



# NOTIZIARIO INTERNO

FAST - CONFSAL

NUMERO 26

14 NOVEMBRE 2005

## IN QUESTO NUMERO

- *Scontro sempre più duro in FS!... un management lontano dalla ferrovia reale!*
- *Trenitalia...dove va?*
- *Passo Falso in RTC... persa un'altra buona occasione!*
- *Problematica Amianto l'incontro con l'INAIL*
- *Pensione complementare...per fare chiarezza!*

## Scontro sempre più duro in FS! Un management lontano dalla ferrovia reale!

Come Segreterie Nazionali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAST Ferrovie/ Confsal, UGL A.F. e ORSA con le lettere del 5 e del 28 ottobre 2005 abbiamo denunciato il grave stato di degrado del Gruppo FS.

Nelle missive abbiamo avuto modo di denunciare tutto il nostro dissenso e lo stato di forte disagio dei ferrovieri determinatosi chiaramente anche grazie al disastroso sistema delle relazioni sindacali dell'intero Gruppo FS. All'interno di Trenitalia tale disastro è ancora più accentuato dopo la nuova organizzazione del R.U.O. che riteniamo fallimentare o appositamente studiata per evitare che il Sindacato trovi referenti.

Il Sindacato, unitariamente come in poche altri periodi nella storia delle Ferrovie, ha con fermezza richiesto interventi per rendere meno precario ed incerto il futuro del lavoro ferroviario. Incertezze che vengono aggravate dagli interventi che il Governo e il Parlamento stanno mettendo in atto con il D.P.E.F. per l'anno 2006. Se a questo si aggiunge una carenza di norme legislative atte a sostenere il trasporto su ferro, in questa delicata fase di liberalizzazione del sistema ferroviario risulterà, quindi, evidente come il futuro del mondo lavorativo in questo settore, abbia poca luce e tante ombre.

La continua richiesta di azioni incisive del sindacato da parte delle periferie a tutela di ciò, evidenza in tutta la sua drammaticità come i ferrovieri avvertano lo stato di degrado e la poca fiducia nelle inadeguate strategie che il management riesce a contrapporre.

Le preoccupazioni dei ferrovieri nascono dal quotidiano prendere atto che **"i treni vanno male!"**

La forsennata ricerca del Business ha permesso una evidente riduzione della qualità offerta e della regolarità del servizio; elementi questi che vengono meno anche grazie all'esasperato ricor-

## Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
14/11	10:00	Gruppo di lavoro PdB
15/11	10:00	RTC (Ing. Catania)
15/11	14:00	Ripartizione DGOP servizi PdB
15/11	14:30	Agens - osservatorio Nazionale
16/11	14:00	Ripartizione DGOP servizi PdB
16/11	16:00	Gruppo FS Holding (Ing. Catania)

## SCIOPERO NAZIONALE di 8 ore per il 12 dicembre 2005 per tutto il personale del Gruppo FS.

so all'outsourcing quindi alla conseguente perdita di know now. Strategia che non ci stancheremo mai di contestare visto che specialmente i competitor di Trenitalia stanno fondando le proprie fortune proprio sul know now che i ferrovieri in pensione portano in queste aziende.

Il Gruppo FS sta cercando, attraverso spot pubblicitari autoironici, di ridare fiducia sia ai propri lavoratori che alla clientela; metodo questo, che francamente non aiuta, in quanto, la fiducia si conquista con interventi concreti e facilmente individuabili sul reale miglioramento del servizio.

La nostra disponibilità al confronto è chiara, infatti, nell'accordo del 23 giugno 2005 si sono affrontate questioni fondamentali per il rilancio produttivo delle attività del Gruppo FS, garantendo nel contempo sia la sicurezza nell'esercizio che le garanzie occupazionali.

Purtroppo, ad oggi, solo in pochi aspetti possiamo ritenerci soddisfatti pertanto, riteniamo necessario dare seguito concreto all'accordo nel suo complesso.

Nelle generiche linee dei piani d'impresa e di sviluppo, presentate al Sindacato, non sono chiari con quali investimenti il Gruppo FS intende affrontare la crisi del settore merci e le necessità della clientela rispetto al miglioramento del servizio passeggeri.

A questi problemi si somma la carenza di personale che solo in piccola parte viene compensata dal ricorso allo straordinario e a forme di lavoro precario, in forte contrasto con quanto disciplinato nel Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie. Escamotage che non possono essere le risposte che una grande azienda di servizi dovrebbe dare in tema di occupazione.

