dei conseguenti modelli organizzativi aziendali, per condurre, il tutto, ad una diversa condizione d'interlocuzione con il sindacato, finalmente adeguata al rispetto dei ruoli reciproci e coerente con i contenuti contrattuali.
Proprio il sistema e la gestione delle relazioni sindacali, è, ovviamente, il termometro del fallimento di un management che appare sempre più impegnato a perseguire obiettivi che risultano sempre meno comprensibili dal mondo del lavoro, dimostrando, sempre più spesso, di subire e non di condividere le scelte operate.
Specchio palese di come non devono essere gestite le relazioni industriali, è la vertenza sul VACMA. Un'apparecchiatura che d'imperio Trenitalia ha voluto applicare sui locomotori magari con il velato intento di modificare l'equipaggio di condotta. Il malessere nell'utilizzare strumenti obsoleti e di disturbo alle normali operazioni di guida dei treni è stato evidenziato spontaneamente dai macchinisti, che, a distanza di tempo, anche attraverso le denunce degli RLS, hanno finito per richiamare l'attenzione sia delle AASSLL sia di tutte le diverse autorità competenti in merito al problema di Sicurezza sul lavoro, dell'esercizio ferroviario e dell'ergonomia degli ambienti di lavoro su questo problema.
Nonostante l'ostinazione di RFI che, trincerandosi dietro le Norme Comunitarie e Nazionali, scarica sulle società di trasporto, e quindi, in primis, su Trenitalia, l'onere di una risposta concreta alle diverse problematiche che da sempre accompagnano l'infausta iniziativa, il sindacato tutto, con estrema determinazione, è riuscito, infine, a condividere con la controparte sia percorsi negoziali sia tappe programmate d'adeguamento degli attuali standard di sicurezza, a quelli più elevati che accompagnano la tecnologia sostenibile. Purtroppo, ogni volta, ci siamo dovuti scontrare contro azioni che, nei fatti, eludevano gli accordi presi, aggravavano il problema e creavano un sempre maggiore scetticismo sulla reale volontà da parte sia imprenditoriale sia legislativa di voler trovare soluzioni alternative a tecnologie superate, monotone e ripetitive, che possono solo assicurare la presenza ma non sono in grado di garantire che il macchinista sia realmente vigile!

FAST Ferrovie SMA
confsal
CESI Confederazione Europea Sindacati Indipendenti
Associazione Macchinisti Europei
Segreteria Nazionale
www.fastferrovie.it

Direzione Operativa

Documento conclusivo

La Direzione Operativa FAST Ferrovie, riunita a Frascati (Roma) nei giorni 28 e 29 novembre 2005, ha avuto modo di analizzare in profondità il complesso quadro normativo, politico ed economico del trasporto ferroviario Italiano, soffermandosi in particolare sulla crisi che grava nel Gruppo FS ed ha espresso, anche alla luce dei tagli previsti nel progetto di legge finanziaria, grande preoccupazione ed allarme.

L' AD del Gruppo FS ha anch'esso manifestato enorme preoccupazione sull'annunciato progetto di tagli degli investimenti. Nella sua analisi sulle prospettive economiche ed industriali del gruppo F.S., pur congelando qualsiasi programma d'investimento, l'operatività finanziaria dell'azienda è garantita solo per i prossimi 10/11 mesi. La Direzione Operativa reputa il blocco del programma di investimenti di nuove opere un rallentamento economico e sociale della Nazione. Il rilancio della nostra economia, anche nella prospettiva della globalizzazione del mercato europeo, non può prescindere dalla realizzazione di una rete ferroviaria adeguata allo sviluppo industriale e sociale del nostro Paese.

La prospettiva di una drastica riduzione degli investimenti per nuove opere infrastrutturali, nonché per progetti di rilancio del vettore ferroviario, sommata ad anni di disinteresse verso il trasporto su ferro, crea una situazione di crisi insostenibile sui già disastrati conti delle società del Gruppo FS. Questa ridotta capacità di spesa induce ad interventi normativi, da parte della società Infrastruttura, tendenti a limitare i contributi alla società di trasporto per il doppio macchinista, i cosiddetti K1 e K2, nonostante non siano ancora attuati i necessari e condivisi sviluppi tecnologici che possono giustificare radicali cambiamenti dell'organizzazione del lavoro.

La Direzione Operativa ha fortemente stigmatizzato il lungo silenzio dei vertici del Gruppo FS e la tardiva ricerca di un vero confronto con il sindacato con l'intento di ricreare un rapporto fiduciario e, quindi, rilanciare corrette relazioni industriali ormai perse da tempo.

Denuncia gravi carenze, sia del personale d'esercizio che della manutenzione. La qualità e la regolarità del servizio offerto sono la diretta conseguenza della cronica mancanza di organico.

Considera gravissimo il ritiro di 508 vetture dall'esercizio, con la conseguente soppressione di 38 treni a lunga percorrenza, come risposta alla polemica, lanciata dai Mmdia e riguardante la pulizia dei vagoni ferroviari. Rispondere ai clienti/viaggiatori sulla pulizia dei treni tagliando servizio è palesemente strumentale allo scopo di ricercare soluzioni alla carenza di personale limitando i livelli di produzione.

Ritiene necessario sviluppare un negoziato che consenta di chiarire definitivamente le problematiche attinenti all'utilizzo del sistema VACMA. Diventa oggi determinante stabilire scadenze certe sui tempi di attrezzaggio dei locomotori con il sistema SCMT e sistemi alternativi al VACMA per quanto concerne il controllo della presenza e della vigilanza, certamente non garantita dal sistema VACMA. Il problema della separazione del sistema VACMA dal sistema SCMT deve trovare soluzione immediata così come previsto dagli accordi in modo che sia possibile dare una volta per tutte una risposta chiara ai macchinisti.

L'installazione del sistema SCMT e dei sistemi alternativi di controllo di presenza e vigilanza deve essere monitorata con scadenze chiare anche attraverso la messa in esercizio dei prototipi attrezzati con le nuove tecnologie, dando la possibilità al sindacato di valutare le ricadute sul

personale anche attraverso prove statiche e dinamiche su un iniziale tratto di linea attrezzato con SCMT un esperimento concordato sull'utilizzo di nuovi sistemi.

La Direzione Operativa demanda alla Segreteria Nazionale di rivendicare un rapido processo di adeguamento del materiale rotabile al fine di garantire adeguati standard qualitativi, sia in termini ergonomici che di miglior confort..

Esprime allarme riguardo l'andamento della DGOL e nel momentaneo silenzio della DGOP riguardo il trasporto regionale.

L'Amministratore Delegato di Trenitalia deve assumersi l'onere di porre definitivamente fine a tutta la frammentazione delle relazioni sindacali fatta dalle diverse attività produttive e proseguire sulla strada riorganizzativa fino ad oggi intrapresa solo dal sistema manutentivo.

La Direzione Operativa ritiene indispensabile avviare il medesimo progetto anche nella gestione del Personale di Macchina e di Bordo, sfruttando tutte le possibili sinergie già in fase di turnazione del P.d.M. che del P.d.B.. Si ritiene necessario altresì riorganizzare un vero sistema di formazione del personale per garantire l'elevato livello di competenza del personale dell'esercizio, per fare ciò è auspicabile che tutte le linee di formazione vengano organizzate da un'unica Direzione Generale che non sia strettamente legata ai livelli di produzione.

La Direzione Operativa chiede che tali progetti organizzativi vengano affrontati con il coinvolgimento del Sindacato anche al fine di garantire un equilibrato carico di produzione su tutte le realtà presenti oggi sul territorio, con regole e garanzie che permettono corrette relazioni industriali per condividere i grandi cambiamenti industriali.

La Direzione Operativa si è espressa anche in merito agli impegni assunti, con l'accordo del 23 giugno, dal Gruppo FS per quanto riguarda la Società RFI. Il rispetto delle scadenze previste dall'accordo risulta essenziale per un negoziato che, tenendo conto degli effetti delle innovazioni tecnologiche, gestisca il cambiamento e sviluppi, inoltre, i processi di internalizzazione del lavoro nel settore manutentivo. Si ritiene, quindi, necessario nel confronto in atto con tutto il Gruppo FS di legare le dinamiche occupazionali ai piani di sviluppo, alle riorganizzazioni e alle innovazioni tecnologiche.

