

## IN QUESTO NUMERO

- *Verifica di mezza estate*

**Il notiziario  
viene sospeso  
durante la pausa  
estiva.  
Riprenderà  
nelle prime set-  
timane di set-  
tembre.**

## Verifica di mezza estate

Dopo cinque mesi dall'inse-  
diamento del nuovo gruppo di  
Segreteria Nazionale che ha  
avuto il mandato di accomp-  
agnare la nascita e la crescita di  
una nuova presenza sindacale  
che si è riorganizzata per af-  
frontare la tutela dei lavorato-  
ri del sistema ferroviario in  
tutti i suoi aspetti, anche at-  
traverso il cambio del nome,  
riteniamo opportuno, prima  
della pausa estiva, fare un  
passaggio di verifica in merito  
all'attività svolta.

Il cambiamento organizzati-  
vo interno si è accavallato alle  
vertenze aperte, tra le quali  
meritano di essere citate:

- il rinnovo del secondo bien-  
nio economico che è stato  
affrontato in un momento  
di congiuntura economica  
connotata da un forte segno  
negativo;
- i problemi relativi alle di-  
vergenti interpretazioni  
contrattuali che le società  
del gruppo FS hanno inteso  
fare proprie pur in assenza  
di una preventiva consulta-  
zione con gli altri soggetti  
contitolari della stesura dei  
testi contrattuali quali sono  
appunto i sindacati;
- la discussione dei piani di  
impresa del gruppo FS e  
delle sue società; piani che  
non hanno ancora trovato  
un momento di condivisi-  
one sugli obiettivi anche in  
riferimento delle diverse  
velocità organizzative e  
gestionali delle società che

abbiamo constatato essere  
una delle concause più evi-  
denti di una complessiva  
difficoltà a trovare un asset  
sugli obiettivi industriali  
necessari al consolidamento  
e alla crescita del gruppo  
nel mercato dei trasporti su  
ferro;

- il processo riorganizzativo  
di Trenitalia che – dopo  
alcuni tentativi incompleti  
esperiti nel corso degli anni  
scorsi – sembra, pur con le  
naturali divergenze di valu-  
tazione che sono state e-  
sprese dai sindacati, aver  
trovato un terreno di consi-  
stenza strutturale di mag-  
gior respiro e di forte con-  
vergenza sulla funzione di  
gestione e controllo delle  
attività tecnico /  
amministrative delegate alle  
divisioni;
- l'annosa vertenza aperta  
sulla sicurezza che in questi  
ultimi cinque anni è stata  
interessata da ricorrenti e  
significative implementazio-  
ni tecnologiche sia sull'in-  
frastruttura (SCMT, SSC,  
RTMS, etc) e sia sul mate-  
riale rotabile (con la con-  
nessa problematica del Vac-  
ma).

Riguardo la riorganizzazio-  
ne interna stiamo cercando di  
dare un assetto logistico che  
risponda alle esigenze di un  
moderno sindacato, ricercan-  
do il giusto equilibrio fra la  
soddisfazione dei bisogni e le  
risorse economiche disponibili.

li.

Abbiamo convenuto di in-  
vestire molte risorse per ac-  
crescere la comunicazione  
interna, nella ricerca di un  
maggiore coinvolgimento  
delle periferie e nell'avviare  
un processo di autoformazio-  
ne interna di quadri dirigenti  
sindacali che dovranno sem-  
pre più essere preparati ad  
affrontare tutte le problemati-  
che del mondo ferroviario. A  
tale scopo è nata anche l'idea  
di questo notiziario che sem-  
bra abbia accolto i favori di  
molte regioni.

Inoltre stiamo cercando di  
migliorare anche la qualità del  
nostro sito rendendolo più  
veloce, avviando progressiva-  
mente le sezioni regionali per  
renderlo - superati i primi  
problemi di avvio - forte-  
mente dinamico e aggiornato  
in tempo reale.

L'istituzione della Direzio-  
ne Operativa Nazionale si sta  
dimostrando lo strumento  
adeguato al coinvolgimento  
decisionale dei segretari re-  
gionali, anche se ci sono alcu-  
ne cose la cui messa a punto  
deve certamente essere mi-  
gliorata, comunque, - essen-  
do in presenza della fase ini-  
ziale di attivazione di questo  
nuovo sistema di confronto  
interno - possiamo ritenerci  
soddisfatti e siamo certi che  
la nuova organizzazione logi-  
stica che metteremo a punto  
entro fine anno ci aiuterà a  
risolvere anche alcuni altri

problemi.

