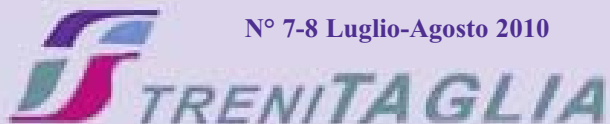


# LA VOCE

delle attività ferroviarie



N° 7-8 Luglio-Agosto 2010



MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

Anno IV N° 7-8/2010 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 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 - CNS/AC ROMA  
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006

**HDI** riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

**Globale Casa:** per proteggere la casa.

**Conto Bancom:** per accrescere i risparmi.

**Valore Auto:** un unico sistema assicurativo che offre 15 protezioni modulari dall'auto alla persona.

**HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri**

la possibilità di corrispondere i premi in comode rate mensili con trattenuta a ruolo sullo stipendio.

pubblicità - studio @ Roma



Per informazioni visita il sito **www.inlinea-hdi.it**  
oppure chiama il numero verde **800.082.082**

**HDI Assicurazioni**, nata nel 2001, è parte  
di una grande realtà assicurativa tedesca  
operante in 150 paesi nel mondo:  
il Gruppo **Talanx di Hannover**.

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**

# SOMMARIO

La vignetta di copertina  
a cura di Michele La Bella

## EDITORIALE

Non è il tempo del Sindacato "Notaio"  
di Pietro Serbassi

pag. 4

La palude del CCNL  
di Vincenzo Notarnicola

pag. 6

Viareggio e dintorni - l'affare della manutenzione  
a.s.

pag. 8

Art. 24 del Regio Decreto dell'8 gennaio  
1931, n. 148. Da modificare, per meglio  
tutelare i lavoratori inidonei dell'Autoferro  
di Salvatore Genovese

pag. 10

Signori si lucra (sulla pelle dei ferrovieri)  
di Gennaro Sirico

pag. 12

Scusi signor Sindaco  
di Massimo Fazzari

pag. 13

AAA cercasi Sindacato disperatamente  
di Armando Serrini

pag. 14

Ci siamo! Nasce Fast Autoferrotranvieri Lazio:  
di Felice Totaro

pag. 15

Congresso straordinario Fast FerroVie Calabria  
di Pasquale Foti

pag. 16

Direttivo Regionale Fast FerroVie Lazio  
a cura della Segreteria Regionale Lazio

pag. 18

Ancora momenti d'incertezza nel settore degli  
appalti ferroviari  
di Antonio Vitiello

pag. 21

La cultura della sicurezza  
a cura dell'ing. Natale Italiano

pag. 23

Semaf firma un importante accordo con  
Renfe Operadora  
di Juan Jesús García Fraile

pag. 24

In 20000 per non dimenticare - cronaca di una  
commemorazione  
di Claudio Battaglia

pag. 26

## LA RECENSIONE

pag. 28

## GIALLOFISSO

Acronimi  
di Antonio Scalise

pag. 28

## PREVIDENZA

Vertenza Amianto:  
la posizione del Gruppo FS, il ruolo dell'INAIL  
di Agostino Apadula

pag. 29

N° 7/8

2010



### SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

**ANCONA** 071-43962/5923294  
Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

**BOLOGNA** 051-6303232  
Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

**CAGLIARI** 070-6794718 Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI

**FIRENZE** 055-2353870/486515  
Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

**FOGGIA** 0881-703725/722160  
P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA

**GENOVA** 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

**MILANO** 02-66988408/63712006  
Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO

**NAPOLI** 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

**PALERMO** 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

**PESCARA** 085-293354/4282364  
Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA

**REGGIO C.** 0965-56658/863200  
Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

**ROMA** 06-4871946/47307768 Via Marsala, 75 - 00185 ROMA

**TORINO** 011-5097310/5098483 Via Sacchi, 45 - 10125 TORINO

**TRIESTE** 040-3794267  
Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

**VENEZIA** 041-932558/784547  
Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

### LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

Mensile di approfondimento politico/sindacale e tecnico  
Proprietà del sindacato FastferroVie

Anno V - N° 7-8/2010  
Autorizzazione del Tribunale di Roma  
n° 353 del 14 Settembre 2006

Direttore Responsabile: **Pietro Serbassi**  
Direttore: **Luca Vitali**  
Responsabile di Redazione: **Antonio Scalise**  
Redazione: **Aniello Carpenito, Angelo D'Ambrosio, Carlo Nevi, Vincenzo Multari, Vincenzo Notarnicola**  
Progetto Grafico: **Antonio Scalise e Luca Vitali**

Hanno collaborato a questo numero: **Agostino Apadula, Antonio Vitiello, Armando Serrini, Claudio Battaglia, Felice Totaro, Gennaro Sirico, Juan Jesús García Fraile, Massimo Fazzari, Natale Italiano, Pasquale Foti, Salvatore Genovese, Vincenzo Rogolino**

Foto: Fototeca FS  
Archivio fotografico FastferroVie curato da:  
**Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino**  
Copia: euro 2.00  
Abbonamento euro 18.00  
Abbonamento Sostenitore euro 450.00  
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie,  
presso ist. San Paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini  
(Indicare nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)  
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)  
Chiuso in tipografia: il 27 Luglio 2010  
Tiratura: 7000 copie

## Non è il tempo del sindacato "notaio"

Editoriale

di Pietro Serbassi

È assodato che se ad oggi non è stato possibile giungere alla stipula del CCNL della Mobilità, le responsabilità vanno ascritte totalmente alle Associazioni Datoriali ASSTRA e ANAV, con l'indubbia regia del Professor Marcello Panettoni, presidente di ASSTRA.

Ci sentiamo di riprendere l'ennesimo editoriale proprio con questa chiara accusa perché l'ulteriore provocazione fatta con il comunicato post sciopero del 9 luglio 2010 è davvero inaccettabile. Infatti, dopo aver snocciolato le cifre di percentuale di adesione del personale nelle imprese di cui lui dovrebbe salvaguardare gli interessi, chiude il comunicato nel seguente modo: *"Siamo sconcertati per questo ennesimo sciopero nel nostro settore. Le ragioni addotte dal sindacato per giustificare la protesta sono, infatti, pretestuose e inesistenti. La trattativa per il contratto della mobilità sta andando avanti e le difficoltà negoziali vanno affrontate al tavolo del confronto, senza far pagare ai cittadini una prova di forza che non ha motivo di esistere. Oltretutto, si torna a bloccare, a nostro parere in modo illegittimo, tutta la mobilità collettiva con il fermo non solo degli autoferrottravvieri ma anche dei ferrovieri"*.

Fraasi che possono essere dette solo da chi difende il proprio ruolo, appellandosi perfino all'ipotesi d'illegittimità dello sciopero, affermando di fatto che il trasporto pubblico locale sia ancora diverso e ben definito da quello ferroviario. Se quanto afferma continuamente il professor Panettoni rispondesse a un minimo di verità, egli dovrebbe chiarire come mai ancora oggi le "sue imprese", che vivono di finanziamenti pubblici, non hanno almeno la separazione contabile del traffico ferroviario che svolgono in regime di concorrenza soprattutto nel trasporto merci, rispetto a quello che svolgono in ragione del contratto di servizio con le regioni di riferimento.

Come mai molte imprese del TPL stanno valutando ragionevolmente di non farsi più rappresentare dalla sua associazione? Come mai quando organizza faraonici convegni che durano anche settimane intere, gratificando gli invitati con costosi cadeau, non si preoccupa dei costi come quando parla della retribuzione di chi opera nel trasporto pubblico locale?

È evidente che ha un'idea del libero mercato differente dalla nostra! Com'è evidente che il suo rispetto della mobilità dei cittadini e del lavoro di chi ogni giorno senza troppe teorie ma con molta pratica lavora per la mobilità pubblica in Italia risponde a parametri diametralmente diversi dai nostri.

ANAV, in perfetto gioco di squadra con ASSTRA, pur essendo associata con Confindustria, si scontra sistematicamente al tavolo più con Federtrasporto che con le Organizzazioni Sindacali, come a volere regolare i conti interni alla propria confederazione proprio sul

tavolo negoziale della Mobilità.

Per non andare oltre nella polemica anche con chi, *deluso* - seppur con qualche consolazione - nella riorganizzazione aziendale romana, è saltato sul tavolo della mobilità per meglio spargliare le carte, p o t r e m m o rispondere che le ragioni addotte dal sindacato

sullo stallo del CCNL della Mobilità possono essere confermate da testimoni autorevolissimi, ovvero i rappresentati del Ministero del Lavoro e dei Trasporti, perché il documento oggi in discussione è più facilmente possibile da condividere con il sindacato che fra le associazioni datoriali stesse. Adirittura proprio ASSTRA e ANAV hanno esplicitamente chiesto di proseguire la trattativa senza la presenza di Federtrasporto al tavolo. Poi chiedono di risolvere le problematiche al tavolo negoziale, proprio loro che stanno facendo di tutto per strumentalizzare il malumore degli autoferrottravvieri, soprattutto sulla vertenza economica, con la finalità evidente di una sollevazione di piazza contro il Governo che fa tagli che non consentono loro di dare i dovuti recuperi salariali.




---

*... come mai ancora oggi le "sue imprese", che vivono di finanziamenti pubblici ...*

---

La vertenza sul CCNL della Mobilità oggi è solamente politica e le posizioni strumentali di mantenimento dei privilegi sono chiare a tutti, quindi anche i continui richiami delle Associazioni datoriali alla Commissione di Garanzia sulla legge sullo sciopero è evidentemente strumentale, nel tentativo di tenere separato un settore che ormai da anni separato non è più.

Al comparto della mobilità servono regole omogenee e il sindacato non può accettare di soccombere a posizioni che continuano a dividere i lavoratori che operano nello stesso settore.

La riuscita dello sciopero, nonostante un irresponsabile tentativo di boicottaggio anche dal mondo sindacale e nonostante l'estenuante quanto sterile trattativa protrattasi fino al giorno stesso dello sciopero, è la conferma di quanto i lavoratori dell'intero comparto siano consapevoli che il CCNL della mobilità è una strada irrinunciabile.

Di contro ci sentiamo di poter esprimere un moderato ottimismo sullo stato dei negoziati con le diverse impre-

se ferroviarie come RTC, NTV, Le Nord eccetera. Non voglio negare che le difficoltà siano notevoli, le proposte aziendali sono per certi versi insostenibili, ma riteniamo di dover apprezzare il vero elemento qualificante che si differenzia rispetto al negoziato che stiamo tendo sul CCNL della Mobilità con le associazioni datoriali: le Imprese dimostrano un vero interesse verso un sistema di regole condiviso con il sindacato. E' evidente che la distanza fra le richieste delle aziende e quello che il sindacato ritiene negoziabile è allo stato molto rilevante, ma almeno possiamo valutare favorevolmente che non esistono posizioni strumentali per non fare.

Intorno a questi negoziati con le imprese ferroviarie e soprattutto con NTV si stanno creando diverse dicerie, ma se è vero che sono state fatte delle richieste che potremmo definire di tatticismo negoziale, è anche vero che nei vari incontri vi è stata una grande disponibilità al confronto, evidenziando le problematiche che un'azienda in fase di start-up deve affrontare. Le richieste che destano più imbarazzo al tavolo sono quelle relative all'orario di lavoro - che appena avremo un perimetro chiaro delle distanze negoziali spiegheremo su queste pagine - non sottovalutando comunque neanche gli altri argomenti, come retribuzione e tutele contrattuali; spesso sembra siano attuabili quelle previste dal CCNL delle Attività Ferroviarie che, con le necessarie flessibilità di prima applicazione, potrebbe essere considerato il CCNL di riferimento di queste aziende.

In poche parole potremmo dire che se le Associazioni Datoriali non sono in grado di fare il contratto unico della mobilità, si sta delineando uno scenario in cui le imprese ferroviarie potrebbero trovare nella costruzione di un loro contratto di secondo livello un punto comune nel CCNL della Mobilità che viene costruito partendo dalla parte opposta a quella che è la consuetudine negoziale.

### **Vertenza Gruppo FS**

In estrema sintesi, potremmo dire che dall'autunno scorso ad oggi grandi risultati nelle vertenze con il Gruppo FS non sono stati apprezzati. L'atteggiamento di arroganza nel pretendere dal sindacato un mero ruolo notarile, oltre che irritante, è inaccettabile. Basti pensare al Premio Risultati annuale, che non è pagato dal 2007 nonostante i risultati in termini di aumento di produttività che i ferrovieri hanno ottenuto. Trenitalia solo quattro anni fa aveva un disavanzo di bilancio fallimentare e i risultati ottenuti saranno certamente merito del *cavaliere fuoriclasse* che sta al vertice del Gruppo FS, ma anche e soprattutto - ne siamo convinti - degli sforziche i ferrovieri hanno fatto in questi anni, frutto dell'acquisita consapevolezza di dare consistenza e stabilità al proprio posto di lavoro.

