NOTIZIARIO INTERNO

FAST - CONFSAL

NUMERO 6

14 MARZO 2006

Il Sospetto...
...c'è chi non vuole un percorso condiviso sul VACMA?

IN QUESTO NUMERO

- *Il Sospetto ... c'è chi non vuole un percorso condiviso sul VACMA?*
- *Direttiva 13/2006/DIV.5.*
- *R.F.I.*

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
14/03	10:00	WASTEEL
15/03	09:30	CICLIT
15/03	10:00	RFI
15/03	16:00	Trenitalia SIDAC
16/03	15:00	Trenitalia Manutenzione
17/03	09:30	FERSERVIZI Piano d'Impresa

Questa settimana, abbiamo aspettato nella pubblicazione del notiziario, perché, proprio mentre lo stavamo scrivendo, c'è giunta la notizia del Licenziamento del collega Dante De Angelis. Abbiamo perciò utilizzato una doverosa cautela, per evitare che dichiarazioni, tempestive ma precoci, potessero essere strumentalizzate da chi non vuole, che la vertenza VACMA trovi una soluzione condivisa tra le parti sociali.

Infatti, si sta facendo spazio, nei nostri pensieri, che non tutti gli interessati lavorino per lo stesso obiettivo.

Si spiega così il motivo per cui, le prime dichiarazioni ufficiali, sono state quelle condivise con le altre OO.SS. riportate nella lettera e nel comunicato stampa di seguito allegati.

L'esecrabile licenziamento, che facilmente potrebbe sembrare dettato da propositi intimidatori, è stato preceduto dalla convocazione, per oggi 13 marzo 2006, del Ministro dei Trasporti; quest'incontro è finalizzato all'informativa al Sindacato in merito alla Direttiva n° 13/2006/DIV.5 del 9 marzo 2006, concernente la Sicurezza Ferroviaria.

Diviene, per tanto, difficile, non vedere questi due atti, come un qualcosa d'intrinseco ad una fine strategia, volta ad interrompere quel labile equilibrio che, a stento, si sta cercando di tenere in piedi, nella problematica ricerca di una soluzione condivisa. Certamente, la strada intrapresa, comporta, di per se, significative difficoltà, che non hanno bisogno dell'aiuto di chi che sia, per renderla ancora più aspra.

Dopo quanto premesso, riteniamo più funzionale, affrontare i due argomenti uno per volta:

Licenziamento di Dante De Angelis

Il provvedimento in questione, a nostro avviso troppo semplicisticamente, è stato liquidato come un atto dovuto per violazioni soggettive a norme contrattuali; infatti nulla traspare sul fatto che, la presunta infrazione, sia avvenuta quando, il "lavoratore", si è rifiutato di effettuare il treno in presenza del sistema VACMA attivo e funzionate, sistema in dotazione all'Etr che De Angelis avrebbe dovuto condurre da Bologna a Roma.

Diventa, per tanto congruente, la valutazione che il provvedimento sia una diretta ricaduta del fatto che, il rifiuto dell'apparecchiatura VACMA con il consequenziale ricorso alla doverosa Autotutela, non sia stata consonante, nella forma e contenuti, a quanto l'azienda prevedeva ed era organizzata ad affrontare. E' presumibile, pertanto, che solo l'incapacità di prendere decisioni appropriate e tempestive, da parte del dirigente preposto, ha fatto sì che il treno maturasse ben 83 minuti di ritardo con il conseguente eco sulla stampa locale e nazionale.

In ogni modo, quali che siano le ragioni ora poco importa, anche perché ci risulta che già in altre occasioni, lo stesso De Angelis, ha agito nel medesimo modo senza che gli fosse contestato alcun che.

Il fatto diventa rilevante per il sindacato per due motivi:

Un licenziamento è comunque un dramma umano del quale l'associazione può e deve farsene carico, tanto più se avviene a seguito di vertenze sindacalmente condivise.

Il licenziamento in questione avviene in un momento storico particolare: il giorno lavorativo precedente un'importante riunione della commissione tecnica proprio in merito al Sistema VACMA/SCMT.

