



NOTIZIARIO INTERNO

FAST - CONFSAL

NUMERO 9

10 MAGGIO 2006

Cosa si sta facendo? ... (?)

IN QUESTO NUMERO

- *Cosa si sta facendo?*
- *Vertenza amianto... continua il nostro impegno come Fastferrovie!*

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO

Certamente tutti noi abbiamo ben chiaro in mente cosa si voglia dire quando si parla di Relazioni Industriali; stranamente, però, a questa nostra certezza continua a contrapporsi l'idea che ha la dirigenza del Gruppo FS.

Nonostante le innumerevoli difficoltà che sta attraversando il Gruppo FS stiamo vivendo un altro periodo di stand by delle Relazioni Industriali.

Anche la commissione sul VACMA è in una fase di incomprensibile stallo, forse gli Assessor dovranno ancora decifrare alcuni dati della sperimentazione, ma certamente il silenzio aiuta solo ad accrescere i dubbi e le diffidenze.

Mentre le proteste per il licenziamento continuano e la Società FS trova, nel cambiamento Politico Legislativo in atto, l'alibi per giustificare il proprio silenzio; si continua, inesorabilmente, il piano di attrezzaggio dei locomotori ignorando, di fatto, tutti gli impegni sottoscritti che, lo ricordiamo, prevedevano la "separazione" fra il VACMA e il sistema SCMT.

Per il resto le uniche problematiche che si stanno avviando verso soluzioni soddisfacenti sono quelle dei trasferimenti ed assunzioni, anche se continuiamo a manifestare riserve su come vengono gestite.

In merito alle assunzioni che, lo ricordiamo, abbiamo

concordato vengono attuate mediante l'apprendistato professionalizzante, per settori particolari quali il macchinista e il bordo, sono ancora vive le nostre perplessità in merito alla figura del "tutor", previsto dalla legge, da non confondere con i nostri Istruttori di Linea.

Per quanto riguarda i trasferimenti restiamo in attesa di conoscere, in dettaglio, la mappatura reale delle carenze e le modalità attuative dei trasferimenti in atto; rimaniamo, anche in questo caso, perplessi per il mancato coinvolgimento del sindacato nel definire modalità, tempi e gestione sul territorio.

In pratica, rispondendo alla domanda iniziale, ci sentiamo di dire che si sta facendo solo "melina"; atteggiamento che certamente non aiuta a risolvere la grave situazione del Gruppo FS ed in particolare di Trenitalia visto che si ipotizza un buco di bilancio, per l'anno 2006, di oltre un miliardo di euro.

Licenziamento – in merito a questo gravissimo problema che ci coinvolge, oltre che a livello sindacale, soprattutto nella sfera umana e personale dobbiamo rilevare che le proteste, relativamente spontanee, che si sono succedute fino ad oggi rispetto anche al particolare momento politico e sociale del Paese ed il conseguente atteggiamento azien-

dale, hanno, di fatto, sfilato la vertenza dalla gestione delle Relazioni Sindacali.

La controprova di quanto detto sta nel fatto che anche quel sindacato che si è fatto trascinare dalle proteste di massa, in occasione dell'ultimo sciopero, ha preferito defilarsi vedendo tale strada senza sbocco.

In compenso siamo veramente fiduciosi per la forte presa di posizione di alcuni politici che, dopo le elezioni in rappresentanza della nuova maggioranza di Governo, hanno confermato le loro posizioni e il loro impegno.

È pur vero che viene richiesto anche il coinvolgimento del Sindacato, ma considerando che il dialogo con il management FS, su questa vertenza e nei termini posti dai comitati, risulta praticamente chiuso, auspichiamo che possano imporre le loro richieste e far cambiare l'atteggiamento aziendale.

Relazioni Industriali con RTC e SBB Cargo Italia – mentre nel Gruppo FS il dialogo è molto carente, con queste due società sono in piedi veri e propri negoziati aziendali in merito ai turni di lavoro e diritti negoziabili a livello aziendale.