Detto ciò, non è giustificabile l'atteggiamento che il Gruppo FS sta tenendo, rifiutando nei fatti il confronto con il sindacato; sì, formalmente fanno anche delle convocazioni, ma al solo scopo informativo di progetti già finanziati dai quali tornare indietro significherebbe un aggravio dei costi da addebitare al mondo del lavoro. Un esempio evidente è il nuovo programma di turnazio-

ne denominato IVU, dove a nostro avviso esistono delle palesi violazioni contrattuali; esse sono considerate come modifiche che il sindacato dovrà condividere. Non è affatto così.

Per quanto ci riguarda, riteniamo che non sia questa la strada giusta per governare la fase di rilancio del trasporto di Trenitalia.

Problemi del genere potrei elencarne ancora, ma il vero tema è la necessità di costringere anche il Gruppo FS a rivedere le relazioni sindacali, portando una parte importante di esse a livello territoriale o d'impianto, dove il ruolo delle RSU dovrà essere centrale. Riteniamo che proprio nella riscrittura dell'accordo sul Premio di Risultati si dovrà fare il primo passo in questo senso, dando in mano alla trattativa d'impianto gli strumenti necessari per misurare - e quindi pagare - i risultati individuali. È finito il tempo delle distribuzioni a pioggia che scontentano tutti, necessitano regole chiare che consentano al mondo del lavoro, a fronte di azioni concrete e misurabili, di poterle gratificare autonomamente. Certo questo è solo l'inizio, in cui abbiamo la necessità più immediata di saldare il debito pregresso con i vecchi sistemi e declinare il nuovo; poi il processo virtuoso dovrà essere allargato anche su altri temi. Qui una battutaccia, forse di cattivo gusto ma necessaria, ci esce proprio: in aziende come il Gruppo FS il sistema partecipativo con il sindacato è necessario al fine di evitare che dirigenti sleali percepiscano anche i famosi M.B.O. fino quando non vengono smascherati dalla guardia di finanza o dalla magistratura!

L'elevatissimo stato di frizione che esiste nelle aziende di trasporto ferroviario o pubblico locale, che rispondono a norme di diritto privato, ma con azionista unico nello stato o negli enti locali, è conseguenza del fatto che lo stato di conflitto è pagato solo dagli utenti del servizio e mai da chi lo provoca temerariamente, senza valide ragioni ma spesso per giustificare il proprio ruolo.

### **Trasporto Pubblico Locale**

Nonostante l'ostracismo delle associazioni datoriali del TPL, ASSTRA e ANAV, l'attenzione nei riguardi della FAST/Confasal da parte dei lavoratori è in una continua e costante ascesa, che ci vede ormai presenti in diverse imprese che vanno dal nord al sud. Dato da prendere in considerazione è che nonostante non siamo in condizioni di garantire ancora tutti i diritti sindacali di altre OS, il nostro progetto di sindacato autonomo disposto al confronto e pronto a fare proposte sta creando interesse e le imprese di trasporto, pur cercando di rispettare i diktat delle proprie associazioni datoriali, con sempre maggiore frequenza accettano di aprire relazioni industriali con la FAST/Confasal perché il numero di associati in seno alle singole aziende diventa nel giro di poco tempo molto significativo.

Proprio in questi giorni stiamo perfezionando i rapporti con diverse aziende come l'ATAC di Roma, l'AMAT di Palermo e via dicendo, con grande soddisfazione per chi fin dal 1999 ha creduto nel nostro progetto sindacale.

## La palude del CCNL



**La caparbità di FS, il pretestuoso tergiversare di ASSTRA e ANAV e la sostanziale latitanza delle istituzioni rendono irta di ostacoli la discussione sul CCNL della Mobilità**

di Vincenzo Notarnicola

**I**l rinnovo contrattuale langue nelle paludi allagate ad arte da ASSTRA e ANAV, che impantanano, almeno per il momento con successo, il percorso del CCNL della Mobilità fino a renderlo simile a quello di un gambero.

Evidentemente, è decisamente dura a morire la loro speranza di dar nuova linfa a un contratto, come quello dell'autoferro, che nella sua estrema frastagliosità, nell'antichità di alcune sue radici intonse e nell'intreccio ambiguo di contraddizioni e rimandi che da sempre l'hanno contraddistinto, mostra tutta la sua inadeguatezza a un mercato di così vasto respiro, bramoso, forse suo malgrado, di quelle regole necessarie a garantirgli un sano sviluppo e una proba concorrenza.

Tanto è vero che sempre più imprese di trasporto su ferro, man mano che acquistano dimensioni significative o quando il loro segmento di mercato si orienta maggiormente su specificità di trasporto ferroviario vero e proprio, cercano, con sempre maggiore concitazione, uno strumento contrattuale funzionale condiviso con i rappresentati del personale, cominciando così a guardare, con interesse sempre maggiore, al contratto delle Attività Ferroviarie.

Un richiamo frutto anche della coerenza e della determinazione di tutto il fronte sindacale, fermo nel respingere qualsiasi approccio diverso gli fosse mai pervenuto da qualsivoglia controparte aziendale.

Tale determinazione, purtroppo, finora ha cozzato e scricchiolato, in maniera sistematica, con l'inadeguatezza di uno strumento contrattuale scaduto e purtroppo vecchio nella sua particolarità.

Non dobbiamo dimenticarci, infatti, che il CCNL delle

Attività Ferroviarie è stato partorito in un momento di transizione, dov'era di gran lunga più importante tutelare le migliaia di ferrovieri di FS, attori e spettatori di una trasformazione epocale che proiettava loro e l'azienda nell'universo privatistico, piuttosto che un mercato ben lungi dal divenire libero e nel quale si muovevano poche, timide, sparute imprese di carattere squisitamente pionieristico.

---

*... un richiamo frutto anche della coerenza e della determinazione di tutto il fronte sindacale ...*

---

Ciò non vuol certo dire, parafrasando un'icona del ciclismo d'altri tempi, che l'è tutto sbagliato e tutto è da rifare. Tutt'altro.

L'intelaiatura contrattuale è solida e contiene capisaldi sui

quali non abbiamo nessuna intenzione di abbassare la guardia; quello che manca, sostanzialmente, è un'elasticità e un rimando alla contrattazione di secondo livello tale da garantire a entrambe le parti contraenti l'esigibilità di quanto stipulato.

Sembrerà strano ma mentre è facilmente comprensibile per tutti l'impossibilità dell'officina di carpenteria metallica dietro casa di applicare lo stesso contratto dello stabilimento FIAT di Torino - quantunque entrambe sottostiano al CCNL dei metalmeccanici - sembra risultare molto più ostico far percepire, specialmente ai ferrovieri FS e alle società di quel Gruppo, il fatto che altre aziende di trasporto non possano permettersi un contratto di confluenza uguale a quello di FS, pur avendo lo stesso CCNL di riferimento.

E' pur vero che lo stesso Contratto Collettivo di Lavoro delle attività ferroviarie alimenta questa incomprensione, caratterizzandosi con una possibilità di rimando alla contrattazione integrativa estremamente ingessata, una peculiarità certamente necessaria a gestire la trasformazione

del rapporto di lavoro da pubblico a privato in un'azienda delle dimensioni del Gruppo FS ma che oggi, quando quella trasformazione si è compiuta e il mercato si è aperto, risulta assolutamente inutile, se non addirittura deleteria.

Quindi, mentre ASSTRA e ANAV continuano la loro guerriglia di resistenza assomigliando, almeno nell'universo del trasporto ferroviario, sempre di più al soldato giapponese sull'isola deserta in guerra da solo contro il mondo, le società di trasporto, eterogenee in grandezza e specificità, si muovono con l'obiettivo di instaurare proficue relazioni industriali con i rappresentanti dei lavoratori.

Lo scopo comune rimane quello di normare un rapporto di lavoro che, da solo ormai, richiede ogni giorno di più quelle caratteristiche di solidità e certezza che possono essere valutate inutili e ingombranti unicamente da degli anacronistici pionieri o da dei malandrini bucanieri del mercato.

Questo, in estrema sintesi, è lo stato dell'arte.

Da una parte c'è il Gruppo FS che attende paziente l'apertura di un varco contrattuale, finora negatogli, nel quale sfogare la propria voracità pantagruelica, dall'altra parte un numero sempre maggiore d'impresе di ogni grandezza, caratterizzate da una produzione rigorosamente selezionata e da delle caratteristiche più disparate, che chiedono di poter negoziare l'adesione a un contratto da plasmare, insieme alle OO.SS., quel tanto che renda i suoi contenuti esigibili da entrambi le parti del tavolo.

Nel mezzo c'è il CCNL delle Attività Ferroviarie.

Un contratto scaduto cui manca, però, solo un po' di flessibilità nei rimandi al secondo livello, per ostentare lo smalto necessario ad adeguarsi ai tempi.

Per quanto concerne, poi, quello della mobilità, nessuno di noi lo ha dimenticato ma, purtroppo, con il passar del tempo sta acquistando sempre di più l'impalpabilità di una chimera e, in ogni caso, allorquando vedesse la luce, sappiamo tutti che potrà costituire solo l'inizio di un percorso contrattuale completo.

Detta così non sembra poi tanto difficile.

Malauguratamente, però, bisogna fare i conti con un Gruppo FS che, dopo essersi dedicato, fin dal momento successivo alla stipula del Contratto, al travisamento più o

meno perverso - ma sempre interessato - di tutte le regole in esso contenute, aspetta ora bramoso che un qualsiasi allentamento normativo sia convenuto dalle OO.SS. con altre imprese, per avanzare pretese tanto illegittime quanto risolte.

Un comportamento che certamente non è in grado di stupire neanche gli osservatori più sprovveduti, visto che proviene da una dirigenza, come quella di FS che, ovviamente, non riesce neppure a essere sfiorata dall'idea che, semmai avesse voglia o capacità d'instaurare delle vere relazioni industriali con i sindacati, potrebbe beneficiare della stessa disponibilità mostrata dalle OO.SS. nei riguardi delle altre aziende; delle corrette relazioni industriali sono un elemento assolutamente indispensabile perché si possa finalmente instaurare un confronto utile e opportuno sia per l'impresa che per i suoi dipendenti e i loro rappresentanti.

In quest'ambito FS sta dimostrando una caparbieta così assoluta da dar modo di pensare, anche a chi non conosce perfidia, che chi li impera abbia talmente rinnegato il proprio passato da non esser proprio capace d'immaginare un proficuo e sincero confronto con le parti sociali. Peccato!

Tornando a noi, il quadro non sarebbe completo se non lo ultimassimo con la latitanza assoluta delle istituzioni e le infinite titubanze delle varie controparti.

Quest'ultime sono obbligate da tempo in una morsa costrittiva costituita dalle necessità produttive suesposte e dagli stratonamenti interessati della politica e delle varie associazioni datoriali, le quali sono sempre più preoccupate che l'equilibrio ingessante esistente possa rompersi a loro sfavore.

Se, infine, a tutto ciò fossimo costretti a sommare anche una crettatura del fronte sindacale, così come purtroppo avviene oggi, ecco che l'erta salita, che i rappresentanti dei lavoratori del comparto trasporto sono impegnati a scalare, ci apparirebbe in tutta la sua proibitiva pendenza.

Comunque, sarà forse la contemporaneità di tempi con il Tour de France, o forse perché siamo un popolo di Poeti, Santi e Pedalatori (o navigatori, non ricordo), fatto sta che un passo alla volta, pian piano, nelle trattative contrattuali con RTC, Le Nord (tutti e tre i segmenti) e NTV, il percorso contrattuale va avanti, e man mano che il tempo passa, l'ardita ricerca d'equilibrio tra le variabili sopra esposte, come per magia, sembra apparire ad ogni passo meno fatua, aumentando la speranza dei lavoratori di queste imprese di avere la possibilità, quanto prima, di godere dei benefici di un rapporto di lavoro solido, funzionale e al passo con i tempi dando, nel contempo, l'opportunità al mercato di usufruire di una riduzione di quel dumping sociale che fino a oggi l'ha infettato e prostrato.

[notarnicola@fastferrovie.it](mailto:notarnicola@fastferrovie.it)



## Viareggio e dintorni L'affare della manutenzione



**A un anno dalla tragedia di Viareggio un'inchiesta della Procura di Napoli ha svelato il sistema criminale di gestione della manutenzione dei rotabili di Trenitalia, confermando quanto anche questo giornale scriveva quasi un anno fa.**

**I**l 29 giugno 2010 è ricorso il primo anniversario del disastro ferroviario di Viareggio. Erano le 23,48 di una sera di inizio estate del 2009 quando il deragliamento di un treno che trasportava Gpl provocò uno dei più terribili incidenti che si ricordino.

A un anno di distanza il bilancio è il seguente: 32 morti e 18 indagati.

Nel frattempo è iniziata la ricostruzione delle case di via Ponchielli, la strada adiacente alla stazione praticamente distrutta dalle esplosioni. Ci sono 47 cantieri aperti, finanziati - come è giusto - con soldi pubblici. Il Parlamento ha stanziato 10 milioni di euro come risarcimento per i familiari delle vittime, mentre Fs e Gtx, (la ditta tedesca proprietaria del carro-

cisterna il cui deragliamento ha provocato la prima esplosione), pur non ammettendo alcuna responsabilità per l'accaduto hanno iniziato a erogare liquidazioni e provvisori ai superstiti per un totale di circa 7 milioni di euro.