Cimentarsi in sperimentazioni di nuove forme di organizzazione del lavoro non può e non deve essere il sistema per ricercare la crescita della produzione. Dopo il riconoscimento nei fatti del fallimento del progetto di Divisionalizzazione, necessitano Piani d'Impresa chiari che ricerchino tutte le sinergie possibili oggi interne alla società Trenitalia stessa.

In questo contesto la Direzione Operativa chiede al Gruppo FS un forte segnale di discontinuità anche in merito alle politiche del lavoro attraverso la conclusione di una lunga fase di riduzione dell'occupazione interna che ha portato ad una situazione di crisi crescente per la mancanza di disponibilità di risorse e ad un crescente scadimento professionale che è motivo di grandi preoccupazioni per il futuro.

Non trovando riscontro nelle consuete motivazioni per le mancate assunzioni dovute alla necessità di contenere i costi e con l'annuncio di azioni organizzative in grado di compensare il calo occupazionale insieme all'inserimento dei nuovi sistemi tecnologici, RFI deve riconoscere la necessità di nuove assunzioni e di rapporti di lavoro che non possono portare il segno del precariato. La professionalità di chi opera nelle Imprese ferroviarie è indispensabile per garantire sicurezza e qualità del servizio.

La Direzione Operativa ritiene necessario intensificare i rapporti con le altre OS presenti nel trasporto ferroviario e dare corso a gruppi di lavoro anche unitari per sostenere la prosecuzione di una vertenza nata con la comune piattaforma unitaria presentata nel mese di gennaio 2005 e ci ha permesso di trovare un'unitarietà che ha realizzato risultati importanti come il rinnovo del 2° biennio economico e gli accordi del 19 aprile e del 23 maggio.

Davanti a queste prospettive la Direzione Operativa ritiene necessario che la categoria risponda in modo forte e inequivocabile all'azione di sciopero programmata per il 12 dicembre 2005 al fine di denunciare l'azione e la necessità di dover fare coerenti correzioni alle strategie fino ad ora presentate dai vertici del Gruppo FS.

La Direzione Operativa affida alla segreteria nazionale il mandato di proporre alle altre organizzazioni sindacali nel dettaglio le proposte elaborate per le diverse problematiche presenti nel Gruppo FS ma anche più in generale nel trasporto ferroviario.

Frascati (Roma)
28-29 novembre 2005

Direzione Organizzativa
FAST Ferrovie/Confsal

Consiglio Generale A.L.E.

VIA LIBERA PER LE FERROVIE EUROPEE

Si è tenuto a Siviglia, nei giorni 21 e 22 ottobre 2005 il Comitato Ale dove hanno partecipato i segretari dei quindici sindacati autonomi di Bulgaria, Croazia, Germania, Grecia, Italia, Olanda, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Romania, Serbia, Slovacchia, Spagna, Svizzera e Ungheria aderenti all'ALE.
Nell'ambito di questo importante incontro, a seguito delle decisioni del Parlamento Europeo sul traffico ferroviario, si sono affrontate le varie problematiche con il comune obiettivo di voler accompagnare e salvaguardare gli interessi del personale di macchina in questo processo di cambiamento che vede l'apertura delle infrastrutture ferroviarie nazionali, la produzione dell'interoperabilità tecnica, le cooperazioni delle ferrovie europee e la nascita di un traffico ferroviario europeo.
Dopo la relazione introduttiva del Segretario Generale ALE, Manfred Schell, si sono succeduti vari interventi che hanno avuto come oggetto di confronto, oltre le già conosciute diverse condizioni normative, economiche e giuridiche esistenti nel contesto europeo, le ultime decisioni del Parlamento Europeo sul traffico ferroviario che specificatamente per il macchinista sono:

- la patente unica per i macchinisti;
- la clausola per la professionalizzazione del macchinista;
- le visite di idoneità;

Per quanto riguarda la patente unica, il Parlamento sostiene di fissare, per mezzo di una certificazione, le richieste minime che si debbono avere per conseguire la patente di macchinista. La certificazione avviene attraverso l'accordo di un documento unitario composto da due parti: la prima parte è più professionale e impartisce i criteri linguistici e medici da adottare, la seconda da un'attestazione sulle conoscenze tecniche e specifiche dell'imprese per l'infrastrutture e del materiale rotabile. Occorre essenzialmente differenziare le caratteristiche che deve possedere un macchinista da un normale impiegato. A partire dal 2009 e fino al 2010 tutti i macchinisti devono essere certificati.
Per quanto riguarda le spese per la professionalizzazione del macchinista da parte delle imprese ferroviarie (circa 50.000 euro), i deputati hanno inserito una clausola di assicurazione che prevede un risarcimento, da parte della nuova impresa all'impresa che lo ha professionalizzato, qualora un macchinista lasci volontariamente prima dei cinque anni un'impresa ferroviaria.
Per quanto riguarda le visite di idoneità, il Parlamento ha stabilito che il macchinista fino all'età di 55 anni dovrà essere sottoposto a visita medica di idoneità ogni tre anni mentre dopo quest'età dovrà essere sottoposto a visita ogni anno.
Dopo aver valutato positive le definizioni affrontate dal Parlamento, ma non le uniche interessanti la categoria, i responsabili europei dell'ALE in previsione di futuri incontri con alcune imprese

ferroviarie già parzialmente operanti (es. gruppo industriale rail4chem r.l.) ma non vincolati da regole contrattuali, hanno deciso di stilare un "pro-memoria per futuri accordi" che, anche se non esaustivo, può essere usato come base di partenza.

Di questo documento ne riportiamo alcuni punti… Omiss... Le contraenti prendono atto che in Europa esistono differenze rilevanti negli stipendi pertanto, concordano che una gara sull'acquisizione del trasporto ferroviario europeo non può essere condotta in base a diversi livelli di paga. Condividono che i criteri per l'affidamento di gara devono mirare di più al possesso di garanzie legate alla sicurezza, alla puntualità, ai servizi e alle flessibilità del lavoro.
Le contraenti sono consapevoli del fatto che non esiste nessuna legge europea che regoli la costituzione di un contratto collettivo e che questo "Memorandum di Understanding" non rappresenta nessun contratto collettivo.
Ritengono comunque necessario che vi sia un contratto uniforme per regolamentare e standardizzare le condizioni di lavoro in Europa e che queste tengano conto delle leggi e regolamenti nazionali-statali ed europee.
Inoltre si debbono impegnare affinché tutti i lavoratori abbiano una retribuzione europea che si armonizzi ed abbia come obbiettivi principali i seguenti punti:

– Organico di personale ferroviario necessario ad ottenere un trasporto ferroviario sicuro e puntuale.
– Garanzie per i lavoratori con una protezione adeguata in relazione alla sicurezza del lavoro contro la inabilità ed incapacità del servizio.
– Promozione di tutte le assicurazioni adeguate per la tutela personale e relative garanzie alle famiglie.

Ambito di validità

(1)… omissis… Questo contratto vale per la società ferroviaria… omissis…, per imprese affiliate in …omissis…, e per le imprese che hanno sede negli stati aderenti dell'unione europea che eseguono trasporto ferroviario internazionale dentro e fuori la nazione. Le contraenti si impegnano affinché questo contratto venga applicato a tutte le nuove società che verranno in futuro costituite.

(2) Questo contratto non potrà scendere al di sotto delle regole minime contenute nei contratti collettivi nazionali della categoria.

(3) Non può essere valido come contratto collettivo per i lavoratori di uno stato diverso da quello dove è la sede (norme, regole e paghe in riferimento ai contratti esistenti in quello stato. Se un macchinista italiano lavora in Svizzera dovrà essere pagato come il macchinista svizzero, se lavora un tedesco in Italia come un macchinista italiano, ciò per evitare forte speculazione da parte dell'imprese di trasporto).