Questa strada di scelte sbagliate non porta a risolvere i problemi, anzi li accentua.

Anche in merito alla vertenza relativa ai sistemi VACMA/SCMT siamo preoccupati, specialmente dopo le lettere del Direttore Generale Risorse Umane del Gruppo FS e di Trenitalia del 19 settembre u.s., perché non danno risposte esaurienti e sono poco chiare sui problemi di disconnessione tra il Sistema VACMA e il sistema SCMT, nonché in merito all'ingegnerizzazione del pedale e dei sistemi di reiterazione sui mezzi di trazione, che dovrebbero garantire la presenza e la vigilanza del personale di condotta.

Per queste ragioni esposte, come Segreterie Nazionali abbiamo chiesto un urgente incontro con l'Amministratore Delegato del Gruppo FS che è stato fissato telefonicamente con colpevole ritardo. Nel frattempo, comunque, è maturato l'incontro con l'Amministratore Delegato di Trenitalia che ha di fatto confermato la distanza fra la Ferrovia immaginata dal management e la Ferrovia reale, quella che tutti i giorni fa girare i treni e che tutti i viaggiatori vivono quotidianamente.

Non possiamo che evidenziare, quindi, tutta l'astrattezza che caratterizza i piani di sviluppo annunciati dall'Amministratore Delegato Ing. Catania e le gravi inadempienze in merito agli accordi sottoscritti con le società del Gruppo.

Quindi, anche nell'incontro del 10 u.s., nessuna risposta concreta è venuta, anzi la situazione si è ulteriormente aggravata, poiché i problemi aperti non hanno trovato nessuna risposta.

Per queste ragioni come Segreterie Nazionali abbiamo considerato esperite tutte le possibili soluzioni politiche e quindi non resta altro che la proclamazione di una prima azione di

*Questa strada  
di scelte  
sbagliate non  
porta a risolvere  
i problemi, anzi  
li accentua.*

## **sciopero nazionale di 8 ore per il 12 dicembre 2005 per tutto il personale del Gruppo FS.**

**Questa azione di sciopero sarà preceduta dallo  
sciopero generale di 4 ore del 25 novembre 2005  
CONTRO I TAGLI DELLA LEGGE FINANZIARIA**

e

## **CONTRO LO SMANTELLAMENTO DEL TRASPORTO FERROVIARIO**

Pur consapevoli delle difficoltà che si possono incontrare quando si affrontano iniziative di lotta così ravvicinate, siamo certi che i ferrovieri comprenderanno la drammaticità del momento e che necessità una grande partecipazione di tutta la categoria perché così si sta affondando la ferrovia e con essa tutti coloro i quali ci lavorano.

Con queste azioni di lotta chiediamo al Gruppo FS di cambiare radicalmente le condizioni dell'azienda, di sostenere lo sviluppo con i fatti, iniziando dal ripristino dei livelli di produzione tagliati e dal rispetto degli accordi anche attraverso un sistema di relazioni industriali più costruttivo e secondo i canoni previsti dai contratti.

## Trenitalia... ...dove v'è?

Nella settimana entrante andiamo ad affrontare la ripartizione nella DGOP per il P.d.B. e il Pd.M., ma certamente lo stato di agitazione del personale e la dichiarazione di sciopero non aiuta il confronto.

Questo negoziato che disciplina il lavoro del PdM e del PdB per tutto l'anno venturo, capita nel momento più difficile di Relazioni Industriali degli ultimi tempi, pertanto, ancora una volta vogliamo dare una dimostrazione di Sindacato responsabile che ricerca le soluzioni possibili fino in fondo.

Momento difficile, dicevamo, dovuto essenzialmente per il fallimento della nuova organizzazione che la società si è data per la gestione delle

Relazioni Industriali. Fallimento dovuto anche dalla sistematica ricerca di evadere il confronto sindacale chiedendo al Sindacato di fare atti di fiducia e valere le scelte del management. Chiaramente posizione inaccettabile anche alla luce dei risultati sopra evidenziati.

Inoltre evitare il confronto da parte della dirigenza aziendale, in un momento dove è evidente l'attacco che il Gruppo FS e nel caso specifico sta facendo Trenitalia al lavoro dei Ferrovieri, non può che sfociare in azioni di lotta.

