



# Or.S.A. Settore Macchina "Macchinisti Uniti"

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Concesse

**COORDINAMENTO NAZIONALE**

Sede Nazionale Roma Staz.Termini tel. 970/67567

Sito internet: [www.macchinistiuniti.it](http://www.macchinistiuniti.it)

E-mail: [web@macchinistiuniti.it](mailto:web@macchinistiuniti.it)

---

## Informativa sulla situazione della trattativa equipaggio treno

In relazione al confronto sulle modifiche degli equipaggi riportiamo di seguito le posizioni espresse dalla società sulle varie problematiche poste, nonché le nostre considerazioni sulle singole questioni e, più in generale, sull'intera vertenza. Negli incontri delle prime due settimane, la discussione si è sviluppata soprattutto su tre argomenti: soccorso, collegamenti telefonici, sistemi di sicurezza. Non sono stati affrontati temi come l'orario di lavoro, la retribuzione e logistica (mezzi di trazione conformi alle specifiche "fiche 651", aggiornamenti professionali, inizio e termine del lavoro nell'impianto di appartenenza, spogliatoi, tempi per il ritiro delle circolari e per l'aggiornamento delle pubblicazioni).

### SOCCORSO:

#### Le posizioni aziendali

L'azienda ritiene di aver già adempiuto agli obblighi derivanti dalle vigenti disposizioni di legge in materia di Soccorso tramite dei protocolli d'intesa stipulati o da stipulare tra RFI e i servizi regionali del 118, assolvendo in tal modo l'obbligo di garantire l'effettività del soccorso in tempi predefiniti.

Questi protocolli, identici nei contenuti, sono stati o verranno riproposti in tutte le regioni e servono a stabilire responsabilità, compiti, nonché indirizzi e recapiti telefonici per attivare i soccorsi; i protocolli contengono inoltre tutte le mappe per l'accesso alla rete ferroviaria di ogni regione.

Secondo la società non sarebbe nemmeno necessario stipulare dei protocolli con i servizi regionali del 118 in quanto sarebbe sufficiente fornirgli le mappe di accesso alla rete ferroviaria gli elenchi telefonici per i contatti in caso di inconveniente.

Rispetto agli obblighi del datore di lavoro di assicurare il soccorso e comunque di non ridurre i livelli di tutela esistenti, la società ha messo in dubbio che le ferrovie rientrino pienamente nelle discipline generali sostenendo che, in assenza dei decreti attuativi previsti dall'art. 45.3 del D.lgs. 81/2008, valgono le previgenti

disposizioni quali la legge 191/74 in cui il problema del soccorso ai treni non viene preso in considerazione.

Infine la società ha sottolineato che già oggi, in caso di malore, il servizio ad agente unico espone il pdm ai medesimi rischi del modulo di condotta ad agente solo.

### Le nostre posizioni

Dopo aver contestato le tesi della società circa gli obblighi di soccorso a carico del datore di lavoro, abbiamo spiegato che la materia della sicurezza va pensata ed affrontata in termini evolutivi e di miglioramento. Abbiamo evidenziato che la stessa società, nel mese di febbraio, aveva presentato un progetto che esaminava anche la problematiche del malore del macchinista, prevedendo una serie d'interventi per la "mitigazione del rischio". Tali interventi, in concreto, si sono limitati ai protocolli con il 118.

In merito all'impiego dell'agente unico abbiamo sostenuto che il soccorso rappresenta una carenza già oggi e abbiamo segnalato che gli attuali DVR sono inadeguati perché, ad esempio, non contengono valutazioni tendenti a quantificare i tempi necessari per l'effettivo soccorso in punti particolari della linea (gallerie, viadotti, ecc.). Abbiamo sottolineato che i protocolli predisposti da RFI per richiedere l'intervento dei servizi regionali del 118 sono stati valutati insufficienti da alcune ASL proprio perché carenti di ogni ipotesi di intervento.