(4) Le leggi, prescrizioni e direttive europee e nazionali restano intatte.

Determinazione della retribuzione

(1) I lavoratori ricevono una retribuzione che viene calcolata come segue:

Per ogni attività, è fissato un punteggio, come riportato nell'allegato… omissis… ogni punto corrisponde ad un valore di 50 euro. Al punteggio dell'attività, vengono sommati i punti di qualificazione, come allegato… omissis… La somma dei punti, moltiplicati per 50 euro individua la retribuzione di base annuale.
La retribuzione di base annuale si calcola con un moltiplicatore, come in allegato… omissia… Il prodotto di questo calcolo rende il valore dello stipendio dovuto al lavoratore.

(2) Le parti contraenti concordano il valore delle competenze accessorie fisse e variabili rispecchiando i ritmi di pagamento come previsto dai contratti collettivi nazionali.

(3) Nel traffico internazionale, il lavoratore dovrà rispettare l'orario di lavoro in vigore nel paese dove sta lavorando, avrà calcolata la retribuzione del paese ospitante calcolata, come previsto nell'allegato…omissis…, se questa risulta più alta della retribuzione percepita nel proprio paese. Riceverà inoltre un risarcimento adeguato per il dispendio di eccedenza di vitto e per pernottamenti.

I contratti collettivi non possono essere modificati attraverso i contratti nazionali. Però deve essere pagato un minimo X pari alla differenza dell'importo tra la rispettiva retribuzione nazionale e la retribuzione estera dello stato dove il lavoratore è introdotto.

Orario di lavoro

Per l'impostazione dell'orario di lavoro valgono la direttiva 2003/88/EG e i suggerimenti concordati il 4 novembre 2003 tra CER ed ETF e l'unione europea riportato in "condizioni di lavoro del personale ferroviario operante nel traffico ferroviario internazionale".

Perfezionamento dell'organico

(1) L'organico ferroviario rispecchierà quanto è stabilito dalle regole riconosciute dalla tecnica e dalle condizioni dei rispettivi Stati. (secondo le norme previste nei rispettivi Stati).

(2) Presupposto per la qualificazione del macchinista è il possesso di un titolo di studio tecnico ed una preparazione professionale ed un addestramento adatti ad affrontare il traffico internazionale.
Possedere una padronanza linguistica che gli consenta di affrontare con necessaria sicurezza il lavoro di macchinista sul traffico internazionale.
Per il macchinista utilizzato nel traffico internazionale, dovrà essere previsto un addestramento sulla segnaletica e sicurezza internazionale.

(3) Il personale ferroviario che lavora nel traffico internazionale dovrà possedere un addestramento minimo di 24 ore di lezione, nell'anno solare, su temi tecnici riguardanti l'esercizio dell'impresa.
Il personale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale dovrà frequentare un minimo di 12 ore, nell'anno solare, di lezione linguistica relativa alla lingua straniera del paese dove dovrà lavorare.
Nella lezione linguistica si dovrà studiare in particolare la conoscenza di vocaboli specifici tecnici-ferroviari.

(4) Nei contratti collettivi potranno essere concordate le spese di rimborso per il personale che si sottopone a spese di qualificazione.
…omissis…ecc.

Cosa molto importante è che questo contratto deve essere stipulato tra l'impresa ferroviaria, il Sindacato Autonomo Macchinisti Europei (ALE) e il Sindacato nazionale dei Macchinisti.
Certo tutti hanno condiviso che alcuni argomenti come, responsabilità penali, norme di sicurezza antinfortunistica, norme assistenziali e previdenziali, dovranno essere affrontati al momento della stesura di questi contratti, ora possiamo solo dire che l'ALE sarà una controparte valida e determinante impegnata affinché la professionalità del macchinista e l'unicità del proprio lavoro siano i cardini per il futuro senza frontiere del P.d.M e dei sindacati nazionali che lo rappresentano.
Il primo passo possiamo affermare che è stato fatto; i segretari si sono salutati con l'impegno di salvaguardare i diritti e i doveri dei macchinisti europei con la ricerca di soluzioni comuni per favorire in tutti i sensi migliori condizioni di lavoro.

Associazione Professionale Macchinisti

Aderente all'Associazione Macchinisti Autonoma Europei

www.fastferrovie.it

"ASSURDI" FOGLI DISPOSIZIONI F.S.

DI FAUSTINO ANGUILLA*

Ancora una volta siamo costretti a protestare per assurde iniziative ed ordini dell'Azienda FS nei confronti dei macchinisti.

Recenti fogli disposizione, sullo stazionamento dei locomotori nelle stazioni, rasentano il ridicolo e mostrano ancora una volta la svogliatezza di qualche buon dirigente che firma F.D. senza rendersi conto del contenuto.

Ci riferiamo, in particolare, al F.D. datato 25 luglio u.s., che per "evitare l'accesso alle cabine di guida a persone estranee e per evitare atti terroristici" recita: *omissis..... ove possibile e compatibilmente con le norme di sicurezza procedere alla chiusura delle stesse omissis.....*

Come se la semplice chiusura delle porte delle loc. con una chiave, facilmente reperibile sul libero mercato, bastasse come deterrente ad evitare appunto quanto sopra evidenziato; vogliamo ricordare, certamente non ai macchinisti, ma al solerte dirigente che ha emanato tale disposizione solo per mettersi la coscienza a posto, tanto se succede qualcosa la colpa sarà come sempre attribuita al macchinista, che spesso le locomotive sono stazionate in binari lontani dal fabbricato viaggiatori ed in binari dove è scarsa la presenza degli addetti della stazione.

Più volte abbiamo protestato, come sindacato FAST FERROVIE, perché le chiavi fossero in dotazione alle locomotive, come prevedono le norme, ed è vero che in molte loc. mancano e non sono mai rimpiazzate; abbiamo anche chiesto che le serrature fossero sostituite con altre di sicurezza che garantiscano il bloccaggio delle stesse e fossero allo stesso tempo garante della sicurezza, per i macchinisti, onde evitare spiacevoli incontri, appunto con personaggi "sabotatori".

Invitiamo il "bravo" dirigente a ritirare tale ridicola disposizione e a riservare i suoi sforzi per garantire l'incolumità dei macchinisti, trovando anche diverse soluzioni per lo stazionamento dei locomotori evitando binari isolati e non frequentati dal personale di stazione.

Daremo indicazioni alle O.S. tutte ma in particolare alla Segreteria Nazionale FAST FERROVIE affinché promuova azioni di protesta presso l'Azienda e allo stesso tempo come Associazione Professionale Macchinisti SMA, vaglieremo tutte le strade percorribili, non escludendo anche il ricorso agli organi di legge, per garantire la sicurezza ai macchinisti e la non attribuzione di responsabilità nel caso di disservizi.

(*) presidente A.P.M. SMA

Associazione Professionale Macchinisti

Aderente all'Associazione Macchinisti Autonoma Europei

www.fastferrovie.it

PROTESTA VACMA

DI FAUSTINO ANGUILLA*

S'inasprisce sempre di più la contestazione dei macchinisti contro l'utilizzo dell'apparecchiatura VACMA, le massicce adesioni alla protesta del Piemonte e del Lazio unitamente a quelle già svolte in Friuli Venezia Giulia Lombardia ed Emilia Romagna, caratterizzano sempre di più la passionalità della categoria al rigetto del VACMA e la scarsa attenzione che l'Azienda F.S. mostra nei confronti dei propri lavoratori.

A nulla sono serviti i pronunciamenti delle ASL sulla dannosità di questa apparecchiatura che, citiamo ad esempio quello dell'ASL 3 di Genova che, oltre a vietare nuove installazioni e l'utilizzo nei locomotori, ha definito il VACMA elemento di monotonia e ripetitiva, compromette il livello d'attenzione dei macchinisti nei confronti d'altri aspetti della guida, non rispetta i criteri ergonomici nella sistemazione dei posti di lavoro, nonostante tali affermazioni e la diffida, sempre della su citata ASL, Trenitalia continua ad obbligare i macchinisti a tale utilizzo.