---

*... un lungo corteo ha raggiunto silenziosamente la via Ponchielli ...*

---

La sera del 29 giugno scorso, alle ore 20, si è svolta una manifestazione interreligiosa nello stadio cittadino, al termine della quale un lungo corteo ha raggiunto silenziosamente la via Ponchielli. Alle 23,48 una ventina di automezzi di Pubbliche Assistenze, Protezione Civile e Vigili del Fuoco hanno

attivato le loro sirene, e nello stesso momento un treno è passato sui binari fischiando in ricordo delle vittime. "Una cerimonia che voleva essere il più possibile intima, di riflessione, come hanno chiesto i familiari delle vittime", ha spiegato il sindaco di Viareggio, Luca Lunardini. Per espressa volontà degli stessi familiari, infatti, non erano presenti, proprio perché non graditi, i vertici delle aziende coinvolte né il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gli indagati sono 18, dicevamo, ma ancora non se ne conoscono i nomi, anche se alcuni di essi non è per nulla difficile immaginarli, e la procura di Lucca fa sapere che il loro numero potrebbe aumentare. "La giustizia sta facendo il suo corso, ma a noi sembra sempre



troppo lento”, ha dichiarato un rappresentante dell’associazione “Gli abitanti di via Ponchielli”.

Solo una settimana dopo questo anniversario, un’altra notizia ha occupato le prime pagine di tutti i giornali.

Si tratta degli sviluppi di un’inchiesta della Procura della Repubblica di Napoli che fa luce sul sistema di spartizione degli appalti della manutenzione dei rotabili di Trenitalia.

Per oltre dieci anni, secondo le ipotesi dei magistrati, una parte significativa della ricchissima torta delle commesse ferroviarie (dalla manutenzione ordinaria a quella straordinaria, alla rottamazione) è stata “spartita” e “pilotata in modo sistematico” da un “Sistema” che ha tenuto insieme dirigenti ed ex dirigenti di Trenitalia e imprenditori privi di scrupoli dell’indotto.

Oltre a pilotare gli appalti verso imprese amiche - spesso costituite all’uopo da parenti - il cartello criminale lucrava anche sulla qualità della manutenzione. Da una intercettazione telefonica si evince che per riparare dei rotabili evitando di approvvigionarsi dei necessari pezzi di ricambio, era stato organizzato un sistema di cannibalizzazione dei materiali; in pratica, ciò che serviva per riparare un treno veniva prelevato da un treno simile appena rientrato in officina.

Secondo la procura Trenitalia ha collaborato fin dall’inizio all’indagine e si costituirà parte civile al processo. Nei confronti di diversi dirigenti ed ex dirigenti di Trenitalia e imprenditori del settore sono state emesse ordinanze di custodia cautelare in carcere o avvisi di garanzia, e pare che ad essi altri si aggiungeranno, anche in ambiti non prettamente dirigenziali o imprenditoriali. Questo dice “radio ferrovia”. Vedremo.

Nel numero di settembre – ottobre 2009 di questo giornale vi abbiamo proposto un articolo in cui, riprendendo un’inchiesta di qualche mese prima del quotidiano La Repubblica e aggiungendo la nostra diretta conoscenza delle cose ferroviarie denunciavamo lo stato della manutenzione dei rotabili nel Gruppo FS.

Parlavamo delle storture del mercato, ma non di quello nobile, vero, in cui chi produce o fornisce il miglior prodotto al prezzo più congruo si posiziona e cresce; parlavamo del mercato falso, che aggira le regole e la leale concorrenza, che ha l’ambizione unica di raschiare il più possibile il fondo del barile. Una sorta di mercato nero, sporco come la coscienza dei suoi fautori.

In particolare, partendo proprio dall’incidente di Viareggio, denunciavamo il fenomeno della misteriosa - e miracolosa - rigenerazione

di carri merci: “Si parla di carri *zombie*, cioè vagoni ferroviari esausti, destinati alla rottamazione, già di proprietà delle Ferrovie dello Stato, ma mai rottamati. Piuttosto, riavviati sul mercato con numeri di telaio taroccati e oggi utilizzati da aziende private. E’ il lato oscuro e malato della manutenzione dei carri e della loro cannibalizzazione e rigenerazione, e secondo la stima degli inquirenti sono almeno 4000 i vagoni in questione”, scrivevamo. E chiosavamo inoltre: “Ci sembra che sia in discussione la capacità di controllo di FS del suo parco rotabili e, cosa più grave, la fedeltà di alcuni dei suoi dirigenti”.

In aggiunta, come facciamo ormai inutilmente da tempo, ci viene da chiederci ora quale sia - o quale dovrebbe essere - il ruolo dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, in tutto questo. Lamentiamo da tempo la carenza di autorevolezza di questo organismo che potrebbe e dovrebbe essere importantissimo, decisivo per stabilire se chi immette dei materiali sulle strade ferrate italiane possa veramente farlo.

Ma temiamo che se neanche Viareggio è servita a smuovere un po’ di coscienze, sarà arduo sperare.

Almeno fino a quando non interviene la magistratura.

(a.s.)



## In 20.000 per non dimenticare: cronaca di una commemorazione



### Dolore e compostezza hanno caratterizzato la toccante cerimonia di commemorazione del primo anniversario del disastro ferroviario di Viareggio

dal nostro corrispondente Claudio Battaglia

**I**l 29 giugno 2010, a distanza di un anno esatto dal terribile incidente ferroviario che ha provocato 32 vittime e ingenti danni alla città, Viareggio si stringe attorno ai familiari e ricorda nel dolore una tragedia che non sarebbe dovuto mai accadere.

All'interno dello Stadio dei Pini, con ingressi regolamentati da Vigili del Fuoco e Protezione Civile, si sono ammassate gradualmente centinaia di persone, di fronte ad un palco allestito per l'occasione sulla curva sud. Si sono alternati al microfono i vari relatori, rappresentanti delle istituzioni e dei comitati partecipanti e bisogna dire che sono stati molto toccanti i ricordi di coloro che prestarono i soccorsi e di coloro che scavarono tra le macerie.

Il sindaco, dott. Luca Lunardini, pronuncia parole di rito: "... il sentire devastato e devastante e il dovere di onorare le vittime di un disastro che statisticamente non avrebbe dovuto accadere, mi hanno portato qui ricordando una Viareggio ferita a morte in una sera d'estate. La nostra città grazie all'aiuto di tutti ha saputo rialzare la testa, rimboccarsi le maniche e ricostruire il possi-

bile. Proprio ieri è stata completata la prima delle case previste nel progetto di ricostruzione. Devo ringraziare il corpo dei Vigili del Fuoco, i sanitari adoperatisi per l'emergenza e tutte le associazioni di volontariato che nel nostro territorio sono sempre presenti .....

Al di là di tutte le polemiche comparse sui quotidiani, relative alle indagini e agli indagati, ha prevalso la ragione, però viva rimane la speranza che possano essere individuate le responsabilità nel rispetto della memoria delle vittime. Forte è il desiderio di punire i responsabili e, mentre le belle parole del sindaco di Viareggio, del Vescovo di Lucca e del rappresentante Islamico sottolineano quanto importante sia mantenere il ricordo ma andare avanti, aleggia nell'aria un sentimento di sconcerto e si sentono fra i partecipanti commenti critici che sottolineano una sensazione d'impotenza e la vana speranza che il rimpallo delle responsabilità possa terminare giungendo alla fine a un verdetto chiarificatore.

Al termine degli interventi 32 palloncini bianchi, a simboleggiare appunto le vittime della strage, prendono

*... 32 palloncini bianchi, a simboleggiare appunto le vittime della strage, prendono il volo dal palco dello stadio ...*

il volo dal palco dello stadio accompagnati da uno scrosciare di applausi che si solleva dalla gremita folla assiepata sull'erba. Per ogni palloncino che si dirige verso il cielo la voce del presentatore scandisce nome, età e luogo di nascita di chi non c'è più.

Subito dopo dallo stadio è partito il corteo con standardi, striscioni commemorativi, fiaccole e lumicini. Man mano che il corteo procedeva si sono aggiunte molte persone che attendevano lungo il percorso e alla fine è stato raggiunto il numero di circa 20.000 partecipanti.

Numerosi ferrovieri hanno partecipato in segno di solidarietà con i familiari delle vittime. Dentro di loro c'è il desiderio di fare chiarezza con il fine ultimo di perseguire la realizzazione di un sistema di sicurezza ferroviaria che possa prevenire in futuro l'accadere di simili tragedie.

Alcuni gruppi di turisti anche stranieri, che si trovavano in zona, si sono fermati ad osservare silenziosamente il corteo partecipando sinceramente al dolore espresso dai volti segnati dei familiari e degli amici delle vittime.

Le campane della chiesa più antica di Viareggio, la "S. Annunziata", scandivano lenti rintocchi, il suono dei quali si propagava per tutta la città silenziosa. La caratteristica brezza di mare sembrava essersi calmata al passaggio del corteo, quasi a sottolineare sommessamente la necessità di fare del silenzio lo strumento migliore per onorare le persone scomparse.

Viareggio, la festosa cittadina del Carnevale, ha indossato la maschera del lutto: bar e negozi chiusi, o con saracinesche abbassate a metà, hanno simboleggiato la totale partecipazione alla manifestazione. La passeggiata a mare, centro espressivo della vita mondana locale, per alcuni minuti ha cambiato colore smorzando le luci di tutti i locali aperti. Il lungo corteo che si è snodato per le vie cittadine ha suscitato sentiti applausi di approvazione da parte di coloro che assistevano lungo il percorso.

Raggiungere infine il luogo dell'incidente, via Ponchielli, ha originato estrema commozione da parte di tutti i partecipanti, alcuni dei quali in lacrime. Alle 23.48 ci sono stati alcuni lunghi minuti messi in risalto dalle sirene delle ambulanze di Croce

Verde, Croce Rossa, Donatori di Sangue e Volontari. A quel punto il ricordo del terrore, provato da coloro che si trovarono lì in mezzo quella sera, ha pervaso gli animi di tutti i presenti.

Non dimenticare è il dovere di tutti. Necessario è lavorare costantemente affinché le istituzioni e gli organi preposti creino leggi che devono essere rispettate senza alcuna deroga. Non si fa sicurezza con i processi ma collaborando con le istituzioni stesse affinché ci forniscano mezzi normativi e giuridici per evitare tragedie come quella verificatasi a Viareggio.

Vigilare quotidianamente sull'operato di queste istitu-



zioni è anche il compito di un sindacato che, al passo con i tempi, deve dare risposte concrete ai lavoratori e segnali d'allarme per l'opinione pubblica, diffondendo,



per quanto possibile, le notizie importanti che spesso vengono abilmente censurate dai mass-media.

[battaglia@fastferrovie.it](mailto:battaglia@fastferrovie.it)

## Art. 24 del Regio Decreto dell'8 gennaio 1931, n. 148. Da modificare, per meglio tutelare i lavoratori inidonei dell'Autoferro.

La tutela dei lavoratori inidonei deve essere uno dei punti più importanti del CCNL della Mobilità che si sta costruendo in questi mesi.

di Salvatore Genovese

**L**a delicata problematica che riguarda il personale Inidoneo temporaneo e/o definitivo è stata da sempre affrontata, durante la stesura dei CCNL con grande interesse da parte Sindacale; meno da parte datoriale.

E' chiaro che le categorie maggiormente coinvolte nella problematica risultano essere:

- nel mondo ferroviario il personale della Manovra, Macchina, Bordo e Officine che vengono tutelati dal CCNL delle Attività Ferroviarie;
- nel mondo Autoferro gli autisti, che sono invece soggetti alle restrizioni previste nell'Art. 24 del

Regio Decreto del 1931.

Proprio a questi ultimi lavoratori deve rivolgersi l'attenzione del Sindacato durante la stesura del prossimo CCNL della Mobilità, per evitare che per interpretazioni unilaterali di prescrizioni su patologie riscontrate da commissioni mediche, un lavoratore venga posto dal Direttore dell'Azienda in Aspettativa senza stipendio. E' quello che sta accadendo a un dipendente dell'AMAT

---

*... vediamo cosa stabilisce il Regio Decreto dell'8 gennaio 1931, n. 148 ...*

---

Palermo.

Ma vediamo cosa stabilisce il Regio Decreto dell'8 gennaio 1931, n. 148 che rappresenta il coordinamento "delle norme sulla Disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico economico del personale delle ferrovie, Tranvie e Linee di Navigazione interna in regime di concessione".

L'art. 24 recita testualmente:

"L'aspettativa è l'esenzione temporanea dal servizio degli agenti stabili, che si concede in seguito a domanda dell'interessato per motivi di salute, per servizio militare obbligatorio, anche nella M.V.S.N., per cariche sindacali che comportino l'allontanamento temporaneo dall'azienda, per bisogni privati o in seguito a provvedimenti preventivi giudiziari dipendenti da cause di servizio. Anche se disposta d'ufficio, l'aspettativa deve sempre essere notificata per iscritto all'interessato.