Passando ora ad analizzare l'attività politica svolta, non possiamo che iniziare dal buon risultato ottenuto in fase di stipula del rinnovo del secondo biennio economico del CCNL delle A.F., dove in linea con i dettati dell'accordo interconfederale del 23 luglio 1993, riteniamo soddisfacente la rivalutazione economica ottenuta anche alla luce di quello che sta avvenendo in quasi tutti gli altri comparti industriali e del terziario.

Meno soddisfatti, purtroppo, lo siamo sul versante delle interpretazioni contrattuali dove, oltre a non aver completato gli argomenti, quelli che sono stati affrontati e chiariti, trovano difficoltà di applicazione o almeno l'adeguamento, lato aziendale, è random.

È necessario ricordare che tutte queste vertenze sono state collegate fra loro e hanno portato ad una serie di confronti nati a seguito dell'impegno preso dall'AD. Del Gruppo FS, ing. Elio Catania, con l'accordo del 19 aprile 2005.

Il 23 giugno 2005 successivo è stato possibile portare a completamento il rinnovo del biennio economico e dare una parziale risposta ad alcune interpretazioni contrattuali, mentre si va avanti per quanto riguarda i piani d'impresa e la riorganizzazione di Trenitalia.

Negli incontri con RFI, riguardo i piani d'impresa, oltre alla presentazione dei programmi d'investimento, speriamo, dopo la sosta estiva, di entrare nel vivo delle ricadute sul lavoro, visto il chiaro intento di ridurre note-

volmente la presenza di personale sulle linee. In un termine che rende bene l'idea si potrebbe dire che la riorganizzazione delle direzioni come la manutenzione e il movimento porti ad una progressiva desertificazione dell'infrastruttura.

Ritenendo che tali scelte non siano indifferenti agli indirizzi politici che vengono dati sia dall'U.E. sia dai governi nazionali, questi processi sono mirati ai grandi investimenti infrastrutturali che permetteranno di elevare notevolmente la disponibilità di tracce ferroviarie, anche se a breve medio termine questa capacità potrà risultare, in alcuni casi, al di sopra della richiesta che le imprese ferroviarie potranno richiedere.

Avremo modo di affrontare più dettagliatamente e con adeguata documentazione anche questa problematica e costruire la nostra posizione sindacale cercando di dividerla anche con le altre O.S. ponendo altresì al centro del nostro confronto sul tema della sicurezza il problema della costituzione di un authority che dovrà governare questi processi garantendo quantomeno il mantenimento, noi auspichiamo il miglioramento, degli standard di sicurezza nella circolazione ferroviaria che non si faccia influenzare da problemi di business industriale.

Nella discussione in merito alla riorganizzazione della Direzione Tecnica all'interno della società RFI, della Vig 3 all'interno del Ministero dell'Infrastrutture diventa determinante tenere informato e magari sentire il parere del sindacato; coinvolgimento che

più volte e in più occasioni è stato promesso e anche dallo stesso ministro Lunari. Interessamento mai andato oltre le buone dichiarazioni d'intenti, creando quindi molta diffidenza fra gli stessi operatori del settore.

Riguardo il processo di riorganizzazione di Trenitalia riteniamo di aver espresso il nostro giudizio favorevole in merito al cambio di linea strategica; anche se questa svolta ci sembra ancora troppo timida per ottenere gli auspicati risultati sinergici fra le varie attività della società stessa.

Comunque dando una forte apertura di credito, il 23 giugno si è chiuso un accordo importantissimo riguardo il settore manutentivo; condividendo la scelta di riunificare la manutenzione corrente e ciclica, si è convenuto di ridisegnare il sistema produttivo, anche attraverso la riallocazione di attività, oltre che una revisione delle logiche di gestione e pianificazione, al fine di garantire un miglioramento del rapporto tra manutenzione preventiva e quella correttiva.

Del resto, visto lo stallo della manutenzione e l'uso indiscriminato dell'outsourcing (esternalizzazioni), non era possibile che il sindacato non rispondesse positivamente di fronte ad una diversa organizzazione della società in questo delicato settore.

Si è dato il via ad incontri locali che nella maggior parte dei casi hanno trovato l'accordo nei tempi previsti e i rimanenti potrebbero trovarlo nei primi giorni dopo la pausa estiva.

Altro settore delicato che il

*...il 23 giugno si è chiuso un accordo importantissimo riguardo il settore manutentivo...*

nuovo corso di Trenitalia sembra tenere più in considerazione è quello della Logistica.

Infatti, dobbiamo dare atto che i progetti di sviluppo presentati, seppure a singhiozzo, sia per la manutenzione che per la logistica, possono aiutare i lavoratori interessati a riavere un incoraggiamento di fiducia nel futuro, in quanto sembra cessato quel clima di dismissione che regnava in questi settori nella precedente gestione di Trenitalia.