Nonostante l'intervento della magistratura, che a breve darà una sua valutazione, e sta indagando sui macchinisti ad Ancona, arbitrariamente distolti dal servizio e sulle pressioni psicologiche subite per la protesta al non uso della VACMA, l'Azienda insiste ritenendo tale apparecchiatura come vigilante dell'attenzione dei macchinisti.

Vogliamo precisare,ancora una volta, che il VACMA è una regressione del livello di sicurezza, non è un Vigilante, controlla solo la presenza, il VACMA è reato:

E' ora di dire BASTA , i Macchinisti facciano sentire la loro voce contestino tale costrizione all'utilizzo del VACMA così come è stato concepito ed insieme all'Associazione Professionale Macchinisti SMA ed al sindacato si adoperino per far terminare tale sopruso da parte di Trenitalia.

Ci si appelli alla Safety First, logo, questo, che pone la sicurezza al primo posto.
Si facciano intervenire gli RLS perché denuncino la mancata assicurazione sulla sicurezza da parte di Trenitalia sull'utilizzo del VACMA e allo stesso tempo promuovano l'intervento di esperti sulla materia.

Una cosa è certa la nostra attenzione su questo delicato ed importante problema sarà sempre attiva e non ci stancheremo di trattarla fino al raggiungimento del nostro scopo.

(*) presidente A.P.M. SMA

2006

Gennaio

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Febbraio

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28					

Marzo

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Aprile

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Maggio

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Giugno

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

						2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

				1	2	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Luglio

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Agosto

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Settembre

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Ottobre

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Novembre

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Dicembre

LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

LE QUOTE ROSA

di Lucia Lo Campo

Quando sui giornali leggo certe notizie, mi chiedo spesso in che paese viviamo. Viviamo profonde contraddizioni, mandiamo le nostre truppe in Afghanistan ed Iraq, condanniamo il burqa e l'arretratezza degli altri paesi, ma poi mandiamo in parlamento politici che nascondono dietro il voto segreto il loro squallido maschilismo.

Qualcuno ha detto che "si dovevano obbligare i deputati ad esporsi e a parlare a viso aperto…". Troppo tardi!

Monta la protesta delle deputate dell'Unione che si riuniscono in Comitato per presentare a Ciampi una raccolta di firme affinché non firmi una riforma in netto contrasto con gli articoli 3 e 51 della Costituzione.

L'emendamento bocciato con voto segreto, presentato dalla Commissione Affari Costituzionali, prevedeva l'obbligo di candidare una donna ogni tre uomini ed introduceva sanzioni per i partiti che non avessero rispettato l'alternanza.

Centrodestra e Centrosinistra si accusano a vicenda, ma entrambi assolvono il voto segreto che ha consentito ai "franchi tiratori" di affossare l'emendamento.

Forse l'errore più rilevante da parte delle donne è quello di domandare uno spazio agli uomini, anziché prenderselo.

E' stata l'assenza di norme che regolano la parità a tradire la Carta fondamentale.

Registriamo questa sconfitta come un grave danno al mondo femminile. Questo fenomeno ci riporta indietro di oltre 50 anni, vanificando tutti i progressi fin qua ottenuti.

Quali saranno le ripercussioni a livello sindacale?

Ma analizziamo a fondo quanto occorso. Siamo sicuri che l'azione dei franchi tiratori tenda ad affermare la supremazia maschile e non piuttosto la paura di aver perso molto terreno rispetto alle donne?

Io direi che la sconfitta è più maschile che femminile, dal momento che la bocciatura dell'emendamento ci riporta, ancora una volta, all'ultimo posto in Europa.

Ma c'è chi si dichiara contrario ed afferma che le quote rosa sono anticostituzionali. Ma un parlamentare ha il dovere di documentarsi su ciò che avviene nel resto dell'Europa?

E il pensiero mi riporta alla trasmissione "Le Iene", quando si intervistavano i politici all'ingresso di Montecitorio, interrogandoli sull'elementare nozionismo scolastico, formulando domande tipo "in che anno è stata scoperta l'America?".

Molti sono gli interrogativi, poche le risposte. Sta di fatto che nel 2005 c'è ancora qualche uomo che rimanderebbe le donne "ai fornelli". Le altre, però, non certo sua moglie o le sue figlie, ci potete giurare.

La rottura del tavolo negoziale nazionale che doveva portare anche i lavoratori della Società RTC S.p.A. all'interno delle norme previste nel CCNL delle Attività Ferroviarie, dovuta essenzialmente dalla rigida posizione della società, hanno, di fatto, annullato tutti i passaggi positivi fatti negli ultimi tempi.

La società per uscire dall'empasse Negoziale, visto che la trattativa non poteva che portare alla firma del CCNL delle Attività Ferroviarie, non ha trovato di meglio che rompere il confronto in atto, motivando tale decisione come conseguenza della dichiarazione di sciopero indetto dalle Segreterie Regionali Veneto FILT-FIT e FAST per il giorno 29/30 novembre 2005.

Posizione chiaramente strumentale visto che l'azione di sciopero era motivata dall'insopportabile situazione delle condizioni di lavoro dei dipendenti di questa società.

Le motivazioni alla base dello sciopero erano le seguenti:

- Turni di lavoro;
- Comando dei servizi;
- Lavoro notturno;
- Godimento delle ferie e dei permessi.

Argomenti che, visto la loro primaria importanza per le condizioni di vita dei lavoratori, meritavano una rapida soluzione negoziale.

La dichiarazione di sciopero era preventivabile, com'era prevedibile la massiccia adesione dei lavoratori alla protesta. Su questo dato la Dirigenza di RTC dovrà riflettere.

Come sindacato riteniamo che sarà una dura lotta, ma la volontà di chi lavora di essere tutelato da regole, certe e chiare ci darà la forza per andare avanti. Gli incontri nei quali la società manifesta a parole la volontà di concedere nuove regole sulla normativa di lavoro e sugli aumenti retributivi, non saranno sufficienti per allentare la tensione che ormai è alta fra i lavoratori.

L'attuale stato di contrasto può ritrovare il punto d'incontro, necessario per la ripresa di un dialogo costruttivo, solo, quando la Società RTC capirà che il costo del lavoro dei propri dipendenti non è una variabile, subordinata solo alle necessità Aziendali.

Visto, Quindi, che il sindacato che tutela i lavoratori in questa Società ha come contratto di riferimento il CCNL delle Attività Ferroviarie, risulta evidente che solo attraverso una ragionevole condivisione di questo contratto si può costruire un proficuo negoziato che affronti i problemi del lavoro nella società RTC s.p.a..

Diversamente sarebbe come se un qualsiasi consumatore entrando in un negozio pretendesse di "scegliere" il costo della merce che deve comprare.

Inoltre RTC deve istituire dei protocolli d'intesa con le parti sociali che non possono non ottemperare, che vanno da una coerente organizzazione delle Relazioni Industriali sia a livello Nazionale che Regionale fino alla regolamentazione di servizi in caso di sciopero.

Quelle sopra esposte, per certi versi, sembrerebbero considerazioni d'altri tempi, che ci portano alle prime vertenze sindacali fatte agli albori della società industriale. La volontà di lottare, per migliorare le condizioni di lavoro, di questi lavoratori sta facendo da esempio e stimolo per i lavoratori delle altre neonate società di trasporto ferroviario.

PENSIONE COMPLEMENTARE... PER FARE CHIAREZZA!

A CURA DI
AGOSTINO APADULA

Anche questo anno, come più volte in passato, è ripartita la vertenza legale sul riconoscimento del diritto alla Pensione Complementare, relativa alla applicazione degli **accordi sindacali,** che interessavano tutti i ferrovieri, **del 6 novembre 1991, dell'8 novembre 1991, del 3 marzo 1992 e successivi** stipulati ovviamente anche dallo **SMA-CONfsal oggi FASTferrovie.**

L'occasione di questa rivendicazione è dovuta ad una recente sentenza della Suprema Corte di Cassazione che rileva la giustezza dell'interpretazione data dal Tribunale di Bolzano, allora 2°grado di giudizio, sugli accordi succitati e sulla loro giusta applicabilità sui trattamenti pensionistici dei Ferrovieri che avevano intentato ricorso.