Essa viene anche disposta d'ufficio nei casi di prolungata infermità o di sopraggiunto impedimento all'ulteriore esercizio delle funzioni proprie di ciascuna qualifica, quando l'azienda giudichi conveniente sperimentare l'esenzione stessa, prima di deliberare l'esonero definitivo dal servizio.

L'aspettativa non può essere negata quando sia domandata per motivi di salute, e a giudizio dei sanitari



della azienda, salvo all'agente la facoltà di ricorrere al collegio sanitario di cui all'art. 29, sia accertato che l'agente è affetto da malattia, la cura della quale è incompatibile con la prestazione del servizio, e che lascia fondata speranza di guarigione, entro il tempo per cui l'aspettativa stessa è richiesta.

L'aspettativa è deliberata dal direttore, il quale ne determina la durata; questa può essere prorogata, ma non mai eccedere in complesso i diciotto mesi, quando si tratti di aspettativa concessa per motivi di salute.

L'aspettativa per motivi di salute può in ogni momento essere revocata, e si può far luogo all'esonero, ove un giudizio medico, reso con le forme dell'art. 29, stabilisca l'inutilità di continuare l'aspettativa medesima.

L'aspettativa è revocata quando siano venute a cessare le cause per cui fu disposta.

Durante il periodo di aspettativa per motivi di salute l'agente ha diritto, per la durata di un anno, ai fondi della cassa soccorso e dopo il trattamento di malattia, di cui all'art. 23, alla metà dello stipendio o della paga, se solo o con una o due persone di famiglia a carico, e a due terzi se le persone di famiglia a carico superano le due.

Per gli agenti che hanno meno di cinque anni di servizio, il trattamento è ridotto di un quarto.

In caso di aspettativa per provvedimenti preventivi giudiziari dipendenti da cause di servizio, il trattamento è a carico dell'azienda e, qualunque sia l'anzianità di servizio dell'agente, viene commisurato alla metà dello stipendio o della paga, per gli agenti soli o con meno di tre persone di famiglia a carico e ai due terzi quando le persone di famiglia a carico siano tre o più".

Il tempo trascorso in aspettativa è computato per intero agli effetti dell'anzianità quando si tratti di aspettativa per motivi di salute, per servizio militare obbligatorio, anche nella M.V.S.N., per cariche sindacali che comportino l'allontanamento temporaneo dall'azienda o quando si tratti di aspettativa in dipendenza di provvedimenti preventivi giudiziari dipendenti da cause di servizio. L'aspettativa costituisce invece interruzione di servizio quando è accordata per motivi privati.

Allo scadere dell'aspettativa, ove perdurino le cause che la motivarono si fa luogo all'esonero definitivo dal servizio, salvo disposizioni eccezionali di competenza del direttore. E' vietato all'agente in aspettativa per motivi di salute di occuparsi in altri impieghi lucrosi, senza il consenso scritto del direttore dell'azienda.

L'agente in aspettativa per motivi di salute non può cambiare di residenza, se prima non abbia resa avvertita l'azienda, sotto pena della perdita del sussidio di cui al presente articolo.

Nel Caso di specie il lavoratore è stato dichiarato idoneo al servizio con la qualifica di addetto alla vendita di

titoli di viaggio, ma con una prescrizione per prevenire eventuali e possibili danni alla salute. Tale prescrizione, invece di non far adibire il lavoratore all'attività lavorativa presso i nodi esterni alla rimessa, è stata interpretata dall'Azienda come un'inidoneità alla Mansione alla figura professionale che di fatto egli svolgeva da tre anni.

Tale interpretazione ha di fatto posto il lavoratore, per mancanza di posti in organico, in attesa senza stipendio. Così facendo l'Azienda ha perpetrato nei confronti del lavoratore un atto lesivo della sua dignità, privandolo della retribuzione che sia lo

*... l'Azienda ha perpetrato nei confronti del lavoratore un atto lesivo della sua dignità ...*

stesso Art. 24 che l'art. 4 dell'accordo nazionale del 10 settembre 2005 stabiliscono.

I lavoratori coinvolti dal provvedimento sono risultati essere 22; grazie alla denuncia fatta da Fast FerroVie, poco per volta sono tutti rientrati eccezion fatta per il caso sopra riportato.

Ci auguriamo che presto anche l'ultimo possa rientrare in servizio, ma è assolutamente necessario che il nostro impegno possa portare a soluzione le seguenti problematiche:

1. Tutele del lavoratore inidoneo alla mansione d'istituto per grave patologia.
2. Corsi di riqualificazione per il personale.

E' chiaro che le norme a oggi in vigore che regolano il rapporto di lavoro del personale dell'Autoferro, risalendo a prima della Costituzione Italiana, necessitano di essere riviste per la tutela di tutto il personale ma soprattutto di coloro che nel corso della propria vita lavorativa possano incappare in eventi di salute non previsti.

[genovese@fastferrovie.it](mailto:genovese@fastferrovie.it)



# Signori, si lucra (sulla pelle dei ferrovieri)

Il problema dei parcheggi per i dipendenti è solo uno dei tanti indicatori del degrado delle relazioni industriali con il Gruppo FS in Campania.



di Gennaro Sirico

Qualcuno ha detto che le maestranze sono il valore aggiunto di un'azienda. Ora ho capito cosa intendeva: i ferrovieri bisogna spremerli come limoni per poi buttarli.

Ormai non sappiamo più cosa vendere, dopo le societizzazioni - la prima a essere ceduta a costo zero è la Cargo, non trasportiamo più nulla mentre gli altri si attrezzano, la regionale sta lì lì per uscire dal Gruppo (vedi Lombardia), la Passeggeri ormai si divide in servizi base e varie frecce, la manutenzione manco a parlarne, i beni immobili vendibili sono stati venduti - cosa c'è rimasto?

Pensandoci si potrebbe dire niente, invece i nostri grandi dirigenti hanno trovato qualcosa: i parcheggi.

A Napoli la società Metropark sta sfruttando quelle aree usate da sempre dai dipendenti.

Per parcheggiare la propria autovettura per il tempo necessario a svolgere il proprio orario di lavoro, i ferrovie-

ri versavano un contributo annuo pari a 18 €; oggi la società Metropark chiede per lo stesso periodo 300 € da versare - bontà sua - in due soluzioni.

Solo come termine di paragone, dovete sapere che nei pressi della stazione c'è il Centro Direzionale, dove ogni mattina si recano migliaia di lavoratori. Il Comune di Napoli, sensibile alla problematica parcheggi di questi ultimi, ha apposto le strisce blu con i seguenti costi: 2 € dalle 8.00 alle 14.30, 3 € intera giornata, 40 € abbonamento per l'intero mese/24 ore al giorno.

Per questa problematica sono stati fatti due scioperi; il primo, in data 11 giugno, ha registrato una massiccia adesione del personale e l'indifferenza totale da parte del gruppo FS.

Il giorno 1 luglio si è presidiato il varco del parcheggio di Napoli Centrale (Corso Lucci); questo ha fatto sì che sia stato fissato per il giorno 7 luglio un incontro che non ha sortito alcunché. A quel punto è stato confermato il secondo sciopero per il giorno 9 luglio: medesima forte adesione e identico assordante silenzio aziendale.

Ormai con il Gruppo FS non esistono più corrette relazioni industriali. Niente confronto, nessuna interlocuzione: ormai non ci si parla più. Il rischio maggiore è che la già scarsa stima che abbiamo nei suoi confronti finisca per azzerarsi definitivamente.


L'esempio lampante si è avuto il 23 luglio. Le Organizzazioni Sindacali sono convocate per discutere proprio della situazione parcheggi. La riunione inizia alle 11 e si protrae per l'intera giornata. A sera, nonostante le pressanti richieste sindacali, l'azienda si rifiuta ancora di stilare e firmare il verbale richiesto dalle O.S. Neanche un verbale di disaccordo. Addirittura i dirigenti aziendali, a un certo punto, richiedono l'intervento della Polizia Ferroviaria, accusando i sindacalisti di averli - pensate un po' - sequestrati! L'inutile trattativa termina alle 21.

Il risultato è che comunque il problema parcheggio rimane irrisolto, e sono a questo punto inevitabili altre iniziative di protesta.

Non siamo più disposti a tollerare gli insopportabili atteggiamenti da kapò di taluni dirigenti privi di spessore, capaci solo di attendere degli ordini che poi rispetteranno pedissequamente, senza alcuna velleità di autonomia decisionale.

Rispetto ai parcheggi credo che la Campania sia solo la prima; le altre - ad esempio la Liguria - sono già in dirittura di arrivo.

[sirico@fastferrovie.it](mailto:sirico@fastferrovie.it)



**Segreterie Regionali Campania**

**Regione Campania**  
Via Santa Lucia, 81  
80132 - Napoli

**Provincia di Napoli**  
Piazza Matteotti, 1  
80133 - Napoli

**Comune di Napoli**  
Piazza Municipio  
(Palazzo San Giacomo)  
80133 - Napoli

**p.c. CGIL Campania**  
Via Torino, 16  
80142 - Napoli

**p.c. CISL Campania**  
Via Medina, 5  
80133 - Napoli

**p.c. UIL Campania**  
P.le Immacolatella Nuova, 5  
80133 - Napoli

**p.c. UGL Campania**  
Piazza Nazionale, 94  
80143 - Napoli

**Oggetto: Ulteriore dichiarazione di sciopero di 8 ore per il 9 luglio 2010 di tutti i lavoratori del Gruppo FS della Campania.**

**Non si ferma la protesta, ancora una volta uniranno le forze i lavoratori del Gruppo FS della Campania per lo sciopero indetto unitariamente per venerdì 9 Luglio 2010 dalle ore 10.01 alle 18.00 sulla questione dei parcheggi per i dipendenti.**

Dopo continui allarmi segnalati, e dopo aver registrato la totale indifferenza da parte aziendale nel volerli convocare, siamo stati costretti ad arrivare al secondo sciopero regionale della categoria.

# Scusi, Signor Sindaco

L'applicazione di un Decreto Interministeriale può aiutarci a risolvere la problematica dei parcheggi, incancreniti a causa dell'insensibilità di Trenitalia



di Massimo Fazzari



un servizio di corsette che collegava le zone periferiche della città con le due stazioni principali, sedi di inizio/termine servizio: potrebbero essere utilizzate indistintamente da tutto il personale. E' troppo oneroso?

Ormai disperati - inutile protestare o scioperare - non c'è rimasto che appellarci al Decreto Interministeriale Mobilità Sostenibile nelle aree urbane che, avvalendosi di un adeguato piano di spostamento casa lavoro, può e deve aiutarci a risolvere questo problema come già successo per altre realtà lavorative della nostra città.

Ecco allora che dove non ci aiuta Trenitalia, chiediamo: SCUSI SIGOR SINDACO ...

fazzari@fastferrovie.it

In Liguria forse siamo un passo indietro ma è evidente che in tempi brevi raggiungeremo i nostri colleghi campani; a Genova, in particolare, un pezzo alla volta, con sagace lentezza e chirurgica precisione l'Azienda ci ha privato di tutti gli spazi per posteggiare i nostri mezzi.

Malgrado più volte in diversi tavoli le O.S. unitariamente abbiano evidenziato il disagio che in maniera particolare P.d.M. e P.d.B. sono costretti a subire per evidente tipologia di lavoro, nessuno si è mai interessato al problema.

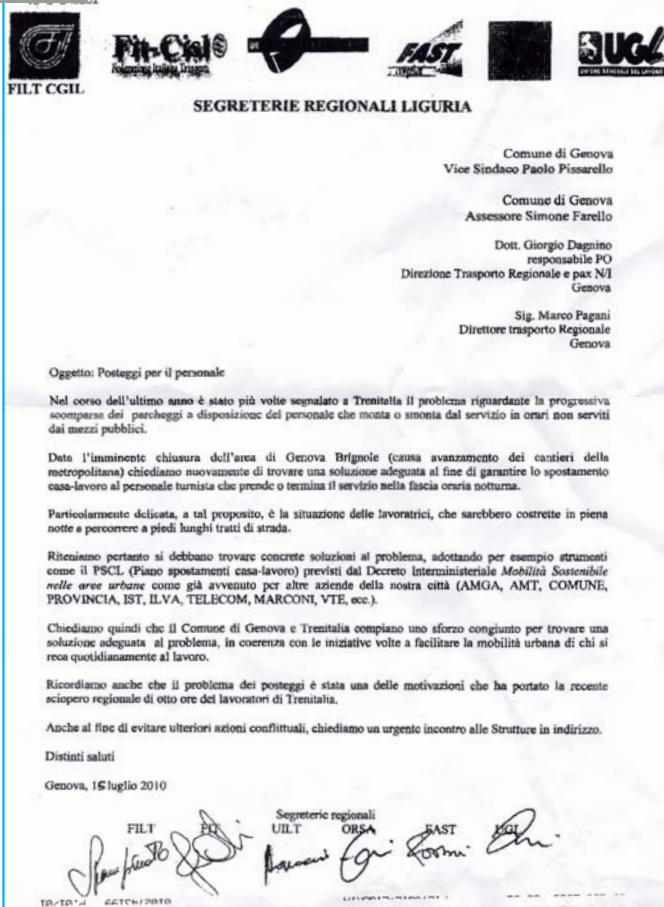
“Sul contratto non c'è scritto che avete diritto al parcheggio” mi sono sentito personalmente rispondere; ma se montiamo o smontiamo dal servizio in orari non serviti dai mezzi pubblici?