Anche nella Logistica, colta la difficoltà, il sindacato ha voluto riconfermare tutta la sua disponibilità per fornire gli strumenti idonei che - in coerenza di contratto - possano affrontare il mercato liberalizzato del trasporto ferroviario.

Le buone intenzioni del sindacato purtroppo in questa occasione sono state, a nostro avviso, strumentalizzate dalla dirigenza, in quanto le proposte fatte al tavolo negoziale sulle sperimentazioni non sono altro che la rivisitazione di vecchie proposte già rigettate che, sempre a nostro avviso, tendono più a essere funzionali per abbattere la struttura dell'orario di lavoro del personale di macchina anziché soddisfare esigenze commerciali del cliente.

Il vero problema, infatti, ci sembra essere più quello di non voler o poter trovare le adeguate sinergie di scala passando attraverso una riorganizzazione della gestione del Personale di Macchina senza obbligatoriamente modificare o chiedere flessibilità normative che vanno oltre le disponibilità permesse dal

CCNL delle A.F. .

È pur vero che nell'accordo del 23 giugno 2005 si è data un'apertura nel valutare sperimentazioni funzionali per tipologie di prodotto, nonché prevedere nuovi modelli organizzativi di lavoro, ma le sperimentazioni sono tali quando vengono discusse senza pregiudizi di sorta; invece in Trenitalia si continua a perseguire idee a nostro avviso superate e il confronto con il sindacato è limitato alla discussione delle sole proposte aziendali.

Infine è innegabile che in questa materia incide enormemente anche la vertenza in merito al Vacma dove tutti avevano già deciso come attrezzare i locomotori per implementare il sistema di sicurezza SCMT al fine di poter soddisfare le esigenze:

- del Governo, che doveva recuperare i contributi per gli sconti sulle tracce ferroviarie dovuti all'arretratezza tecnologica dell'infrastruttura ferroviaria, il famoso K2;
  - del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che deve ricercare, il più "velocemente" possibile, di conciliare la disomogeneità e l'inadeguatezza tecnologica dell'infrastruttura con un nuovo sistema di regole che permetta alle imprese ferroviarie di compensare l'aumento di costo di produzione causato dal nuovo costo della tracce orarie;
  - delle imprese ferroviarie, che hanno semplicisticamente visto la strada maestra del Vacma per ridurre l'equipaggio di condotta ad un solo agente.
- Le imprese ferroviarie in

genere hanno "subito" le scelte che "l'Ente Regolatore" ha fatto senza eccessivi problemi di adeguamento per i locomotori e di cambiamenti organizzativi nella gestione del personale, sia perché molte di queste imprese sono di recente costituzione e le altre (specie quelle impegnate nel T.P.L.) non hanno certamente i stessi livelli di sicurezza dell'esercizio ferroviario presente in Trenitalia, perché il sistema di tutele presente in Trenitalia permette al Personale di Macchina di dire – ancora - la SUA.

Proprio quest'ultima analisi riteniamo sia sfuggita a tutti coloro i quali avevano deciso che era sufficiente implementare il sistema SCMT con l'obsoleto "VACMA" per risolvere tutti i problemi finanziari e mettere a posto le coscienze definendo tale sistema all'altezza di dare la massima sicurezza possibile.

A quanti sostengono che la massima sicurezza possibile, se il treno è condotto da un solo macchinista, è data dal connubio SCMT più VACMA, noi ribadiamo che il livello più elevato di sicurezza sulla circolazione ferroviaria, allo stato attuale, è dato dall'SCMT più il doppio agente di condotta.

Quindi, come dicevamo all'inizio, tutti avevano deciso cosa fare e come fare senza però ricercare il giusto e necessario coinvolgimento dei macchinisti.

Il Gruppo FS e la sua impresa di trasporto Trenitalia hanno rotto il silenzio con il sindacato dopo un periodo di forte contrasto che ha costretto Trenitalia ad un tavolo negoziale: il 14 ottobre

*...tutti avevano deciso cosa fare e come fare senza però ricercare il giusto e necessario coinvolgimento dei macchinisti...*

*Se qualcuno ritenesse sufficiente la "pace sociale" per definire se un'apparecchiatura è o meno di sicurezza, certamente non ci trova d'accordo.*

2004 veniva condiviso un percorso di analisi congiunta sugli attrezzaggi dei locomotori con apparecchiature alternative al pedale, come le "touche", curare l'ergonomia della postazione di condotta e l'installazione di dispositivi di reiterazione con funzioni di vigilanza diversificati per ciascuna tipologia di locomotore.