Le nostre preoccupazioni trovano concretezza nella gestione che viene fatta:

- del sistema di vendita di

Trenitalia esternalizzato con forme sempre più estrose,

- nel lancio del nuovo "treno bandiera" dove per l'assistenza e controllerai non viene usato personale di Trenitalia;
- del personale di macchina e di bordo dove nonostante dai dati ufficiali consegnati al sindacato risultano elevate ed evidenti carenze, non viene approntato un chiaro piano di assunzioni.

Indicatori che a nostro avviso evidenziano una volontà aziendale di rendere sempre più precario il lavoro in ferrovia, in chiara violazione con quanto stabilito nel CCNL delle A.F.

*Momento difficile, dicevamo, dovuto essenzialmente per il fallimento della nuova organizzazione..*

## Passo Falso in RTC... ...persa un'altra buona occasione!

Il giorno 8 novembre u.s. si è tenuto il previsto incontro negoziale con la Società R.T.C. dove si doveva valutare tecnicamente la possibilità che anche questa società aderisca al CCNL delle Attività Ferroviarie.

Come annunciato nel precedente notiziario, erano previsti due giornate di incontro per poi fare una prima verifica sulla fattibilità il giorno 15 novembre direttamente fra i Segretari Nazionali di Catego-

ria di FILT – FIT – UILT e FAST.

Purtroppo, per diversi motivi dovuti forse da un eccessivo nervosismo da ambo le parti del tavolo, non è stato possibile affrontare con la necessaria serenità il confronto.

Infatti le divergenze di opinione e di giudizio fra le parti in merito al tipo di contratto che RTC dovrebbe applicare ai propri dipendenti, hanno trasformato l'incontro in una

ulteriore "fase di studio" anziché una verifica di fattibilità tecnica.

Un mix di tensione e di diffidenza che non poteva sfociare in niente di buono, infatti, dopo una serie di schermaglie il responsabile tecnico è "scivolato" su una buccia di banana offendendo pesantemente il CCNL delle A.F., quindi il l'operato della delegazione trattante che si è vista bocciare irrimediabilmente tre anni di duro lavoro fat-

to con Confindustria per costruire il “recinto di regole e tutele” più solido che attualmente esiste nel mondo del lavoro.

Chiaramente il paragone che può essere fatto con altri contratti oggi presenti nel mondo del trasporto in Italia rende difficile condividere con le nuove aziende l'applicazione del contratto più vincolante anche se tutti sanno

che prima o poi sarà gioco forza “normalizzare” il settore in un solo contratto al fine di evitare le strumentali interpretazioni e spostare così la concorrenza alle sole scelte manageriali e non sul differente costo del lavoro.

Ora non ci resta che aspettare l'incontro del 15 novembre p.v. per fare le necessarie valutazioni direttamente con l'Amministratore Delegato,

ing. Giuseppe Sciarone, per verificare se esiste ancora la possibilità di confrontarci con l'obiettivo unico tutelare anche i lavoratori di questa società con il CCNL delle AF, quindi riuscire a fare i necessari accordi di raccordo al contratto.

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

A seguito della richiesta avanzata dalla FAST Ferrovie, il 7 novembre 2005 si è tenuto l'incontro con la Direzione Generale dell'INAIL, 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 **FAST Ferrovie** 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” 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 che sono ancora pochissimi i dipendenti ai quali è stato consegnato.

In alcune realtà come l'Abruzzo le stesse sedi INAIL, sollecitano i lavoratori all'interno di detta attestazione. Il curriculum è indispensabile per poter dare inizio alla fase

di accertamento, **mediante i rilievi tecnici nonchè i rapporti cartacei esistenti**, della presenza di amianto negli ambienti di lavoro delle aziende del Gruppo F.S. Questo percorso è indispensabile per rilevare i parametri d'esposizione utili per accedere o meno agli aumenti di valutazione pensionistici previsti per legge.

Abbiamo anche eccettuato l'inattendibilità degli stessi “curricula”, consegnati al personale di macchina e a quello delle officine delle Marche, della Sicilia, della Campania, che per i loro contenuti dimostrano come **le Società del gruppo F.S. vogliono 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 non divisibile e pretestuosa 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 FAST Ferrovie ha prodotto in visione documenti 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**. In merito abbiamo purtroppo dovuto constatare che, se nel caso dell'Asbestosi gli studi hanno consentito di concludere che è necessaria una esposizione intensa e prolungata, per quanto attiene invece alla patologia del **Mesotelioma** il rischio di contrazione è legato purtroppo a presenza di amianto anche in quantità minime.