Nella stazione di Principe da anni gli spazi sono riservati a pochi prescelti.

I lavori di ampliamento della metropolitana ci hanno privato dell'ultimo spazio utilizzabile nella stazione di Brignole.

“Rimane il Deposito Locomotori”, ma solo la cecità di chi non vuole vedere può avanzare tale soluzione; la distanza che divide il D.L. dalla stazione è problematica soprattutto nei giorni di pioggia e lo spazio (circa 20 posti) non è certamente sufficiente per il personale di officina, pulizia dei treni, distributori, P.d.M., P.d.B etc.

Perché non proviamo a cercare una soluzione praticabile? Anni addietro potevamo utilizzare



# AAA Cercasi sindacato disperatamente

Fast FerroVie entra da protagonista nel mondo dell'Autoferro nel Lazio.

di Armando Serrini

**E'** innegabile che il nostro paese, al pari di molti altri, stia attraversando un momento storico estremamente delicato; giorni di profonda crisi sotto tutti i punti di vista.

Le incertezze del mondo del lavoro, l'instabilità politica, l'incoerenza sindacale e la stentata ripresa economica, congestionate dai soliti giochi di potere, intrighi di palazzo, accordi scellerati e norme sociali continuamente discusse e mai poste in essere, hanno "paralizzato" quel processo di trasformazione che avrebbe dovuto traghettarci verso quella "globalizzazione" per la quale, ahimè, non siamo ancora assolutamente preparati.

Le ripercussioni sono ormai tangibili in tutti i settori, in tutti i campi sociali, in tutte le famiglie.

In un contesto così poco invitante - aggravato oltretutto dal fatto che l'ultima manovra finanziaria ha tagliato una considerevole percentuale di fondi per i trasporti tutti - per il TPL, che nello specifico ci riguarda, il futuro non è assolutamente roseo.

Un mondo vasto ed estremamente articolato, quello del TPL, potenzialmente devastante parlando di realtà che lo compongono e numeri che comporta.

Un "gigante" oseremmo definirlo, ma dai piedi d'argilla, per la scarsa propensione a perseguire, però, quegli obiettivi qualificanti e produttivi riconducibili ad equità normative e salariali, nonché di ottimizzazione (nonostante la stesura del prossimo Contratto unico del settore della Mobilità, integrativi compresi).

Categoria eterogenea quella degli autoferrotrenvieri, denigrata e sottodimensionata a causa di normative obso-

lete; completamente disgregata da discutibili circostanze "partigiane" ed umiliata da anni di connivenze politico-sindacali.

Dodici anni fa ebbe inizio un percorso che in seguito avrebbe sconvolto l'equilibrio di quella categoria.

Qualcuno cercò e ancora, peraltro senza troppa convinzione e successo, tenta di far "digerire" praticamente e concettualmente al lavoratore del TPL quegli epocali cambiamenti.

Allora come oggi il massimo delle spiegazioni fu: "ringrazia Dio che lavori", "il mondo del lavoro sta cambiando", "ci penso io non preoccuparti", "non fare domande".

Nonostante il mondo del lavoro stia camminando su un altro binario, e lo sta facendo anche molto velocemente, alcuni purtroppo non hanno ancora capito cosa fare da grandi.

Noi ci stiamo attrezzando anzi ci siamo già attrezzati, e non abbiamo timore a confrontarci con nuove regole e criteri. Lo dimostreremo.

Forse per questo l'entrata in pista del FAST/Autoferro - Lazio, se da una parte genera curiosità, dall'altra desta molta preoccupazione.

Preoccupazione derivante dalla chiarezza delle nostre idee e dalle innovazioni che ne scaturiranno?

Oppure dalle modifiche di consolidati equilibri e strategie sindacali?

Ovvero da un diverso approccio con lo Organizzazioni imprenditoriali (magari una soltanto)?

O più probabilmente, terrorizza la perdita di consensi o conseguentemente di (s)comode poltrone?

In sostanza, dalla costrizione a cambiare quell'ordine preconstituito all'interno del quale i vari processi si governavano.

Per questo, molto (almeno nella realtà romana) ci si aspetta dalla spinta propulsiva di FAST, perché oggi il lavoratore è saturo, è pronto al cambiamento, ha compreso l'importanza dell'informazione, perché vuole un'alternativa.

Perché ha la necessità di sentirsi vivo, stimolato e considerato, perché sente ormai la necessità di un avvicinamento alle proprie esigenze.





## Ci siamo! Nasce FAST Autoferrotranvieri Lazio.

Inizia con l'impegno di fare un sindacato nuovo l'esperienza di Fast FerroVie in Atac SpA.

di Felice Totaro



**O**rmai è ufficiale: dopo l'accreditamento presso Atac Spa, esce allo scoperto il nuovo sindacato: FAST/Autoferrotranvieri Lazio.

Nuovo in questo contesto (quello strategico dei trasporti pubblici locali), ma già presente, forte e con alle spalle tutta l'esperienza e la tradizione autonoma del FAST Nazionale FerroVie.

Il progetto è audace e interessante, proposto prima e posto in essere poi, da motivati (giovani) operatori del TPL, addetti ai lavori e non, i quali, apportando ognuno la propria esperienza morale, politica e sindacale, unendosi hanno voluto rimettersi in gioco nella complessa realtà del trasporto pubblico locale.

Siamo in tempi in cui fare sindacato è diventato angusto, e non solo perché i lavoratori hanno perso fiducia in quella che una volta era la loro anima, quella che difendeva i propri diritti.

Ma le scommesse si fanno per essere vinte, e le prerogative ci sono. Eccome!

Per questo FAST Autoferro Lazio si presenta a tutti quei lavoratori che dicono "ma tanto sono tutti uguali...", per dare una risposta concreta a chi vede il sindacato troppo clientelare da una parte e troppo "no a prescindere" dall'altra. Per dialogare, per coinvolgere tutte le realtà del TPL, per dare risposte concrete a chi ancora vuole essere rappresentato da qualcuno. Qualcuno che ha il solo scopo di tutelare i lavoratori a 360°.

Un sindacato che vuole dare risposte in controtendenza a tutti quelli che pensano alla figura del sindacalista, oltre che privilegiato, come colui il quale mira solo ed esclusivamente ai suoi scopi personali, spesso a danno dei lavo-

ratori: ricostruzioni di carriera, "ricchi" incarichi sindacali, non meglio precisate collocazioni politiche (a buon intenditor...).

L'obiettivo è rimanere il più possibile nei luoghi di lavoro: contatto diretto, dialogo, informazione, assistenza tecnica e morale, perché è da qui che nasce il sindacato, solo avendo la piena consapevolezza dei problemi perché si vivono tutti i giorni condividendoli tutti insieme, risolvendoli tutti insieme.

---

*... per dare risposte concrete a chi ancora vuole essere rappresentato da qualcuno ...*

---

Apparirà forse banale, ma il nostro fine ultimo è quello di fare Sindacato!

Quello con la "S" maiuscola, quello che fa crescere la stima e la credibilità, quello che ti fa sentire bene, soddisfatto, fiero di farne parte.

Ora tocca a te concederci la tua fiducia. Abbiamo solo una promessa da fare: impegno e serietà nell'affrontare questo lavoro donando un importante servizio, perché tale è stato concepito. Buon lavoro!

30 Giugno 2010 Sala DLF Reggio Calabria

## Congresso Straordinario FAST Ferrovie Calabria

La situazione trasportistica regionale e lo stato delle relazioni industriali nella relazione del Segretario Regionale Enzo Rogolino. Ve ne presentiamo una sintesi.

di Pasquale Foti



Un congresso è sempre un momento di democrazia, confronto, dialogo e rinnovamento.

Quando è straordinario, così come lo è il nostro, rappresenta un segnale forte. Un segnale che significa che è giunto il momento delle scelte. Scelte coraggiose e di contrapposizione a tutto ciò che è involutivo e punta alla restaurazione. Una spinta innovativa e rivoluzionaria per far uscire la Calabria dall'isolamento.

Un cambiamento che si sviluppa nella continuità, la stessa che ha

fatto crescere in modo esponenziale il nostro sindacato e che si è identificato nell'intransigenza

---

*... continuare a monitorare l'attuale momento difficile che sta attraversando l'intera Calabria ...*

---

necessaria a combattere tutto quello che è imposizione e prevaricazione. Basti pensare alle azioni giudiziarie giacenti presso i tribunali di Cosenza e Catanzaro contro il management delle Ferrovie della Calabria S.r.l., cui solo l'asfissiante

lentezza giudiziaria sta risparmiando da certa condanna.

Una vertenza contro gli abusi delle F.d.C. che ha assunto una valenza nazionale, con interrogazioni parlamentari riprese da Rai 2 e Rai 3. Stesso dicasi per il gruppo FS, dove stiamo registrando comportamenti arroganti, unilaterali, discriminatori e antisindacali in aperta violazione delle norme contrattuali. Fatti gravissimi mai registrati prima di oggi. Atteggiamenti miranti a indebolire la credibilità del sindacato, salvo poi, una volta isolati i lavora-

## Dai Territori

tori, avere campo libero sugli stessi.

L'esempio di quanto accaduto alla Fiat di Pomigliano è sintomatico e incomincia a concretizzarsi anche nel Gruppo FS: il sud sempre più sud e i lavoratori sempre più vessati, in definitiva un vero e proprio attacco all'istituto sindacale.

Guai a quella centrale sindacale che si sente esclusa.

La storia insegna che anche chi inventò la ghigliottina a sua volta venne ghigliottinato e gli ultimi accadimenti che interessano la nostra OS, (vedi questione delle libertà sindacali), non depongono favorevolmente per tutto il mondo sindacale ferroviario. Ma, purtroppo, in molti hanno inteso la questione quasi come fosse un fatto privato, interessante la sola Federazione FAST FerroVie; ci auguriamo che il tempo non dia ragione a queste nostre tesi.

Comunque queste cose le lasciamo alla valutazione di chi sa sviluppare le strategie meglio di noi.

Noi che preferiamo continuare a monitorare l'attuale momento difficile che sta attraversando l'intera Calabria, la nostra Calabria, sempre più all'ultimo posto e mal rappresentata da una classe politica sempre più assente, capace solo di slogan e di promesse fasulle, ieri come oggi.

Ieri, con la promessa dell'industrializzazione (mai avvenuta), oggi con la promessa del Ponte sullo Stretto, ciò mentre si limita l'Alta velocità a Salerno e si sopprimono i pochi treni tra la Calabria e il Nord.

Per fortuna il sindacato calabrese è unito in tutte le componenti, dalla FILT alla FIT, dalla UILT alla UGL fino all'ORSA e la loro presenza, oggi in questa sala, conferma quanto da noi sostenuto. Un sindacato che per il bene del territorio si è spogliato della propria identità ma che è stato lasciato solo dalla classe politica.

Sì, lasciato da solo con i sit-in, con gli scioperi, con ben tre mani-

festazioni di piazza, con oltre diecimila firme raccolte attraverso una petizione popolare, con vari incontri sia a livello di Governo nazionale che regionale.

E nonostante ciò, Trenitalia e Ministero dei Trasporti non hanno inteso recedere.

Anche nel settore degli Appalti ferroviari la situazione non è rosea ed è il settore che più sta pagando lo scotto dei tagli ai treni, con numerosi lavoratori già posti in solidarietà e ai quali viene negato il pur minimo garantito contrattuale.

Su questi temi il nostro sindacato

dovrà continuare a confrontarsi in un'ottica di rapporto leale ma intransigente, costi quel che costi.

Questa in sintesi la relazione del Segretario uscente Enzo Rogolino, sviluppatasi per circa 40 min di fronte alla platea attenta dei dirigenti sindacali calabresi, che alla fine dei lavori lo ha acclamato per la seconda volta alla guida di FAST FerroVie Calabria.

foti.pasquale@fastferrovie.it



# Direttivo Regionale Fast FerroVie Lazio

**La preoccupazione per le condizioni del trasporto in regione e per lo stato delle Relazioni Industriali emerge dalla relazione del Segretario Regionale Carlo Nevi e dal Documento Conclusivo approvato dal Direttivo**

a cura della Segreteria Regionale Lazio

**N**ei giorni 22 e 23 luglio scorsi, presso la Sala conferenze del DLF di Orte, si è svolto il Direttivo Regionale di Fast FerroVie Lazio.

Sono stati due giorni veramente intensi di dibattito su tutte le problematiche aperte con il Gruppo FS, dalla forte carenza di personale ai tagli di servizi, passando attraverso la gravissima situazione che sta vivendo la Società Cargo, al mancato pagamento (sono ormai tre gli anni di ritardo) dei premi di risultato, fino a giungere alle continue violazioni contrattuali che sono ormai diventate una costante; dulcis in fundo, il rinnovo del CCNL della Mobilità.