Il gruppo di lavoro di fatto si è bloccato dopo i primi incontri, forse perché le osservazioni del personale non erano in linea con gli obiettivi degli altri soggetti interessati.

Ora poco importa quale sia stato il motivo, di certo il problema si è solo acuitizzato e l'incidente di Crevalcore del 7 gennaio 2005, avvenuto con il Vacma attivo ed efficiente, ha riportato crudamente alla luce tutti i limiti di questo sistema mettendolo sotto la lente d'ingrandimento anche dell'opinione pubblica.

Per quanto ci riguarda come sindacato, riteniamo inoltre eccessiva l'attenzione che viene data alla vertenza sindacale affinché chi è deputato a decidere – Governo, ispettori del lavoro, ASL, ecc... - deliberi se il sistema Vacma assicura solo il controllo della presenza o lo stato di vigilanza durante la guida del macchinista.

Se qualcuno ritenesse sufficiente la "pace sociale" per definire se un'apparecchiatura è o meno di sicurezza, certamente non ci trova d'accordo. Comunque il cambio di tendenza, almeno da parte del Gruppo FS è avvenuto con la stipula dell'accordo del 19 aprile 2005.

Come abbiamo avuto modo

di dire in altre occasioni per la prima volta è stato dichiarata ufficialmente la volontà aziendale di procedere ad escludere il Vacma dai sistemi di controllo della vigilanza. Si è parlato di modalità e tempi di attuazione e anche della separazione Vacma e SCMT.

Successivamente, con l'accordo del 23 giugno 2005, si è condiviso che in coerenza con l'accordo precedente, si procederà ad esaminare gli interventi di attrezzaggio che dovranno intervenire sui sistemi di controllo e di rilevamento della presenza del personale sulle locomotive introducendo sistemi alternativi e con il maggior numero possibile di reiterazioni. Tale attrezzaggio inizierà entro il mese di ottobre.

Inoltre, consapevoli che per quanto riguarda la separazione VACMA e SCMT non è nella possibilità di intervento delle parti che erano presenti al tavolo, si è condiviso che se uscirà una diversa disposizione normativa a tal riguardo, le parti si danno atto fin d'ora che gli interventi di attrezzaggio saranno coerenti con i programmi di svecchiamento del parco rotabile.

La riunione di verifica dell'accordo, tenutasi il 2 agosto 2005 con Trenitalia, ci aveva drammaticamente messo in evidenza un cambio di tendenza rispetto agli accordi proprio sul delicato tema del VACMA. In maniera molto responsabile anche con momenti di forte tensione al tavolo, la riunione è stata interrotta e aggiornata al mese di settembre.

Come Segreterie Nazionali comunque abbiamo ritenuto necessario fare una ulteriore

verifica con la Holding, quindi il giorno seguente si è tenuto un incontro con il Direttore Generale che ha confermato la ferma posizione del Gruppo FS su quanto condiviso negli accordi precedenti. Infatti immediatamente ha formalizzato la propria posizione con la lettera che alleghiamo al notiziario.

Nell'agenda sindacale del prossimo autunno, dovremo inserire due momenti importanti quali il rinnovo degli organismi del Fondo Pensione Complementare Eurofer che sta acquisendo sempre più consistenza e ha grandi potenzialità anche in ragione della riforma in corso sul TFR.

Infine, ma non per ultima, la vertenza sulla riorganizzazione del DLF, che come ricorderete era ferma agli incontri di Luglio 2004, ed alle proposte (oscene) formulate dall'azienda a quel tempo, poi silenzio assoluto. Finalmente qualcosa si è mosso, e tra la fine di luglio e i primi giorni di Agosto 2005 abbiamo avuto ben due incontri in merito ed alle presenza del Direttore Generale del Gruppo FS. Diciamo subito che il primo incontro, nel corso del quale hanno consegnato la bozza del nuovo Statuto, non lasciava presagire nulla di buono per le sorti del confronto e sul futuro del DLF. Infatti, la proposta non era altro che quanto già espresso nel luglio 2004 (presidenza collegio probiviri e revisore dei conti di nomina aziendale, forte riduzione dei DLF etc) con in più, un paio di novità peggiorative, come la Vicepresidenza, con potere obbligatorio, vincolante ed ostativo, di no-

*(Continua a pagina 6)*



Direzione Generale di Gruppo per le Risorse Umane  
 il Direttore Generale

Roma, 09/08/05  
 DGGRU/238/05

Segreterie Nazionali  
 FILT/CGIL  
 FIT/CISL  
 UILTRASPORTI  
 FAST Ferrovie  
 UGL Attività Ferroviarie  
 ORSA Ferrovie

LORO SEDI

Oggetto: Accordo del 23 giugno 2005 – SCMT/VACMA.