Tale valutazione e' stata confermata anche dal Coordinamento Tecnico Interregionale. In tal senso la società non ha previsto tempi di attuazione delle procedure atte a movimentare i mezzi FS (loc., carro soccorso, carrelli) per giungere sul punto di soccorso tempestivamente nel caso in cui il 118 non sia in grado di arrivarci autonomamente.

Quanto alla effettività del soccorso, al fine di quantificare, sia pur in modo sommario, i punti non accessibili della linea, abbiamo chiesto l'elenco delle gallerie e dei viadotti. Ci è stato fornito solo l'elenco delle gallerie. Da tali dati abbiamo rilevato che su 16.500 km di rete, esistono oltre 1.000 gallerie per una lunghezza complessiva di circa 1.300 Km: il doppio di Germania, Francia e Spagna. Inoltre, solo poche gallerie sono a norma, ma va precisato che la vigente legislazione italiana (D.M. 28 10 2005) proroga la loro messa a norma entro i prossimi 15 anni (antincendio, accesso ai mezzi di soccorso, luminosità, luoghi di ricovero, percorribilità a piedi, ecc.). Questo dato, per altro, conferma che le gallerie esistenti sulla nostra rete non sono pensate e costruite per consentire il soccorso in caso di inconvenienti.

In definitiva, allo stato attuale, non si può dire che la problematica del soccorso sia risolta.

## **COLLEGAMENTI TERRA –TRENO, BORDO – BORDO:**

### Le posizioni della società

La Società ha fornito la documentazione relativa alla copertura della telefonia mobile con una mappa che distingue la rete coperta da gsm-r per circa 8900 Km (rete proprietaria) e quella coperta da TIM e VODAFONE ( in roaming ) per la restante parte.

Secondo la società, la comunicazione veicolare nei tratti coperti da gsm-r è assicurata sempre e comunque, purché si utilizzino apparati car-kit o cab radio che disporrebbero di una antenna esterna alla cabina di guida. In ogni caso la comunicazione telefonica sarebbe assicurata dagli apparati telefonici fissi collocati lungo la linea.

### Le nostre posizioni

Abbiamo espresso forti dubbi sulla certezza di collegamento dichiarata dalla società; ciò anche sulle linee coperte da gsm-r e pur utilizzando il car-kit o il cab radio, senza considerare che abbiamo notizie discordanti circa l'effettivo collegamento dei car-kit all'antenna esterna. Inoltre, in caso di traffico intenso (treno con molti passeggeri), capita spesso di non poter telefonare pur in presenza di campo. Sull'intera materia, l'azienda ha proposto dei sopralluoghi congiunti per verificare il corretto funzionamento dei telefoni cellulari.

Nelle zone non coperte da segnale GSM-R e funzionanti in roaming è impossibile inviare il segnale di emergenza/prudenza generalizzata, né lanciare un tempestivo allarme in caso di malore del macchinista. Inoltre, nell'ipotesi di utilizzo della telefonia fissa, abbiamo lamentato che non tutti i telefoni dislocati lungo la linea sono efficienti, essendo in atto una loro parziale dismissione. Ciò determina un significativo allungamento delle distanze tra i telefoni fissi e, di conseguenza, un aumento dei tempi per chiedere i soccorsi, senza considerare poi che spesso è improponibile il percorso a piedi lungo la linea ferroviaria per raggiungere il telefono più vicino.

Abbiamo inoltre segnalato che, pur dando per buone le tesi della società, rimane il fatto che il collegamento bordo-bordo non è garantito, in quanto il capotreno, spostandosi lungo il treno, non dispone né di cab radio , né car kit (in via breve ci hanno risposto che la garanzia del collegamento bordo-bordo non sarebbe più necessario).