Due giorni davvero ricchi di interventi, nessun Consigliere Regionale ha rinunciato a dire la sua su quello che in questo momento si sta vivendo nel Gruppo FS, portando all'attenzione quelle che sono le problematiche che vivono quotidianamente i front-line.

Il Direttivo, come da tradizione, è stato aperto dalla relazione del Segretario, che ha toccato con precisa puntualità tutti i settori, ferroviari, appalti e TPL passando poi a descrivere le criticità ancora presenti nel confronto per il CCNL della Mobilità ed evidenziando il particolare momento di difficoltà che sta vivendo la nostra organizzazione per effetto del mancato accordo con il Gruppo FS sui permessi sindacali retribuiti.

Una difficoltà enorme, che ci colpisce in un periodo di grande attività per il nostro Sindacato, impegnato su più fronti aziendali e contrattuali.

Veniamo puniti, afferma il Segretario nella sua relazione, perché rei di non aver firmato passivamente il nostro suicidio, ovvero l'accordo sui permessi sindacali retribuiti ripartiti tra le OO.SS. secondo un criterio di redistribuzione tutto nuovo, quello del Robin Hood a rovescio, ossia togliere ai poveri per dare ai ricchi, con il consenso dei ricchi (e ci mancherebbe) e anche di



qualche povero (mistero della fede, ma non so se basta).

Ma, continua il Segretario, questo non sarà sufficiente a far venir meno la nostra azione sindacale; anzi, è cresciuta in noi la voglia di fare, anche il cosiddetto "volontariato sindacale" se necessario - che peraltro in Fast FerroVie si fa da sempre - pur di dare ai lavoratori e alla società una ferrovia diversa, migliore di quella



## Dai Territori

oggi proposta e accessibile a tutti.

Nella sua relazione, in merito alla situazione generale del trasporto, il Segretario definisce il quadro complessivo aziendale desolante, in linea con la situazione sociale del Paese; la situazione delle F.S. è sotto gli occhi di tutti: ferrovieri, utenti e Politica.

La capacità industriale di R.F.I. è seriamente compromessa, mancano uomini, mezzi e organizzazione, la Cargo indirizzata volutamente e scientemente verso la dismissione, la Navigazione di Civitavecchia è stata dismessa ormai da un po', il Trasporto Regionale al di là dei proclami continua a essere svolto con mezzi inadeguati e i servizi vengono di volta in volta ridotti e limitati, Trenitalia in attesa di portare i libri in tribunale e Moretti tira con l'arco le sue ..... frecce e spera.

Tra pochi mesi l'impatto con la liberalizzazione del trasporto su ferro sarà notevole e non si può pensare di gestire la riforma con la carta e i timbri.

Il dramma della catena di morti che si succedono lungo i binari merita ben altra considerazione.

Rispetto e sicurezza, questo è quello che chiedono i ferrovieri; maggiori e più adeguati servizi, treni puliti e puntuali degni di un paese civile, è quello che chiedono milioni di pendolari/utenti.

Nel TPL, che rappresenta un settore strategico per la



qualità della vita delle persone e per l'economia, la salute e l'ambiente delle città, la situazione è pesante. Necessita di un piano straordinario per l'acquisto di bus meno inquinanti e più confortevoli e di investimenti pluriennali per treni, metrò e tram.

Nei più importanti paesi europei il TPL rappresenta una priorità dei Governi, da noi neppure se ne parla e come se non bastasse si azzerano quasi le risorse a esso destinate.

Al sistema ferroviario che è formato dalle linee AV/AC e dalle linee Regionali (servizio universale e mezzogiorno) vengono destinate sempre meno risorse. E' inaccettabile, a entrambe vanno garantite risorse, efficienza, sicurezza, pulizia, certezza dei tempi.

Questo oggi per le linee regionali non c'è, cioè per il 90% dei viaggiatori, milioni di persone che tutti i giorni vanno al lavoro, nelle fabbriche, negli uffici, nei cantieri, nel commercio, nelle scuole nelle università. E nel mezzogiorno d'Italia la situazione è gravissima.

Il sistema deve garantire oltre alla mobilità delle persone anche quella delle merci. In troppe realtà mancano collegamenti ferroviari tra porti, aeroporti, interporti e rete ferroviaria. E le linee hanno strozzature infrastrutturali (gallerie, binario unico, non elettrificazione ecc.) che non permettono il movimento delle merci. Eppure la globalizzazione ha sviluppato fortemente il movimento di merci e di persone: in un solo giorno oggi si movimentano quanto in un anno intero negli anni 70, la crescita di nuove aree produttive mondiali, la microrganizzazione delle industrie che dissemina la produzione di componenti di merci in più nazioni e continenti per poi venderle e consegnarle forma una catena che si chiude solo grazie ai mezzi di trasporto in cui il Trasporto Ferroviario riveste un ruolo di primaria importanza in tutti i paesi Europei e non solo. Per que-



## DOCUMENTO CONCLUSIVO DIRETTIVO REGIONALE FAST FERROVIE LAZIO

Il direttivo regionale della Fast FerroVie del Lazio, riunitosi a Orte nei giorni 22 e 23 luglio 2010, ascoltata la relazione del Segretario Regionale e il dibattito che ne è scaturito,

approva:

- la relazione del Segretario, condividendone i contenuti e la puntuale quanto dettagliata analisi della situazione politico sindacale e Aziendale
- le linee guida proposte
- il programma organizzativo e logistico territoriale presentato.

Esprime preoccupazione:

- per la situazione in cui versa il Gruppo FS nel suo complesso, in particolare Trenitalia e la Cargo alla vigilia dell'apertura del mercato a tutti quei vettori già titolari di licenza che si apprestano a entrare nel trasporto viaggiatori e merci.
- per la mancata rienternalizzazione delle attività di manutenzione sia in ambito RFI che Trenitalia
- per la continua e ormai cronica carenza di personale nell'esercizio ferroviario
- per la continua catena di morti e incidenti che si succedono tra i binari
- per l'atteggiamento delle parti datoriali, in particolare di ANAV e ASSTRA e del Governo in qualità di arbitro, nella vertenza per il rinnovo del CCNL della Mobilità
- per i tagli preannunciati dalla Regione Lazio al trasporto regionale per effetto della manovra economica varata dal Governo.

Dà mandato alla Segreteria Regionale di attivarsi con la Segreteria Nazionale affinché essa si faccia portatrice a livello nazionale delle preoccupazioni suesposte e di avviare con le altre Segreterie Nazionali, con il Governo e le forze politiche - siano esse di maggioranza o di minoranza - affinché il sistema della mobilità e dei trasporti assuma un ruolo centrale e strategico del paese, superando i ritardi culturali e le chiusure corporative, affinché venga spostato il baricentro del sistema, attualmente troppo sbilanciato sulla gomma, con l'obiettivo di allineare il nostro sistema della mobilità al modello europeo.

**Approvato all'unanimità**

**Orte 23 luglio 2010**

sto riteniamo impensabile e intollerabile l'abbandono del trasporto merci da parte di Trenitalia.

Per quanto attiene il Trasporto Regionale, le Regioni vanno messe in condizione di svolgere un ruolo centrale nella programmazione e nella scelta dei servizi e delle aziende. La politica europea delle liberalizzazioni impone scelte serie che devono essere fatte con coerenza.

Il trasporto regionale ha necessità di essere rafforzato con l'acquisto di nuovi treni per i pendolari, vanno fatti interventi sui nodi ferroviari introducendo nuove tecnologie, per garantire tempi umani di percorrenza.

Non servono grandi investimenti per infrastrutture

che non finiscono mai, ma interventi meno costosi e immediatamente incisivi.

Moretti continui pure a tendere il suo arco, tirare le sue frecce multicolori e sperare.

I Ferrovieri, i milioni di pendolari vogliono certezze, chiedono che sia loro garantito il sacrosanto diritto alla Mobilità sancito dalla Costituzione.

La due giorni di Orte si è conclusa con il documento finale (sopra riportato), che è stato approvato all'unanimità dal Direttivo.

## Ancora momenti d'incertezza nel settore degli appalti ferroviari.

di Antonio Vitiello

**E**bbene sì, mentre in alcune realtà si è quasi raggiunta la stabilizzazione del lavoro e dei lavoratori, in numerose altre continuano i problemi.

In Liguria sia la società Compass Group che la società Fulgens dismettono i relativi subappalti appena saputo che sta per entrare nel lotto di appartenenza la società Nicma e partners.

In Umbria continua a essere senza lavoro il personale impiegato nel servizio di pulizia del centro di formazione di Foligno; a tal proposito la società CPMA ha comunicato l'apertura di una procedura di mobilità Nazionale per le regioni Umbria, Lazio e Campania.

La Campania dove oltre ai cinque lavoratori dello scalo di Marcianise rimasti senza lavoro e da cui parte la procedura di mobilità della società CPMA, vi è la società Trenitalia che abbandona i dipendenti della CMRS dello scalo merci di Marcianise. A rischio l'intero comparto di manutenzione ferroviaria: Trenitalia, nel liquidare la vecchia azienda per la manutenzione carri, nel nuovo affidamento delle attività non prevede nel contratto l'inserimento della clausola sociale con il passaggio delle maestranze qualificate che vi operano.

I 38 dipendenti della CMRS dello scalo merci di Marcianise, a seguito del nuovo affidamento della lavorazione manutenzione carri a una nuova società, sono stati di fatto espulsi dal ciclo produttivo. Tali affidamenti vengono dati con una discrezionalità quantomeno sospetta; sullo sfondo, capitolati talmente bassi che non permettono continuità contrattuale, dove assumere regolarmente diventa praticamente impossibile.

E' significativo ricordare le indagini della magistratu-

ra che hanno portato all'arresto e al licenziamento di dirigenti di Trenitalia, a dimostrazione che non sempre si opera proprio nella massima legalità e trasparenza.

I finanziari del Comando Provinciale di Napoli, coordinati dalla Procura della Repubblica stanno eseguendo, in varie località del territorio nazionale, arresti di alcuni ex dirigenti di Trenitalia SpA e di imprenditori accusati di pilotare e turbare l'affidamento di gare di appalto indette dalla stessa Trenitalia, nonché sequestri di aziende (ne parliamo più diffusamente in altra parte del giornale). Gli appalti illecitamente affidati, relativi alla manutenzione di carrozze e locomotori, ammontano a oltre 10 milioni di euro e, in alcuni casi, è emerso che erano stati affidati con trattative private dirette e singole, in modo irregolare, a imprese riconducibili a parenti di uno dei dirigenti della società pubblica.

Paradossalmente, notiamo nei progetti della Divisione Cargo di Trenitalia un totale arretramento nelle attività, a favore di chi non è dato sapere. L'assenza, negli anni passati di una vera politica sul trasporto merci in Campania ha prodotto i suoi effetti; assistiamo ormai inermi a continui passaggi di cantiere che paradossalmente generano disoccupazione locale.

I passaggi di cantiere si fanno e si sono sempre fatti senza nessuna pregiudiziale sui nomi delle ditte o della loro provenienza geografica, garantendo continuità di passaggio alla nuova ditta delle maestranze. Non è possibile avallare le intenzioni di Trenitalia Cargo, che in sede di prefettura ha ribadito che non è un suo problema ma è un problema della ditta subentrante, anzi la stessa Divisione ha confermato le nostre preoccupazio-



ni, dichiarando che nell'impossibilità, dovuta alle legittime proteste dei lavoratori, che assume ormai un carattere sociale, ha trasferito le attività nelle officine di Verona con buona pace di tutti. Se tale inaccettabile strategia si affermasse, il problema non riguarderebbe più i 38 lavoratori della CMRS ma l'intero comparto degli appalti di manutenzione ferroviaria, per proseguire con i ferrovieri interessando una platea molto più vasta.

A nulla sono valse le richieste di convocazione e uno sciopero messo in atto per sostenere la vertenza ed un altro sciopero sospeso in extremis.

Anche nel Lazio oltre alla procedura di mobilità aperta dalla società CPMA vi è lo spinoso problema della società Bioclean, che in una lettera denuncia alle autorità e alle organizzazioni sindacali ha dichiarato materialmente l'impossibilità di continuare a lavorare in quanto il corrispettivo economico non risulterebbe sufficiente a pagare tutti i dipendenti assunti, e di non essere addirittura in grado di pagare la quattordicesima mensilità.

È estremamente grave notare come neanche a distanza di un anno ci ritroviamo nelle stesse situazioni che avevano portato alle sostituzioni delle vecchie società

con altre nuove.

E la Puglia, che fine ha fatto la Puglia?

Purtroppo siamo ancora alle prese con un cambio appalto con la sfortunata società Intini che, presa nelle maglie dell'ultima società capace di garantire la chiusura del cerchio, non riesce a entrare sui luoghi di lavoro, con un sindacato che giustamente chiede che tutti i lavoratori pugliesi trovino sistemazione e con Trenitalia che di mese in mese nicchia, nella speranza di trovare la magia risolutrice.

E in tutto questo marasma poteva mancare l'Una Tantum? Dopo innumerevoli rilanci e slittamenti siamo ancora alle prese con l'erogazione del successivo 40% anche in quelle regioni dove è stata consegnata la documentazione comprovante i requisiti.