Per effetto di tale importante e ovviamente condivisibile pronunciamento stanno circolando documentazioni e richieste di regolarizzazione di ogni genere, rispetto alle quali è necessario fare un minimo di chiarezza, per evitare che l'apertura e l'instaurazione di nuovi ricorsi seriali, **senza le indispensabili cautele e gradualità**, portino all'indesiderato risultato, ovviamente negli anni a venire, **di nuove condanne alle spese legali per i ferrovieri che rivendicano in sede legale il loro diritto**.

Tale atteggiamento prudenziale della nostra Organizzazione Sindacale, che condivide come già detto la rivendicazione, cosa che è fuori di ogni dubbio, è bene precisarlo, **per evitare inutili e stupide strumentalizzazioni**, è finalizzato non a scoraggiare il legittimo uso del ricorso legale, bensì ad utilizzarlo **con ponderatezza e prudenza**, atteso l'atteggiamento di diniego spesso assunto dagli organi giudiziari rispetto alle istanze, soprattutto quelle seriali com'è il caso di cui trattasi, presentate dai lavoratori.

Parlano purtroppo per noi le numerose esperienze negative del recente passato.

Basta fare mente locale d'altronde alla "vertenza legale sulla rivalutazione del lavoro straordinario", alla richiesta del computo del "60% dell'IIS sul TFR/Buonuscita" comunemente conosciuta come "del 12%", alla richiesta del premio di fine esercizio "nel computo del TFR/Buonuscita", alle famose quote Opafs ecc. ecc.

Vertenze legali queste, così come per tante altre, sulle quali, come tutti sanno, si era consolidata nel tempo una certa giurisprudenza a favore dei ricorrenti, tale da non far presagire che alla fine il risultato finale sarebbe stato purtroppo inverso, tanto da determinare: **la rifusione di spese legali rilevanti a carico dei Ferrovieri che ovviamente erano e sono i titolari, nel bene e nel male, delle vertenze legali.**

Quindi, le numerose esperienze negative fatte ci devono adesso servire **per muoverci con senno e cautela** in questa rivendicazione legale sulla pensione complementare, prevista dagli accordi surrichiamati, che come è noto coinvolge tutti i Ferrovieri per cifre diverse, a partire dalle £. 220.000 per il P.d.M..

Una prima considerazione d'obbligo che deve essere fatta nello specifico è che allo stato dell'arte, per quanto sta nelle nostre conoscenze, **su cinque sentenze di Cassazione tre accolgono le tesi della Società F.S. e due dei lavoratori**. Queste ultime, sempre alla luce delle notizie che circolano e che stiamo verificando, interessano Ferrovieri posti in quiescenza negli anni 1993/1994, **quindi successivamente alla prima data prevista dagli accordi di cui trattasi: 1.06.1992 e antecedenti a quello sull'EDR dell'1/12/1995,** con il quale si resero pensionabili una quota delle competenze accessorie per cifre vicine a quelle previste con gli accordi "sulla pensione complementare del 6 novembre 1991 e successivi".

Considerato anche che, presso alcune Corti di Appello e Tribunali le istanze presentate a più riprese sono state e vengono tuttora respinte, anche con la previsione della condanna alle spese a carico dei ricorrenti, **per esempio presso la Corte di Appello di Napoli l'atteggiamento dei magistrati su questa istanza è di netta chiusura**, il nostro consiglio è di procedere per la strada che abbiamo già indicato più volte in passato: **la presentazione del ricorso amministrativo o l'espletamento del tentativo di conciliazione**

presso gli Uffici del lavoro competenti per territorio nei confronti dell'INPS ed ovviamente della Azienda F.S. che ha curato la pratica di messa in quiescenza.

Un aspetto dolente della vicenda, che dimostra la estrema provvisorietà con la quale si muovono, in una materia così complessa ed a rischio come quella legale, alcuni ben identificati soggetti è costituito dal fatto che **vengono incentivati a presentare ricorso legale persino i Ferrovieri in servizio**.

Questa è la strada giusta a nostro giudizio e non solo, qualora ingenuamente la si seguisse, **attesa la temerarietà del ricorso legale presentato**, per incorrere in una condanna alle spese certa e ineludibile per un motivo molto semplice: **manca il "petitum", c'è l'assenza di ogni motivazione oggettiva per avanzare la richiesta sia in sede legale che non.**

Non si può a termine di logica proporre ricorso per far correggere un istituto retributivo differito, qual'è appunto la "il trattamento previdenziale", che in quanto tale compete solo dopo la risoluzione del rapporto di lavoro, durante il quale come è ben noto i lavoratori, i Ferrovieri nel caso di specie, usufruiscono della retribuzione ordinaria.

La metodologia corretta rimane una sola quindi ed è quella indicata dalla FASTferrovie ed eventualmente da altri che come noi si pongano, oltre alla rivendicazione del diritto, anche l'obiettivo di evitare rischi inutili di condanna alle spese sia per i Ferrovieri che per quelli messi in quiescenza a partire dal 1° giugno 1992 a seguire.

Pertanto pur ritenendo che la condizione processuale sia diversa, **tra i ferrovieri in quiescenza prima dell'accordo dell'EDR del 1° dicembre 1995, rispetto a quelli pensionatisi successivamente** è opportuno che, tutti coloro che hanno risolto il rapporto di lavoro con le Società del Gruppo F.S. dopo il 1° giugno 1992 e che vogliano azionare il ricorso, **fermo restando le necessarie verifiche sui termini di prescrizione del diritto**, presentino ricorso amministrativo o istanza all'ULPMO di competenza, in attesa che si consolidi positivamente la giurisprudenza sui ricorsi già in essere o si determini un pronunciamento su tale problematica della Corte di Cassazione a Sezioni Unite.

Opportunamente si riporta in calce il modulo per il ricorso amministrativo che si può anche ritirare presso le sedi territoriali della FASTferrovie e/o FASTpensionati e che deve essere inoltrato per raccomandata con ricevuta di ritorno sia all'ex datore di lavoro che al Fondo pensioni F.S. che ha sede presso l'INPS.

Spett.le Società RFI/TRENITALIA (*o altra società del Gruppo F.S.)*
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

p.n. Fondo pensioni F.S.
c/o Direzione Generale INPS
Via Ciro il Grande 21 - 00144 - Roma

Oggetto**: Richiesta applicazione dell'accordo quadro del 6/11/1991 e successivi di categoria, tra F.S.s.p.a. e O.S. di categoria, di istituzione della Pensione Complementare per i ferrovieri in quiescenza dall'1.6.1992**

Il sottoscritto ……...……...…C.F…….....……nato a …….....……pr.….....

residente a……...……pr…..….. in via/piazza…….....n°……

In riferimento ai recenti pronunciamenti della Suprema Corte di Cassazione sulla problematica in oggetto, chiede la revisione del suo trattamento economico pensionistico in godimento e la liquidazione delle maggiori competenze maturate, dalla data della sua quiescenza a seguire, maggiorate degli interessi e delle rivalutazioni di legge, giusta applicazione degli accordi sindacali richiamati in oggetto.

