

## Premessa

In relazione al quadro rappresentato nel corso dell'incontro del 21 settembre u.s., le parti considerano il metodo della concertazione quale strumento base per il sistema di relazioni industriali con riferimento alle decisioni fondamentali riguardanti le strategie di Gruppo ed in particolare ai suoi riflessi sulle risorse umane.

In tale quadro il Gruppo FS esprime la propria disponibilità a rimuovere quelle situazioni che hanno costituito ostacolo all'evoluzione positiva del dialogo tra le parti, in particolare riconsiderando nelle sedi competenti le singole posizioni assunte in ordine ai noti licenziamenti. Al riguardo, tale autonoma decisione non lede il comune impegno, che le parti ribadiscono, sul rispetto delle norme e delle regole relative alla sicurezza dell'esercizio e della circolazione come valore individuale e collettivo irrinunciabile.

## SCMT/SSC con VACMA

Intorno alla metà del 1999 si rese necessaria una reimpostazione del progetto di protezione della marcia del treno, anche per rispettare i nuovi standard europei di interoperabilità e le normative CENELEC, per estendere all'intera rete tale tipologia di protezione e per superare precedenti negative esperienze. Ciò comportò contestualmente, anche su richiesta del Ministero dei Trasporti, l'individuazione di due sistemi tecnologici di protezione con differente livello di complessità, destinando, a seguito di una mirata valutazione del rischio, il più complesso Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT) a porzioni di rete (10.500 km) ad alta densità di traffico e velocità superiore ai 100 km/h, ed uno di tipo semplificato per i restanti 6.000 km di rete, ora Sistema di Supporto alla Condotta (SSC).

Nel 2001, a seguito di inconvenienti di esercizio e in attesa dello sviluppo del SCMT, fu introdotto un dispositivo di rilievo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta individuato nel VACMA.

Nel 2003 si è completata la fase sperimentale del sistema SCMT, effettuata su un campo attrezzato di 1000 km di linea che, sulla scorta delle prove e test effettuati durante il pre-esercizio, dava gli attesi riscontri favorevoli circa l'affidabilità, la disponibilità e la sicurezza del sistema.

Negli anni successivi, verificato l'esito favorevole registrato nella fase sperimentale, è proseguito con grande rapidità l'attrezzaggio delle linee e dei locomotori. I riscontri positivi di affidabilità, disponibilità e sicurezza del sistema sono stati confermati durante tutta la fase di esercizio a partire dal 2003 a tutt'oggi, con una situazione di attrezzaggio che vede coperti circa 7.500 km di linea e 1.900 locomotori.

Parallelamente, a partire dal 2005, si è avviato anche l'attrezzaggio con SSC, oggi attivo su circa 800 km di linea.

Lo Stato per questo progetto ha impiegato rilevanti risorse finanziarie sia per investimenti di attrezzaggio della rete conto RFI, pari a circa 2 Mld/€, sia tramite il riconoscimento del maggior costo che le imprese di trasporto avrebbero dovuto sostenere nel territorio facendosi carico, fino al 2005, degli oneri dovuti al doppio agente (K2), pari a circa 1 Mld/€, ai sensi dell'art. 1 del D.M. 22 marzo 2000 *“Sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria determinato ai sensi del citato decreto ministeriale 21 marzo 2000, n. 43T, è applicato uno sconto temporaneo commisurato ai maggiori oneri di condotta dei treni derivanti dall'arretratezza tecnologica della rete ferroviaria gestita da FS S.p.A. ed erogato dal gestore dell'infrastruttura secondo i criteri fissati nei successivi articoli”*.

Gli attrezzaggi di bordo sono stati autofinanziati da Trenitalia per complessivi 1,4 Mld/€ .

Attualmente il Gruppo FS ha attrezzato circa 7.500 Km di rete sui 10.500 Km a finire e 1.900 cabine di guida sulle 4.000 finali. Si conferma che l'avanzamento dei lavori procede regolarmente e sarà terminato entro l'anno 2008.

Tecnologicamente questo progetto prevede il dispositivo SCMT con VACMA ed in tale configurazione è autorizzato dal competente Ministero dei Trasporti l'impiego dell'equipaggio ad agente solo.

#### SCMT/SSC senza VACMA

Oggi l'esperienza maturata ha permesso di verificare l'affidabilità dell'apparecchiatura SCMT che contiene, al suo interno, il livello di protezione previsto con il VACMA. Infatti, il “VACMA” mirava essenzialmente a verificare con i parametri temporali di 2,5 sec e 55 sec la

presenza e la vigilanza del macchinista onde contribuire a mantenere attivo il suo stato di vigilanza al momento in cui era chiamato a riconoscere e rispettare i segnali, punti della linea dove si erano verificati gli inconvenienti di esercizio che avevano portato ai gravi incidenti richiamati. Tale elementare livello di protezione, ottenuto cercando di mantenere attiva la vigilanza del macchinista con l'apparecchiatura "VACMA", si ha la certezza che sia assorbito dalla protezione offerta in modo completo e sicuro dalla moderna tecnologia di bordo e di terra (ETCS, SCMT, SSC) che è in avanzato stato di installazione sulla rete e sui rotabili.

