

## IN QUESTO NUMERO

- *Continua il silenzio del Gruppo FS ...*
- *Gruppo Tecnico P.d.M.*
- *Gruppo Tecnico P.d.B.*
- *Finanziaria: 4<sup>a</sup> Adde-  
dum "Audizione alla  
Commissione Trasporti  
della Senato"*
- *Direttivo ALE*

## Continua il silenzio del Gruppo FS ...

Parafrasando una delle tante frasi fatte, famigliari al management FS, possiamo proprio affermare che : "comunque il mondo si muove".

Sì, nonostante continui lo

stato di stand by delle relazioni industriali con le segreterie nazionali (fatto questo che ci preoccupa fortemente anche in vista delle scadenze contrattuali ormai imminenti), proseguono i lavori dei gruppi tecnici che il nostro sinda-

cato ha istituito; in quest'ottica ci stiamo organizzando e abbiamo iniziato con l'analisi dei dati in nostro possesso nella ricerca di prevenire i bisogni che appartengono al nostro lavoro quotidiano.

## Gruppo Tecnico P.d.M.

Dopo la riunione del gruppo tecnico delle officine, il giorno 19 u.s. si è tenuto il primo incontro del gruppo di lavoro pdm; a breve seguiranno gli incontri dei gruppi tecnici di tutti gli altri settori.

Il gruppo di lavoro del personale di macchina, come approccio iniziale, ha affrontato una prima analisi dei dati, evidenziando le priorità da affrontare rispetto ai problemi più sentiti dalla categoria.

1. VACMA-SCMT: Questa è la problematica più spinosa; ancora una volta è emerso che l'azienda, nonostante gli accordi del 19 aprile e quello successivo del 23 giugno 2005, continua il suo programma di ingegnerizzazione del sistema VACMA su tutto il parco locomotive. Dopo varie disamine del percorso sin qui portato avanti si è convenuto che la strada da noi intrapresa va perseguita sino al raggiun-

gimento degli accordi sopra citati, ossia: il primo passo è il disgiungimento del sistema VACMA dal sistema SCMT.

2. GSM-R: Per quando riguarda questo sistema, dopo che ormai quasi tutto il personale è stato dotato delle schede con i relativi telefonini, a tutt'oggi non si è avuto riscontro alle indicazioni contenute nella lettera della Direzione Ingegneria e Qualità del Sistema; lettera nella quale veniva specificato che al personale venisse fatto un corso di formazione/informazione teorico-pratico sull'uso delle nuove Sim e soprattutto dei nuovi apparati mobili. Di conseguenza il personale non conosce quale procedure attuare in caso di guasto dell'apparecchio stesso, quale comportamento deve tenere lo stesso personale in caso di dimenticanza o di smarrimento del telefonino.

Nella lettera sopra citata si prevedeva anche la consegna al personale del manuale di corretto uso e gestione dell'apparecchio; a tutt'oggi questo supporto informativo non è stato ancora realizzato. Da qui il bisogno di sollecitare gli uffici competenti a porre in essere le soluzioni idonee a quanto sopra esposto.

3. RITIRO CIRCOLARI: Trenitalia e RFI, nonostante le segnalazioni del sindacato, stanno consolidando un sistema che va avanti ormai da moltissimo tempo: la consegna delle circolari e l'aggiornamento dei vari manuali non è mai anticipato da una corretta informazione. Noi riteniamo che - ogni qualvolta venga emanata una circolare o un ordine di servizio che modifichi i regolamenti e tutto ciò che riguardi la sicurezza

### Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
25/10	10:00	RTC
25/10	16:00	WASTELL/CICLT
26/10	10:30	RFI Navigazione Tabelle di Armamento Presso Min. Infrastrutture e Trasporti
26/10	15:00	Segreteria Unitaria
27/10	10:00	RTC
28/10	10:00	WASTELL/CICLT

(Continua da pagina 1)

della circolazione – la loro consegna dovrebbe essere anticipata da un corso professionale di aggiornamento. Tutto ciò per far sì che non vi siano problematiche sia di apprendimento che di interpretazione delle disposizioni e dei vari ordini di servizio.