In Sicilia allo stato odierno si è riusciti a fare il subentro delle attività di pulizia al consorzio Cem che dovrebbe dare la svolta nelle pulizie dell'intera regione.

C'è ancora molto da fare

*Dal rappresentante di un gruppo di pendolari, riceviamo e volentieri pubblichiamo*

## **Giovedì 22 luglio Treni in ritardo, segnalazioni ingannevoli, viaggiatori in difficoltà**

Stamattina il treno Regionale 2274 delle h. 8.04 era annunciato con ritardo di 35' minuti (per guasto generico) e il ritardo di tutti i convogli diretti a Milano in coda al 2274 era almeno di 5'.

Lo spettro di trascorrere la mattinata sui binari si stava materializzando; mentre chiacchieravo con i colleghi nell'atrio circa la possibilità di salire sul regionale delle 8.09 (con arrivo previsto a Rogoredo alle 9.01) abbiamo deciso di lasciarlo partire dato che il treno ES\*9802 "Frecciabianca" delle 8.24 portava "solo" 5' di ritardo (con arrivo previsto alle 8.57).

Dopo alcuni minuti, l'indicazione del ritardo del Frecciabianca è stata di nuovo corretta a +10'; che fregatura! Mai fidarsi del tabellone! Come orientarsi sul treno "migliore" in quel groviglio di informazioni contrastanti e ingannevoli?

Alle 8.30 circa è arrivato in stazione il R2274, ma nonostante fosse annunciato in partenza è rimasto fermo ancora diversi minuti. A quel punto era chiaro a tutti che il regionale stava "attendendo" l'arrivo del Frecciabianca per dargli la precedenza: saranno stati soddisfatti i pendolari presenti sul regionale che, dopo un viaggio tremendo, hanno dovuto accettare un ulteriore prolungamento del loro "calvario"; perfetto stile Trenitalia.

Siamo saliti quindi sull'Es\*9802 che ha raggiunto Rogoredo alle 9.10, con 13' di ritardo, senza alcuna scusa "metallica" a bordo, nonostante l'ennesimo disservizio.

Come già scritto in occasioni precedenti, sto limitando le segnalazioni per motivi di tempo e per non sembrare ripetitivo, ma i viaggi nelle carrozze-forno (soprattutto sui treni regionali) sono all'ordine del giorno. Grazie ancora alle FS per il pessimo servizio.

**Massimiliano Davoli  
Loc. Larzano  
29029 RIVERGARO (PC)**



# La cultura della sicurezza

a cura dell'ing. Natale Italiano

## Salute e Sicurezza Sul Lavoro

La Sicurezza è Vita  
La Sicurezza è Vita



a cura di Natale Italiano

Dai dati del bilancio annuale dell'INAIL si evidenzia un calo degli infortuni sul lavoro rispetto all'anno 2008.

Se da un lato ci conforta la diminuzione, dall'altro ci inquieta il numero spaventosamente alto dei decessi nell'anno 2009, ovvero 1050.

Sono anni che la FAST FerroVie si adopera, con i propri mezzi, a diffondere sia ai propri iscritti che a tutta la forza lavoro del comparto dei trasporti LA CULTURA DELLA SICUREZZA.

Non vogliamo ascrivere particolari meriti ma qualche riconoscimento, a volte, sarebbe gradito.

Infatti è possibile scaricare su sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it) o richiedere alla Segreteria Nazionale della FAST un manuale ad uso degli RLS.

Tale compendio, di uso generico (non specifico del settore tra-

sporti), rappresenta un utile strumento di informazione per tutti quei soggetti chiamati a tutelare la sicurezza nei luoghi di lavoro.

Infine, questo per la FAST non rappresenta un punto di arrivo ma di partenza verso nuove battaglie allo scopo di vedere riconosciuti i diritti inalienabili di ogni lavoratore.

Per ultimo, ma non meno importante, il nostro obiettivo (copiato da altre sigle sindacali) è quello di diffondere la CULTURA DELLA SICUREZZA nelle scuole di ogni ordine e grado con la speranza che anche la politica non risulti sorda a tale richiamo.

## Semaf firma un importante accordo con Renfe Operadora



Il sindacato dei macchinisti spagnoli, che con Fast FerroVie fa parte di Ale, l'Associazione dei Sindacati dei Macchinisti Europei, ottiene una serie di importanti tutele per il Personale di Macchina

di Santiago Pino\*

È per noi un piacere l'opportunità che ci offre Fast FerroVie di rivolgerci ai suoi soci e, in questa prima occasione, vogliamo spiegarvi sommariamente come sviluppano la loro attività i macchinisti spagnoli.

Il 1 Luglio scorso è entrato in vigore in Renfe Operadora un Accordo di Sviluppo Professionale che include un nuovo Quadro Regolatore per il Personale di Condotta ed una nuova Classificazione di Categorie i cui aspetti essenziali sono i seguenti:

- Il Personale di Condotta si raggruppa in quattro livelli professionali: Macchinista di Entrata, Macchinista, Macchinista Capo del Treno e Comando Intermedio Capomacchinista. L'accesso ai livelli di Macchinista e

Macchinista Capo del Treno si produce automaticamente a tre anni di prestazione di servizio effettivo nel livello anteriore ed a Comando Intermedio Capomacchinista mediante il superamento di una prova selettiva.

- Tutti gli eccessi di giornata - più di 8 ore giornaliere o più di 40 settimanali - si compensano con tempo di riposo, nella misura di 105 minuti di riposo per ogni 60 minuti di eccesso.

- Tutto il tempo compreso tra l'inizio e la fine del servizio è considerato giornata effettiva, indipendentemente

che si effettui o no alcuna attività produttiva.

- La distribuzione normale della giornata si realizza con tre cicli di cinque giorni di lavoro e tre riposi e due cicli di

 **semaf**  
www.semaf.org

## DALL'EUROPA

cinque giorni di lavoro e due riposi, a meno che non si concordi una distribuzione diversa coi rappresentanti dei lavoratori dell'ambito corrispondente.

- Il numero massimo di giornate di lavoro annuale è di 215 giorni, nei quali sono compresi due giorni di formazione, disponendo di 35 giorni di ferie e 6 giorni di permessi ed avendo l'impresa, in contropartita, la possibilità di disporre di 4 giorni di riposo all'anno per lavoratore.

- Il Sistema Retributivo si compone di un 75-80% di competenze fisse che incorporano le spese di viaggio e di un 20-25% di retribuzione variabile, che è legata esclusivamente all'attività produttiva sviluppata (minuti di condotta chilometri, puntualità, etc.) ed il suo carattere è collettivo, per cui tutti i lavoratori che sviluppano la propria attività in uno stesso ambito percepiscono identica quantità, indipendentemente da quanto effettivamente realizzato da ciascuno di essi.

Sia SEMAF che il Personale di Condotta giudicano molto positivamente questo accordo che, oltre ad evidenti miglioramenti sociali per le limitazioni giornaliere ed annuali e la compensazione delle maggiori prestazioni in tempo di riposo ed economiche, con un incremento retributivo ed una distribuzione garantista del salario, incorpora chiaramente una serie di garanzie nella cornice lavorativa che ci permettono di sviluppare la nostra attività professionale con la tranquillità che la nostra situazione economico-lavorativa non venga influenzata significativamente da possibili incidenti.

Queste le principali garanzie del nuovo sistema:

- L'Impresa si fa carico delle sanzioni amministrative e della responsabilità civile in caso di qualunque incidente nello svolgimento del servizio, a patto che non esista dolo né sia avvenuto sotto gli effetti di alcool o stupefacenti.

- In caso di processo penale relazionato all'attività professionale, l'Impresa destinerà il lavoratore a un altro posto di lavoro senza diminuzione dei suoi emolumenti fino al termine del processo, permettendogli di scegliere tra i quindici gabinetti giuridici in cui si trova



Juan Jesús Garcia Fraile, Presidente di SEMAF

quello di SEMAF.

- Se il lavoratore vedesse diminuite le proprie condizioni fisiche in maniera tale da non poter continuare a svolgere la propria attività di macchinista, manterrà la categoria svolgendo funzioni compatibili col suo stato fisico e mantenendo il 100% della sua retribuzione fissa e l'85% della sua retribuzione variabile.

- In caso di diminuzione lavorativa si garantisce, a partire dal 31° giorno in caso di incidente sul lavoro e del 91° giorno in caso di malattia comune, il 90 per cento della retribuzione totale che il lavoratore percepiva in precedenza alla data della diminuzione.

Speriamo che, con queste linee, siamo riusciti a farvi comprendere un po' meglio come lavorano i macchinisti spagnoli e come lavora SEMAF per ottenere miglioramenti per il Personale.

Ricevete un cordiale saluto dai macchinisti spagnoli.

*\*L'autore è il Segretario della Comunicazione, Immagine e Relazioni Esterne di SEMAF*



## LA RECENSIONE

### **Il sud, la guerra e il mistero della vita ne *La Ventunesima*, il bel libro di **Domenica Battaglia**.**

**di Enzo Rogolino**

Ho tardato a presentarvi *La Ventunesima*, il libro scritto dalla nostra collega Domenica Battaglia, (Mirella per gli amici), per impegni sindacali gravosi (Congresso Straordinario del nostro sindacato) ma forse anche perché volevo approfondire il significato intrinseco di quel titolo.

Un libro ormai da tempo in edicola e presentato ufficialmente presso uno dei saloni dell'Ente Provincia di Reggio Calabria in una cornice di pubblico e intenditori sicuramente più qualificati di chi vi scrive.

Non ho potuto fare a meno di presentarvelo in quanto lo ritengo avvincente e gradevole alla lettura, un testo difficile a realizzarsi, anche solo perché la scrittrice lo scrive per interposta persona, calandosi nella storia di vita vissuta dal proprio genitore.

La storia di chi ha patito i tempi duri del nostro profondo sud, ma anche di chi ha avuto la dignità di difendere la propria Patria, a prescindere dal dolore interiore e non solo fisico di chi deve fronteggiarsi in guerra, che rappresenta sempre la vera miseria dell'uomo.

Il libro di Mirella Battaglia rimane un racconto affascinante, una storia vera che lascia spazio all'immaginazione, alla fantasia e alla valutazione individuale dell'attento lettore.

*La Ventunesima*, per rimanere dentro il racconto solo apparentemente di guerra, non è una Batteria Anticarro, né una Compagnia Militare dell'Esercito Italiano ma simboleggia nella mente del protagonista il meraviglioso mistero della vita.

Complimenti Mirella, hai fatto centro e complimenti al tuo caro papà che, forse inconsapevolmente, ti ha saputo trasmettere valori forti, sempre più dimenticati dalla nostra società ormai acefala e parassitaria.

*Profilo dell'Autrice:*

*Domenica Battaglia è nata e vive a Reggio Calabria. Svolge la sua attività lavorativa presso le Ferrovie dello Stato ed è iscritta a Fast FerroVie. *La Ventunesima* è la sua prima pubblicazione. Il libro racconta le vicissitudini del padre Antonino (medaglia al merito militare e Cavaliere dell'Ordine "Al Merito della R.I.") durante la campagna d'Africa della II Guerra mondiale.*

## GRALLOFRESSO

**di Antonio Scalise**

### **Acronimi**

Ci piacciono le parole, e ci piace giocare con esse. Non sempre ci danno soddisfazione (dannate scuole basse...) ma trascorriamo del tempo a cercare di costringerle a dire quello che vorremmo. Talvolta cerchiamo di far dire loro anche cose che non vorrebbero, ma si rifiutano, oppongono resistenza. Testarde.

Stavolta è stato diverso. L'acronimo di cui parleremo in queste chiacchiere è fulminante. Ma andiamo con ordine. Grossa impresa di trasporto ferroviario; la più grande, italicamente parlando. Trasporta di tutto, dappertutto. Merci, anche.

L'Europa, entità dietro cui molti celano misfatti, emana norma che impone la liberalizzazione del traffico ferroviario. La politica dello stivale (e piano con le ironie...), solitamente poco ottemperante, immediatamente applica: si liberalizzi immantinentemente! Già scalpitanti al confine altrettanto grandi - ma anche piccole - imprese ferroviarie si fiondano, sgomitanti, a reclamare un posto al sole: assalto alla baionetta, ma non verso il trasporto su gomma (non transporteranno un chilo in meno, costoro): verso quell'impresa grande grandissima. Le sottraggono clienti, ne adulano le maestranze. Alla guida di quell'impresa grande, grandissima, nel frattempo è promosso l'Ingegnere, Cavaliere del Lavoro (altrui?) di recente nomina, anche. E cosa fa il Cavaliere? Combatte? Aggredisce il mercato? Butta in campo il know-how di un'azienda secolare? Macché: prego signori, si accomodino. Noi delle merci - con rispetto parlando - ce ne fottiamo.

Via il personale (aziende concorrenti, stranamente in possesso di elenchi di macchinisti, telefonano per proporre contratti), chiusi gli scali, manutenzione azzerata (riferimenti versiliani sono accidentali). Clima di smobilitazione.