La Direzione generale dell'INAIL ha manifestato la sua intenzione di dare indicazioni procedurali e metodologiche alle sue strutture territoriali. Resta comunque inteso che l'accertamento della presenza o meno dei parametri di rischio d'esposizione all'amianto

*...i loro contenuti dimostrano come le Società del gruppo F.S. vogliono negare ogni minima presenza di Amianto allo stato libero...*

to, subita dai Ferrovieri sia per il passato che ad oggi, sono ovviamente di stretta competenza delle sue strutture territoriali.

La nostra puntuale e dettagliata esposizione all'INAIL della documentazione circa la presenza dell'amianto in ambito ferroviario è stata confermata dalle altre O.S., le quali hanno, a sua volta, testimo-

niato situazioni di diffusa presenza di Amianto. Si è convenuto, quindi, con la stessa INAIL che nel giro di circa 20 giorni le verrà fornito ulteriore materiale probante sulla presenza d'amianto allo stato libero negli impianti delle Aziende F.S.. Tutto ciò al fine di dare all'INAIL, delegata dalla legge per l'accertamento della presenza di amianto, la

massima obiettività e congruità delle indagini.

Ovviamente faremo seguito con puntuali informazioni e delucidazioni sullo stato d'avanzamento e definizione della problematica, che per la sua complessità e per la sua importanza merita ogni impegno possibile di tutte le parti sociali.

## Pensione complementare per fare chiarezza!

Sul riconoscimento del diritto alla Pensione Complementare, relativo alla applicazione degli **accordi sindacali, che interessavano tutti i ferrovieri, del 6 novembre 1991, dell'8 novembre 1991, del 3 marzo 1992 e successivi** firmati anche dallo **SMA-CONfsal oggi FAST Ferrovie**, 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**.

Tali affermazioni è bene precisarlo, per evitare inutili e stupide strumentalizzazioni, sono finalizzate 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 presentate dai lavoratori. Parlano per noi le numerose esperienze negative del recente passato.

Basta fare mente locale 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 sulle quali, come tutti sanno, si era determinata nel tempo una certa giurisprudenza a favore dei ricorrenti tale da non faceva 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**.

Le numerose esperienze negative fatte ci devono adesso servire **per muoverci**

**con senno e cautela** in questa rivendicazione legale sulla pensione complementare, prevista sugli 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, interessano Ferrovieri posti in quiescenza negli anni 1993/1994, **quindi successivamente agli accordi di cui trattasi 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 determinate con gli accordi "sulla pensione complementare del 6 novembre 1991 e successivi".

Considerato anche che, presso alcune Corti di Appello e Tribunali le istanze vengono

*...si era determinata nel tempo una certa giurisprudenza a favore dei ricorrenti tale da non faceva presagire che alla fine il risultato finale sarebbe stato purtroppo inverso...*



Tesseramento 2005

Per la tutela del lavoro!

Per la salvaguardia del salario!

Per la centralità del vettore ferroviario!

Per un trasporto ferroviario sicuro e competitivo

ADERISCI

E DAI FORZA

ALLA

**FAST FERROVIE**

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 DEL LAVORO E DELLA  
SICUREZZA NEI TRASPORTI

Siamo su internet

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

respinte anche con condanne 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 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.

Alla luce di quanto esposto

ci risulta francamente poco comprensibile l'invito fatto ai ferrovieri in servizio di interrompere i termini di prescrizione per poi presentare ricorso legale in quanto manca la motivazione oggettiva per avanzare qualsiasi 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 "pensione", che in quanto tale compete solo dopo la risoluzione del rapporto di lavoro, durante il quale come è ben noto si usufruisce della retribuzione ordinaria.

La metodologia corretta rimane una sola quindi, che è quella indicata da noi 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 anche per i Ferrovieri 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, **fermo restando le necessarie verifiche sui termini di prescrizione del diritto**, presentino ricorso amministrativo o istanza all'UL-PMO di competenza, in attesa che si consolidi positivamente la giurisprudenza sui ricorsi già in essere o si determini un pronunciamento della Corte di Cassazione a Sezioni Unite.

Il modulo per il ricorso amministrativo si può ritirare presso le sedi territoriali della FAST Ferrovie e/o FAST Pensionati.