4. VIAGGI IN VETTURA  
EUROSTAR: Nonostante la disposizione dell'allora Responsabile della Direzione

ex Divisione Passeggeri che autorizzava il Personale fuori servizio a poter effettuare viaggi a bordo di tali treni con regolare autorizzazione che veniva concessa tramite SMS e con apposita prenotazione del posto, ancora oggi con sistemica periodicità si verificano problemi e spiacevoli disagi al personale di macchina interessato.

5. DELIBERA RFI: E' stato affrontato il problema della Delibera n° 17/2005,

che fra il personale di macchina ha preso il nome di "ever green". L'applicazione di questa delibera è stata posticipata grazie all'intervento unitario del sindacato. L'analisi di questa disposizione ha confermato la delicatezza e i rischi di strumentalizzazioni che si possono incontrare affrontando questa vertenza. Comunque l'analisi fatta ci sta facendo affrontare seriamente e attentamente anche questo problema.

## Gruppo Tecnico P.d.B.

*...il gruppo tecnico ritiene necessario ed opportuno aprire in tempi brevi un confronto di merito con la società...*

Il giorno 20 ottobre u.s., presso la nostra sede nazionale di via Albona, si è tenuto il 1° incontro del gruppo tecnico del PdB, per un primo esame delle problematiche del settore in vista del prossimo rinnovo contrattuale.

Il gruppo di lavoro ha posto al centro della discussione ed in modo prioritario, la professionalità e il futuro del capo treno/capo servizio treno, una figura ormai svilita e depauperata delle sue funzioni, denunciando, il mal celato tentativo aziendale di trasformare il CT/CST in uno stuart / hostess.

Ciò premesso, si è proceduto ad esaminare alcuni aspetti legati alle ultime direttive aziendali, come la disposizione relativa al "pronti commerciali" (da rigettare), la disposizione DP/RUOP 07092[P] del 27 luglio c.a. con la quale è stato lanciato il progetto "recupero immagine e introiti" strutturato su tre fasi: controlleria a bordo, controlleria ed

assistenza a terra utilizzando nello specifico squadre volanti di controlleria composte da n° 2 – 3 agenti abilitati ed individuati negli ex CV/CPV e Tutor prevedendo l'utilizzazione di personale (non meglio identificato) sottobordo per informazioni ai viaggiatori sul possesso o meno del titolo di viaggio, delle ammende previste etc. per finire alle modifiche apportate alle Condizioni e Tariffe, in particolare a quelle riferite al trasporto di animali domestici da compagnia a bordo di carrozze cucette, vetture comfort e vagoni letto, entrate in vigore il 1° settembre 2005.

Tutte disposizioni queste che mettono da un lato in difficoltà il CT/CST nei rapporti con la clientela e dall'altro ne sviliscono il ruolo e la professionalità.

Inoltre sono stati esaminati gli aspetti relativi il "diritto al pasto", la non congruità del valore commerciale attribuito dal CCNL al "ticket

restaurant, il riposo fuori residenza (da normare come per il riposo in residenza), la salvaguardia dell'attuale intervallo (già è al minimo), la carenza di personale (trasformare i part-time e i tempi determinati in full time e comunque la messa in turno di detto personale) e non ultimo, riguardo il servizio di scorta notturna, è stata posta l'attenzione sulla sicurezza e l'incolumità della clientela e del personale sui treni notte.

In attesa della fase di rinnovo contrattuale, il gruppo tecnico ritiene necessario ed opportuno aprire in tempi brevi un confronto di merito con la società, sia per la tutela del PdB, sia per il miglioramento dei rapporti di questo personale con la clientela.