Fa presente di essere stato alle dipendenze del gruppo F.S. s.p.a. e di essere stato posto in quiescenza, in data ..... con il profilo professionale di .....
n.m. …… presso l'impianto di…….....……

Con riserva di tutela in ogni ordine e grado

data……

firma……

VACMA
L'inizio della fine

a cura di
ROBERTO SANTI

Dopo mesi, anni di parole, accordi disattesi e disaccordi, azioni individuali, sindacali, di RSU e RSL, il tutto condito dal disagio e dalla rabbia montante del P.d.M., il **18 Novembre** si è tenuto il primo VACMADAY, ovvero l'esplosione del dissenso dei Macchinisti nei confronti di un'apparecchiatura primitiva e, più che inutile, dannosa, ai fini della sicurezza del loro lavoro.
La speranza comune è quella che il successo di questa manifestazione, con la consapevolezza che altre similari sono pronte a prendere vita, siano la stretta finale al nodo scorsoio che soffocherà definitivamente un'azione unilaterale e nociva di Trenitalia che, facendo ricorso a tecnologie degne di un museo, invece di risolvere il problema della verifica della presenza e dell'attenzione del macchinista, si limita a cercare una mera certificazione che la tuteli agli occhi dell'opinione pubblica e dell'Organo di Vigilanza Ministeriale; passando sopra al pesante aggravio dello stress della guida, creando, così, una riduzione dei livelli d'attenzione nel macchinista e quindi le premesse per una regressione della sicurezza dell'esercizio.
Fortunatamente non siamo soli nel denunciare le pericolose pecche presenti nella vetusta apparecchiatura. In merito alla nociva pericolosità del VACMA si sono già espresse più di qualche Azienda Sanitaria Locale come Organo di Vigilanza F.S. e vari esperti di problematiche

del lavoro; anche quelli il cui parere era stato commissionato da Trenitalia stessa hanno posto riserve, fatto rilevare l'inadeguatezza del Vacma, proprio come Vigilante. Diviene quindi una ricaduta naturale il fatto che qualche Magistrato, sul territorio, stia intervenendo d'ufficio sulla materia, ma malgrado ciò, la resistenza da parte della Società, anche se mostra evidenti crepe, non si è ancora fiaccata. Perché? Ma è ancora più doveroso chiedersi perché Trenitalia, in buona sostanza, sfugge ad un serio e costruttivo confronto con la Fast Ferrovie e con le altre sigle sindacali sull'argomento.
Infatti, una volta bocciato il VACMA così com'è oggi, tutte le OO. SS. sono state sempre disponibili a cercare una soluzione veramente efficace e non invasiva che permetta di verificare la presenza del macchinista, mentre l'attenzione del macchinista alla guida del convoglio ferroviario o la Vigilanza sono, secondo noi, cosa ben diversa.
Per intenderci, occorre che l'azienda, anche R.F.I. quindi, capisca cos'è il VACMA e cos'è il Vigilante ed intervenga in tal senso, per modificare innanzitutto le Disposizioni 35 e 36/2002.
La prima tappa, per noi irrinunciabile dall'Accordo del 19 Aprile u.s., è la disgiunzione del VACMA dall'SCMT e dalla R.S.C.. Premesso questo, nel lungo confronto fatto sinora con l'azienda il Sindacato ha

fatto proposte che azzerano l'invasività del dispositivo, ad esempio nel Trasporto Regionale e Metropolitano, è possibile con 11 punti o momenti di reiterazione alle normali operazioni di condotta. Cosa diversa è invece il Trasporto Passeggeri, Cargo, alla fine anche eliminando il pedale (atto dovuto) il macchinista sul Pendolino, ad esempio, potrebbe trovarsi a fare continuamente il cambio luci dei fanali. Sì, perché è uno dei punti di reiterazione individuati, ma, con un tipo di guida che per lungo tempo può essere solo di controllo e senza reiterazioni al banco, quel cambio luci diverrebbe presto "lavoro monotono e ripetitivo", insomma sarebbe fuori dalla Legge 626, perché istintivo, automatico, dannoso….come oggi diciamo è il pedale..

Per il resto, rimanendo la nostra valutazione quella dell'inutilità dell'apparecchiatura su ciò che è l'attenzione, sulla questione ergonomia, questa è già carente di sé nelle cabine di guida, figuriamoci aggiungendo il VACMA, perché il banco e tutto ciò sul quale il macchinista deve intervenire spesso non è nel cosiddetto "cono visivo" come invece prevedono le norme internazionali (rubinetto del freno compreso). Crediamo che Trenitalia debba valutare serenamente Prescrizioni come quella della ASL di Verona per 450 locomotive E656 e prendere atto che siamo al di fuori dei minimi criteri di ergonomia, su questi e gli altri mezzi più obsoleti.

Più che accampare quindi ricorsi alla Regione, al TAR ecc. con gli avvocati, servono programmi (anche del CESIFER) e meglio forse farebbe l'azienda a trovare anche qui, attraverso un confronto costruttivo con la controparte sindacale, il giusto percorso, con la giusta mediazione e soluzione. Per intenderci, l'Oerlikon a noi va bene dov'è, anche se è fuori dal cono visivo, ma dai banchi, alla poltroncina c'è davvero molto da fare.

Sul VACMA, sulla corretta ergonomia del lavoratore (anche attraverso le prove statiche e dinamiche effettuate con la consulenza della Carcerano) le nostre controproposte guardavano tutte a quelle moderne soluzioni, già sperimentate in altri paesi, che, al passo con i tempi, facevano apparire il pedale o la touche per quelle antiche, inutili e dannose arcaiche barbarie che sono.

La risposta a queste domande risulta ancor più impegnativa alla luce del fatto che, nelle trattative fatte fin'ora, sia con Trenitalia e sia con il Gruppo FS, spesso, la possibilità di aprire un negoziato e uno studio serio delle problematiche connesse alla verifica dell'attenzione e della presenza del macchinista alla condotta della locomotiva, sono stati a portata di mano, pronti ad essere colti con soddisfazione da entrambe le parti, salvo poi puntualmente svanire di lì a poco per improvvise inversioni di rotta da parte dell'impresa, dall'apparire d'improbabili ma insolubili fraintendimenti, ovvero, da ipotetici o presunti interventi esterni (Ministero dei Trasporti) che, inspiegabilmente, quando la possibilità di un accordo cominciava a prendere corpo, si concretavano come baluardi insormontabili al prosieguo del confronto.

Risulta evidente quindi, come sia difficile credere che tutto ciò sia riconducibile al solo fatto che Trenitalia abbia già acquistato 1200 apparecchiature VACMA, e che la loro mancata installazione e messa in servizio possa far risaltare un così marchiano errore di valutazione, programmazione e spesa, da parte dei dirigenti preposti, da indurre la Società a proseguire un percorso senza sbocchi e così irto di difficoltà.

Così come sembra impossibile immaginare che l'Impresa, pensando cinicamente di poter ricondurre, almeno agli occhi dell'opinione pubblica, agli errori umani, e quindi sugli incolpevoli operatori ferroviari, le cause degli incidenti, abbia deciso che: raccattare un po' d'arcaica tecnologia, vestirla con un look contemporaneo ed installarla sui mezzi di trazione(fino alla touche agli infrarossi…), fosse la soluzione più comoda al problema; pensando, nel frattempo, di superare le inevitabili e gravose ricadute sul P.d.M., facendo affidamento sulla ben nota disponibilità e sul profondo senso del dovere dei macchinisti.

Qualunque sia la risposta, resta imprescindibile il fatto che la sicurezza dell'esercizio, non può e non deve essere condizionata dai costi

d'investimento, così com'è impensabile che la stessa sia affidata unicamente all'infallibilità degli operatori ferroviari.
Quest'ultimi hanno il diritto di avere il massimo apporto che la tecnologia può loro offrire, ma la stessa deve essere funzionale, aggiornata, razionale ed adeguata, oggi deve essere insomma l'esatto contrario del VACMA.
Appare oramai evidente, quanto la partita sia ormai molto complessa. La lunga battaglia contro questo obsoleto e pernicioso macchinario, che ci ha visto fin'ora protagonisti al fianco delle RSL, delle RSU, delle altre sigle sindacali e della categoria tutta, non è per ora terminata, anche se il cammino ancora da percorrere non sembra più infinito e l'ottimismo, a pieno titolo, comincia a far capolino.
Gli errori da non commettere, a questo punto, sono più di qualcuno. A cominciare da un allentamento di tensione o di sensibilizzazione sull'argomento, che mai come in questo periodo devono essere massimi, univoci e coinvolgenti affinché i macchinisti si presentino come un gruppo granitico di resistenza all'installazione ed alla estensione di tale sciagurato arnese.
Così come bisogna evitare che qualcuna delle varie componenti che fin'ora sono state protagoniste della lotta, OO.SS., RLS, RSU e P.d.M., alla vista del traguardo cedano alla tentazione di giungerci da sole per prime.
Questa è una vittoria che possiamo cogliere solo restando uniti, contrastando così quelle forze trasversali che sistematicamente cercano di fare sponda all'impresa, sospinti dal supporto che solo il massimo coinvolgimento della categoria ci può garantire.
E' nostro dovere comune, quindi, squarciare quel velo d'ambiguità che nasconde chi, trincerandosi dietro vecchi consensi non più spendibili, percorrendo o rincorrendo obiettivi politici o personali, cerca di frenare l'inarrestabile valanga costituita della protesta collettiva di tutto il P.d.M. contro questo famigerato dispositivo.