Inverte tradizioni oniriche: il capotreno spesso sognava di diventare macchinista? Non più. Ora il macchinista diventa capotreno. Interpellanze a strafottere!

Il capolavoro è recente. Sui cellulari di servizio dei macchinisti Cargo giunge un Sms. Annuncia l'emanazione dell'ennesima manifestazione d'interesse. Come dire: volete capirlo che dovete andar via, o no? Una diaspora infinita. Della fine definitiva della Divisione Cargo vi racconteremo. Ma in ossequio alla volontà degli artefici, lo faremo a esequie avvenute. E se nel frattempo qualcuno avesse dei dubbi sul reale significato dell'acronimo sms, non ne abbia più: Senza Macchinisti? Sì!



## PREVIDENZA

**Ancora respinte le istanze dei Ferrovieri per il riconoscimento degli aumenti di valutazione ai fini previdenziali dovuti per l'esposizione all'amianto. Si chiude definitivamente la vertenza?**

a cura di Agostino Apadula

# Vertenza amianto: la posizione del Gruppo FS, il ruolo dell'INAIL

Diventa sempre più difficile e irta di difficoltà la strada dei Ferrovieri in servizio/in quiescenza per l'accesso agli aumenti di valutazione derivanti dall'esposizione all'amianto subita durante l'espletamento delle attività lavorative.

L'ottimismo che si era diffuso, dopo alcuni pronunciamenti dei Tribunali di Benevento, Termini Imerese e Trieste, che avevano riconosciuto tale diritto a un dipendente delle Ferrovie Alifane e a due dipendenti del Gruppo F.S. è venuto meno, come c'era da aspettarsi, per i successivi e continui pronunciamenti di rigetto da parte della Magistratura di merito, e successivamente dalle sedi Giurisdizionali Regionali della Corte dei Conti, alle quali era stata riconosciuta competenza di giudizio, a seguito di una nuova interpretazione resa in tal senso dalla Cassazione.

Dopo questa nuova interpretazione, con un'uniformità di giudizio che perlomeno invita a riflettere, le sedi Regionali delle Corte dei Conti, almeno per quanto ci è stato dato modo di verificare, hanno cominciato a respingere le istanze avanzate dai Ferrovieri, mortificando così le loro aspettative di modificare in meglio i trattamenti pensionistici, mediante gli aumenti di valutazione ai fini previdenziali a loro dovuti per l'esposizione all'amianto, che come è noto a tutti era di uso corrente per la coibentazione dei carri e locomotori, nonché impiegato largamente negli impianti delle Ferrovie dello Stato, per molto tempo anche dopo la sua messa al bando, a causa delle difficoltà operative incontrate nei processi di decoibentazione.

Di contro è aumentata, se ancora fosse possibile, l'arroganza delle Società del Gruppo F.S. che alla data di oggi non hanno ancora adempiuto, almeno per il personale in quiescenza, all'obbligo del rilascio dei "curricula", mentre

dove invece hanno ottemperato i Ferrovieri si sono visti arrivare "curricula" nei quali quasi in fotocopia, almeno per i contenuti, viene negata qualsiasi loro esposizione, sia presente che passata, alle fibre di amianto.

Un atteggiamento di negazione di diritti palese e grossolana che per quel che ci consta fa pendant con il ruolo svolto dall'INAIL che, almeno per quanto appare, non garantisce l'obiettività e la terzietà di giudizio che un organismo preposto a garanzia e salvaguardia della sicurezza del lavoro dovrebbe secondo noi assumere.

Abbiamo infatti registrato con rammarico come le strutture periferiche dell'INAIL, di fronte a detti "curricula" quasi preconfezionati, considerato che mutano solo i dati anagrafici, mentre il merito dei contenuti segue pedissequamente il leit motiv della mancata esposizione, da parte dei Ferrovieri, alle pericolose fibre, stanno dimostrando,



rispetto alle dichiarazioni rese dagli Uffici di F.S. preposti al rilascio dei curricula, un'accondiscendenza "perlomeno inusuale rispetto ai loro compiti d'istituto" in quanto ne stanno condividendo passivamente i contenuti, senza il minimo accenno di verifica o ispezione, almeno per quel che ci consta, negli impianti o sui mezzi di locomozione dove, com'è noto a tutti invece l'amianto trovava largamente utilizzo.

In questo modo, le strutture INAIL soddisfano i termini dell'iter burocratico previsto dal Decreto 27 ottobre 2004 dell'allora Ministro del lavoro Maroni, finendo così con il negare definitivamente, avallando le dichiarazioni di F.S. di mancata esposizione alle fibre di amianto, il riconoscimento dei diritti previdenziali dei Ferrovieri.

Questo atteggiamento di diniego immotivato punta, a nostro parere, a sottodimensionare un problema che è invece drammaticamente notevole e che pertanto, avrebbe meritato maggiore attenzione da parte delle istituzioni dello Stato.

Si sono voluti ignorare scientemente, o perlomeno si sono voluti far passare in secondo piano, gli innumerevoli fatti cruenti, legati all'esposizione all'amianto, che hanno interessato tragicamente anche la vita di molte famiglie di ferrovieri e si sono voluti sottacere i primi interventi della Magistratura nelle F.S. che certificavano come molte lavoratori delle ferrovie lavoravano a contatto con le fibre d'amianto.

Ovviamente potrà essere una nostra impressione, magari sbagliata, ma il ruolo svolto dall'INAIL in questa vicenda, più che a tutela del lavoro e dei Ferrovieri, ci sembra sia stato "indirizzato o perlomeno condizionato" dall'esigenza di salvaguardare i bilanci degli "Enti previdenziali".

Non ci sembra che tra i compiti d'istituto dell'INAIL ci sia anche questa incombenza.

Se ciò fosse vero - e ovviamente speriamo che non sia così - sorgerebbe un problema vero e reale di conflitto d'interesse, che ovviamente andrebbe a nocumento di quei lavoratori che, fidando nel ruolo ispettivo dell'INAIL, puntavano a ottenere quanto loro dovuto: gli aumenti di valutazione ai fini previdenziali, in relazione agli anni di esposizione all'amianto nei termini e alle condizioni previste dalla legge 257/92 e successive integrazioni/modificazioni.

Pensiamo infatti, senza tema di smentita, che tutto si potrà dire, ma arrivare a negare l'esposizione all'amianto nelle lavorazioni dei Ferrovieri, sia in passato che purtroppo anche di recente, è una vera e proprio indecenza.

Eppure alcune aspettative con il Decreto 27 ottobre 204 - di attuazione dell'articolo 47 del decreto legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito con modificazioni nella legge 24 novembre 2003, n. 326 - erano state alimentate. Era infatti parsa congrua con il Decreto la possibilità di accedere ai benefici previdenziali per i lavorato-



ri esposti all'amianto.

Agli occhi di tutti, infatti, l'aver previsto la possibilità di ripresentare le domande di riconoscimento degli aumenti di valutazione pur in presenza delle limitazioni e dell'abbattimento dei parametri di riconoscimento introdotti dalla legge 326/2003, era sembrato come una disponibilità dello Stato a compensare, sia pur in forma ridottissima, quei lavoratori, sicuramente tra essi anche i Ferrovieri, che avevano dovuto fare i conti, nell'espletamento delle loro mansioni, con le micidiali fibre di amianto.

Anche i primi incontri tenuti con la Direzione Generale dell'INAIL per dare operatività ai controlli e alle verifiche sui mezzi e sulle strutture di F.S. non ci erano sembrati negativi in quanto, in specifiche riunioni, la stessa Direzione Generale INAIL aveva garantito alla FAST FerroVie ed alle altre Organizzazioni Sindacali presenti che i loro ispettori avrebbero tenuto il massimo dell'obiettività nelle procedure dell'accertamento all'amianto. Ci era stato anche assicurato, sia per l'alta professionalità in possesso dei loro tecnici che soprattutto per le caratteristiche costruttive di rotabili e infrastrutture di F.S., che sarebbe stato facile determinare i livelli di esposizione all'amianto subita nel corso del tempo dai Ferrovieri. Anche di fronte ai nostri

timori che, di fronte all'enormità del numero di domande presentate dai lavoratori per il riconoscimento dei diritti previdenziali - si trattava di esaminare circa 600.000 posizioni trasversali al mondo del lavoro - lo Stato potesse intervenire per "condizionare negativamente l'INAIL", i





Funzionari dell'INAIL presenti alla riunione ci avevano ribadito i termini della loro indipendenza.

In dette riunioni la FAST FerroVie aveva anche consegnato abbondante materiale cartaceo e documentazioni aziendali che attestavano senza ombra di dubbio la presenza ad abundantiam e in forma diffusa di amianto negli ambienti di lavoro delle Società del gruppo F.S.

Ci eravamo ricondotti nelle stesse riunioni a quanto previsto dal Decreto 27 ottobre 2004, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.295 del 17 dicembre 2004, che nell'art. 3 comma 6 prevedeva perentoriamente l'obbligo per il datore di lavoro di rendere disponibile per l'INAIL, in fase di accertamento, ogni informazione utile, riconoscendo anche allo stesso Organismo ispettivo ampia facoltà di eseguire "sopralluoghi ed incontri tecnici che ritiene necessari per l'acquisizione di elementi di valutazione, ivi compresi quelli con i rappresentanti delle Aziende e delle Organizzazioni Sindacali firmatari dei CCNL applicati in Azienda".

Rispetto alla fase ispettiva che dovevano rendere gli ispettori INAIL, la FAST FerroVie contava d'intervenire con le sue strutture territoriali per dimostrare come i termini di esposizione all'Amianto sono durate nel tempo e per aspetti limitati sono stati riscontrati anche di recente.

Per far ciò gli attivisti FAST FerroVie avrebbero potuto illustrando agli Ispettori INAIL le fasi incerte e frettolose dei processi di bonifica dall'amianto, dimostrare come spesso i rotabili venivano abbandonati un po' dappertutto sui binari di ricovero di molte stazioni alla mercé di tutti, con provvisorie quando inadeguate sigillature.

Questo era quanto doveva accadere per arrivare al riconoscimento del dovuto ai Ferrovieri, ma come spesso suc-

cede nel nostro bel paese, quando ci sono da garantire i diritti dei lavoratori, le regole vengono evase o perlomeno male interpretate.

Su questa problematica enorme dell'amianto stiamo infatti assistendo ad una sorta di commedia, ad un gioco delle parti intentato tra il Gruppo F.S. e l'INAIL che sta facendo venire meno ogni aspettativa dei Ferrovieri sul piano previdenziale.

L'INAIL di fatto, assumendo un ruolo più notarile che ispettivo, sta introitando pertanto i "curricula", così per come rilasciati dalle Società F.S., che negano ogni benché minima esposizione dei Ferrovieri passata e presente come già detto, per poi archivarli, chiudendo così mestamente le pratiche, come auspicato dalle Società del Gruppo F.S.

Viene così meno così la fase delle altre indagini degli Ispettori INAIL e parimenti si mortifica il ruolo di controllo che dovevano svolgere le A.S., così come previsto nel Decreto 27 ottobre 2004, quasi a dimostrazione di una volontà politica chiara che era sopraggiunta e aveva preso il sopravvento: archiviare le pratiche di richiesta di aumenti di valutazione previdenziale per non appesantire la spesa pensionistica pubblica.

Era quello che si temeva.

In questo modo lo Stato rifugge da ogni responsabilità e

---

*... negare l'esposizione all'amianto nelle lavorazioni dei Ferrovieri è una vera e proprio indecenza ...*

---

l'esposizione alle fibre di amianto rimane così sostanzialmente un fatto privato per coloro che ne hanno dovuto e ne dovranno subire i malefici effetti.

Cosa resta da fare ora che oltre l'INAIL anche la Magistratura sembra meno propensa a percorrere nella strada del riconoscimento degli aumenti di valutazione? Certamente la prima risposta non può non tenere conto dei pronunciamenti e dei fatti negativi testé elencati, finendo così per portarci a ritenere che la vertenza amianto debba ritenersi sostanzialmente chiusa.

Pur tuttavia non pensiamo che non si debba fare più niente, crediamo infatti che si debba e si possa continuare con l'impugnazione, presso gli Uffici del lavoro così come previsto dall'art.3 comma 4 del succitato decreto 27 ottobre 2004, dei "curricula" rilasciati dalle Società del Gruppo F.S., e attendere nel frattempo le altre pronunce della Magistratura sugli ultimi ricorsi in atto.

Ovviamente se continuerà a consolidarsi la giurisprudenza sfavorevole ai Ferrovieri a questo punto nostro malgrado dovremo mettere la parola fine a ogni speranza di apertura sulle aspettative previdenziali.

**apadula@fastferrovie.it**



**Per sostenere i tuoi cari  
Termine Fisso Fondo Futuro,**  
la soluzione ideale  
per chi vuole risparmiare, costruendo  
un capitale da rendere disponibile  
ad un beneficiario stabilito

Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo.  
È possibile ottenere il Fascicolo Informativo presso tutti i punti vendita di HDI Assicurazioni.  
Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo [www.hdi.it](http://www.hdi.it)

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**