In relazione alle questioni sollevate da codeste Segreterie Nazionali in data odierna a seguito dei confronti realizzati in sede aziendale sulla materia di cui all'oggetto, vi confermiamo quanto segue.

L'accordo raggiunto il 23 giugno u.s. rappresenta il punto di riferimento che l'azienda intende osservare nei propri comportamenti sia nei confronti delle organizzazioni sindacali, sia relativamente agli adempimenti di propria responsabilità ivi previsti, compresi quelli relativi alla revisione delle modalità di attrezzaggio dei mezzi di trazione secondo le specificazioni che emergeranno dal confronto con codeste OO.SS..

In particolare, riteniamo che l'insieme delle questioni oggetto della citata intesa debbano essere armonicamente affrontate e risolte in termini equilibrati, nella consapevolezza che talune questioni riguardano la responsabilità delle parti e sono collocabili pertanto nell'autonomia collettiva, mentre altre, pur non secondarie ai fini di una valutazione da parte dei soggetti stipulanti, coinvolgono sedi e istanze di carattere istituzionale.

In relazione a quanto sopra, l'azienda auspica la ripresa costruttiva del confronto su tutte le questioni proprie dei rapporti sindacali specificate nell'accordo del 23 giugno e conviene, inoltre, sulla opportunità, rappresentata da codeste Segreterie, di promuovere un chiarimento presso le sedi istituzionali sulle tematiche di loro competenza.

Con l'auspicio di pervenire in tempi rapidi alla soluzione della questione in parola, vi invitiamo ad un corrispondente impegno per la tempestiva definizione delle ulteriori tematiche previste nell'accordo del 23 giugno u.s..

Distinti saluti

Francesco Forlenza

## FAST FERROVIE

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

NELLA FORZA DELLE IDEE...  
...LE RAGIONI DEL CAMBIAMENTO

**Siamo su internet**

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



**Tesseramento 2005**

**Per la tutela del lavoro!**

**Per la salvaguardia del salario!**

**Per la centralità del vettore ferroviario!**

**Per un trasporto ferroviario sicuro e competitivo**

**ADERISCI**

**E DAI FORZA**

**ALLA**

**FAST FERROVIE**

*(Continua da pagina 4)*

mina aziendale, (un vero e proprio Commissariamento) la riduzione di fatto a 15 dei DLF in pratica uno per compartimento, dando vita ad una sorta di 15 capogruppo compartimentali con potere di vita o di morte sui DLF dislocati sul territorio di loro competenza, che tra l'altro, verrebbero depotenziati del tutto nella loro autonomia di politica decisionale e di gestione (niente presidente e direttivo sostituiti da un comitato di gestione).

Invece, nel secondo incontro, abbiamo potuto registra-

re un piccolo riavvicinamento delle distanze, che lascia ben sperare sul proseguimento del confronto previsto subito dopo la pausa estiva.

Purtroppo il tempo non gioca a nostro favore, il DLF vede aumentare su di se la pressione e il rischio di essere soffocato, c'è il patrimonio immobiliare da salvaguardare, sia quello di proprietà che quello in gestione di cui la gran parte rientra tra i beni immobili dichiarati dalla società alienabili.

La necessità di rieleggere i nuovi organi dirigenti e dare la massima trasparenza possibile alla struttura sono stati i

punti di comune intento ed è su queste basi che dovremmo riprendere il confronto per giungere in tempi brevi ad una soluzione condivisa che renda possibile il consolidamento e il rilancio del D.L.F. che è patrimonio, storia e fiore all'occhiello di tutti i ferrovieri.

Queste, in breve, le molte problematiche che ci troveremo in agenda alla ripresa delle attività negoziali dopo la pausa estiva: siamo consapevoli che non sarà né semplice né scontato ottenere tutte le risposte positive che il mondo del lavoro si aspetta; troppe sono infatti le correlazioni

e le interdipendenze che i problemi trovano sulla strada della loro soluzione; anche perché i soggetti interessati nel versante dei datori di lavoro sono diversi e con sensibilità e obiettivi industriali diversi.

Quello che ci sentiamo di confermare è che la soluzione delle problematiche per noi deve passare necessariamente e innanzitutto sotto la verifica della tutela del lavoro e del diritto/dovere del sindacato, quale soggetto comprimario, nella partecipazione a tutte le fasi dei mutamenti strutturali, industriali e di produzione delle società del gruppo FS.