Chi visita il mio modesto sito in internet, sa che da sempre è scritto: "Solo insieme possiamo vincere". Il riferimento è al "problema centrale, cruciale" nelle Ferrovie, al VACMA, si troverà sempre scritto:"Questa è una vertenza di civiltà"…..
Poi con altri R.L.S. dei macchinisti e dei capitreno, 1° l'amico "Ispettore" Beppe Pinto di Bologna, vogliamo divulgare il logo europeo della Sicurezza "Safety First": La Sicurezza innanzi tutto. Qualche dirigente aziendale forse direbbe che, come tanti altri che si leggono, sono solo proclami; invece no, sono dei collanti, per una nuova presa di coscienza della grande potenzialità di lotta della Categoria, dove il VACMA-DAY è stato il primo autentico segnale.
Ciò che ha dimostrato il Personale di Macchina del Piemonte, ad esempio, è che le Organizzazioni Sindacali dei Ferrovieri le vuole assieme e che quando ciò si verifica su di un argomento primario come è la Sicurezza, la risposta dei macchinisti c'è, tutta..
Ma la più grande nostra soddisfazione ora, proprio sulla questione VACMA, è sapere che in questo Paese, anche tra chi ha importanti incarichi istituzionali ci sia chi pone la Sicurezza davvero al primo posto. L'evoluzione legale della questione lo sta dimostrando a tutti.
Infine, tutti insieme, tutte le OO.SS. insieme, possiamo e dobbiamo permettere, sostenere che i Macchinisti contrastino l'utilizzo del VACMA con le azioni individuali, scollegate dal contesto generale, in virtù del ruolo che il Personale di Macchina svolge sul treno: è il preposto a verificare l'idoneità del rotabile a svolgere il servizio.
Certamente Fast Ferrovie saprà tutelare singolarmente e collettivamente i lavoratori.
Più Direzioni Provinciali del Lavoro inoltre, attraverso Presidenti dei Collegi Arbitrali nei Lodi hanno già riconosciuto una basilare condizione normativa, cioè che "Il macchinista è il preposto alla sicurezza sul convoglio per la tratta assegnatagli".
Quindi tutti dobbiamo essere coscienti di questo, sempre al fianco l'uno dell'altro, ed il passo in avanti del singolo deve essere il passo in avanti di ognuno.
Questo è quanto ci ha dimostrato il trionfale successo del primo VACMADAY, e questa è la strada che dobbiamo continuare a percorrere. **Insieme**.

Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza
Roberto Santi

Regione Liguria AZIENDA SANITARIA 3 GENOVESE

U.O. Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro

Direzione - Via Bainsizza, 42 - 16147 Genova - Tel. 010.3445606 - Fax 010.8631797

Prot. n. xxx / xxxxx Rif. xxx

Responsabile del procedimento dott. Xxxxxxx xxxxxx *Genova, xxxxxxx*

Egr. c/o TRENITALIA - Trasporto Regionale Liguria

Oggetto: verbale di prescrizione - TRENITALIA - dispositivo VACMA (Vigilanza Automatica a Controllo del Mantenimento dell'Appoggio)

In data 29.09.2005 operatori delle ASL 2 "Savonese", 3 "Genovese", 4 "Chiavarese" e 5 "Spezzino" hanno effettuato un sopralluogo presso la sede della società TRENITALIA – Direzione Generale Operativa Logistica - Liguria, in Piazza Facchini a GE-Rivarolo per constatare le condizioni in cui sono stati installati i dispositivi VACMA su alcuni locomotori.
Il sopralluogo era finalizzato a verificare le condizioni di lavoro sui mezzi sui quali è stato installato il dispositivo "VACMA".
Sulla base di quanto si è potuto accertare in sede di sopralluogo e delle informazioni raccolte sia dalla società Trenitalia sia da altre fonti si rileva che le caratteristiche del dispositivo VACMA sono tali da non garantire condizioni di lavoro rispettose della tutela della salute dei lavoratori: l'utilizzo del dispositivo nella modalità adottata da codesta società implica operazioni caratterizzate da monotonia e ripetitività, causa di stress e fatica psichica per l'operatore, potendo indurre anche minor attenzione alle operazioni di guida, poiché richiede una eccessiva attenzione a mantenere attivo il sistema VACMA.
L'introduzione del sistema senza interventi di modifica e adeguamento del posto di lavoro non rispetta inoltre i criteri di ergonomia del posto di lavoro, peraltro già di per sè non ottimale, sia per quanto riguarda le caratteristiche generali della cabina di guida sia per quanto riguarda la consolle e il sedile - quanto sopra riferito almeno ai mezzi esaminati in sede di sopralluogo.
La inadeguatezza del dispositivo in questione è stata già evidenziata da indagini scientifiche e confermata dal Coordinamento Tecnico Interregionale della Prevenzione nei Luoghi di Lavoro, che ha espresso una valutazione negativa sull'apparecchiatura in questione.
L'apparecchiatura in questione è stata installata con criteri e modalità sovrapponibili a quelle verificate anche su locomotori utilizzati da personale dipendente di codesta spettabile Direzione.
L'introduzione del sistema VACMA, pertanto, è stata effettuata in violazione **dell'art. 35 comma 1 del D. Lgs. 626/94** che impone al datore di lavoro di mettere a disposizione dei lavoratori attrezzature di lavoro che soddisfino "alle disposizioni legislative e regolamentari in materia di tutela della sicurezza e salute dei lavoratori stessi ad esse applicabili" e **dell'art. 3 comma 1 lettera f** del citato decreto legislativo dove si afferma che "devono essere rispettati i principi ergonomici nella concezione dei posti di lavoro, nella scelta delle attrezzature e nella definizione dei metodi di lavoro e produzione, anche per attenuare il lavoro monotono e quello ripetitivo"..

Per tali motivi **SI PRESCRIVE (ART. 20 D. Lgs. 19 dicembre 1994, n. 758)**

al Sig. _____, nato a _____ il _____, domiciliato in _____, Via _____, contravventore alle norme sopra specificate, nella Sua qualità di datore di lavoro, di regolarizzare le situazioni riscontrate, in particolare attuando quanto di seguito specificato:

1. eliminare i dispositivi VACMA già installati o, in alternativa, di modificarli in modo tale da:
– evitare elementi di monotonia e ripetitività
– non compromettere il livello di attenzione del macchinista nei confronti di altri aspetti della guida
– rispettare i criteri ergonomici nella sistemazione dei posti di lavoro

I termini per la regolarizzazione sono fissati in 60 giorni dalla data di ricevimento della presente prescrizione.
Entro gli stessi termini dovrà essere data comunicazione a questo ufficio della avvenuta regolarizzazione delle contravvenzioni sopra elencate.
Si rende noto che, in caso di particolare complessità od oggettiva difficoltà all'adempimento, su richiesta motivata del contravventore, ai sensi dell'art. 20 c. 1 D. Lgs. 758/94 questo organo di vigilanza potrà concedere proroga del termine fissato. In nessun caso tale termine può superare i sei mesi. Tuttavia, quando specifiche circostanze non imputabili al contravventore determinano un ritardo nella regolarizzazione, il termine di sei mesi potrà essere prorogato per una sola volta, a richiesta del contravventore, per un tempo non superiore ad ulteriori sei mesi. La richiesta di proroga deve pervenire per iscritto entro i termini di scadenza della prescrizione.
Si informa inoltre la S.V. che comunicazione di notizia di reato in relazione a tali contravvenzioni viene trasmessa alla Procura della Repubblica presso la Pretura Circondariale di Genova.
Si informa altresì che il Procedimento Penale è temporaneamente sospeso fino al momento della comunicazione al Pubblico Ministero, da parte di questo organo di vigilanza, dell'adempimento o meno alle prescrizioni impartite.
A tale scopo questo ufficio (entro e non oltre 60 gg. dalla scadenza del termine fissato nella prescrizione) verificherà se le violazioni sono state eliminate e, in caso affermativo, potrà ammettere la S.V. al pagamento in sede amministrativa, entro 30 gg, di una somma pari al quarto del massimo della ammenda stabilita per ogni singola contravvenzione.
In caso di mancato adempimento alle prescrizioni, questo organo di vigilanza ne darà comunicazione al Pubblico Ministero per la prosecuzione dell'azione penale.
Il contenuto della presente prescrizione va portato a conoscenza dei lavoratori e delle loro rappresentanze.