Le differenze fra i due diversi negoziati in atto sono significative; RTC, applicando

(Continua a pagina 2)

contratti individuali di lavoro, ha la “necessità” di regolamentarsi con una contrattazione collettiva; mentre SBB Cargo Italia ha da subito aderito al CCNL degli autoferrotanvieri ed è nei suoi intendimenti, costruire il conseguente accordo aziendale nell'ambito del CCNL sottoscritto.

Come sindacato, da parte nostra, riteniamo indispensa-

bile stabilire un percorso che porti alla stipula del nuovo CCNL delle AF anche per queste due società ma, mentre vediamo larghi spazi negoziali per quanto riguarda RTC, ci sembra che la strada intrapresa da SBB Cargo Italia sia molto più tortuosa rendendo difficile ipotizzare un percorso che porti alla stipula del CCNL delle AF.

Comunque gli incontri vanno avanti a livello territoriale dove con RTC e FAST ferrovie- Filt – Fit- Orsa e UGL, ci sentiamo di dire che siamo vicini ad un primo accordo che potrebbe trovare la soddisfazione dei lavoratori; con la società SBB Cargo Italia e FAST ferrovie - Filt – Fit vediamo diverse difficoltà, almeno come FAST ferrovie.

*La sentenza del
Giudice di
Termini Imerese
oggi apre nuovi
scenari rispetto
ai quali a nostro
giudizio bisogna
muoversi con
molta cautela...*

Vertenza amianto...

...continua il nostro impegno come Fastferrovie!

Dopo la sentenza del Tribunale di Termini Imerese diventa ancora più importante impugnare i “curricula”, rilasciati ai Ferrovieri dalle Società del Gruppo F.S., presso gli Uffici del lavoro.

Il pronunciamento del Giudice di Termini Imerese a favore del diritto di un nostro collega Macchinista ad usufruire degli aumenti di valutazione per i periodi di attività lavorativa con esposizione all'amianto, costituisce un precedente rilevante che acclara ancora di più se possibile, la giustezza della battaglia che, su questa problematica, la Fastferrovie, già SMA-FAST, sta conducendo da sempre.

Da mesi e mesi stiamo infatti dispiegando pressioni enormi sulle Società del Gruppo F.S. per accelerare il rilascio dei “curricula”, così come previsto dal Decreto Ministeriale 27 ottobre 2004 ed abbiamo inoltre più volte sollevato il problema presso la Direzione Generale INAIL, nei rispetti della quale abbiamo assunto una ferma e dura posizione nei due incontri tenuti con essa, l'ultimo il 16 febbraio 2005, quando i Dirigenti dell'INAIL, sia pur in forma ufficiosa, ci hanno fatto capire che gli studi da loro fatti sui rotabili e sugli ambienti di lavoro in genere avevano attestato una esposizione dei Ferrovieri all'amianto ben al di sotto dei minimi di legge, 100 fibre al litro per l'intera prestazione lavorativa giornaliera e per almeno dieci anni. Abbiamo anche contestato con forza le loro affermazioni, condivise ovviamente dai Dirigenti delle Società del Gruppo F.S., sul fatto che già dal 1984 in ambito F.S., si sarebbero cominciate a creare, i primi ambienti protetti per la decoimbenza dei rotabili e che quindi, sempre a detta dell'INAIL (e delle F.S. n.d.r.), solo fino al 19982/1983 e nelle sole Officine manutentive, per i Ferrovieri in esse utilizzate, c'era una esposizione presumibilmente superiore alle 100 fibre a litro, mentre per i restanti Ferrovieri si sarebbero invece riscontrati i seguenti gradi di esposizione all'amianto:

- il Personale di Macchina, a giudizio dell'INAIL, ha subito solo ed esclusivamente in occasione dell'espletamento delle Visite macchine, quindi per non più di una ora al giorno, una esposizione massima intorno alle 65 fibre al litro, quindi ben al di sotto del limite delle 100 fibre al litro;