## SCMT, SSC, ETCS

### Le posizioni della società

In merito alle condizioni tecnologiche di attrezzaggio delle linee e dei mezzi interessati dal nuovo progetto, l'azienda ha ribadito il notevole impegno economico che ha visto l'introduzione del sistema SCMT ed SSC, determinando un notevole incremento degli standard di sicurezza su tutta la RFI. In Europa i sistemi di sicurezza delle linee sarebbero di livello inferiore a quello italiano con prestazioni più limitate (FFS – sistemi ZUB/ZS).

L'azienda ritiene che i sottosistemi di bordo e di terra SCMT e SSC abbiano raggiunto un livello di implementazione tale da rendere possibile l'introduzione del modulo di condotta ad agente solo nel rispetto delle norme emanate dal gestore dell'infrastruttura. Infatti, secondo l'azienda, tali sistemi permettono il controllo della marcia dei treni garantendone la frenatura d'emergenza in particolari condizioni e interagiscono in caso di degrado delle condizioni della linea (es. rallentamenti).

L'Azienda, rispondendo alle nostre obiezioni, ha dichiarato che comunicherà al Gestore dell'Infrastruttura l'eventuale elenco dei treni con equipaggio ad agente solo, similmente a quanto previsto per i treni merci. Ciò, al fine di assicurarne la circolazione soltanto in tratti di linea (e binari di stazione) attrezzati con i corrispondenti sottosistemi di terra.

### Le nostre posizioni

In merito all'attrezzaggio delle stazioni e delle linee, abbiamo ricordato che alcuni binari deviati, su linee attrezzate, non sono collegati al sottosistema di terra e ciò non consente al sistema di bordo di poter esercitare la funzione di controllo della marcia.

Abbiamo evidenziato che in caso di guasto alla Ripetizione Segnali si azzerava il funzionamento dell'intero sistema SCMT/RS ed abbiamo sottolineato che molti mezzi di trazione non hanno la piastra SCMT ridondata; tale carenza incrementa i casi di esclusione di tutto il sistema di sicurezza anche in caso di inefficienza della sola RS di bordo.

Per quanto riguarda il sottosistema di terra SSC abbiamo manifestato l'esigenza di conoscere lo stato di certificazione, avendo notizie contrastanti in merito all'omologazione.

Sempre in relazione all' SCMT o SSC, abbiamo segnalato che i PL di cui all'ART 53 bis non sono collegati al sottosistema di terra e che tale condizione rappresenta una effettiva riduzione degli standard di sicurezza. Peraltro, SCMT o SSC già per loro natura sono apparecchiature di tipo discontinuo e quindi meno sicure. Inoltre abbiamo segnalato che il sistema SCMT non gestisce rallentamenti improvvisi e riduzioni di velocità comunicate con prescrizioni e i PL gestiti direttamente dai privati.

Infine, abbiamo ricordato che la disposizione di RFI 27/05, interessante la modifica del segnalamento di stazione che impone il VERDE/VERDE, intervenendo nella circolazione dei treni, ha certamente vanificato l'importante ausilio delle apparecchiature di sicurezza.

## **LOGISTICA, ORARIO DI LAVORO, RETRIBUZIONE.**

### La posizione della società

Tali argomenti verranno affrontati dopo aver condiviso l'esistenza delle condizioni tecniche sufficienti (soccorso, collegamenti telefonici, sistemi di sicurezza).

### La nostra posizione

Prima di assumere qualunque decisione sarà comunque necessario esplorare queste materie per verificare l'esistenza di spazi negoziali e la loro consistenza.

## **LE NOSTRE VALUTAZIONI COMPLESSIVE**

Ci corre l'obbligo innanzitutto di dare informazione sulla questione dei provvedimenti di licenziamento messi in atto dall'impresa nello scorso mese.

La questione riveste particolare delicatezza per le ovvie implicazioni di carattere psicologico e umano.

La tratteremo pertanto in questa sede con la dovuta discezionalità'.

Le posizioni che tutto il fronte sindacale ai maggiori livelli ha assunto contro i provvedimenti in taluni casi sproporzionati in tal'altri ingiustificati, hanno trovato atteggiamenti conseguenti e coerenti.