Il Direttore u.o. PSAL dr. Xxxxxxx xxxxxx

Problematica Amianto... ...l'incontro con l'INAIL!

A CURA DI
AGOSTINO APADULA

A seguito della richiesta avanzata dalla FASTferrovie, si è tenuto l'incontro con la Direzione Generale dell'INAIL, presenti anche le altre O.S. firmatarie del CCNL delle attività lavorative, per l'esame della problematica Amianto nel suo complesso e per verificare lo stato d'attuazione del Decreto Ministeriale del 27 ottobre 2004 nelle Società del Gruppo F.S.

La FASTferrovie durante il corso della riunione, ha messo in risalto gli enormi ritardi che si stanno registrando in ambito F.S. rispetto al succitato Decreto Ministeriale, in particolare per quanto attiene al rilascio dei "curricula", da parte delle Società del Gruppo F.S., ai **Ferrovieri in quiescenza e non**, che a vario titolo hanno subito l'esposizione all'amianto.

Allo stato attuale infatti, **la nostra O.S. ha denunciato**, sono ancora pochissimi i dipendenti ai quali è stato consegnato, tanto che in alcune realtà come l'Abruzzo le stesse sedi INAIL scrivono ai lavoratori per sollecitarli ad inoltrare detta attestazione, che è indispensabile per poter dare inizio alla fase di accertamento, **che verterà sia su rilievi tecnici, sia sui rapporti cartacei esistenti,** della presenza di amianto negli ambienti di lavoro delle aziende del Gruppo F.S. **sia ad oggi che in passato**, nei parametri d'esposizione indispensabili per accedere o meno agli aumenti di valutazione pensionistici previsti per legge.

Abbiamo anche eccepito l'inattendibilità degli stessi pochi "curricula", consegnati sia al personale di macchina che delle officine delle Marche, della Sicilia, della Campania, che per i loro contenuti dimostrano come **le Società del gruppo F.S. vogliano negare ogni minima presenza di Amianto allo stato libero** sui mezzi di trazione, sulle carrozze e negli ambienti di lavoro in genere, sia prima che dopo il 1992.

Una posizione che a nostro giudizio non è condivisibile, che è messa in mora purtroppo dai tragici eventi, riconducibili all'uso indiscriminato di amianto negli ambienti di lavoro delle F.S., nei quali sono state coinvolte le famiglie di numerosissimi ferrovieri.

La FASTferrovie ha prodotto in visione documenti incontestabili che attestano invece **la presenza sulle vetture**, **certificata anche dall'Università "Federico II" di Napoli**, di amianto in significative quantità, **addirittura alla data di febbraio 2005.**

Rispetto al problema dei tempi di durata dell'esposizione ed alle quantità di Amianto presente nei posti di lavoro, abbiamo purtroppo pure dovuto sottolineare che, **se nel caso dell'Asbestosi,** malattia nella quale i tessuti del polmone, irritati dalle fibre microscopiche dell'amianto formano cicatrici fibrose sempre più estese, **studi specifici** hanno consentito di concludere che è necessaria una esposizione intensa e prolungata, per quanto attiene invece **alla configurazione del Mesotelioma**, un gravissimo tumore che colpisce la pleura, il peritoneo e il pericardio, **la possibilità di contrazione è legato purtroppo a presenza di amianto anche in quantità pur risibili** e pertanto non è possibile definire una soglia di rischio. Questo dimostra, a nostro giudizio, la stessa strumentalità della necessità della presenza, negli ambienti di lavoro, di Amianto in concentrazione media annua non inferiore a 100 fibre/litro come valore medio per otto ore al giorno, o altro orario di lavoro previsto dai CCNL e per un periodo non inferiore a dieci anni, per avere diritto agli aumenti di valutazione ai fini previdenziali.

Questo parametro delle 100 fibre/litro è oltremodo anomalo se solo si riflette sul fatto che è riferito alla presenza delle **sole fibre di Amianto cosiddette regolamentate**, che sono come grandezza superiori a **0,2 microm**, **le sole d'al-**

tronde rilevabili con i Microscopi elettronici a scanzione utilizzati in Italia, mentre si tralasciano di quantificare **le fibre ultracorte e ultrasottili, di dimensione inferiore a 0,2 microm e riconducibili ad Amianto più vecchio**, molto più pericolose, perché estremamente leggere e quindi più volatili. **Queste ultime fibre di Amianto**, proprio perché molto piccole, **sono solo rilevabili con i Microscopi elettronici a trasmissione comunemente utilizzati in Francia** e per niente in Italia.

Con la negazione di questi rilevamenti sulle fibre ultrasottili e ultracorte di fatto lo Stato fa pagare volutamente gli sprechi pensionistici del passato, a chi a rigor di logica avrebbe avuto diritto ai riconoscimenti previdenziali per l'esposizione all'Amianto.

La Direzione generale dell'INAIL, nel corso della riunione, ha sottolineato la sua intenzione di dare indicazioni procedurali e metodologiche alle sue strutture territoriali, fermo restando che l'accertamento della presenza o meno dei parametri di rischio d'esposizione all'amianto, subita dai Ferrovieri sia per il passato che ad oggi, utili per accedere agli aumenti di valutazione previdenziali, sono ovviamente di stretta competenze di queste ultime. Ovviamente per tale ragione è quanto mai indispensabile il rilascio in tempi ristrettissimi dei "curriculum", da parte dei datori di lavoro per poter programmare quanto prima l'inizio degli accertamenti sui territori.

Unitamente alle altre O.S., che anch'esse hanno testimoniato situazioni di diffusa presenza di Amianto negli impianti F.S., si è convenuto con la stessa Direzione Generale INAIL di farle pervenire, così come è stato fatto prontamente, tutto il materiale probante sulla presenza d'amianto allo stato libero negli impianti delle Aziende F.S., al fine di dare il massimo di obiettività e congruità alla definizione delle indagini, delegatele dalla legge, per l'accertamento della presenza di amianto in essi ed in quale quantità, sia prima che successivamente all'1.1.1996, data dalla quale i ferrovieri sono stati, per previsione legislativa, assicurati presso l'INAIL.

Ovviamente sarà in questa fase operativa che il Sindacato tutto dovrà marcare la sua presenza, atteso che lo stesso Decreto Ministeriale 27 ottobre all'articolo 3/comma 6 prevede che negli accertamenti tecnici l'INAIL possa avvalersi della collaborazione delle Organizzazioni Sindacali firmatarie dei CCNL applicati nelle stesse aziende.

In questa fase ovviamente saranno le strutture territoriali della FASTferrovie a svolgere un ruolo importante, per dimostrare come e quanto i Ferrovieri hanno subito l'esposizione all'amianto. Dovremo essere capaci di fare la differenza per la buona e giusta definizione di una problematica, che per la sua complessità e per la sua importanza merita ogni impegno possibile di tutte le parti sociali.

PASSAPAROLA

personale di macchina e personale
delle attività ferroviarie
iscriviti al FAST Ferrovie