- il Personale viaggiante e il Personale di Stazione hanno invece sfiorato, sempre a detta dell'INAIL, il limite delle 2 / 3 fibre al litro;

- il Personale dei passaggi a livello ha avuto invece una esposizione di circa 20/30 fibre al litro;

... e così a seguire per il Personale delle SSE (sottostazioni elettriche), per il Personale dei lavori, per i quali l'esposizione è sempre stata sempre ben al di sotto delle fatiche 100 fibre/litro e naturalmente solo fino al 1982/1983.

I Dirigenti dell'INAIL, ovviamente con la piena soddisfazione dei dirigenti F.S., ci hanno comunicato anche, sia pur informalmente visto che la legge delega alle strutture INAIL decentrate l'analisi dei curricula, che a loro è risultato anche che, tra il 1990 ed il 1991, è finito del tutto il rischio di esposizione all'amianto per i Ferrovieri, in quanto per quella data era stato completato il processo di messa in sicurezza delle infrastrutture e dei rotabili rispetto al pericolo amianto.

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

**DAI FORZA ALL' AUTONOMIA
ADERISCI ALLA ...**

**FAST
Ferrovie**

Sma

TESSERAMENTO 2006

**> l'Europa...la società...la politica...
> il mondo dei trasporti che cambia...
> una nuova sfida per il sindacato...**

**FAST
Ferrovie**

www.fastferrovie.it

Una falsità enorme che abbiamo contestato come Fastferrovie producendo una documentazione ampia e precisa che attesta invece presenza di amianto, certificata dall'Università di Napoli addirittura nel 2005, altro che cessazione del rischio amianto al 1991.

La sentenza del Giudice di Termini Imerese oggi apre nuovi scenari rispetto ai quali a nostro giudizio bisogna muoversi con molta cautela e professionalità. Sappiamo bene come ai Giudici del lavoro di primo grado, notoriamente più portati a riconoscere i diritti dei lavoratori, spesso si oppongono quelli delle Magistrature superiori notoriamente "più sensibili" ai problemi di bilan-

cio dello Stato.

Su questa partita è bene tener presente che, se è vero che si decidono i destini di circa 600.000 lavoratori, per restare solo a quelli che hanno presentato domanda di riconoscimento degli aumenti di valutazione ai fini previdenziali nei termini del 15 giugno 2005, è anche vero che i riflessi sulla spesa previdenziale sarebbero enormi e perciò è da mettere nel conto e da contrastare con ogni mezzo lecito ovviamente, una risposta dura dello Stato...e quindi "possibili pressioni" sulla Magistratura dei giudizi superiori che potrebbero vanificare i giudizi ponderati dei Magistrati simili a quelli di Termini Imerese, ce-

ne sono ancora tanti per fortuna, attenti ai diritti dei lavoratori.

I precedenti in materia di violazione di diritti dei lavoratori, ripianati spesso in primo grado e poi negati nei gradi di giudizio superiori sono purtroppo numerosi e questo quindi ci deve servire per muoverci, come già detto, con giudizio e ponderatezza evitando di presentare ricorsi legali di massa che potrebbero compromettere la vertenza e portare magari anche a condanne alle spese di giudizio a carico dei lavoratori.

La Fastferrovie ritiene quindi più corretto procedere con l'impugnazione, presso gli

Uffici del lavoro, dei "curricula" rilasciati dalle Società del Gruppo F.S., che negano l'esposizione all'Amianto dei Ferrovieri che invece c'è stata in massicce dosi ed attendere che nuove sentenze, che dovessero arrivare sui ricorsi pilota in atto, consolidino una giurisprudenza favorevole ai Ferrovieri.

Ovviamente i modelli per l'impugnazione dei "curricula" possono essere ritirati presso tutte le sedi regionali di Fastferrovie.