Le parti si danno reciprocamente atto che tale sistema terra-bordo SCMT/SSC assicura un livello di sicurezza nel controllo della marcia del treno superiore a quello oggi presente con il doppio agente e la Ripetizione segnali continua (BACC), e rispondente agli obiettivi posti a base del progetto sollecitato dagli organi governativi nel 1999.

E' quindi possibile, non appena ottenuta la necessaria formale convalida da parte del competente Ministero dei Trasporti, che ha già anticipato informalmente il suo parere positivo, realizzare la disgiunzione della funzione "vigilante" dall'operatività del SCMT rendendo non più necessaria l'utilizzazione del VACMA durante la marcia del treno; tale configurazione è compatibile con la guida ad agente solo.

Questa disgiunzione sarà praticamente attuabile con un nuovo software dedicato ed azionando apposito interruttore posto sul quadro di alimentazione del SCMT.

Pertanto, su tutte le loco su cui sarà installato entro luglio 2007, tale software consentirà la disgiunzione del VACMA.

#### Transitorio

Esistono ancora locomotive prive sia di VACMA che di SCMT che, coerentemente al programma, saranno equipaggiate, entro il 2008, con apparecchiature senza VACMA; parte di queste non saranno mai attrezzate (quota delle automotrici E646 ed E424) in quanto programmate in demolizione.

Si avranno, invece, ancora 83 loco E645 attrezzate con solo VACMA (che attualmente sviluppano lo 0,5% della produzione di Trenitalia) in applicazione delle precedenti indicazioni dell'allora Ministero dei Trasporti,

che saranno demolite, come sottoscritto con il Coordinamento ASL, entro il 2007.

In coerenza con tale disegno, si provvederà, appena ottenute le necessarie e già informalmente anticipate autorizzazioni dal Ministero dei Trasporti, sin da subito a consentire la disattivazione del VACMA su tutti i locomotori attrezzati solamente con tale dispositivo; limitatamente alle locomotive pesanti circolanti nelle ore notturne (0.00-5.00) tale dispositivo dovrà essere riattivato. Si conferma, a dimostrazione della sensibilità al tema, che, in ogni caso, anticipando la data di fine anno indicata alle ASL a giugno 2007, non utilizzerà più locomotive E645 attrezzate con il solo VACMA nelle predette ore notturne (0.00-5.00).

Infine, relativamente all'apparecchiatura VACMA senza SCMT presenti sui mezzi leggeri diesel (Aln 668/663) il Gruppo FS conferma che tale apparecchiatura sarà immediatamente disattivata e successivamente le stesse automotrici saranno attrezzate con il nuovo equipaggiamento SCMT/SSC come da programma.

\*\*\*\*\*

Come precedentemente illustrato, la nuova tecnologia ha richiesto notevoli investimenti pubblici ed un importante autofinanziamento di Trenitalia per l'attrezzaggio di bordo.

Peraltro, nel 2005 è cessato il contributo dello Stato per la transizione (K2) e, quindi, oggi Trenitalia si trova nelle condizioni di remunerare l'investimento in carenza del citato contributo.

Tutto ciò in un contesto di conto economico particolarmente drammatico, al punto di richiedere apporti di capitale che consentano di superare l'attuale crisi economica e finanziaria.

Non sono quindi più dilazionabili interventi di forte contenimento dei costi, di crescita della produttività e di incremento dei ricavi .

#### Nuovo equipaggio di condotta e prima fase applicativa

In relazione allo sviluppo ed all'introduzione delle tecnologie sopra delineati, le parti, nel ribadire che tali tecnologie assicurano livelli di sicurezza superiori a quelli oggi ottenibili con il doppio agente e la Ripetizione segnali continua, convengono di avviare, a far data dall'entrata in vigore del nuovo orario nel

prossimo mese di dicembre 2006, una nuova organizzazione dell'equipaggio di condotta in ambiti specifici e caratterizzati da linee attrezzate in esercizio con SCMT e locomotori anch'essi attrezzati con SCMT, configurato secondo le nuove modalità individuate nel presente accordo.

L'avvio della nuova organizzazione verrà condotta nell'ambito di bacini con livelli di sicurezza complessivamente garantiti dal Sistema di controllo marcia treno, livelli che assicurano standard tali da consentire l'avvio in piena sicurezza della nuova organizzazione dell'equipaggio di condotta.

In tale fase l'orario di lavoro sarà disciplinato dalla normativa di cui all'art. 22 del CCNL, escluso il punto 2.6.4, ed all'art. 14 dell'Accordo di confluenza, esclusi i punti 2.3.3, 2.3.4 e 2.6.3, con le modalità relazionali previste nei predetti articoli.

Conseguentemente, nel caso di giornate di turno su mezzi pesanti e leggeri turnificate complete ad agente solo, verranno applicate le regole di utilizzazione previste dal CCNL e dall'Accordo di confluenza per la condotta a doppio agente. Nel caso, invece, di giornate di turno di mezzi leggeri miste, ovvero comprendenti percorsi con mezzi attrezzati sia su tratte attrezzate che non, verranno applicate le regole di utilizzazione previste dal CCNL e dall'Accordo di confluenza per l'agente unico, ma senza la presenza in cabina del P.d.B. nelle tratte attrezzate.

Tale prima fase sarà illustrata sul territorio nell'ambito della trattativa turni in occasione del citato cambio orario.