Il gruppo tecnico valuterà nel dettaglio le osservazioni poste ed esaminerà nel prossimo incontro gli altri aspetti contrattuali.

## Finanziaria: 4<sup>^</sup> Addendum "Audizione alla Commissione Trasporti della Senato"

La settimana scorsa siamo stati invitati ad una udienza presso la Commissione Trasporti della Camera in merito al "4<sup>^</sup> addendum" sulla Finanziaria 2006.

Nel nostro intervento, abbiamo espresso alla Commissione la forte preoccupazione sui tagli che la nuova finanziaria prevede di apportare alle risorse destinate alla gestione e manutenzione della rete ferroviaria italiana; infatti, dalle ipotesi che circolano, il taglio alle risorse destinate alla gestione e alla manutenzione della rete ferroviaria risulterebbe essere di circa 500 milioni di euro, ovvero oltre il 25% in meno di quanto stanziato per il corrente anno; e ciò sulla base di risorse che erano già state ridotte al minimo dai precedenti interventi ...

Ipotesi queste, che se con-

fermate, comprometterebbero seriamente gli obiettivi di qualità e mantenimento degli standards di sicurezza in una logica di riduzione dei servizi e dell'occupazione, alla faccia dei buoni propositi enunciati sia dal Governo che dal Parlamento all'indomani del drammatico incidente di Crevalcore.

Inoltre, nei finanziamenti previsti dal 4<sup>^</sup> addendum al Contratto di Programma 2001-2005, non risulta essere previsto alcun finanziamento per l'SSC (sistema supporto condotta - sistema di sicurezza per i 5.500 Km di rete secondaria).

Anche in merito ai coefficienti K1 e K2, riportati nella tabella allegata al 4<sup>^</sup> addendum, ovvero, i finanziamenti previsti dallo stato fino al 2007 per far fronte all'arretratezza tecnologica

dell'infrastruttura ferroviaria tramite la concessione di sconti sull'acquisto delle tracce ferroviarie, non è ben chiaro cosa accadrà dopo tale data, in considerazione del fatto che l'ammodernamento tecnologico terra/treno è in notevole ritardo e ben lontano dal suo completamento.

Al riguardo, abbiamo precisato alla Commissione Trasporti come tale problematica incida direttamente sul futuro della sicurezza della nostra rete ferroviaria e pertanto riteniamo opportuni e necessari degli incontri specifici su tale argomento.

Infine abbiamo espresso la nostra preoccupazione sui tagli previsti agli investimenti conto capitale, che se confermati, rischiano di compromettere seriamente l'ammodernamento e il potenziamento del sistema ferroviario.

## Direttivo ALE

Il giorno 21 e 22 u.s. si è tenuto a Siviglia (Spagna) il Consiglio Direttivo dell'ALE, l'associazione europea dei macchinisti, alla quale aderiamo come sindacato.

Nonostante le numerose difficoltà di comunicazione tra i componenti del consiglio direttivo, anche a causa del fatto che la lingua ufficiale è il tedesco, il lavoro che viene svolto in questi consessi si rivela sempre più interessante e propositivo.

Erano presenti tutti i 15 segretari nazionali dei macchinisti europei, ognuno dei quali, visto che già aveva inviato la propria relazione periodica sull'attività sindacale svolta,

ha integrato a voce le novità avvenute nel periodo estivo.

Per quanto ci riguarda, è stata la prima occasione nella quale non partecipavamo come SMA, ma come FAST Ferrovie.

Si è cercato di spiegare le ragioni della nostra trasformazione, sintetizzando che il nostro obiettivo è quello di riuscire a far condividere da tutti ferrovieri i problemi del macchinista.

La nostra vertenza del rinnovo economico del biennio contrattuale e le continue riorganizzazioni di Trenitalia, sono state motivo di confronto con gli altri segretari nazionali dei sindacati europei.