All'inizio del confronto del 2 settembre sulla vertenza in oggetto, le OS tutte hanno ritenuto e comunicato all'impresa che la risoluzione dei provvedimenti disciplinari di licenziamento rappresentava condizione preliminare da concludere in tempi brevi.

L'azienda, come già comunicato nelle nostre informative, aveva lanciato messaggi di attenzione alle richieste sindacali.

La settimana successiva l'argomento è stato riproposto ed approfondito, confidiamo di perseguire i nostri obiettivi e di giungere in tempi accettabili ad una positiva conclusione che veda tornare al proprio posto di lavoro i nostri colleghi.

In tal senso l'impegno della nostra organizzazione e' totale.

Per quanto riguarda invece la vertenza dobbiamo dire che allo stato il confronto non si e' esaurito ciononostante possiamo dire che permangono distanze su questioni importanti incidenti sulla sicurezza quali ad es il soccorso, le verifiche necessarie per livelli di comunicazione ed i sistemi di circolazione.

Mentre non sono ancora state affrontate le questioni tecniche organizzative del lavoro nonchè quelle retributive che pure con determinazione abbiamo posto all'attenzione dell'impresa.

Contemporaneamente al confronto con l'azienda abbiamo effettuato approfondimenti con le altre OS per verificare la possibilità di giungere ad una posizione unitaria.

Allo stato il livello di approfondimento tra le OS sino ad ora avuto non ha prodotto particolari convergenze. Il fronte sindacale non ha una posizione omogenea.

Abbiamo con chiarezza espresso la nostra determinazione a non procedere ad alcuna sperimentazione senza aver prima raggiunto un accordo complessivo su tutte le questioni oggetto della vertenza ( soccorso, comunicazioni, sicurezza delle gallerie, sottosistemi di bordo, questioni logiche ed economiche etc...)

La questione del soccorso, la cui soluzione non può assolutamente vedersi risolta in modo formale, deve necessariamente trovare soluzioni praticabili esigibili ed efficaci. Non abbiamo ancora sviluppato compiutamente la questione con le altre OS, lo faremo alla ripresa del confronto che avverrà dal giorno 29.

Noi abbiamo già individuato nella nostra proposta di Velletri soluzioni valide al soccorso ( es la polifunzionalità ) di cui siamo convinti e che cercheremo di partecipare.

La discussione tra il personale ci aiuterà a definire meglio l'orientamento da assumere nel confronto che si prevede durissimo.

L'azienda e' intenzionata a far passare il modello di agente solo su tutte le tipologie di trasporto, ivi comprese le locomotive pesanti, ad invarianza contrattuale e senza alcun miglioramento normativo ed economico.

Ogni tentativo di far passare l'equipaggio ad agente solo, anche con atti iniziali di sperimentazioni minimali, tese ad eludere il confronto sulle altre questioni, sarà con determinazione rigettato, perché consentirebbe in breve tempo l'allargamento del modulo di condotta ad agente solo su tutti i servizi di condotta (PAX, DTR, CARGO) senza alcuna contropartita per il personale coinvolto.

Un modello organizzativo che muove i primi passi attraverso un approccio responsabile rispetto alle criticità di natura prevenzionale attribuisce innegabilmente un valore aggiunto all'impresa ed ai lavoratori affrontando in modo consapevole le sfide del mercato.

Diversamente la scelta di scorciatoie per eludere i costi della sicurezza, delle implicazioni psicologiche, nonché dei giusti riconoscimenti economici e normativi farebbe scaturire in brevissimo tempo le conseguenze fallimentari di un brutto progetto.

Siamo quindi con convinzione impegnati ad affrontare la sfida, riteniamo che non si possa prescindere dalla propedeutica verifica delle necessarie condizioni di sicurezza e dalla realistica valutazione delle possibili conseguenze per il personale.

Roma 19 settembre 2008

**UNITI SI VINCE !!!**