Questo ultimo elemento, da solo, sarebbe già sufficiente a giustificare la richiesta di ritiro del provvedimento di-

(Continua a pagina 3)

FILT/CGIL FIT/CISL UILT/UIL FAST ferrovie UGL A.G. ORSA ferrovie
Segreterie Nazionali

Roma, 10 marzo 2006

Ing. Roberto Testore
Amministratore Delegato
Trenitalia S.p.A.

Dr. Luciano Carbone
Direttore Risorse Umane e Organizzazione
Trenitalia Spa

Dott. Francesco Forlenza
Direttore Generale
delle Risorse Umane di FS S.p.A.

Dr. Giuseppe Depaoli
Dir. Relazioni Industriali
FS Spa

Oggetto: richiesta d'incontro urgente

Le scriventi Segreterie, venute a conoscenza del provvedimento disciplinare relativo al licenziamento del macchinista Dante De Angelis, chiedono l'immediato ritiro del provvedimento e un urgente incontro.

La motivazione del provvedimento, legata ad un vertenza sindacale oggetto di un lungo confronto tra le parti, appare immotivata contrattualmente e rappresenta una grave interruzione del percorso negoziale avviato sulla vertenza $-3concernente il sistema VACMA e alle tecnologie di sicurezza della circolazione.

Il licenziamento rappresenta un provvedimento assolutamente fuori misura che alimenta la tensione e oggettivamente determina l'interruzione di un impegnativo percorso negoziale.

Si chiede pertanto una risposta in tempi brevissimi al fine di ricondurre la questione all'interno di una vicenda vertenziale che deve essere rapidamente conclusa.

Filt (F. Nasso) Fit (V. Tellesca) Uilt (D. Del Grosso) Fast Ferrovie (P. Serbassi) Ugl (U. Nespoli) Or.S.A. (A. Romeo)

FILT/CGIL FIT/CISL UILT/UIL FAST ferrovie UGL A.G. ORSA ferrovie
Segreterie Nazionali

COMUNICATO STAMPA

Con un'azione a freddo, del tutto immotivata, Trenitalia ha provveduto al licenziamento del macchinista Dante De Angelis.

E' un atto particolarmente grave, poiché colpisce un R.L.S. impegnato con passione a contrastare l'introduzione del VACMA nella modalità giudicata dalle ASL come nociva alla salute del macchinista.

E' inoltre un provvedimento che interviene a gamba tesa nel pieno di un confronto negoziale a cui l'azienda è stata costretta da più lotte attivate dalle Organizzazioni Sindacali.

A tale arroganza occorre reagire con forza e determinazione.

A seguito dell'incontro già convocato per lunedì 13 p.v. in caso d'esito negativo, le Segreterie Nazionali decideranno un'iniziativa di lotta da tenersi entro l'ultima decade di marzo.

Roma, 10 marzo 2006

(Continua da pagina 1)

sciplinare fatta unitariamente da tutto il sindacato a Trenitalia proprio questa sera.

Inoltre è importante rimarcare come tale richiesta debba avere, nella giornata di Domani 14 marzo 2006, una risposta, sia da parte della Società, sia da parte dell'intero Gruppo FS, affinché, tale provvedimento, non diventi il macigno più grosso, sul già irto cammino che, a fatica, tentiamo di percorrere, nel gravoso tentativo, di ricostruire un rapporto fiduciario nel sistema delle relazioni industriali.

Direttiva 13/2006/DIV.5

Il primo giudizio che ci corre l'obbligo di esprimere, è: "Inopportuna".

Inopportuna perché è emanata a seguito di un accordo come quello del 25 gennaio 2006 e tocca argomenti squisitamente appartenenti al patrimonio dei negoziati con il Sindacato.

Inopportuna perché, l'informativa in questione, è fatta successivamente alla sua emanazione, quando, la stesura della stessa, poteva essere il naturale sviluppo del confronto di merito da tempo avviato sull'"Osservatorio per la Sicurezza nei Trasporti"; trattazione interrotta, di fatto, dal mese di novembre 2005, nonostante le grandi aspettative che anche lo stesso Ministro riponeva su quest'Osservatorio.