Ampio risalto ha suscitato lo sciopero di 23 giorni fatto dai colleghi Rumeni e che ora stanno andando avanti a colpi di carte da bollo contro le Ferrovie Rumene e il loro Governo; il sindacato rumeno, dopo aver vinto il primo appello del ricorso fatto dal Governo rumeno contro la loro azione di lotta, ha perso in seconda istanza in quanto è stata dichiarata illegittimità dello sciopero, pure in assenza di una legge di regolamentazione dello sciopero nei servizi pubblici essenziali. Ritenendo che questa sentenza in appello (che non è stata per altro motivata) sia un sopruso, il sindacato rumeno ha fatto ricorso all'Organizza-

*...Erano  
presenti tutti  
i 15 segretari  
nazionali dei  
macchinisti  
europei...*



**Tesseramento 2005**

**FAST - CONFSAL**

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

**L'AUTONOMIA... UN VALORE PER  
LA TUTELA DEL LAVORO E DELLA  
SICUREZZA NEI TRASPORTI**

**Siamo su internet**

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

**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 3)*

zione Internazionale che già in un'altra occasione ha aiutato i Sindacati Rumeni, intervenendo in merito a dei licenziamenti illegittimi che sono stati fatti rientrare.

Tornando alla spiegazione della riorganizzazione di Trenitalia c'è stato molto interesse da parte dei colleghi europei nel cercare di capire la differenza fra le vecchie divisioni e le nuove direzioni che permettono oggi economie di scala, visto che la nuova organizzazione è più omogenea e quindi pone meno barriere di comunicazione fra le diverse fasi della filiera produttiva rispetto alle Divisioni che erano di fatto diventate degli "aborti" di possibili società.

In merito al trasporto pub-

blico locale, si è dichiarato il momentaneo superamento del problema delle gare che nella scorsa primavera sembrava imminente, visto che queste gare sono fallite per diverse ragioni, soprattutto per il sistema di regole costruito che non rispondeva a vere logiche di libero mercato, ma solo di stimolo alla nascita di competitori di Trenitalia solo per fare nocuimento a quest'ultima.

Mentre le difficoltà del trasporto cargo sono oggi vive e preoccupanti visto che su questo mercato esistono già veri concorrenti che vogliono competere soprattutto grazie al differente costo del lavoro dovuto ad applicazioni di contratti più disparati e non allo stesso contratto collettivo, ponendo la concorrenza sulla capacità manageriale del gruppo dirigente.

In ultima analisi, come annunciato, abbiamo affrontato il problema del VACMA illustrando ai colleghi dei sindacati europei la nostra vertenza in atto e abbiamo evidenziato che, a nostro giudizio, questa apparecchiatura, essendo invasiva sul modo di condotta del treno, attira l'attenzione del macchinista verso l'interno, distraendolo dal controllo continuo dei segnali e della linea ferroviaria, quindi si rischia di abbassare notevolmente gli attuali standard di sicurezza.

È stata nostra cura evidenziare che l'installazione sui locomotori dell'apparecchiatura Vacma, contestata dal sindacato e la cui inadeguatezza è stata confermata dal servizio sanitario nazionale italiano, si scontra con la volontà sia delle aziende, che vedono questa apparecchiatura

come la panacea dei problemi per portare l'equipaggio di condotta ad agente solo e sia del Governo, che vede conseguentemente realizzata la possibilità di eliminare definitivamente il finanziamento alle imprese di trasporto dovuto all'inadeguatezza dei sistemi tecnologici, finanziamento che veniva realizzato tramite una scontiistica sull'acquisto delle tracce orarie.

Il presidente dell'Ale, Manfred Scheel (segretario azionale del GDL, il sindacato tedesco) ha apprezzato le nostre azioni e ha assicurato di portare la nostra voce anche nella sede dell'Europarlamento dove coi sono diverse commissioni e gruppi di lavoro aperti, anche in merito alla costituzione dell'Agenzia Europea sulla Sicurezza.