Inopportuna perché a nostro avviso compromette il lavoro fino ad oggi fatto dalla Commissione di Tecnici e Assessor con il Gruppo FS.

Entrando poi nel merito della Direttiva, visionabile sul nostro sito www.fastferrovie.it, possiamo constatare come sia suddivisa in 4 articoli così organizzati:

Articolo 1

Investimenti prioritari sulla Sicurezza

Visti i tagli agli investimenti dovuti alla Legge Finanziaria per il 2006 si conferma che gli investimenti sulla sicurezza rimangono una priorità.

In merito a queste argomentazioni sugli investimenti e gli adeguamenti tecnologici è stato chiesto all'Amm. Del. Di RFI, Ing. Mauro Moretti, se gli adeguamenti normativi con i nuovi sistemi avessero un'adeguata tempistica; abbiamo preso atto che la fase d'adeguamento normativo per quanto riguarda RFI è da ritenersi conclusa e che la condotta dei treni "prevedibilmente ad agente solo" resta in capo alle responsabilità delle Imprese Ferroviarie come del resto il recupero treni in caso di malore del macchinista o di guasto tecnico. Nel caso del recupero treni, comunque, qualora le Imprese Ferroviarie ne facciano richiesta potrebbe farsene carico anche RFI stessa.

Articolo 2

Installazione dei sottosistemi di bordo sul materiale

In quest'articolo, di fatto, è disciplinato il metodo d'attrezzaggio dei locomotori e gli oneri a carico delle Imprese Ferroviarie le quali dovranno presentare ognuna un proprio piano d'attrezzaggio entro il 30 giugno 2006. Tale piano sarà vincolante per l'Impresa Ferroviaria e se per una qualsiasi ragione non dovesse essere rispettato dovrà essere comunicato a RFI ma comunque non potrà non essere completato oltre il 30 giugno 2008.

Articolo 3

Piani di sicurezza, modulo di condotta e modifiche tecnico normative atte a favorire il processo di transazione verso nuove tecnologie

Questo articolo entra proprio nel cuore del problema VACMA e del modulo di condotta creando, a nostro avviso, una serie di contraddizioni. La più eclatante contraddizione è evidente, quando al punto 3.d viene richiesta la necessità che le Imprese Ferroviarie devono formulare proposte atte a superare le "criticità" evidenziate dalle ASL, poi più avanti si richiama "giustamente" a quanto previsto dalla Fiche UIC 641-0 del febbraio 2001 in merito alla parametro più restrittivo della reiterazione per il controllo della Vigilanza.

Articolo 4

(Continua a pagina 4)

...la stesura della stessa, poteva essere il naturale sviluppo del confronto di merito...

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613
Tel.: 06 4454697
Tel.: 06 47307666

L'AUTONOMIA...UN VALORE PER LA TUTELA

Siamo su internet
www.fastferrovie.it

(Continua da pagina 3)

Disposizioni finali

Prevede le metodologie d'attuazione della direttiva stessa.

Pertanto, nonostante ci sia stato spiegato che questa Direttiva vuole essere un aiuto anche al confronto in atto e sia nata dalla necessità di fare un resoconto sullo stato dell'arte della sicurezza in ferrovia, visto che siamo a fine legislatura e non si è riusciti a far nascere la tanto auspicata "Agenzia sulla Sicurezza", continuiamo a ritenerla quantomeno "inopportuna".

R.F.I.

Il giorno 11 marzo 2006 si è svolto l'incontro in merito alla diagnostica, ma sinceramente riteniamo il confronto ancora in una fase d'eccessivo tatticismo tanto che non si è riusciti a chiarire neanche le più semplici controversie come l'inquadramento del personale addetto al treno diagnostico "Archimede", il quale ancora non sa se è appartenente al settore uffici o a quello della circolazione. Pertanto l'incontro si è concluso con un aggiornamento a breve termine.